

ПОЛЯРНОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ РОССИИ В XVII ВЕКЕ

Е. Г. Овчинникова, Н. Н. Овчинников

Единственным регионом, где продолжало развиваться русское торговое судоходство и судостроение в XVII веке, был север. К этому времени сформировалась внешнеторговая политика государства, направленная на установление равных условий в торговле с иностранцами, защиту внутреннего судоходства, освоения новых территорий Сибири и Дальнего Востока. В данной статье рассматриваются основные проблемы, связанные с реализацией этой политики.

Ключевые слова: русское купечество, торговля, политика правительства, Мангазейский морской ход, полярные моря.

Важную роль в развитии торговых связей с Европой и полярного мореплавания в XVII в. сыграл так называемый Мангазейский морской ход, ускоривший доставку пушнины из Сибири в Центральную Россию. Ежегодно поморские мореходы и промышленники толпами пускались в далекую «заморскую» Мангазею в поисках пушного зверя. Путь вел от Белого моря к городу-крепости Мангазея*, основанной в 1601 году на реке Таз. В конце XVI – начале XVII вв. этот город стал главным пунктом торговли мехами. Первые сведения о Мангазейской земле проникли на Русь от новгородских промысловиков еще в XV веке. В рукописи под названием: «Сказание о человецех незнаемых на восточной стране и о языцех розных», содержится обширный перечень племен самоеди, проживавших «вблизи моря» [1, с. 4-6].

В этих полуфантастических рассказах русских людей привлекало обилие пушного зверя в этой земле. В XVI столетии слухи о Мангазее дошли до Западной Европы, особенно после начала поиска северо-восточного прохода, когда начался интенсивный сбор информации о территориях, лежащих к востоку от Уральского хребта.

Документально известно, что в 70-х гг. XVI века на сибирской реке Таз уже

существовало крупное поморское становище. В 1617 году по приказу торговые и промышленные люди ходят торговать с рек Пинеги, Мизени и Северной Двины по морю, «которого лета льды пропустят, в Мангазею для промыслов своих лет по двадцати и по тридцати и больше». Эти сведения подтверждаются данными археологических раскопок на территории мангазейского городища, где наиболее ранние из сохранившихся построек датируются семидесятыми годами XVI века [2, с. 34]. Обнаруженные сооружения являются следами древнего Тазовского городка, который в XVI веке представлял собой крупное поморское промысловое становище.

Конец XVI – начало XVII вв. было временем перехода от стихийного поморского промыслового освоения северных территорий и прилегающих к ним морей к последовательной государственной политике колонизации. Одним из проявлений этой политики стало основание в 1601 году на месте поморского Тазовского городка – Мангазеи как главного города всего Мангазейского уезда. Значение Мангазеи особенно велико в развитии арктического мореплавания и освоения Сибири. На протяжении полувека она являлась здесь единственным морским портом. Мангазея связывала Белое море с устьями рек Енисея и Лены, а также с побережьем полуострова Таймыр.

* Слово «Мангазея» на коми-зырянском языке означает «край земли» или «земля вблизи моря», т. е. Обской и Тазовской губ.

В Мангазею вело три пути. Первый, основной, имел название Мангазейский морской ход и напрямую связывал Поморье с Мангазеей. По своему характеру этот ход был не только морским. Он включал два сухопутных волока, что позволяло мореходам существенно сократить время пути и избежать труднопреодолимого в ледовом отношении участка Карского моря к северу от полуострова Ямал. Путь в Мангазею морем занимал в среднем 3-4 месяца, а иногда из-за непогоды и непроходимых льдов кочи промышленников зимовали в Пузтозерском остроге*.

Второй путь в «златокипящую государеву вотчину», как называли Мангазею, был речным и частично морским. После закрытия в 1619 году Мангазейского морского хода он оставался единственным для достижения города. Маршрут проходил по левым притокам Печоры рекам Цильме и Ижмы. Далее по Печоре он вел вверх, переходил в ее правый приток реку Усу, из Усы путь шел в ее приток Соби, из Соби в Елец, а из Ельца волоком добирались до верховий другой Соби, впадающей в Обь. Перевалив через Урал, обской Собью, выходили в Обь, так как «иной дороги, опричь Соби-реки через Камень летним путем» не было. От устья Соби по Обской и Тазовской губе и реки Таз попадали в Мангазею. Печорский «черезкаменный» путь был тяжелым и опасным. Реки и речки проходили на мелких судах: на бойных лодках или одnodеревках. Через волок их тащили на катках, перевозили на оленях и собаках.

