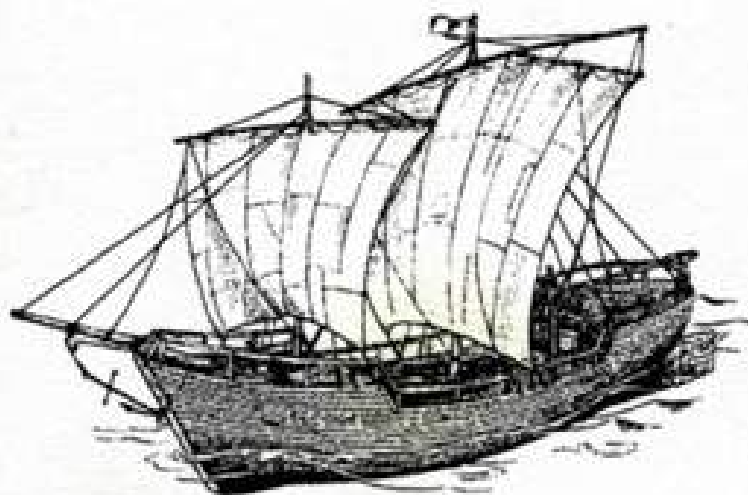


63418)

R-1

# КОЧ – РУССКОЕ ПОЛЯРНОЕ СУДНО

проблемы исследования и реконструкции



МОСКВА  
2000

ЦЕНТР ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ  
Нефтеюганского района  
Ханты-Мансийского автономного округа

РОССИЙСКИЙ НИИ КУЛЬТУРНОГО И ПРИРОДНОГО  
НАСЛЕДИЯ имени Д.С. ЛИХАЧЁВА

**КОЧ — РУССКОЕ ПОЛЯРНОЕ СУДНО**  
проблемы исследования и реконструкции

Москва 2000

ООО «НПО  
«Северная археология-1»  
ИНВ. № 1203

ББК 63.4-439+39.42-017

Ответственные редакторы: *П.В.Боярский, П.М.Шульгин*

Авторы: *Боярский П.В., Визгалов Г.П., Ивасько Л.В., Кардаш О.В., Сумин В.В., Шульгин П.М.*

**Коч — русское полярное судно: проблемы исследования и реконструкции.** М.: Институт Наследия, 2000. — 74 с., с илл. (резюме англ.). ISBN 5-86443-2.

*В работе рассмотрена история коча — уникального полярного судна допетровского времени. Созданный поморами коч стал единственным в мире судном эпохи великих географических открытий, приспособленным к плаваниям в ледовой обстановке. Благодаря кочу, русские промышленники и землепроходцы смогли начать освоение Северного морского пути, колонизовать обширное пространство Севера, осваивать новые поселения за полярным кругом. Однако к нашему времени сохранились только письменные упоминания о коче, но остается неизвестным точный вид судна и его конструкция.*

*На основе археологических раскопок и научных исследований последних лет предложена программа реконструкции русского коча и подготовки исторического эксперимента по плаванию на воссозданном судне. Реализация данной программы позволит поставить русский коч в ряду таких уникальных явлений всемирного наследия, как воссозданный Туром Хейердалом бальсовый плот "Кон-Тики" и папирусная лодка "Ра".*

*Книга предназначена для специалистов, изучающих культуру русского Севера, историю мореплавания, а также для широкого круга читателей, интересующихся как вопросами краеведения тюменского севера, так и проблемами истории нашей страны.*

© Центр историко-культурного наследия  
Нефтеюганского района  
Ханты-Мансийского автономного округа

© Российский НИИ культурного и  
природного наследия имени Д.С. Лихачёва

ISBN 5-86443-2

THE CENTRE FOR HISTORICAL AND CULTURAL HERITAGE  
Nefteyugansk District,  
Khanty-Mansiisk Autonomous Region

THE RUSSIAN RESEARCH INSTITUTE FOR CULTURAL AND  
NATURAL HERITAGE named after D.S.LIHACHEV

## KOCH — RUSSIAN POLAR SHIP Problems of Research and Reconstruction

Moscow 2000

ББК 63.4-439+39.42-017

Responsible editors: P.V. Boyarski, P.M. Shulgin

Authors: Boyarski P.V., Ivasko L.V., Kardash O.V., Shulgin P.M., Sumin V.V., Vizgalov G.P.

**Koch — Russian polar ship: research and reconstruction problems.** M., Heritage Institute, 2000. — 74 pages, ill. (English summary). ISBN 5-86443-2.

*In this research the history of Koch — unique polar ship of pre Peters time is presented. Created by the Pomors, Koch became the only ship in the world that was adapted to sail in the ice conditions during the Epoch of Great Geographical Discoveries. Due to Koch, Russian manufactures and explorers could begin mastering of the Northern Sea Way, colonise the vast northern area, and found new settlements beyond the polar circle. Nowadays there are only written witnesses about Koch but the exact outlook and ships construction is unknown.*

*Based on archaeological excavations and scientific research of recent years the reconstruction program of Russian koch and preparation of the historical experiment to sail by the reconstructed ship was proposed. Realisation of this program will let Russian koch to be placed among the unique objects of World heritage such as the balsa raft "Kon-Tiki", reconstructed by Tour Heyerdal, and papyrus boat "Ra".*

*The book is destined for specialists who study the culture of Russian North, history of sailing, as well as for the broad circles of readers who are interested in the problems of studying of the local lore of the Tumen North and also by the problems of the Russian history.*

© The Centre for Historical and Cultural Heritage Nefteyugansk District, Khanty-Mansiisk Autonomous Region

© The Russian Research Institute for Cultural and Natural Heritage named after D.S.Lihachev

ISBN 5-86443-2

*Первопроходцам Севера  
посвящается*

## ВВЕДЕНИЕ

Тема настоящей книги затрагивает один из малоизученных вопросов эпохи Великих географических открытий, а излагаемый в ней проект является уникальным по тематике и по возможным научным и практическим выводам не только для северных территорий Западной Сибири, но и для возрождения культурного наследия России в целом.

Коч — судно, созданное русскими поморами, жившими на берегах Белого моря. Особенности конструкции судна делали его уникальным по способности преодолевать большие расстояния в водах арктических и субарктических районов Евразии, ходить в сложной ледовой обстановке. Обтекаемый корпус судна способствовал его выжиманию на поверхность при ледовом сжатии, а особая форма днища и боковые кили позволяли перетаскивать корабль волоком. Существовало несколько типов кочей, но ни один из них не сохранился до нашего времени.

Вместе с тем русский коч — это один из символов освоения человечеством нашей планеты и взаимосвязи между различными народами. Данное явление по праву должно быть включено во всемирный научный оборот и найти соответствующее место в числе таких прославленных научных экспериментов с уже известными символами нашей цивилизации как плот «Кон-Тики» и папирусная лодка «Ра».

В этой связи данная публикация имеет две четких цели.

*Первая — более конкретная цель — это подготовка программы по поиску и реконструкции русского коча. Обский север — это место, где находятся остатки только русских*

(поморских) типов судов. Предполагается, что на основе обобщения результатов полевых исследований последних лет в северных районах, анализа имеющихся работ по восстановлению исторических судов, других исследований и исторических экспериментов в Арктике будет намечена конкретная программа поиска коча, определены направления работы экспедиций, а также программа действий, связанных с реконструкцией судна и проведения исторического плавания, сравнимого, например, с всемирно известными походами Тура Хейердала.

*Вторая — более общая цель — предполагает формирование специальной стратегии сохранения историко-культурного наследия северных районов Западной Сибири.* Русский коч явился своеобразным символом общения русских с коренными народами Севера, его плавания стали основой будущего расселения русского старожильского населения. Фактически коч — это один из факторов культурного единства различных народов Севера, это своеобразный культурный символ освоения северного приполярного бассейна.

Обский север сейчас застроен молодыми городами. У молодого образованного населения этих городов формируется потребность осознания собственного наследия, осознания исторических корней на этой земле. Задуманный проект должен также дать ответ на вопрос о направлениях современной политики по сохранению и использованию культурного и природного наследия этого интересного региона. Обский север был центром освоения Сибири и Северного Ледовитого океана 400 лет назад. Именно сейчас, когда ставится задача возрождения Северного морского пути, молодые северные города этого региона могут стать тем хозяйственным и интеллектуальным центром, который возглавит работу по этому возрождению.

Русский коч является не только символом первоначального освоения этой территории, он становится и средством обратить более пристальное внимание людей к национальной культуре, к истории, к непреходящим культурным ценностям. Осуществление предложенного проекта может стать

одним из важнейших событий культурной и научной жизни Обского севера. Если намеченная работа по поиску и восстановлению коча завершится успехом, то это будет одно из ярких событий российской культурной политики, одно из достижений, имеющих мировой резонанс.

В работе над данным изданием приняли участие специалисты из различных регионов, которые в течение многих лет активно занимаются научными изысканиями на территории Российского севера. Доктором исторических наук, начальником Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ) *П.В. Боярским* написаны материалы для первого раздела; директором Центра историко-культурного наследия Нефтеюганского района Ханты-Мансийского округа *Г.П. Визгаловым* — материалы для первого раздела; археологом *Л.В. Ивасько* — материалы для первого раздела; археологом *О.В. Кардашем* — материалы для первого и второго разделов, ему же принадлежит общая идея проекта; археологом *В.В. Суминым* — материалы для первого раздела; кандидатом экономических наук *П.М. Шульгиным* — введение и материалы для второго раздела, им же вместе с *П.В. Боярским* осуществлено научное редактирование книги; перевод на английский язык выполнен *С.И. Мурашкиной*. Мы до сих пор не располагаем точным изображением коча, поэтому в книге использованы иллюстрации, излагающие видение коча и его предполагаемую реконструкцию различными авторами.

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Непосредственным поводом для подготовки этой книги и создания предлагаемого в ней проекта послужили обнаруженные в результате археологических исследований на севере Сибири остатки деревянных судов. В 1998 и 1999 годах были проведены раскопки хантыйского Надымского городка, уничтожаемого водами реки. Работы проводились сотрудниками Центра историко-культурного наследия Нефтеюганского района Ханты-Мансийского автономного округа при содействии мэрии муниципального образования «город Надым и Надымский район» и акционерного общества «Надымгазпром». Извлеченные при раскопках судовые детали относятся к XVI-XVII векам. В истории России это эпоха Великих географических открытий, освоения Сибири и Арктики.

В цепочке исторических событий и реалий этого времени слишком много «белых пятен». Одно из них — русское арктическое судно «коч». О коче существует много упоминаний при описании северных походов, однако мы даже не имеем его достоверного изображения. В XX веке ценнейшая информация о нем была получена при раскопках русского сибирского города Мангазеи.

В 2001 году исполнится 400-летний юбилей основания этого города. Это событие и новые открытия привели к идее создания большой комплексной научно-исследовательской и культурной программы. Она направлена на изучение двух исторических городов Западной Сибири как памятников культуры двух народов — коренного хантыйского и старожильческого русского, а также на изучение и реконструкцию коча, как связующего звена, средства и символа взаимоотношений народов России, Сибири и Северной Европы в XVI-XVII веках.

## КОЧ — РУССКОЕ ПОЛЯРНОЕ СУДНО

### 1. КОЧ И ЕГО КОНСТРУКТИВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

Коч — это морское деревянное парусно-гребное судно, созданное поморами и ходившее на севере России в XVI-XVII веках. Корпус коча имел яйцеобразную форму, наиболее удобную для выжимания на поверхность при ледовом сжатии. За эту особенность голландский географ и этнограф XVII века Николай Витсен назвал кочи «круглыми судами». По форме коч отличался от лодьи, дощаника и коломенки, у которых борта были прямостенные.

Об устройстве кочей дает представление грамота князя Михаила Федоровича на имя тобольских воевод князей Г.С. Куракина и М.С. Гагарина, в которой предписывалось, чтобы плотники «делали кочи крепкие и лес в них был добрый, мелкий, и ушивали, и конопатили, и смолили, и скобами конопать убивали крепко, и ковали, чтоб тесом (сыспод и сверху) не ездило, и во всем делали дельно..., чтобы те кочи к морскому ходу были надежны» (6). Запасы и товары укладывались в трюм, под палубу. На палубе устраивалась каюта — «казенка». При коче полагалось иметь 2 якоря и 2 «павозка», т.е. лодки.

Дополняют описание судна сведения акта приемки нового коча в Холмогорах: «В нынешнем в 204 (1695) году ноября 27 числа по указу преосвященного архиепископа, Волокопинежского Николаевского приходу крестьяне Тимошка да Игнашка Федоровы дети Кулаковы по подряду своему сделали в дом ево архиерейской новоземельский промышленный коч из своего сухого соснового лесу по убожеству и припрводили в дом ево архиерейской на Холмогоры. А мерою тот коч в длину по колоде 10 сажени (21,6 м), поперек 3 сажени (6,4 м), а в вышину от колоды до 30 набоев на сторону матерых (до 5,5 м). А в том

кочи кладено упругов (шпангоутов) в 13 местах, да два коряника вносу, да копыги в коргу, да десятеры курицы. Да он же, Тимошка з братом, добыли к тому кочу две десницы на переишвы, да собцовый корень, да бревно на дерево. А конопать и смола и скобы и на кровлю скалы и рогожи к тому кочу — все кладено домовое» (9, с. 125).

Данные о грузоподъемности кочей содержатся в расчетах тобольского воеводы А. Хованского, считавшего, что для перевозки в Мангазею 5 тыс. четвертей ржаной муки, круп и толокна потребуется 10 «самых больших» кочей грузоподъемностью по 2 тыс. пудов (32 т) каждый. Стоимость постройки и оснащения судов выразилась бы в 1405 рублях. На каждый коч приходилось по несколько тысяч железных скоб, один парус, 600 аршин холста, 2 якоря — каждый по 4 с половиной пуда (72 кг), 845 саженой веревок (1800 м) и 2 павозка (карбаса или небольших лодки). Кроме груза, судно имело команду и пассажиров. На каждом из 11 кочей, прибывших в сентябре 1636 года в Мангазею, находилось по 38-42 человека.

О парусах писал в 1671 г. мангазейский воевода Д. Наумов: «И в Мангазее по всякие годы (хранятся) кочевые запасы: парусы и варовые веревки по парусу и по два, а в парусе по 600 аршин (426,7 м) холсту» (9, с. 122). В документах встречается упоминание о втором парусе, называемом в них «полпарусом». Изображение двухмачтового коча есть в материалах раскопок Мангазеи.

Продолжительность срока службы кочей определялась тремя годами. По крайней мере, при постройке государевых кочей предписывалось их «делать крепко и прочно, чтобы сталоь годы на три».

Существовало несколько типов кочей, которые со временем совершенствовались и видоизменялись. Детальных исследований по типологии коча до сих пор не было проведено. К настоящему времени, суммируя известные сведения, можно говорить, что существовало, по крайней мере, две разновидности поморского судна. «Большой коч» — судно с двумя мачтами (грот и фок) и системой управления паруса-

ми с помощью «ног» (вантов) и «возжей» (шкотов). Он имел длину около 22 метров, ширину до 6,5 метров, высоту носовой и кормовой частей до 6 метров и осадку в груженом состоянии до 1,5 метров. Такое судно имело грузоподъемность до 32 тонн, несло на борту 2 небольшие лодки, 2 якоря весом до 75 кг каждый и было способно везти до 42 человек команды и пассажиров.

Строились и «малые кочи», выходившие в море. Они использовались как в околбереговых плаваниях, так и когда приходилось преодолевать сухопутные участки путей (волоки). «Малый коч» — одномачтовое судно, длиной до 10 метров, шириной до 3 метров, высотой бортов до 2,5 метров и осадкой в груженом состоянии до 0,5 метра. Его грузоподъемность достигала 8 тонн (без учета 10 человек команды и пассажиров). Судно имело три киля, это сообщало кочу особую устойчивость, ценную при прохождении волоков.

