

Олекса Горбач

# Українська морська й судноплавна термінологія

*Віобитка з журналу «Вісті Братства кол. Вояків 1 УД УНА»  
чч. 3-6 (77-80) та 11-12 (85-86), 1957 р.*

МЮНХЕН 1958

Ділянка судноплавного й морського словництва лежить у нас і досі облогодом: і то якщо мова і про його історичне вивчення і про нормативно-лексикографічне (словникове) охоплення. Нам не відомо, щоб тією другою справою з якимись успіхами займався хоча б Інститут Української Наукової Мови при Київський Академії Наук у 1920-их рр., як це воно було в випадку інших ділянок нашої наукової термінології.

У тодішній українській підсоветській літературі зацікавленість маріністичною (морською) тематикою — і отже посередньо впровадженням українських морських термінів — була притаманна зліквідованій згодом фізично на початку 1930-их рр. „буржуазно-націоналістичній групі” неоромантиків-символістів і футуристів, як їх зве офіційна советська літературна критика. Такий закид, доречі, зробив відомій повісті Ю. Яновського „Майстер корабля” київський „Нарис історії укр. радян. літератури“ з 1954 р. Осъ як пробує оборонити цю повість Ол. Полторацький у статті „Проти збіднення спадщини“, вміщеній у київській „Літературній газеті“ від 20. 12. 1956: „В час, коли писався роман (себто „Майстер корабля“!), „захоплення морськими перспективами України“ справді були однією з типових для буржуазних націоналістів рис. Однак у сьгоднішніх історичних умовах мотив „морської романтики“ втратив реакційність і просто „не звучить“ . . .“ Ми привели отут цю думку, бо вона „поміж рядками“ багато дечого вияснює. . . А, доречі, в російській літературі, у російських поетів „романтика моря“ й „морські перспективи Росії“ ніколи не були і не є „реакційним російським буржуазним націоналізмом“, ні теж не переслідувалися тимбільш чекістським наганом (пригадуємо, що німого поета О. Влизька розстріляло НКВД 1934 р.).

Крім згаданого роману, у Ю. Яновського є ще окремі оповідання в „Вершниках“ та „пісні“-мотта до розділів „Чотирьох шабель“, де введено морську тематику й отже — словництво. Слід ще при тій нагоді назвати поетів Ол. Влизька та Гео Шкурупія, а врешті — неславну драму Ол. Корнійчука „Загибіль ескадри“. Після 2-ої світової війни морську тематику впроваджує в своїх творах В. Кучер (роман „Чорноморці“, К. 1956) та інші. Як до того додати одну-дві дрібніші речі з-перед 1-ої світової війни (напр., побутове оповідання з Маріюпільщини В. Кравчен-

ка („Над морем“, ЛНВісник 1909, кн. 4), де використано нашу причорноморську лексику, то це чи й не буде все...

Нам не відома доля підготовлюваного для друку Етнографічною Комісією УАН в Києві „Лоцманського збірника“, що 1930 р. мав був появитися як число 91. в серії „Збірник Історично-Філологічного Відділу УАН“. Закордонні бібліотеки цього видання вже не отримали й нам годі щось сказати про його зміст. З розгромом УАН його, мабуть, так і не докінчено вже друкувати. Зрештою нашу рибальчу термінологію 1852 р. в Херсонщині на Дніпрі подає ще стаття Д. Яворницького „Рибальчі заводи на низу Дніпра“, журнал „Етнографічний Вісник“, кн. 5 (стор. 24-36), Київ 1927.

Приморські говори й лексика не зацікавили якось і досі ні діялектологів ні етнографів, як не враховувати описів рибальства на Дністровому лимані (А. Браунер: Заметки о рыболовстве на р. Днестре и Днестровском лимане в пределах Одесского уезда, „Сборник Херсонского земства“) та в Добруджі, зібрані Хв. Вовком (в „Матеріялах до укр.-руської етнології“, т. I, НТШ, Львів 1900). Це тоді, як напр., польську кашубську рибальчу й морську лексику списав ще в 1899 р. вперше ґрунтовно місцевий польський священик (H. Gołębiewski: Wyrazy rybackie i żeglarskie u. Kaszubów, „Roczniki T-wa Naukowego w Toruniu, t. 6; 1899).

Доречі, варт пам'ятати, що до 1939 р. польський берег над Балтикою тягнувся всього на ок. 60 км завдовжки; для порівняння приведемо, що українська етнічна територія включає ок. 1800 км морського берега — від гирла Дунаю по м. Тагри на Кавказі (пор. „Енциклопедія українознавства“ ч. 1, стор. 20). Чи треба ще коментарів? Зате в нас анахроністи і далі ще пропонують „вишневі садки“ і „хрущі над вишнями“...

На диво, цієї ж нашої морської й судноплавної лексики чомусь не включено ні в Б. Грінченків „Словник укр. мови“, К 1905, як не враховувати деякого числа річко-суднового рибальського й сплавної словництва; після Б. Грінченка цей огріх характеризуватиме й усі дальші наші лексикографічні праці. В УССР тут вповні задовольняються різними морсько-річковими словниками... російськими (для прикладу назвемо: Таубе А. М.-Шмид В. А. „Англо-русский морской словарь“, вид 2. Москва 1951; М. И. Чернов: „Словарь морских и речных терминов“, 2 т., Москва 1955, 1956 — спиняючися лиш над останніми того роду виданнями!). Річ ледви чи зрозуміла в нормальній нації, а де вже в „суверенній соборній державі“, половина кордону якої це морський берег (на ок. 3500 км суходільного кордону УССР — нині ок. 1600 км морського берега, враховуючи Крим!). Не зроблено тут отже нічогосінько ні в УССР ні на еміграції, не зважаючи на

діяння „Чорноморського й Океанічного інститутів“. А в 1920-30 роках отак здубльовано „Рос.-укр. словник військової термінології“ С. і О. Яворських (Київ, 1928), виданими у Берліні 1938 й 1939 рр. „Нім. та укр. літунським і військовим словниками“ І. Ільницького-Занковича.

Для прикладу порівняємо стосунки в тій ділянці у наших сусідів — поляків: відповідні термінологічно-підготовні роботи йшли в них ще від 1900-их років, хоч поляки тоді не мали ні держави ні багато виглядів на її морський кордон; у міжвоєнний період у ділянці „спопуляризування моря“ та створення власного морського словництва працювала „Ліга Морська й Колоніальна“ та десяток видатних польських мовознавців (напр., К. Ніч, А. Крицький, А. Клечковський та ін.). Після ж останньої війни, з побільшенням морського берега вивченням дотичних проблем зайнялася посилено низка установ у Гданську та Щеціні: поруч Журналів, як от „Дзеннік Балтицькі“, „Техніка можа і вибжежа“ тощо — це головню ще серія „Праць і матеріялів з обсягу поль. морського словництва“, видаваних мовною підкомісією „Т-ва приятелів науки й штуки в Гданську“ (про це див. обирніше — L. Roppel: *Przegląd historyczny prac nad polskim słownictwem morskim w latach 1899-1939*, Gdańsk 1955). Не цуралися й не цураються в них тієї тематики й загальні мовознавчі видання: краківський „Енцик польські“ чи познанська „Слявія окциденталіс“.

Подібно, напр., опрацював ті проблеми хоча б у хорватів відомий, нині покійний уже, мовознавець П. Скок („*Naša pomorska ribarska terminologija na Jadranu*“, Split 1933).

Теж у Росії — в Москві й Ленінграді — із посиленою розбудовою фльоти в 1920-30-их рр. появилася сила робіт, які посередньо чи безпосередньо ці питання з російського становища заторкують: А російська мова мала теж, доречі, добрі опрацювання ще й до 1-ої світової війни: назвемо хоча б такі праці, як — В. В. Вахтин: „Объяснительный морской словарь“, СПб, I. вид. 1874, 3 вид. 1894; Н. Смирнов: *Западное влияние на русский язык в Петровскую эпоху*, Сборник ОРЯС, т. 88, СПб 1910; R. van der Meulen: *De hollandsche Zee- en Scheepstermen in het Russisch*, Amsterdam 1909 (в *Verhandelingen amsterdamskoj AN*, т. X; з рецензією й доповненнями А. Круазе ван-дер-Коп: „К вопросу о голландских терминах по морскому делу в русском языке“, *Известия ОРЯС* т. XV, 4, СПб 1910). Неодне цікаве сюди вносить і: С. Thörnquist: *Studien über die nördischen Lehnwörter im Russischen*, Uppsala 1948.

З УССР проте нам досі не відоме ніодне українсько-мовне опрацювання тієї ділянки, а яким можна б покористуватися при встановленні нашого морського словництва; і то не зважаючи на те, що після останньої війни в ССРСР знову помітне виразне спрямування інтересу росіян на морську ділянку.

Ми не ставимо собі за завдання такого словника складати — отут. Хочемо лиш розглянути генезу такої нашої лексики в княжу й козацьку доби та проаналізувати її зміну в 18-19 вв. враз зі створенням Росією чорноморської фльоти, з яку тоді враз із голляндськими зразками внесено безліч голлядськс-мовних назв, які ще нині відгнюють невтаємниченого якоюсь незрозумілою „магією для визнавців лише“ — зокрема, напр., у назовництві вітрильників. В нечулій на варваризми російській мові вони не разять, а серед невіжих — теж і українців — створюють легенду про якесь „інтернаціональне моряцьке словництво“: насправді ж ідеться при тому — про німецько-голляндську термінологію, перейняту для російської фльоти Петром I.

Для встановлення мореплавної лексики княжої доби нам послужили И. И. Срезневського „Материалы для словаря древнерусс. языка“, т. 1-3, СПб 1893-1906, як теж наша рибальсько-судноплавна термінологія, після порівняння з іншими слов'янськими (польською, сербохорватською). На жаль, незакінченим залишився й досі „Історичний словник укр. языка“, К. 1930-33, літери А-Ж, за редакцією Є. Тимченка, — не зважаючи на „реабілітацію“ та повернення самого редактора з заслання як теж на обіцянки ще з 1947 р. завершити цей словник; через те морські терміни литовсько-польської й козацької доби приходилося черпати головно з убогого в тій ділянці „Лексикону славено-росського“ П. Беринди з 1627 р. та з козацьких дум. — У випадку новішої морської термінології ми спиралися — крім, що на лексику літературних творів — на відповідні рос. морські словники та на власні матеріяли, зібрані серед кол. морців на еміграції.

Наша стаття популярно-інформаційна, то ж пропускаємо в ній науковий апарат відсилачів і цитат. Її завдання — спрямувати увагу наших відповідних фахівців і на цю немаловажну ділянку, вказати на дотичну проблематику; ширшій же громаді хочемо хоч трішки наблизити до серця той круг понять, що для їх окреслювання служать обговорювані тут терміни! Виконає наша статтейка ті завдання, то й мета, з якою ми бралися за її зладження, — сповнена.

\*  
\*   \*  
\*

Індоевропейці на заранні своєї історії мореплавцями не були; їх прабатьківщиною ок. 2000 р. перед Хр. була, мабуть, середуца Європа — докладніш нинішня середуца Німеччина, і звідти — на думку польських мовознавців Т. Мілевського, Т. Лера-Сплавінського та ін. — вони й розселявалися; були хліборобами й скотводами, а риболовля — з якої то й могло розвинутися судно-

плавання — не становила, мабуть, важливої ділянки здобування харчів при виживлюванні. Зрештою риболовля набрала поважного значення аж із заведенням християнства та з рибною їжею в пости. Доречі, християнство причинилося в немалій мірі й до спопуляризування мореплавних понять — через свою символіку (корабель „людське життя; церква“, керманіч „Христос“, якір „надія“, схвильоване життєйське море „гріховні небезпеки“, тихе пристанище „переборені гріховні небезпеки“) і таки топографію новозавітніх книг: Генезаретське озеро в св. Євангелії чи східне Середземне море в „Апостольських діях“.