Третий возможный способ достигнуть Мангазею был морской, в обход полуострова Канин Нос и Ямал без форсирования рек и волоков. Этот путь предполагал использование особых судов – «новоземельных кочей», не предназна-

ченных для преодоления сухопутных волоков. Вопрос о регулярности плавания поморов морским путем в Мангазею и далее в устье Енисея до конца не решен, но то, что этот путь был хорошо известен русским мореходам, не вызывает сомнений [3, с. 198]. Морской переход в Мангазею совершался поморами на «малых кочах», предназначенных для смешанных морских (прибрежных), речных и волоковых путей. Суда этого класса были относительно легкими, имели небольшой размер, их длина обычно не превышала 8 м. На борт в XVII в. они брали около семи тонн груза, «а груза в кочах четвертей по сту и больше, в четыре пуда четверть». Коч (коча, кочмора, кочмара) появился еще в XIII в. Эти суда были идеально приспособлены для плавания в северных широтах среди битого льда, в мелкой воде и для передвижения волоком. Предположительно, название «коч» произошло от слова «коца» – «ледовая шуба». Так называлась вторая обшивка корпуса, сделанная из прочных дубовых или лиственных досок в районе переменной ватерлинии. Она предохраняла основную обшивку от повреждений при плавании среди льдов. Коч имел два якоря по четыре с половиной пуда каждый и несколько якорей поменьше – двухпудовых

Морской путь в богатую Сибирь, которую называли «Малая Индия», привлекал внимание иностранцев, стремившихся организовать здесь свои фактории. Они всяческими путями пытались выведать у поморов дорогу на Обь и далее на реки Таз и Енисей. Тобольский воевода сообщал о попытке в 1607 г. «галанских немцев» на кораблях морем из Мангазеи пройти к Енисею, но «льдом их в Енисею не пропустило проведовать». Все эти известия о походах немцев в Карскую губу, сильно напугали тобольского воеводу. В своих отписках царю он выказывал опасение, что если «немцы» могут ходить в Мангазею, не оставаясь на зимовку в Архангельске, то они способны со своими «воинскими

* В прошлом город в 23 км от Нарьян-Мара (Ненецкий автономный округ), на берегу озера Пустое. Первый город в заполярье. Основан в 1499 г. в Югорской земле по указу Ивана III. До 1780 г. административный центр Печорского края.

людьми» внезапно захватить Мангазею или любой сибирский город. Русских здесь немного и «стоять против многих людей некем» [4, с. 1053-1054], – докладывал воевода.

В 1616 г. воевода Иван Куракин ходатайствовал перед московскими властями о полном запрете русским ходить морем в Мангазею. В том же году из Москвы был прислан указ, запретивший морской путь в Мангазею тем людям, которые вздумают вперед ходить в Сибирь. В 1618 г., вняв доводам купцов и промышленников, что запрет нанесет «государевой соболиной казне убытку», царь Михаил Федорович отменил первоначальный указ. Но окончательно разрешить этот вопрос, было предложено местной администрации.

Как только прямая угроза захвата иностранными компаниями земель в Сибири миновала, правительство стало «забывать» о запрете морского Мангазейского хода. По свидетельству содержателя морских промыслов на Севере графа П. И. Шувалова, в конце XVII века через Карское море к устьям рек Обь и Таз ежегодно приходило от 30 до 40 кочей как с «промышленным заводом», так и с местными товарами для обмена их на меха у ненцев. Этот путь поморы называли «заворотом» [5, с. 125].

Важным этапом в многочисленных плаваниях русских моряков в водах полярных морей стал знаменитый поход 1648 г. Федота Алексеева (Попова) и Семена Ивановича Дежнева из устья Колымы вокруг Чукотского носа на реку Пагычу (Анадырь). Однако плавание продолжалось недолго. Тяжелые льды не позволили участникам экспедиции пройти морем до Анадыря, и кочи вернулись в Нижнеколымск.

Был организован новый поход на восток от Колымы. Подготовкой занимались Федот Алексеев, Афанасий Андреев и Бессон Астафьев – приказчики московских гостей Усовых и Гусельниковых, богатых купцов, имевших право торговать за границей. О размахе торговой

операции свидетельствует то, что Федот Алексеев имел при себе 3500 руб. и еще какое-то количество товара для обмена. Якутская таможня оценила снаряжение экспедиции в крупную по тем временам сумму – 1673 руб. Кроме провианта, оружия, орудий пушного и рыбного промыслов, обменного товара участники похода взяли с собой «13 маток в костях» (компасов в костяной оправе).

