

Далекие берега The Distant Shores

О том, что первооткрывателями Русской Арктики были северяне, поморы, написано немало научных и публицистических статей. Но мало кто знает, что культура арктического мореплавания и судостроения развивалась на значительном расстоянии от побережья Белого моря.

The story of how northerners, the Pomors, appeared to be the first explorers of the Russian Arctic has been the subject of many scholarly and popular articles. Yet, only few know that the culture of the Arctic navigation originates from far inland, the area far off the White Sea Coast.

От Колмогор до Арктики

Принято считать, что лучшими судостроителями и арктическими мореходами издревле были жители поселений, расположенных непосредственно на беломорском побережье. Не отрицая этого факта, все же необходимо скорректировать представления о том, обитатели каких районов современной Архангельской области сыграли наиболее значительную роль в открытии и освоении Русской Арктики.

Большие поморские суда (лодья, кочи и другие) можно было строить только из отменного крепкого леса, растущего, в частности, по берегам рек: Северной Двины, Мезени и Пинеги. Этим и объясняется тот факт, что создатели лучших арктических судов жили довольно далеко от берега моря.

Крупнейшим центром арктического судостроения издавна было чудское урочище Колмогоры на Северной Двине, расположенное в сотнях верст от морского побережья. Позже исконное название этого древнего селения было русифицировано, и в XVIII веке оно стало называться Холмогорами. Это был основной форпост средневекового мореплавания на Севере, здесь находилось крупнейшее торжище, куда местные жители привозили рыбу, меха и добычу с морских зверобойных промыслов.

Сохранившиеся документы свидетельствуют о том, что почти все деревни на Летнем и Зимнем берегах Белого моря были основаны выходцами из отдаленных поселений. Обычно они возникали на местах рыболовных и зверобойных участков как сезонные (временные) лагеря. Развитие дальних промыслов, открытие островов в Русской Арктике, освоение морских «ходов» в Мангазее, на Енисей и Обь на протяжении нескольких веков было заслугой, как правило, пинежан, мезенцев и двинян (колмогорцев). Об этом говорят в том

числе археологические находки в средневековом арктическом городе поморов Мангазее. Многие обнаруженные там остатки кочей и лодий, предметы быта, кованые, деревянные и костяные изделия имеют материковое, а не береговое происхождение.

При этом, например, жители знаменитого заполярного города Пустозерска (на территории современного Ненецкого автономного округа) хотя и занимались морскими промыслами, но не рисковали отправляться в далекое плавание на дикие арктические острова, как это издавна делали пинежане и мезенцы. Это прямо подтверждается текстом челобитной пустозерских крестьян царю, в котором они умоляют его освободить их от промысла морского зверя на Новой Земле, так как не обладают необходимым опытом. В своем письме пустозерцы писали: «А летом ходят на море на Новую Землю и по морским островам в больших судах для моржового промыслу мезенцы и пинежане, на Югорский Шар и Вайгач остров и всякие морские острова ведают».

Лодья и кочи

Пинежане, мезенцы и двиняне во многом были вынуждены заниматься судостроением и морским

промыслом ввиду скудости местных почв и частых заморозков, уничтожавших урожай. Отсутствие крепостного права в Поморье способствовало развитию торговли и товарно-денежных отношений среди черносошных крестьян и посадских жителей. Благодаря этому многие северяне добивались немалых экономических успехов. Особенно преуспевали те, кто был связан с мореплаванием. Мезенцы строили лодья и кочи в основном для собственных потребностей, а пинежане – не только для себя, но и на продажу (промышленникам из Колмогор и местным монастырям).