Особенности конструкции коча делали его уникальным по способности преодолевать большие расстояния в водах арктических и субарктических районов Евразии. Корпус яйцеобразной формы был наиболее удобным для плавания во льдах — при ледовом сжатии это способствовало сохранности судна и выжиманию его на поверхность. Уплощенная форма днища и боковые кили были наиболее целесообразными, когда корабль приходилось перетаскивать по суше. Некоторые исследователи предполагают, что в районе ватерлинии располагалась вторая ледовая обшивка, защищавшая корпус коча при столкновении со льдами. Ни одно деревянное парусное судно в мире не обладало такой способностью преодолевать моря Северного Ледовитого океана в условиях короткой навигации и опасной ледовой обстановки.

О многочисленных попытках иностранцев морским путем проникнуть в Сибирь говорят следующие факты. Англичанами было предпринято 5 экспедиций. В 1553, 1556 и 1580 годах английские мореплаватели достигли только Новой Земли и Карского моря. В 1608 году экспедиция под руководством Гудзона окончилась неудачей. Последняя английская экспедиция состоялась в 1676 году и также не достигла прохода в

Сибирь. Шесть экспедиций было отправлено из Голландии, три из них — в 1594-1597 годах — проходили под руководством знаменитого Баренца. Еще три состоялись в 1610, 1612, 1626 годах. Голландские экспедиции не достигли цели. Все иностранные корабли добирались только до западной части Карского моря, где сталкивались с непреодолимыми льдами и возвращались обратно. В то же время русские кочи ходили между устьями всех сибирских рек до реки Колымы.

Таким образом, коч был деревянным парусным судном, благодаря уникальным особенностям своей конструкции приспособленным преодолевать большие расстояния в условиях короткой навигации и опасной ледовой обстановки в водах арктических и субарктических районов Евразии.

В литературе по истории Сибири вплоть до начала нашего столетия бытовало не столь лестное мнение об этом судне. По источникам, коч считался одномачтовым судном, а те, кто плывал на нем — людьми, лишенными самых элементарных навыков управления парусами. Вот что, например, писал историк Фишер в 1774 году. Он описывал кочи как примитивного устройства плоскодонные суда об одной палубе, с пазами, укрепленными деревянными гвоздями, на которых *«можно было ходить ... греблю и на парусах, но не искусство людей и худое знание мореплавания было причиною, что можно было идти на них только по ветру, а боковыми ветрами мало пользоваться»*. И далее: *«Европеец едва отважился бы идти на таких худых судах по морю, с которого никогда лед не сходит. Между тем, архангелогородцы в прежние времена не знали ни о каких других судах»* (34). Как выразился в 1910 году знаток судового дела допетровской Руси Н.П. Загоскин, коч — это судно, для создания которого требовалось немного — *«тяп да ляп и вышел кораб»*.

Сегодня нельзя согласиться с такой характеристикой. Трудно найти факты, которые подтвердили бы мнение о примитивности коча. Эти корабли полностью соответствовали задачам походов и условиям плавания. Мы видим на приведенных примерах, что более сложные по устройству и богатые по оснащению иностранные суда вообще не прохо-

дили дальше западных берегов Карского моря, тогда как кочи бороздили северный бассейн целыми флотилиями.

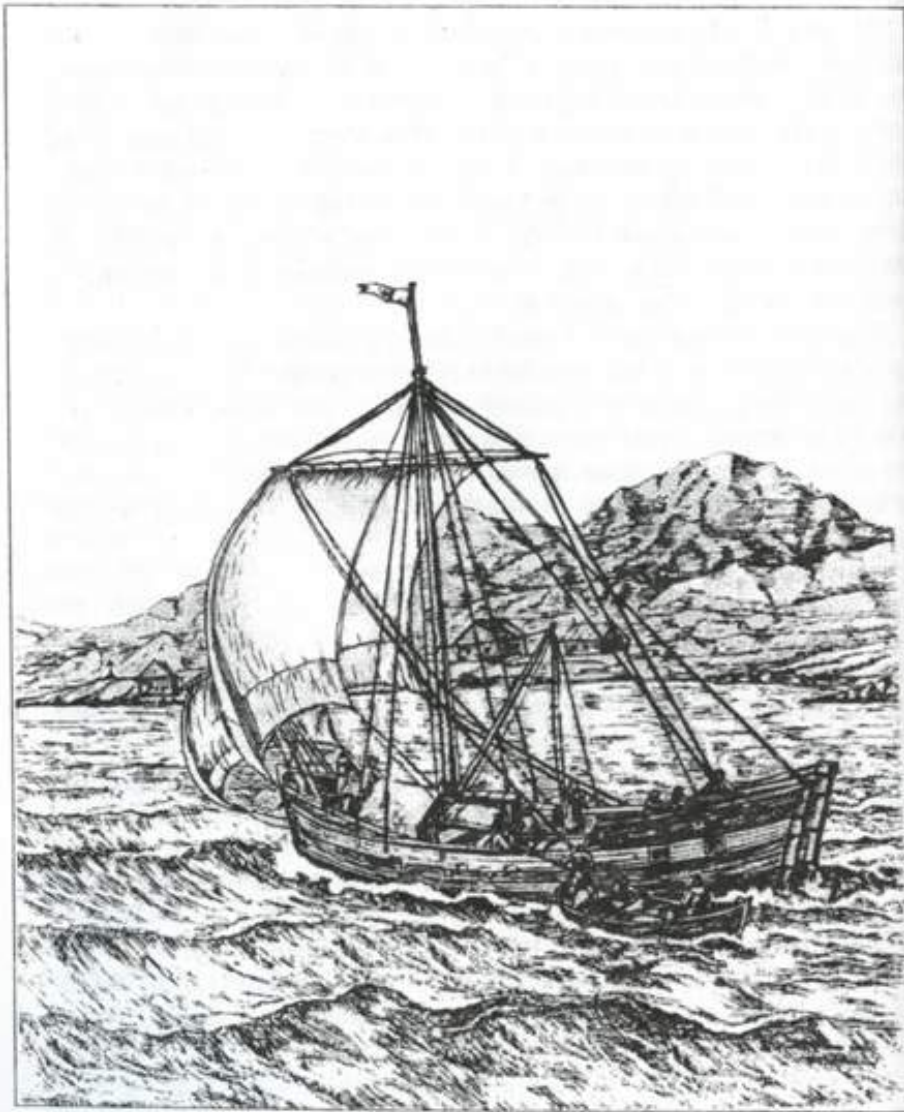
О значении коча можно сказать следующее. Это судно сыграло особенную роль в освоении Сибири и Арктики. Никакие другие транспортные средства не могли доставить такое количество груза, сколько перевозили караваны этих судов за период навигации. Именно кочи с момента вскрытия льдов обеспечивали непрерывную связь европейской и азиатской территории России, связь юга и севера Сибири. В условиях Арктики эти суда были и средством передвижения, и строительным материалом.

Использование коча имело большое значение для международных торговых связей России со странами севера Европы. Из Сибири на кочах вывозили меха, которые были главным предметом торговли и обмена с европейскими купцами. Коч был единственным русским судном морского класса, появившимся в России задолго до первых морских судов европейского образца эпохи Петра I.

## 2. ПЛАВАНИЕ НА КОЧЕ

По подсчетам известного историка — исследователя северных территорий — М.И. Белова, в XVII веке ежегодно выходили в морское плавание до 65 кочей, в том числе 20 казенных. К этому числу следует прибавить кочи и морские карбасы в Беломорье, а также суда, плававшие в устье Печоры и Мезени, отправлявшиеся на Новую Землю и в Карское море. Сибирские кочи обеспечивали перевозку 130 тыс. пудов (20800 тонн) грузов. Только из Верхотурья в Тобольск перевозилось в год до 200 тысяч пудов хлеба и соли.

Судя по цифрам, движение в северном бассейне было весьма активным, хотя поездки по океану представляли предприятие, полное опасностей и риска. Сильно задерживали «ветры с моря, прижимные», прибывавшие суда к берегу. Но главное препятствие составляли покрывавшие поверхность северных вод «льды плотные»: «на море», по словам мореходов, «льды ходят и кочи ломают». Кочи «бежали с



Коч у поморского становища (Рис. Л. Свободиной)

*великою нужею прамеж льды*: с невероятным трудом мореплаватели *«из того льду выбивались и просекались назад»*, когда их запирало в голомени в большие льды, выбирая *«меж льдом почемережи»* и двигаясь *«своею силою» «по заледью возле земли ... по протокам»*. Если льды были тонки, то пробивались через них *«о парусе»*, но при этом *«нашивки и прутье у кочей испротирались»* (5).

Яркой иллюстрацией условий морских походов в Мангазею может служить история одного кораблекрушения. 13 июля 1643 года из Тобольска вышло два казенных коча с хлебными запасами: один коч с назначенным в Мангазею дьяком (начальником канцелярии) Григорием Теряевым, и коч торговых и промышленных людей. Около 19 августа, у Русского заворота (р. Ныда?), *«учало погодою кочи бить»*. Государевы кочи и коч торговых людей *«на отстое раступило»*; запасы с них разнесло по морю и по берегу, а люди плыли и брели на берег на веслах, и на досках, и в карбасах; а коч дьяка Теряева *«выкинуло на берег цел, а запасы выметал вон»*, *«и тот его коч замыло на кошке (отмели) песком, и тут-де они стояли и тот коч из песку выгребали и с мели сымали две недели»*. Послав двух людей в карбасе в Тобольск с отписками *«о том разбое»*, сам Теряев пустился в дальнейший путь. К нему на единственный коч собралось всяких людей человек с 70, а 15 человек торговых и промышленных людей остались *«на том разбое зимовать у своих товаров и запасов»*. Теряев шел парусом день, и *«как де они будут против Черных гор, Столбовой реки, и тут встретил ветер - север сбоку, и тем ветром бросило коч на берег сухой, и коча-де снять с мели не могли, и стояли-де на том берегу 8 недель и обсадила самаюдь, и с того разбоя пошли нартым ходом берегом в Мангазею до Филиппьева заговенья за 10 дней»* (4 ноября). *«По вся дни учили на них самаюдь находить и дрались и ходу им не давали»*, отбили у них 8 нарт с запасами, товарами и оружием, причем убили двух человек и одного ранили в голову стрелою, да у дьяка Григорья отгромили на нарте *«ребеночка служня»*. Самоеды преследовали их до Пуровского острова, где снова дрались с ними многое время и ранили

смертельно одного человека. Продолжая путь, «шли до устья Тазовского от Черных гор 8 недель». Тут «взял-де их голод, потому что им самаядь ходу не дали и запасы отгромили», «стало нечего ни пить ни есть», безмен муки продавали за 7 руб., а пуд будет в 112 руб.; и стали служилые и промышленные люди с голода помирать; померло человек с 50, в том числе у дьяка Теряева две дочери и племянник, и люди его померли-же. В таком положении он послал в Мангазейский город несколько служилых людей «с вестью». Посланные «одва с голоду добрели» до города, и один из них, «пришед в город..., с голоду и умер». Между тем, Теряев с остальными своими спутниками медленно «шли голодны и шли Тазом 10 дней, и их изнял голод». Напротив Леденкина Шара Теряев, не будучи в состоянии от изнеможения двигаться дальше, был вынужден остановиться. С ним остались его жена, и люди, и еще несколько человек, как и он, неспособных идти вперед. Сын боярский Дмитрий Черкасов с тобольскими служилыми людьми пошли дальше, но уже на первом стану один из них, Костька Галкин, «идти не мог, и после того и умер». До того стана шли они три дни голодны, ели ремень и камысы; на том стане остались еще два человека, которые потом померли. Оттуда они шли до Сухарева зимовья три дня: «и идучи нас голод изнял», «и мы неволею души свои сквернили, собак ели». В Сухарева зимовье они лежали три дня. Здесь их нашел высланный воеводой князем Ухтомским, по получении отписки Теряева, на выручку к нему, отряд мангазейских служилых людей под начальством сына воеводы князя Федора. Князь послал своего человека с несколькими служилыми людьми на низ сыскивать дьяка Григория. Они нашли его. С ним еще в живых были его жена и еще человек шесть; остальные померли от голода. Положение оставшихся в живых было ужасное; они дошли до того, что «друг друга ели»: «от великие нужи постели (оленьи шкуры) и ремень и испод лыж — камасы, и собак, и мертвых людей ели». Их подобрали и на нартах повезли в город. По пути, за полтора днища до города, в Щючьей Курье, дьяк Теряев умер. Его жена и люди прибыли в город

14 января; всего пришло и «было приволочено» человек с 20 служилых и промышленных людей (6).

Нелегки были условия зимовки. Иногда суда, «застигнутые заморозом», оставались в открытом море. Тогда команде приходилось идти пешком на берег по «росольному льду». Большая опасность поджидала суда, зимовавшие у городов, весной, по вскрытии льдов. Например, в Мангазее они стояли прямо на реке Таз и вмерзали в лед. Вот как описывает воевода Андрей Палицын зимовку десятков кочей в Мангазее: «И как, государь, лед учал на Тазу вскрываться и твои государевы торговые и промышленные люди учили свои кочи откалывать изо льду и в Осетровку речку проводить... И едва, государь, могли твои государевы люди ухватить только пять кочей в устье осетровское. А то все кинули под городом во льдах и ледом их переломало» (9, с. 122).

### 3. ЦЕНТРЫ ПОСТРОЙКИ КОЧЕЙ И МАРШРУТЫ ИХ ПЛАВАНИЯ

Итак, в северном бассейне плавали целые флотилии морских судов. Создание их требовало верфей и кадров судостроителей. Основным центром изготовления судов в XVI веке являлся город Архангельск, который, во-первых, через Северную Двину имел выход на Волгу и далее на «Великий шелковый путь», во-вторых, через Баренцево море — в страны Северной Европы. На кочах архангельские поморы плавали в Сибирь — на реки Обь и Енисей. Путь по северным морям в Сибирь назывался «Мангазейский морской ход». Известно два его варианта. Один, от Архангельска через Баренцево и Карское моря в Мангазею — «северный».

В конце XV века самый короткий путь в Сибирь проходил по реке Вишере через Уральские горы на реку Лозьва и далее по реке Тавде, через реки Тобол и Иртыш в реку Обь. В XVI веке этот путь был одним из важнейших. В 1588 году для его охраны на реке Лозьве воеводою И.Г.Нагим был основан Лозьвинский городок — первый русский опорный пункт для освоения новых сибирских земель. Так как с реки Лозьвы начинался чистый (без волоков) речной путь в Си-

бирь, одновременно с городком строилась и первая сибирская корабельная верфь. Построенные на ней суда шли на восток, к местам возведения новых городов.

В 1595 году царь Федор Иванович издал специальный указ о разведывании новой дороги в Сибирь. Новая дорога с реки Камы по реке Косье через Уральские горы вела к реке Туре. В месте, где она подходила к реке, в 1598 году воеводою В. П. Головиным на месте вогульского городка Неромкара был основан русский город Верхотурье. Лозьвинский городок был оставлен, а жители и казаки отправлены для постройки Верхотурья. Одновременно с городом возводились пристани для постройки кочей — «плотбища». Их строительство было организовано в 40 верстах от города вниз по течению реки Туры. В 1603 году под Верхотурьем было создано постоянное поселение корабельных мастеров. Только для казенных нужд изготавливалось ежегодно 8-10 кочей. Через несколько лет Верхотурье стало одной из крупнейших верфей морского судостроения, где строилось до 10-15 морских судов, включая заказы частных владельцев.

