

нии этого монаха от Соловков к Анзерскому скиту и обратно — факт, заслуживающий самого тщательного рассмотрения, тем более что о плавании Исаии говорится как об обыденном деле. Даже в наше время зимние плавания довольно редко осуществляются в Арктике, причем ни одно судно не решится войти в зимний лед без сопровождения ледокола. Но приведенный рассказ жития показывает, что во всяком случае монахи Соловецкого монастыря ходили по морю на своих углых лодьях в течение всей зимы. Вполне допустимо предположить, что такие плавания совершали и крестьяне Поморья, опыт которых был использован монастырем. Как объяснить то, что деревянные суда XVI в. смогли проходить в зимних льдах? Дело в том, что зимние льды Белого моря благодаря сильным приливно-отливным течениям подвержены большим разряжениям, которыми и пользовались поморы. Разумеется, пользоваться этими природными явлениями, изучение которых до сих пор составляет одну из задач гидрологической науки, можно, познав их. В XVI в. поморы знали о зимних приливно-отливных течениях Белого моря настолько, что безошибочно водили свои суда по морским разводьям. Конечно бывало и так, что природа приготавливала неожиданные трудности, как это случилось во время плавания монаха Исаии. Возвращаясь назад, к Соловкам, он «обретоша лед расточен. Та же вземше лодийцу и начасты плиты». Но Исаия не рассчитал: у берега Соловецкого острова образовался широкий припай («к берегу леду бо многу прикрепившуся»). Пришлось бросить лодейку и идти по льду пешком. В это время льдину оторвало от берега и понесло в море.

В житии Елизара Анзерского есть еще несколько эпизодов из ледовых плаваний поморов. Некоторые сведения о морских походах колян содержатся в житии Трифона Печенгского. Однако обозрение и анализ всех этих и других не упомянутых здесь «чудес на море» не входит в задачу настоящей статьи.

Изложенные выше материалы дают основания уже сейчас сделать следующие выводы.

1. Севернорусские жития святых содержат красочные рассказы, единственные из сохранившихся до наших дней, о героических плаваниях поморов в Белом и Баренцовом морях в XVI—XVII вв.

2. Житийная литература рисует картину развитого судостроения и судоходства Поморья. Она подтверждает выводы тех исследователей, которые считают наших поморов пионерами, зачинателями ледового мореплавания в Северном Ледовитом океане. Внимания заслуживают сообщения, касающиеся плаваний поморов в зимний период. Этот наиболее сложный и трудный вид арктического судоходства получил широкое применение в бассейне Белого моря. При плавании в зимних льдах поморы научились учитывать приливно-отливные течения. Опытном зимнего судоходства располагала в то время и значительно позже только наша страна.

3. Уровень полярного судостроения нашего Поморья XVI в. характеризуется умением северных судостроителей создавать такие корабли-лодья, которые могли ходить не только по чистой воде, но и среди льдов. Лодья — это большое, поднимающее свыше 50 человек и большой груз судно, оснащенное парусами, могущими использовать боковые, «покосные» ветры. Лодья имела палубу, палубные вспомогательные лодки-карбасы. В число ее «судовых снастей» входили железные части, например якоря. Лодья обладала специальными ледовыми обводами в форме яйца, что давало ей возможность избегать сильного сжатия и выжиматься на поверхность льдов. Об этом, в частности, свидетельствует случай с лодьей сына боярского Гаврилы Григорьева, уцелевшей во время сильного сжатия благодаря именно этим ее качествам.