Документов, рассказывающих о судостроителях и мореходах средневекового Поморья, сохранилось немного. Например, единственное известное достоверное описание постройки поморской лодьи-двинянки конца XVII века содержится в приходно-расходной книге архиерейского дома в Холмогорах за 1695 год:

«С Пинеги Волдокурского погоста крестьянин Антошка Пыхунов сделал в дом лодью нову двинянку на трех колодах из своего сухого соснового лесу. А мерою от корга до корга 11 сажень с локтем. А попереk в матерых набоях 4 сажени, а сажень мера щепяная два с половиною аршина, а в глубину два аршина с четвертью. И упруги и курицы положил добрые как водитца. А все сделал наготово и коно-

Крупнейшим центром арктического судостроения издавна было чудское урочище Колмогоры на Северной Двине, расположенное в сотнях верст от морского побережья
The locality known since time immemorial for being the cradle of the Arctic shipping, is Kolmogory, situated on the Northern Dvina hundreds of miles off the sea coast and originally inhabited by western tribes

пать и смола и скобы и гвозди и скалы и рогожная прядь. И к тое лодья все кладено домовое казенное». В качестве вознаграждения судовой мастер получил «двадцать пять рублей. Да пуд палтосины соленой. Да два пуда троски соленой».

Не только лодья, но и легендарные новоземельские кочи, корпуса которых были способны выдержать мощный напор арктических льдов, строились, как правило, не на побережье Белого моря, а на реке Пинеге, где имелся качественный строительный материал.

Пинежские «скаска»

Сохранилось крайне мало документов, основанных на рассказах поморов о совершенных ими

SOZVEZDYE #29

история
history

68

Текст: Иван Мосеев;
Text: Ivan Moseev



SOZVEZDYE #29

история
history

69

Фото: Русская Арктика;
Михаил Прынков;
архив «Созвездия»
Photo: Russian Arctic;
Mikhail Prynkov;
Sozvezdye archive



Карта тобольского воеводства Годунова. Север внизу
Map by the Tobolsk voivode Godunov. The north is at the bottom

Отсутствие крепостного права в Поморье способствовало развитию торговли и товарно-денежных отношений среди черносошных крестьян и посадских жителей
In the land of Pomors, which had never known serfdom, opportunities existed for peasants and townsmen to maintain trade and goods exchange relationships



Мангазея – старинный поморский город в Сибири
Mangazeya is the old Pomor city in Siberia

SOZVEZDYE #29

история
history

70

плаваниях в Арктике, в частности на полуостров Ямал. Редким примером таких источников являются две «скаски» (рассказа) пинежан Льва Шубина и Фомы Борисова, ходивших в 1601 и 1602 годах из Пинеги и Колмогор на Ямал, «в Монгазею». Эти воспоминания были записаны в 1623 году по приказу тобольских воевод. «Скаска» пинежских мореходов интересна тем, что описывают два древних поморских «хода» на полуостров Ямал: холмогорский и пинежско-мезенский. Оба описания свидетельствуют, что промысловики и торговцы шли морем не везде: в наиболее опасных местах они сходили на сушу и перетаскивали кочи волоком. Сухопутные участки маршрутов у поморов так и назывались – «волоки».

Оригинальный текст «расспроса» тобольскими воеводами пинежанина Льва Шубина является бесценным свидетельством освоения Ямала поморами:

«Шли до устья Печоры реки мешкотно, потому что были ветры встречные и льды великие. А как живут пособные ветры, а встречного ветру и льдов не живет, и от Березовского устья поспевают парусным ходом до устья Печоры реки ден в десять. От устья Печоры реки шли вверх по реке Печоре до Пустозера парусным походом два дни. И в Пустозери зимовал. <...>

И пошли в Монгазею болшим же морем окияном на урочище на Югорской шар. И бежали парусом до Югорского шару два дни да две ночи. А шли напрома болшим морем переимаясь через губы морские. А на губах местами глубоко а в иных местех мелко в сажень а инде и меньши. А в иных местех и суды ставают.

А Югорской шар остров великой каменной, местами тундр, а местами камень голой. А леса никакого нет. А называют тот остров Вайгач. А около его Русские люди в Монгазею не ходят потому что отшел далеко в море да и льды великие стоят. А подле Югорской шар подле остров Вайгач ходу гребью день, проезд из моря окияна в урочище в Нарзюмское море. А тот проезд промеж Вайгача острова да промеж берегов.