Особое значение эти верфи приобрели в 1620 году, когда вышел запрет на плавание северным вариантом Мангазейского морского хода. Остался только южный его вариант — с верхотурских верфей по реке Туре мимо города Тюмени, далее по реке Тобол в реку Иртыш мимо города Тобольска, Демьянского городка и села Самарово (ныне город Ханты-Мансийск), а затем по реке Обь мимо города Берёзова, города Обдорска (ныне город Салехард), в море Мангазейское (Обская губа) и затем в Надымский городок и город Мангазею. По южной трассе стали передвигаться большие караваны судов из 20-30 кочей.

Верхотурье стало важнейшим опорным пунктом на пути из Европейской России в Азию. Расцвет кочевого судостроения связан именно с Верхотурскими верфями. Это обстоятельство отражено в названии поморско-верхотурского коча, который считается эталонным типом всех морских судов Сибири XVII века.

Впоследствии плотбища строились в других сибирских городах — Берёзове и Тобольске. Надо подчеркнуть особенное значение Берёзова для успешного функционирования южного мангазейского хода, с которым связано и само основание города в 1593 году, и дальнейший его расцвет. Расположенный на середине пути между Верхотурьем и Мангазеей, Берёзов был последним пунктом, где на верфях можно было ремонтировать суда. Для таких работ в складах Берёзова хранились запасы материалов для судового снаряжения — парусное полотно, веревки, железные скобы и др.

#### 4. ИСТОРИЧЕСКАЯ СУДЬБА КОЧА

В начале XVIII века по приказу Петра I все старые русские суда были уничтожены и впредь строительство подобных запрещено. Приказ явился следствием государственной политики, ориентированной на заимствование достижений европейской культуры. С этого момента русское северное судостроение и арктическое торгово-промышленное мореплавание пришло в упадок. Последние два коча были построены в 1733 году для большой Сибирской экспедиции под начальством Витуса Беринга. В ее задачи входило исследование окраины Северного Ледовитого океана, что невозможно было сделать на судах других типов.

После 1733 года кочи больше не строили. Инженерных чертежей судов не сохранилось, секреты строительства оказались совершенно утрачены. Нам практически неизвестен реальный облик коча, нет его детальных научных исследований и описаний. Осталось лишь несколько строк в словаре, обломки судов из раскопок Мангазеи и предполагаемый макет в музее Арктики и Антарктики в Санкт-Петербурге.

Эта ситуация безвестности коча без сомнения является крайне несправедливой. Данный корабль — уникальное российское изобретение эпохи Великих географических открытий — является бесценным вкладом России в мировую культуру, науку и технику.

В наши дни отдельные исследователи и энтузиасты возвращаются к проблеме северного мореплавания, в частности, к идее возрождения коча. Так, в 1989 году в Петрозаводском яхт-клубе «Полярный Одиссей» было построено два древнерусских судна — коч и лодья, названные «Помор» и «Грумант». На этих судах был предпринят поход на Шпицберген, после чего в рамках программы «Золотой век» были совершены поездки на фестиваль старинных парусников в Норвегию и Данию. К сожалению, недостаток информации не позволил восстановить всех качеств судна, в этом проекте предпринята попытка восстановления внешней формы коча.

## 5. РУССКИЙ ГОРОД МАНГАЗЕЯ

Название «Мангазея» впервые встречается в древнерусском сказании «О человецах незнаемых в восточной стране и о языках розных», древнейший список которого из библиотеки Соловецкого монастыря относится к концу XV века. Текст начинается словами: «*На восточной стране, за Югорскою землею, над морем, живут люди Самоедь, зовомыи Малгонзеи*» (3). С тех пор за территорией, населенной этими людьми, закрепилось название Мангазея.

В 1598 году, по указу царя Федора Ивановича, на реки Обь и Таз была направлена экспедиция Федора Дьякова для обследования «Мангазейской страны» до реки Енисея. Для подготовки похода в Верхотурье было построено «*для мангазейского ходу ... судна с четыре или с пять ... на каких судах можно в Мангазею и в Енисею ходить*» (26). Экспедиция прошла благополучно, Дьяков собрал с промышленников первую десятинную пошлину, а с самоедов и остяков соборлей в ясак государю, и вернулся в Москву весной 1600 года.

Той же весной, по указу царя Бориса Годунова, на реку Таз была отправлена другая экспедиция, возглавляемая князем Мироном Шаховским и Данилой Хрипуновым. Ее основная цель — построить «*острог в Мангазее на Тазском устье*», и собрать «*государеву казну*» (26). Согласно указу, верхотурскому воеводе Ивану Вяземскому предписывалось

построить кочи и коломенки. В конце мая отряд, погрузившись в кочи, пошел в Тобольск, где местный воевода князь Федор Шереметьев передал в распоряжение экспедиции 50 служилых людей стрельцов, литву и казаков. Продвигаясь далее, отряд постоянно сталкивался с различными препятствиями. Так, недалеко от Березова кочи сорвало с якорей и бросило на берег, в результате этого потребовался ремонт судов.

Березовскими казаками во главе с атаманом Яковым Черным к середине августа были построены 4 коча и 2 коломенки. Березовские воеводы дали в отряд еще 50 человек. Миновав Обдорск, караван вошел в Обскую губу. До Пантуева остяцкого городка добрались благополучно. Потом появился сильный северный ветер и пришли льды, 3 судна были захвачены льдами и унесены в море. Мирон Шаховской послал гонца в Берёзов, чтобы прислали олени упряжки. В ожидании помощи стояли лагерем до октября. Потом пошли на лыжах, груз везли на нартах. Близ реки Пур произошло сражение с самоедами. Раненый Шаховской с оставшимися в живых людьми спасся бегством на оленях.

В январе участники экспедиции достигли реки Таз и вышли на залесенное место, где стояли несколько изб, землянок, амбаров, на речке, впадающей в Таз, стояли кочи. Это было поморское зимовье. Место прекрасно подходило для постройки «государева острога»: с севера и с юга его окружали речки Ратиловка и Осетровка, а с запада — высокий (до 15 м) обрывистый берег реки Таз. К востоку лежали озера и тундра. По окончании соболиных промыслов к апрелю в зимовье вернулись промышленные люди. В июне началось строительство острога, о чем Шаховской послал известие в Берёзов.

Весной 1601 года в Москве, не получив известий от Шаховского, решено было снарядить новую экспедицию в Мангазею с прежней целью. Во главе были поставлены князь Василий Мосальский и письменный голова Савлук Пушкин. Для них в Верхотурье построили 9 кочей и 2 больших лодки (для морского хода). Служилых людей приказано было дать

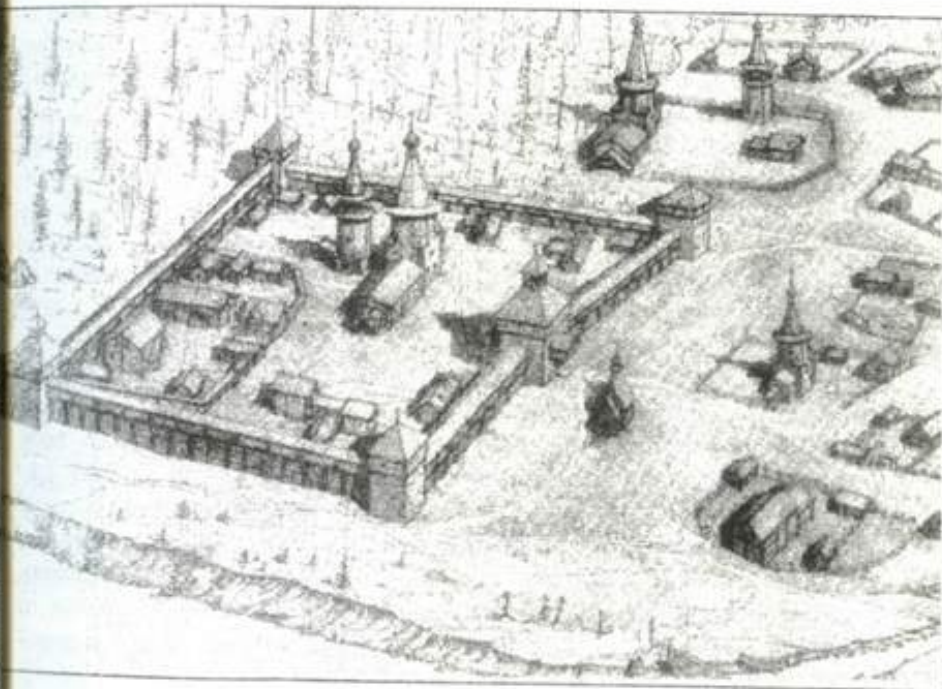
вдвое больше. Из Тобольска, Сургута и Берёзова им дали 200 служилых людей, а также 8 пушек и необходимое количество ядер, пороху и свинца. Путешествие на сей раз прошло благополучно и в августе 1601 года караван прибыл на место.

В 1601 году был заложен Мангазейский острог. И только в 1607 году при воеводах Жеребцове и Давыдове было начато строительство самого города. К этому времени под власть мангазейских воевод попадает значительная территория по реке Таз. Продвижение казаков и стрельцов было продолжено в сторону реки Турухан. Мангазея стала форпостом в освоении современного Тазовско-Туруханского севера и продвижения за Енисей. В 1607 году было построено на реке Турухан ясачное зимовье.

Представление об устройстве Мангазеи дает составленный в 1626 году «Список Мангазейскому городу ...», согласно которому там имелось: крепость-кремль, крепостная стена, посад, кладбище, 3 церкви, гостиный двор, «государевы житницы», аманатская изба. В кремле было 5 башен. В них имелись бойницы и стояли затинные пищали. Город насчитывал в разное время до 500 зданий и население до 1000 человек.

Первые 20 лет существования города были временем его расцвета. Кроме пушной торговли, существовал пушной промысел, осуществляемый приезжими из разных городов Руси артелями. К зиме они расходились на промыслы, возвращаясь в город к лету. В городе постоянно жили ремесленники, кузнецы, пивовары, корабельники и т.д. Все обитатели посада, а также приезжие торговые и промышленные люди объединились в общину. В посаде стояла церковь Успения, построенная на общинные деньги. В ее трапезной хранилась общинная казна. Эти деньги шли на снаряжение экспедиций служилых людей в ясачные зимовья, на содержание аманатов (заложников), на ремонт съезжей избы, «кормление воевод».

Главной причиной расцвета города и основой обогащения его жителей и приезжих была пушнина. Долгое время стоимость вывозимой из Мангазеи продукции в несколько



*Мангазея (реконструкция)*

раз превышала стоимость поставленных в Мангазею товаров. Так, например, в 1630 году в Мангазею были доставлены товары, оцененные таможей в 27047 рублей. Тогда же на Русь было отправлено 47240 товарных соболей. Если принять, что средняя цена каждого соболя составляла 2 рубля, то доход от пушнины был в 3,5 раза выше по сравнению со стоимостью доставленных для содержания Мангазеи припасов. Всего в Мангазейских таможенных книгах за 1630-1637 годы зарегистрировано 477469 соболей. Вывоз на Русь обильной пушнины создал в народе славу о Мангазее как «золотокипящей землице». Вот почему, пренебрегая опасностями на море и в тайге, прибывали сюда люди.

Начиная с 40-х годов XVII века ситуация в городе начала медленно, но неуклонно ухудшаться. В 1640-1660-е годы повсюду на севере от Гренландии до Чукотки изменились климатические условия, стало холоднее, участились бури. Мангазея всегда жила привозным хлебом. В 1642-1644 годах хлебные караваны разбивало непогодой. В городе начался голод. К тому же в 1642 году в Мангазее произошел грандиозный пожар и выгорел весь город. После этого Мангазея никогда больше не отстраивалась в прежнем виде. Вскоре после пожара в городе был обнаружен нетленный прах молодого человека 15-16 лет. Рассказывали, что он служил приказчиком в лавке и был замучен жестоким хозяином по ложному навету. Легенда о мученике и чудотворце была официально признана церковью. Мангазея получила своего святого — Василия Мангазейского.

В 1669 году в связи с частыми крушениями судов и упадком промыслов Тобольский воевода Петр Годунов запретил поездки в Мангазею по Обской губе. После этого некоторое время в городе еще сосредотачивалось управление всеми зимовьями, хотя многие из них уже переместились далеко на восток и на юг, и управлять ими было сложно. В связи с тем, что соболя в бассейне Таза не осталось, промышленники устремились на реки Нижнюю Тунгуску и Лену. С этого времени все большее значение приобретает Туруханский острог на Енисее. В нем с 1634 года попеременно жили Мангазейские воеводы.

В 1668 году мангазейский воевода Родион Павлов приказал перевести на «вечное жилье» часть казаков и стрельцов из Мангазеи в Туруханский острог. А в 1672 году царским указом было велено воеводе и всем жителям Мангазеи оставить город и начать строительство нового, на месте Туруханского острога. Там 12 июля 1672 года был заложен город, названный Новая Мангазея.

Точное местоположение Мангазеи в 1900 г. первым обнаружил В.О. Маркграф. В 1914 г. там побывал томский биолог И.Н. Шухов, который составил описание развалин города и попытался произвести раскопки. Сделать это помешала вечная мерзлота. В 1946 году археологи В.Н. Чернецов и В.И. Мошинская произвели здесь рекогносцировочные исследования — составили план памятника, расчистили небольшую прибрежную площадь в 300 кв. м, собрали первую коллекцию находок.

Археологические раскопки городища Мангазеи начались под руководством М.И. Белова в 1968 году и продолжались до 1972 года. В результате работ были исследованы постройки внутри городской крепости и остатки части сооружений посада. Собраны тысячи разнообразных предметов из дерева, бересты, кожи, стекла, кости, металлов. Найдено большое количество корабельных досок, деталей, предметов оснащения судов. На основе полученных материалов сделаны графические реконструкции города и коча. По результатам работ опубликовано 2 книги.

В 1998-1999 годах экспедицией Центра историко-культурного наследия Нефтеюганского района под руководством Г.П. Визгалова и В.В. Сумина проведено обследование современного состояния городища, которое показало, что продолжается интенсивное размывание остатков города рекой Таз. В осыпи берега собраны монеты, бусы, керамика, железные изделия, большое количество корабельных досок и железных скоб от кочей (коллекция передана в музей поселка Красноселькуп Ямало-Ненецкого автономного округа). Сохранились остатки нескольких деревянных построек. В процессе работ сделана зачистка обнажения в одном из мест, где

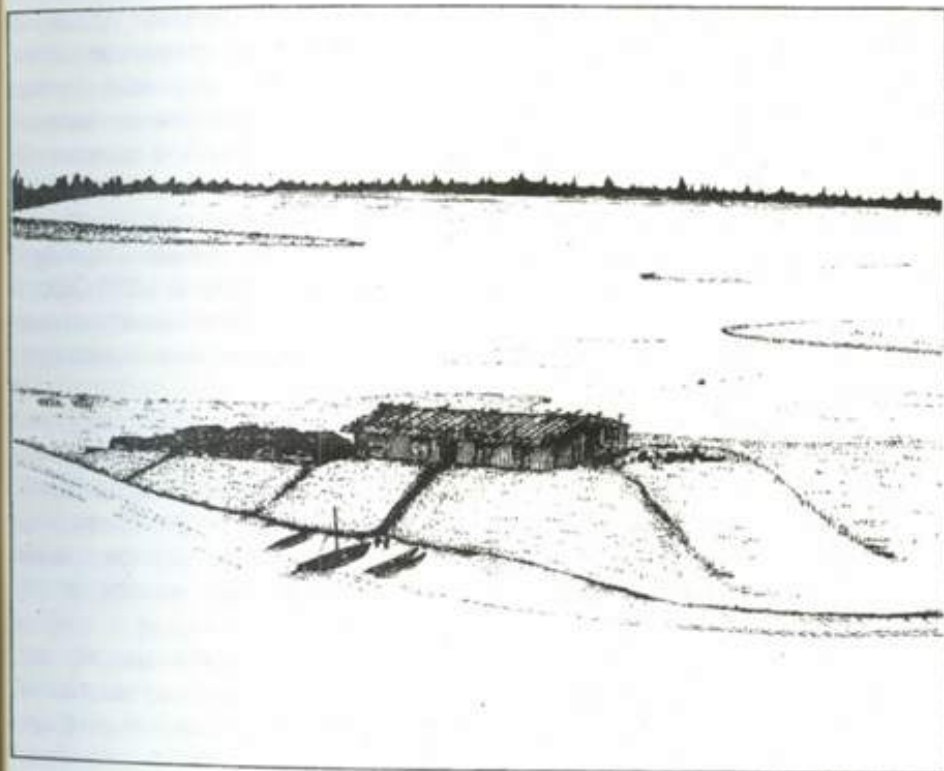
культурный слой остался не исследован раскопками 1968-1972 годов. Необходимо полное исследование городища для восстановления облика знаменитого города и решения конкретных задач по реконструкции коча. В частности, предполагаемые исследования Мангазеи помогут получить новые материалы по конструкции коча, а также пополнить коллекции местных музеев вещами из Мангазеи, так как все артефакты, полученные при прошлых раскопках, находятся в Санкт-Петербурге.

