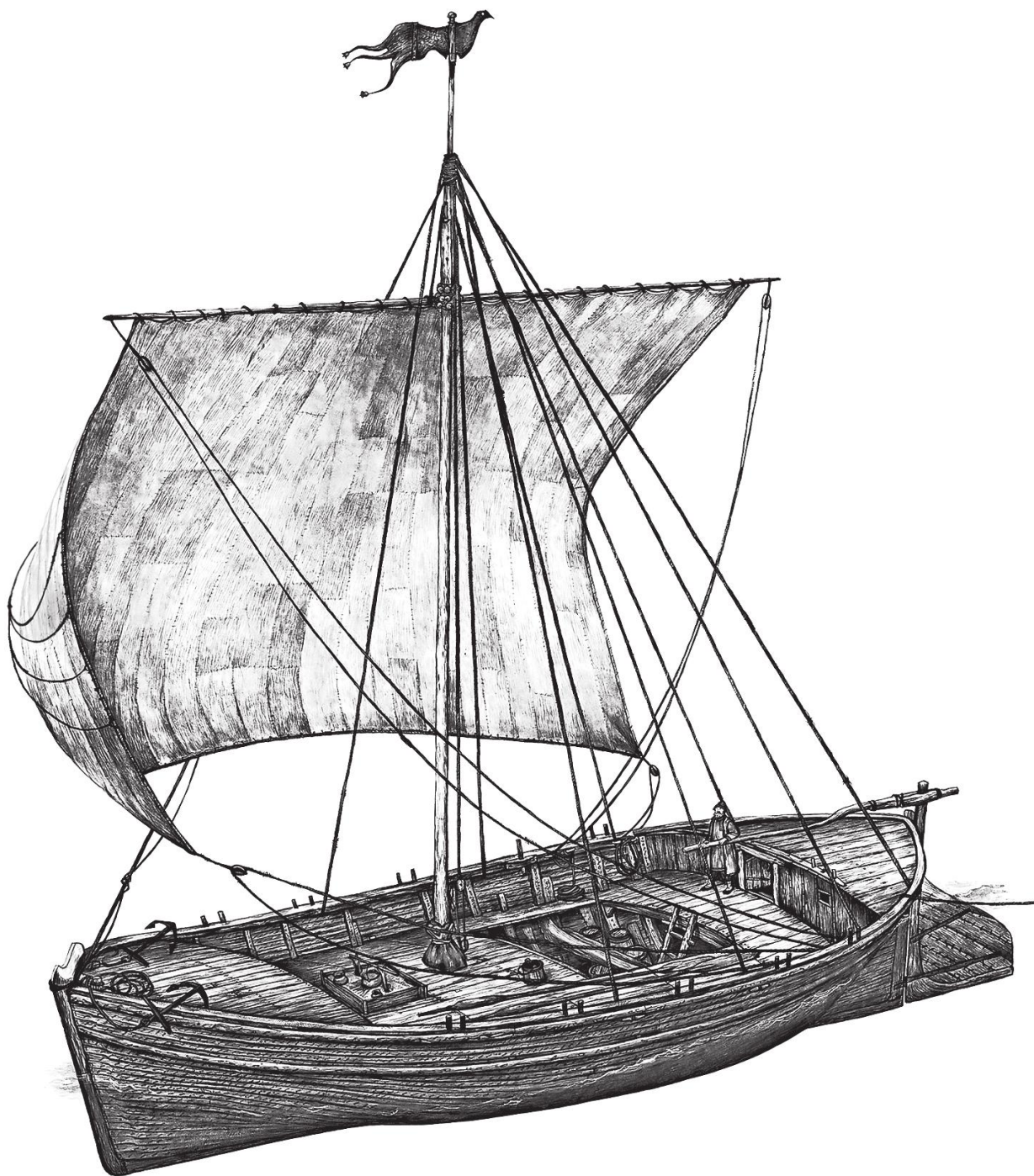


Е. В. Вершинин

## Коч и русское освоение Северо-Западной Сибири

Коч, начиная с этимологии самого слова, — одно из самых загадочных судов допетровской эпохи. Это судно использовалось для морского прибрежного плавания в северных морях с заходом в реки. Ареал маршрутов плаваний на кочах для XVII в. весьма широк: Белое, Баренцево и Карское моря, в Сибири — Иртыш, Обь, Обская губа, Енисей, побережье и реки севера Якутии, Охотское море. Письменные источники XVII в. однозначно свидетельствуют, что коч — это одномачтовое судно с одним прямым парусом, на котором в добавление к парусу могли ставиться весла.

М. И. Белов, первый серьезный исследователь коча, указывал на две конструктивные особенности этого судна. Первая отмеченная им особенность привела ученого к убеждению, что ему удалось установить этимологию самого названия судна. В Архангельском областном архиве М. И. Белову удалось обнаружить документ — челобитную холмогорского промышленника Пантелея Орлова, ходившего в конце XVII в. для промыслов на Новую Землю. Орлов жаловался, что во время зимовки на Новой Земле на его становище напала соседняя артель промышленников, которая явившись ночью, «изрубил коцу, то ж — шубу льдяну», вследствие чего Пантелей и его товарищи опасались на обратном пути потерять судно<sup>61</sup>. На основании этого документа М. И. Белов сделал вывод: «Следовательно, название поморского корабля — коча — генетически связано с его важнейшим конструктивным приспособлением — «шубой льдяной», то есть второй ледовой обшивкой, расположенной в районе ватерлинии»<sup>62</sup>. Авторитет М. И. Белова был таков, что долгое время те немногие исследователи, кто занимался данной темой, безоговорочно принимали это положение<sup>63</sup>. Однако, если само содержание документа невозможно оспорить, то его интерпретация М. И. Беловым вызывает сомнения. Ученый уверенно заявил (без ссылок на работы лингвистов), что слово «коч» произошло от слова «коца», «которое закрепилось в Новгородской земле за любой ледовой защитой, в том числе саней, лыж и судов»<sup>64</sup>. Указав на отсутствие ссылки, попутно заметим, что совсем непонятно, зачем



*Коч XVII века. Реконструкция НПО «Северная археология».*

нужна какая-то ледовая защита для саней и лыж, предназначенных для передвижения по снегу.

Лишь недавно О. В. Овсянников подверг сомнениям выводы М. И. Белова по поводу «коцы». Он правильно подметил, что во всех других документах о кочах никакой «коцы — шубы ледяной» не упоминается. Таким образом, это известие уникально, а другими словами — окказионально (связано только с конкретным случаем). Критик М. И. Белова, отвергнув положение о второй бортовой

обшивке, сам пошел по ложному пути. Вот что пишет О. В. Овсянников: «По всей вероятности, судно, имея повреждения, добралось до берега благодаря тому, что обледенело, а когда своеобразный ледяной «пластырь» растаял, то выйти в море, конечно, уже было невозможно»<sup>65</sup>. Охарактеризовав идею М. И. Белова о «шубе ледяной» — второй бортовой обшивке — как недоразумение, О. В. Овсянников тут же создал другое недоразумение. Очевидно, что ученый взял сведения об истории с Пантелеем Орловым только из их совместной с М. И. Беловым книги «Мангазея» (1980). А в ней последний почему-то умолчал об обстоятельствах разрушения пресловутой коцы. О. В. Овсянников же проигнорировал книгу М. И. Белова «Подвиг Семена Дежнева» (1973), где челобитная Орлова изложена более подробно. Так что наличие на коче «ледяного пластыря» — тоже недоразумение.

Я предлагаю свою интерпретацию челобитной Пантелея Орлова, исходя при этом из того, что нашим предкам не было чуждо образное выражение мыслей. Обратимся к словарю В. И. Даля, в котором сказано: «кочь и коць, старинная верхняя одежда, род плаща, епанчи»<sup>66</sup>. Пантелей со своими товарищами зимовали на Новой Земле, и коч, естественно, был вытащен на берег. Можно уверенно предположить, что он был укрыт (со снятой мачтой) каким-то плотным материалом (полотном), как раз в целях сохранения от обледенения, занесения снегом и т. п.\* Вот эту «накидку» (коцу) и «изрубили» (очевидно, что она обледенела) промышленники-конкуренты. Я согласен с О. В. Овсянниковым, что никакой второй бортовой обшивки на кочах не могло быть. Таким образом, одной особенности конструкции коча, выведенной М. И. Беловым, просто не существовало.

---

\* Скандинавы эпохи викингов, будучи дома, зимой хранили свои корабли в специальных сараях, а в походах на зимовке в северных широтах вытаскивали суда на берег и покрывали шкурами животных (вероятно, оленьими). В книге Н. Витсена «Северная и Восточная Татария» (Амстердам, 1692) есть гравюра «Охота на тюленей зимой», где ясно видны два судна, вытащенные на лед и укрытые материалом таким образом, что палуба судна и покрытие образовывали своего рода палатку.



Охота на тюленей. Рисунок из книги Н. Витсена «Северная и Восточная Тартария». Конец XVII в.

Другой особенностью коча М. И. Белов считал яйцеобразную форму его корпуса, которая позволяла судну при сжатии льдинами «выжиматься» на лед. И далее в тексте М. И. Белова следует неожиданный пассаж: «За эту особенность голландский географ и этнограф Николай Витсен назвал мангазейские кочи «круглыми судами»<sup>67</sup>. Между тем в русских письменных источниках ничего не говорится об округлой форме коча; «яйцеобразность» корпуса коча М. И. Белов как раз и вывел из характеристики Витсена. На чем же основывал свое мнение сам голландский ученый? В 1664–1665 гг. Витсен посетил Москву в составе посольства, однако ни на Белом море, ни тем более в Сибири он не был. Есть все основания считать, что Витсен, создавая свой труд о северных частях России, позаимствовал характеристику коча у известного славянского ученого Юрия Крижанича, который в 1661–1676 гг. находился в ссылке в Тобольске. В 1680 г., уже за пределами России, Крижанич закончил свое сочинение о Сибири на латинском языке. Этот труд вызвал интерес в Европе, и дотошный Витсен не мог не ознакомиться с ним. Именно в сочинении Крижанича кочи названы «круглыми кораблями»<sup>68</sup>, а он имел возможность неоднократно видеть их в Тобольске. Почему же Крижанич назвал кочи «круглыми кораблями»? Мы можем предложить две версии ответа, которые несколько не противоречат друг другу. Если заглянуть в специальные работы по истории европейского судостроения, то можно обнаружить такой факт: со времен античности военные корабли назывались «длинными», а торговые и грузовые — «круглыми»; эта терминологическая традиция прошла через все средневековье<sup>69</sup>. Крижанич, как известно, был человеком весьма образованным, много путешествовал и одно

время учился в Италии.

Второе соображение выводит нас опять на загадочную этимологию слова «коч». Если не считать «коцы» и «кочана», то из древнерусского языка «коч» не этимологизируется. Зато в морях Северной Европы несколько столетий одним из самых распространенных судов был когг. В письменных источниках когг впервые упоминается в середине X в. (Фрисландия). Этимология этого слова довольно прозрачна. При некоторой разнице в произношении оно существовало во фризском (*coske*), голландском (*kog, kogge*), древне- и средне-немецких языках (*kuggon, koske*); означало это слово одно и то же — «кривой, изогнутый». А. Б. Снисаренко делает вывод, что «когг получил свое имя за сходство корпуса с формой выпуклого сосуда»<sup>70</sup>.

Я допускаю, что беломорский «коч» может восходить к северо-европейскому коггу, в пользу чего свидетельствует полная типологическая схожесть судов. Одномачтовый когг с одним парусом был наиболее распространен в Северной Европе в XIII–XV вв.<sup>71</sup> Он являлся основным судном союза немецких городов — Ганзы, которая вела активную торговлю с Новгородом Великим. Основные черты типологической схожести когга и коча заключаются в следующем: и тот, и другой — палубное одномачтовое судно с выпуклыми бортами; оба предназначены как для морских, так и для речных плаваний. Имелись, конечно, и различия. Например, знаменитый бременский когг (его останки нашли в 1962 г. на берегу реки Вессер недалеко от Бремена, датирован примерно 1380 г.) имел размерения: длина 23,5 м, ширина от 6 до 7 м, высота бортов 3,5 м; грузоподъемность судна — около 115 тонн. В дальнейшем тоннаж и размеры коггов увеличивались. Сибирский коч, построенный в Тюмени в 1640-х гг., имел размерения: длина 21,5 м; ширина не указана (она обычно соотносилась с длиной в пропорции 1: 3). Парус мог быть очень большим — до 16 м в высоту, почти квадратный. Грузоподъемность коча тюменской постройки достигала 40 тонн.