А по берегу лежит грядюю камень а поперек проезду верст с пят а инде и мешни. А проезд местами глубоко а инде мелко. А на острове Вайгаче место пустое, людей нет. А от Югорского шару Нарзюмским морем через Карскую губу резвого ходу до устья Мутной реки день да ночь. А как заимут льды большие ино обходят около льдов парусом и гребью недель с шесть. А иногда и обойти льдов немочно и от тех мест ворочаютца назад в Пустозеро».

Волоком и на оленях

Далее в рассказе Льва Шубного идет подробное описание волока, по которому пинежане, мезенцы и двиняне перетаскивали свои лоды и кочи через полуостров Ямал:

«И тою Мутною рекою шли в кочах прибылою водою. Тянулись бечевою двадцать ден и дошли до озер из коих вышла Мутная река. А вышла Мутная река из трех озер невеликих по смете версты по две озеро. Вверх по Мутной реке по обе стороны пустое место, тундра и растет мелкой лес в вышину с четверть аршина и с поларшина. А зовут тот лес ярник. А иного лесу никакого нет. <...>

А от третьего озера шли на волок до большого озера из которого вышла Зеленая река. А сухого волоку от озера до озера с полверсты и большы. А место ровное, земля песчана. И тем волоком запасы носили на себе на плечах и павозки волочили конаты. А кочи тянули через волок конатами же, делаячи вороты, для того, что людей было мало. А носили через волок запасы и павозки волочили и кочи тянули ден с пять».

И так далее. Всего путь волоком, когда суда и снаряжение приходилось тащить на себе, занимал у поморов больше месяца.

Другой пинежский мореход Фома Борисов дает в своем рассказе описание второго маршрута на Ямал. Им пользовались пинежане и мезенцы, минуя Северную Двину. Для того, чтобы спрямить путь вокруг полуострова Канин, Фома Борисов вышел на коче из устья реки Кулой (Пинежский район Архангельской области) на Чесской волок, начинавшийся от реки Чижи, которая «пала устьем» в «море-окиян с востока на запад» у горла Белого моря к реке Чеше, впадающей в Мезенскую губу.

«А через Чесской волок кочи их перевозила самоядь на оленях наймучась». Перетаскивая кочи по волоку, пинежане «бежали парусом» до Тиманского берега. Под Бурловым берегом их кочи «заняли великие льды. И они сквозь льды пробивались в том месте четыре недели. И как льды отнесло в большое море они прошли к Югорскому шару». После Югорского шара маршруты пинежан и мезенцев сливались с описанным выше маршрутом двиняно.

В этом описании интересным выглядит следующий факт: помимо деревянных воротов, с помощью которых поморы перетаскивали свои кочи, для транспортировки волоком использовались ненецкие олени. Впрочем, скорее всего, на оленях перевозили лишь груз, снятый с кочей. Ненецкие олени – малорослые и маломощные гужевые животные, и вряд ли с их помощью можно было тащить тяжелые суда. Стоит обратить внимание и на то, что вблизи Варандеев кочи были зажаты льдами, сквозь которые моряки пробивались в течение месяца! Все это говорит о высочайшем опыте и мастерстве пинежан как в области мореплавания, так и в сфере арктического судостроения.

Прощай, Мангазея

Возникает вопрос: как и почему жители Пинеги перестали строить кочи и ходить на них в Арктику?

В XVII веке сюда устремились иностранцы, или, как их называли в Московии, «немцы». Дорогу на Север и в Сибирь им часто показывали поморы, вероятно, не подозревавшие, что имеют дело с разведчиками западных стран. В результате возникла угроза захвата иностранцами пушных промыслов Сибири и вытеснения русских из Арктики.