#### 6. НАДЫМСКИЙ ГОРОДОК

Впервые место расположения Надымского городка указано в чертеже «Море Мангазейское с урочищи». Данная карта содержит топонимы, известные на Руси с XVI века, но исследователи относят ее составление к 1601-1603 годам (9, с. 113). Позднее городок упомянут в связи с осадой Обдорска в документе 1679 года. Осада была предпринята воровской самоедью под предводительством Моулки и Игонки Посеевых. Это дети известного князя карачейской самоеди Пося Хулеева, который в 1642 году разорил Пустозерск. На помощь осажденному Обдорску из Берёзова был послан отряд казаков. *«И тот де вор Моулка и Игонка с товарищи, прослыша посылку с Берёзова служилых людей, побежали на прежние свои жилища, откуда пришли, с Мангазейской стороны из Надыма»*. В погоню за ними никто не пустился, *«потому что де те воры живут в дальних местах к морю по рекам и по озерам»* (31, с. 53-55).

Следующий документ, сообщающий о местонахождении Надымского городка — «Чертеж всей Сибири», составленный С.У. Ремезовым в конце XVII века. Судя по «Чертежу», городок находился близ устья реки Надым и путь от городка до Обдорска составлял семь дней.

Сведения о Надымском городке содержатся в судовом журнале лейтенанта Д.Л. Овцына, начальника Обского отряда Северной экспедиции, который, следуя на дубль-шлюпке «Тобол» с юга на север (очевидно вдоль южного берега Обской



Надымский городок

губы), 21 июня 1734 года записал: «Следовали губою вместе с тремя дощаниками с морским провиантом и конвоем. Прошли прежний городок Надым, который разорен самоедами» (9, с. 113). Из этого следует, что городок находился на берегу Обской губы или вблизи него в устье Надыма.

Наиболее подробное описание городка содержится в путевых дневниках Г.Ф. Миллера от 1740 года. «В 25 верстах (26,6 км) от устья (Надыма) на западной стороне (левом берегу) реки, на протоке Wash-ass раньше были остяцкие жилища Обдорской волости, состоявшие из двух больших юрт, построенных из дерева и засыпанных землей, каждая из которых была длинной 8 сажень (17 м) и шириной 6 сажень (12,8 м). В каждой юрте жило по 20 семей остяков (от 120 до 150 человек). Из-за угрозы нападения самоедов они укрепили поселение острогом из палисада, отчего он был назван Nading-wash (Надым-ваш - Надымский городок)» (27, с. 259-260). Далее Миллер пишет, что городок был оставлен населением в 1730 г. после большого голода, от которого большинство жителей умерло.

В работе Н.А. Абрамова, опубликованной в 1857 году по материалам Березовского окружного суда 1797 года, Надымский городок перечислен в числе 12 других поселений Обдорской волости Березовского округа (1, с. 369). Поэтому не исключено, что в конце XVIII века на месте городка или недалеко от него вновь стал функционировать населенный пункт.

В 1916 году городок посетил сотрудник Тобольского музея Г.М. Дмитриев-Садовников. Он собрал первую коллекцию находок и описал увиденные им руины. «С Надыма городище видно. Оно представляет собой возвышенный, до 5 сажень, холм. Середину его, по направлению протоки, пересекает ясно видная, хотя и заросшая, траншея — улица, проход. По бокам ее — ямы землянок с останками частью хорошо сохранившихся бревен и досок от строений. Ямы квадратной формы, от 10 до 12 шагов (7-8 м). Остатки бревен хорошо сохранились в третьей, самой большой яме. Бревна частью горелые, частью начавшие трухнуть. Со стороны мыса еще кое-где сохранились

остатки частотола из колотых бревен, концы коих, находящиеся в земле, заострены. ...В осыпи городища ясно было видно строение холма: он искусственно насыпан из перегноя, щебня, хворосту, досок, бревен — из всего, что находилось под рукой» (20, с. 146-147).

В 1976 году городок был обследован ленинградским археологом Л.П. Хлобыстиным. В разрушенной водой части городка были собраны вещи, описание и интерпретация которых позже сделаны Г.Н. Грачевой. На основании облика поселения и найденных предметов она делает вывод о принадлежности его скорее всего хантам и предполагает, что городище было одним из опорных поселений Обдорского княжества для борьбы с русскими и ненцами.

В 1998 и 1999 годах состоялись рекогносцировочные исследования и частичные раскопки археологического памятника «Надымское городище». Они проводились под руководством О.В. Кардаша экспедицией Центра историко-культурного наследия Нефтеюганского района. В работах приняли участие сотрудники лаборатории дендрохронологии Института экологии растений и животных Уральского отделения РАН и зоологического музея этого же института.

В настоящее время памятник активно разрушается водами протоки Надыма, уже уничтожившей около трети его площади. Длина осыпи составляет 66 м, площадь обнажения — 140 кв. м. По обрыву берега выполнен стратиграфический разрез городища. Параллельно обследован участок поверхности берега к югу от городища. Здесь после наводнений оставались принесенные с городища куски культурного слоя с деревянными и берестяными предметами. Обследована полоса берега протяженностью 250-300 м, шириной около 10 м и площадью около 1500 кв. м. Раскоп был заложен в центральной части городища и приурочен к интенсивно разрушающемуся обрыву. Общая вскрытая площадь составила 132 кв. м. Культурный слой исследован на глубину 40-50 см.

Результаты первых исследований дают повод говорить об уникальности этого памятника, сравнимой, пожалуй, с открытками Древнего Новгорода. Культурный слой городища

изобилует разнообразными находками. Среди них: изделия из кости и бивня мамонта — украшения, наконечники стрел, рукояти ножей, ложки и т. п. Берестяная и деревянная посуда. Детские игрушки из дерева — луки и стрелы, ножи и сабли, фигурки различных животных, маленькая модель нарт, действующая модель кузнечных клещей и т. п. Отметим прежде всего удивительную сохранность органических материалов в условиях вечной мерзлоты (кожа, береста, дерево, ткани, мех, кость). В находках присутствуют украшения из меди и олова, фрагменты иранской бронзовой чаши, остатки суконной одежды и кожаной обуви, детали самострелов, лодок, охотничьих лыж, оленьих и собачьих нарт, и многое другое. Особый интерес представляет доннышко берестяного сосуда, на котором с помощью ножа и иголки нанесены различные знаки, не соотносящиеся с орнаментами. Сохранились остатки деревянных сооружений городка — оборонительные стены, срубы домов.

На городке найдено довольно много клинкового оружия. В 1976 году Л.П. Хлобыстиным в южной части городища был найден «клад оружия» из 15 клинков, лежащих плотной кучей (35). В 1998-1999 годах в той же части памятника, но уже в осыпи и под водой были найдены целые клинки и фрагменты от 20 сабель. По нашим предположениям, найдена лишь часть довольно внушительного арсенала, так как по информации жителей города Надыма они также здесь неоднократно находили клинки от сабель. «Клад оружия» предварительно датирован серединой XVI - серединой XVII веков.

Часть клинков произведена на территории городка. Чрезвычайная насыщенность культурного слоя шлаками, фрагментами криц, кусками лимонита, ошлакованной глиной, оловянными слитками и др. свидетельствует о том, что местные жители занимались металлургией железа, кузнечным ремеслом, литьем оловянных и бронзовых украшений.

Среди находок — фрагменты трех корабельных досок. Длина найденных фрагментов — около 3 метров, ширина — 30 см. Доски имеют в центральной части продольное ребро

жесткости. В торцевой части одной доски фиксируется серия прожженных, в виде полукольца, отверстий. Кроме этого, найдено большое количество досок различных форм и размеров со сверленными и рубленными отверстиями. Применение их в традиционном хозяйстве и домостроении вызывает большие сомнения. Возникло предположение, что это судовые детали. Кроме того, найдены железные скобы, аналогичные мангазейским, применявшиеся для крепления бортового набора кочей.

То, что найденные детали могут быть остатками русских парусных судов, подтверждают и находки предметов быта — осколки чернолощенных керамических сосудов, фрагмент керамической свистульки-птички, детали бондарных изделий (кадушки и бочонка).

Проведенные дендрохронологические исследования позволяют уверенно определить время начала функционирования городища — конец XI века, его расцвета — середина XIV-XVI века, и упадка — первая треть XVIII века. Эти даты подтверждаются и хронологией найденных артефактов.

Летом 1999 года расчищены самые поздние постройки городка. По предварительной реконструкции главное сооружение представляло собой подпрямоугольную, со скругленными углами, или овальную конструкцию размером 22x15 м, ориентированную по оси СЗ-ЮВ. Внутри сооружение было разделено коридорами на четыре части. К югу от сооружения располагались отдельные постройки бытового, хозяйственного и производственного назначений. Общая площадь городища с периферией могла составлять до 1600-1800 кв. м.

Этническая принадлежность жителей городка пока не ясна. Есть сведения о том, что здесь жили пяки — практически неизученный этнос, потомки которого сейчас говорят на ненецком языке. Этнографы причисляют современных потомков пяков к лесным ненцам, но сами ненцы не считают их своими родственниками ни по происхождению, ни по языку, ни по культуре. Судя по источникам XVII века, на этой территории жила карачейская самоядь. Но термин «самоядь» — собирательный для XVII века; им обозначали все

народы, живущие на Севере. Г.Ф. Миллер пишет, что городок населяли остяки. Очень может быть, что в разное время городок населяли представители разных этносов.

Каким бы ни было население городка, важно отметить, что помимо традиционных промыслов оно занималось и разбоями. Интересна следующая челобитная служилого человека Васьки Петрова государю от 1644 года. Он пишет по поводу государевых запасов, находившихся на побитом непогодю коче: *«А находили-де те мешки не в одном месте по кошкам на трех верстах, и те достальные мешки воровская юрацкая, пуровская и надымская самоед себе развозили»* (6, с. 78). Судя по документам XVII века, на этой территории существовала очень могущественная коалиция племен — военно-политический союз, возглавляли который «надымские лучшие люди», а Надымский городок был своеобразным базовым пунктом.

Одним из нерешенных остается вопрос о причинах основания Надымского городка. Протоки, на перекрестии которых расположен городок, изобилуют рыбой не более, чем соседние. Лес и тундра находятся далеко. Более того, есть причины, по которым место расположения городка оказывается вообще не пригодным для проживания, особенно в летние месяцы. Самым существенным препятствием является северный ветер, несущий воды с Обской губы. После 5-7 дней уровень воды в протоке может подниматься до 1,5 м, полностью затопляя берег. Городок становится островом. В окрестностях городка отсутствует строевой лес и даже топливная древесина. Также следует подчеркнуть, что в окрестностях городка есть более удобные для проживания места.

Все это позволяет предполагать особую причину основания поселения именно здесь. Городок привязан к основному руслу Надыма в нижнем течении. Наиболее вероятно, что место расположения городка было перекрестком (узлом) транспортных магистралей и торговых путей. Скорее всего, он возник как центр торговли и обмена, а в связи с этим стал развиваться и как ремесленный центр. В средние века подобный центр всегда был также политическим центром

определенной территории. Скорее всего, Надымский городок не был исключением и являлся резиденцией местного князя-вождя надымской общины.

## 7. ЕВРОПЕЙСКИЕ ИСТОЧНИКИ О МАНГАЗЕЕ И ОБДОРИН

Первыми европейцами, достигшими северо-восточной Европы, были викинги. В скандинавских источниках есть описание Биармии — страны, находящейся у берегов Белого моря, Северной Двины. Однако нет сведений о путешествиях восточнее Баренцева моря. Тем не менее, из арабских источников XII века следует, что отдельные корабли, возможно, заходили и дальше. Волжские болгары от йуры (югры) узнали о том, что севернее Йуры на море Мрака живут «береговые люди», которые *«плавают в море без нужды и цели, а лишь прославляя самих себя, что вот, мол, они достигли такого-то и такого-то места...»* (29, с. 24).

В конце XIII века венецианцем Марко Поло описана «темная страна», где *«всегда темно, нет ни солнца, ни луны, ни звезд;...У жителей нет царя; живут они как звери, никому не подвластны. Их ум не развит и они похожи на идиотов. ...У этих людей множество мехов и очень дорогих; есть у них соболя очень дорогие... лисицы черные и много других мехов. Все они охотники и просто удивительно, сколько мехов они набирают. Соседние народы оттуда, где свет, покупают здешние меха; и носят они меха туда, где свет, там и продают; а тем купцам, что покупают эти меха, большая выгода и прибыль»* (24).

В 1517-1526 годах австрийский посол Сигизмунд Герберштейн побывал в Москве. Там он собрал сведения о Севере из информации В. Власьева и Д. Герасимова, рассказавших о богатствах северных стран и о пути в них. О своем зауральском походе поведал Герберштейну князь С.Ф. Курбский, который с войском пешком и на судах ходил в Югру для покорения отдаленных племен. Многие Герберштейн почерпнул из так называемого «Югорского дорожника», записанного со слов новгородских купцов на рубеже

XV-XVI веков. В нем давалось описание древнего и опасного пути за Камень к Ледовитому океану, проходившего через систему рек и волоков по тайге и тундре.

В первой половине XVI века Себастьян Кабот, находясь на английской службе, выдвинул идею о поиске северо-восточного прохода в Китай. По его инициативе в Лондоне была создана «Московская компания» с целью проникнуть в Китай через реку Обь и найти рынки сбыта английским товарам. Было предпринято несколько экспедиций. 11 мая 1553 года из Дэтфорда (Англия) отправилась экспедиция под командованием Х. Уилоуби. В ней участвовало 3 корабля с товарами и продовольствием на 2 года. Пройдя Скандинавский полуостров, эскадра попала в бурю и лишь 1 корабль сумел войти в устье Северной Двины. Остальные 2 корабля зазимовали в гавани при устье реки Арзины и погибли из-за отсутствия опыта полярных зимовок. Лишь через год их обнаружили корелы на Мурманском море: «*Стоят они на якорях в становищах, а люди на них все мертвы и товаров на них много*» (2).