Отряд вышел из Нижнеколымска 20 июня в раннее для этих широт время. В плавание первоначально вышли шесть кочей, которыми командовали Федот Алексеев и Семен Дежнев, но в последний момент к ним присоединился седьмой коч «беглых ленских казаков» во главе с Герасимом Анкудиновым. Всего в походе приняло участие 90 человек. Из устья Колымы кочи вышли в море и в конце августа или в начале сентября, не доходя до «Большого Каменного Носу», у северо-восточных берегов бурей о льды разбило два судна. В проливе во время шторма потерпел крушение коч Герасима Анкудинова и «разбойный люд» разместили на кочах Федота Алексеева. Несколько дней экспедиция оставалась на Чукотском полуострове, затем, прижимаясь к скалистому побережью, флотилия отправилась на юг и в последних числах сентября прибыла в район Чукотского мыса на юго-востоке Чукотского полуострова. Здесь произошла первая стычка с воинственными чукчами, которые в драке ранили торгового человека Федота Алексеева.

В начале октября 1648 г. от мыса Чукотский кочи Дежнева и Алексеева вышли в Берингово море. Во время шторма суда разбросало в разные стороны. Коч Дежнева выбросило «в передний конец за Анадырь реку», судя по всему, на побережье Олюторского полуострова, а суда Федота Алексеева – в его более южную часть. Впоследствии Алексеев и его товарищи погибли. На коче Дежнева оставалось 25 человек. Дежнев принял решение направиться через горы к реке Анадырь. Отряд десять недель

шел по неизведанной территории в холоде и голоде. До верховий реки Анадырь, где было поставлено зимовье, с Дежневым пришло 12 человек. В 1660 г. Дежнев с «костяной казной» (130 пудов моржовых клыков, из них 50 пудов своего промысла) прибыл из Анадыри на Колыму. В 1661 г. на коче промышленника Ивана Ерастова морем он прошел в Лену, а оттуда в 1662 г. в Якутск. Из Якутска с государственной казной Дежнев был отправлен в Москву. В Москве Семен Иванович Дежнев получил жалование за 19 лет своей службы и умер в 1672 г. весьма состоятельным человеком, так и не узнав, что был участником великого географического открытия.

Экспедиция Федота Алексеева и Степана Дежнева доказала существование пролива между Азией и Америкой. Русские первопроходцы открыли морской путь вокруг Северо-Восточной Азии. Кроме того, Дежнев первым описал Чукотский полуостров и реку Анадырь, открыл острова Диомиды, на которых жили эскимосы. Походом Алексеева–Дежнева завершилось освоение поморами, промышленными людьми и казаками побережий между Белым морем,

реками Европейского Севера и Сибири. Таким образом, подтвердилась возможность достижения Тихого океана с запада северо-восточным проходом.

По морским дорогам, проложенным в первой половине XVII в. ежегодно шли караваны судов. Прямые поездки от Лены на Колыму, Индигирку и обратно были обычным явлением. Активное морское судоходство по рекам и морям Восточной Сибири продолжалось вплоть до упадка промыслов в 80-х гг. XVII в. По подсчетам М. И. Белова с 1633 по 1689 гг. было предпринято 177 плаваний по Арктическим морям: с 1633 по 1649 гг. – 9; с 1641 по 1650 гг. – 54; с 1651 по 1660 гг. – 47; с 1661 по 1670 гг. – 43; с 1671 по 1680 гг. – 12 и с 1682 по 1689 гг. – 12. Благодаря развитию полярного мореплавания стало возможным открытие Чукотки и Камчатки, Аляски и тихоокеанских островов, включение в состав России огромных территорий Восточной Сибири и Дальнего Востока. Если в начале XVI в. протяженность России составляла свыше 1 млн. кв. верст, то в 1689 г. Московское государство охватывало пространство в 12 млн. кв. верст [6, с. 254-255].