Пути и механизмы культурных диффузий в эпоху средневековья порой непроницаемы для взгляда историка и ставят его перед дилеммой: прямое заимствование или простое совпадение? В ряду наших сопоставлений надо отметить интересный факт. В XIII–XIV вв. в Англии строили раундшип («круглое судно»), которое было предназначено для прибрежных и речных плаваний. Именно на раундшипе был впервые применен навесной руль с пером. Как и на коче, выходить в открытое море на этом судне было рискованно<sup>72</sup>. Суда одного типа на северных морях могли порождаться схожестью географических условий и задач мореплавания, но, как кажется в случае с кочем, необходимо пристально изучать факты технического

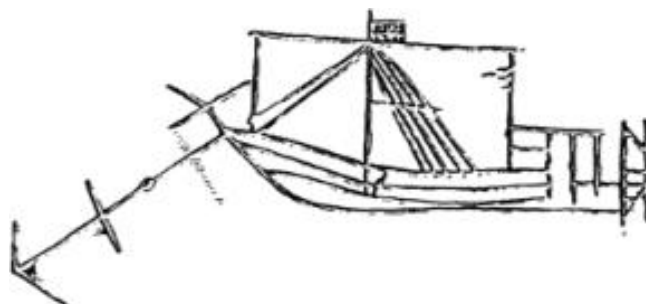
и терминологического заимствований.

Когда коч возник как особый тип судна? К сожалению, даже приблизительного ответа на этот вопрос дать невозможно. М. И. Белов ограничивается соображением, что коч появился в XVI в. в Поморье, «население которого промышляло на Шпицбергене и Новой Земле и было крайне заинтересовано в быстроходном судне»<sup>73</sup>. Ввиду этого представляется интересным задаться более скромным вопросом: когда впервые слово «коч» упоминается в сохранившихся известных источниках? Наши поиски привели к тому же источнику, что и в свое время В.В. Мавродина<sup>74</sup>. Из известных документов это слово впервые звучит в переводе на английский язык русского письма четырех поморов к Энтони Маршу (о чем уже говорилось в гл. I). Напомним, что письмо относится к 1584 г. Но следует обратить внимание на то, что в английском тексте суда названы «сочимаес», то есть «кочмы», а не «кочи». В русских документах кочи впервые появляются в царской грамоте 1597 г. верхотурским воеводам, где речь идет о подготовке похода в земли «Мунгазеи»<sup>75</sup>.

Наши знания о кочах были бы вообще крайне скудными, если бы не Сибирь, в освоении которой выходцы из Поморья сыграли огромную роль. Может показаться странным, что именно с конца XVI в. коч, явно существовавший ранее, буквально врывается на страницы официальных документов, причем документов, связанных с Сибирью. Однако внезапное «появление» коча в языке деловой переписки данного времени вполне объяснимо. Дело в том, что обильное и преемственное делопроизводство в инстанциях местного управления как раз и возникает на рубеже XVI–XVII вв., вместе с введением воеводского управления. Предыдущие формы местного управления XVI в. почти не оставили нам документов, поскольку не предусматривали делопроизводственной «бюрократии». С другой стороны, рыбные и моржовые промыслы жителей побережья далекого Белого моря до поры до времени просто не интересовали московские власти. Судостроение на Белом море было в полном смысле слова делом народным. Иное дело — освоение Сибири, «государевой заочной вотчины», которое правительство сразу после похода Ермака взяло под свой контроль. И здесь официальные власти в лице воевод столкнулись с потоком слабо контролируемой народной колонизации и транспортными средствами, при помощи которых осуществлялась эта колонизация. В переписке сибирских воевод с Москвой замелькало слово «коч».

Ниже в хронологическом порядке представлена история плаваний на кочах в Северо-Западной Сибири. Осенью 1601 г. в Пустозерске вынужден был зазимовать караван промышленных людей, которые шли на четырех кочах из Холмогор в Сибирь. В конце июня

1602 г. кочи отправились дальше — через Ямальский волок в Тазовскую губу и Мангазею. Обстоятельно рассказал об этом плавании его участник, Леонтий Шубин по прозвищу Плехан, распрошенный в 1623 г. тобольскими воеводами <sup>76</sup>. Леонтий Плехан и его товарищи шли на «малых кочах». На каждом судне находилось по 10 человек и 6,5 тонн груза. К сожалению, точные размерения и оснастка этих ко-



*Малый коч. Изображение на доске, найденной при раскопках Мангазеи.*

чей остаются неизвестными; тобольские воеводы не посчитали нужным расспрашивать об этом. Из рассказа Плехана ясно, что малые кочи являлись парусно-гребными судами. Без весел было трудно обходить льды в море и подниматься по рекам против течения. В данном походе промышленникам повезло. От устья Таза до г. Мангазея они «бежали парусным погодьем» всего двое суток, в то время, как «своею силою» надо было идти не менее 10 дней. Тем не менее путь от Пустозерска до Мангазеи занял у них три месяца. Вместе с Леонтием Плеханом в Тобольске вспоминал свои походы промышленный человек Фома Борисов с Пинеги. Караван, участником которого он был, состоял из 16 кочей и 160 промышленников. В 1613 или 1614 г. они вышли из устья реки Кулой и за одну навигацию дошли до Мангазеи через тот же волоковый путь на Ямале.

С основанием Мангазеи строительство казенных кочей в Сибири стало регулярным, хотя частных кочей по Оби и Обской губе ходило, безусловно, больше. Однако заказы частных лиц на строительство судов в официальной документации не зафиксировались. Расходы же на постройку казенных кочей и деловая переписка по этому поводу хоть в какой-то мере отразились в материалах местных воеводских изб и Сибирского приказа.

Для новой смены воевод, отправлявшейся из Москвы в Мангазею в 1603 г., на Верхотурье должны были построить 15 «судов морянок» — очевидно, тех же кочей <sup>77</sup>. Немного озадачивает такое большое количество казенных кочей, предназначенных для мангазейской «посылки». Абсолютно точно известно, что в Мангазею на годовую службу посылались 100 служилых людей из Тобольска и Березова. Даже если учесть, что двум воеводам с их семьями и дворовыми людьми выделялось по кочу, то 15 судов в данном случае все равно являлись непонятной роскошью. Или правительство страховалось

таким образом от возможных крушений, или кочи начала XVII в. строились по образцу «малых кочей», о которых говорилось выше. В грамоте из Москвы в Верхотурье от 27 декабря 1606 г. кратко указывалось сделать под мангазейские хлебные запасы и годовальщиков «кочи или морянки против прошлого 114-го году», но точное их число не названо<sup>78</sup>. В январе 1610 г. воевода в Архангельске получил грамоту из Москвы, в которой предписывалось выслать на Верхотурье «кочевого мастера уставщика». Любопытно, что инициировала эту грамоту челобитная тобольского стрельца Тараса Нефедьева, что можно легко объяснить. «Сухопутным» верхотурским воеводам в целом было мало дела до качества построенных по их распоряжениям кочей. Но служилым людям, переправлявшимся через Обскую губу, мореходные качества судов были далеко не безразличны. Построить крепкий коч могли только опытные корабельные мастера из Поморья. Выполняя распоряжение, двинский воевода отправил в Верхотурье уставщика из пинежан Селивана Мелентьева<sup>79</sup>. В 1610-е годы заказы на казенные кочи, строившиеся на Верхотурье, уменьшились. В 1614 г. воеводе С. С. Годунову указывалось «зделать для мангазейского ходу 10 кочей, а зделав те кочи, велено слать в Тобольск с хлебными запасы вместе, чтоб те кочи к мангазейскому ходу поспели»<sup>80</sup>. В январе 1615 г. березовские воеводы писали в Москву, что в Мангазею годовальщики отправляются на 10 кочах, сделанных на Верхотурье; в самом же Березове кочи не строят. Москва заверила воевод, что нужное количество судов в этом году, как и прежде, будет построено<sup>81</sup>. Однако в следующем, 1616 г., годовальщики ушли на службу только на четырех кочах. Возможно, что о сокращении числа казенных кочей (а соответственно — и расходов) распорядился новый тобольский воевода князь И. С. Куракин (1616–1620 гг.), который вообще проявлял немалый интерес к плаваниям в Мангазею.

Судя по всему, кровавые события Смуты в центре государства не мешали интенсивным плаваниям поморов в Нижнее Приобье. Можно предположить даже обратную ситуацию: ослабление центральной власти создавало больше возможностей для незаконной торговли с сибирскими аборигенами и укрывательства пушнины от таможенных сборов. В 1617 г. 170 промышленных и торговых людей заявили перед мангазейскими воеводами: «Ходят де они... с Пинегы и с Мезени и с Двины морем, которого лета льды пропустят, в Мангазею для промыслов своих лет по двадцати и по тридцати и болши, на Пустоозеро и на Карскую губу на волок», причем в «легких судех»<sup>82</sup>.

В начале XVII в. о пути из устья Печоры в Мангазею через Ямал писали англичане. Английскому торговому агенту Ричарду Финчу,



жившему в России с 1605 г., было известно, что «от Печоры до Мутной реки (в средней части полуострова Ямал — Е. В.) и до Мангазеи плывут семь недель на лодках, называемых кочи (coaches)». Далее Финч описывает волоковый путь в Обскую губу, который совпадает с рассказом Леонтия Плехана. Несколько особняком в отношении названий русских судов, ходивших в Мангазею, стоит известие англичанина Вильяма Персглоу, который зиму 1611/12 года провел в Пустозерске и собирал сведения о Сибири от местных жителей. Он писал: «От Меденского заворота до острова Вайгача два дня пути морем на русской лодье (lodia)... Поднимаясь по реке Таз, русские построили крепость Мангазею, куда приходят все звероловы и приносят с собой меха. Сюда приходят также соймы (soymas) или боты русских и пустозерских жителей со своею мукою и другими товарами». Описывая волок через Ямальский полуостров, Персглоу продолжает избегать слова «коч»: «Когда русские плывут в Мангазею в своих соймах, то они идут... узкой рекой, названной Мутная река... а из нее они тянут свои боты волоком по небольшой косе в реку Зеленую»<sup>83</sup>.

Сообщения Леонтия Плехана, Ричарда Финча и другие источники XVII в. говорят о том, что в Пустозерске на пути в Сибирь останавливались именно кочи. Почему же Персглоу называет соймы и боты? Боты как тип крупного наборного судна русским источникам XVII в. неизвестны (в документах встречаются лишь ботники — небольшие долбленые лодки). Возможно, что современный переводчик текста Персглоу использовал просто кальку с английского boat. Что касается употребления Персглоу слова «сойма», то мне кажется, что дело заключается в конкретном информаторе любопытного англичанина. Соймы как тип новгородско-двинского судна встречаются еще в XIV в. Есть даже мнение, что соймы существовали с XI в. и строились сначала на Ладожском озере, а в XII–XIII вв. стали первым типом судна, на котором новгородские колонисты Поморья стали выходить в море<sup>84</sup>. Судя по источникам, соймы были как речными, так и морскими судами; известно, что в 1710 г. из Архангельска на морские промыслы вышло семь сойм. Возможно, что пустозерский информатор Персглоу происходил из того района Поморья, где исторически наиболее употребительным для обозначения морского судна было слово «сойма».

Мангазейский морской ход из Поморья в Обскую губу был за-прещен по инициативе тобольского воеводы князя И. С. Куракина<sup>85</sup>. Промышленники, поддержанные мангазейскими воеводами, пробовали отстоять этот путь, но безуспешно. Проявив упорство, Куракин за три года сумел убедить московское правительство, что старинная поморская дорога в Северо-Западную Сибирь в любой момент мо-

жет оказаться в руках предприимчивых европейцев<sup>86</sup>. Царский указ от 29 ноября 1619 г. запрещал ходить в Мангазею «большим морем» и устанавливал для торговых людей и звероловов только два пути в Сибирь: на Березов «через Камень» и на Тобольск (через Верхотурье)<sup>87</sup>. После этого значение южного (только сибирского) варианта водного пути в Мангазею — по Туре, Тоболу, Иртышу, Оби и Обской губе — намного возросло.