З-поміж індоєвропейців лише ті народи, що вимандрували з суходільної прабатьківщини над добре розчленовані морські береги й архіпелаги, перетворилися з часом у мореплавні. Це були в першу чергу греки, що то ок. 1000 р. перед Хр. спанували Аттику й Пелопонез і тут перейняли від мореплавних середземноморських, походженням кавказько-іберських, племен та від єгиптян морехідне вміння. Від цих племен залишилася нині всього грузійська мова на Закавказзі та баскійська над Біскайською затокою; в античну добу до них належали м. і. теж етруски та фенікійці. Якраз ці останні й були, мабуть, головними вчителями греків у мореплаванні. Далі вже від осілих у південній Італії греків мореплавби знову ж училися й римляни — зокрема в боротьбі за перевагу над фенікійською Картагіною у західньому Середземномор'ї, і разом з тим перейняли низку грецьких мореплавних термінів (напр., gubernum „керма“, gubernator „керманіч“, що з грець. κυβερνον, κυβερνητης „т. с.“: аncora „якір“, що з грець. ακυρα „т. с.“: з латині-роман. слова пішло ст. швед. ankari „т. с.“, з чого й укр. якір; antenna „рея паруса“ із грець. ανατεταμενη „т. с.“, дослівно „завішувана вгорі“!). Нащадкам тих двох народів: візантійцям 6-13 вв. по Хр. та італійцям 13-15 вв. по Хр. — з уваги на їх плавання по Чорному морі — неодним завдячує й наша мореплавна термінологія.

Як не враховувати ще кельтів-галлів на Заході, то серед індоєвропейських народів ще найкраще розвинулося мореплавання серед герман — північних (у Скандинавії: давніх норман-варягів і згодом норвежців, шведів і данців) та західніх (північних німців та голландців і англосасів) над Балтійським і Північним морями чи то над Атлантійським океаном. Довгорічне проживання на добре розчленованих берегах Скандинавії й Ютландії зробило північних германців (норман) у 9-13 вв. дуже добрими мореплавцями: їх морська експансія стала відомою не лише романізовано-кельтійським Нормандії й Англії та середземноморській Сицилії, але й — річковим шляхам східньої Європи в 9-10 вв.: від р. Неви Волгою в Каспій, Волховом же й Зах. Двиною по черз Дніпро в Чорне море. Наші предки зустрілися головно зі

східною, старосведською, частиною скандинавських герман — з варягами, як їх у нас звали (а звідси й Балтійське море — Варяжським, подібно як Чорне море — Руським, від Київської Русі, а Каспійське — Хвалімським від туркестанської держави Ховарезму!).

Це, мабуть, про них — отих „Рос“, що приходять із „Немогарда“ (Новгороду) до „Кійова“ (Києва) як купці-вояки — записав візантійський цісар Костянтин Багрянородний у книзі „Про управу імперії“ (10 в.) таке: „а слов'яни, їх піддані, а саме т. зв. „крівітеєні“ (кривичі) й „лензанині“ (ленчани), як і решта „склавінів“ (слов'ян) в своїх горах вирубують взимку однодеревки, оброблюють їх і, як надходить весна й тає лід, спроваджують їх на найближчу стоячу воду; тоді спускають їх у річку Дніпро, пливають вниз річкою й так приходять до Києва. І тут витягають їх на берег та продають Русі. А ці Русь купують виключно ці суднові кадовбища, розбирають же свої старі однодеревки і вбудовують їх оснащення на ці нові“. Тоді і йде дорога далі Дніпром у Чорне море, Візантію.

Зрозуміло, що й їх судноплавна термінологія залишила по собі в нас сліди; будуть це такі наші терміни, як: ботя „півобвідне ребро човна, до якого прибиваються обшивні дошки“ (пн. — рос. беть „поперечка скріпа барки“) зі ст. — норд. *biti* „балька“; кодола „рибацький канат при неводі“ зі ст. шв. *kadhäl* „якорний канат“ (а це з еспан. *cordel* „канат“); крюк „гак“ зі ст.-шв. *kíókr* „т. с.“; щогла „машта“ зі ст.-норд. *sigla* „вітрило“; якір „котва, котвиця“ зі ст.-шв. *ankarí* „т. с.“; і ще назви морських риб: оселедець (зі ст.-норд. *sild* „т. с.“), скат „морський кіт, мор. лисиця“ (зі ст.-норвеж. *skata* „т. с.“) та ін. Зі старо-нордійського (скандинавського) пішли й такі давні новгородські назви воєнних суден, як напр. шнека, шняка (ст.-норд. *snekkja*) та буса (ст.-норд. *bussa*).

З другої сторони бойові й торговельні стики з греками заставили наших предків навчитися від візантійців розвиненішої техніки суднобудування й плавання, як про це свідчать терміни, головню з княжої доби: корабель (гр. *karavion* „т. с.“; первісно „мор. рак“ — від гребних весел!), парус „вітрило“ (гр. *fagos* „т. с.“), первісно „шмат матерії, плащ“), канава „рів, канал“ (гр. *kanava* „підвал, льох“, що з лат. *canava* „т. с.“), канат „мотуз“ (гр. *kannata* „т. с.“) ст.-укр. катарть „щогла“ (гр. *katartion* „т. с.; оснащення“), каторга „галера; важка праця (гребців)“ із гр. *Katerghon* „галера“, олядь „рід судна“ (гр. *(h)aliadion* „човен“), кубара „довге судно“ (гр. *kumbaga* „галера“), галія „рід судна“ (гр. *ghalea* „т. с.“), налон „оплата за проїзд кораблем“ (гр. *pavlon* „т. с.“).

Від грецького північно-чорноморського набережного населення перейнято не одне слово й згодом, коли з ним зустрілася друга наша суцільна колонізаційна хвиля в 17-19 вв., головню над При-

озів'ям і на Криму; тепер це були головно назви дрібних рибальських суден, набережних влаштувань та — чорноморських риб: аргат „рибалка; бродяга“ (гр. *erghatis* „наймит“), волик: „рід судна“ (гр. *volikion* „човен“), сандал „прибережне 1-щоглове судно“ (гр. *sandalos* „рід меншого супровідного судна“), фелука „невеличке турецьке судно“ (гр. *feluka* з араб. *fulūka* а це з гр. *efolkion*: *holkas* „вантажне судно“), фарос „маяк“ (гр. *faros* „т. с.“), халепа „негода; нещастя“ (гр. *chalepos* „злий“), ялик „кримське рибаль. суденце“ (гр. *(gh) ijalos* „мор. побережжя“ отже: „прибережне судно“!). В випадку чорноморських риб ідеться про такі грецькі походженням назви, як скумбрія (гр. *skumbri*, *skombros* „рід макрелі“), кефаль (гр. *kefalos* „т. с.“, ніби „головань“!), дельфін (гр. *dhelfini*), офалина „рід дельфіна“ (гр. *i falena* „жит“), креветка „рід мор. рака“ (гр. *karavidhi* „рак“), глоса (гр. *ghlossa* „т. с.; язик“), паламида „рід тунця“ (гр. *palamydha*, ре- „т. с.“), мегала-ставрида „тунець“ (гр. *meghalos stavroidis* „велика хрестовидна (риба)“?), циркус „рід скумбрії“ (гр. *tsiros* „т. с.“), хамса „рід анчовії, дрібної рибки“ (гр. *chamsi* що з осман. *chamsy* „т. с.“), може тараня (з гр. *tavri* „бик“), — як теж грецьким книжним шляхом прийшли до нас: кит: (гр. *kitos* „т. с.“) й фока „тюлень“ (гр. *foka* „т. с.“). Дещо зрештою в термінології наших чорноморських і степово-річкових риб прийшло й від тюркських народів (сазан, шаран „короп“ із тюрк. *sazan* і чуваш. *sagan* „т. с.“; султанка; катран „чорном. акула, мор. собака“ з тюрк. *katran* „смола“, мабуть, за темною барвою хребта; севрюга з тюрк. *sürü* „т. с.“ балик із тюрк. *balıq* „риба“; тюлька „др. рибка“ може з тюрк. *tülkü* „лис(?)“ дещо за російським посередництвом із фінецьких мов (камбала „бут“ із фін. *kampala* „т. с.“; тюлень „фока“ із япон. *tul'fa* „т. с.“), дещо з італійського (барбуля, венерка, гулея, гульдія, немертин) чи Дунаєм з німецького (стерлядь, мабуть, із нім.-австр. *Stierl* „бичок“). Всі ці назви чорноморських і озівських риб є теж переважливим показником, з якими економічними й політичними впливами в Чорномор'ї українцям приходилось впродовж історії зустрічатися: мова тут лише підтверджує факти, відомі з історії.

Сплавлювання солі, збіжжя й дерева річками балтійського та чорноморського басейнів (Сяном, Бугом і далі — Прип'яттю) з наших західних і північно-західних земель у 16-19 вв. по через польську територію до балтійсько-ганзейських портів — внесло в нашу термінологію сплав у низку північно-німецьких висловів, перейнятих імовірно за польським посередництвом. Це такі хоча б терміни річкового плавання, як: тратва „пліт, дараба“ (з поль. *trafta*, *tratwa*, що з сер.-гор.-нім. *trift* „сплав дерева“: *treiben* „гнати“!), фліс, флісник „сплавник“ (з поль. *flis*, -ak, -nik „т. с.“ з нім. *Floss*, *Flösse* „дараба“), стерно „корма“, стерник „кер-



манич“ (з поль. *stug, steg, -nik*, а це з сгн. *stige* „жерма“), шкута „рід мор. судна“ (з поль. *szkuta*, що з сер.-дол.-нім. *schüte*, а це зі ст.-норд. *skuta*, „гострокінчастий вітрильник“, щось ніби „стріла“!), галювати, галити „тягти людьми чи кіньми судно проти води“, галівник „канат тягти пором“ (з поль. *halic, holować*, а це з нім. *holen* „доставляти, нести“); та низка інших.

Пізніший часово — з 18-19 вв. сплав дерева південно-карпатськими річками в Дунай почерез малярську територію приніс із собою деякі малярські терміни в словництво наших гуцульських сплавників (напр. дараба „пліт“ з мад. *darab* „кусень“, що із сл.-в'ян. дробити!; тальба „пліт, дараба“, що з мад. *talpa* „підощва“ — доречі, підощвою зветься дно плоскодонного судна в Черкащині; гетаж „кормильник на заднім плоті кількачленної дараби“, що з мад. *hajtasz* „під-, на-ганяч“, ківетора „половина тальби“, мабуть, з мад. *követő* „що йде слідом за ким“). Подібно зрештою сплав Прутом та Дністром у 19 в. почерез стик із румунами вніс деякі румунсько-мовні позичення (напр. гуцуль. *плоташ* „плавач, дарабник“ з рум. *plutaş* „т. с.“, супроти рум. *pluta* „дараба“, що то зі слов'ян. *плътъ*; марфа „дерево, збиване в плоти для сплаву“, що з рум. *marfa* „товар на продаж“). Цікаво, що найвільнішу від тих чужомовних позичок дарабницьку термінологію виявляє словництво наших східньо-поліських і лівобережних річок, напр.: *плит, плоть* „пліт, дараба“ (добрий звуковий відповідник однозначного старопольського *plet*!), *оснач* „дарабник“ (мабуть, від слова *остень* „гострий кіл“ — відштовхувати дарабу від берегів!), *торок* „малий пліт із 3-4 деревин“ (від слова *терти* — об береги?), *трепло* „весло плота“.