В 1556 году «Московская компания» снарядила и отправила корабль во главе со шкипером С. Бэрроу. Он дошел до острова Вайгач, повернул назад и зимовал в Холмогорах. По пути он получил много информации от русских поморов о «*дороге, которая ведет на юг. При хорошем ветре и хорошей погоде можно дойти до реки Оби, обогнув полуостров Ямал*» (2).

В 1564 году датская экспедиция, возглавляемая Д. Блефкеном, отправилась к Новой Земле, чтобы от нее идти в Китай. Встретив на своем пути льды, экспедиция не смогла пройти в Карское море и возвратилась обратно. Английская экспедиция Дж. Бэсандайма в 1568 году, предположительно, достигла острова Вайгач и повернула обратно. Во время похода его участники собирали сведения о пути на реку Обь. Следующая английская экспедиция состоялась в 1580 г. под начальством А. Пэта и Ч. Джекмана. В данной им инструкции говорилось, чтобы местом зимовки была река Обь или ближайшие к ней места: «*Найдя на этой зимовке людей —*

*будь то самоеды, югра или молгомзеи — обходитесь с ними мягко*» (2). Вероятно, экспедиция достигла острова Вайгач, а вот дальнейшая ее судьба неизвестна.

Подробную информацию о Ямале и Обской губе приводит Оливье Брюннель — голландец, бывший на службе купеческого дома Строгановых. По их поручению в 1576 году он на коче прошел через пролив Карские ворота, обогнул полуостров Ямал и вошел в Обскую губу. Поход завершился удачно, видимо потому, что штурманом был поморский кормщик, знавший Мангазейский ход. Оливье Брюннель поделился своей информацией с Г. Меркатором, составившим в то время свой знаменитый «Атлас», изданный в Амстердаме в начале XVII века. В нем Обский Север изображен достовернее, чем в других картах того времени.

В 1594 году для поиска пути в Азию из голландского города Текселя была отправлена экспедиция в которой участвовал Виллем Баренц. Достигнув западного побережья Карского моря, корабли, остановленные льдами, вернулись назад. В 1595 г. с той же целью вышло еще 7 голландских судов. В Карском море они столкнулись со льдами и повернули обратно. По пути встретили два русских судна поморов-промысловиков, у которых собрали информацию о полуострове Ямал, Обской губе, реке Обь и о проходе на реку Енисей. В 1596 году голландская экспедиция под руководством Я. Гемскерка и штурмана В. Баренца отправилась на судне вдоль западного берега Новой Земли с целью обогнуть ее с севера и достичь устья реки Оби. Судно было затерто льдами. После зимовки, уже в 1597 году, путешественники, возвращаясь на лодках, встретили 2 русских судна, оказавших им помощь. В этом плавании Баренц умер. В книге участника экспедиции, Геритса де-Фера, опубликовано несколько рисунков встреченных ими северных русских судов.

Любопытные сведения содержатся в мемуарах английского посланника Дж. Горсея, который вспоминает о том, что в 1596 г. ко двору великого князя Московского был доставлен в качестве заложника племянник хана Кучума. С его слов Горсей пишет, что в устье реки Оби потерпел круше-

ние и был разграблен корабль, команда которого была одета как английский посол. Члены команды были убиты, потому что никто не говорил по-самоедски, и они были приняты за грабителей. Уцелели только двое, и они были проданы в рабство. Эту же историю рассказали в 1608 году резиденту «Московской компании» А. Маршу русские купцы.

В 1608 и 1609 годах английский мореплаватель Гудзон пробовал пройти в Карское море в районе острова Вайгач, но вследствие множества льдов каждый раз возвращался обратно. В 1619 году датский король Христиан IV отправил корабль под командой капитана Мунка для отыскания северо-западного прохода. Потеряв судно и команду, Мунк на небольшом судне с двумя матросами вернулся обратно. Голландские экспедиции 1610, 1612, и 1626 годов также вынуждены были вернуться из-за непреодолимых льдов Карского моря. Англичане вновь в 1676 году предприняли попытку отыскать северный проход в Индию. Экспедицию возглавлял капитан Вуд. У Новой Земли встретились льды, фрегат разбился, люди вернулись в Англию. И только в 1875 году шведская экспедиция под руководством Норденшельда достигла устья реки Енисей.

Европейские мореплаватели путешествовали, используя уже накопленную к тому времени информацию об Обском Севере и бытовавшие в Европе географические карты, изображающие «Московию» и «Татарию».

В 1542 году литовский картограф А. Вид составил карту Московии от Балтики до Оби. Впервые была изображена река Обь. На карте есть надпись «абыдори» (обдоры). Упоминаются также вагуличи и югры. В 1544 году в Базеле (Швейцария) была издана «Космография» С. Мюнстера. В ее состав входит карта, показывающая расселение остяков и вогулов, города Сибирь (Искер) и Обдорск (Abdari).

В Вене в 1549 году вышли «Записки о Московских делах» С. Герберштейна. Карты, приложенные к «Запискам..», показывают реку Обь с притоками — реками Иртыш и Сосьва. Вся эта территория названа Югрой в отличии от Сибири, которая обозначена на карте южнее.



*Заполярный русский город (вид Обдорска, из книги Л.В. Ополовникова и Е.А. Ополовниковой "Древний Обдорск и заполярные города-легенды")*

Англичанин А. Дженкинсон, несколько раз бывавший в России, в 1562 году составил карту Московского государства, где еще точнее изображен бассейн реки Оби. При этом ее левобережье называется Обдора, а правобережье — Югория. Эта карта была едва ли не самой известной в Европе, особенно после того, как ее включил в свои атласы фламандский картограф А. Ортелиус. В конце XVI века он издал специальную карту под названием «Татария», которая впоследствии переиздавалась с незначительными вариациями.

В 1958 году в Голландии в составе «Хорографической книги С.У. Ремезова» была опубликована карта «Моря Мангазейского». Ее издатель Л.С. Багров, скорее всего, вывез ее из Советской России в 1919 году. Карта подробно показывает Обскую и Тазовскую губу и различные населенные пункты, существовавшие здесь к началу XVII века, в том числе, Надымский городок и Мангазею. Скорее всего, эта карта была составлена в начале XVII века, так как на ней сделаны записи событий 1600 года о походе в устье реки Таз первых мангазейских воевод. Известный чертеж Сибири 1667 года тобольского воеводы Петра Годунова во многих местах копирует эту карту. А конфигурация Ямальского полуострова использована на карте Исаака Массы (1668 г.). Кроме того, существует карта С. Бэрроу, отражающая представления англичан о Новой Земле и западном побережье Ямала.

Таким образом, в европейских источниках XVI-XVII веков есть немало сведений об Обском Севере и плаваниях иностранных экспедиций в Карском море. Некоторые источники опубликованы в России. В основном, книги относятся к 30-м годам нашего столетия и сейчас представляют библиографическую редкость. Часть сведений содержится в специальной литературе, доступной лишь узкому кругу исследователей. Несомненно, перспективными являются также поиски в архивах стран зарубежной Европы (Великобритании, Голландии, Австрии, Италии, Швейцарии, Германии) неизвестных пока еще материалов, отражающих представления европейцев об Обском Севере.

Конкретные материалы по русскому кочу могут быть обнаружены в архивах скандинавских стран (Норвегии и Швеции). Так, например, известно, что с давних времен до начала XX века между поморскими промышленниками и Норвегией существовала развитая торговля. Не исключено, что в архивах Тромсё, Упсалы, существуют документы, которые могли бы пролить свет для реализации предлагаемого проекта восстановления русского коча.

## 8. МОРСКАЯ КУЛЬТУРА ПОМОРОВ И ОСВОЕНИЕ РУССКИМИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Достижение северных островов, архипелагов, устьев сибирских рек поморами стало возможным благодаря использованию специальных морских судов. В отличие от многих других мореплавателей, поморы совершали плавание в сложных ледовых условиях, использовали волоки для преодоления наиболее опасных морских путей, ходили на одних и тех же судах по морям и рекам. Отработанная на родине, в Поморье, технология ведения промыслов, переносилась на отдаленные острова и архипелаги.

Ранним летом отправлялись на промышленных судах своеобразные артели от 8 до 20 человек из Белого моря, с Мезени и с Печоры к арктическим островам и архипелагам. Ходили из года в год, что способствовало формированию целых династий арктических промышленников и мореходов. Ходили на лодьях, кочах и карбасах — небольших судах, команду которых возглавлял кормщик. Зачастую ледовая обстановка, сильные штормы, гибель судна заставляли промышленников зимовать в Арктике. Часть из них гибла, другие выживали, набирались опыта. Для строительства жилья и его обогрева первоначально использовался только плавник. Затем начали брать с собой разборные срубы (для их установки в местах зимовья) и запас дров.

На основе изученных мест поморских зимовок (различных периодов) на архипелаге Новая Земля, на островах Вайгач, Долгий, Матвеев и др. можно выявить следующие прин-

ципы их выбора и обустройства. Безусловно, что изначально играла роль сама возможность выбора места зимовки. Во многих случаях сильное повреждение судна или его потеря, пленение льдами и другие погодные условия принуждали поморов приспособляться к уже сложившимся условиям. Главным для промышленников было судно. Поэтому место зимовки выбиралось так, чтобы иметь возможность не только сохранить судно, но и быстро освободиться из ледового плена в летний период. В связи с этим, с одной стороны, выбирались места в заливах, губах, бухтах или устьях рек, наиболее защищенные от зимних подвижек и напора льда. Для стоянок судов выискивались места, прикрытые небольшими островами, отмелями, подводными и надводными грядами и т.п., без следов прошлогоднего или многолетнего припайного льда вдоль побережья.

Следующим определяющим фактором было близкое расположение мест осеннего и зимнего промыслов. Затем играли свою роль такие факторы, как близкое расположение плавника и источников питьевой воды: озер, ручьев, рек (в последних случаях это связывалось и с наличием в них промысловой рыбы). Основное жилье промышленников — станочная изба — ставилась обязательно в максимальной близости к судну. Для этого, обычно, выбирался мыс или возвышенная часть берега, с которого наблюдалось не только судно, но и был хороший обзор морской акватории. Это давало возможность наблюдений за открытым морем или за морским и припайным льдом. Кроме того, и это очень важно, проходившее мимо поморское судно других промышленников ещё издали должно было заметить станочную избу, чтобы прийти на помощь нуждающимся. Поэтому, соорудив станочную избу с печкой-каменкой, нарами и сенями, рядом воздвигали многометровый поклонный (приметный) крест. Неподалеку или вплотную к избе строили баньку и «шалаш» из бревен для хранения провианта и добычи. Крест служил своеобразным знаком-маяком многие годы. В этот же сезон, или в последующие, на побережье обычно воздвигалась целая система поморских крестов и гуриев, которые служили

створами, маяками и указывали судам безопасные подходы к месту стоянки.

В зимнее время основным промыслом поморов становилась ловля песцов при помощи ловушек-кулём. Кулёмы сооружались вдоль побережья, на большом протяжении. Чтобы вовремя осматривать кулёмы, промышленники ставили на расстоянии 5-10 км от станочной избы (и друг от друга) несколько развочных изб, на 2-3 человека. Необходимость постоянного обхода кулём и связи со станочной избой также определяли выбор места зимовки. Ландшафт побережья не должен был затруднять передвижения промышленников к развочным избам и от них к песцовым ловушкам. Здесь не должно быть непреодолимых препятствий ни для людей, ни для животных — песцов, оленей, белых медведей. Из года в год, опытным путем, устанавливались и те «гиблые места», где в зимний период максимальной силы продолжительности достигали господствующие ветры.

Экстремальные климатические и природно-географические условия, накладываясь на религиозно-мифологическое сознание русских переселенцев Беломорья (XIII-XIV вв.), сформировали особую культуру, в которой центральное место занимала морская стихия. Так складывалась морская арктическая культура (до XIV в. Белое и Баренцево моря носили у поморов одно название — Студёное море).

Мир этой морской арктической культуры был своеобразен и неповторим. Ключевым символом православной культуры был крест. Связанный в представлениях поморов с универсальной концепцией устройства мироздания в его существенных духовных и материальных компонентах, православный крест стал обязательной частью прибрежного ландшафта, поселений и мест хозяйственной деятельности. Он воздвигался как *крест путеводный (приметный, навигационный)*, указывающий правильное направление движения судна и обозначающий особую знаковую сопричастность данного географического места или пространства к целостной историко-культурной и природной среде православного поморского бытия.

Вид установленного предшественниками православного креста на дальних арктических островах укреплял в поморах силу духа, роднил с территорией, на которой до них уже побывал православный человек. Крест освящал, маркировал прежде неизвестное пространство как «свое», которое переставало восприниматься как «чужое».

Особое значение в становлении и совершенствовании морской культуры поморов играло развитие языка («поморской речи»), связанного с мореплаванием, включая ледовое, морскими промыслами, судостроением. Богатство и разветвленность поморской специальной терминологии до сих пор вызывает удивление у специалистов. Например, словарь поморов, связанный с характеристиками льдов, видимо, не имеет равного в мире. Точные определения помогали в тумане и сложнейшей ледовой обстановке быстро оценить ситуацию, порой одним словом указав на весь комплекс опасностей и выход из создавшейся ситуации.

Такие слова, как *торос*, *ропак* стали общепринятыми у нас ледовыми терминами, — рассказывал известный полярный капитан, писатель и ученый К.Бадигин. Для обозначения первой стадии льдообразования служит у поморов выразительное звукоподражательное слово *шуга*. Не менее удачно основанное на зрительном сходстве слово *сало*, обозначающее тонкий, мягкий ледяной покров на поверхности воды — будто сало на остывающем вареве.

А чего стоят такие меткие, точные речения, как *тертюха* (мелкотертый лед), *битыё* (битый лед), *гладуха*, *гладца* (ровное ледяное поле), *дворы* (гладкие толстые льдины между двумя несяками), *ходячий лед* (дрейфующий), *сморозь* (смерзшиеся мелкие льдины, характерное состояние зимних льдов)! Для каждого положения льдины, движения льдов поморами выработан свой термин — меткий и образный. Так, соприкосновение двух льдин называется *стычина*, сжатие льда — *жом* и т.п.» (4, с. 264). К этому можно добавить такие поморские термины, относящиеся к характеристике льдов: *щенок* — обломок айсберга, *шуя* — торосистый тяжелый лед, через которые не могли пройти поморские суда, *тертюха* — «ле-

дяная каша» (смесь измельченного льда со снегом), *реди* — разрезанный лед, покрывающий до половины морскую акваторию, *нилас* — молодой непрозрачный матовый лед с влажной от рассола поверхностью, *бимье* — сплоченный в море лед, *битняк* — мелкобитый лед, *водохош* — линия раздела неподвижного и дрейфующего льда, *гладца* — нагромождение морского льда на берегу. Нагромождение льда при сжатии ледовых полей поморы называли *торосья* или *торосы*. Но, мало того, они подразделяли их на *заломы*, *кекуры*, *ломы*, *наломы* и т.п. И это только малая часть «ледовой терминологии». Многочисленны поморские термины, относящиеся к описанию морского побережья, отмелей и подводных камней, видов и характеристик волн, ветров, туманов, приливов и отливов — всего круглогодичного цикла своеобразной жизни моря.

Накопленный поморами опыт, их технологии освоения территорий Крайнего Севера и Арктики в дальнейшем были использованы русскими первопроходцами в Сибири и на Дальнем Востоке. Морская культура поморов, воплотившаяся в арктическом мореплавании, способствовала в дальнейшем активному освоению русскими Северного морского пути.