В 1622 году царь Михаил Федорович направил в Тобольск воеводам Матвеем Михайловичем Годунову, князю Ивану Волконскому и дьяку Ивану Шевыреву грамоту о запрете использования поморами пути через полуостров Ямал по рекам Мутная и Зеленая: «Торговых и промышленных людей с моря и ис поморских городов к Улеум, и на Канин нос, и на Тресковую, и на два острова, что у Варандеевских мелей, и на Моржевик малыми речками, и Большим морем на Югорской шар, и на Карскую губу, и на Мутную, и на Зеленую реку, и в Мангазею, и из Мангазеи на те места пропуцати не велели».

Запрет поставил жирный крест на развитии древнего поморского арктического мореплавания и судостроения. Вместо морских путей в Мангазею купцам «поморских городов» было велено пользоваться сухопутными маршрутами через Урал. В результате уникальный город Мангазея вскоре перестал существовать, а вместо него главным центром Ямала стал казачий городок Обдорск.

С поморскими мореходами, которые даже после запрета пытались пройти на Обь, Енисей и в Сибирь старым мангазейским «ходом», обдорские казаки не церемонились: «И тех людей велели мы холопи твои на заставах имати и приводя в острожек расспрашивати накрепко для чево они тою мангазейскою старою заповедною дорогою мимо твою государеву указную дорогу ездот или с кем умышляючи. И не



по ссылке ли с немецкими людьми. А расспрашивая тех людей самих и речи их написав на список велели присылати в Тоболеск».

Сегодня жители Пинежья, Холмогор и Мезени почти ничего не знают о том, как их средневековые предки осваивали Русскую Арктику, были замечательными мореходами и судостроителями. Тем не менее, именно пинежан, мезенцев и холмогорцев следует в первую очередь называть поморами. Ведь именно благодаря их неимоверным усилиям и жертвам были освоены почти все острова в Ледовитом океане и морские пути в Сибирь.

From Kolmogory to the Arctic

It is commonly believed that the communities of the renowned Arctic navigators and builders of the Arctic-going boats lived right on the White Sea Coast. Without prejudice to this knowledge, we, however, believe that more light should be shed on where exactly those renowned pathfinders of the Arctic lived in what now is Arkhangelsk Oblast.

For big Pomor boats (rowboats, koches, and other types) to be really good and strong, they had to be built from top-quality, sound timber. Such timber grew along the shores of the Northern Dvina, the Mezen, the Pinega, among others. This explains why the creators of the robust Arctic-going boats were living far inland.

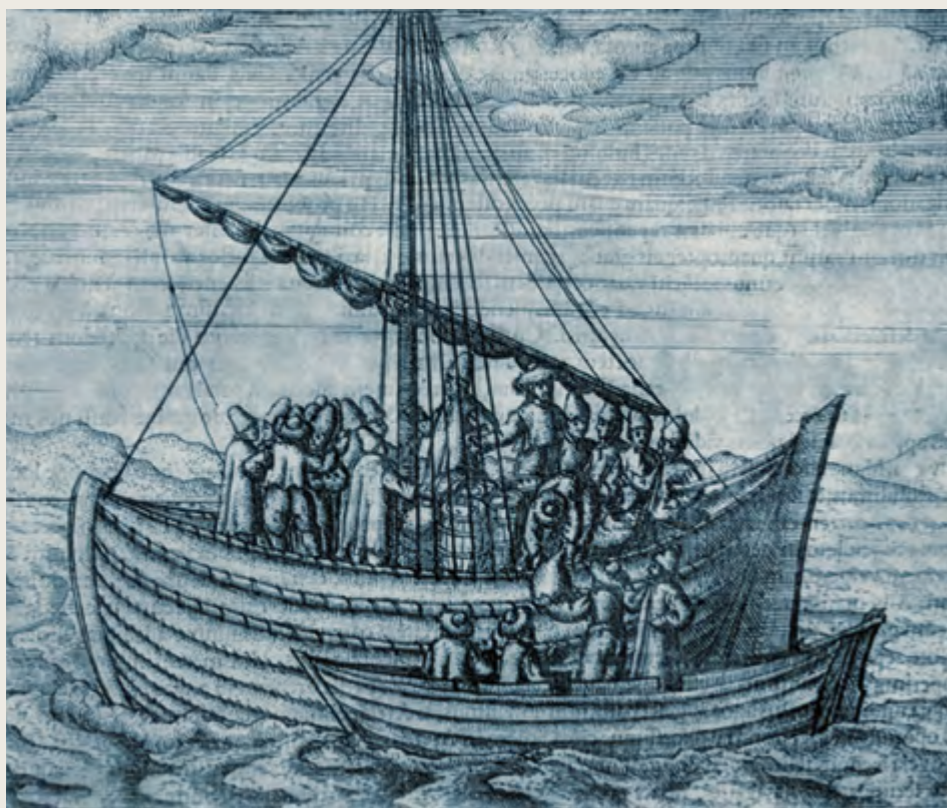
The locality known since time immemorial for being the cradle of the Arctic shipping, is Kolmogory, situated on the Northern Dvina hundreds of miles off the sea coast and originally inhabited by western tribes. Russianized in the 18th century, its name survived until our days as Kholmogory. In the medieval North, Kholmogory used to be a major outpost and a market where natives traded in fish, furs and hunting trophies.

