

DOI: 10.25702/KSC.2307-5228.2019.11.3.101-123

УДК 904(470.21)«653»:726.5

СРЕДНЕВЕКОВЫЕ ВОЛОКИ МУРМАНСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ БАРЕНЦЕВА МОРЯ

М. М. Шахнович

БУ Национальный музей Республики Карелия

Аннотация

Статья посвящена обследованию мест на Мурманском побережье Баренцева моря с топонимом «Волоковой». Полученные материалы дают основание для ревизии ряда исторических стереотипов, связанных с функционированием волоков. Исследованные участки Мурманского берега следует определить как «волока местного значения». Они не использовались как часть большого межрегионального пути вдоль берега Баренцева моря, а выполняли частные задачи облегчения мобильности сообщения для местного населения и промысловиков между соседствующими микрорайонами морского побережья. Здесь производилась переноска, перетаскивание («волочение») грузов, возможно, и небольших лодок (полуострова Святой Нос, Средний). При конкретной работе термин «волок» следует рассматривать только как устоявшийся топоним, требующий осторожного применения в реконструкциях и обширного комментирования. Наши работы снова подтвердили тезис о невозможности прямолинейной трактовки данных топонимии и необходимости их проверки археологическими исследованиями.

Ключевые слова:

Русская Лапландия, Мурманское побережье Баренцева моря, средневековые волоки.

MEDIEVAL PORTAGES («VOLOKI») ON THE MURMANSK COAST OF THE BARENTS SEA

Mark M. Shakhnovich

The National Museum of the Republic of Karelia

Abstract

The article is devoted to the survey of places on the Murmansk coast of the Barents Sea with the toponym "Vолоkovi". The collected data provides the basis for the revision of a number of historical stereotypes related to the functioning of the wolves. The explored sections of the Murmansk coast should be defined as a local "volok". They were not used as a part of a large interregional route along the coast of the Barents Sea, but they performed the tasks of facilitating communication mobility for the local population and fishers among neighboring microdistricts of the sea coast. There were carrying goods, dragging and dropping cargo, possibly small boats (Holy Nose Peninsula, Middle Peninsula). The term "volok" should be considered only as a toponym, requiring careful use in reconstruction and extensive commentary. Our work again confirmed the thesis of the impossibility of a direct interpretation of toponymy data and the need for verification by archaeological research.

Keywords:

Russian Lapland, the Murmansk coast of the Barents Sea, medieval portages ("voloki").



Введение

С 2000-х гг. изучение материальной культуры позднего Средневековья и Нового времени сформировалось в отдельное и приоритетное направление археологии России. Закономерно вырос интерес и к памятникам поморского, карельского и саамского этносов «русского периода» Лапландии. Небольшие археологические работы на «лопарских» поселениях проводились и ранее — в конце XX в.

В качестве успешного опыта можно рассматривать раскопки «поздних» саамских поселений с разновременными комплексами в Северной Салме (1985–1986 гг.) и бухте Дворовая (1985, 1991–1992 гг.) [1, 2].

В XXI в. исследования приобретают более последовательный характер. В 2009–2015 гг. впервые проведены раскопки городища и прицерковного некрополя в с. Варзуга, остатков церквей на усадьбах православных монастырей в Борисоглебске, Печенге и Кандалакше [3–5]. Материалы, полученные в процессе этих небольших по объему, но содержательных, комплексных работ, позволили во многом скорректировать существующие представления о различных аспектах истории «московитского» освоения Русской Лапландии, ранее основывавшиеся только на скудной информации письменных источников [6].

В настоящее время ведется активное накопление дополнительных данных по ранее известным и вновь выявленным памятникам позднего Средневековья — Нового времени. В этой связи актуальной задачей стало полное введение в научный оборот материалов новых исследований.

Общее. История Мурманского побережья в XI–XV вв. из-за скудной базы источников изучена незначительно. Письменные сведения о регионе отсутствуют, а единичные археологические находки случайны. В качестве общего предварительного тезиса исследователями предлагается рассматривать их как следы присутствия «викингов и терской лопи, т. е. саамов» [6, с. 20–27]. Поэтому ранний этап средневекового освоения карельским населением северного побережья Кольского п-ова неясен и пока намечен схематично. Эта неутешительная ситуация обусловлена тем, что целенаправленные работы по поиску средневековых памятников археологии на данной территории никогда не проводились.

С XII в. этот район был территорией хозяйственного освоения промысловых общин как корелы, так и мурман. Новгородско-норвежский договор 1326 г. юридически оформил «экономическую зону» общего пользования на Мурмане, просуществовавшую до XVII в., но не снял конфликтного противостояния.

Колонизация побережья Баренцева моря корелой и москвитами имела хорошо выраженную промысловую направленность и осуществлялась посредством эксплуатации ресурсов локальных приустьевых участков морского побережья. Из-за суровости природно-климатических условий и удаленности от метрополии вплоть до XVI–XIX вв. «русские» промысловики и саамы, скорее всего, находились здесь сезонно — в незимний период добычи нерестовой рыбы, морского зверя и межэтнической торговли. Пока мы не знаем мест круглогодичных «наших» поселений-факторий на Мурманском берегу в Средневековье. Единственный табуированный для российских археологов объект — это легендарное Валитово городище (XIV в.?), неясный топоним на острове в современном норвежском пограничье [7]. Данная ситуация «второго плана» для Баренцевоморского берега Русской Лапландии в карельской экспансии на Север во многом была обусловлена тем, что потребности новгородского внутреннего и международного рынков долгое время восполнялись за счет разнообразных и более доступных сырьевых возможностей Беломорья: слюды, поделочных минералов, кож, речного жемчуга, ворвани, «рыбьего зуба», мехов, охотничьих птиц, соли.

Кардинально отличная ситуация сложилась в Финмаркене, где с XII в. на морских островах и в фиордах устойчиво обосновались северонорвежские общины [8]. Постоянные нападения на приморские деревни мурман «конкурирующих» новгородских отрядов не позволили продвинуться норвежским поселенцам на восток, за п-ов Рыбачий, к Кольскому заливу. Включение современного побережья Мурманского берега России в экономическую сферу североскандинавского социума могло произойти раньше появления здесь военно-промысловых карельских экспедиций. Поэтому вполне реальна возможность, что при целенаправленном поиске на территории Российской Лапландии могут быть выявлены остатки сезонных средневековых поселений «викингов».