М. И. Белов, видимо, был уверен, что строительство кочей в Верхотурском уезде продолжалось вплоть до конца существования самой Мангазеи. Не имея данных о частном судостроении, скажем, что строительство государевых кочей определенно прекратилось в Верхотурском уезде между 1616 и 1624 годами. Оно было переведено в Тюмень. Возможно, что инициатива переноса «кочевого дела» в Тюмень принадлежала тобольскому воеводе князю Ю. Я. Сулешеву (1623–1625 гг.), который прославился своими реформами по управлению Сибирью. В июне 1624 г. он отправил на двух кочах 50 годовальщиков в Мангазею. Мангазейским воеводам Сулешев указал выслать в Тобольск имевшиеся судовые снасти, накопившиеся с 1620 г. В этом же 1624 г. он распорядился сделать на будущий год для перевозки хлебных запасов 10 лодей и 10 дощаников в Верхотурском уезде и столько же судов в Туринском уезде; на Тюмени же было указано сделать «для мангазейского ходу» четыре коча<sup>88</sup>. После запрещения морского прибрежного пути в Мангазею он стал быстро забываться. Уже в 1627 г. тобольские воеводы писали в Москву, что «в Тобольску знатцов, кто б водяной путь старой дороги из Мангазеи рекою Тазом на Зеленую и на Мутную реку да на Карскую губу и большим морем к Арханьилскому городу и на Пустоозеро подлинно знал, нет, роспросить некого»<sup>89</sup>. Но, разумеется, Тобольск не был тем местом, где бы оседали знатоки «Студеного моря». В Поморье и Сибири еще живы были многие промышленники, не раз ходившие старой дорогой в Мангазею. Можно предположить, что только с середины XVII в. Мангазейский морской ход стал окутываться туманом легенды.

Не имея представлений о природно-климатических условиях Ямала, московское правительство после запрещения морского хода упрямо требовало от тобольских воевод организации на ямальских волоках сезонной заставы служилых людей. В 1620-е годы из Тобольска несколько раз пробовали устроить такую заставу, но из этой затеи в целом ничего не вышло. Например, летом 1626 г. из Березова на Ямал на одном коче отправились 45 служилых людей во главе с атаманом Иваном Бобарыкиным. До островов в устье Оби они три недели шли на веслах, «потому что ветры де им были встречные». К сожалению, источники, не раз упоминая о том, что кочи могли

ходить «гребью», не говорят о количестве весел. Далее Бобарыкин шел вдоль восточного побережья Ямала до Русского заворота. Надо заметить, что поморы были не слишком изобретательны на оригинальные названия приметных береговых мест. В частности, по Мангазейскому морскому ходу существовало несколько мысов, носивших название Русский заворот. В данном случае Бобарыкину не удалось обогнуть современный мыс Каменный. Здесь коч был встречен бурей и сильно пострадал: «парус на коче изодрало и сапец у коча выломало и павозок разбило и коч с якорей сбило и прибило за кошку». Простояв в ожидании благоприятной погоды шесть недель, Бобарыкин повернул обратно<sup>90</sup>.

Тем не менее, и после запрещения северного варианта Мангазейского хода, в 1620–30-е годы число промышленников, приходивших в Мангазею на кочах, было значительным. Этот факт хорошо известен, а М. И. Беловым составлена даже хронологическая таблица плаваний в Мангазею на кочах<sup>91</sup>. Не учтенный им архивный источник позволяет уточнить сведения о количестве и путях следования кочей в Мангазею в это время. Речь идет о мангазейской книге сбора поголовной пошлины 1629/30 г.<sup>92</sup> В ней зафиксированы суда и количество прибывших на них промышленных и гулящих людей, с которых была взята пошлина в размере 60 копеек с человека. Данные книги относятся к судам, бросившим якорь у Мангазеи в конце августа — осенью 1629 г. Книга перечисляет 32 казенных и частных коча, в то время, как в таблице М. И. Белова, под этим годом указано лишь 18 судов. Владельцем одного из кочей являлся Леонтий Иванов Плехан (тот самый, который еще в 1602 г. ходил в Мангазею через Ямал). Видимо, к этому времени Плехан стал состоятельным человеком и потому не сопровождал коч; на его судне пришли в Мангазею 26 человек. Но самое интересное заключается в следующем. Некий Семен Юрьев Коткин оказался владельцем двух кочей: один из них назван «сибирским», другой — «черезкаменным». Последняя помета стоит и против имен владельцев еще двух кочей, Демида Григорьева Устюжанина и Якова Тармашина. Это означает, что три коча вышли из бассейна Печоры в Обскую губу старинным водно-волоковым путем через перевалы Северного Урала.

С. В. Бахрушин в своем обстоятельном очерке о путях в Сибирь был уверен, что черезкаменным путем ходили лишь в «малых суднях». Говоря о трудностях этого пути, С. В. Бахрушин писал, что по нему ходили либо «в лодках черезкаменных набойных» с парусом, либо в однодеревках. Ученый сделал вывод: «На таких «худых лодчёнках» невозможно было везти большую поклажу, и это служило значительным препятствием к пользованию этим путем»<sup>93</sup>. Наш источник однозначно свидетельствует, что «каменным волоком»

ходили и на кочах — иначе не было смысла разделять кочи на «сибирские» и «черезкаменные». Трудности пути компенсировались количеством людей, которые тянули кочи через волоки. На трех кочах, прибывших в Мангазею в 1629 г. этим путем, находилось не менее 65 человек. Разумеется, «черезкаменных» кочей было намного меньше, чем «сибирских», и они относились, видимо, к типу «малых» кочей. «Сибирские» же торговые кочи, зафиксированные в мангазейской книге, — это те, что строились по частным заказам на плотбищах Западной Сибири и ходили по Иртышу и Оби. Упадок торгово-промыслового и административного значения Мангазеи был столь же стремительным, как и взлет. Начиная с 1630-х гг., поток торговых кочей почти полностью за несколько лет иссяк. Своеобразной исторической справкой к упадку торгового суходохода по наиболее оживленному пути в Мангазею является отписка мангазейского таможенного головы Ивана Саблина в Москву (1655 г.). Саблина обратиться к документам мангазейского архива заставило прибытие в 1653 г. из Тобольска следственной комиссии в составе сына боярского Петра Грузинца и подьячего Дмитрия Бесонова. Комиссия должна была выяснить причины хронического недобора в мангазейской таможене десятой пошлины за 20 лет, с 1632 по 1652 г. Недобор же этот, по расчетам тобольских властей, составил в целом более 100 тыс. рублей.



Море Мангазейское с урочищи. Карта из «Чертежной книги Сибири» С. У. Ремезова. Конец XVII в.



Северо-Западная Сибирь. Фрагмент карты из «Чертежной книги Сибири» С. У. Ремезова. Конец XVII в.

Ориентируясь на время пребывания в должности своих предшественников, Саблин писал, что при таможенных головах до И. Кокорина и П. Брагина (до 1636 г.) «приходили из Сибири в Мангазею морем многие торговые кочи с хлебными запасами и с русскими товарами, в год кочей по 50 и больше». В это благословенное для казны время в Мангазее зимовало не менее 1000 человек, а на промыслы на Нижнюю и Подкаменную Тунгуски отправлялось более 200 каюков. При Кокорине и Брагине на Таз приходило по 30–40 кочей, а на Енисей уходило по 150–200 каюков. При И. Толстоухове и С. Осолихине (конец 1630-х годов) тоже приходили «многие кочи», каюков же промышленных людей насчитывалось не менее 100. Ввиду такого количества промышленников, пишет Саблин, в Мангазее «притон был большой и пожитки немалые», а соответственно — и большие таможенные сборы. По мнению Саблина, торговые и промышленные люди перестали ходить в Мангазею кочами с тех пор, как «Енисейский острог распространился и Лена объявилась». При таможенных головах М. Шемякине и Д. Кубасове (вторая половина 1640-х годов), которых сменил Саблин, в Мангазею еще приходили торговые люди с «русскими товарами», но уже на казенных кочах. Нарисовав печальную картину упадка «златокипящей государевой вотчины», Саблин писал: «А при мне, государь, холопе твоем, во всех трех годах в при-

ходе в Мангазею на Таз с Руси и из Сибири морем торговых людей» было только четыре человека. Саблин повторяет то, о чем давно уже информировали Сибирский приказ мангазейские воеводы: фактическим центром уезда («самым притонным местом») стало Туруханское зимовье<sup>94</sup>.

Таким образом, с рубежа 1630–1640-х годов торговое судоходство по Обской губе прекратилось. В 1639 г. мангазейские служилые люди писали в коллективной челобитной, что «по многие годы» в Обскую губу «приходят встрешные бури великие и кочи валом наливает и для кочевые льготы, чтоб кочи валом не налило, запасы мечют в воду, и прибывает те выметные запасы муки к кошкам. И как погоды утишитца, и те моклые запасы муки по кошкам збирают и привозят в Мангазейской город, сколько сыщут». В следующем году стрельцы повторили свою челобитную с просьбой присылать из Тобольска хлеб в виде муки, а не рожью (в зернах), поскольку мокрая рожь прорастает и гниет<sup>95</sup>.

С этого же времени документы начинают фиксировать частые крушения кочей в Обской губе. Помимо ухудшения погодных условий, можно предположить другие причины частой гибели кочей. Во-первых, казенные кочи строились хуже, чем «на торговую руку». Во-вторых, уже не сопровождаемые частными судами, казенные кочи остались без кормщиков — «знатцов» морского хода вдоль южного побережья Обской губы. В сентябре 1641 г. в Мангазею из Тобольска шел коч во главе с пятидесятником Л. Семеновым. Коч перевозил 25,7 т муки, 140 пудов соли, а также служилых и промышленных людей. Позднее Семенов рассказывал: «... И шли они с Обдора 2 недели, и как де они будут в голомени против сопок, и в том де месте учал им быть противной ветр, и стояли на том месте 2 дни. И у коча де их шейма и якорь переломились, и коч бросило на кошку и заморозило». Оказавшиеся поблизости самоеды разграбили запасы с коча, а само судно «иссекли»; служилым людям удалось добраться до Обдорска<sup>96</sup>.

В августе 1642 г. по Обской губе в Мангазею направлялись семь кочей (2 государевых, 4 торговых и коч с новым воеводой князем П. М. Ухтомским). Как отписывал в Москву Ухтомский, 18 августа «на море под Черными горами» все кочи «погодою разбило, в результате чего хлебные запасы и «торговых людей товары потонули». Воевода и служилые люди добрались до Мангазеи сухопутной дорогой на нартах. Торговые люди и промышленники зазимовали на Пуре и отправились к месту крушения кочей, чтобы поискать разбросанные по берегу мешки с хлебом и свои товары. Этот поход закончился печально — около 70 человек погибли «от стужи». Еще несколько человек, оставшиеся в зимовье на Пуре, были убиты са-

моедами или умерли от цынги<sup>97</sup>.