Розріст козацької фльотилії в 16-18 вв. та її стики з османською чорноморською фльоотою внесли в нашу судноплавну й морську термінологію й неодне тюркське слівце (чайка „коз. човен“ з осман. *čajka* „човен“; *каюк* „річковий човен з цілої колоди“, що з тюрк. *kajuk* „т. с.“; *чердак* „поклад, палуба“ з тюрк. *çardak* „тераса на 4 колонах“, з чого й наше давніше чертог „палата“; *бурундук* „канат від суднової корми до набережного кнехта-паля“, що з тюрк. *burunduk* „повід і кільце до верблужого носа“, тюрк. *бурун* це „ніс; ріг суходолу“; *ушкал* „пірат, річковий розбійник“, що почерез тюркське позичено з рос. *ушкуйник* „т. с.“, а це від назви волзького човна *ушкуй*, яке знову ж позичено з фіно-вепського *uškoj* „мале судно“; *сага* „річковий залив“, що з тюрк. *sağa* „устя річки“; та мабуть і *чалити* „прибивати дарабою до берега“, *чалка* „місце, де пристають дараби“, *чал* „мотузка“, що з тюрк. *çalmak* „обмотувати, об'язувати“ як *теж*; *байдак*, *байдара*, *рка* „назви річкових суден“).

Зрештою тюрки-османи вчилися мореплавби в греків та в італійців (венеціян та генуезців) то ж і при окремих отаких наших

позичках із османського йтиметься про первісні грецькі чи італійські слова (напр. лиман „гирло річки“ почерез осман. liman із грець. limenі „озеро“; демено „кормильне весло“ почерез осман. аймен „кормило“ з італ. timone „т. с.“).

Розвиток вітрильного океанського плавання для завоювання колоній за морем як теж створення могутніх вітрильних фльот у 16-17 вв. у країнах над Північним морем — головню в Голляндії й Англії — був причиною тому, що російський цар Петро I. взяв собі саме їх за зразок при розбудові модерної фльоти, спроваджуючи переважно голляндських майстрів-кораблебудівельників та висилаючи головню в Голляндію майбутніх моряків-старшин на виучку. Не дивниця, що голляндські корабельно-технічні й навігаційні вислови всеціло опановують усю новочасну морську термінологію не лиш росіян, але й — нашу (напр. гавань „пристань“ з голл. haven; верф „кораблебудівельний варстат“ з голл. werf; кнехт „паля об яку замотують причальний швартов“ з голл. knecht „т. с.; слуга“; швартов „причальний канат“ з голл. zwaartouw досл. „важкий канат“ з чого: швартуватися „причалювати“; штурвал „кермове колесо“ з голл. stuur „корма“ й рос. вал; руль „корма“ з голл. roer „т. с.“; рея „поперечина, на якій завішено вітрило“ з голл. ree „т. с.“; машта „щогла“ з голл. mast; трюм „нутровина корабля“ з голл. (he) t ruim „т. с.; простір“; стеньга „долішня частина у складаній щоглі“ з голл. steng „т. с.; жердка“; рангоут „ощоглення судна“ з голл. rondhout „т. с.“ дослівно „кругляки, кругле дерево“; шторм „буря“ з голл. storm; штить „безвітря, тиша“ з голл. stil; бухта „затока“ з голл. bocht). Вистане хіба сказати, що згаданий уже голляндський дослідник цих позичок фан-Милен налічує їх ок. 1 200; не важно, що велика їх частина з заником вітрильної фльоти уже забулася чи забувається; більшість їх однак таки залишається в вітрильниковому спорті. Тільки брак смаку для плеканої лексики в літературній мові серед тодішніх творців російської літературної мови (а такї й смак їм притупився був у наслідок повені церковнослов'янізмів!) і був причиною, що голляндські слова черпано без перебору обома пригорщами, не дивлячися на те, чи всі вони такі вже незаступні своїми рідними: іноді ними таки здубльовано свої рідні.

На деякі поняття, головню з морської тактики, а згодом і морської торгівлі, перейнято французькі вислови (напр., абордаж „підійдення борт об борт у бою до ворожого корабля й бойове опанування його власною залогою“ з франц. abordage „т. с.“; каботаж „прибережна мореплавба поміж портами власної країни“ з франц. sabotage: saboter „плавати вздовж берега“ — з еспан. cabo „ріг, мис“).

Інші знову терміни, — коли зокрема в 19. в. англійська фльота стала зразком для всіх інших, — принесено з англійської мови

(спардек „найвищий поклад корабля“ з англ. spardeck, причому spar „рід бальок, брусів“, а deck „поклад, палуба“; вельбот „китобійне рибацьке судно“ з англ. whaleboat при чому whale „кит“; а boat „човен“; дредноут „тип бистроплавного опанциреного корабля англ. фльоти з 1905 р., згодом наслідуваний іншими“ з англ. dreadnought дослівно „не бійся нічого“; лайнер „пасажирсько-транспортний корабель, що курсує на означеній лінії“ з англ. liner: line „лінія“).

Мореплавцями серед слов'ян були ще головно поморсько-балтійські західно-слов'янські племена (10-12 вв.), засимільовані згодом німцями (їх найсхідніші рештки це спольонізовані згодом кашуби!) та хорвати з-над Адрійського моря, що мореплавання вчилися знову ж від засимільованих ними іллірських племен (доречі, прекрасних піратів, що в I в. перед Хр. поважно загрожували були римським шляхам через Ядран у Грецію й Левант!) та від венеціянців (12-18 вв.). То ж ця хорватська морська термінологія багата в грецькі та італійські позички. При їх італійських виразах ідеться зчаста про тотожні з укр. чорноморськими й озівськими терміни: напр. наші бунаца „безвітряне, несхвильоване море“, майстро „півн.-зах. вітер“, трамунтан „півн.-схід. вітер“, прова „перед, ніс судна“, кадина „трипасмовий якорний канат“, бора „морозкий півн.-схід. вітер з Кавказу“, майна! „опустити (вітрила)!", віра! „підняти!“ — ідентичні з далматинськими хорватськими, а походять з італійських — bonaccia „мор. тиша, штиль“, maistro „пн.-зах. вітер“ tramontana „півн. вітер“ (дослівно „з-загірський“!), prova „перед судна“, catena „(якорний) ланцюг“, bora „півн. вітер“, (am) mainare „зібрати (вітрила)!", virare „змотати (якір)!“.

Серед решти східних слов'ян добрими мореплавцями ще від княжої доби, крім новгородців, уславилися північно-російські помори, мешканці побережжя над Білим та Мурманським (себто Норманським!) морями, а що увібрали в свою мореплавну термінологію не одне з норвежського та з мови фінських племен (напр. карбас „дощане гострокінчасте парусно-гребне рибальське судно на Білім і Балт. морях“ із фіно-вепського карбаз „малий переносний човен“ тощо).

Серед польських племен знову ж єдино кашуби не втрачали впродовж усієї історії стику з морем і судноплаванням. Північно-німецька ганзейська гегемонія над Балтикою від 13 в. причинилася до того, що в судноплавне назовництво кашубів — а звідси й у загальне польське — увійшла низка півн.-німецьких висловів. Томуто польське морське словництво різниться від російського, а отже й від українського (головно щодо тих понять, які ввійшли в 17-18 вв.). Зрештою польська мова, вірна своїм характеристичним пуристським тенденціям, замінила низку варва-

ризмів новотворами від польс. словних коренів (напр. *stecznia* „верф“, *sterka* „стень-езельгофт, шлапак-вкладня для щоглової стеньги“, *suta* „швартов, притаганка, причальний кінець“ *plawa* „буер, плавак“, *tor wodny* „фарватер, стрижень“ тощо). Цікаво теж, що офіційне сов.-російське мовознавство, яке апробує такий прийом у ономастиці (називанні) малярської, чеської, польської мов, — рішуче однак засуджує його як „вияв укр. буржуазного націоналізму“ в укр. мові (для прикладу варт порівняти відповідні місця в таких двох книгах: малограмотній з фахового боку „Історичній граматиці укр. мови“, Харків 1955, стор. 59, харківського українця Ф. П. Медведєва та в солідній граматиці маляр. мови — К. Е. Майтинская: „Венгерский язык“ ч. 1, стор. 40-42, Москва 1955!); ідентичні з чеськими чи малярськими й польськими новотвірною-пуристичні тенденції коштували підсоветських українців (Синявського, Смеречинського, Ганцова, Курилову, Кримського, Тимченка й десятки інших) на початку 1930-их рр. голови чи бодай довгорічного заслання. Та й у самій російській мові, і то й советського періоду, подібні ономастичні прийоми стосуються — тут, само собою, безкарно для творців пуристичних термінів (напр., вертолёт „гелікоптер“). Цей „діяматний“ парадокс стане зрозумілим, як пригадаємо собі, що в поляків, чехів, малярів ідеться про відривання своєї лексики від романо-германських зразків, а в випадку українського мовного пуризму — про відривання лексики укр. мови від лексичних зразків (не важливо, що не все „найкращих і найпередовіших“!) російської мови. То ж ясно, що з діяматного становища перше — слухне, а друге — ні!

Вже таке хоча б побіжне вичислення тих ближчих і дальших мов, з яких нам упродовж історії приходилося позичати терміни (себто нерідко з ними і речі та поняття, що для їх окреслення вони служили!) — свідчить про широкі й різносторонні впливи, яких зазнало наше судноплавання від зарання історії. Україна це спершу південний ключ на торговому шляху зі Скандинавії в Візантію (осередок тодішнього культурного світу в Європі). Ясно, що первісна слов'янська рибальсько-суднова термінологія зазнає впливів від обох кінців цього шляху. З південно-слов'янськими перекладами християнської літератури ввійшла в наше морське словництво й маса органічно близьких нам південно-слов'янізмів: болгаризмів, македонизмів, сербізмів (напр., копно „суходіл“, обала „мор. берег“, пучина „мор. глибини, нурти“, ядро, ядрна „вітрило“, в'яляти „хвилювати (море)“. Незахищене й неукріплене степове запліччя укр. частини чорноморського берега й було причиною, що ця перша експансія укр. племен до моря стала нетривким епізодом: наші приморські оселі на Тамані й Криму відтягли степовики від материка і вони зчасом заниділи

та винародовилися, слід гадати. Кепське розчленування наших; північних, берегів Чорного моря завадило розвинутися тим нашим оселям у якое морське князівство, — до того ж віч-на-віч повній військово-політичній перевазі візантійців на цьому — з імені хіба — „Руському“ морі. Степові кочовики й остаточно татарська навала — на 4 сторіччя відштовхує нас від „Руського“ моря; це пов'язує наш північний захід з часом через Польщу (й Литву) з Балтикою, а отже й з німецько-ганзейською термінологією наших сплавників. Аж козацькі дніпрові чайки й байдаки, починаючи від кінця 16 віку, зв'язують нас знову з Чорним морем, що тоді починає зватися вже „Козацьким“ (як і перше — неслухно!). Хвиля тюркізмів вдирається в наше морське словництво. У наше постійне просування до берегів Озівського й Чорного морів вміщується наприкінці 17 в. й російська експансія туди ж: гвалтовна розбудова тут фльоти для боротьби з Туреччиною вводить неперетравленою повинь голландських германізмів, від якої наше морське словництво не прочунало й досі — під російським впливом.