Вдоль северного берега Кольского п-ова проходил так называемый «Северный Широтный ход», соединявший в Средневековье Скандинавию и Беломорье, а позднее — Северную Европу и арктические районы России. От о. Кильдин до устья Северной Двины на паруснике плавание

продолжалось около двадцати дней без стоянок. Прибрежное мореплавание было основным в Средневековье, и его специфика зависела от типа судна и навыков кораблеводства: «от матерой земли ластовые суды и лоды ходят от матерой земли на 20 до 10 верст, а шерботы до пяти и меньше, смотря по ветру и по месту» [9].

Волоки — неотъемлемая часть континентальной сети озерно-речных путей сообщения. По ним перемещали грузы и плавсредства через водоразделы, обходили порожистые и мелководные участки рек. Древние водно-волоковые пути Севера европейской части России неоднократно привлекали внимание исследователей различных гуманитарных направлений: историков, географов, топонимистов и краеведов [10–13]. В специализированных изданиях периодически публикуются статьи с интересными данными историко-архивных изысканий и важными натурными наблюдениями. К сожалению, авторы или рассматривали общую проблематику волоков, или касались одного из частных сопутствующих вопросов, а предлагаемые разноплановые гипотезы и единичные экспериментальные реконструкции конкретных способов их функционирования не опираются на конкретный археологический материал [14–16].

Тема волоков традиционно относится к средневековому периоду археологии европейских территорий РФ. В конце XX — начале XXI вв. на волоковых путях проводились археологические изыскания, позволившие осуществить их картографирование, в ряде случаев выявить места сопутствующих средневековых поселений, а также наметить основные методологические принципы поиска [17–20]. Исследовались многочисленные короткие сухопутные отрезки на водоразделах континентальных северо-европейских речных бассейнов, преимущественно тип «река — река».

Существуют и другие типы волоков: «море — река — море» и «море — море», которые до недавнего времени не привлекали внимание археологов. На побережье Русской Арктики нам известны только две крупные морские волоковые системы — через полуострова Ямал и Канин Нос, использовавшиеся в конце XVI — первой половине XVII в. О. В. Овсянников рассматривает их как важную часть единой «трансарктической магистрали мангазейского морского хода». Ямальский волок, длиной около 220 км, проходит с запада на восток по рекам и озерам в южной части одноименного полуострова. Участок, преодолеваемый по суше («сухой волок»), был только 2 км, и общее затраченное время на пересечение полуострова из Карского моря в Обскую губу составляло 35 дней [21, с. 50]. Вторая трасса, которую использовали русские промышленники при плавании в Мангазею, — водно-волоковый путь через южную, низменную часть п-ова Канин по рекам Чиже и Чеше протяженностью около 40 км, его проходили за три-четыре дня.

Волоки — это не исключительно «русское явление». На территории Финляндии в качестве памятников археологии и истории зарегистрирован 51 волок, соединяющий гидросистемы или обходящий порожистые участки рек. Длина этих сооружений варьировала от 20–30 м до 1,5 км. Они существовали с глубокой древности, но в современном «окультуренном» состоянии в основном были созданы в XIX в. по государственным проектам по улучшению сети внутренних транспортных путей сообщения. Обычно по всей линии волока прорывалась неглубокая и узкая канава, стенки и дно которой укреплялись камнями, бревнами или досками. В Норвегии также известно около 460 разных топонимов, обозначающих места для перетаскивания [22, с. 80].

Территория нашего исследования — Мурманский берег Русской Лапландии. Здесь известны четыре морских залива при узких перешейках полуостровов с названием «Волоковая»: на п-ове Святой Нос, в устье Кольского залива и между полуостровами Рыбачий и Средний и материком. Это обстоятельство стало основой для рабочего предположения: а что если водная инфраструктура маркировалась соответствующими характерными русскими гидронимами, то в данных местах в Средневековье, вероятно, могло производиться перемещение по суше плавсредств и грузов между водоемами (рис. 1).



Рис. 1. Мурманская обл. Местонахождение волоков:

1 — п-ов Святой Нос; 2 — Кольский залив; 3 — п-ов Средний

Fig. 1. Murmansk region. Location of the *voloks*

1 — Svyatoi Nos Peninsula; 2 — Kola Peninsula, 3 — Sredny Peninsula

Тема «волоков» на побережье Баренцева моря никогда ранее не вызывала интереса у историков и археологов. В региональной исторической литературе связь топонима с его назначением в качестве места для перетаскивания судов по суше в Средневековье была аксиомативной [23, с. 47; 24, с. 284, 471; 25, с. 95–99]. Но неоднозначность этого термина и производных от него в русском разговорном языке хорошо демонстрируют толковый словарь В. И. Даля и энциклопедический словарь Ф. Брокгауза и И. Ефрона. Приведем только определения пространственного значения: перешеек между реками, текущими в противоположных направлениях; гужевой путь лесом; расстояние между стоянками; низменный берег; занесенное песком устье реки; лесное урочище [26, с. 579; 27, с. 83]. Также отсутствуют конкретные письменные источники, картографическая информация и этнографические свидетельства о местной практике эксплуатации волоков (кроме п-ова Средний), а археологическое изучение такого рода памятников в Восточной Финноскандии никогда не проводилось. Подобная ситуация — существование устойчивых стереотипов, не подкрепленных конкретными фактами и основывающихся только на произвольных допущениях, возникновение которых трудно проследить в историографии — распространенное явление в отечественной исторической науке.

На известном картографическом материале появление гидронима «волок» в интересующих нас местах происходит только в XVIII в. Мы предполагаем, что возник он несколько раньше — скорее всего, в XVI в., с началом «двинской» экспансии «носителей русского языка» в Восточную Лапландию, сменившей «карельскую волну», что хорошо отражено на европейских картах начиная с середины XVI в. [28]. Несомненно, рассматриваемые заливы имели более ранние названия как у саамов, так и у карелов, но нам они не известны. Здесь нужно учитывать неизбежный процесс смены топонимии с течением времени и с появлением нового населения. Иногда исстари установившиеся среди аборигенов географические названия произвольно заменялись картографами и чиновниками русифицированными наименованиями, получавшими в дальнейшем официальный статус. Для нашей работы поздние гидронимы могут быть намеком на существование волоков, указывающим общее направление поиска, но не должны рассматриваться как полноценный аргумент в дискуссии.

