

# Русское судно XVII века в Стокгольме



**Павел Филин** ■ Просматривая однажды новостную ленту на страничке в «Фейсбуке», я увидел сообщение от своей знакомой из Анкориджского музея на Аляске, которая занимается историей судостроения и подводной археологией. Она предлагала заглянуть на один из шведских сайтов – там якобы что-то интересное и не совсем обычное...

«Кликаю» ссылку и прихожу в полный восторг! Из содержания небольшой статьи ясно, что речь идет о находке остатков старинного судна рядом с Гранд-отелем в центре Стокгольма. Но какого судна! Название короткого сообщения «Mystery shipwreck found in central Stockholm» («загадочные останки корабля обнаружены в центре Стокгольма») уже говорит о том, что найдено нечто необычное. В самом конце 2010 года рабочие во время ремонта набережной перед входом в Гранд-отель обнаружили обломки деревянного судна. Их случайно вытащил экскаватор из котлована с водой. Работы были остановлены, и на место находки выехал специалист по подводной археологии Джим Ханссон из Шведского национального морского музея. «Мы были в полном восторге – рассказывает Джим – я никогда ничего подобного

не видел... Понятно, что это части судна, но мы ничего не знаем о такой технологии судостроения... Судя по глубине залегания – это начало XVII века или ранее...»

Разглядываю приложенные фотографии – массивные деревянные параболические шпангоуты с выборкой «елочкой» под клинкерную обшивку. А вот и сама обшивка – доски внакрой сшиты между собой вицей – жгутом растительного происхождения.

Следует отметить, что это уже вторая подобная находка шитого судна в Стокгольме. Еще в 1896 году при рытье котлована по адресу ул. Щеппаргатан, 4 было найдено хорошо сохранившееся судно. Но, к сожалению, находка не была должным образом обследована, и лишь некоторые ее части были переданы в Морской исторический музей (Statens Sjöhistoriska Museum). Это была часть обшивки, доски которой сшиты вицей внакрой без металлического крепежа. Доски из Стокгольма аналогичны остаткам судов XVII века, обнаруженным в первом русском заполярном городе – Мангазее, а также в других северных городах. Стокгольм–Мангазея. Это уже интересно...

### Из истории шитых судов в России

Технология изготовления наборных деревянных судов без металлических связей была известна по всему земному шару. В разных культурах и частях света в качестве «нитки» для «сшивания» деталей судна использовались различные материалы – веревки и волокна, корни деревьев, оленьи жилы и ремни из шкур морских зверей. В некоторых регионах технология «шитья» являлась основной и была детально проработана. Например, на севере России и в Сибири технология изготовления судов без металлических связей достигла своего расцвета в XVI–XVII веках. Для соединения досок обшивки друг с другом в клинкер использовались распаренный корень сосны, прутья можжевельника, ели, побеги ивыняка, которыми плотно стягивали доски обшивки, и «пришивали» ее к шпангоутам и килю. В России такой корень для «шитья» лодок называли вицей. В отверстиях вицу стопорили с помощью специальных клинышков, затем судно тщательно смолили.

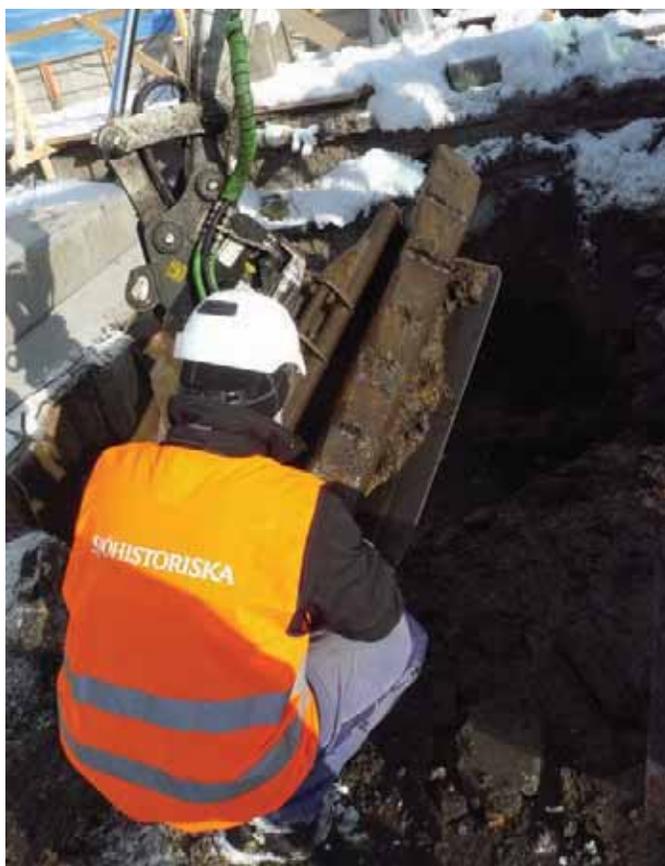
Подобная технология широко известна на севере Европы, но там строили с ее помощью преимущественно небольшие лодки. В России ее применяли для крупных судов – более 20 м длиной и грузоподъемностью до 100 т. Это была достаточно простая и дешевая технология, но именно она предопределила быстрое продвижение русских вдоль арктического побережья на восток и освоение всей Сибири. Напомним малоизвестный факт: ни одно европейское судно до XIX века не смогло пройти восточнее Новой Земли, в то время как русские кочи к середине XVII века поэтапно прошли Северный морской путь и вышли в Тихий океан. В период своего расцвета в XVI–XVII веках технология «шитья» в русском судостроении применялась во впечатляющих масштабах: так строился весь флот северных поморов, суда которых регулярно ходили из Колы (близ современного Мурманска) до Шпицбергена и из Архангельска на Новую Землю и в Мангазею. А в XVIII веке «шитики» – потомки кочей – ходили с промышленниками к берегам Аляски.