A number of documents have survived that indicate that almost all of the settlements along the Letny and the Zimny shores of the White Sea had been established by natives of remoter communities. Such settlements would normally emerge close to fishing or seal-hunting grounds as temporary (seasonal) camps. The credit for exploring farther grounds, discovering the islands in the Russian Arctic, and pioneering the paths to Mangazeya, the Yenisei and the Ob, had for centuries belonged mostly to the communities of Pinega, Mezen,

SOZVEZDYE #29

история
history

71



Плавание поморов.
Старинная гравюра
Pomors' navigation.
An old-time engraving

and Dvina (Kolmogory). Another evidence of this fact is the archaeological findings discovered at the site of Mangazeya, a medieval Pomor town in the Arctic area. The majority of the discovered remnants of rowboats, koches, household articles, and wooden and bone-carved items indicate that all of them were brought to Mangazeya from the mainland.

It should be noted that the trades like Arctic fishing and seal-hunting would be practiced also by, for instance, Pustozersk (once a renowned circumpolar community that now forms part of Nenets Autonomous Okrug). But, unlike Pinega and Mezen people, Pustozersk seafarers never dared to sail far north to the Arctic wilderness. In the humble petition the Pustozersk peasants sent to the tsar asking him to relieve them from their seal-hunting duty on the Novaya Zemlya because they didn't have enough experience, they wrote: "It is them the Mezeners and the Pinega natives in big walrus boats that sail to the Novaya Zemlya and what other isles out there. It is them who know the paths to the Yugorski Shar, the Vaigach and whatnot."

Rowboats and koches

That the communities of Pinega, Mezen and Dvina went seal-hunting, and built ships for that, was largely because their land was too barren and too cold to produce sufficient crops. In the land of Pomors, which had never known serfdom, opportunities existed for peasants and townsmen to maintain trade and goods exchange relationships. And many northerners did prosper. Especially those who engaged in marine trades. While the Mezeners built rowboats and koches mainly for their own needs, the natives of Pinega built them also for sale (to Kolmogory merchants and local monasteries).

Not much of the documented evidence has survived until our days that accounts of the shipbuilders and seafarers of the medieval Pomor land. The original description of the late 17th-century dvinyanka boat and how it had to be built can only be found in the Episcopal ledger of Kholmogory, namely, its records of 1695:

"Antoshka Pykhunov, of Voldokursky commune on the Pinega, built himself a new dvinyanka boat of three chunks and dry pine timber. From stem to stem 11 sazhen and an elbow, and 4 sazhen between robust sides, where each sazhen is two and a half arsheens. And this boat is two and a quarter arsheens deep. With proper frames and hooked supporting beams, the way it

should be. Chinsed, resined, with rowser chocks, nails, wood lathing, and bast cover. And its furnishings are all homemade." In consideration for the boat, its creator got "twenty-five roubles, plus a pound of salted halibut and two of cod."