Определять местонахождение волоков только на основе анализа карт малопродуктивно. Поэтому в 2016–2017 гг. с целью проверки «кабинетных» построений и существовавших сомнений о проведении в выделенных пунктах таких трудозатратных действий, как перетаскивание судов, были предприняты полевые выезды на Мурманское побережье Баренцева моря, чтобы предварительно обследовать места, с которыми связаны названия «волоки». Это первая попытка их археологической натурной локализации на территории Русской Лапландии. При положительных результатах предполагалось наметить стратегию последующих, более углубленных работ и предварительно реконструировать процесс функционирования волоковых трасс Мурманского моря. В целом эти работы были продолжением наших изысканий по поиску и исследованию средневековых путей сообщения [30].

Труднодоступность мест обследования, сложность с морской транспортировкой в пограничной зоне, зависимость при перевозках морем от суточных вертикальных океанических колебаний, суровость арктических метеоусловий очень осложняли работу и снижали общую результативность наших выездов.

Методика

Выявление предполагаемых трасс волоков, при отсутствии конкретных исторических описаний, может основываться на единственном оптимальном подходе, учитывающем совокупность практических причин их существования именно в данном месте, — благоприятный рельеф и целесообразность. Первоначально в рельефе местности определялся наименее физически малозатратный, кратчайший путь с грузом по перешейку из одного морского залива в другой — это понижения болотистых участков и скальные распадки с озерами. Ручьи из-за извилистости, обвалушенности ложа и значительной врезанности русел, на наш взгляд, мало подходили для перетаскивания судов. Намеченный маршрут проходил пешком, с подробной «пошаговой» фотофиксацией, осмотром обнажений и поиском на местности четких наземных признаков специализированной антропогенной деятельности, которые можно было бы предварительно связать с процессом перемещения судов или грузов: канавы, колеи, эскарпированные или выровненные съезды и подъемы, остатки гатей, желобов, воротов и т. п. Благодаря минимальному нарастанию почвенного слоя на гравийно-песчаных террасах арктического морского побережья остатки древних сооружений начиная с эпохи мезолита, связанные с проведением землекопных работ, хорошо наблюдаются в микрорельефе. О. В. Овсянников отмечает еще несколько признаков волоковых трасс в таежной местности: большая уплотненность грунта, углубление от «колеи», дорожные метки на стволах деревьев [16, с. 47].

В физико-географическом отношении места обследования находятся в субарктическом климатическом поясе и представляют собой прибрежную тундровую зону с низким, не всегда сплошным растительным покровом и березовым редколесьем в речных и озерных понижениях рельефа. Подобная ситуация была и 500–600 лет назад.

Современная скорость изостатического, непрерывного поднятия суши в районе Мурманского берега, с учетом вариаций блоковых горизонтальных деформаций и общего замедления подъема Балтийского щита во времени, составляет усредненно 0,3–0,45 см/год: в районе Кольского и Мотовского заливов — 0,2–0,3 см/год, в устье р. Йоканга — 0–0,1 см/год [30–32]. Таким образом, в позднем Средневековье уровень Баренцева моря был несколько выше современного: в XV–XVI вв. в районе п-ова Средний — приблизительно на 2–2,3 м, на п-ове Святой Нос — до 1 м, а заболоченность водоемов была меньшей, что, несомненно, несколько облегчало процесс возможного перемещения по ним плавсредств.

Описание работ

П-ов Святой Нос находится на восточном побережье Кольского п-ова, в 280 км на юго-восток от г. Мурманска. Он считается условной географической границей Баренцева и Белого морей, Мурманского и Терского берегов и важной навигационной доминантой в поморских

лоциях: от него производился отсчет до норвежских городов. С запада к полуострову примыкает устье крупной реки Йоканга, где в 12 км вверх по течению, на левом берегу, до 1960-х гг. находился летний Йокангский погост, отмеченный на картах XVI–XVIII вв. Ранее в северной части полуострова располагался военный поселок Святоноская Сирена, сейчас — пост пограничников.

Первая информация об археологии р. Йоканга — это раскопки в 1914 г. финского этнографа Т. Итконена саамского поселения около устья реки [33]. В 1928 г. географом Г. Д. Рихтером была передана коллекция из 18 каменных орудий с Йокангского озера в Археологический отдел МАЭ АН СССР. С 1940 г. и по настоящее время в пос. Гремиха находится база военно-морского флота, поэтому доступ на эту территорию ограничен и сообщение с другими населенными пунктами Мурманского побережья и сегодня осуществляется только по морю. Эти обстоятельства долгое время делали затруднительным обследование приустьевых участков р. Йоканга, и эпизодические работы проводились на удаленных от моря материковых озерах. В 1947 г. Н. Н. Гурина зафиксировала на восточном берегу оз. Йокангское пять пунктов находок с кварцевым инвентарем (№№ 3–7) [34, с. 150]. Один из них — разрушенная неолитическая стоянка Йоканга I был полностью раскопан в 1978 г. (52 м²) [35]. В 1976 г. Североевропейский отряд Института этнографии АН СССР под руководством Т. В. Лукьянченко провел антропологические раскопки на могильнике Йоканга I, где было изучено 27 саамских могил XIX–XX вв. [36].

На п-ове Святой Нос археологические памятники пока не известны. Полуостров узкий (в основании — 3,7 км), выдается в море на 14 км, по длинной оси ориентирован северо-запад — юго-восток, Берега скалистые, обрывистые, максимальная высота — 180 м. Знаменитый гидрограф М. Рейнеке так описывает его в 1833 г.: «Оба берега Святого носа, вытянувшегося от материка к NNW миль на десять, суть гранитные утесы темного цвета, высотой до 30 саж., подошва их усеяна гранитными обломками, местами скатившимися в воду. ... Хребет пологих гор, возвышенных сажень на 15 или 29 над этими утесами покрыт белым мхом. К югу продолжается этот хребет в глубь материка, а к северу постепенно снижается, равно как и сами утесы и прорезанный глубоким оврагом (волоком) в двух милях южнее оконечности мыса... Волок, прорезающий утесы Святого носа, имеет направление StW, от губы Волоковой до Лопского становища, длина его около версты, ширина сажень 40, наклонение в обе стороны от 5° до 10°. ... Шлюпкам удобно приставать с западной стороны в Лопском становище, а в тихую погоду в заводи с восточной стороны пристанище в губе Волоковой» [37, с. 101, 121–122].