Местоположение находки в Стокгольме



Работы у Гранд-отеля



Шпангоут в ковше экскаватора



Доски обшивки судна, извлеченные из котлована



Местоположение Мангазеи

### Мангазея

В 2010 году в музее «Ледокол «Красин» в Санкт-Петербурге состоялся семинар по истории судостроения и мореплавания с участием историка судостроения, судомоделиста из г. Тюмени Сергея Кухтерина, который представил новейшие результаты раскопок Мангазеи – первого русского города Сибирского заполярья, основанного в 1601 году на р. Таз. Город пережил стремительный взлет, став основным поставщиком «мягкой рухляди» – пушнины – в государеву казну, но просуществовал недолго – в 1672 году его жители переселились на Турухан, левый приток Енисея. Мангазея была настоящим русским Клондайком. К примеру, добытую

шкурку черно-бурой лисицы можно было продать за 50 рублей, что по временам XVII века стоило целого состояния, эквивалентного стоимости дома с усадьбой и скотом. Мангазея являлась конечным пунктом Мангазейского морского хода – судового пути из Поморья в Сибирь, по которому на судах, известных под названием коч, совершали походы русские промышленники.

Во время раскопок, проводившихся в Мангазее в 60–70-х годах XX века, были сделаны уникальные находки. В полупромерзшем грунте обнаружили большой объем судовых деталей, которые использовались в домостроительстве. Эти находки позволили историку и археологу М. И. Белову предпринять попытку реконструкции коча – судна, благодаря которому были освоены Арктика, Сибирь и Дальний Восток.

Возобновившиеся в начале XXI века раскопки, проводимые комплексной экспедицией НПО «Северная археология-1», позволили значительно расширить представление о русских полярных судах и по-новому взглянуть на подходы к реконструкции русских судов XVII века. Вечная мерзлота сохранила для археологов вещи, которые в обычных условиях практически не сохраняются – предметы из дерева, кожи, кости. При раскопках было обнаружено, что дома в Мангазее строились из разобранных судов.

В основании домов лежали распиленные кили судов, стены сделаны из бортов, в дело шли и мачты, и реи. На мангазейских досках средняя толщина вицы – 2–2.5 см. Суда имели клинкерную обшивку, при этом ширина доски составляла до 40 см при толщине в 5 см. При соединении в клинкер общая толщина обшивки, таким образом, могла достигать 10 и более см. Металл – скобы – использовались только для пришивания планочек-стрежин, которые укрепляли конопатку между досками обшивки (так называемое ластовое уплотнение), и то не всегда. Следы от скоб на досках хорошо сохраняются и присутствуют далеко не на всех обнаруженных артефактах. В отличие от традиционных европейских судов, основу жесткости корпуса северорусских судов составляли не шпангоуты, а сама обшивка. Так, шпангоуты на кочах вставлялись уже после того, как досками обшивки был сформированы основные обводы корпуса.

Доски обшивки специально вытесывали топором, придавая им нужный изгиб – чего невозможно сделать с пилеными досками. При попытке их так изогнуть они обязательно лопнут. Из-за большой шпации суда получались достаточно вместимыми, и, с другой стороны, достаточно легкими, что позволяло перевозить их через водоразделы. Это совершенно уникальная технология строительства судов без использования металла.