З черги розглянемо нашу морську лексику подрібніше за окремими історичними етапами. Буде це одночасно й погляд на історію судноплавання та фльоти в нас.

Наша морська термінологія к н я ж о ї доби розвинулася в основному на базі слов'янської рибальської й річкоплавної при незначному співдіянні старонордійської (варяжської), коли мова про народно-розмовне словництво, та при сильному болгарсько-македонської й грековізантійської — зокрема в випадку словництва книжної, літературної мови. Те останнє напливало до нас враз із перекладами церковно-релігійної літератури й далеко не завжди проникало в розмовну мову. Устійнити однак сьогодні межу поміж цими сферами лексики здебільша не можливо. Відсутність бо тих давніх, відомих із літератури термінів, по наших говірках іще не значить, що не було таких виразів у минулому. При тому лексика наших говірок і досі не вивчена достатньо ні в сучасному ні в історичному аспекті. До того ж слід пам'ятати і про відтіснення наших предків кочовиками від морських берегів: якраз ця обставина й пояснює немалу відчуженість нашої нової судноплавної лексики від давньоукраїнської. Це вислід і неорганічного зростання тут нового нашого словництва майже без зв'язку з давнішою добою; зрештою це факт помітний і в інших ділянках нашого громадського життя нової доби.

Староукраїнська термінологія річково-морської географічної, ділянки вповні слов'янська своїм походженням: р і ч к а це ріка; п о т і к це ручай, пруд; струга; помил; б е р е г це гора, пол, воз-поліє, (каменистий) корга, (морський) прикрай, поморіє; бережіє,

убережъ; мілина це пісок, ринь, вимол, (камениста прибережна) луда, (коса) кошка; мілкий — исопний; бистрина — борзина, протолч(іе), стрижень; русло — ложе, роздол, (висохле) усох; течія — струя, оструєніє, отврат; протока — узмень, рвениця, увод, водоточа, соломя; вир — слап; коліно річки — плес, (меандер) круг, лука (з чоґо: лукавий «з меандрами»); луг заливаний водою в повновіддя — рель, розплав, затон, паволок, наволок, поймище; водопад — хляб; підводні камені в руслі — пороги, кості; порожистий — прудний; гирло — устіє, усть, уста; гребля — переспа, припор, тверділь, навал; затока — заток, губа, пазуха; мис — нос, рог, оток; суходіл — суха(я), сухо; океан — дишущее море (себто з прибоєм і відпливом!); поверхня (моря) — снадь, пучина, шириня; дно (моря) — цілина; заглиблення затоки — холмниця.

Подібне багатство виявляє й називництво **морсько-кліматичних явищ**: поґода — веремя, (ясна) ведро, ясина; неґода — безкрайство; шторм — туча, буря, вихр, віялиця, жупелевина, чернява, трус, триволніє, треволненіє, приволньство, мятежь вітрний; водяна труба — сморчь, сморк, смерк, бурун — волна, вал; бульбашка — піна, гвор, гворок,-рець; хвилювати — сльпати, воднитися, мутитися, приснути, вляти; хвилювання — рвеніє; море схвильрване — примутьное, многоволненоє, (много) мутное, — спокійне: безбурное; зашуміти — встутнути; приплив — излияніє; — і відплив — митіплутіє, митітеченіє; захищене від вітру місце — завітріє; вдаряти (хвиля) — приражатися, (вихор) похъзити; штиль — утишеніє, тишина; дріфт — приплив; вигладити поверхню води (про вітер) — остекляти (від: стькло „скло”!).

Доволі розвинуте й слівництво **риболовлі**, в основі спільне всім слов'янам, — зокрема при назвах річкових риб та найосновнішого рибальського приладдя. Є тут у нас і свої дальші утворення (отмет „невід”; закол, учуг „відгороджене місце на річці ловити рибу”; назви на рибалку: неводич, рибарин, рибарь, рибитв, рибитник, риболов(ець), кочетник — від кочета „кілка — кокота в борті човна, що до нього прив'язане весло”, сланник „морський рибалка”, тоня „місце де, неводом ловлять рибу”. Їх поява свідчить про дальший самостійний уже в нас розвиток рибального ремесла.

Ще багатіше називництво різних **рибальсько-річкових і морсько-фльотних суден** зі складнішою вже й технікою будування. Чужомовні впливи тут помітно ще найвиразніше: назви, особливо ж великих морських суден, переважно позичені з грецького,

подібно як назви складнішого (вітрильного) оснащення суден та деякі перевізні-пасажирські терміни. Все воно каже здогадуватися, що й самі ті речі та поняття перейmano тут з Візантії чи в меншій мірі від варяжських купців і дружинників.

Первісні слов'янські рибальсько-річкові судна (судно, судъ, сьсудъ), як виходити з їх назв, — представляли собою колоди з товстих відземків дерев, видовбувані й випалювані аж до потрібної товщини днової й бортової стінки. Для перевірки тієї товщини проверчувано при обтісуванні дірку („сторож”), що її згодом забивано кілком. А щоб запобігти перевертанню судна, то зрубаний відземок спершу спускали на воду, щоб дослідити, яке він там займе положення й аж тоді починали з відповідного боку жолобити в нім середину для майбутнього судна. Про сліди такого виникання суден свідчать їх давніші й сьгоднішні назви, в корені яких звичайно скрита назва колоди (ком'яга, дуб, дубас, човен — старе чълнъ, литовський відповідник якого *kelmas* це ще й досі „колода”! — струг, однодеревий стружок, огара, гара). Як і нинішній наш рибальський човен, це були випукло-днові судна-довбанці, що легко ховзають по поверхні води, але — тому що без днового, кільового гребеня — теж і нестійкі на бокове коливання; звідси то їх новіша жартівлива назва „душегубки”. Для перевозу більшого тягару на другий берег служили плоско-днові мілкоосадні: пором, поромя (чи церковнославізований: прам), павозок, паузок, а то й: плот (плит) — кілька до купи збитих обчімханих від гилляк деревин. Теж термінологія плавби (плути, плову) наскрізь проглядна: веслом (утворене від *везти*) чи опачиною (мабуть, спершу назва на відворотне плесно долоні?) гребли (ніби лопатами землю!); звідси то й весло звали ще — греблом. Для якоїсь дальшої плавби такі судна були надто малі; щоб збільшити їх поємність, то їхні борти підвищувано додатковим обшиттям із дощок-„набоїв”: отакі „набойні лоді” ставали вже й „морянками” (морехідними суднами). Відображене воно і в назвах суден, що тоді нав'язують до назв різних дерев'яних посудин: лодя, лодка (первісно „ночви”), делва (первісно „бочка”), учан, вчан (первісно „дощана посудина”; дехто волить тут приймати малоїмовірну позичку з половецького *уѣал* „човен”, а не рідне: (дъс) чанъ, насад (від насаджуваних, набиваних дощок; чи з уваги на варіант носад „т. с.” дехто вбачає тут утворення від ніс „перед судна”, отже ніби „гострокінчасте судно”). Судна будували дереводіля (тесля); скважні (щілини, діри) утлої (дір'явої) лоді глובив глобками (плішками) й осмолював точеницею, пеклом (смолою).

Судноплавання в етнічно чужі терени принесло з собою й переймання від сусідів їхніх типів суден — враз із назвами: най-

більш на Чорному морі від греків (згадувані вже: корабль, буча, катарха/катарга, варка „барка”, галей/галія — первісно „ласиця; рід риби” — скедія/скідь, сандалія, тритря „трирема з потрійним рядом весел”, кубара, олядія/оляд/лядь). Йдеться тут здебільшого про великі морські судна. На російській півночі — в Новгороді — перейнято декілька назв від варягів (буса, пабуса, шнепа) на бойові судна; а ще більше назв на дрібні рибальські човни від балто-фінських племен (ушкуй/скуй, кербать/карбас, лойва — з фін. *laiva*, первісно „жоліб, яслі”). Крім слова ушкал (за козаччини це в нас уже „річковий розбійник!”), про інші оті північно-російські терміни годі сказати, наскільки вони були проникли й на українську територію. Багато чого — в тому й неодна грецька назва — прийшло було книжним шляхом від південних слов'ян: такому болгарському посередництву завдячуємо й біблійне ковчег „арка” (що з тюркського *koburcak* „коробка, посудина”, отже з мови тюркських протоболгар).

З розвитком мореплавання розвинулася й техніка суднобудівництва та плавби: поруч давніх слов'янських термінів появляються й чужомовні позичення — знову ж головню з грецького та в меншій мірі із старонордійського. Та основні частини судна носять ще слов'янські окреслення: п е р е д — нос, чело, передній корг, прѣждь (церковнослов'янське! його укр. відповідник був би:\* пережь); з а д а — корма (з уваги на те, що на судні бувало й два кормила/правила, себто теж на переді — отже крім кормчого, кормника, кормителя, (у)правителя, ще й носник, — то інколи кормою звали теж і „перед корабля”!); д н о — пучина; щ о г л а — упруг, шегла (зі старонордійського окреслення на вітрило!), катарть (з грець.); в і т р и л о — ядро, ядрна, ядрило (від їду, їхати!), пря (. фін. *purje* "г.с." ), парус (з грець., де це первісно „шматок сукна”), ин, ныи (неясного походження рідкі назви!); я к і р — котва, котка, укоть, ставило, якорь (з варяжського), анкура (з грецького); р е й — рая, рилинь, ріль; с н а с т ь — сьсуд, пристроя; к а н а т — бечева, веревка, уже, ужище (поруч: новгородське шейма „якорний канат”, позичене через японське зі старонордій. *simi* „канат”); ч е р п а к (вичерпувати воду з човна) — спол.

Техніку будовання глибоких воєнних суден з гребцями, схованими під палубою, мабуть, перейняли на Україні аж з часом — може від византійців, бо факт застосування таких суден на Дніпрі в половині 12 в. відмічує літописець під 1151 р.: „Ізяслав придумав бо лоді неабияк: гребців у них не було видно, одні лиш весла можна було бачити; самі бо лоді були покриті дошками”. Самі однак назви: палуба, полуба (себто ніби „покриття корою!”), поклад, мост (себто „наметані дошки”) — походженням свої й



промовляють за місцевим виникненням цієї техніки. Подібно слов'янські походженням і терміни подорожньо-купецької ділянки: морець — моряник, корабльник, пловець, повозник, поводник; супутник — всадник (від: всісти в корабль), присадник, с'отходник, спутник; гребець — лодейник; трап (драбинка на корабель) — кольце; фрахт — рухла, рухло; приміщення під палубою — подниця (від: дно!), пождь; харч на дорогу — борошень; пристань — изсад, -отишіє, пристан(ище), пристаялище, примост; сісти на міліну — заслянути; розбитися — избитися, уразитися, тапати; потонути — погрузитися, погрягнути, поничи. Трапляються тут однак і грецькі походженням терміни, як от: навклир „хазяїн корабля; кормчий” (navkliros „т. с.”), налон „плата за проїзд кораблем” (navlon „т. с.”), акти „мор. берег” (akti „т. с.”), лимень „пристань, гавань” (limin „т. с.”), пиргос, пирг „кам'яна вежа, стіна над морським берегом” (pyrghos „вежа”), фанарь „ліхтарня” (fonári „т. с.”, що попало навіть у половецьке як fanar!). Каторгу, себто неволю на гребному судні перекладано з грецька як — „лодійну тяготу”.