В морской акватории к северу от полуострова существует такое редкое гидроявление, как сулой (по-арханг. *сулой*) — беспорядочное сильное волнение при встрече противоположных течений двух морей [24, с. 323]. Для маломерных, с низкими бортами поморских судов Средневековья попадание в сулой приводило к катастрофическим последствиям*. Австрийский дипломат начала XVI в. С. Герберштейн со слов русского коллеги эмоционально описывает это легендарное место: «Святой Нос есть огромная скала, выдающаяся в море наподобие носа. Под этой скалой видна преисполненная водоворотами пещера, которая каждые шесть часов поглощает море и попеременно с большим шумом возвращает эту пучину, извергая ее обратно. Одни называли это пупом земли, а другие Харибдою. Сила же этой пучины настолько велика, что она притягивает корабли и другие предметы поблизости, крутит их и поглощает. По словам толмача, он никогда не находился в большей опасности. Ибо, когда эта пучина стала внезапно и сильно притягивать к себе корабль, на котором они ехали, то они едва спаслись оттуда, оказав с великим трудом сопротивление веслами» [39, с. 186].

* «У оконечности Святого Носа почти всегда сулой от спорных течений, весьма опасные для шняк и особенно сильные при приливе. Святоносские сулой, начинаясь почти у оконечности мыса, с удалением от него постепенно распространяются и достигают длины 10 верст и ширины около полуверсты. Направление сулая у Святого Носа при прибылой воде идет на северо-восток и восток, а при убылой на север. Высота волн в сулое бывает до 18 футов и особенно высокая вода получается при восточном ветре. Всякое беспалубное или вообще небольшое загруженное судно может быть опрокинуто и залито волнами. Шняки промышленников стараются проходить ближе к берегу, где полоса сулая уже, и льют за борт тресковый жир для усмирения волн» [39, с. 607–608].

Для новгородцев XIV в. это место ассоциировалось с адом: «Много детей моих новгородцев видоки тому: на дышющем море червь неусыпающий, скрежет зубный и река молненная Морг, и что вода въходить в преисподняя и паки исходить трижда днем» [40, с. 88]. С полуостровом связано известное поморское предание из жития прп. Варлаама Керетского — о заклятии им в данном месте морских червей, которые разрушали (опрокидывали, прогрызали) морские суда [41, с. 155–156]. Легендарные черви-древоточцы поморской мифологии, вероятно, были неким символом навигационной опасности места [42, с. 11]. Понятно, что Святой Нос в Средневековье рассматривался мореходами как опасное, сакрализованное пространство, первоначально языческое, а затем — христианское, где необходимо оставлять votивные жертвоприношения [28, с. 142]. Нет сомнений в том, что в определенный период волок через п-ов Святой Нос имел жизненное значение для прибрежного мореплавания.

Уже в XVI в., с развитием морского судостроения, волок использовался только как местный объект и, вероятно, состоял из системы воротов и настилов. К 1960-м гг., по свидетельству старожилов, еще сохранялись его деревянные фрагменты. В 1967 г. по решению исполкома Мурманского областного совета депутатов трудящихся «Деревянный настил «Волок» на полуострове Святой Нос 30×30 м» был включен в список памятников истории и культуры. В 1986 г. общественной инспекцией ВООПИиК проводилась проверка состояния памятника «Волок» XI–XII вв. (устройство для перетягивания судов через перешеек Святого Носа)», выявившая его бедственное состояние. В настоящее время в Своде памятников истории и культуры Мурманской обл. данный объект не значится.

В качестве участка для поиска волоковой трассы выбрано описанное путешественниками самое узкое место полуострова — в 3,5 км к юго-востоку от крайней точки Святоносского п-ова. Обследованы два возможных маршрута через перешеек от губы Лопское Становище (западный берег полуострова) до губы Волоковая и губы Становая на восточном берегу (рис. 2).



Рис. 2. Полуостров Святой Нос. Предполагаемые трассы волоков

Fig. 2. Svyatoi Nos Peninsula. Estimated tracks of *voloks*

Маршрут 1 по предполагаемой трассе волока до губы Волоковой составил 1,4 км с юга на север: «От вершины бухточки есть лощина в губу Волоковую по румбу Nt, длина этого волока или оврага около версты, ширина до 40 саж. И наклон от середины к концам около 10°. По преданиям,

здесь перетаскивали суда» [37, с. 611]. Преимущественно он проходит по двум небольшим озерам и ровной, с твердым торфяниковым покровом низине между скальными массивами и прибрежным песчаным площадкам. Это единственное понижение рельефа — скальный распадок-сейсморазлом, пересекающий полуостров. Вдоль северного склона «оврага» можно наблюдать выразительные сеймотектонические, сейсмогравитационные позднеголоценовые сейсмодислокации — крупно-глыбовые развалы остроугольных скальных обломков размером до $2 \times 1,5$ м. По мнению геологов, подобная картина типична для эпицентральных областей землетрясения силой не менее 8 баллов, произошедшего около 1–2 тыс. лет назад [43].

Краткое описание участков маршрута 1: 1) ровная, песчано-гравийная площадка (120×90 м) в основании губы Лопской. Высота над уровнем моря — 8–10 м. С востока ее ограничивает озеро, с юга — болотистое понижение, по которому происходит сток воды из ближайшего озера, с севера — скальный склон, с запада — крутой береговой скат к морю. Терраса задернована, на поверхность выступают крупные валуны. Через нее проходит «полевая» дорога от окончания полуострова к реке Иоканьга. Верхний слой грунта сильно испорчен антропогенной деятельностью 2-й половины XX в.; 2) безымянное озеро 1 (240×85 м) в 0,3 км к северо-востоку от моря, с заторфованными каменистыми берегами. С юга из него вытекает полноводный ручей длиной 150 м и со скоростью течения около 6 км/ч.; 3) участок между двумя озерами в узкой, засыпанной обломками осыпи, заторфованной низине между скалами: длина — 320 м, ширина в самом узком месте — около 30 м. Озера соединяет небольшой ручей (водоток на юг), текущий между больших валунов. Следы расчистки трассы от камней отсутствуют; 4) безымянное озеро 2 (350×45 м) со скалистыми берегами, находится в 170 м к югу от моря; 5) ровная, частично задернованная песчано-гравийная площадка между озером 2 и губой Волоковой — 110×115 м, выровненная механическим способом во 2-й половине XX в. С севера — крутой каменистый склон задернованного берегового обрыва (наклон — 45° , высота — 12 м). В его центральной части находятся две «колеи» — углубленные «канавы» в 3 м друг от друга, подтреугольные в поперечном сечении, длиной — 29 м, шириной — 1,4–1,6 м, глубиной — 0,4–0,45 м (рис. 3–4).