## 9. ПРОБЛЕМА РЕКОНСТРУКЦИИ КОЧА

Судостроение — главная составляющая морской культуры поморов. На первых этапах своего развития поморское судостроение опиралось как на северные общерусские традиции (например, новгородские), так и на местные технологии коренных жителей Беломорья. Опыт мореплавания, накопленный поморами на Белом море, был целиком использован ими при освоении материкового побережья, островов и архипелагов Северного Ледовитого океана. Поэтому на определенном этапе перед поморским судостроением встала задача строительства судов, которые были приспособлены для *прибрежного мореплавания* в сложной ледовой обстановке, на мелководье, с возможностью захода в устья рек. Такие

заходы были необходимы для укрытия от надвигающегося на полыньи льда или при штормовой погоде.

Более того, судно должно было обладать таким размером и весом, а его днище — такой конфигурацией, чтобы его было возможно в критических ситуациях вытащить на лед или на побережье силами только его команды. И особую роль сыграла необходимость перемещения судна по волокам, без чего не было на первых этапах возможности активного освоения Северного морского пути в Европейской, а затем и в Азиатской частях России. Таким судном стал коч. Поэтому коч был сравнительно легок и не обшивался дополнительным «ледовым» поясом, имел одну мачту.

Освоение Северного Ледовитого океана русскими на протяжении нескольких столетий шло на восток от Канина полуострова (по которому проходил один из волоков). Позже, в XVI веке, русские начали закрепляться на севере Кольского полуострова, но их движению на запад препятствовало норвежское население. Еще в 1307 году на крайнем севере Норвегии была построена крепость Вардехуз (современный город Вардё). Для плавания на запад, в том числе в более позднее время на Грумант (Шпицберген), необходимы были суда, способные бороздить океанские просторы.

Таковыми судами стали лодьи. Именно на них, в основном, и осуществлялись более поздние, чем на восток, плавания поморов на Шпицберген. Поэтому в документах о плаваниях в район Шпицбергена коч упоминается единственный раз и очень поздно (в 1799 г.). Этот коч в предыдущие годы ходил на Новую Землю (35, с. 355-356), и его появление на Шпицбергене могло быть случайным. Например, в известной книге В.Ю. Визе «Русские полярные мореходы XVII-XIX вв.» упоминаются ходившие на Шпицберген «гукор» (1747 г.), просто «судно», «корабль», или «шхунья» (1851 г.), «лодья» (1835 г. и 1840 г.) (14, с. 32-34, 36, 44, 46-48, 52, 53, 56, 59, 59, 62). Лодья же и в более ранние периоды ходила к Печоре, Вайгачу и Новой Земле, о чем свидетельствуют плавания голландцев при участии Виллема Баренца в этих районах в 1595 году и 1596-1597 годах (14, с. 100, 101, 111, 272, 282, 287, 288, 290).



*Поморский коч и участники экспедиции Виллема Баренца  
(Рис. из книги Де-Фера)*

Коч, в отличие от лодей, изначально предназначался для прибрежного плавания в Белом и Баренцевом морях (на Колгуев, Печору, Вайгач и Новую Землю), а затем и в Карском море («мангазейский морской ход»). Более того, именно коч стал одним из основных судов при освоении различных участков Северного морского пути. В упомянутой книге Визе кочи указаны впервые в связи с плаванием из Холмогор в Мангазею пинежанина Левки Шубина в 1601 году (14, с. 7). Далее кочи упоминаются постоянно, но только в связи с плаванием на Новую Землю, Вайгач, в Мангазею, по Енисею и Лене, Индигирке, Яне, Колыме, по морю из Колымы в Анадырь, по Берингову проливу с выходом в Тихий океан и т.д. и т.п. Последний раз кочи у Визе упомянуты за 1686 г. (14, с. 27).

Необходимо подчеркнуть и следующее — коч являлся одним из «инструментов» своеобразной технологии освоения Северного морского пути первопроходцами и промышленниками. В систему этой технологии, кроме специального судна (коча), входили: система приметных (навигационных) знаков по всему материковому побережью, волокам, рекам и островам «мангазейского морского хода» (ибо само плавание было *прибрежным*); система становищ, станков и промысловых изб. Эта система была выявлена сотрудниками МАКЭ в Белом море, на Канином полуострове, на островах Колгуев, Долгий, Матвеев, в проливе Югорский Шар, на Вайгаче, на южном и западном побережье Новой Земли вплоть до залива Русская Гавань на севере архипелага.

Это и есть реальная часть «мангазейского морского хода», который как «ход» включал в себя все части общей технологической системы мореплавания. В документах отсутствует «грумантландский морской ход», так как плавание на Шпицберген — это другая, более близкая к европейской технология освоения океанского пространства. Поэтому нет особого смысла искать на Шпицбергене останки коча, а тем более по разрозненным находкам судов различных типов (и национальной принадлежности) реконструировать нечто «обобщенное», выдавая его за коч — уникальное судно поморов, спе-

циально созданное для плавания в ледовых условиях. В лучшем случае на Шпицбергене можно обнаружить останки лодей, которые, кстати, при определенных ледовых условиях использовались для плавания на Новую Землю и Вайгач.

Поэтому наиболее перспективен поиск останков коча именно по маршруту «мангазейского морского хода», включая южное и западное побережья Новой Земли.

#### 10. ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭКСПЕРИМЕНТ В СОВРЕМЕННЫХ ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЯХ (ОПЫТ МАКЭ)

С 1986 г. на островах и побережье Северного Ледовитого океана и Белого моря работает Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ) Российского НИИ культурного и природного наследия и Фонда полярных исследований. До 1992 года МАКЭ работала при Российском НИИ культуры и Центре «Культура и Мировой океан». В программу Морской арктической комплексной экспедиции входит:

- комплексное исследование культурного и природного наследия Арктики;
- составление «Свода памятников истории освоения Крайнего Севера»;
- создание «Атласа природного и культурного наследия Российской Арктики»;
- создание «Свода святыниц и сакральных мест коренных народов Севера»;
- проведение мониторинга объектов культурного и природного наследия Севера;
- разработка концепции системы особо охраняемых территорий в Российской Арктике и внедрение её в практику.

К настоящему времени МАКЭ выявлено более 2000 объектов культурного и природного наследия на архипелагах Новая Земля, Франца-Иосифа, на Соловецком архипелаге и в Кандалакшском заливе Белого моря, на островах Баренцева моря (Вайгач, Колгуев, Долгий, Матвеев и др.), на морском побережье Большеземельской и Малоземельской тундры, в Пустозерске и т.д.

Среди этих исследований арктической экспедиции особое место занимают комплексные работы по реконструкции морской культуры поморов, выявлению и изучению объектов, связанных с этой уникальной культурой, по восстановлению историко-культурной среды в тесной её взаимосвязи с природной составляющей. Не случайно, что именно развитие морской культуры поморов — жителей Беломорья — привело к освоению русскими Северного морского пути. И если велика была роль коренных народов Севера в освоении больших территорий Сибири, то ведущей стала роль поморов в освоении именно морских и речных путей, в формировании на Севере России единой системы мореплавания. На эти различия повлияли технологические традиции освоения пространства кочевых племен Заполярья, которые и в европейской и в сибирской тундре всегда предпочитали размещать свои стоянки по берегам озёр и не использовали постоянно реки для перемещения и сообщения друг с другом. Они передвигались по ним на оленях, собаках и лошадях только в зимнее время. Для поморов реки были водными магистралями, и передвижение по ним, а также вдоль морского побережья были основными связующими путями между поселениями, тонями и т.п.

С 1987 года сотрудники арктической экспедиции приступили к моделированию поморского мореплавания на основе проведения исторических экспериментов. Эти исследования, относящиеся к поморскому мореплаванию в Северном Ледовитом океане, начали проводиться совместно с Мурманским высшим инженерным морским училищем (МВИМУ). Для этого использовались спасательные мотоботы, укомплектованные сотрудниками МАКЭ, преподавателями, курсантами МВИМУ и штурманами дальнего плавания, в прошлом закончившими училище. Необходимость использования сходных основных условий плавания участников экспедиции на мотоботах с плаванием поморов для обнаружения памятников истории освоения Арктики концептуально была сформулирована в 1987 году (11, с. 75-76). На основе этого в 1987 году был заключен

договор МАКЭ с МВИМУ о выполнении работ по теме «Методика навигационного обеспечения плавания маломерных судов в условиях Арктики и их использования для выявления и обследования памятников истории и культуры» (руководители: от МАКЭ — П.В. Боярский, от МВИМУ — А.В. Беляев). Большую консультативную помощь на этапе развертывания указанных работ оказал капитан дальнего плавания, заместитель начальника Арктической нефтегазоразведочной экспедиции (АНГРЭ) Р.Р. Гайдовский.

Исторический эксперимент поморского мореплавания проводился для более эффективного выявления возможных мест поморских стоянок, кораблекрушений, установки навигационных знаков — приметных крестов, гуриев (сложенных из камней пирамид). Мы использовали и вынужденные переходы на мотоботах в условиях ограниченной видимости, в штормовую погоду и при передвижении во льдах, когда по конфигурации береговой линии арктических островов необходимо было точно определить своё местонахождение, найти удобные места стоянок при подходе к побережью непроходимых для маломерных судов ледовых полей. Всё это способствовало как выявлению отдельных памятников по истории поморского мореплавания (кресты, гурии, останки парусных судов), так и комплексов (места стоянок или зимовок в результате гибели судна, как например, Бухта Покойников на острове Вайгач, северная оконечность острова Долгий, залив Мелкий на архипелаге Новая Земля и т.д.). Исторический эксперимент, проведенный МАКЭ на Вайгаче, способствовал выявлению целостной системы поморских навигационных знаков на этом острове.

В 1987 году членами петрозаводского клуба «Полярный Одиссей» на заводе «Авангард» под руководством В.Л. Дмитриева была построена натуральная модель древнего поморского судна — коч «Помор». Коч был испытан в плавании по Белому морю. Научно-методическое руководство и теоретические разработки программы «Поморский коч» взяла на себя Морская арктическая комплексная экспедиция.

В 1988 году эксперимент по моделированию поморского мореплавания использовался МАКЭ для выявления и изучения памятников истории и культуры на островах Соловецкого архипелага. Это дало возможность не только изучить истоки мореплавания поморов в Северном Ледовитом океане, но и сопоставить приметные кресты и характер их расположения на побережье в различных районах Севера. На Соловецких островах и на материковом побережье Белого моря в 1988-1990 годах сотрудники экспедиции выявили и изучили останки различных парусных судов. В 1988 году в Беломорье МАКЭ и клуб «Полярный Одиссей» начали эксперимент по моделированию поморского мореплавания на базе коча «Помор».

В 1989 году была издана программа комплексных исследований МАКЭ, в которой было дано теоретическое обоснование проведения исторического эксперимента (12, с. 67-77, 97-99). Она стала научной основой экспедиции «Поморский коч», которая летом 1989 года осуществила на коче «Помор» экспериментальное плавание по маршруту: Петрозаводск — Соловки — Архангельск — Шпицберген — Мурманск — Архангельск — Петрозаводск. Организаторами этой экспедиции стали: петрозаводский клуб «Полярный Одиссей» (начальник экспедиции и кормчий В.Л. Дмитриев), БММТ «Спутник», журнал «Вокруг Света» и сотрудники МАКЭ. Научное руководство экспериментальным плаванием осуществляли сотрудники арктической экспедиции (главный научный консультант и участник маршрута Петрозаводск — Кижы — Беломорск — Соловки — Архангельск — начальник МАКЭ П.В. Боярский; научный руководитель плавания к Шпицбергену — А.П. Скворцов). Экспедиция «Поморский коч» экспериментально подтвердила подвергавшиеся сомнению некоторыми западными исследователями свидетельства о плаваниях поморов на своих судах к берегам Груманта (Шпицбергена).

После этого экспериментального плавания МАКЭ были уточнены методика и типология проведения эксперимента (13, с. 48-54). В продолжение плавания были исследованы надежность судна, прочность конструкции, сопротивляемость воз-

действию внешних сил (восстанавливающий момент), плавучесть и т.д. Во время движения должны постоянно проводиться измерения и фиксация скорости ветра, площади парусной поверхности углов установки парусов относительно направления ветра, скорости движения, характера течений, атмосферного давления, температуры воздуха и воды, характера льда при движении в нем, характера грунта при установке на якорь и т.д. Только обработка многих физических и технологических параметров дает основу для обоснованных научных выводов. Необходима экспериментальная проверка и различных типов воссозданных поморских судов, предназначенных как для промысловых целей, так и для плавания во льдах, по чистой воде, для перемещения по волокам.

Основы исторического эксперимента применялись МАКЭ и при реконструкции основных событий голландских экспедиций 1594, 1595, 1596-1597 годов, в которых одним из руководителей был Виллем Баренц. Эти работы на Новой Земле, в проливе Югорский Шар, на островах Местный и Матвеев проводились МАКЭ в 1988, 1992, 1995 годах (совместно с голландскими исследователями), в 1998 году (совместно с американскими и голландскими исследователями). Некоторые аспекты исторического эксперимента использовались МАКЭ при поиске, изучении маршрутов и зимовий на Новой Земле экспедиций и плаваний Саввы Лошкина (1760-1761), Якова Чиракина (1766), Ф.Ф. Розмыслова (1768-1769), Ф.П. Литке (1821-1824), П.К. Пахтусова (1832-1833 и 1834-1835), К. Бэра (1837), А.К. Цивольки (1838-1839), художника А.А. Борисова (1900-1901), В.А. Русанова (1907, 1908, 1909, 1910, 1912), Г.Я. Седова (1912-1913) и др. Экспериментальные методы использовались нами при поиске и исследовании объектов, связанных с различными зарубежными и отечественными экспедициями на Земле Франца-Иосифа и на островах Вайгач, Матвеев, Долгий, Местный, и т.д. В 1999 году аналогичные работы, связанные с изучением только поморского мореплавания, проводились МАКЭ в Кандалакшском заливе Белого моря.

Работы Морской арктической комплексной экспедиции по проведению исторического эксперимента в Арктике по-

зволюли реконструировать некоторые основополагающие особенности поморского мореплавания, широко разветвленную в прошлом систему морских навигационных знаков, останки поморских судов и объекты поморской культуры. В рамках продолжения этих работ наиболее достойное место смогла бы занять программа реконструкции коча.

## ЛИТЕРАТУРА

1. *Абрамов Н.А.* Описание Березовского края//Записки РГО. СПб., 1857. Кн. XII.
2. *Алексеев М.П.* Сибирь в известиях иностранных путешественников и писателей. Т. 1. Иркутск, 1932.
3. *Анучин Д.Н.* К истории ознакомления с Сибирью до Ермака: Древнее русское сказание «О человеках неизвестных в Восточной стране»//Древность: Труды Московского археологического общества. М., 1890. Т. XIV.
4. *Бадигин К.* Путь на Грумант. М., 1993.
5. *Бахрушин С.В.* Исторический очерк заселения Сибири до половины 19 века//Очерки по истории колонизации Севера и Сибири. Пг., 1922.
6. *Бахрушин С.В.* Очерки по истории колонизации Сибири в 16 и 17 вв. М., 1928.
7. *Бахрушин С.В.* Остяцкие и вогульские княжества//Уральский Областник, сентябрь 1991. Екатеринбург, 1991.
8. *Белов М.И.* Пинежский летописец о разведочном походе поморов в Мангазею//Рукописное наследие Древней Руси. Л., 1973.
9. *Белов М.И., Овсянников О.В., Старков В.Ф.* Мангазея. Мангазейский морской ход. М., 1980.
10. *Белов М.И., Овсянников О.В., Старков В.Ф.* Мангазея. Материальная культура русских полярных мореходов и землепроходцев 16-17 вв. М., 1981.
11. *Боярский П.В.* Теоретические основы памятниковедения науки и техники: теория, методика, практика. М., 1988.
12. *Боярский П.В.* Программа комплексных исследований историко-культурной и природной среды Арктики Морской Арктической комплексной экспедицией НИИ культуры. 1986-2000 гг. М., 1989.
13. *Боярский П.В.* Теория и практика исторического эксперимента. Исторический эксперимент. Теория, методология, практика. М., 1991.
14. *Визе В.Ю.* Русские полярные мореходы. М.-Л., 1948.
15. *Герберштейн С.* Записки о Московии. М., 1988.