Robust were not only rowboats but also the legendary koches of Novaya Zemlya. Able to resist the heaviest of ice loads, they would be built on the Pinega River, where quality timber was within arm's reach, not on the White Sea Coast.

Tales of Pinega

Even fewer are the documented accounts of the Pomors who were sailors on the Arctic voyages to, for instance, the Yamal Peninsula. Among these rare accounts are the two tales by natives of the Pinega Lev Shubny and Foma Borisov, who would travel, in 1601 and 1602, from Pinega and Kolmogory to Yamal in Mangazeya. Their recollections were recorded in 1623 by order of the voivodes of Tobolsk. The two tales describe the Pomor merchants on two voyages to the Yamal Peninsula – Kholmogorsky and Pinega-Mezensky. Interestingly, their routes were not only water: there were sections which the crews knew were dangerous, so they went ashore to drag their koches over ground. The Pomors would refer to those terrestrial parts as "carries".

The original recording of Lev Shubny being questioned by the voivodes of Tobolsk is a valuable source of information about the early exploration voyages to Yamal:

"Because of the strong head winds and the mighty ice floes, we dragged, sluggishly, all the way up to the mouth of the Pechora River. You'd better be quick spreading your sail when you reach Berezovsky estuary. There, head winds tend to interrupt and ice floes recede. So we sailed for ten days, and then for two more, upstream the Pechora River and all the way to the Pustoozero. I spent the winter in the Pustoozero. <...>

The way to Mangazeya and the stow of the Yugorsky Strait went through the open ocean. It took the boat two days and two nights as it was struggling through swells and billows. Some gulfs were deep and some just a sazhen or even shallower. Some even sent the boats stranded.

The Island of Yugorsky Strait, it's grand, of stone, with areas covered in stone or tundra. Devoid of forests altogether. That island is called Vaigach. Russian people, they don't sail to Mangazeya because it is too far and the ice out there can be impassable. But if you go via the Yugorsky Strait and via Vaigach, you'll end up at a stow out in the sea of Nyarzom. That passage is one day of rowing long and runs past by the island of Vaigach and amid the shores of smaller isles.

Большие поморские суда (лодья, кочи и другие) можно было строить только из отменного крепкого леса, растущего, в частности, по берегам рек: Северной Двины, Мезени и Пинеги

For big Pomor boats (rowboats, koches, and other types) to be really good and strong, they had to be built from top-quality, sound timber. Such timber grew along the shores of the Northern Dvina, the Mezen, the Pinega, among others

The shores are all stone ridge. The passage itself is five versts broad, its narrower parts alternating with deep and shallow waters. The island of Vaigach is barren, with no people living there. If you row fast, the way from the Yugorsky Strait into the sea of Nyarzom and farther up to the Kara Bay and ultimately the Mutnaya River, takes one day and one night. But, there can be ice floes big enough to plough through. So, you are forced to go looking for a bypass and that may take as long as six weeks, if you are lucky. Some quit and turned back to the Pustoozero."

Drag roads and reindeer

As Lev Shubny continues, he gives a detailed description of the drag road that the natives of Pinega, Mezen and Dvina used to get their rowboats and koches across the Yamal Peninsula:

"We went up by the Mutnaya River in our koches in high tides. We went in file for twenty days until we reached the lakes from which the Muntaya River was outflowing. Those were the three lakes, small ones, roughly two versts in size each. On both sides of the Mutnaya River the land is bare, covered in dwarf shrubs and trees not higher than a quarter of half of an arsheen. Those trees are called yarnik. They are the only tree stand. <...>

The path from that third lake was dry and led to another lake, the one that gave way to the Zelenaya River. That path between the lakes ran for half a verst or so and was of smooth, even sand. We used it to drag our supplies to the waterside. Some of the supplies, we carried them on our shoulders and some in the carts we tied ropes to, to pull. The koches, too, were tied ropes to and capstans, for there weren't enough people to carry them. And it took us some five days to make it."