Рис. 3. Полуостров Святой Нос. Волок 1: вид с запада (а) и с востока (б). Фото Д. Лоскутова

Fig. 3. Svyatoi Nos Peninsula. The *volok* 1: view from the west (a) and from the east (b). Photo by D. Loskutov

На перемычках между водоемами и на площадках около заливов визуальные различимые следы от наземных приспособлений и земляных сооружений для перетаскивания (канавы, ямы, настилы), как и остатки построек, не обнаружены. «Канавы» на береговом склоне губы Волоковой можно интерпретировать как места затаскивания грузов или судов (?) с помощью воротов, эксплуатировавшихся, вероятно, до 2-й половины XX в.

Маршрут 2 по второй предполагаемой трассе волока до губы Становой (1 км к юго-востоку от губы Волоковой) составил 1,3 км с запада на восток. Преимущественно он проходил по ровной, с твердым торфяниковым покровом, незначительно обводненной низине между скальными массивами и по прибрежным песчаным площадкам.



Рис. 4. Полуостров Святой Нос. Губа Волоковая. Вид с юга. Фото Д. Лоскутова

Fig. 4. Svyatoi Nos Peninsula. The Volokovaya Bay. View from the south. Photo by D. Loskutov

Краткое описание участков маршрута 2: 1) ровная, песчано-гравийная площадка в основании губы Лопской, описанная ранее; 2) крутой, каменистый подъем по западному, сильно эскарпированному при строительстве дороги склону холма с восточной стороны озера 1–410 м; 3) ровная заторфованная низина между скальных вершин, с наклоном к востоку — 520 м. Последние 200 м до залива, в центре низины, прорезая слой торфа до каменистого основания, протекает небольшой ручей с извилистым руслом (ширина — 1,5 м, глубина — 0,7 м); 4) ровная, частично задернованная, песчано-гравийная с редкими валунами площадка в основании губы Становая (80×50 м). Следы от специализированных сооружений, как и на маршруте 1, не обнаружены (рис. 5).



Рис. 5. Полуостров Святой Нос. Волок 2. Вид с запада

Fig. 5. Svyatoi Nos Peninsula. The volok 2

Второй маршрут короче первого на 0,1 км, но он более сложный: нет водных поверхностей и нужно преодолеть крутой, каменистый подъем в южной части. Половина маршрута 1 (600 м в современном состоянии) — это озера, водная поверхность которых 500 лет назад была больше на 10–15 %. Первоначально эти два озера были одним водоемом (длиной около 1 км), который впоследствии в центральной части перекрыла каменная осыпь тектонического характера. Вполне возможно, это катастрофическое событие могло произойти в относительно недавний исторический период.

Маршрут 1 более удобен для перемещения плавсредств и потому лучше для трассы волока, чем маршрут 2. Но гипотетически оба пути могли использоваться для переноски грузов.

На вершине западного берега губы Становой, в 60 м к западу от края скального обрыва выявлены три культовых камня — небольшие валуны (max 1,3×1,1×1 м), поставленные на маленькие камни-«ножки», так называемые «сейды». Расположение их типовое: доминирующая над местностью ровная скальная площадка, установка на незадернованные скальные выходы-«постаменты», обычно ориентация на обрыв и воду, но в нашем случае — в сторону поселенческой площадки в основании залива. На Кольском п-ове подобные каменные сложения часто встречаются около саамских поселений и путевых троп [2, с. 285].

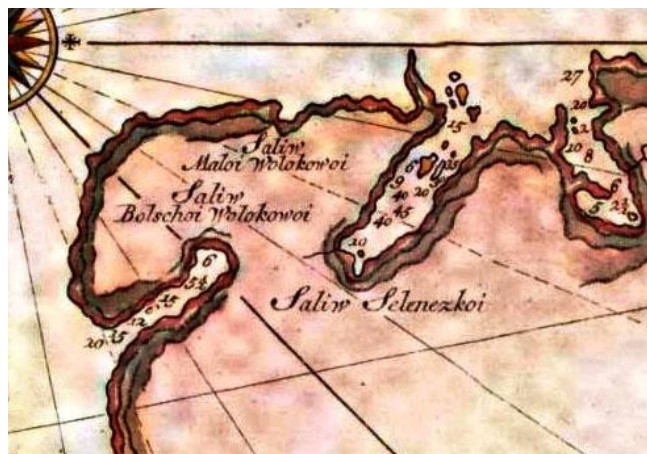


Рис. 6. Фрагмент карты
“Van Keulen Atlas van de Rivar van Kola”. 1780 г.

Fig. 6. The fragment of the map
“Van Keulen Atlas van de Rivar van Kola”. 1780

Кольский залив. Губа Б. Волоковая находится в восточной части выхода из Кольского залива, в 30 км к северо-востоку от г. Мурманска. «Большая Волоковая имеет вид прямого и довольно узкого рукава, вдающегося на 1,7 мили при ширине от 200 до 250 сажень. ... В летнее время здесь промышляют семгу русские рыбаки» [38, с. 445]. «Берега — высокие каменные горы, южный утесист, хотя и ниже верного. От вершины губы идут два разлога: на восток к губе Зеленецкой, на NNO к губе Малой Волоковой. Длина последнего 2,5 версты, ширина — 50–70 саж., середина возвышена над горизонтом воды до 70 фут., покатоности к обоим концам, через болота и озерки, около десяти градусов. Здесь лет за 150 коляне перетаскивали свои суда, чтобы не

огибать мыса Летинского, где водились черви, протачивавшие обшивку (?). Поэтому ложбина называется волоком, а губы Волоковыми. ... Губа Малая Волоковая. Небольшой заливек, совершенно открыт от NW до NO. Берега круты и высоки. ... Якорного места здесь нет, только при южных ветрах, летом останавливаются здесь шняки» [37, с. 115, 137]. Возможно, не случайно относительно района устья Кольского залива у поморов существовала такая же «бродячая» легенда о борьбе прп. Варлаама Керетского с «диавольскими кознями», как и для п-ова Святой Нос [44, с. 12] (рис. 6).