Не удовлетворившись сообщением воеводы, в Сибирском приказе в 1643 г. расспросили очевидца — мангазейского стрельца Василия Петрова, сопровождавшего казенный коч. Последний уверенно заявил, что кочи потерпели крушение «потому, что на твоих де государевых кочах кормщиков и знатцов, служилых людей, в морском ходу не было. А они де, служилые люди, того морского ходу никто не знали, а как бы де кормщики, которые море знали, были — и твои де государевы кочи мочно было уберечь, и розбой бы морской не был для того: где те кочи розбило, и ниже того была река Столбовая. И в тое де было реку, только б кто знал, уйти от погоды было мочно». Тот же стрелец Петров указал еще на несколько причин неудачных плаваний: «Потому де, государь, те твои государевы хлебные запасы в кочах и пропадают, и на море их розбивает, что их из Тобольска позно отпускают. А задержка и мешкота тем хлебным запасам учала быть потому, что на Тюмени де кочи учали делать позно». Далее оказалось, что в Тобольске мука выгружалась из кочей, на берегу ее взвешивали и грузили обратно; вся эта бюрократическая операция занимала три недели. Стрелец указывал на трудности в управлении судном, так как «кочи перед старыми кочами учали делать больши двема сажени, а людей живет на кочах не помногу, человек по 10 и 15, а больши того не живет, а гулящих людей для грузу принимать не велят». Петров смело доложил в Сибирском приказе, что он и его товарищи просили тобольского воеводу князя П. И. Пронского дать им на кочи «знатцов и кормщиков, чтоб хто знал море: в погоду розбойные места, кошки и камень обходить или где от погоды в реку уходить». Тобольские власти близоруко отказали в этой просьбе, так как кормщиков еще надо было найти и нанять за плату. Петров сообщил, имея в виду казенное судостроение, что «делают на Тюмени по вся годы только коча по два, и те ис сырово лесу, а в иной год и по три, а больше де того не дельвали». Далее стрелец выразил просьбу своих товарищей назначать их, мангазейских служилых людей, при строительстве кочей к плотникам в приставы, дабы они следили, чтобы «кочи и утуги и седелки и всякие крепости» делались должным образом.

В Сибирском приказе посчитали целесообразным воспроизвести речи стрельца Васьки Петрова в грамоте новому тобольскому воеводе князю Г. С. Куракину. Последний был вынужден озаботиться состоянием «кочевого дела» и послать соответствующие распоряжения в Тюмень. Тюменский воевода Семичев в своих отписках поставил Куракина перед новой проблемой. Он сообщал, что до 1642 г. кочи в Тюмени делали по 8 сажений в длину, а в 1642 и 1643 годах их начали строить по 10 сажений. Ранее казна платила кочевым плот-

никам (установщикам) по 38 руб. за коч; теперь постройка коча оценивалась в 43 руб. Плата за коч новых размеров была недостаточной. На эти деньги мастера должны были нанимать крестьян для заготовки леса, платить рядовым плотникам, закупать смолу и лыко на конопать. За два предыдущих года тюменские кочевщики «обдолжали и обнищали», так как строили государевы кочи, беря недостающие суммы в долг. Наученные горьким опытом корабельные мастера осенью 1643 г. устроили забастовку. Призванные воеводой в съезжую избу, они отказались брать по 43 руб. за строительство кочей к очередной навигации. Мастеров, очевидно, было четверо, так как весной 1644 г. планировалось сделать четыре коча. Изобретательный воевода Семичев указал «доправить» на кочевых плотниках поручные записи (принцип круговой ответственности), но и этот в целом весьма распространенный прием не имел успеха. Не имея поручных записей, кочевщики оказались в тюрьме: «И кочевые де плотники Микифорко Мануйлов с товарищи стоят на правеже, а с правежу сажает их в тюрьму потому, что поруки де по них нет, и денег на то кочевое дело не емлют потому, что де им... в ту цену кочей не зделать». Тобольский воевода Куракин, не ломая голову, переправил все эти проблемы в Москву. Решения Сибирского приказа (от 8 марта 1644 г.) дошли до нас в черновом варианте и сводились к следующему: 1) если с 1642 г. кочи в Тюмени делают по 10 сажений, то так делать и впредь; 2) плату кочевым мастерам увеличить до 45 руб. за судно; 3) увеличить количество служилых людей на кочах, идущих в Мангазею; 4) давать на кочи «добрых кормщиков», которые знали бы морской ход; 5) не жалеть при необходимости судовых снастей<sup>98</sup>.

В то время, как велась эта переписка, еще не было известно, какая катастрофа постигла караван кочей, вышедший из Тобольска 13 июля 1643 г. Караван состоял из двух казенных кочей с хлебными запасами, коча торговых людей и судна, на котором направлялся на службу в Мангазею дьяк Г.Г. Теряев<sup>99</sup>. К слову сказать, среди служилых людей, сопровождавших государевы кочи, снова находился мангазейский стрелец Васька Петров. 15 августа кочи вышли в Обскую губу, а еще через четыре дня, примерно на полпути до устья Таза, три коча потерпели крушение («на отстое разступились»). Люди с тонувших судов «плыли и брели на берег на веслах и на досках и на карбасах»; жертв с разбитых судов, видимо, не было. Целым остался коч дьяка Теряева, который выбросило на песчаную косу. Однако с мели его удалось снять только через две недели («коч замыло на кошке песком»). Богдашко Кочевщик и еще около 15 промысленных людей остались зимовать возле своих выброшенных на берег товаров. Семь человек были отправлены Теряевым на карбасе обратно с сообщением о случившемся (их судьба неизвестна).



Остальные 70 человек разместились на коче дьяка и отправились в дальнейшее плавание, которое продолжалось всего день. «Против Черных гор Столбовой реки» коч был встречен северным ветром и вновь выброшен на берег. На этот раз судно с мели снять не удалось. Положение потерпевших крушение осложнилось тем, что на них напали самоеды, которые осаждали временный лагерь восемь недель. Осажденные решились на вынужденный шаг: в начале ноября «пошли нартным ходом берегом в Мангазею». Самоеды не прекращали нападения, в результате чего отбили у русских людей «8 нарт з запасы и с товары и с оружием». Можно сказать без преувеличения — с боями участники неудачного плавания дошли до устья реки Пур и снова «дрались» с самоедами «многое время». Путь от Черных гор до устья Таза занял тоже восемь недель; «и взял де их голод, потому что им самадь ходу не дала и запасы отгромили, и стали служилые и промышленные люди з голоду помирать, и померло человек с 50», в том числе и дьяк Теряев. Уже поднимаясь вверх по Тазу, выжившие участники экспедиции дали знать о своем бедственном положении в Мангазею. Помощь пришла, и к середине января 1644 г. «всех в Мангазейской город служилых и промышленных людей пришло и приволокли человек з дватцать». Среди выживших оказался и везучий стрелец Васька Петров<sup>100</sup>.

С. В. Бахрушин утверждал, что в 1644 г. в Мангазею отправились два казенных коча во главе с сыном боярским Меньшим Ремезовым; один коч разбился, другой вернулся в Тобольск<sup>101</sup>. Для ученого, который был знаком с соответствующими документами Сибирского приказа, подобная небрежность удивительна. По документам можно восстановить перипетии этого похода, которые, вследствие их информативной насыщенности, достойны особого внимания. Два документа из трех основаны на показаниях самого Меньшого Ремезова (даны в Обдорске перед березовским атаманом Иваном Аргуновым и в Тобольске перед воеводой князем Г. С. Куракиным), что, ввиду замалчивания Ремезовым невыгодных для него фактов, потребовало определенных усилий для правильной реконструкции событий<sup>102</sup>.

В конце июня 1644 г. из Тобольска отправились четыре государевых коча с хлебными запасами для Мангазеи. Во главе каравана стоял тобольский сын боярский Меньшой Ремезов, но на одном из кочей находился сыщик письменный голова Алексей Коковинский, что автоматически выводило судно из-под командования Ремезова. Сыщик, как говорилось выше (гл. I), направлялся в Мангазею для расследования взаимных жалоб местных стрельцов и дьяка Богдана Обобурова. Сам дьяк тоже снова ехал в Мангазею: во-первых, он самовольно покинул город, не сдав дела воеводе князю П. М. Ух-

томскому; во-вторых, расследование требовало, видимо, его присутствия. В качестве наказания дьяк не был взят на казенные суда, а являлся пассажиром на коче торговых людей, который шел отдельно от каравана. Из-за встречных ветров казенные кочи продвигались медленно. У Обдорского городка они шесть дней дожидались кочей торговых людей (хотя за ними шел только один коч с дьяком Обобуровым). Наконец караван вышел в Надымскую Обь, где в «островах» снова пришлось задержаться и сниматься с мелей. Кочи направлялись вдоль восточного побережья полуострова Ямал до реки Подсопошной, откуда должны были повернуть к Русскому завороту у Надымской губы. У Подсопошной суда дожидались попутного ветра 12 дней, пока не продолжили путь, видимо, при сильном «пособном» ветре. Через полдня плавания сломался рей на коче, где находился А. Коковинский. Немного позднее на коче, которым командовал пятидесятник Пятой Арбенов, «щогла сломилась по прибоины» (то есть мачта сломалась почти у палубы). Ремезов с двумя кочами продолжал путь, однако ветер переменился, и в конце концов где-то восточнее устья реки Надым (у «Крикова разбоя») «государевы кочи розбило и... хлебные запасы рознесло водою, а иные засыпало песком». Как следует из дальнейших событий, оставшийся без мачты коч Арбенева выбросило на берег в том же месте (таким образом, у «Крикова разбоя» на берегу оказались уже три казенных коча). Крушения двух кочей Ремезова у «Крикова разбоя» произошли 18 августа. Почти три недели Ремезов и служилые люди находились у поврежденных кочей. В какой-то из дней мимо «пробежали парусы» коч с Коковинским и коч торговых людей (с дьяком Обобуровым). Здесь историк вынужден заполнить пробел, который содержится в объяснениях Ремезова. Сам Меньшой Ремезов решил возвращаться обратно и начал строить из разбитых кочей два карбаса. К нему присоединился пятидесятник Арбенов, 34 служилых и 3 опальных (ссылных) человека. Еще 15 служилых людей построили «особный павозок», который на обратном пути к устью Оби потерялся в тумане (источники позволяют допустить, что этот павозок и был вторым карбасом). Ремезов отправился в обратный путь 7 сентября, и в тот же день его карбас пронесло мимо выброшенного на берег коча торговых людей. Сын боярский разглядел даже стоящего возле коча дьяка Обобурова. Через Обдорск, Березов и далее зимним путем Меньшой Ремезов 15 декабря прибыл в Тобольск, где и рассказал о судьбе каравана. Но о чем-то весьма существенном Ремезов при объяснении в Тобольске умолчал.

В расспросных речах сын боярский ни разу не упомянул имени пятидесятника Ивана Ярославца. Между тем, уже в марте 1645 г. тобольскому воеводе стало известно, что до Мангазеи все-таки добра-

лись три коча: с сыщиком Коковинским, торговый коч с Обобуровым и коч пятидесятника Ивана Федорова Ярославца. Самым благополучным в этом плавании оказался коч Коковинского: на нем заменили только рей, хотя часть запасов муки пришлось выбросить в воду. Торговым людям удалось отремонтировать свой коч, выброшенный на берег. Пятидесятник Иван Ярославец, безусловно, возглавлял тот коч, который потерпел крушение вместе с кочем Ремезова у Крикова разбоя. Не менее очевидно, что здесь мнения командиров разошлись. Сын боярский, поддержанный пятидесятником Арбеновым, строил карбасы для обратного пути, а Ярославец со своими людьми попытался отремонтировать коч для дальнейшего плавания. Ему удалось даже привести судно в Мангазею с каким-то количеством муки. Таким образом, возглавлявший караван Меньшой Ремезов не выполнил до конца порученной ему «службы», в то время как Иван Ярославец проявил себя с наилучшей стороны<sup>103</sup>.

Неудачное плавание Меньшого Ремезова позволяет, как мне кажется, прояснить одну картографическую загадку, которой необходимо уделить специальное внимание. В 1958 г. достоянием научной общественности стала «Хорографическая чертежная книга» (конец XVII в.) С. У. Ремезова, которая в годы Гражданской войны была вывезена за границу известным историком картографии Лео Багровым (и опубликована им только в указанном году). Историков первого века русской колонизации Северо-Западной Сибири не мог не привлечь один из чертежей этой книги — «Море Мангазейско с урочищи», где изображено восточное побережье Обской губы от устья Оби до устья Таза. Внимательное рассмотрение данной карты показывает, что ее составителя наиболее интересовал именно этот участок Обской губы; восточное побережье полуострова Ямал и часть западного берега Гыданского полуострова изображены менее подробно<sup>104</sup>.

Чертеж представляет собой сеть рек, впадающих в Обскую губу (карта ориентирована на юг). Оригинальные названия рек сопровождаются топографическими и иными пояснительными пометами. Последние ясно показывают, что карта составлялась при участии очевидца (или очевидцев) определенных событий, которые происходили в местах, изображенных на карте. Это надписи типа «снасть лежит», «розбило кочи», «седе в осаде от самоеди», «стреча воеводам». Чертеж «Море Мангазейско с урочищи» мог быть создан, по моему мнению, только в период самого существования города Мангазеи и плаваний туда казенных кочей из Тобольска. А это время с 1620 по 1668 г.

