

блюдения. Результатом полного комплекса исследований в этом случае является схема расположения трещин в пределах изученного участка, оценка степени их опасности для выполнения транспортных операций и рекомендации к мониторинговым мероприятиям.

К настоящему моменту все логистические объекты, расположенные на ледниковом куполе в районе станции Прогресс, прошли как минимум рекогносцировочное

обследование, позволяющее дать принципиальное заключение о возможности безопасного выполнения работ, и в ближайший полевой сезон на всех из них планируется завершить полный цикл изысканий.

*С.Д. Григорьева (АНИИ, СПбГУ),
Э.Р. Киньябаева (АНИИ, СПбГУ),
М.Р. Кузнецова (СПбГУ)*

НАХОДКА ПОМОРСКОГО ШИТОГО СУДНА НА СЕВЕРЕ АРХИПЕЛАГА НОВАЯ ЗЕМЛЯ

История освоения русскими мореплавателями арктических морей и архипелагов насчитывает многие века. Вопрос о времени, с которого можно отсчитывать начало поморского освоения Арктики, остается дискуссионным. Но можно с уверенностью говорить, что архипелаг Новая Земля являлся одним из важных регионов промысловой деятельности поморов (Ясински М.Э., Овсянников О.В. Пустозерск. Русский город в Арктике. СПб.: Петербургское востоковедение, 2003. С. 256). Свидетельства иностранных мореплавателей второй половины XVI века повествуют о поморах, которые знали морской путь к Новой Земле и хорошо освоили его. В дневниках Геррита Де-Фера, участвовавшего в экспедиции Виллема Баренца, рассказано о крестах поморов, которые они встречали на берегах Новой Земли (Саватюгин Л.М. Архипелаг Новая Земля: история, имена и названия. М.: Изд-во «Паулсен», 2017. С. 39–59).

Островное положение Новой Земли подразумевает, что освоение архипелага происходило по морю. Из литературы и публикаций в интернете известны несколько судов, которые сохранились на Новой Земле до сегодняшнего дня. Так, на гидрометеорологической станции в Малых Кармакулах находятся остатки деревянного судна типа «Кавасаки» и деревянный катер, которые можно датировать первой половиной XX века. В становище Архангельское на острове Личутина сохранились деревянный катер и небольшой карбас того же периода. На мысе Желания есть три деревянные лодки типа «Дора» второй половины XX века и одна шестивесельная спасательная шлюпка 1956 года. Однако все это относительно новые суда, которые обслуживали полярные станции или промысловые становища в XX веке. К сожалению, до последнего времени суда эпохи поморского освоения Новой Земли известны не были.

С 2011 года северная часть архипелага Новая Земля вошла в состав национального парка «Русская Арктика». В задачи сотрудников национального парка, помимо сохранения биоразнообразия архипелага, входит сохранение и изучение историко-культурного наследия территории. Для этого ежегодно проводится мониторинг состояния известных исторических объектов и выявление новых.

В ходе полевых экспедиционных работ в 2016 году сотрудники ФГБУ «Национальный парк «Русская Арктика» посетили остров Восточный архипелага Большие Оранские острова (рис. 1), который расположен у северной оконечности Новой Земли. Здесь были обнаружены фрагменты неизвестного судна. В литературе информации об этом судне найти не удалось. Однако Д.Ф. Кравченко в отчете об археологических работах в 1979 году на севере Новой Земли упоминает «разрушенную небольшую часть парусника XIX века», которую



Рис. 1. Большие Оранские острова



Рис. 2. Общий вид останков шитого судна



Рис. 3. Киль шитого судна, выполненный из одного ствола дерева



Рис. 4. Один из шпангоутов шитого судна



Рис. 5. Кница штевня



Рис. 6. Доски обшивки бортов. Видны «вицы» и следы обработки топором



Рис. 7. Фрагмент шитого судна. Заметны следы рубки топором

его экспедиция обнаружила во время разведки на Больших Оранских островах (Кравченко Д.Ф. Отчет Арктической комплексной поисково-исторической экспедиции. М., 1983. Фонд Архангельского краеведческого музея. Оп. 3. Д. 232. С. 129).

Скопление фрагментов судна (рис. 2) расположено в центральной части острова у юго-восточного склона плато, примерно в 150 м к северу от южного берега и в 230 м к западу от восточного берега острова, в точке с координатами 77° 02' 36,9" с. ш., 67° 45' 25,4" в. д.

Сотрудниками национального парка «Русская Арктика» были проведены первичное обследование руин судна и их фотофиксация. Самым большим обнаруженным фрагментом является киль судна длиной около 5 м. Вокруг него находятся восемь фрагментов шпангоутов различных габаритов, два штевня, две кницы штевней, два бортовых пояса с привальными брусьями и многочисленные фрагменты досок обшивки бортов. Все детали имеют следы значительного выветривания древесины и загрязнения. На некоторых фрагментах — наросты лишайников и мхов.

Киль судна широкий и плоский, выполнен из единого ствола дерева (рис. 3). На концах имеет небольшой загиб вверх. В киле сохранились несколько нагелей для крепления шпангоутов. По отверстиям для нагелей в киле можно определить места расположения семи шпангоутов.

Штевни, как и шпангоуты, выполнены из комля. На шпангоутах хорошо читаются царапины, которые были нанесены на них острым предметом. Царапины совпадают со «ступеньками» — выборками для прилегания досок борта, сшитых внахлест (рис. 4).

На изогнутых кницах штевней выполнены прямые накладные замки крепления (рис. 5). Одна из книц имеет сквозное отверстие.