На исторических картах XVIII–XIX вв. в приустьевом участке восточного берега Кольского залива поморские поселения отсутствуют, но в более раннее время, возможно, здесь были небольшие промысловые станы [45, с. 433]. С 1917 по 1938 г. здесь существовало поселение финских колонистов (1926 г. — 9 чел.). Сейчас в губе М. Волоковая сохранились только развалины строений пограничного поста 2-й половины XX в., а в губе Б. Волоковая — деревянный причал с отсыпанным крупным скальником подъездом к нему и дорога производственной базы хозяйства совхоза, существовавшего до 1990-х гг. Ранее археологические работы на этом участке морского побережья не проводились.

В 2017 г. обследованы два варианта возможных маршрутов волоков из губы Б. Волоковая в заливы М. Волоковая и Зеленецкая Западная (рис. 7). Маршрут 1 от губы Б. Волоковой до губы М. Волоковой составил 2,7 км по перешейку между заливами — это глубокий распадок, прорезающий

с юго-запада на северо-восток скальный массив п-ова Летинский. Два небольших озера в центральной части пути составляют около 20 % предполагаемой трассы (суммарно 0,52 км). Заливы соединяет давно не используемая, заросшая березовым криволесьем дорога 2-й половины XX в. Ее полотно (шириной 4 м) создано тракторной подвижкой грунта, отсыпкой дробленого камня, с восточной стороны открыт глубокий кювет (глубиной 1 м, шириной 2 м).

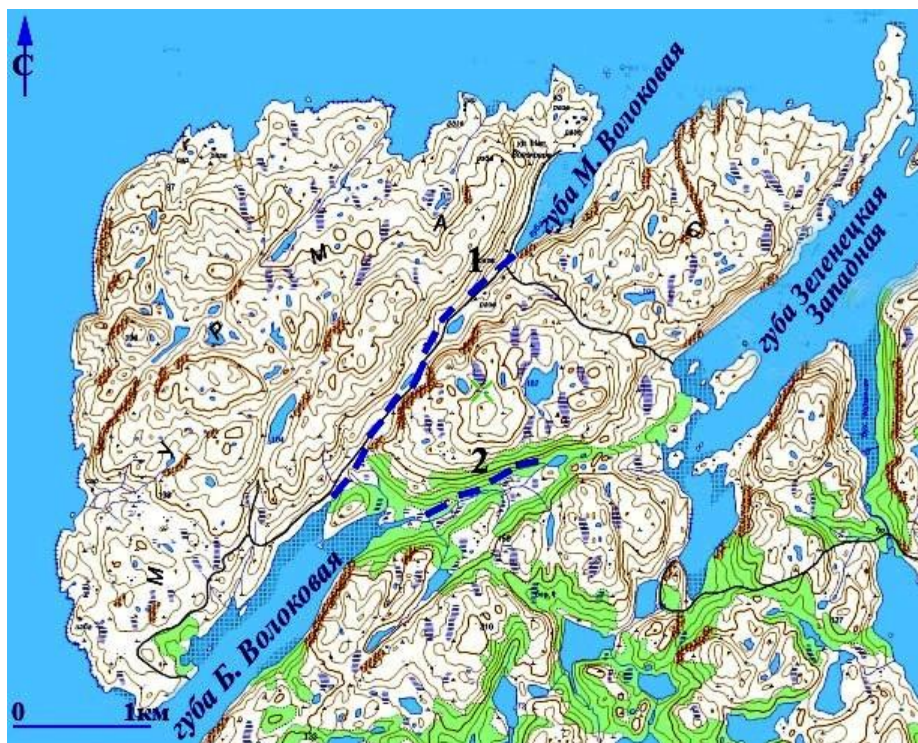


Рис. 7. Кольский залив Баренцева моря. Предполагаемые трассы волоков

Fig. 7. Kola Bay of the Barents Sea. Estimated tracks of the *voloks*

Описание участков маршрута 1:

1. Подъем от берега моря до первого (южного) безымянного озера — 1,1 км. По всей длине склона проходит дорога. Для создания дренажной траншеи использовано естественное русло водотока. В канаве течет ручей с каменистым дном, встречаются вбитые в грунт деревянные бревна (диаметром 0,25 м), куски многожильного металлического провода. Выброс из нее осуществлялся на восточную сторону, высота валика — 0,5 м. С востока к дороге примыкает болотистая низина. Возможные «волоковые» следы, скорее всего, уничтожены поздней строительной деятельностью.

2. Безымянное «южное» озеро (длиной 240 м) с песчаными берегами и «перевал». На северном берегу водоема находится небольшой современный карьер площадью около 200 м² и глубиной до 1 м. Специфические «волоковые» следы по берегам озера отсутствуют. Дорога на «перевале» отсыпана дробленным скальником. Вдоль нее с востока прорыта ровная канава (шириной 2 м, глубиной 0,4 м), с выбросом на западную сторону, идущая к северному озеру.

3. Безымянное «северное» озеро (длиной 280 м) с песчаными берегами и спуск к заливу. С северной стороны из него вытекает небольшой ручей. По западной стороне озера проложена дорога, ведущая вниз к морю. Присутствуют современные остатки валунных оснований креплений столбов связи, неясного назначения задернованная высокая кладка (рис. 8, 9).

Маршрут 2 по предполагаемой трассе волока от губы Б. Волоковой до губы Зеленецкая Западная составляет 2,8 км с запада на восток. Удалось пройти только западную половину маршрута (длиной 1,3 км).

1. Небольшой ручей, впадающий в Б. Волоковой залив с востока, с крутыми берегами и глинистым дном — 0,75 км. Во время прилива — это морской залив, врезающийся в материк на 0,3 км. С продвижением на восток желоб русла сужается, становится более глубоким (до 3 м) и извилистым, на дне вода течет среди крупных валунов.

2. Болотистая низина с твердым торфяным покрытием в распадке между скалами — 0,6 км. В отличие от маршрута 1 здесь нет сильного перепада высот рельефа и следов от разрушительных строительных работ (рис. 10).