Ключ к расшифровке надписей на карте (а значит, и возможность уточнения времени ее составления) дают документы XVII в., свя-

занные с походами караванов кочей из Тобольска в Мангазею. Эту связь нащупал М. И. Белов, который первый (и до сих пор, кажется, единственный), кто попытался прокомментировать сведения чертежа. Попытку эту следует признать неудачной. М. И. Белов априори стал считать, что карта связана с перипетиями похода (1600–1601 г.) первых мангазейских воевод князя Шаховского и Хрипунова, которые и основали на реке Таз знаменитый город. Надписи на карте-чертеже М. И. Белов крайне искусственно связал с событиями похода князя М. М. Шаховского.

Приведем примеры неудовлетворительных комментариев М. И. Белова к надписям. Перед выдающейся в море Черной косой (роковой для многих судов, направлявшихся в Мангазею) есть надпись: «Розбило кочи». М. И. Белов уверенно привязал эту надпись к крушению кочей отряда Шаховского в 1600 г. Как было показано выше (гл. I), суда Шаховского даже не успели войти в Обскую губу. На правом берегу устья реки Пур на чертеже надпись: «стреча воеводам». М. И. Белов связал эту надпись с таким событием, как нападение за Пуром самоедов на отряд Шаховского. Таким образом, надпись, по мысли ученого, поясняет, что военное нападение самоедов явилось «встречей» русских воевод. Мое объяснение иное. Рядом с этой надписью, между Пуром и Тазом помещена надпись «Караулной яр». В 1645 г. на караван кочей, шедших уже вверх по Тазу, напали самоеды, после чего мангазейский воевода выслал против них отряд стрельцов с карательными целями. Возможно, это событие и положило начало практике посылки к устью Пура служилых людей из Мангазеи для сопровождения нового воеводы. Отсюда и место Караулной яры, где встречали следующего в Мангазею воеводу. В конечном итоге М. И. Белов сделал вывод (никем пока не оспоренный): «Первая из известных географических карт Мангазейского моря появилась в 1601–1603 гг.»<sup>105</sup>

Я полагаю, что чертеж «Море Мангазейско с урочищи» был создан в середине — второй половине 1640-х годов. Тот же М. И. Белов отметил древность чертежа (по сравнению с концом XVII в.) и выразил недоумение, каким образом чертеж мог попасть в «Хорографическую книгу» С. У. Ремезова. Л. А. Гольденберг предположил, что первоначально сама книга хранилась в семье Ремезовых в Тобольске. Я допускаю, что в семейном архиве Ремезовых могли храниться отдельные чертежи локального характера задолго до времени составления самой «Хорографической книги» Семеном Ремезовым. Относительно чертежа «Море Мангазейско» это убеждение основано на фактах совпадения надписей на чертеже и документальными известиями о плаваниях кочей в 1640-х гг.

Такие названия, как «река Столбовая», «Черные горы», «Черная

коса», «Пуровский остров», «река Подсопошная» имеются и на чертеже, и в текстах документов. «Крик разбой», отмеченный на чертеже, встречается только в расспросных речах о походе Меньшого Ремезова в 1644 г. Перед тобольскими воеводами Меньшому Ремезову пришлось объяснять неудачу похода с подробным описанием маршрута. Возможно, тогда-то у тобольского воеводы Г. С. Куракина возникла идея создать чертеж (своего рода лоцию) пути в Мангазею по Обской губе. Воевода мог припомнить крушения 1642 и 1643 г., когда кочи «розбивало», потому что «кормщиков и знатцов в морском ходу не было».

Я предполагаю такую схему создания чертежа. Его инициатором были, скорее всего, тобольские власти. Он основан на устных рассказах как самого Меньшого Ремезова, так и других людей, которые ходили на кочах до Мангазеи (сам Ремезов, а также его сын и знаменитый внук там не были). Надписи на чертеже свидетельствуют, что информаторами выступали и участники трагичного похода 1643 г., когда из 90 человек до Мангазеи добрались лишь около 20. Чертеж был создан до 1647 г., когда Меньшой Ремезов умер. В составлении чертежа принимал участие сын Моисея Ульян, который, как известно из его более поздних служб, привлекался к чертежным работам. Это объясняет, почему копия чертежа хранилась в семейном архиве Ремезовых. Таким образом, чертеж «Море Мангазейско с урочищи», включенный Семеном Ульяновичем Ремезовым в «Хорографическую книгу», достался ему от деда Меньшого Ремезова и отражает реальные события 1640-х гг., хорошо согласующиеся с имеющимися письменными источниками.

В 1645 г. очередной хлебный караван был отпущен из Тобольска небывало рано (31 мая) и благополучно прибыл в Мангазею 17 июля. Конец плавания, правда, оказался тревожным. Тобольский атаман Яков Елизарьев доложил мангазейскому воеводе Ухтомскому, что «воровская самоядь, наезжая на море и на Тазу реке, к кочам приступали и побивали и ранили». Воевода немедленно выслал к Тазовской губе отряд в 20 человек, который настиг необычных пиратов. В результате случившегося боя два самоедских князца были убиты, а 11 женщин и детей были захвачены в плен<sup>106</sup>.

О посылке кочей в Мангазею в 1646 г. известно только, что кормщиками в караване были березовские служилые люди Семен Кокоулин и Семен Савин. Обеспокоенные частыми крушениями кочей в Обской губе тобольские воеводы наконец начали искать опытных кормщиков. В 1647 г. березовский воевода М. С. Лодыженский получил извещение из Тобольска о том, что в Мангазею направляются четыре коча, для которых необходимо было предоставить кормщиков из местных казаков. Воевода собрал имевшихся в наличии

служилых людей для выявления «кормщиков и вожей». Казаки, в свою очередь, подали на имя царя челобитную, которую воевода переправил в Москву. Казаки писали: «А на Березове, государь, березовских служилых людей, которым морской ход мангазейской за обычей, из нас четыре человека: Семейка Кокоулин, Семейка Савин, Семейка Болтин, Федька Ананьин». Из них в наличии оказался только Семен Болтин. Далее казаки объяснили малочисленность «знатоков» морского хода: «А в прежних, государь, годех... на Березове были ис старых казаков многие вожи и кормщики, которым был за обычей мангазейской морской ход. И те, государь, кормщики и вожи на Березове и по службам примерли». Служилые люди обозначили себя как «людишка молодые», не бывавшие в Мангазее (напомним, что посылка годовальщиков в Мангазею прекратилась с 1625 г.), и просили: «Не вели, государь, нас, не знающих к морскому ходу, з Березова посылать за твоими государевыми хлебными запасы на кочах... чтоб, государь, на море твоей государевой казне порухи не было и нам, холопам твоим, в том в конец не погинуть». Казаки советовали брать кормщиков из Мангазеи, Тобольска и Тюмени<sup>107</sup>. Новый мангазейский воевода Я. О. Тухачевский оказался в караване 1647 г. По прибытии в Мангазею 31 июля он докладывал в Москву (сохранилось только начало отписки), что «кочи дошли здорово», а вожем был березовский казак Семен Болтин<sup>108</sup>.

В 1652 г. служилые люди снова подали челобитную о наличии в их составе кормщиков. Выясняется, что воевода Лодыженский послал в 1649 г. шесть (очевидно, по числу кочей) березовских казаков в кормщиках, которые в Мангазее не были и «морского пути не знают». К середине века березовский гарнизон значительно обновился: более сотни «старых» казаков были в разные годы посланы на службу в Томск, Енисейск и Якутск. Березовские служилые опять же просили выбирать вожей в Мангазее и Тобольске. Сибирский приказ, где рассматривалась эта челобитная, с непонятым упорством указал очередному березовскому воеводе Г. В. Волкову выбирать кормщиков из местных служилых, но с одним добавлением: если уж в Березове никто из казаков не знает морского пути в Мангазею, то кормщиков воевода должен нанимать из промышленных и гулящих людей за плату в 1 рубль<sup>109</sup>. Из этого видно, что в Западной Сибири так и не сложились профессиональные корпорации судовых «вожей», как это было, например, в Архангельске или в Тотьме и Устюге<sup>110</sup>.

В октябре 1652 г. тобольский воевода В. И. Хилков получил отписку из Мангазеи от воеводы И. С. Корсакова с предложением прекратить доставку хлеба кочами по Обской губе. Центр уезда Корсаков предлагал перевести в Туруханск, в который можно было

доставлять хлеб из района среднего Енисея дощаниками. В самой Мангазее Корсаков предлагал оставить только 20 служилых людей. Хилков поддержал инициативу Корсакова перед Сибирским приказом. В своем донесении главный разрядный воевода подчеркивал, что из Тобольска ежегодно посылается в Мангазею по 7 кочей и по лодке к каждому судну. На каждый коч грузилось по 180–200 пятипудовых четей хлебных запасов. Судовое оснащение коча составляли: «600 аршин холстов в парус», 2 якоря и веревки для такелажа. Хилков писал, что казна тратила на постройку и оснащение одного коча по 55–70 руб. и больше. На один коч для сопровождения выделялось обычно 10 служилых людей. В целом Хилков и Корсаков нарисовали удручающую картину напрасной траты казенных денег на строительство кочей: «А которые де, государь, немногие кочи с твоими государевыми хлебными запасы через море в Мангазею и перехаживали, и те де кочи в Мангазее вешним льдом ломает. А тех... кочей и с кочевыми запасы из Мангазеи только в Тобольск выхаживало по одному и по два коча». Но и «те кочи и кочевые запасы, якори и варовые веревки в другой мангазейской и ни в какие сибирские отпуски не годились потому, что те кочи и якори на море на отстоях погодою ломает, а варовые веревки на отстоях и парусы рвет»<sup>111</sup>.

Существенным недостатком в организации строительства казенных кочей являлось отсутствие должностных лиц, которые бы специально занимались «кочевым делом». Тюменские воеводы, например, не начинали строительства, пока не получали соответствующих распоряжений из Тобольска. И хотя эти распоряжения были однотипными, их необходимо было повторять из года в год. Инициатива воеводы Корсакова, поддержанная Хилковым, в Сибирском приказе одобрения не получила. В декабре 1654 г. тюменский воевода Н. И. Елдезин получил от Хилкова указание строить пять кочей. Ввиду отсутствия денег в казне Елдезин был вынужден послать запрос в Москву. Он писал, что для найма плотников «и за лес и за смолу и на конопать» необходимо 200 руб. (не считая стоимости железных гвоздей и скоб). Однако казна оказалась настолько пустой, что Елдезин не мог дать плотникам даже задатка. Весной 1654 г. кочи были построены на последние деньги тюменской таможни. Елдезин жаловался, что ранее деньги выделялись из Тобольска, однако Хилков их не прислал. В докладе тюменского воеводы содержатся интересные сведения о корабельных мастерах: «А кочевых, государь, плотников на Тюмени, которым кочевое дело за обычай, только 5 человек, и те стары и бедны. И они государю бьют челом, а сказывают: живут де они у кочевого дела в уставщиках и наймуют к себе работников, которые плотнишному делу умеют». По словам уставщиков, строительный материал для кочей

заготавливали осенью, «покаместа лес не замерз». Рубят лес и возят на плотбище к реке по первому зимнему пути наемные люди. Весной уставщики нанимают плотников для самого строительства судов. В Москве, получив эту отписку в феврале 1655 г., забеспокоились и распорядились немедленно выслать в Тюмень 200 руб.<sup>112</sup> На строительство одного коча казна выделяла всего 40 руб. Очевидно, что оснащение судна требовало дополнительных затрат. Бюрократическая переписка между воеводами, разумеется, сказывалась на качестве кочей, изготовлявшихся в спешном порядке из сырого леса. Впоследствии Петр Первый весьма настойчиво боролся с этой, далеко не лучшей, традицией отечественного судостроения. Например, в указе от 26 октября 1722 г., касавшемся речного судоходства на Оке и Волге, император предписывал лес готовить заранее, «а наипаче доски, чтоб они чрез будущее лето и другой осени могли просохнуть для лучшей крепости судов; а не тогда готовить леса, когда суды строить, как прежде было»<sup>113</sup>.

