

## СЕКЦИЯ «ВОДНО-ВОЛОКОВЫЕ ПУТИ»

### МАНГАЗЕЙСКИЙ МОРСКОЙ ХОД ЧЕРЕЗ ЯМАЛ: 400 ЛЕТ СПУСТЯ

Алабян А. М.

Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова

Мангазейский морской ход является самым северным и самым протяженным водным путем Русского Севера, использовавшимся в эпоху гребного и парусного флота для регулярного плавания по заранее запланированному маршруту с вполне определенной целью. Его можно считать предтечей нынешнего Севморпути. Считается, что он сложился в конце XVI – начале XVII вв. и наиболее интенсивно использовался в Смутное время и первые годы правления царя Михаила Фёдоровича [2; 3; 6]. Маршрут пролегал от Архангельска до «златокипящей Мангазеи» - первого русского города за полярным кругом, расположенном на правом берегу реки Таз, примерно в 200 км от ее впадения в Тазовскую губу Карского моря.

За недолгое, но бурное время своего существования Мангазея была центром сбора ясака, пушного промысла и торговли пушниной, обладала развитой хозяйственно-промышленной и административной инфраструктурой. В Центральную Россию вывозились сотни тысяч шкурок пушного зверя (основной источник государственных валютных поступлений), в основном соборей, а также мамонтовая кость; в Мангазею завозили промышленные и продовольственные товары: соль, порох, свинец, сети, хлеб, крупы, ткани, металлическую и стеклянную посуду. Успешное путешествие в Мангазею с купеческим караваном из Архангельска и Холмогор сулило его участникам баснословную выгоду, перспективы получения которой перевешивали трудности и опасности пути.

Морской ход интересовал не только поморов и вологодских купцов, но и иностранных торговцев, в основном англичан и голландцев, наиболее искусных мореходов того времени, готовых отправиться в плавание по неизведанным северным морям. Именно нежелание бесконтрольно пускать в Сибирь «немцев» обусловило появление в 1616 г. царского запрета на плавание морским «воровским» ходом.

Плавание от устья Северной Двины по Белому, Баренцеву и Карскому морю на поморских парусно-гребных судах – кочах - требовало не только недюжинной отваги, физической силы и выносливости, но и знаний навигации и местных особенностей плавания, умения принимать единственно верные решения, рассчитывать время и выбирать маршрут исходя из погодных, гидрологических и ледовых условий.

Основная часть маршрута проходила в прибрежной полосе морей, однако в некоторых случаях либо ввиду неблагоприятной ледовой обстановки или штормов, либо стремясь сократить путь, мореходы могли использовать два волока: «мокрый» через полуостров Канин по рекам Чижя и Чеша, и «сухой» через полуостров Ямал по рекам Мордыяха (Муртыяха, Морды-Яха), Сеяха-Мутная, озёрам группы Нейто (Неято) и Ямбуто и далее по реке Сеяха-Зелёная. Само название рек Сеяха (также Сёяха и Се-Яха), переводимое с ненецкого как «проходная река» говорит о том, что по рекам еще до поморов Ямал пересекали представители местных народов.

Четыреста лет назад на сухом волоке между озерами Нейто 1-е и Ямбуто по приказу царя Михаила Фёдоровича была устроена застава, призванная обеспечить реализацию указа о запрете Мангазейского морского хода, которым пользовались не только, и скорее всего не столько иностранцы, сколько отечественные предприниматели «с низкой социальной ответственностью». Миновать заставу можно было лишь обогнув Ямал морем с севера и пройдя проливом Малыгина с его тяжелейшими ледовыми условиями, что было возможно только наиболее подготовленным экспедициям, да и не во все годы (при этом необходимо иметь в виду, что в то время в Европе наблюдалось похолодание, известное как Малый ледниковый период).

Сейчас сложно утверждать, что именно запрет морского хода послужил главной причиной угасания экономики Мангазейского края и исчезновению города, однако он, безусловно, тому способствовал.