Рис. 8. Кольский залив. Губа Большая Волоковая, вид с северо-востока
Fig. 8. Kola Bay of the Barents Sea. The Bol'shaya Volokovaya Bay. View from the northeast



Рис. 9. Полуостров Летинский. Губа Малая Волоковая, вид с юга
Fig. 9. Letinsky Peninsula. The Malaya Volokovaya Bay. View from the south

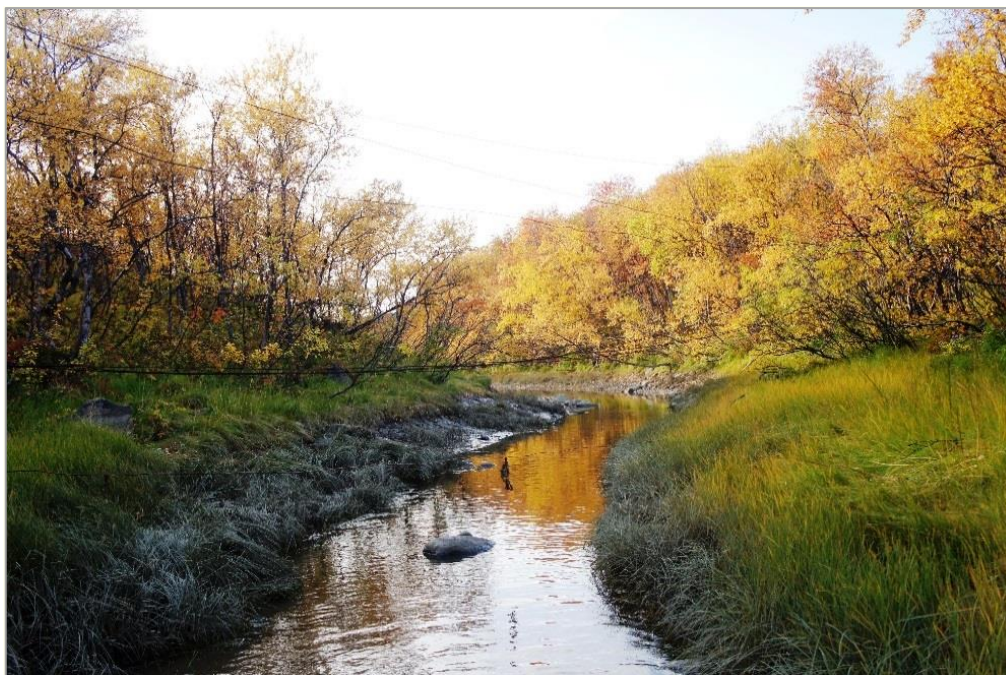


Рис. 10. Кольский залив. Трасса 2. Ручей, впадающий в губу Б. Волоковая. Вид с востока
 Fig. 10. Kola Bay of the Barents Sea. Track 2. Stream flowing into the Bol'shaya Volokovaya Bay.
 View from the east

Никаких признаков от существовавших «волоковых путей» на пройденном участке обнаружить не удалось. Из-за сложности маршрута (значительные перепады высот, небольшая протяженность на трассе возможности движения по воде) и незначительности сокращения пути по морю (вдоль берега полуострова расстояние по воде между заливами — 11 и 14 км) с большой долей уверенности выскажем предположение о том, что эти маршруты не использовались для перетаскивания судов. Скорее всего, по данным «волокам» происходило перемещение грузов (ручная переноска, перевозакивание) во время функционирования сезонных становищ.

Волоки полуострова Средний. Знаменитые п-ова Средний и Рыбачий находятся в 90 км к северо-западу от Мурманска, рядом с российско-норвежской границей. Почти сто лет — с 1920-х гг. они вызывают постоянный интерес у археологов, изучающих памятники каменного — раннежелезного веков [46, 47]. О поселениях «позднего» времени есть только несколько кратких сообщений. Б. Ф. Земляков и Н. Н. Гурина во время своих работ в этом районе отмечали «остатки древних саамских стойбищ», в частности, «группу землянок в Мотовском заливе, у подножия горы Рока-Пахта» [34, с. 144, 166], в 1994 г. здесь выявлено еще несколько саамских позднесредневековых объектов [48, с. 149]. В 2011 г. впервые для Российской Лапландии проведено комплексное изучение культовых мест «Братья» и «Кресты» на п-ове Среднем [49]. Известные по письменным документам древности «московитского времени» археологами не исследовались.

На исторических картах начиная с середины XVI в. п-ов Рыбачий обозначен относительно точно — сначала как остров Св. Марии, а потом как Рыбачий остров (Fisschers Eijlandt) [28, с. 144] (рис. 11). Это единственное место на Мурманском побережье, где название «волоки» упоминается в известных писцовых документах конца XVI в.: «...а от устья реки Печени к морским проливам Толстой наволоки. А от морских проливов, морскоюж проливою, к речке Ситовке, волоки Мотка 15 верст, а промеж тово волоку, у моря Мотокской наволоки, а меж морских проливов Мотокская губа» [50, с. 167]. В данном описании речь идет, скорее всего, о пути по берегу от бухты Б. Волоковая до устья р. Титовка. Так же единственное известное историческое описание (конец XV в.) о перетаскивании поморского судна через перешеек — это о «мысе Мотка»: «...Чтобы не замедлять этим препятствием своего пути, они с великим трудом перетаскивали на плечах через Перешеек, в полмили расстояния, и свои суденышки и поклажу» [39, с. 187]. Это



Рис. 11. Фрагмент карты
“Carte des courones du nord”, 1788 г.

Fig. 11. The fragment of the map
“Carte des courones du nord”, 1788

важное упоминание о перетаскивании морских судов по сухопутному волоку, но из него нельзя получить точную информацию о том, какой перешеек п-ова Средний использовался (скорее всего, между Рыбачьим и Средним), каким способом это производилось, было ли это вынужденной мерой при неблагоприятных условиях при плавании или это традиционная практика московитских мореходов на этом участке маршрута при длительном путешествии вдоль побережья Баренцева моря.