Судьба мангазейского каравана 1655 г. неизвестна, но следующий, 1656 г., был для плаваний неудачным. В этом году в Мангазею с хлебными запасами шел новый воевода С. В. Ларионов. Позднее он вспоминал в Сибирском приказе, что в Обской губе кочи изрядно потрепало, а «коч с государевыми запасы и людьми занесло, не вышел ни единой человек. А с иных кочей сметали государевы запасы в море, подо мною коч розбило ж, запас весь потонул без остатку»<sup>114</sup>. Таким образом, один коч был унесен в море и пропал без вести. Уже преодолев роковую Черную косу, Ларионов встретил коч с соболиной казной, шедший из Мангазеи. Как позднее сетовал командовавший мангазейским кочем Дементий Тишков, Ларионов задержал его судно почти на сутки. За это время «пособный ветер» сменился на устойчивый северный, и Тишков, простояв на якорях три недели, не смог обогнуть Черную косу и 11 сентября вернулся в Мангазею<sup>115</sup>. Если копиист, списывавший для Г. Ф. Миллера документы из архива Мангазеи, не ошибся, то на коче Тишкова находилось 80 служилых, торговых и промышленных людей. Вместе с Тишковым шел и другой коч, перевозивший в общей сложности 40 человек. Судьба команды и пассажиров этого коча, который «на море ушел», оказалась трагичной. В конце ноября 1656 г. тазовские самоеды сообщили воеводе Ларионову слухи, ходившие по тундре. Из них следовало, что самоеды-юраки коч сожгли, а людей, которые расположились, «парусом покрыты, на берегу», перебили. Произошло это недалеко от устья Таза<sup>116</sup>.

О количестве строившихся в Тюмени в последующие годы кочей можно судить по суммам, которые выдавались кочевым уставщикам: 200 руб. (1657, 1659, 1660 гг.), 240 руб. (1658), 300 руб. (1662,



1664, 1665)<sup>117</sup>.

Конец походам казенных караванов в Мангазею положила энергичная деятельность тобольского воеводы П. И. Годунова (1667–1669 гг.), который с самого приезда начал выискивать способы к увеличению «государевой прибыли». В отличие от своих предшественников, он не ограничился краткими отписками в Москву, а провел широкий опрос лиц, знакомых с «кочевым отпуском» и положением дел в Мангазее. Нельзя не признать, что критика Годуновым организации и целесообразности посылки кочей «за море» была в целом верной. Последний крупный «разбой» кочей перед воеводством Годунова случился в 1663 г., когда в Обской губе погибло 5 судов с 1052 четьми муки и 114 пудами соли; спасшиеся служилые люди добрались до Мангазеи на двух «ломаных кочах». По сведениям, извлеченным Годуновым из документов тобольской приказной избы, в 1660-е годы отправлялось по 8 кочей, «и те кочи все с делом и с парусы и с конаты и с якори и со всякою кочевую мелкою снастью ставятца в отпуск по 934 рубли по 24 алтына по 2 деньги», то есть один коч обходился казне в 116 руб. Годунов выяснил, что если кочи благополучно доходили до Мангазеи, то они все равно по большей части не возвращались в Тобольск («пропадают те кочи небреженьем в Мангазее»). Петр Годунов проявил широту кругозора, сравнив плаванья в Западной Сибири с плаваньями по Белому морю и на северо-востоке Якутии. Он писал: «А в морских, великие государи, ходех лодьи тем же делом, что и кочи, которые ходят с Колмогор и от города Архангельского и с Онежского устья на море на промысл и в Соловецкой монастырь и в Кольской острог... и береженьем и раденьем ходят в тех лодьях годов по пяти и по шти и больши. А сибирские кочи только ходят одинава, а назад из Мангазеи не присылают».

Настаивая в принципе на отмене Мангазейского хода, закупке хлеба в Енисейском уезде и доставке его по Енисею в Туруханск, Годунов на всякий случай предлагал и иной вариант, который бы позволил сократить расходы на строительство кочей: «А хотя и кочами государевы хлебные запасы в Мангазею отпускать, и их уберечь мочно потому: по скаске приезжих торговых людей, что на Лене и на Собачье (р. Индигирка — Е. В.), ходят за море на кочах годов по 6 и по 7. А ставят де те кочи к зиме на мелком берегу з береженьем, у речек и в заводях на подметинах на толстых бревнах. А как кочи обсохнут, и их выжаравливают на взрубы выше подметин, а как весною лед пойдет, и по прибылой воде те кочи уводят в речки и в заводи и берегут». Не откладывая дела, Годунов уже в 1667 г. указал мангазейскому воеводе Р. М. Павлову применять этот опыт сохранения судов<sup>118</sup>.

Хлебные караваны, снаряженные при Годунове в 1667 и 1668 гг., крушений избежали. Тем не менее, он сам мог убедиться в ненадежности плаваний по Обской губе. В 1668 г. семь кочей вынуждены были укрываться от бури, и «на отстое» в море было выброшено 18 т муки и 40 пудов соли<sup>119</sup>. В августе этого же года из Мангазеи вышли три коча, на которых возвращались тобольские служилые люди и переправлялась соболиная казна. На коче с ясачной казной находился атаман пеших казаков Иван Федоров, на другом судне — тобольский казачий атаман Иван Емельянов. Напротив Столбовой реки кочи были остановлены «большой погодой стрешной» и отнесены назад до Черной косы. Один коч потерпел крушение, а судно с соболиной казной «унесло неведомо куды, потому — учинился на море туман». Коч с атаманом Емельяновым трое суток «носило по морю», но в конце концов он подошел все к той же Черной косе, где подобрал людей с разбитого третьего судна. Емельянов благополучно дошел до Тобольска и 23 ноября рассказал о плавании Годунову. Потеря коча с соболиной казной, надо думать, только укрепила последнего в мысли прекратить «кочевой отпуск» в Мангазею. На сказке Емельянова тобольский дьяк Посников записал решение Годунова: «Писал о том к великим государем и что кочи отставлены, и впредь кочевого ходу не будет». Успокаивающая весть, полученная в Тобольске 14 декабря, решимости Годунова не поколебала. Мангазейский воевода Павлов сообщал, что коч с «мягким золотом» пришел обратно. Участники неудачного плавания объясняли причину возвращения так: «... И тое погодую било сутки, и от той де погоды отстоятца они не могли и... два якоря у них оторвало, а третьей якорь изломало, и шеймы все порвало ж». Именно отсутствие якорей сделало дальнейшее плавание невозможным. Воевода Петр Иванович Годунов обладал качеством, редким для администратора Московской Руси: он мог принимать решения без долгого согласования с Москвой. Уже в отписке Годунова енисейскому воеводе от 16 декабря 1668 г. говорилось: «А в нынешнем во 177-м году по указу великих государей для мангазейского отпуску Тобольского разряду на Тюмени кочей делать не велено, и посылки через море хлебных запасов и соли в нынешнем 177-м году и вперед не будет»<sup>120</sup>. Ссылка на «указ великих государей» здесь имеет чисто формальный характер; очевидно, что Годунов принял решение самостоятельно. Как уже говорилось выше, очередной мангазейский воевода Д. Т. Наумов проехал в июне 1670 г. енисейским путем сразу в Турханск. В самой Мангазее его предшественник Павлов оставил приказного человека Николая Малиновского и 10 служилых людей. В городе еще находилось и какое-то количество «жилецких людей». Обитателям запустевшей Мангазеи стали являться «чудеса», свя-

занные с гробницей Василия Мангазейского. Об одном из таких чудес, случившемся 30 июля 1669 г., местному священнику Якову Никифорову поведали двое служилых людей, стоявших ночью на карауле. По некотором размышлении священник запретил стрельцам «возвещать в мир» о бывшем им видении. Оказалось, Никифоров был вызван в Тобольск и опасался, что жители Мангазеи задержат его как естественного специалиста по видениям — «чтобы мене от пути морского не отставили народом». Таким образом, поп Яков оказался участником одного из последних плаваний на коче из Мангазеи в Тобольск («и пойте священник за море») <sup>121</sup>.

Прекращение плаваний казенных кочей на Таз неожиданным образом сказалось на состоянии речного судоходства в самом Мангазейском уезде. Как мы помним, тобольские воеводы отмечали, что обратно из Мангазеи кочей выходит намного меньше, чем отправляется туда. Но объяснялось это не только крушениями в Обской губе и плохими условиями зимовки на Тазе, когда кочи ломало весенним льдом. Тайну «исчезновения» кочей (если она была тайной) открыл воевода Наумов. В 1671 г. он писал в Москву, что в прошлых годах прежние воеводы «имали с кочей по вся годы кочевые запасы: парусы и варовые веревки, по парусу и по два, а в парус по 600 аршин холсту, да варовых кочевых веревок... по 500 и 600 сажений». Эти судовые снасти переправляли в Туруханск, где они использовались для оснащения дощаников и лодок, посылавшихся в ясачные зимовья. Парусина и веревки, снятые с кочей, «исходили все в расход одним годом» <sup>122</sup>. Видимо, снасти снимались не со всех кочей. Куда девались сами суда, остается только гадать: но археологи при раскопках Мангазеи недаром находят многочисленные детали судовых досок в жилищных постройках. Мангазейских же воевод можно понять. Вместо того, чтобы добиваться от Тобольска проблематичной присылки холста на паруса и прочих судовых снастей, они использовали готовое оснащение кочей. Слова Наумова подтверждаются отпиской 1680 г. воеводы Новой Мангазеи М. П. Беклемишева. Он жаловался на то, что теперь ясачным сборщикам приходится выдавать гнилые холсты и веревки, и вспоминал время, когда в распоряжении воевод были «кочевые припасы» <sup>123</sup>.

«Кочевое дело» в частном порядке пыталось возродиться на Енисее. Известно, что в 1678 г. торговый человек Федор Григорьев Попов отпустил из Новой Мангазеи 27 своих покручеников на двух кочах — «для морского промысла». Зимовку они провели «близ моря», где успели получить распоряжение мангазейского воеводы о преследовании и приведении к покорности немирных юрацких самоедов <sup>124</sup>. Именно поэтому факт частной промысловой экспедиции отразился в официальной документации. А сколько подобных

экспедиций осталось неизвестными?

Здесь нет необходимости останавливаться на технических характеристиках кочей и подробно комментировать допетровскую судовую терминологию<sup>125</sup>. Однако имеет смысл акцентировать внимание на некоторых спорных для специалистов вопросах, связанных с кочем. Один из таких вопросов — сколько мачт и, соответственно, парусов имел коч? В работе 1956 г. М. И. Белов писал: «Достоверно, что коч ходил под одним парусом. Если на судне имелся второй парус, то он был запасным»<sup>126</sup>. Находка корабельной доски при раскопках Мангазеи, где было вырезано изображение двухмачтового судна с бушпритом, подвигла М. И. Белова на создание новой модели коча — с двумя мачтами и двумя парусами<sup>127</sup>. К сожалению, графическое изображение двухмачтового коча получило широкое распространение в специальной сибиреведческой литературе и до сих пор тиражируется в качестве иллюстрации. Все известные документы (и «сибирские», и «поморские») свидетельствуют, что коч имел только одну мачту и один парус. Что касается вырезанного на доске силуэта двухмачтового судна, то этот артефакт никоим образом не может служить доказательством существования такого же коча. Поморские промышленники, наполнявшие Мангазею, были отлично знакомы с английскими и голландскими судами, приходившими в Архангельск. Я твердо уверен, что на доске из Мангазеи изображен иностранный корабль.