Слід підкреслити, що майже всі відомі терміни вітрильної навігації — походженням теж слов'янські: (вітер) с и л ь н и й — толстий, рамний, рамянний, сврат (себто:\* зворот!); с л а б и й — тонкий; л о п у т н и й — покось(ний), стройний, погодіє, повітріє; прот и в н и й — (су)противний; п і в н і ч н и й — сівер; п і в д е н н и й — уг (юг), літний; о б і т и волоком пороги — оболочитися.

На гречника (купця, що торгував з Візантією) чигали по дорозі небезпеки не лиш на Дніпрових порогах, але й на морі — хусарі (морські розбійники), що хусували навіть у галіях (від: хуса „набіг, розбій”, що з готсь. hansa „юрба, загін”). Звали цих небажаних гостей ще й своїм рідним словом — потопники (від затоплювання здобутого й пограбованого судна) або ж іскусники; це останнє це калька-переклад їх грецької назви piratis (до рејгао „пробую, досвідчую; нападаю”); „ключами” (баграми-гаками) чіплялися вони за здобуване судно.

Оця доволі розвинена наша судноплавна термінологія княжої України заниділа в нас із татарською навалою та з опануванням нашого морського побережжя кочовиками. Перетривала, правда, й низка термінів — головно тих, що пов'язані з річковим судноплаванням та рибальством. Не слід бо забувати, що дніпровськими суднами користувалася транзитна торгівля турецько-московська і в литовську добу 14-16 вв. Зайняття ж пристанів Криму та ще Дністрового лиману генуезькими купцями в 13-15 вв. і отже їх стики там з українським населенням — внесли в

нашу судноплавну термінологію низку італійських позичок, живих і досьогодні в приозівських говірках. Їх ми вже називали; стосуються ж вони головно термінології суднобудування та навігації. Неодне тут могли бути перейняті гребці-невільники на тих італійських галерах, то знову ж — українське населення міст, що були під генуезькою владою. Дещо могло тут прийти й пізніше — наприкінці 17 в., коли Петро I. свою озівську флоту розбудовував і італійськими інженерами та офіцерами, школеними у Венеції.

Постійний контакт із тюркськими народами на річкових шляхах Дністром, Дніпром, Дінцем — ще від часів нашої суцільної колонізації над Чорним і Озівським морями в 6-10 вв. не міг не залишити слідів і в судноплавній лексичі. Спершу це було перейняття розвиненішої техніки рибальства й судноплавання кочовиками — від нас. Доказом тому слід уважати проникнення відповідних лексичних позичок із мови наших причорноморських предків у середині 9 в. в мову мадярських кочовиків, що то близько 830 р. вийшли з-над Кубані й стали просуватися в напрямі Буджаку, щоб звідси 895 р. перейти в Панонську низовину. На Причорномор'ї займалися вони, як і всі кочовики, м. і. і ловленням невольника та його торгівлею з візантійцями. На думку мадярського слявіста І. Кнежі („Слов'янські позички в мадяр. мові”, 1955, по-мадяр.), мадяри позичили тут такі рибальські терміни, як: *iszar* „намул” (з якогось ст.-укр. *изсоп*), *szégye* „прилад до риболовлі” (з якогось укр. *сіжа*), *tanua* „річкова глибина; (рибальський) курінь над водою; шопа; хутір” (з укр. *тоня*), *naszád* „річкове судно” (з ст.-укр. *насад*), *varsa* „верша, рибаль. прилад” (укр. *верша*), *ikra* „ікра”. Не станемо тут входити в справу інших мадярських позичок з мови наших предків. Може це від них таки мадяри позичили й такі терміни, як: *karab* „човник”, *ladik* „човен”, чи *vitrola* „вітрило” (їх Кнежа вважає сербізмами!); це зокрема насувається мимоволі ще й тому, що й аналогічні половецькі судноплавні терміни — *keger* „корабель”, *samala* „смола” — позичені ймовірно з мови наших предків також.

Воно правда, що судноплавання в кочових народів стояло без порівняння нижче від його стану хоча б на Україні, а тим самим — напрям позичень міг іти спершу з українського до їх мов. Все ж наявність південно-басарабських бродників-берладників, рибалок (і піратів), з їх певно немалою примішкою тюркських етнічних елементів, ходження наших залозників-чумаків по сілі у кримсько-татарські лимани, бойові контакти-морські походи за-порожців у 16-17 вв. на татарське й османське побережжя, побут бранців і полонених козаків на важкій „корабельній тяготі” (на

каторгах-галерах) як гребців — все воно відкривало шлях тюркським позичкам у нашу судноплавну лексику. В багатьох випадках ішлося про перейняті османами італійсько-грецькі назви. Насамперед з тюркських мов прийшла низка водно-географічних і морсько-кліматичних окреслень (лиман, сага „річковий залив”, хуртовина — з чого далі й хвирса „в’юга”, ерик „рукав річки, затока” з тюрк. *jaɣuk* „наводнювальний рів, канава”, чичмаря „дрібний дощик” — осм. *čiž* „сеч”), далі — рибальських термінів, живих і досі по приморських рибальських промислах (тафа „рибальська артіль” — осман. *taufa* „залога судна; морець”; шепотинник „купець на рибу” — осман. *čufut(yuko)* „жид”; балберка „рід крючків на рибу на шнурку з поплавцями” — осман. *beraber* „разом”; едек „довгий канат тягти човен вздовж берега” — тувін. *üde* „супроводжати”, *üdekči* „супровідник”; койлити „складати канат кружевами” — осман. *koymak* „складати”; тербук „рід сака на обручі” — осман. *torba* „мішок”; тузлук „розсіл солити рибу” — осман. *tuz* „сіть”, *tuzlu* „солоний”; чинбурка „коліщатко на бичеві лямки тягнути невід” — осман. *čuma* „канат” і *bugun* „ніс”). Сюди слід додати й низку суднових назв і їх частин (крім уже згаданих: чал „канат”, чалити, чердак, демено, бурундук), як от: чайка „козацький човен” (осман. *čajka* „човен”), гемія „велике судно” (осман. *gemi* „корабель”), сала „козацький плотик при переправі, на який складано зброю й одяг та прив’язувано коневі до хвоста” (осман. *sal* „плотик”) та може й: чайма „вітрило” (з осман. *čalma* „завій”?). З тюркського пішов і важливий термін річково-морського „промислу” — ушкал „пірат”, а далі назва приднаїнського українця буткбол (при чому в першій частині слід здогадуватися осман. *rut* „ідол; хрест” як лайливої прізви християнина); з тим останнім імовірно в’яжеться й окреслення українсько-татарського перекладача — бут.

Зустрічаючися десь від 13-14 в. при долішньому Дунаю й Дністрі з інтенсивною експансією волосько-молдавського населення, наші предки перейняли не одне з річкової судноплавної та рибальської термінології саме від нього. А що румуни свою судноплавну лексику позичили у великій мірі від слов’янських болгар, то майже при кожному такому позиченні з румунської мови йдеться про первісно слов’янські вирази; їх легко розпізнати при порівнянні з відповідними українськими словами, бо їхня фонетика не відповідає укр. розвиткові. Будуть тут такі здебільша загально знані вирази, як от: гирло (рум. *girla* „річка, рукав річки” з болгар. *гърло*; укр. горло), керма „провід; кормило”, керманич (рум. *сігма* „кормило” з болгар. *кърма*; укр. корма), ґард „із, перегорода на річці для риболовлі” (рум. *gard* „загорожа, затон”

— його укр. відповідник це город!); а далі: люнтра „вузький довгий човен” (з рум. luntre „баркас”, що з італ. londra „човен”), чигінь „жердка підпирати бік плота чи берлини, щоб їх поставити просто, якщо вони нахилені” (з рум. ciocina „гачок; бадилина”), турунчук „бистрий глибокий рукав річки” (з рум. togent „бистрий потік, струя”). Сьогодні ці вирази виступають головно в південно-західній смузі укр. території: від Одещини й Добруджі по Покуття й Гуцульщину.

Тоді, як обговорювані оце рибальсько-судноплавні терміни увійшли в наші приморські говірки й живі досьогодні, то судноплавні терміни німецько-польського походження, які до нас стали втискатися з розвитком річкової торгівлі від 14. в. Сяном-Вислою, Бугом-Вислою й Німаном, — назагал хвилі польонізмів у нашій літ. мові 16-18 вв. не перетривали й у говірках якомсь здебільша зникли. Їх відмічує у „Лексиконі славно-росському” 1627 р. П. Беринда як відповідники церковнослов’янських і староукраїнських термінів, вони трапляються в мові тогочасних (зах.-укр.) письменників, сьогодні однак їх переважно немає не то, що в літ. мові, але навіть у наших найзахідніших говірках. Можливо, що йшлося тут тоді просто про вислови з фахової термінології зах.-укр. дарабників-плотарів („флисників”) і тому вони — враз із зником самої професії у 18-19 в. — теж зникли.

Виринає в нас у згаданому періоді низка польонізмів на окреслення морських і атмосферичних понять (отхлань „безодня”; виспа „острів”, фалья „мор. хвиля”; вільготність „вогість”; віяльниця-вітр попудливий; хвіятися, колібатися „хвилювати”) на суднобудівельні й навігаційні поняття (окрут „корабель”, лина, поврозок „канат”, стир „кормило”, стирник корабельний „жерманич”, стирувати „керувати судном”, жагель „вітрило” (нім. Segel), машт окрутовий „щогла” (нім. Mast), флис, флисник „гребець”, пропорець „стяг”, коловрот „баран-лебідка”. Це ймовірно тоді замандрував у наші західні гагілки загадковий жельман — з поль. zejman „старий досвідчений моряк”, а далі „пройдисвіт, що такого моряка вдає” (з нім. Seemann „моряк”).