16. *Грачева Г.Н.* Палеозоографические исследования в Арктике //КСИА, вып. 200. М., 1986.
17. *Де-Фер Г.* Плавание Баренца. Л., 1936.
18. *Дивин В.А.* Великий русский мореплаватель А.И.Чириков. М., 1953.
19. *Дмитриев А.А.* История Угорских княжеств//Уральский Областник, октябрь-ноябрь 1991. Екатеринбург, 1991.
20. *Дмитриев-Садовников Г.М.* Река Надым//Ежегодник Тобольского Государственного Музея. Вып. 26.
21. *Дунин-Горкавич А.А.* Тобольский Север. Т. 1, 2, 3. СПб., 1911.
22. *Загоскин Н.П.* Русские водные пути и судовое дело в допетровской Руси. Казань, 1910.
23. *Карадин Н.П.* Русское деревянное оборонное зодчество. М., 1988.
24. Книга Марко Поло о разнообразии мира записанная пизанцем Рустикано в 1298 г. от р. Х. Алма-Ата, 1990.
25. *Мартюшев А.М.* Поход Курбского на Печору и за Урал в 1499 г//Записки Общества изучения Коми края. Сыктывкар, 1930. Вып. 5.
26. *Миллер Г.Ф.* История Сибири. Т. 1,2. М.-Л., 1937.
27. *Миллер Г.Ф.* Описание низовьев реки Оби и впадающих в Обь рек//Сибирь XVIII века в путевых описаниях Г.Ф.Миллера//История Сибири, Первоисточники. VI выпуск. Новосибирск. 1996.
28. *Морозов В.М., Пархимович С.Г., Шашков А.Т.* Очерки истории Коды. Екатеринбург, 1995.
29. Нягань. Город на историческом фоне Нижнего Приобья. Екатеринбург, 1995.
30. *Ополовников А.В., Ополовникова Е.А.* Древний Обдорск и заполярные города — легенды. М., 1998.
31. Сборник правовых актов и документов «Сословно-правовое положение и административное устройство коренных народов северо-западной Сибири (конец XVI в. — начало XX в.)». Тюмень, 1999.
32. *Столяров В.П.* Некоторые подходы к анализу историко-культурного пространства территорий (На примере Соловецкого архипелага) //Панорама культурной жизни стран СНГ и Балтики. М., 1996. Вып.1.
33. Фишер И.Э. Сибирская история с самого открытия Сибири до завоевания сей Земли российским оружием. СПб., 1774.
34. *Хлобыстин Л.П.* Отчет о работе заполярной экспедиции в 1976 г. Архив ИА РАН. Р-1, № 6175, 6175а.
35. *Хлобыстин Л.П.* Работы на севере Западной Сибири//АО 1976 г. М., 1977.

36. Чертежная книга Сибири, составленная тобольским сыном боярским Семеном Ремезовым в 1701 г. С-Пб., 1882.
37. Щеглов И.В. Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири (1032-1882 гг.). Сургут, 1993.
38. Ясински М.Э., Овсянников О.В. Взгляд на Европейскую Арктику. Т. 1. С-Пб., 1998.

## ПРОГРАММА РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ВОССТАНОВЛЕНИЯ РУССКОГО КОЧА

### 1. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПРОЕКТА

Подобный проект является одним из немногих в практике исследования культурного и природного наследия страны. Он предполагает не только изыскательские работы по исследованию археологических памятников, но и воссоздание уникального явления материальной культуры, созданного в России, а также проведение своеобразного исторического эксперимента. Целью настоящей публикации помимо освещения данной проблемы является также попытка представить для обсуждения специалистов и общественности программу реализации проекта. Уточнение формулируемых проектом задач, конкретизация деятельности по отдельным его этапам, всестороннее обсуждение полученных результатов позволят добиться большей четкости и согласованности действий, а также эффективности в достижении поставленных задач.

*Целью проекта является проведение общественно значимых научных и культурных мероприятий, связанных с воссозданием русского коча как уникального типа судна, сыгравшего особую роль в эпоху Великих географических открытий. Эти мероприятия следует связать с юбилеем (400-летием основания) старинного русского города Мангазеи; они могут иметь важнейшее значение в освещении исторических событий освоения первопроходцами регионов Сибири и Севера, в понимании истории контактов землепроходцев с коренным населением этого края.*

В рамках данной целевой установки предполагается решение трех главных научно-исследовательских и технических задач.

*Первая задача* — это проведение комплексных научных исследований (археологических, исторических, технических)

по реконструкции событий эпохи освоения землепроходцами и мореплавателями Сибири и Арктики в XVI-XVII веках. Решение данной задачи будет способствовать возрождению утраченных ценностей и достижений прошлого, в частности, получению необходимых документальных материалов и артефактов для реконструкции русского коча.

*Вторая задача* может быть определена как научная реконструкция уникального судна, восстановление его как уникального памятника науки и техники, как одного из выдающихся элементов культурного наследия России.

*Третьей задачей* является организация своеобразного исторического эксперимента — экспедиции на возрожденном судне по историческим маршрутам. Эта акция должна стать символом возвращения русского коча в сокровищницу мировой культуры и важным культурным событием международного значения, подобно путешествиям Тура Хейердала на бальсовом плоту «Кон-Тики» или папирусной лодке «Ра».

Реализовать поставленные задачи невозможно без активной популяризации полученных результатов. В рамках этой работы необходимо издать серию научных статей, научных и научно-популярных книг по истории и культуре коренных народов Тюменского севера, истории освоения русскими этой территории, создать фильм или серию фильмов по результатам проведенных работ, о плавании на реконструированном судне.

Важно подчеркнуть, что Тюменский север испытывает огромный недостаток в краеведческой литературе, в научных изданиях по истории края. Публикация подобных работ позволит понять жителям молодых крупных северных городов «историзм» их пребывания на данной территории, осознать собственные глубинные корни.

## 2. ЭТАПЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТА

*ПЕРВЫЙ ЭТАП. Проведение общероссийской конференции в рамках программы проекта.*

На данном этапе предполагается встреча специалистов, занимающихся проблемами поиска и восстановления коча,

а также проблемами изучения культурного и природного наследия Тюменского севера. Работа конференции должна быть нацелена на обсуждение полученных в последние годы результатов по поиску и восстановлению коча, на обоснование перспективных направлений работы по решению данной задачи. Предполагается издание материалов конференции и широкое информирование специалистов и общественности по исследованиям в данной сфере.

*ВТОРОЙ ЭТАП. Научно-исследовательские и подготовительные работы.*

В рамках данного этапа предполагается одновременное проведение как архивных разработок, так и раскопок двух археологических памятников Тюменского севера — Надымского городка и города Мангазеи. Другие памятники этого времени, связанные с судьбой русского коча и с прекрасно сохранившимися сооружениями и артефактами (что обусловлено вечной мерзлотой), на территории Сибири не известны. Материалы этого этапа будут основанием для реализации всех других разделов проекта. Параллельно необходимо развернуть аналогичные исследования по всему маршруту «мангазейского морского хода».

В рамках данного этапа предполагается выполнение следующих работ.

*Историко-архивные исследования.*

Для сбора как можно более полной информации о предмете проекта необходимо провести исследования в архивах и библиотеках России, а также, в дальнейшем, и стран Европы (Голландия, Англия, Австрия, Италия). Задача архивных исследований — поиск описаний судов и экспедиций, карт маршрутов их плаваний и окружающей местности, а также различных изображений коча.

*Раскопки Надымского городка.*

Надымский городок — хантыйское поселение, где жило до 150 человек. Оно возникло в XII веке и непрерывно существовало до 1732 года. По сибирским масштабам, это был довольно крупный город, центр ремесел и торговли.

Предварительные результаты археологических исследований показали возможность найти здесь важный документальный материал по реконструкции коча. В результате намечаемых раскопок предполагается сформировать коллекцию судовых деталей для реконструкции судна. Раскопки могут дать интересный материал по торговым контактам коренного населения с другими народами и по проблеме взаимоотношений между народами в период русской колонизации Сибири.

Степень сохранности сооружений городка позволяет расчистить их для воссоздания планировки не только отдельных зданий, но и всего поселения, восстановления руинированных останков сооружений. Предполагаемая видеофиксация раскопок и полученных результатов позволит вести более активную пропаганду уникального культурного и исторического наследия, связанного с русским кочем и с историей освоения Севера. Эти съемки позволят привлечь пристальное внимание как населения, так и руководителей автономных округов, городов и районов Тюменского севера к реализации предложенного проекта.

Надымский городок на протяжении десятков лет разрушается рекой и раскопки важны для спасения этого уникального памятника, тесно связанного с историей коренного населения Севера.

#### *Раскопки города Мангазеи.*

Мангазея — русский город. В 1601 году на месте небольшого поселения (зимовья) русских торговцев был основан острог. В 1607 году здесь построен город Мангазея, просуществовавший до 1672 года. Численность населения в нем достигала 1000 человек. Город состоял из укрепления (острога), внутри которого располагались храмы, дом наместника, склады, и посада, где жили ремесленники и торговцы.

С 1968 по 1972 год были проведены частичные раскопки Мангазеи. Получено значительное количество артефактов, в числе которых более 300 корабельных деталей. Наиболее эффектные из них были переданы в музей Арктики и Антарктики, другие закопаны на месте работ. Исследования сохранившейся части памятника, в первую очередь, допол-

нят коллекцию материалов для реконструкции коча. Почти тридцать лет исследования на территории Мангазеи не проводились; этот уникальный памятник в настоящее время также находится под угрозой разрушения из-за действия природных факторов.

По результатам раскопок можно сформировать выставки, посвященные 400-летию юбилею города, материалов из которого нет ни в одном музее Сибири. Раскопки позволят подготовить место, на котором стоял город Мангазея, к проведению юбилейных мероприятий (конференций, съемок фильмов). В перспективе именно Мангазея станет конечным пунктом путешествия на реконструированном коче.

#### *Проведение подводных исследований.*

Многие годы Надымский городок и город Мангазея разрушаются водами рек, на берегах которых они расположены. На дне находится часть артефактов и могут быть остатки судов. Перспективен поиск остатков судов в местах частых кораблекрушений у южного побережья Обской губы. Существует большая вероятность того, что остатки судов в этом месте достаточно хорошо сохранились, так как грунт на дне залива скован мерзлотой.

#### *Археологические исследования Верхотурских и Берёзовских верфей.*

Город Верхотурье был важнейшим опорным пунктом на пути из Европейской России в Азию. Одновременно с городом строились верфи для постройки кочей — плотбища. Верхотурье было одним из крупнейших центров морского судостроения. Только для казенных нужд там изготавливалось ежегодно по 8-10 кочей, а учитывая частные заказы — до 15.

На пути между Верхотурьем и Мангазеей последним пунктом с корабельными верфями был Берёзов. Здесь можно было отремонтировать вышедшие из строя корабли, а в случае необходимости, построить новые. Для таких работ в складах Берёзова хранились запасы материалов для судового снаряжения — парусное полотно, веревки, железные скобы и др.

*Реставрационные работы.*

Предметы, получаемые в результате раскопок, имеют различную степень сохранности. Некоторые из них нуждаются в реставрации на месте извлечения из культурного слоя. Все материалы, независимо от степени сохранности, должны пройти реставрационную обработку в мастерской для обеспечения их дальнейшего хранения, экспонирования или другого использования.

*Историко-архитектурные исследования.*

Они крайне необходимы при проведении археологических работ в Надымском городке для реконструкции домов и различных сооружений. Степень сохранности конструкций и материалов предоставляет единственную на сегодняшний день возможность восстановить практически в полном объеме неизвестные традиции домостроения коренных народов Севера в XV-XVII веках.

*Инженерные исследования по реконструкции коча.*

Должны проводиться в процессе всех видов научно-исследовательских работ. В археологических раскопках для идентификации судовых деталей и в подводных исследованиях по поиску останков затонувших кораблей необходимо участие специалистов по деревянному судостроению. На этом этапе проводится изучение текстовых описаний кочей, их рисунков и графических изображений, найденных в результате историко-архивных исследований.

*ТРЕТИЙ ЭТАП. Проведение исторического эксперимента по строительству коча и походу на нем в Мангазею.*

Данный исторический эксперимент может стать одной из значительных для России и для мирового сообщества научных акций начала нового XXI столетия. Фактически роль коча для эпохи Великих географических открытий остается малоизвестной и жителям России, и европейцам. Вместе с тем впервые в истории цивилизации с помощью коча человек проник в высокие широты и не только смог открыть для себя незнакомый и чрезвычайно суровый мир, но и начал обживать его. Походы на коче сродни походам викингов к

берегам Гренландии и Америки, походам древних людей на папирусных лодках и бальсовых плотах через неизвестные океанские просторы.

Подобный исторический эксперимент явится достойной памятью русским землепроходцам, позволит еще раз напомнить о наших национальных достижениях, о высоком уровне материальной культуры наших предков, о совершенных ими подвигах во имя открытия мира. В рамках этапа намечено проведение следующих работ.

*Строительство и снаряжение коча.*

По чертежам, составленным в результате проведения археологических исследований, инженерных проработок, предполагается построить коч и проверить его ходовые качества испытаниями на воде. Снаряжение должно включать традиционные элементы — две маленькие лодки, построенные также по результатам исторических изысканий, собачьи упряжки, нарты. Судно необходимо укомплектовать и современным оборудованием для обеспечения проведения путешествия. Отдельной специальной задачей данного этапа является набор команды экспедиции.

Необходимо определить место строительства судна (верфь). Возможно наиболее удачным для в современных условиях для реализации этой задачи будет территория Надымского городка.

*Экспедиция на коче.*

Маршрут экспедиции необходимо разработать на основе реальных исторических путей, проходимых в средние века на коче. Во время путешествия предполагается посещение расположенных на маршруте исторических городов, возникновение которых в определенной степени связано с историей этого судна. Авторы проекта хотели бы посвятить данную экспедицию 400-летию юбилею Мангазеи (было бы замечательно, если бы экспедиция состоялась уже в 2001 году). Во время экспедиции предполагается проведение видеосъемок и других акций по популяризации русского коча и историко-культурного и природного наследия Тюменского севера.

#### ЧЕТВЕРТЫЙ ЭТАП. *Завершение раскопок и научная обработка результатов работ.*

На данном этапе предполагается завершение цикла работ, связанных с поиском, реконструкцией и восстановлением коча. Основное внимание предполагается уделить обобщению полученных материалов как в результате исследований, так и в результате исторического эксперимента (походе на кочу). Этап включает следующие подпрограммы.

*Завершение раскопок Надымского городка и проведение раскопок в Мангазее.*

Проведение полевых археологических исследований Надымского городка рассчитано еще минимум на пять лет. План исследования Мангазеи будет разработан после первых проведенных в 2000 году работ. После 2001 года предполагается продолжение археологических раскопок, проведение реставрации и консервации всех полученных при раскопках предметов и материалов, научной обработки (научного описания и классификации материалов раскопок, составления отчетов, подготовки публикаций).

*Музеефикация конструкций Надымского городка.*

Предполагается создание своеобразного археологического и архитектурного музея на основе сохранившихся сооружений городка. При невозможности сохранения памятников на месте возможен перенос отдельных конструкций и сооружений в населенный пункт, где будет обеспечена сохранность и доступность данных ценностей. Возможно, что таким пунктом станет Надым — на базе уникальных исторических находок появляется возможность создания замечательного музея в этом городе и внесение в жизнь нового промышленного Надыма очень важной исторической и гуманитарной составляющей.