К сожалению, не сохранилось полного набора шитого судна, а восстановление его облика из остатков, обнаруженных на раскопках, пока напоминает складывание паззла. Самое интересное то, что не сохранилось достоверных изображений русских судов XVII века. Таким образом, обнаружение остатков судна, идентичного им по своим технологическим параметрам, в Швеции может дать совершенно новую информацию о технологии судостроения и мореходных качествах больших шитых судов.



www.tuyap.com.tr

# İSTANBUL BOAT SHOW

12-ая МЕЖДУНАРОДНАЯ СТАМБУЛЬСКАЯ  
ВЫСТАВКА ЯХТ И КАТЕРОВ,  
ОБОРУДОВАНИЯ И АКСЕССУАРОВ

18 - 25 ФЕВРАЛЯ 2012

[www.tuyapboatshow.com](http://www.tuyapboatshow.com)

[www.facebook.com/tuyapboatshow](http://www.facebook.com/tuyapboatshow)



Международная ассоциация организаторов конгрессов и выставок



Ассоциация организаторов международного участия на международных выставках



АССОЦИАЦИЯ ВЫСТАВОЧНЫХ КОМПАНИЙ ТУРЦИИ



For further information please contact / Для получения более подробной информации

TUYAP MOSCOW / ТЮЯП МОСКВА

Phone / Тел.: +7 495 775 3145 Fax / Факс: +7 495 775 3147 E-mail: [tuyapmoscow@tuyap.com.tr](mailto:tuyapmoscow@tuyap.com.tr)



İSTANBUL



Выставочный и конгресс-центр «ТЮЯП»  
Büyükdere, İstanbul / Turkey

ДАННАЯ ВЫСТАВКА ПРОВОДИТСЯ НА ОСНОВАНИИ ЗАКОНА 5174 С РАЗРЕШЕНИЯ СОЮЗА ПАЛАТ И БИРЖ ТУРЦИИ



Вид на Мангазею с высоты птичьего полета



Судовые доски, шитые вицей в основании дома, Мангазея



Шпангоут из раскопок в Мангазее



Доски обшивки из раскопок в Мангазее

### Снова в Швецию

Разыскав адрес археолога Джима Ханссона в Интернете, отправляю фотографии мангазейских находок, любезно предоставленных С. А. Кухтериним, и пишу письмо о том, что, вполне возможно, обнаружены остатки судна, которое пришло из России вокруг Скандинавии. Мы знаем, что подобный поход проделал Григорий Истома в 1496 году, посланный Иваном III в качестве толмача при посольстве к королю Дании. Были и другие подобные походы, но документальных сведений об активном мореплавании этим путем мы не располагаем.

Вскоре получаю ответ от Джима, из которого ясны четыре пункта: 1) на месте находки запланированы детальные археологические исследования; 2) по фотографиям находки «шитых» судов в России аналогичны обнаруженным в Стокгольме; 3) Джим соглашался с тем, что судостроительная традиция «шитья» не характерна для Швеции, совсем не изучена, и, скорее всего, имеет восточное происхождение (в своем суждении он был очень осторожен); 4) фрагменты находок отправлены в Копенгаген в датский Национальный музей на дендроанализ. Последний пункт может многое разъяснить. С нетерпением жду результатов дендроанализа... А пока Джим присылает мне интересный рисунок, выполненный в Стокгольме с натуры неким итальянцем Лоренцо Магалотти (Lorenzo Magalotti), который путешествовал по Швеции в 1674 году.