Такий вплив маси польонізмів і германізмів у цю ділянку зрозуміємо, як зважити, що з розгорненням збіжжово-фільварочної шляхетської господарки в 16. в. майже кожен заможніший землевласник-шляхтич сплавллював раз або й двічі в рік (весною й восени після молотби) збіжжя до Гданська найманими або й власними флисниками (орилями — первісно це, мабуть, „воєнний морець” від назви воєнного балтійського — швед.-нім. корабля 17 в. orlog), що мали вироблену свою цехову термінологію,

сперту на польсько-німецькій лексичній основі: Ті флісники здебільша продавали сплавлювані судна — хоч враз із збіжжям хоч окремо на розбірковий матеріял — і тоді вже пішки верталися додому. Тоді як серед назв їх суден поруч німецьких позичок (шкута „найбільше, 2-маштове навіть, судно”, ліхтан „мале судно до ліхтування-розвантажування шкути”, бат „вітрильний перевізний човен”, галяра, люза, берлина; тратва) трапляються ще й слов'янські назви (ком'яга, дубас, бик, коза; на Дніпрі ще й козацька — липа!), то термінологія суднового оснащення, залоги й навігації майже вповні німецька походженням. Харчами завідував шипер; при стирі (руделі) судна стояв стерник (ротман) і його відповідник на штабі (носі судна) — штабник. Ладунок збіжжя міряли лаштами (нім. Last); помічником лоцмана „керівника судна” був ботсман. 16-20 флісників шкути відштовхували сприсами (дрючками) судно від берега, на річці держалися бакборту („лівого берега”), штемборту („правого берега”) й середини, а як доплили до порту, то трагували (причалювали) до берега й шафували (зсипували) фрахт (вантаж) у шпихлірі, ліхтуючи (розвантажуючи) його поменшими ліхтанами на мілкій воді. Коли приходилося вертатися з судном додому, то одні жаглі (вітрила) на маштах помагали проти струї небагато: галяру приходилося важко галювати (волікти; з чого може наше — гарувати „важко працювати”) галівниками-линами здовж берега. Після щасливого фрияру (весняного сплаву) фричів (новаків) фрицували тоді на справжніх флісників. Тоді як дрогобицькосамбірська сіль, карпатський поташ, галицька смола й збіжжя йшли отак Сяном, Бугом і Вислою до Гданська (а теж — у меншій мірі — Дністром і Прутом у Молдаву-Туреччину!), то волинське збіжжя, поліський дьоготь, смола, дерево — йшли хоч Німаном до Прус, хоч Прип'яттю й Дніпром на Запоріжжя й далі в Чорне море (Крим, Туреччина). Не слід забувати, що Січ 18 в. це важливий транзитний центр, що вів внутрішньо-укр. й закордонну (з Польщею, Кримом, Туреччиною) суходільну й морську торгівлю: у Січ на р. Підпільній щорік запливало 5-10 турецьких кораблів та й самі запорожці човнами возили товари в Очаків на торги; запорожські 4 північні паланки (на Орелі й Самарі) продукували збіжжя, а 4 південні приморські — займалися риболовлю й добуванням лиманської солі у прогнях (прибережних лягунах). Подібно водною артерією — зокрема для транзитної торгівлі Туреччини з Московщиною — були Дніпро-Десна-Сейм: і тут збереглася незасміченою германізмами термінологія сплаву осначів (плотарів) і бурлак. Саме на ній як і на приморсько-рибальській нашій лексиці змогла б опертися й наша модерна судноплавна термінологія, якщо в ній колись буде поставлене питан-

ня про її очищення від голляндизмів чи англїзмів, наплилих до нас у 18-19 вв. через російську мову.

Саме ті германізми, доречі, й досі ще не перетравлені українською мовою зі словотвірного погляду, — мали й мають посьогодні неперевершений вплив на наше морське називництво. Принесли їх голляндці й англїйці, що то як суднобудівельні інженери й техніки від кінця 17. в. прибувають до Петербурга, Москви, над Каспій, над Оку, до Воронїжа, до Брянська — й тут керують працями в відповідних корабельнях, а далі як фльотні старшини (враз із данцями, французами, італїйцями) вишколюють морців російської фльоти та командують ними в боях. Для всіх тут новозасвоюваних понять російська мова приймає повнї голляндизмів — і то й на низах, — переймаючи їх від майстрів-чужинців; на верхах же це робиться при перекладах відповідної західної фахової літератури та воєнно-морських уставів, неохайно вводячи такі варваризми і в російський текст. Те останнє особливо тут поширилося в перших десятках 18 в. Наскільки швидко вривається ця нова зголляндцена термінологія і в літ. мову наших лївобережних освічених прошарків, про те свідчать хоча б відповідні місця із щоденника Якова Маркевича уже з другої половини 1720-тих років, де при записах із Каспію вже зустрічаємо всі оті — боти, гекботи, щерботи, гавані, мічманів. До поширення отієї нової морської термінології в нас особливо причинилася розбудова корабельні(верфу) в Воронїжі від 1696 р. як бази для рос. фльоти, що здобуває Озів та опановує Озївське море, а далі — розбудова твердині й порту в Таганрозі. Крім того, що наші козаки попадають і як морці до рос. фльоти і як робітники та майстри до корабельнє — скрізь переймаючи цю нову рос.-голляндську термінологію, — вони ще зустрічаються з нею постійно і хоча б як рибалки приозївської калміуської паланки. Про козацьких майстрів по корабельних варстатах Таганрогу й Ростова оповідає й німецький подорожник, акад. А. Й. Гюльденштедт при нагоді своєї подорожі тудю 1771 р. (A. J. Güldenstädt: Reise durch Russland, 1791).

Г о л л я н д и з м и тепер розливаються по всіх ділянках, пов'язаних із судноплаванням, витісняючи з офіційної термінології низку своїх, слов'янських термінів. Майже скрізь ідеться тут про іменники та в куди меншій мірі про дієслова. Велика їх частина вже вийшла з ужитку — з зником вітрильної фльоти. Більшменш повний їх перелік у російській мові можна знайти в згаданих уже працях Н. Смірнова та Р. фан-дер-Милена. Ми не називатимемо тут їх усіх, обмежилось лиш до наймаркантніших із кожної галузі. — В ділянці водно-морської географії й кліматології появляються: бухта „затока" (bucht), шторм „буря" (storm),

штиль „безвітря” (stil „тихий, спокійний”), шпувати „дути; хвилювати, бризкати” (spuien „провівати; пускати воду”; первісно „плювати”), дюна „піщана надма” (duin), гавань „пристань” (haven), рейд „місце перед портом, де закорюються кораблі” (reede, споріднене з нім. bereit, англ. ready „готовий”, давніш „місце, де оснащувалися й готовилися в дорогу кораблі”), верф „корабельня” (werf, первісно „місце, де обертають сюди й туди”), стапель „споруда, риштовання в верфі, де будують корабель” (stapel, первісно „стовбур, підпора”), док „споруда ремонтувати підводну частину судна” (dok, первісно „водяний жолібець; водопровід”), елінги „споруда витягати корабель на берег” (helling, первісно „склін, схил”), шлюза „запірна споруда на каналі” (sluis, первісно „запруда, клюза”), фарватер „стрижень русла проїздної для суден глибини (vaarwater, дослівно „пр плавна́ вода”).

З голландського перейнято тоді й низку назв суден, головню морехідних: баржа „вантажне волочне судно” (barge), барк „3-маштовець з рейовими парусами фок- і грот-машти та гафельними парусами безань-машти” (bark), баркас „гребна шалюпа воєнного корабля” (barkas), бот „1-маштове вантажне судно” (boot, первісно „відземок, балка”), пакетбот „поштове судно” (pakketboot), брендвахта „військове вартове судно в пристані” (brandwacht „пожарна варта”), брандер „запалене судно, пускане на ворожу ескадру” (brander), галіот „малий вітрильник з заокругленим ахтерштевенем/гузою” (galjoot), галіяс „рід галери 2-3-маштової з 30-50 парами весел” (galjas), крьюсер/крейсер „кружляк, воєнне судно для віддалених від бази дій на ворожих комунікаційних лініях” (kruiser, від kruisen „перехрещувати, перетинати”), шхербот „мілкоосадне судно плавати при берегах зі шхерами, скалистими острівцями” (scheerboot), шхуна „2-7-маштовий вітрильник з гафельними парусами” (schoener, що з англ. scoop „кидати-камінці по воді плазом, щоб сховзали поверхнею”), яхта „спортовий швидкий невеликий вітрильник” (jacht, первісно „ловецьке судно”).

З голландського ж пішли назви частин корабля й майже усіх його головних конструкційних деталей: дек „поклад” (dek, себто „накриття”), киль „поздовжна днова балка чи їх в'язання від фор- до ахтер-штевеня” (kiel, первісно „горлянка”), штевень „балка-продовження кілю вгору на обох кінцях: фор-штевень — передня, ахтер-штевень — задня” (steven, первісно „стояк-відземок”), борт „бокова стінка-обшиття судна” (boord, первісно „дошка”), трюм „нутровина судна” (het ruim, себто „простір”), камбуз „корабельна кухня” (kombuis, первісно „відгороджена припасова комірка”), койка „прикріплене до стіни ліжко на судні” (kooi, первісно „обшальована комірка”), каюта „житлове приміщення на судні” (kajuit, первісно „халупка з койкою”), кубрик „обшир-

ніше приміщення для суднової залози" (koebrug „спідній поклад судна", дослівно „коров'ячий поміст"), галюн „різьблена прикраса на дзьобі судна; корабельний кльозет" (galjoen, первісно „галеона, 3-4-маштовий, дзьобастий військовий вітрильник"), кнехт „пали на покладі або причалі намотувати кінець швартову причалюючи" (knecht „парубок, служка"), шпіль „доземний коловорот піднімати ланцюг якора" (spil, дослівно „веретено"), шпігат „отвір у фальшборті (надпалубній частині борту) для стікання напалубної води" (spiegat, дослівно „виплювна діра, доріжка"), домкрат „підйомна вантажна вінда" (dommekracht, дослівно „сила великого пальця"), шланг „вуж, рукав передавати рідину" (slang „вуж"), трап „східці" (trap „т. с."), аншпук „ручний важіль-підойма підважувати тягарі" (handspraak, дослівно „голінна кістка передрамени"), ринда „полуденешне дзвонення корабельного дзвону" (зі сплутання голл. ronde „рунда" й англ. ring the bell „бити в дзвін!"), швабра „сушка з розплетених старих канатів стягати воду на покладі" (zwabber), драїти „змивати палубу" (draaien, дослівно „викручувати" себто мийку, швабру з води!), чи то назва матроських шапок: зюдвестка „моряцький капелюх, що ним рибалки захищаються перед („південно-західнім") буревієм" (zuidwester).

Подібно ж без знайомости голляндщини нефахівцеві незрозумілою буде й термінологія оснащення судна маштами, вітрилами й такелажем (линвами). На о м а ш т у в а н н я складаються: 1) м а ш т и : фок-, грот- (перша й друга) та бізань- або крьюйс- машта (fokke-, „підтяжна", groote-, „велика", bezaan-, „середуца", kruis- „хрестова"), — кожна з одної жердини, або складені з кількох надточуваних кусків стеньг (steng „жердка"); отже перші надточення машт вгору звуться стеньги (фок-, грот-, бізань-), другі надточення звуться брамстеньги, bram „чепурність" отже „чепурні" (фок-, грот-, бізань-) і врешті треті надточення — бомбрамстеньги, boven „горішній" (фок-, грот-, бізань-); спокувальний башмак машти й стеньги це езельгофт (ezelshoofd „осляче копито"); площадка при споєнні фокмашти зі стеньгою зветься (фок) марс (mars „кіш"), при інших споєннях салінг, zaling (фок-, грот-, бізань-);

2) р е ї — поземі перекладини, на яких завішуються ліки, lijk „рубцева мотузка", — прямокутних вітрил (на фокмашті це від низу: фока-рей, долішній і горішній формарса-рей, voor „перед", дол. і гор. фокбрам-рей і форбомбрам-рей; те ж саме на гротмашті; на бізань-машті: бегін-рей, begijn, дол. і гор. крьюйсмарса-, крьюйсбрам- і крьюисбомбрам-рей);

3) г а ф е л і — скісно вгору прикріплені одним кінцем до горішньої частини машти реї (gaffel „вила"), на яких завішуються



тоді трапезоїдні вітрила (трісель); залежно від машини зводяться: грота-гафель, бізань-гафель;

4) г і к и (gijk „обертальна жердка”) або б о м и (boom „деревина”) — поземо прикріплені одним кінцем до долішньої частини машини жердини, до яких причеплено спідній рубець трапезоїдного вітрила (залежно від машини зводяться: грота-бом, бізань-бом);

5) б у к ш п р і т (boeg „заокруглений перед судна; перса”, spriet „жердина”) з бомстенною — як скісно-припіднята балка на дзьобі вітрильника.