Интересен факт, что прямо на трассе «воровского хода» при слиянии рек Сеяха-Мутная и Мордыяха через 350 лет после царского запрета было открыто и в настоящее время разрабатывается Бованенковское газоконденсатное месторождение – один из важнейших источников валютной выручки современной России. Потенциальным надежным источником водоснабжения месторождения является система озер Нейто, которая состоит из соединенных между собой трех крупных озер – Нейто 1-ое, Нейто-Ерто и Нейто-Малто. Озеро Ямбуто отделено от озера Нейто 1-ое перешейком шириной 300-350 м («сухой волок»). Из озер Нейто в западном направлении вытекает река Сеяха-Мутная, а из озера Ямбуто - река Сеяхе-Зеленая, в устье которой в настоящее время находится один из крупнейших на Ямале и динамично развивающийся ненецкий поселок Сеяха.

Первые научные сведения об озерах Нейто и Ямбуто были опубликованы в 1913 г. Б. М. Житковым – зоогеографом, профессором Московского университета и Петровской сельхозакадемии, руководителем комплексной экспедиции, которая под эгидой Русского географического общества в 1908 г. провела широкомасштабные исследования полуострова Ямал [4].

В сентябре 2007 г., участвуя в выполнении задания Департамента природопользования ЯНАО по инвентаризации водных объектов Ямала, автору посчастливилось побывать в наиболее труднодоступной части «воровского хода» - в центре полуострова Ямал. Помимо автора в группу входили опытный полярник, мастер на все руки А. В. Дунюшин и химик-фотограф-повар Л. Ю. Мач, безвременно ушедший четыре года назад. Задачей группы было обследование озёр группы Нейто и Ямбуто, верховьев рек Сеяха-Мутная и Сеяха-Зелёная, а также некоторых малых водных объектов на прилегающей территории.

Группа была заброшена в район работ вертолетом и экипирована для автономной работы в течение двух недель. Для перемещения по озерам и рекам использовалась надувная лодка Фаворит-470 с подвесным мотором Ямаха-15. Общий вес лодки, груза и экипажа составлял порядка одной тонны. Во время работ стояла благоприятная умеренно теплая для данного времени года погода: температура воздуха ночью от минус 2 до 5°C, днем 0 - 9°C. Ветер преобладал южный и восточный до 5-7 м/с, в отдельные дни – до 15-20 м/с. Осадки в виде дождя и мокрого снега были незначительны. Уровень воды в реках и озерах был стабилен и близок к минимальному летне-осеннему. По морфологическим признакам и характеру прибрежной тундровой растительности можно было заключить, что максимальные уровни воды превосходят меженные не более чем на 0,7-1,0 м. Результаты работ и детальное описание водных объектов можно найти в [1; 5].

Современное состояние глубин водоемов в некоторых местах, которые необходимо было пересекать кочам грузоподъемностью 6-10 т [8], вызывает вопросы относительно возможности выполнения такого плавания в настоящее время. Так, глубина бара при истоке реки Сеяха-Мутная оз озера Нейто-Малто на превышала 0,3 м, а при истоке реки Сеяха-Зелёная из озера Ямбуто – всего 0,1 м. При этом сама Сеяха-Зеленая на протяжении 5 км верхнего течения до впадения реки Палутаутосё имела на перекатах глубину 0,05-0,1 м. Прибрежные акватории озер Нейто в местах их соединения между собой на протяжении 0,5-0,8 км также имели глубину не более 0,3 - 0,5 м, при этом перемещению лодки под мотором препятствовали ориентированные вдоль берега песчаные гряды, имеющих высоту 0,1-0,3 м. Грузеную лодку приходилось разгружать и перемещать груз в несколько заходов на маленькой надувной лодке, буксируемой пешим порядком, что также осложнялось вышеупомянутыми грядами и вязким характером грунта.

Территория сухого волока между озерами Нейто 1-е и Ямбуто в настоящее время сильно замусорена, памятные знаки разрушены. Ширина перешейка составляет 350-390 м, высота берегового уступа над уровнем озера Нейто 1-е составляет 7-8 м, над уровнем озера Ямбуто – 8-9 м. На момент обследования уровень воды в Нейто 1-ом был на 60 см выше, чем в Ямбуто. Во время проведения обследования волок активно использовался жителями поселка Сеяха для доставки плавсредств и грузов на факторию, находящуюся на северо-западном берегу озера Нейто 1-е у устья речки Танюйяха. Наша группа преодолела волок, не сдувая и не разукomплектовывая моторную лодку, использовав бочки из-под бензина в качестве катков для ее перемещения.