Список источников и литературы

1. *Титов А.* Сибирь в XVII в.: сборник старинных русских статей о Сибири и прилегающих к ней землях / А. Титов. – М., 1890. – 262 с.
2. *Белов М. И.* Мангазея. Мангазейский морской ход / М. И. Белов, О. В. Овсянников, В. Ф. Старков, – Л.: Гидрометеоиздат, 1980. – 164 с.
3. *Дубровин Г. Е.* История северного судостроения / Г. Е. Дубровин, А. В. Ожороков, В. Ф. Старков, П. Ю. Черносвитов. – СПб.: АЛЕТЕЙЯ, 2001, – 404 с.
4. Русская историческая библиотека: в 39 т. – т.2 Сборник различных актов XVI – XVII вв. – СПб., 1894, с. 1053-1054.
5. *Окладников Н. А.* Российские колумбы. Мезенские полярные мореходы и землепроходцы (XVI – нач. XX вв.) – Архангельск: Правда Севера, 2008. – 358 с.
6. *Кулишер И. М.* История русского народного хозяйства. М., Наука, 2004. – 751 с.

Овчинникова Елена Григорьевна – к. и. н., доцент кафедры истории и регионоведения, Санкт-Петербургский государственный университет телекоммуникаций им. проф. М. А. Бонч-Бруевича, (г. Санкт-Петербург, Россия), egovc@mail.ru

Овчинников Николай Николаевич – к. и. н., доцент, заведующий кафедрой Отечественной истории, политологии и социологии, Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, (г. Санкт-Петербург, Россия), nnovch@mail.ru

RUSSIAN POLAR NAVIGATION IN THE 17TH CENTURY

E. G. Ovchinnikova, N. N. Ovchinnikov

The only region where Russian commercial shipping and shipbuilding continued to develop in the 17th century was the North. By that time, the state's foreign trade policy had taken shape, aimed at establishing equal conditions in trade with foreigners, protecting domestic navigation, and exploring new territories in Siberia and the Far East. This article examines the main problems associated with the implementation of this policy.

Keywords: Russian merchants, trade, government policy, Mangazeya sea route, polar seas.

References

1. Titov A. Sibir' v XVII v.: sbornik starinnykh russkikh statej o Sibiri i privileyushchikh k nej zemlyakh [Siberia in the 17th Century: A Collection of Old Russian Articles on Siberia and the Lands Adjoining It] / A. Titov. – Moscow, 1890. – 262 p. (In Russ.)
2. Belov M. I. Mangazeya. Mangazejskij morskoy khod [Mangazeya. The Mangazeya Sea Route] / M. I. Belov, O. V. Ovsyannikov, V. F. Starkov. – Leningrad: Gidrometeoizdat, 1980. – 164 p. (In Russ.)
3. Dubrovin G. E. Istoriya severnogo sudostroeniya [History of Northern Shipbuilding] / G. E. Dubrovin, A. V. Okorokov, V. F. Starkov, P. Yu. Chernosvitov. – Saint Petersburg: Aletejya, 2001. – 404 p. (In Russ.)
4. Russkaya istoricheskaya biblioteka: v 39 t. T. 2: Sbornik razlichnykh aktov XVI – XVII vv. [Russian Historical Library: in 39 vols. Vol. 2: Collection of Various Acts of the 16th – 17th Centuries]. – Saint Petersburg, 1894. – pp. 1053-1054. (In Russ.)
5. Okladnikov N. A. Rossijskie kolumby. Mezenskie polyarnye morekhody i zemleprokhodcy (XVI – nach. XX vv.) [Russian Columbuses. Mezen Polar Seafarers and Explorers (16th – Early 20th Centuries)]. – Arkhangelsk: Pravda Severa, 2008. – 358 p. (In Russ.)
6. Kulisher I. M. Istoriya russkogo narodnogo khozyajstva [History of the Russian National Economy]. – Moscow: Nauka, 2004. – 751 p. (In Russ.)

Ovchinnikova Elena Grigoryevna – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of History and Regional Studies, The Bonch-Bruевич Saint Petersburg State University of Telecommunications, (St. Petersburg, Russia), egovc@mail.ru

Ovchinnikov Nikolay Nikolaevich – Candidate of Historical Sciences, Head of the Department of Russian History, Political Science and Sociology, Admiral S.O. Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, (St. Petersburg, Russia), nnovch@mail.ru

Статья поступила в редакцию: 03.02.2026; принята к публикации: 20.03.2026

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:

Овчинникова Е. Г., Овчинников Н. Н. Полярное мореплавание России в XVII веке // Социогуманитарные коммуникации. – 2026. – № 2(16). – С. 66-70.

FOR CITATION:

Ovchinnikova E. G., Ovchinnikov N. N. Polyarnoe moreplavanie Rossii v XVII veke [Russian polar navigation in the 17th century] // Sociogumanitarnye kommunikacii [Social and humanitarian communications]. 2026. № 2(16). P. 66-70.