На вітрильне оснащення складається ціла система: 1) прямокутних вітрил, причеплених до рей, які в першій від низу верстві зводяться лиш за своїми машинами (фок, грот, бізань або бегін), а в вищих — як іти від низу — зводяться за своїми реями з дочепленим -сель (цебто -zeil „вітрило”): на фокмаши — дол. і гор. марсель, дол. і гор. форбрамсель, форбомбрамсель; на грот-маши — дол. і гор. гротмарсель, дол. і гор. гротбрамсель, грот-бомбрамсель; на крьюс-маши — дол. і гор. крьюсмарсель, крьюсбрамсель, крьюсбомбрамсель;

2) гафельних вітрил, названих за машинами (фок, грот, бізань) і їхніх трикутних допарків між гафелем і верхком машини — топселів (top „вершок”): фок-, грот-, бізань-топсель;

3) трикутних вітрил на штаках (stág), линвах, що кріплять машину й стеньгу допереду — штакселів (stagzeil) і апселів (aar „мавпа”, себто „мавпяче вітрило”!);

4) трикутних вітрил кліверів (kluiver від kluif „кіготь; відний перстень, на якому це вітрило ходить”) на таких же штаках, линвах, що кріплять фокмашину й її надточення до дзьобового букшпріту.

На ливнове оснащення складається такелаж (takelage; takel „суднові ужви”): а) стоючий, нерухомий (різні непорушні ливни: ванги — want „сукана мотузка” — що кріплять машину з її надточинами від боків; штаки, що кріплять машину до переду; фордуни (pardoen), що кріплять її до задку); б) біжний, рухомий — реї й гафелі підняти (фал, val „петля”; реп, геер „пасок”; гардель, kardeel, первісно „мотузка, кодола”) та опускати, як теж окремі вітрила розтягати (булінь, boelijn „прив’язна ливна”, шхот, schoot „пола, спідній кінчик вітрила; ливна до його напинання”) й збирати (гордень, gording „посяси”, гейтов, гітов, geitouw „мотуззя”; для скісних вітрил — нірал, neerhaler „стягач”). Виключно голландська й специфікована термінологія різних канатних деталей (талі „блук підйомний”, talie; шлаг „звій, круживо канату”, slag; шкентель „кінець канату з блуком”, schenkel; ковш „металевий

хомутик в петлі канату”, kous), подібно й якірна (верп-анкер „завізний якір”, wegren „кидати”; кабельтов „якірний канат”, kabel-touw; томбуй „поплавець, що вказує місце зачіпу якоря на дні”, tonne-boei; буйреп „канат від якоря до томбуя”, boei-geep). Те саме помічається в термінології морецьких ранг (флагман „адмірал”, vlagman; боцман „бунчужний”, boots-man; матрос, мат „моєць”, matroos, maat; шкіпер „капітан корабля”, schipper; юнга „корабельний хлопець”, jongen) і врешті в навігаційних термінах, де перейнято з голляндського навіть окреслення на всі напрямки „рожі вітрів” (норд, ост, вест, зюд „південь”, zuid, зюд-вест „півд.-захід”, зюд-вест-тень-вест „півд. захід до заходу”, зюд-вест-тень-зюд „півд. захід до півдня”, zuid west ten zuiden) і загалом вітрильного плавання (фордевінд „повний попутний вітер; ф-д правого/лівого бакштагу „справа чи зліва ззаду”; гальфвінд правого/лівого гальсу „боковий вітер з-права/з-ліва”; бейдевінд „супротивний вітер”, hals „канат до спіднього кінчика вітрила”; дрейфити „відходити від наміченого курсу”, drijven „гнати”; буксирувати „тягти інше судно на линві”, boegzeeren; кільватер „слід за судном на воді”, kiel-water).

Невелике порівняно число позичень з німецької мови: пакгавз „складовий магазин у пристані”, Packhaus, врак „рештки розбитого корабля”, Wrack „непотріб, забраковане”, вахта „варта”, Wacht, тощо.

З французького увійшло впродовж 18-19 вв. у нашу судно-плавну термінологію теж деяке число позичень; крім назв суден (шаланда „плоскодневе річкове судно”, chaland, те саме слово, що олядь!; понтон „підмостовий човен”, ponton), це терміни навігації й військово-морської тактики (каботаж „прибережне плавання”, екіпаж „залога”, équipage, тонаж „поємність судна”, tonnage, абордаж „зчіплення з ворожим судном і опанування його рукопашним боем”, abordage, десант „висадка”, descente, гардемарін „кадет-морець”, garde-marine).

Щодо чисельности то за голляндськими позичками в нашої морській термінології стоять на другому місці ще хіба а н і л і з м и ; стосуються вони — як і ті перші — насамперед термінології різних суден, рибальських і військових (кліпер „швидкий торговельний вітрильник”, clipper; катер „велике гребне судно; транспортне судно; 1-маштовий вітрильник”, cutter ніби „перетинач хвиль”; бриг „2-маштовий вітрильник”, brig; дрейфтер „риболовний парохід”, drifter від drift — плавання на течії; травлер „т. с.“, trawler від широкого невода trawl — з чого й тралити „провірювати глибину й ширину підводного терену”; сейнер „рибаль. моточовен”, seiner від seine „рід невода”; трамп „вантажне судно без окреслених ліній курсування”, tramp „т. с.; волоцюга”; рейдер

„воєн. корабель з окремими задачами”, raider від raid „набіг”); велике число англійських позичок стосується технічних деталей суден, при тому головно — модерних кораблів і їх апаратури (бімс „поперечний підпалубний брус”, beams „балки”; кильсон „днищове поздовжнє в’язання судна”, keelson; тріммер „ладувальний механізм-розкидувач у трюмі для сипких тіл”, trimmer). Англійськими позиченнями опанована ділянка модерної морської торгівлі й права (чартер „фрахтове домовлення”, charter; абандон „зречення судновласником зі свого асекурованого майна”, abandon „зректись”; ордер „доручення, розпорядження”, order „наказ”); трапляються англізми при назвах портових споруд (пірс „простопадний до набережної двосторонній причал”, piers „кам’яні стовпи”), рідше в водно-морській кліматології (шквал „зрив вітру, бирса”, squall „шум, крик”) та в назвах морецьких ранг (мічман „підхорунжий”, midshipman „морець-кадет”). У відрізненні від голландизмів, які помалу власне зникають і ще зникатимуть — особливо в тій частині, що стосується віджилих уже понять і речей (напр., у вітрильному плаванні), — англізми будуть все більше поширюватися — з уваги на переймання в нас розвиненішої мореплавної техніки саме від англосасів — англійців та американців. Цього факту теж не слід спускати з ока.

Вже оцей побіжний перелік позичкових джерел нашої судноплавної термінології, як це вона складалася самочинно, без втручання мовників, лікарів від гігієни слова, вказує в загальному на ті проблеми, які якщо не виринають іще сьогодні в цій немаловажній термінологічній ділянці, то виринуть завтра — при умасовленні українського водного спорту й флотної справи. Ледве чи вдасться затримати такі дивогляди зі становища нашої мови, як ото гротбрамбакштаги й езельгофти. Нам може дехто закине пропагування зайвого мовного пуризму; алеж такий був шлях і сербохорватської і польської морської термінології і годі сказати, щоб їм було невігідно зі своїми новими тут термінами. Правда, це було викликувало голосні жалі в декотрих німецьких слявістів (які, доречі, ніраз не лаялися на своїх пуристів за усунування з німецької мови європеїзмів і замінювання їх своїми Fernruf-ами, anrufen замість Telefon, telefonieren!) — на дотичних польських і хорватських колег. А „Hamburger Hanse“ ще в 1930 р. кепкувала собі з поляків, як то вони зватимуть по-польськи — Kreuzbramstengestagsegelniederhollerleitblock? За несповна рік міг їй польський германіст проф. Клечковський відповісти, що цей деталь зватиметься по-польськи незгірше від німецького терміну — krążek wodzący ściągnicę tylnego więźnika nadwyższego. Подібно б також за допомогою нашої приморської й річкової термінології можна було замінити тих розпанощених чужинців і в нашому морсько-

му словниці: буери — плаваками, піон — важком, штиль — безвітрям, руфу — гузою, вимпел — майвою, шпіль — веретеном, трап — похіднею. Подібно при оснащенні — не одне можна б прияти з відповідної ткацької та інших фахових термінологій. І не буде все воно гіршим від цих названих термінів, що виникали — як це подають їх схематичні етимології — в такий же спосіб, себто шляхом перенесення назв з інших ділянок на судноплавну. Для зацікавлених мовними питаннями найперша задача це якнайповніш зібрати морські терміни наших приморських го-вірок і призадуматися, які серед них найкраще змогли б заступати занесене те чи друге чуже слово. Де таких відповідників не знайдеться, там все можна вдатися й до новотворів, спираючися на досвід ще й інших слов'янських мов: польської, сербохорватської та чеської.

### Назви в мореплаванні "рожі вітрів" нашого Причорномор'я "Християнський Голос", Мюнхен, чч. 15-20, 14. 04. - 19. 05. 1968

Ще нині морське рибалення, а раніш і вітриль-не судноплавня, у великій мірі пов'язане з пого-дою, важливим чинником якої є вітер, зокрема попутний чи супротивний для моряка, боковий пе-редній чи задній з-ліва, з-права, не говорючи вже про швидкість даного вітру. Важливо зрештою ці дані й при докладній артилерійській стрільбі: у німецькій артилерії називано такі систематичні повідомлення метеорологічної служби «бюлетенем св. Варвари» (Barbara-Meldung) за традицій-ною патронкою артилеристів.

За географічними напрямками укладено вітри, звідки вони віють, у «рожу вітрів», яка налічує 24 напрямки: 4 основні (північ, схід, південь, захід), 4 проміжні поміж ними (пн.-сх., пд.-сх., пд.-зх., пн.-зх.) і ще по 2 дальші поміж кожним з-поміж цих основних і проміжних напрямків, себто що 15°. А зауті їх, як іти від півночі за взазі-вою годинника: 1. північ, 2. північ до північного сходу, 3. північний схід до півночі, 4. північний схід, 5. північний схід до сходу, 6. схід до північ-ного сходу, 7. схід, 8. схід до південного сходу, 9. південний схід до сходу, 10. південний схід, 11. південний схід до півдня, 12. південь до півден-ного сходу, 13. південь, 14. південь до півден-ного заходу, 15. південний захід до півдня, 16. пів-денний захід, 17. південний захід до заходу, 18. захід до південного заходу, 19. захід, 20. захід до північного заходу, 21. північний захід до заходу, 22. північний захід, 23. північний захід до пів-ночі, 24. північ до північного заходу.