По имеющимся сведениям мы можем довольно точно вычислить размеры парусов, применявшихся на кочах и дощаниках. Например, в 1646 г. для снаряжавшихся в Якутске двух кочей было выделено «2 паруса по 7 сажень в высоту, 27 полотниц поперек»<sup>128</sup>. М. И. Белов правильно предположил, что в XVII в. ширина полотнища холста была стандартной и потому в документах не фиксировалась. Однако и он, и другие исследователи почему-то не обратились к специальным работам по истории текстильной промышленности в России, а начали высказывать произвольные догадки. Сам М. И. Белов предположил, что ширина полотнища составляла пол-аршина (36 см). Между тем ширина обычного крестьянского домотканого холста (который и закупался на парусину) в XVII в. составляла 3 / 4 аршина, то есть 54 см<sup>129</sup>. Таким образом, высота паруса якутского коча (использовалась печатная сажень) равнялась 15,12 м, а ширина — 14,58 м. Говоря о вычисленных размерах паруса, надо учитывать, что реально он был немного меньше (с учетом припусков на швы и на обшивку паруса в целом).

Для казенных кочей Западной Сибири можно отметить бесспорное увеличение паруса в 2–2,5 раза (с начала до середины XVII в.) К середине столетия на парус для кочей, построенных в Тюмени,

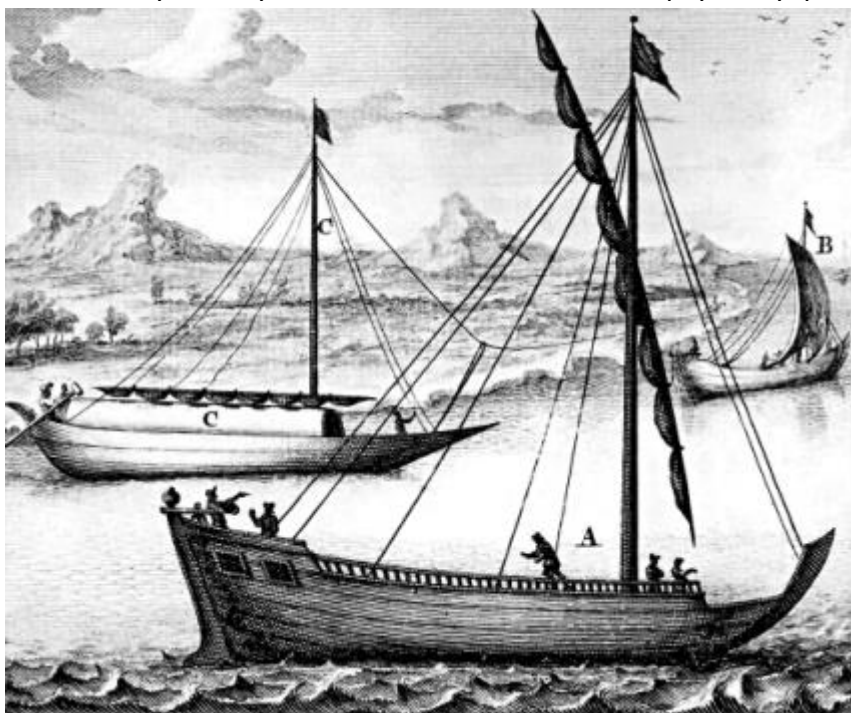
отпускалось 600 аршин холста (432 погонных метра). В переводе на метрическую систему это означает, что площадь паруса равнялась 233 кв. м при высоте в 16 м и ширине в 14,58 м (27 стандартных полотнищ). При парусе в 500 аршин, который тоже часто встречается в документах, мы должны производить расчеты, исходя из 24–25 полотнищ холста, определяя таким образом ширину паруса. Знание ширины домотканого полотнища позволяет вычислять размеры парусов по минимальным данным.

Для своего времени коч являлся быстроходным судном, хотя это его качество проявлялось в большей мере на морской воде, чем на реках. На плавание от Тобольска до устья Оби (с заходом в Березов) караван кочей затрачивал около месяца, а на переход по Обской губе до устья Таза — всего четверо суток. Еще четыре дня при попутном ветре требовалось, чтобы подняться по Тазу до Мангазеи. Другие знатоки Мангазейского хода указывали, что «от Обдорского зимовья до Мангазейского города водяным путем ходу в кочах парусным погодьем три недели»<sup>130</sup>. При благоприятных условиях на море коч мог проходить в сутки 100–150 км. Естественно, коч обладал определенными недостатками. Наличие одного прямого паруса лишало это судно возможности лавировать, почему самым серьезным врагом русских мореходов того времени являлся сильный встречный ветер, от которого пытались «отстояться» на якорях в бухтах или в устьях рек. Удобная для прибрежных плаваний малая осадка коча в «голомени» (открытом море) делала его неустойчивым на волне. Судя по источникам, в Обской губе западносибирскому кочу не приходилось бороться со льдами, поэтому о плаваниях этих судов среди льдов у нас нет никаких сведений.

Коч — судно XVII века. Что случилось с ним в следующем столетии? Как ни странно, в отечественной историографии почти нет работ о судьбах традиционного морского и речного судостроения после грозных указов Петра I, запрещающих строительство «староманерных» типов судов. С 1714 г. появляется серия указов Петра I о запрете строительства староманерных судов, как морских, так и речных. Указом от 28 декабря 1714 г. архангелогородскому вице-губернатору предписывалось: «Объявите всем промышленникам, которые ходят на море для промыслов своих на лодьях и кочах, дабы они вместо оных судов делали морские суда: галиоты, гукоры, каты, флейты». Разрешалось ходить на старых судах только 2–3 года, в дальнейшем вновь построенные лодьи и кочи подлежали конфискации<sup>131</sup>. В 1719 г. последовал новый указ, содержащий запрет на «старые» суда («лодья, карбасы, соймы, качи и прочия»). За нарушение указа следовали жесткие санкции: суда надлежало изрубить, а их владельцев ссылать на каторгу<sup>132</sup>. Если проанализиро-

вать указы Петра I о речном и морском судостроении, становится ясным, в чем царь видел различие между «староманерными» и «новоманерными» судами: его категорически не устраивало использование традиционного способа уплотнения швов между бортовыми досками конопатью и железными скобами. Запрещая применение скоб, Петр I писал: «Ибо прежние суды скобками делались для того, понеже в сырых досках конопать держатца не может, но когда разсохнетя, выпадывает — того ради, чаю, сей дурацкой способ выдумали»<sup>133</sup>.

Только в 1749 г. указом от Сената жителям Поморья было разрешено вновь строить староманерные суда. Но за этот период случился один эпизод, когда адмиралтейство отступило от указов Петра I. Речь идет о постройке судов для одного из отрядов Великой Северной экспедиции. Двинско-Обской отряд имел задачу пройти морским путем от Архангельска в Обскую губу, обогнув полуостров Ямал. 28 декабря 1732 г. Адмиралтейство указало начальнику Архангельского порта построить для экспедиции «судно лехкое дубельшлюпку или иное какое заблагоразсудят, дабы ото льду пропасть не могло». Было принято решение о постройке двух судов, для чего опросили местных кормщиков и корабелов. Кормщик Дмитрий Откупщиков (возраст 80 лет) высказался в пользу кочей: «для осмотра берега, где имеются неизвестные и безопасные места, судами быть вышеупомянутым шитым кочам, только верху дек укрепить,



*Сибирские суда конца XVII в.:*

*A — дощаник,*

*B — коч,*

*C — каюк.*

*Рисунок из книги Н.Витсена «Северная и Восточная Тартария».*

как у регулярных морских судов крепится, того ради, что оные кочи против регулярных судов легче». Далее Откупщиков указывал: когда «льдами суда затирает, то лутчее спасение судам получают тем, что вышед на лед и тягами судно выжимают»<sup>134</sup>. Вспомним распространенное мнение об особой яйцеобразной форме корпуса коча, благодаря которой он «выжимался» на лед. Никакое судно, затертое льдами, само по себе на лед не выскочит. Речь идет о возможности вытащить коч на лед неповрежденным, чему способствовали его легкость и, возможно, конструктивные особенности днища судна. К 4 октября 1733 г. уже нашлись подрядчики на строительство «двух мелководных судна шитых» — Федор и Тимофей Кармакуловы, крестьяне с Пинеги. Кочи для экспедиции были построены с подачи архангельского жителя кормщика Никиты Шестакова. Размеры кочей, названными «Экспедицион» и «Обь», были такими: длина 19,5 м; ширина 7,5 м; глубина от киля до палубы — чуть более 2 м. Суда были обшиты «самою крепкою ладейною вицею». Борьба Петра I со скобками (по крайней мере, в Поморье), увенчалась успехом. В документах о строительстве этих двух кочей при перечислении железных деталей скобы отсутствуют (названы болты, гвозди, заклепочные кольца)<sup>135</sup>. В течение двух навигаций кочи пытались обогнуть полуостров Ямал. Уже после первого плавания лейтенант Муравьев доносил в Адмиралтейство, что кочи лавировать не умеют (в штиль шли или «способным течением», или буксиром). Вместо кочей в Архангельске построили две дубель-шлюпки. На них в 1737 г. лейтенант Малыгин наконец-то и обогнул Ямал. Тем самым был подписан приговор кочам. Эти традиционные суда действительно боялись открытого моря. С конца XVIII в. в Поморье вернулись к староманерным судам, хотя при их постройке уже использовался и европейский опыт судостроения. В XIX в. известна поморская кочмара, но она имела три мачты и по сравнению с большим кочем XVII в. меньшие размерения и грузоподъемность<sup>136</sup>. Ее связь с историческим кочем еще не выяснена.

\* \* \*

Для историков допетровской эпохи известный указ 1696 г. Петра Великого о создании морского флота в России не затемняет того факта, что речное судостроение развивалось в Руси-России столетиями, а разнообразные речные суда использовались как для грузо-пассажирских перевозок, так и в военных целях. Во второй половине XV в., во время войн с казанскими татарами, на Волге и Каме между речными флотилиями развертывались настоящие сражения. Примечательно, что многие, в том числе и весьма проницательные историки, не придают должного значения русскому судостроению. Так, Г. В. Вернадский, рассуждая о русской армии времен Ивана III,

совершенно не замечает специфики «судовых ратей» и причисляет их к пешим войскам. В его интерпретации войска плывут к Казани (1469 г.) на каких-то «лодках», которые не заслуживают серьезного внимания<sup>137</sup>.

Успехи речного судостроения в России в полной мере сказались уже при первых шагах колонизации Сибири. В Северо-Западной Сибири водные средства транспортного сообщения имели для правительственных отрядов и частных экспедиций промысловиков исключительное значение. Рассмотренный в данной главе материал позволяет сделать несколько выводов. Наиболее распространенными и полезными для дела колонизации на реках Западной Сибири являлись дощаник и коч. В первое время для их постройки из районов Поморья присылались опытные корабельщики (улавщики). Постепенно постройка в Верхотурском уезде кочей, которые ходили в заполярную Мангазею, сокращается, а после 1672 г. и вовсе прекращается. Дощаники, предназначенные для перевозки людей, муки и соли, совершали, как правило, только одну навигацию в одну сторону. И кочи, и дощаники, по прибытии к месту назначения, часто разбирались для использования корабельных досок в других целях. Недолговечность названных судов объяснялась их постройкой из сырого леса и небрежными условиями зимовки. Струги и каюки, суда более мелких размерений, выполняли свои функции. Струги использовались для военно-разведочных экспедиций казаков, каюки служили звероловам, уходящим на промыслы. Каюки же осуществляли торговые связи в регионе. Ямская повинность в Западной Сибири часто подразумевала именно водный транспорт. В целом водные пути и средства сообщения имели для русских колонистов региона намного большее значение, чем гужевого транспорт.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

61 Там же. С. 312–315; О разделении селькупов на диалектно-территориальные группы см.: Пелих Г. И. Селькупы XVII века. Новосибирск, 1981; Головнёв А. В. Говорящие культуры: традиции самодийцев и угров. Екатеринбург, 1995. С. 73–76.

62 Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф. Мангазея. Мангазейский морской ход. М., 1980. С. 116.

63 Это мнение разделял в свое время и автор данной работы: Вершинин Е. В. Коч и русское освоение Западной Сибири. С. 103.

64 Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф. Мангазея. С. 116.

65 Ясински М. Э., Овсянников О. В. Пустозерск. Русский город в Арктике. СПб., 2003. С. 269.

66 Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. Т. 2. И–О.



М. 2008. С. 180.

67 Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф. Мангазея. Мангазейский морской ход. М., 1980. С. 116.

68 Титов А. А. Сибирь в XVII веке. Сборник старинных русских статей о Сибири и прилежащих к ней землях. М., 1890.