*Создание серии научных и научно-популярных изданий и фильмов.*

В рамках этой подпрограммы будут реализованы цели формирования нового научного знания по проблемам русского коча и освоения Тюменского севера, а также популяризация результатов проведенных по проекту работ.

Запланированы следующие издания:

— «Русские арктические суда XVI-XVII вв.» (типы кочей, конструкции и конструктивные особенности, центры изготовления, история и маршруты плаваний);

— «Путешествие на кочу» (книга о проекте, строительстве коча, его снаряжении и о путешествии в Мангазею);

— «Надымский городок» — работа в трех книгах: «Средневековый северный город» (население, его социальная организация, торговые связи, хозяйственная деятельность); «Материальная культура» (средства передвижения, оружие, посуда, орудия труда, одежда); «Архитектура» (планировочная организация, укрепления, жилые и хозяйственные постройки, и пр.).

— переиздание книги о городе Мангазее — работа в трех частях: «Мангазея. Мангазейский морской ход», «Мангазея. Материальная культура русских полярных мореходов и землепроходцев в XVI-XVII вв.» и «Материалы новых исследований на территории Мангазеи».

Предполагается также создание серии видеофильмов по данной проблематике.

### 3. СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Проект предполагается начать в 2000 году проведением общероссийской конференции, которая обсудит поставленные задачи, оценит уже проделанную работу и скоординированными усилиями различных специалистов уточнит дальнейшую программу реализации проекта. Местом проведения конференции намечен город Надым.

После подобной представительной встречи специалистов, занимающихся данной проблематикой, уже в полевой сезон 2000 года возможно проведение целенаправленных работ в Надымском городке и в Мангазее по обнаружению останков коча. Проведенные работы создадут предпосылки для установления примерных сроков реконструкции судна.

Предполагается, что подготовительные и научно-исследовательские работы займут три года. Сроки определяются

рядом причин, в числе которых сезонность археологических исследований. Инженерные исследования по реконструкции судна должны проводиться по мере накопления материала в результате археологических и архивных изысканий.

Минимум два года потребуется на строительство коча и проведение экспедиции на нем. Параллельно будет проводиться завершение научно-исследовательских работ и научная обработка материалов.

Предварительные расчеты показывают, что весь намеченный цикл может быть завершен в течение семи лет.

Для реализации проекта представляется необходимым привлечение следующих специалистов:

- археологов, в том числе специалистов по археологии средневековья Западной Сибири,
- топогеодезистов,
- палеоботаника — специалиста по дендрохронологии для северных регионов,
- остеолога — специалиста по северной фауне,
- архитектора — специалиста по деревянному зодчеству,
- аквалангистов (для проведения подводных археологических исследований),
- реставраторов по археологическим органическим и неорганическим материалам (дерево, кость, ткани, керамика, металл),
- квалифицированных рабочих (для проведения археологических раскопок),
- художника-графика,
- фотографа,
- оператора видеосъемок,
- режиссера — специалиста по документальному кино,
- историка — специалиста по русской скорописи XVI-XVII веков и истории Сибири,
- историка — специалиста по европейской географической науке XVI-XVII веков,
- инженера-судостроителя — специалиста по деревянному судостроению,
- плотника — специалиста по деревянному судостроению,

- специалистов по парусному судовождению,
- лоцмана — специалиста по акватории бассейна реки Обь и Обской губы.

Проект, несомненно, может иметь дальнейшее продолжение. Результаты инженерных исследований по реконструкции коча могут быть использованы яхт-клубами для воссоздания разных типов кочей и их участия в международных фестивалях старинных парусников.

Результаты исследований по проекту станут подготовительным материалом для реализации других целей и задач, в том числе музейных. Результатом инженерных исследований должна стать реконструкция коча. Этот корабль будет не только музейным экспонатом, но и опытным образцом, по которому возможно строительство подобных судов, как для музеев, так и для разработки культурно-познавательных туристических программ. Научные находки и реконструированные корабли помогут существенно дополнить музейные комплексы или отдельные экспозиции по истории и освоению Тюменского севера. Возможна также разработка оригинальных маршрутов туристских путешествий: «Мангазейский морской ход», «Дорогами первопроходцев Сибири и основателей сибирских городов».

В качестве последующих научно-исследовательских программ можно предложить изучение речных и сухопутных путей (волоков) на Европейском Севере и в Сибири, а также городков и острогов, расположенных на этих путях. Проведение историко-архивных исследований в рамках проекта позволит накопить данные для реконструкции русских средневековых судов и конкретных маршрутов их плавания по рекам Западной Сибири. Историко-архитектурные исследования станут основой для реконструкции средневековых сибирских городков на территориях, где не сохранились исторические постройки и инвентарь.

Результаты, полученные в ходе реализации проекта, могут найти конкретное применение на территории Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов для реконструкции исторических северных городков.

Сведения, полученные при проведении историко-архитектурных исследований, можно использовать для реконструкции остяцкого Самарова городка, предусмотренного в проекте создания музейного комплекса Ханты-Мансийска. Историко-архитектурные исследования Надымского городка, одновременного Самарову, позволят не только воссоздать архитектурные объемы, но и интерьеры, утварь, предметы быта и традиционного хозяйства. Для наиболее точной реконструкции необходимо проведение более подробного археологического исследования самого Самарова городка.

Материалы историко-архивных исследований станут еще одним источником для создания музея-заповедника «Берёзово». Роль этого русского города в функционировании Мангазейского пути известна. Он был базой для торговых и промышленных судов, где на верфях их ремонтировали и оснащали. В городе были размещены склады с запасами судостроительных материалов. Для того, чтобы разработать «мангазейский» период жизни города, нужно будет провести дополнительные археологические изыскания по поиску корабельных верфей и складов.

Результаты историко-архивных и инженерно-судостроительных исследований могут быть использованы при формировании экспозиции и организации работы музея реки Оби, проектируемого в Нефтеюганске. Известно, что в XVI-XVII веках функционировал юго-восточный вариант «мангазейского морского хода» — через Самарово по Оби до Сургута, затем по реке Вах и ее правым притокам в бассейн реки Таз и далее в Мангазею. На базе музея реки Оби можно разработать не только интересную историческую экспозицию, но и специальный речной туристский маршрут на историческом судне.

## SUMMARY

The theme of this book is connected with one of the poorly examined question of the Great Discoveries Epoch. The project that is presented is unique in its theme and possible scientific and practical conclusions not only for the northern territories of Western Siberia but for the revival of the development of Russian cultural heritage in general.

Koch — a ship, created by the Russian Pomors, who lived ashore the White Sea. Its constructional features provided its unique abilities to cover large distances through arctic and subarctic waters of Eurasia, to sail in hard ice conditions. The streamlined hull of the Koch provided the effect of squeezing it to surface out of the compressed ice, and the special form of its bottom and side keels let people carry the ship by «volok». There were several types of Koch but none of them is preserved till now.

Alongside with all this, Russian koch is one of the symbols of mastering of our planet by mankind and links between different nations. This event should be included into the sphere of the World scientific knowledge and find appropriate place among glorious scientific experiments with already known symbols of our civilisation as raft «Kon-Tiki» and papyrus boat «Ra».

That is why this publication has two clear aims.

First — more practical aim — is the preparation of the program of searching and reconstruction of Russian koch. The northern part of the Ob river is the only place, that it is known for sure to host the remnants of only Russian (the Pomor) types of ships. It is supposed, that based on generalisation of the results of recent years field studies in the northern regions, analysis of fulfilled projects on reconstruction of historical ships, other research

and historical experiments in the Arctic, the detailed program of looking for the Koch will be marked, the themes of field expeditions determined, as well as work program for reconstruction of the ship and conducting of historical sail, compared, for example, with world-wide known voyages of Tour Heyerdal.

Second — more general aim — suppose composing of the special strategy for preserving of the historical and cultural heritage of Western Siberia northern regions. Russian koch is a kind of symbol of communication between Russians and the native peoples of the North, the sails of Koch laid the base for future settlement of the Russian native population. Virtually, Koch is one of the factors of cultural unity of different northern nations, the cultural symbol of mastering of the northern circumpolar basin.

The North of the Ob River nowadays is covered with young towns. The necessity of understanding their own heritage, historical roots in this area is being formed with the young intelligent population.

This project should also give an answer to the question about directions in modern policy for preserving and use of cultural and natural heritage of this interesting region. The North of the Ob River was the centre of Siberian and Arctic Ocean mastering 400 years ago. Right now, when the problem of revival of the Northern Sea Way is being stated, young northern towns of this region may become that very economic and intellectual centre, that will lead the work of this revival.

Russian koch is not only the symbol of the initial mastering of this territory, but it becomes the means to pay more fixed peoples attention to national culture, history, and everexisting cultural values. Implementation of the proposed project can become one of the most important events of cultural and scientific life of the northern Ob. If the planned work on searching and reconstruction of Koch is finished successfully, it becomes one of the bright events in Russian cultural policy, one of the achievements with worldwide reflect.

The project is one among few others in the practice of study of the cultural and natural heritage of the country. It proposes not only field work for researching of archaeological monuments,

but reconstruction of the unique phenomenon of material culture, created in Russia, as well as conducting historical experiment. Besides the covering of this problem, the aim of this book is also to attempt to present the program of the realisation of the project for discussion among public and the specialists. Clarification of the tasks, formulated in the project, detailed programs of work for separate stages, wide discussion on the gained results will help to get more accuracy and co-ordination in actions, and also effectiveness in aiming the stated tasks.

Aim of the project is to conduct the public important scientific and cultural events, connected with the reconstruction of Russian koch as a unique type of ship that played a great role during the Great Discoveries Epoch. These events are to be connected with the anniversary (400 years since foundation) of old Russian town Mangazea, they can be of great importance in covering of historical events when developing the regions of Siberia and North by pioneers, in understanding the history of contacts between pioneers and native population of this region.

Within this aim the three main scientific-research and technical problems are supposed to be solved.

The first — to conduct complex scientific research (archaeological, historical, technical) of reconstruction of the events of the epoch of developing of Siberia and the Arctic by pioneers and sailors in XVI-XVII centuries. Within the frames of this task there is an opportunity to revive lost values and achievements of that epoch, in particular, receiving of necessary materials and artefacts for reconstruction of Russian koch.

The second — can be defined as scientific reconstruction of unique ship, rebuilding it as an outstanding monument of science and technics, as one of the outstanding elements of Russian cultural heritage.

The third — is organisation of special historical experiment — expedition along historical routs by the revived ship. This action has to become the symbol of returning of Russian koch to the treasury of world culture and important cultural event of international importance, similar to voyages by Tour Heyerdal.

Realisation of the state problems suppose active popularisation of the achieved results. Within the work it is necessary to publish a series of scientific articles, scientific and scientific-popular books on the topic of the native peoples of the Tumen North history and culture, history of the development of this territory by Russians, production of film or film series, based on results of fulfilled works, about the voyage by the reconstructed ship.

It is important to stress, that the Tumen North undergoes huge lack of local lore literature, scientific publications on the history of the territory. Publication of such books can play a special role for the population of younger northern towns in feeling of their «historical role» when living this very territory, becoming aware of own deep roots.

Specialists from different regions that for many years conduct active research work in the Russian North, took part in work on this publication. Ph.D., P.V.Boyarski, the head of Integrated Marine Arctic Expedition, prepared materials for the first part; director of the Centre for Historical and Cultural Heritage Nefteyugansk district of Khanti-Mansiisk autonomous region G.P.Vizgalov prepared materials for the first part; archaeologist L.V.Ivasko prepared materials for the first part; archaeologist O.V.Kardash prepared materials for the first and second part, he is the author of the project general idea; archaeologist V.V.Sumin prepared materials for the first part; Ph.D, P.M.Shulgin prepared materials for the introductory and second part, he and P.V.Boyarski did scientific editorial work. We still do not have the exact picture of koch that is why illustrations that provide a view of koch and its supposed reconstruction made by different authors are used in this book.

### Информация для контактов

Муниципальное учреждение  
«Центр историко-культурного наследия».  
626430, Ханты-Мансийский автономный округ,  
город Нефтеюганск, ул. Нефтяников, промзона, вахта 80,  
Администрация Нефтеюганского района,  
тел./факс (346 12) 381 36.

Российский научно-исследовательский институт  
культурного и природного наследия  
имени Д.С. Лихачева.  
129366, Москва, ул. Космонавтов, 2,  
тел.: (095) 286-13-19,  
факс: (095) 286-13-24,  
e-mail: heritage@mtu-net.ru

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	5
ПРЕДИСЛОВИЕ .....	8
КОЧ — РУССКОЕ ПОЛЯРНОЕ СУДНО .....	9
1. Коч и его конструктивные особенности .....	9
2. Плавание на коче .....	13
3. Центры постройки кочей и маршруты их плавания .....	17
4. Историческая судьба коча .....	19
5. Русский город Мангазея .....	20
6. Надымский городок .....	26
7. Европейские источники о Мангазее и Обдории .....	33
8. Морская культура поморов и освоение русскими Северного морского пути .....	39
9. Проблема реконструкции коча .....	43
10. Исторический эксперимент в современных историко- географических исследованиях (опыт МАКЭ) .....	47
Литература .....	52
ПРОГРАММА РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ВОССТАНОВЛЕНИЯ РУССКОГО КОЧА .....	55
1. Цели и задачи проекта .....	55
2. Этапы осуществления проекта .....	56
3. Сроки реализации проекта .....	63
SUMMARY .....	67

## CONTENTS

INTRODUCTION .....	5
PREFACE .....	8
KOCH — RUSSIAN POLAR SHIP .....	9
1. Koch and its construction features .....	9
2. Sailing by koch .....	13
3. Centres of koch construction and routs of its sail .....	17
4. Historical destiny of the koch .....	19
5. The Russian town Mangazea .....	20
6. Nadymsky gorodok — a town of the Obdor County .....	26
7. European sources on Mangazea and Obdoria .....	33
8. Marine culture of the Pomors and developing of the Northern Sea Way by Russians .....	39
9. Problems of koch reconstruction .....	43
10. Historical experiment in modern historical geographical research (The MAKE experience) .....	47
Literature .....	52
THE PROGRAM OF REALIZATION OF THE PROJECT OF THE RUSSIAN KOCH RECONSTRUCTION .....	55
1. Aims and purposes of the project .....	55
2. Steps of project realisation .....	53
3. Data of project realisation .....	63
SUMMARY .....	67

Научно-популярное издание

**Коч — русское полярное судно:  
проблемы исследования и реконструкции**

Ответственные редакторы:  
*Петр Владимирович Боярский,*  
*Павел Матвеевич Шульгин*

Утверждено к печати редакционно-издательским советом  
Российского научно-исследовательского института  
культурного и природного наследия имени Д.С. Лихачева

Лицензия ЛР № 020730 от 3 марта 1998 г.

Редактор: *Ю.С. Макаревич*  
Компьютерная верстка и дизайн:  
*Д.С. Захарьин и Н.П. Лакутина*

Подписано в печать 06.04.2000

Формат 60x84 1/16. Гарнитура академическая.  
Бумага офсетная. Печать офсетная.  
Усл. печ. л. 4,6. Тираж 350 экз.  
Заказ № 154 . Цена договорная.

Российский научно-исследовательский институт  
культурного и природного наследия имени Д.С.Лихачёва  
129366, Москва, ул. Космонавтов, 2

Отпечатано в ИПП «Гриф и К»  
Тула, ул. Свободы, 38

ПЛР № 060231 от 20.10.97