Як і в Росії від 18 в. — з розбудовою там фльо-ти за голландськими зразками — звалися ці на-прямки в вітрильному плаванні і в нас з-голланд-ська: 1. морд (голл. noord «північ»), 2. морд-темь-мордост (голл. noord ten noord-oosten «північ до пів-нічного сходу»), 3. мордост-темь-морд (голл. noord-oosten ten noorden «північний схід до півночі»), 4. мордост (голл. noord-oost «північний схід»), 5. морд-ост-темь-ост (голл. noord-oost ten oosten), 6. ост-темь-мордост (голл. oost ten noord-oosten), 7. ост. (голл. oost), 8. ост-темь-зюйдост (голл. oost ten zuid-oosten), 9. зюйдост-темь-ост (голл. zuid-oost ten oost-ten), 10. зюйдост (голл. zuid-oost), 11. зюйдост-темь-зюйд (голл. zuid-oost ten zuiden), 12. зюйд-темь-

зюйдост (голл. zuid ten zuid-oosten), 13. зюйд (голл. zuid), 14. зюйд-темь-зюйдвест (голл. zuid ten zuid-westen), 15. зюйдвест-темь-зюйд (голл. zuid-west ten zuiden), 16. зюйдвест (голл. zuid-west), 17. зюйдвест-темь-вест (голл. zuid-west ten westen), 18. вест-темь-зюйдвест (голл. west ten zuid-westen), 19. вест (голл. west), 20. вест-темь-мордвест (голл. west ten noord-westen), 21. мордвест-темь-вест (голл. noord-west ten westen), 22. мордвест (голл. noord-west), 23. мордвест-темь-морд (голл. noord-west ten noorden), 24. морд-темь-мордвест (голл. noord ten noord-westen). До речі, навіть спеціального крою імпрегнована шпанка-капуза (зі звислими кляпами на карк і рамена) наших морських рибалок зветься зюйдвестка, бо в Голландії охороняла перед дощовим південноза-хідним вітром з Атлантийського океану.

Крім цих географічних, абсолютних напрям-ків вітру, вітрильне плавання розрізняє ще й на-прямки релятивні — відносно курсу плави ві-трильника: 1. супротивний вітер, 2. попутний, 3. бо-ковий від ліва/права, 4. скісно-супротивний від ліва/права, 5. скісно-попутний від ліва/права — з дальшими ще підрозділами. І тут напрямковий кружок поділений на 32 румби (анг. rhumb, rumb «лі-нія курсу судна на карті; рисочка на крузі компасу»; а що почерез франц. rumb «міжрисковий кут на кру-зі компасу»; з лат.-грець. rhombus, rhombos «магічне коло; ромб»), кожен по 11¼°. Теж оді релятивні на-прямки вітру косять у нас при судноплаві від 18 в. голландські назви: 1. бейдівінд «супротивний вітер» (голл. bij de wind «до вітру»), 2. фьрдевінд «попутний вітер» (голл. voor de wind «перед ві-тром»), 3. гальфвінд «боковий вітер» (голл. half «пів», отже дослівно «пів-вітер»), 4. гальфвінд пра-вого/лівого гальсу «скісно-супротивний вітер від права/ліва» (голл. «канат до спіднього кінчика ві-трила» з голл. hals «шпиль»), 5. фьрдевінд правого/лі-вого бакштагу «скісно-попутний вітер від права/ліва (бакштаг «канат, що кріпить рамівости, себто різкого роду машини й їх надточини, від боків), з голл. bak «корито; ніс верхньої палуби» і stag «снасть сталого такеляжу підтримувати різні ма-шини й їх частини»). Розрізняють ще бейдівінд повний і круглий — залежно від гострішого чи ту-пішого кута поміж курсом вітрильника й напрям-ком супротивного вітру.

Як свідчать дані з пам'яток Київської доби, найдавніша судноплавна термінологія наших предків була в основному слов'янська за своїм походженням. Лиш два мореплавні народи — греки й скандинави (варяги) збагатили її назвами розвинених мореплавних суден і їх деталей. Вітри звуться по-всесуму: сѣвѣръ «північний», угу/югу «південний», погоде/повѣтри/покосъ, сьныи/стройный «попутний», (су)противный «супротивний».

В літературі, перекладній з візантійсько-грецької, зустрічаєть сяся класичні грецькі, засвідчені головно «Лексиконом» П. Беринди з 1627 р.: зєфиръ — вѣтръ от заходу, ворисъ — вѣтръ сѣ. полночи; вони хіба в розмовну мову не ввійшли.

Наші словнички 16—18 вв. реструктур у судноплавній вже цілий потік нових, німецько-польських термінів — наслідок сплаву збіжжя й лісо-деревних виробів Бугом, Сяном і Вислою до Гданська. Як це засвідчили записи говірокво лексикони в нас у 19—20 вв., зрізничувалася й термінологія сплаву на різних річкових системах: бузьких флєксиків, чернігівських осмачів, гудульських дорубників і плутовців (тут з помітними уторськими й румунськими мовними впливами). Про розбудову флоту в Росії 18 в. за голландськими зразками й допомогою, а що відкрило двері голландизмам у вітрильничовій термінології російській (а звідти й нашій), була вже мова. В дальшому дійшли тут англійські, французькі, німецькі й італійсько-венетські впливи; ті останні зокрема на Чорному морі, в 19 в.

Оригінальні й цікаві назви вітрів появляються в записках діалектної лексики наших надморських говірок у 20 в.; йдеться про такі словнички: 1) Москаленко А.: Словник діалектизмів українських говірок Одеської області, Одеса 1958, — головно з Овідіопільщини над Дністровим лиманом — у випадку рибальської термінології, 2) Дзєндзелівський Й.: Словник специфічної лексики Нижнього Подністров'я, Лексикографічний оублетень в. 6, с. 38-39, Київ 1938, а теж: Спостереження над лексикою українських говірок Нижнього Подністров'я, Наукові записки Ужгородського університету, т. 13, с. 63-114, Ужгород 1955, 3) Берлізов А.: Лексика рибальства українських говірок Нижнього Подністров'я, Наукові записки Чернігівського ДПед. інституту, т. IV, в. 4, с. 3-82, Чернігів 1959, 4) наші власні записи діалектної лексики з південно-дунайських українських сіл Муругуль (з 1966 р.) та Верхній Дунавець (з 1967 р.), цікавих з того погляду, що Вх. Дунавець це осідок коша Задунайської Січі в 1815—28 рр., а сусідній Муругуль це тоді ж осідок козацької «раї» (селян-утікачів від панщини) й одружених січовиків; наша стаття з словником Муругуля друкується в Записках НТШ, а матеріал з Вх. Дунавець друкується в Наукових записках УТГІ. Одеську й озівську рибальсько-морську лексику зустрічаємо в прозі Ю. Яновського («Майстер корабля», «Вершники») та в російській повісті П. Сажина «Трамчана», Москва 1959. Поміж дністрівською (записи А. Москаленка, Й. Дзєндзелівського й А. Берлізова), дунайською (наші записи) та озівською термінологією напрямків вітру існують і чіткі різниці.

Для Дністрового лиману засвідчені Москаленком (скорочуємо: М), Дзєндзелівським (Д) й Берлізовим (Б) такі назви вітрів: 1) північний: горищяк, М, 7 (бо віс з горищної течії Дністра), 2) північно-східний: маячяк, Б (віс від с. Маяків), мічєць, Б. мічяк, кіччяк, Б (віс від колишніх ні-

мецьких кольоній Карагол-Францфельд-Надліманське і Фройден, Марісн, Петерс, Йозеф-таль), 3) східний: восток, М, Д, Б (рос. «схід»), кічбур, Б (мабуть за Кічбурською кошою Дніпрового лиману; назва тюркська — пор. осман. bigun «коса лиману»), каракаптацьке күп «сонце; південь», отже ніби «південна коса»), 4) південно-східний: куляк, М (за частиною села Куляни над лиманом), 5) південний: полубоька, Д, мизбока, М, Д, Б (бо віс з «пгу» — гирла Дністрового лиману), моряк, М, Б (теж це «моряк» — бо віс з моря, — широкій, М, Б (з італ. sciòcco «південно-східний вітер», мабуть за араб. žarki «східний», сконтамінованим із народним араб. žugud «південний вітер»), 6) південно-західний: полубоька, Б (бо віс з того напрямку в 12-18 год., як сонце знаходиться на полудні); 7) західний: зплад, М, Б (рос. «захід»), молдован, М, молдбжя, Б (бо віс з Молдавії), 8) північно-західний: молдбжя, М, басараб'я, М, (бо віс з Молдавії, Басарабії), побереж'як, М (віс, моваля, уздож берега лиману; радше — з Побережжя, як це колись звалось Східне Поділля над Дністром), каражак, М, Б (може, за коробжарє «коробійшикою», а чи якоюсь місцевою назвою, пор. давню османську назву Молдавії Kara-Bogdan?).

Лиш частково повторюються тут записані нами назви вітрів від рибалок з Муругуля й Дунавця над південним рукавом Дунаю: 1) північний: пблмоч, 2) північно-східний: пуріяз (з новогрець. vorjás «північний вітер» почерез осман. porgaz «північний вітер»), 3) східний: восток зямій і літній, 4) південно-східний: абзія (мабуть, за Абхазією), 5) південний: моряча, пблмья (себто півдня), 6) південно-західний: лбдус (з осман. lodos «південний захід, південнозахідний вітер», що з новогрець. пблточ «південь, південний вітер»), 7) західний: зплад, 8) північно-західний: карабь (з осман. kara yel «західний вітер», дослівно «чорний вітер»). Проміжні напрямки утворюються тут напр. так: абзія під восток «південносхідний вітер до сходу», абзія іспід моряня «південносхідний вітер до півдня». Вплив османської (за походженням новогрецької) термінології тут доволі помітний — може, наслідок служби задунайських січовиків у турецькому війську й флоту під час грецької визвольної боротьби 1820-их рр., а чи ще османської гегемонії на Чорному морі в 15—18 вв.

Ще інакша північно-озівська термінологія вітрових напрямків, як судити на основі згаданих уже матеріалів. Вржак тут поява італійських назв: 1) північний: тримчтан, трамчтана (з італ. tramontana «північний вітер», дослівно «ззагірський» себто «з-за Альп»), рвучний, бурхливий і небезпечний вітер зокрема зимою (його звуть в Одесі: той вітер, а в Новоросійську боря — з італ. böra «північний вітер»), 2) північно-східний: у Яновського грєто (= грєто з італ. grècco, grecolevante «півн.-сх. вітер», дослівно «грецький»), торішяк (ніби від горищного бігу Дону), збончий (бо вдуває, на дельтєх метрів обнижуючи рівень моря, воду з Озівського моря в Чорне, а тиса самий унедоступнос, напр., пристань у Тагагрозі для морських суден), 3) східний: лєвант (з італ. levante «схід, східний вітер», дослівно «схід, піднімання (сонця)'), 4) південний: гбстра (італ. austrо «пд. вітер»), керчак (бо віс від Керчі), 5) південно-західний: мизбока, у Яновського майстрб, 6) західний: майстрб, майстра (з італ. maestro, maestro «учитель, майстер, володар; північно-західний вітер» названий так дес у північносхідній Італії, де це справді найсильніший вітер — з Альп). До речі, в нашому чорноморсько-озівському судноплавному назвини-

цтві є ще ціла низка термінів італійського походження, напр., боніца «тихе море», сазур «підводні скелі; рінь», кадіма «канат якора», майна! «звинути вітрила!», віра! «підняти якір!» тощо. Без окремого дослідю годі сказати, наскільки в тому збереглися сліди нашого стику з генуезцями 13—15 вв, себто доби їх панування на Південному Криму, наскільки це нові контакти з італійцями з 19—20 вв, а чи врешті наскільки це кримсько-грецькі італізми --- вирази, перейняті в Приозів'ї за посередництвом кримських греків, переселених у 1780-их рр у Маріюпільщину.