And so the story goes. Together with the terrestrial sections, when boats and gear had to be carried, each sea voyage lasted for more than a month.

Another seafarer Foma Borisov accounts of the other route to Yamal. That other route would be used by the seafarers of Pinega and Mezen, and it did not include the Northern Dvina River. To cut the distance, Foma Borisov directed his koch towards the Kanin Peninsula. He sailed off from the mouth of the Kuloy (Pinega District in Arkhangelsk Oblast), heading to the Chizhi River where the Chessky drag road started. He describes the Chizhi River as the one with the "mouth falling into the ocean all the way from east to west" and leading from the neck of the White Sea to the Chesha River which flows into the Bay of Mezen.

"They didn't drag their koches along Chessky, they hired the indigenous and their reindeer to do that." Their koches safely dragged to the waterside, the Pinega seafarers sailed them all the way to the shore of Timan. Near the shore of Burlow, however, their koches "got squeezed amid the ice floes and they spent four weeks ploughing through them. It wasn't until the ice got carried into the open sea that they finally approached the Yugorsky Strait." Once the Mezen seafarers passed it, their further itinerary followed the path described earlier – the path pioneered by the seafarers of Dvina.

Curiously, the account mentions the Nenets reindeer and that they were used for dragging the koches over ground, alongside with the wooden capstans. But, the reindeer were probably used to transport gear, not the heavy boats. The Nenets reindeer are too small, not strong enough to be used as drawing animals. It is worth to underline also that the crews, trapped in the ice of the Varandey, were struggling through it for the whole month! Isn't that a demonstration of the ultimate skill the Pinega seafarers had achieved in the field of navigation and Arctic shipbuilding?



Farewell to Mangazeya

A question arises: why would the community of Pinega stop building and using koches to sail through the Arctic sea ice?

In the 17th century, Pinega experienced an influx of foreigners, or Germans, as they would be referred to by the state of Moscovia. Unaware, and they probably were, that they were dealing with the western scouts, the Pomors showed them the way to Siberia. As a result, the Siberian communities faced the threat of having their seal-hunting grounds taken by foreigners and of being ousted from the Arctic.

In 1622, tsar Mikhail Fedorovich sent his Tobolsk-based voivode Matvey Godunov, Duke Ivan Volkonsky and government official Ivan Shevyrev a charter instructing them to ban the Pomors from navigating the route via the Yamal Peninsula and the Mutnaya and Zelenaya Rivers: "Merchants, traders, and seafarers of the Pomor land are no longer allowed to proceed to destinations of Uluy, Kanin Nos, Treskovaya, and the two islands near the sand bars of Varendeys. Nor are they allowed to sail to Morzhevik via smaller streams, nor to the Yugorsky Strait through open ocean, nor to the Bay of Kara, nor to Mangazeya, nor anywhere else from there."

That ban had decimated all further progress in the old Pomor shipbuilding and navigation. The sea voyages banned, the Pomor merchants could reach Mangazeya only via the Urals. As a result, this unique place ceased to exist and the Cossack town of Obdorsk became the center of Yamal instead.

On those Pomor seafarers who ignored the ban and continued to sail to Siberia via the Ob and the Yenisei, using their good old road to Mangazeya, the Cossacks were tough: "We, your servants, have ordered them seized and interrogated on the picket to find out why they had disregarded your monarchic order and whether there was a conspiracy or plot they had entered into with the Germans. While interrogating we kept record of their answers, which we have sent to Tobolsk."

Today's residents of Pinega, Kholmogory and Mezen know very little about their medieval ancestors and that many of them were remarkable navigators, boatbuilders and pathfinders in the Russian Arctic. And still, it is the communities of Pinega, Mezen and Kholmogory that are primary descendants of the Pomors. It was the Pomors who discovered almost of the islands in the Arctic Ocean, as well as waterways to Siberia, by putting strenuous efforts and at the expense of their lives.

Остров Вайгач в проливе
Югорский Шар
Vaigach Island in the
Yugorsky Strait