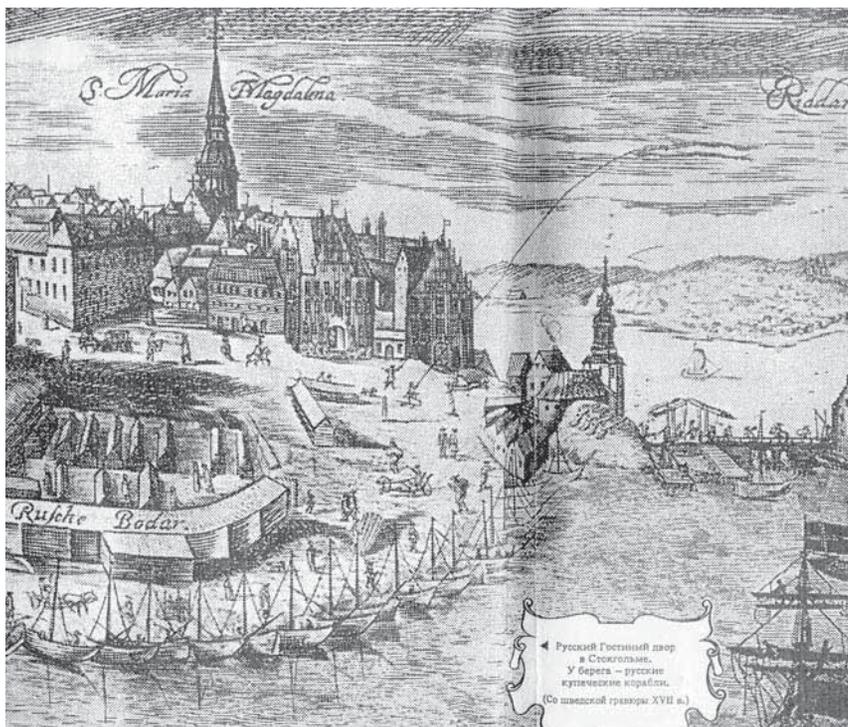
На рисунке изображено двухмачтовое судно с прямым парусным вооружением (рей грот-мачты опущен) и высоким бушпритом, казенкою в корме, сильно загнутым внутрь форштевнем. Вместо палубы – двускатное перекрытие, развалистые борта, по которым прорисованы косые черточки – именно так выглядит «шитье» со стороны. В целом, судно рядом признаков очень сходно с традиционными северорусскими: а) шитая технология; б) вид форштевня такой же, как у многих северорусских судов – шняк, сойм, кижанок, водлозерок и пр.; в) стоящая в самом носу фок-мачта; 3) наличие казенки; 4) прямое парусное вооружение. Все это очень похоже на признаки русского судна. Не этого ли типа судна обнаружены остатки у Гранд-отея?

### Версия первая, торговая

Историю русско-шведских отношений можно довольно четко поделить на периоды войн и периоды развития торговли. Балтика и Карелия на протяжении многовековой истории неоднократно становились предметом раздоров двух государств. Начиная с середины XVI века, после многолетнего перерыва, началась новая череда войн со Швецией. Завершилась она только в 1617 году подписанием Столбовского мира, по которому Швеция возвращала захваченные в годы Смуты Великий Новгород и всю Новгородскую вотчину, Россия же уступала все выходы на Балтику. Кроме того, было утверждено право свободной торговли, но шведским купцам не позволялось ездить с товарами через Московское государство в Персию, Турцию и Крым, а московским – через Швецию в Англию, Францию и другие западноевропейские страны.



Шитое судно в Стокгольме. Гравюра Лоренцо Магалотти, 1674 год



Русский торговый двор в Стокгольме. С гравюры Вольфганга Гартмана, середина XVII века

Начиная с 1617 года стали активно развиваться торговые отношения, ежегодно в Швецию стали ходить русские суда (документы упоминают до 50 карбасов, ладей, сойм, задействованных в торговле). В 1637 году в Стокгольме был построен русский деревянный торговый двор. В 1641 году двор «переехал» в новое более удобное место Стокгольма «на посадe», где существовал до начала Северной войны при Петре Великом. На шведской гравюре Вольфганга Гартмана середины XVII века изображен русский торговый двор в Стокгольме, где у причалов стоит 17 судов, схожих с изо-

браженным на гравюре итальянца торговым судном (общие размеры судна, высокий бушприт).

Из изложенного выше само собой напрашивается предположение о том, что у Гранд-отеля в Стокгольме обнаружено русское судно, участвовавшее в русско-шведской торговле после Столбовского мира. Типологически это мог быть мореходный карбас или сойма (известно, что соймы шились вицей вплоть до середины XIX века). Но эту версию пришлось пересмотреть после того, как из Дании пришли результаты дендроанализа остатков обнаруженного судна. ■

*Продолжение следует*

**НАСТОЯЩИЕ  
ДЕРЕВЯННЫЕ  
КОРАБЛИ!**

<http://varyag.onego.ru>



**Верфь деревянного судостроения ЗАО «ВАРЯГ»**  
185005, г.Петрозаводск,  
ул. Онежской флотилии, 43  
тел./факс (8142) 73-35-80  
e-mail: varyag@onego.ru



**СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ**  
посылторгом по России

для лодочных моторов  
квадроциклов  
мотоциклов  
снегоходов  
скутеров  
мопедов



192236, Санкт-Петербург, ул. Софийская 14  
(812) 706-1050, (812) 706-1059  
<http://shop.technomarin.ru>  
Оптовая продажа - (812)708-9063, (812)718-8261, (812)449-4077