69 Снисаренко А. Б. Рыцари удачи. Хроники европейских морей. СПб., 1991. С. 141.

70 Там же. С. 156.

71 Реконструкции когга с пояснениями см.: Снисаренко А. Б. Рыцари удачи. С. 299–301; Парусники. Малая энциклопедия. Минск, 1996. С. 114–117; Штенцель А. История войн на море. Т. 1. М., 2002. С. 494. В книге А. Штенцеля содержатся печати XIII–XIV вв. немецких городов с изображениями, как считается, одномачтовых коггов (с. 488).

72 Парусники. С. 112–113.

73 Белов М. И. Арктические плавания и устройство русских морских судов в XVII веке // Исторический памятник русского арктического мореплавания XVII в. Л.; М., 1951. С. 67.

74 Мавродин В. В. К вопросу о судах Русского Севера с древнейших времен до XVI века // Ученые записки Карело-Финского педагогического ин-та. Сер. общ. наук. Т. II. Вып. 1. 1955. С. 85.

75 СПбФ АРАН. Ф. 21. Оп. 4 Д. 2. Л. 17.

76 РИБ. Т. 2. СПб., 1875. Стлб. 1087–1091.

77 АИ. Т. 2. С. 411; РИБ. Т. 2. Стлб. 834.

78 СПбФ АРАН. Ф. 21. Оп. 4. Д. 2. Л. 89 об. — 90.

79 Там же. Л. 107.

80 Белов М. И. Арктические плавания... С. 69.

81 СПбФ АРАН. Ф. 21. Оп. 4. Д. 16. Л. 148 об-149.

82 РИБ. Т. 2. Стлб. 1083–1084.

83 Алексеев М. П. Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и писателей. Т. 1. Иркутск, 1932. С. 232, 223–224.

84 Ильичев А. А., Синецкий С. Б., Чванов А. Р. Сойма и карбас — суда русского средневековья // Памятниковедение. Исторический эксперимент: теория, методология, практика. М., 1991. С. 133–141.

85 РИБ. Т. 2. Стлб. 1049–1075. Этот комплекс документов перепечатан в: Обдорский край и Мангазея в XVII веке. Сб. док. Составители, авторы предисловия и комментариев Е. В. Вершинин, Г. П. Визгалов. Екатеринбург, 2004. С. 75–89.

Внимательное чтение документов приводит к убеждению, что запрещение Мангазейского морского хода — дело рук и мыслей князя И. С. Куракина, а отнюдь не устоявшегося еще правительства царя Михаила Романова. Московские приказные дельцы имели самые смутные представления о северных берегах своей страны. Князь Иван Семенович обладал несколько большими познаниями в северной географии и маниакально боялся про-

рыва европейских судов к устьям Оби и Енисея. Здесь следует обратить внимание на те обстоятельства, которые сформировали личность и взгляды кн. Куракина.

Князь И. С. Куракин активно участвовал в событиях Смуты: служил Лжедмитрию I, затем вместе с В. И. Шуйским и В. В. Голицыным возглавил заговор против самозванца. С этих пор Куракин был верен законным правителям Московского государства — Василию Шуйскому, земскому правительству, Михаилу Романову, отличившись в сражениях с Тушинским «вором» и «лисовчиками» (Тобольский архиерейский дом в XVII веке. Новосибирск, 1994. С. 257). Уже за всем этим проглядывает некий патриотичный настрой Ивана Семеновича, или, может, его обратная сторона — ксенофобия.

В 1614 г., за полтора года до воеводства в Тобольске, судьба столкнула Куракина с англичанином, довольно известным в русской истории. Речь идет о Джоне Меррике, который в 1573 г. приехал с отцом в Россию и со временем стал влиятельным торговым агентом знаменитой «Moscovy Company». В 1602 г. Меррик был посланником королевы Елизаветы в Москве. В период междуцарствия он выехал в Англию и выдвинул там проект установления политического протектората Англии над русским Севером; с целью зондирования этого проекта он был послан в 1613 г. королем Яковом в Архангельск, но, узнав об избрании на престол Михаила Романова, вернулся в родной Альбион (Платонов С. Ф. Москва и Запад в XVI–XVII веках. Борис Годунов. М., 1999. С. 67).

В августе 1614 г. Джон Меррик снова появился в Москве в качестве доверенного лица английского короля. Первоочередной задачей Меррика было обговорить участие Англии в посреднических переговорах между Россией и Швецией. Но Меррик не упустил возможности высказать и торговые интересы Англии. Переговоры с англичанином вел боярин И. С. Куракин. Среди разговоров о политике Меррик настойчиво просил, чтобы его соотечественникам было позволено ездить по Волге в Персию, а по сибирской Оби в Индию. «Мы думаем, что дорога Обью рекою отыщется, и станут английские и русские люди в Индию ходить, и такие прибыли царской казне будут, каких прежде не бывало», — вот что услышал Куракин от хитрого англичанина (цитируется по: Соловьев С. М. Сочинения. Кн. V. М., 1990. С. 67). Таким образом, ко времени тобольского воеводства Куракин отлично осознавал отчаянное желание европейцев проникнуть в Сибирь в поисках сказочно богатых восточных стран. Но и сама Сибирь, огромный сундук с мехами, представляла большую ценность. Окончательно Куракина, уже в Тобольске, смутил торговый человек Кондратий Куркин, из слов которого боярин понял, что морским ходом из Архангельска до Мангазеи можно добраться за 4 с половиной недели.

86 Много лет спустя подобные опасения звучали в наказе 1664 г. пусто-зерскому воеводе, где говорилось о разрешении иностранным кораблям

- приходить только в Архангельск, но не в Пустозерск. «А преж сего бывало: захаживали корабли к Пустоозеру, а ходят немцы в тою сторону не для торговли, для отыскивания новых дорог» (ДАИ. СПб., 1841. Т. 4. С. 343).
- 87 Обдорский край и Мангазея в XVII веке. С. 88–89.
- 88 СПбФ АРАН. Ф. 21. Оп. 4. Д. 21. Л. 123 об. — 124 об.; Первое столетие сибирских городов. XVII век. Новосибирск, 1996. С. 44.
- 89 РИБ. Т. 8. СПб., 1884. Стлб. 376.
- 90 Там же. Стлб. 374.
- 91 Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф. Мангазея. С. 117–121.
- 92 РГАДА. Ф. 214. Кн. 26. Л. 6–66 об.
- 93 Бахрушин С. В. Пути в Сибирь в XVI–XVII вв. // Бахрушин С. В. Научные труды. М., 1955. Т. III. Ч. 1. С. 84.
- 94 РГАДА. Ф. 214. Стб. 462. Л. 141–144; Стб. 263. Л. 185.
- 95 Там же. Стб. 88. Л. 313–317.
- 96 СПбФ АРАН. Ф. 21. Оп. 4. Д. 21. Л. 203.
- 97 РГАДА. Ф. 214. Стб. 134. Л. 440–444.
- 98 Там же. Стб. 123. Л. 60–68; 73–75.
- 99 М. И. Белов в своей научно-популярной книге патетически и ярко обрисовал героическую личность дьяка Григория Теряева, который якобы осознавал, что «Мангазея второй год живет без хлеба, на голодном пайке, и поэтому во что то ни стало хотел дойти туда» (Белов М. И. Мангазея. Л., 1969. С. 78). Замечу, что дьяк Г. Г. Теряев просто направлялся к месту своей службы, куда он был сослан, очевидно, в качестве наказания. Известно, что дьяк провинился тем, что в 1630-е годы методично захватывал неправедными путями поместья мордовских и татарских мурз в Алатырском уезде (Центральный государственный архив древних актов. Путеводитель. Т. 1. М., 1991. С. 60).
- 100 Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII века. Сб. док. М., 1951. 80–83; РГАДА. Ф. 214. Стб. 134. Л. 96–96 г.
- 101 Бахрушин С. В. Пути в Сибирь в XVI–XVII вв. С. 121.
- 102 РГАДА. Ф. 214. Стб. 139. Л. 3–5, 351–355, 445–448.
- 103 Весьма вероятно, что именно вследствие неудачного командования в этом походе, по отписке воеводы кн. Г. С. Куракина с прилагаемым коллективным челобитьем тобольских служилых людей, в Москве в 1646 г. состоялось решение: «Сына боярсково Меньшово Ремезова на государевы службы с ними, тобольскими служилыми людьми, начальным человеком посылать не велено» (Гольденберг Л. А. Семен Ульянович Ремезов. М., 1965. С. 11). Вообще удивительно, как в центральном приказе оставили без последствий проступок Меньшого Ремезова, имевший место несколькими годами раньше. В 1637 г. он сопровождал дощаники с хлебными запасами для Енисейска. На реке Кеть дощаники Ремезова встретились с судном уже бывшего енисейского воеводы окольного П. Ф. Соковнина. Неизвестно по какой причине тобольские служилые люди открыли огонь по дощанику

- Соковнина. Последний, имея убитых и раненых, был вынужден спасаться на берегу (РИБ. Т. 2. Стб. 767–768).
- 104 The Atlas of Siberia by Semyon U. Remezov. Gravenhage, 1958. P. 115.
- 105 Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф. Мангазея. С. 114.
- 106 РГАДА. Ф. 214. Стб. 143. Л. 291–292.
- 107 Там же. Стб. 289. Л. 7–11.
- 108 РГАДА. Ф. 214. Стб. 289. Л. 227.
- 109 ДАИ. СПб., 1848. Т. 3. С. 375–376.
- 110 Колесников П. А. Организация нижнесухонских носников в XVII в. // Русское государство в XVII веке. М., 1961. С. 181–200.
- 111 РГАДА. Ф. 214. Стб. 220. Л. 153–157.
- 112 Там же. Стб. 474. Л. 131–132.
- 113 Там же. Ф. 248. Оп. 3. Кн. 693. Л. 135.
- 114 РГАДА. Ф. 214. Стб. 635. Л. 92.
- 115 Бахрушин С. В. Пути в Сибирь в XVI–XVII вв. С. 116.
- 116 СПбФ АРАН. Ф. 21. Оп. 4. Д. 21. Л. 246–247. См. также: РГАДА. Ф. 214. Стб. 503. Л. 10–13.
- 117 Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX в. М., 1956. С. 197.
- 118 Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII века. С. 84–89.
- 119 РГАДА. Ф. 214. Кн. 367. Л. 719.
- 120 Там же. Л. 733 об. — 734, 737–737 об., 744.
- 121 Ромодановская Е. К. Легенда о Василии Мангазейском // Новые материалы по истории Сибири досоветского периода. Новосибирск, 1986. С. 198–199.
- 122 РГАДА. Ф. 214. Стб. 635. Л. 113.
- 123 Там же. Стб. 731. Л. 176–177.
- 124 ДАИ. СПб., 1862. Т. 8. С. 165.
- 125 Автор уделил достаточное внимание этой стороне вопроса в работе: Вершинин Е. В. Дощаник и коч в Западной Сибири (XVII в.) // Проблемы истории России. Вып. 4. Евразийское пограничье. Екатеринбург, 2001. С. 120–128.
- 126 Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX в. С. 210.
- 127 Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф. Мангазея. С. 122.
- 128 Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII века. С. 212.
- 129 Заозерская Е. И. У истоков крупного производства в русской промышленности XVI–XVII веков. М., 1970. С. 395.
- 130 Титов А. А. Сибирь в XVII веке. М., 1890. С. 19–20, 36.
- 131 Цит. по: Брызгалов В. В. Строительство западноевропейских судов в Поморье (первая половина XVIII в.) // Нидерланды и северная Россия.

СПб., 2003. С. 235.

132 ПСЗ. Т. V. СПб., 1830. № 3323. С. 678–679.

133 РГАДА. Ф. 248. Оп. 1. Кн. 693. Л. 135.

134 Кошечкин Б. И. Боже, дай нам ветра: кемские полярные мореходы. Петрозаводск, 1992. С. 162.

135 РГА ВМФ. Ф. 330. Оп. 1. Д. 611. Л. 43 об., 52–52 об.

136 Богославский П. А. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб., 1859. С. 41–42.

137 Вернадский Г. В. Россия в средние века. Тверь; М., 1997. С. 123.