Борта судна сшиты из тесаных досок внахлест. Доски обшивки бортов связаны между собой и прикреплены к элементам набора с помощью деревянных жгутов — «вицы» (рис. 6), которая, как нитка, продевалась через отверстия в досках и скрепляла их. Все детали судна, в том числе и доски обшивки, имеют следы рубки топором, то есть были выполнены без пиления (рис. 7).

Сохранились верхние части штевней. Судя по их форме, они были изогнутыми, с небольшим завалом наружу (рис. 8).

Судя по расположению деталей, судно лежало дном вверх. Доски набора бортов, скорее всего, еще сохраняли упругость. Со временем они разорвали обветшавшие «вицы», которыми были скреплены между собой и к набору судна. Поэтому судно рассыпалось «по швам».

В центральной части киля и на некоторых шпангоутах сохранились следы воздействия огня. Возможно, еще в то время, когда судно было целым, внутри него развели костер, который повредил детали лодки, но не уничтожил ее целиком. Уже после этого судно было перевернуто днищем вверх. В этом положении оно и разрушилось.

В целом технология производства судна, обнаруженного на Оранских островах, архаичная. Суда аналогичной конструкции были найдены на месте расположения Мангазеи (Визгалов Г.П., Пархимович С.Г. Мангазея: новые археологические исследования (материалы 2001–2004 гг.). Екатеринбург; Нефтеюганск: Изд-во «Магеллан», 2008. С. 37) или на берегу Северной Двины (Ясински М.Э., Овсянников О.В. Взгляд на Европейскую Арктику. Архангельский Север: проблемы и источники. Т. 1. СПб.: Петербургское востоковедение,



Рис. 8. Штевень судна



Рис. 9. Следы огня на киле судна

1998. С. 358). Можно найти общие черты в конструкции киля и технологии крепления. Но формы штевней и наличие привального бруса говорят о более современной конструкции судна. Возможно, это небольшое парусно-гребное судно, более всего похожее по конструкции и габаритам на поморский карбас.

Сложно уверенно датировать судно, найденное на Больших Оранских островах. Для точной датировки необходимы консультация со специалистами и проведение дендрохронологического исследования.

Изучение поморского шитого судна на Больших Оранских островах может дать новую информацию о конструкции поморских судов и технологиях поморского традиционного судостроения. Также обследование

территории вокруг судна может расширить представления об ареале промысловой деятельности поморов.

Хорошо изучены поморские суда на Шпицбергене (Хохоровски Я., Крапец М. Структура и хронология поморского промысла в южной части Шпицбергена // Культура русских в археологических исследованиях. Омск: Издательский дом «Наука», 2017. С. 189, 194.), который расположен севернее Новой Земли. Однако можно сделать предположение, что поморское судно, обнаруженное на Оранских островах, является самым северным из известных на территории Российской Федерации.

Е.О. Ермолов

(Национальный парк «Русская Арктика»).

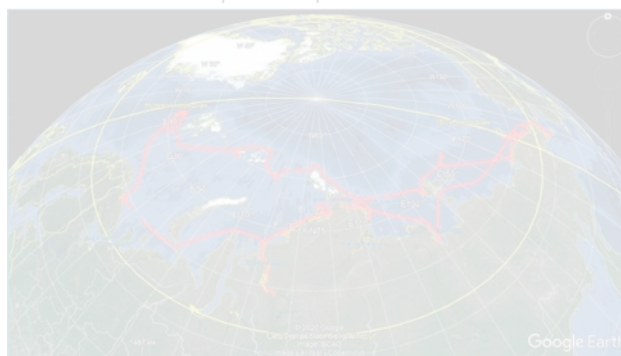
Фото автора

ИТОГИ КОМПЛЕКСНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ СЕВЕРНОГО ФЛОТА И РГО «АРХИПЕЛАГИ АРКТИКИ – 2020»

5 августа — 23 октября 2020 года состоялась комплексная экспедиция Северного флота и Русского географического общества, которая провела исследования по Северному морскому пути, пройдя по нему в оба конца с заходом в Чукотское море на востоке и в Гренландское море на западе. Участники экспедиции прошли 11528 миль, побывали в восьми морях трех океанов, совершили 33 высадки. В задачи экспедиции входили поиск и мониторинг состояния объектов культурного наследия, исследования сейсмических и тектонических процессов, наблюдение за животным миром, гидрографические исследования. Как и в предыдущие годы, экспедиция прошла в рамках единого историко-культурного проекта Северного флота и РГО «Главный фасад России. История, события, люди».

Экспедиция проведена на ледоколе «Илья Муромец» в составе отряда боевых кораблей Северного флота под командованием вице-адмирала Олега Голубева по маршруту Североморск — пролив Карские Ворота — полуостров Таймыр

Маршрут экспедиции Северного флота и РГО
«Архипелаги Арктики – 2020»



и прилегающие архипелаги — Чукотский полуостров — остров Врангеля — Новосибирские острова — Северная Земля — Земля Франца-Иосифа — Североморск. В состав экспедиционного отряда вошли представители Северного флота, поисковая группа РГО, военные гидрографы, сотрудники Арктического музейно-выставочного центра, Института физики Земли РАН, Института земного магнетизма, ионосферы и распространения радиоволн РАН, Института проблем экологии и эволюции РАН, съемочная медиагруппа РГО.

В рамках географических исследований выполнено 16000 км съемки рельефа дна способом маршрутного

промера, осмотрены с моря на берегу 30 геодезических пунктов и навигационных знаков, обнаружено затонувшее судно, предположительно ледокольный транспорт «Вайгач», подтверждено и обследовано место гибели парохода «Челюскин». Всего за время экспедиции выполнены 33 разовые дрейфовые океанографические станции и 2 многоразовые дрейфо-