Подводя итоги экспедиции сентября 2007 г. с точки зрения возможности использования ее результатов и опыта при планировании туристическо-рекреационной деятельности,

можно заключить, что подготовка к прохождению ямальской части Мангазейского хода на репликах поморских кочей должна выполняться весьма серьезно.

### **Литература**

1. Алабян А. М. Оценка водных ресурсов системы озер Нейто и Ямбуто (Центральный Ямал) / А. М. Алабян, А. В. Дунюшин, А. А. Попрядухин // Перспективы развития инженерных изысканий в строительстве в Российской Федерации: материалы Третьей Общероссийской конференции изыскательских организаций 20-21 декабря 2007 года / редакторы: О. П. Павлова [и др.]. – Москва: ОАО ПНИИИС, 2008. – С. 148–152.
2. Белов М. И. Мангазея / М. И. Белов. — Ленинград: Гидрометеиздат, 1969. — 128 с.
3. Белов М. И. Мангазея: Мангазейский морской ход / М. И. Белов, О. В. Овсянников, В. Ф. Старков. — Ленинград: Гидрометеиздат, 1980. — 164 с.
4. Гидрологические особенности крупнейших озер полуострова Ямал / К. К. Эдельштейн, А. М. Алабян, С. Л. Горин, А. А. Попрядухин // Труды Карельского научного центра РАН. — 2017. — № 10. — С. 3–16.
5. Житков Б. М. Полуостров Ямал / Б. М. Житков. – Санкт-Петербург: Типография М. М. Стасюлевича, 1913. – 397 с.
6. [https://ru.wikipedia.org/wiki/мангазейский\\_морской\\_ход](https://ru.wikipedia.org/wiki/мангазейский_морской_ход) (дата обращения 19.11.2020)

## **ПУТИ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ И ВОЗМОЖНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОНЕЖСКОГО ДЕРЕВЯННОГО СУДНА XVII ВЕКА**

Жаворонкова Д. Ю.  
Вологодский государственный университет

«Массивное потемневшее днище, несколько шпангоутов да пара бревен. В таком виде старинное судно вернулось домой – в Вытегру. Около трех столетий оно пролежало на дне Онежского озера, а после сильного шторма в конце лета 2018 г. было выброшено на отмель. Остов заметили местные жители и сообщили о находке. Силами МЧС по Вологодской области, останки судна отбуксировали в Вытегру на один из причалов, чтобы их исследовать, законсервировать и попытаться восстановить. Судно представляет большой интерес для ученых, здесь хорошо видна вся технология судостроения допетровской эпохи. Вытегорские краеведы уверены, деревянное судно, построено именно в Вытегре, в XVII - XIX вв. здесь был крупнейший судостроительный центр, в хороший год местные корабли строили до сотни различных судов. Поэтому и на городском гербе изображен корабль» [3].

В настоящее время остов уникальной находки хранится в городе Вытегре. Дендрохронологическими датировками [10] судна, начиная с декабря 2018 г., занимаются Юрий Жаворонков, и Дарина Жаворонкова, представители Вологодского отделения «Русского географического общества» [4].

В настоящее время (на сентябрь 2020 г.) проведенными дендрохронологическими исследованиями установлено:

1. Большинство образцов древесины основных деревянных конструкций судна относится к древесине деревьев вида Сосна обыкновенная.
2. Образцы древесины, которыми «сшивали» части корабля - «вицей» (молодые ветви деревьев) изготовлены из деревьев вида Ель европейская.
3. Большая часть отобранных образцов древесины относится к периоду заготовки – 1649 г., древесина плоского днища заготавливалась в 1646 г., незначительная часть образцов была заготовлена в 1630-е гг.
4. Можно утверждать, что древесина корабля местного происхождения, т.е. район строительства – побережье Онежского озера.
5. Дата постройки судна – 1650 г. В период с 1650 по 1660 гг. судно несколько раз ремонтировалось (производилась замена шпангоутов).

Календарные даты постройки исследуемого деревянного корабля, позволяют выделить временной промежуток, когда данное плоскодонное судно (корабль) использовалось на