В этом районе есть два перспективных для наших исследований перешейка с южной и северо-восточной стороны п-ова Средний: между п-овами Рыбачий и Средний (губа Большая Волоковая) и между п-овом Средний и материком (губа Малая Волоковая). В данном случае смысловое значение названий «Малая»

и «Большая» — это описательные характеристики не величины заливов, а определение их исторической взаимосвязанности — «основной» и «вспомогательный». «Волок между гаванью Новой Земли (Озерко) и Волоковою губою в прежние времена посещаем был лопарями, ныне же оставлен. Они обратились к другому, находящемуся между губою Титовскою и Малою Волоковою губою. Сей волок хотя длиною и с 7 верст, следственно гораздо более первого, но предпочитается потому, что от него до реки Печенги только 12 верст, а от первого надо объезжать выдавшийся на 14 верст мыс Земляной. Последний волок избирается тогда только, когда нужно бывает переносить с одной стороны на другую какие-нибудь значительные тяжести» [37, с. 174–175]. Действительно, от Печенгской губы до р. Титовка, морем, огибая п-ова Средний и Рыбачий — 146 км, через волок в заливе Б. Волоковой — 55 км, через перешеек залива М. Волоковой — 30 км.

Перешеек между полуостровами Средний и Рыбачий узкий: с юга на север — до 2 км, с запада на восток — 2,3 км. С севера его ограничивает окончание губы Б. Волоковая, с юга — окончание губы Б. Мотка (бухта Озерко). До 1940 г. с северо-востока на юго-запад его пересекала государственная граница СССР и Финляндии. Сейчас в южной части перешейка проходит грунтовая дорога, видны развалины хозяйственных и промышленных строений. Ландшафт — скальная тундра с лиственным криволесьем в понижениях рельефа. Предполагаемые места «волоков» находятся в западной и восточной частях перешейка (рис. 12). «Клуб-гора на W и O обрывается круто и затем переходит в два волока между губой Большой Волоковой и бухтой Озерко, находящейся в северной части Мотовского залива, у его вершины. Восточный волок довольно высок и сух, местами попадаются пространства, покрытые мелким щебнем. Западный берег низок, местами покрыт болотистой тундрой и гуще зарос кустарниками. Этот волок называемый Большим, в отличие от Малого волока между губами Малой Волоковой и Кутовой, идет зигзагами от SW-й бухточки вершины Большой Волковой бухты к вершине бухточки, образовавшейся по западную сторону мыса Вестника в бухте Озерко. Ширина волока от 2 до 10 сажень, среднее возвышение над уровнем моря около 7 футов. ... Почва в этом волоке состоит: сверху из слоя болотистой тундры толщиной от двух вершков до 1,5 аршина, затем идет слой мелкого камня... Длина волока по зигзагам, выбирая путь по наименьшему возвышению местности ... около двух верст. Кратчайшее же расстояние ... около 600 сажень» [38, с. 271]. Участок в западной части перешейка наиболее удобен для перетаскивания легких плавсредств. Гидролог Н. П. Андреев в начале XX в. даже предлагал построить здесь канал [51, с. 34]. Он малопротяженный

(2 км), невысокий, большая его часть — сильно обводненная ложбина с мощным торфяным покровом и текущий по ней небольшой ручей. Кустарниковая растительность присутствует только на сухих участках берега. В Средневековье, когда уровень моря был выше на 2 м и заболоченные участки были менее значительными по площади, ширина перешейка составляла около 1,7 км. Место наиболее удобного начала «волока» с юга (узкая, мелкая загубина в западной части бухты Озерко) разрушено насыпью грунтовой дороги, подходящей вплотную к морскому берегу. Следы от какой-либо специализированной антропогенной деятельности не выявлены.



Рис. 12. П-ов Средний. Губа Большая Волоковая. Предполагаемые трассы волоков
 Fig. 12. Sredny Peninsula. The Bol'shaya Volokovaya Bay. Estimated tracks of the *voloks*

Восточная часть перешейка (1,9 км длиной) более возвышенная, но и здесь есть обводненное, глубокое русло водотока, с крутыми берегами, заросшее березняком. В северной части выявлена канава, ориентированная север-юг, — желоб длиной 57 м, шириной по верху — 2,5 м, шириной по дну — 1 м, глубиной 0,5 м. Без дополнительных работ трудно однозначно утверждать, что он как-то связан с волоком (рис. 13).

Перешеек между полуостровом Средний с материком — это ровная низина длиной 5,5 км, где располагаются пять озер разной величины, соединенные с морскими заливами небольшими каменистыми речками. Современная суммарная протяженность пути по озерам — 2,2 км, а с учетом меньшей заторфованности берегов 500 лет назад — 2,7 км. Реки во время постоянных дождей — полноводные, с широким (4–5 м), но извилистым руслом, глубоко врезанным в грунт на песчаных участках. Бичевник по берегу реки отсутствует. По северному склону низины проходит дорога, скорее всего совпадающая с историческим пешеходным путем. На водоразделе в центре перешейка, между самым крупным озером Яхуноканъярви и водоемом к востоку видимые следы от специализированной деятельности не обнаружены (рис. 14, 15).



Рис. 13. Полуостров Средний. Губа Большая Волоковая. Волон 2. Канавка. Вид с юга
 Fig. 13. Sredny Peninsula. The Bol'shaya Volokovaya Bay. Volok 2. Trench. View from the south

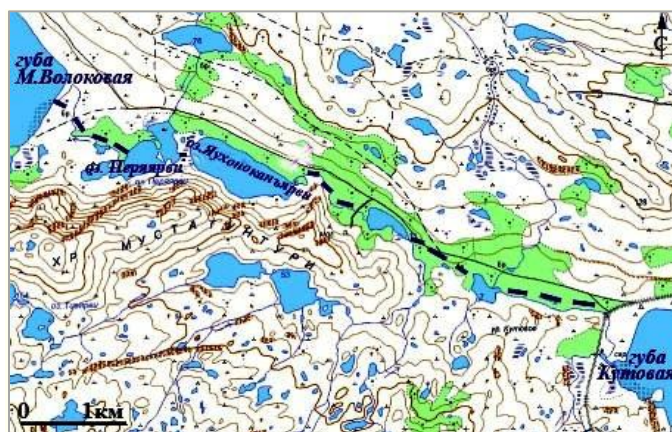


Рис. 14. Полуостров Средний, перешеек губа Малая Волоковая — губа Кутовая (предполагаемая трасса волока)
 Fig. 14. Sredny Peninsula, the isthmus of Malaya Volokovaya Bay — the Kutovaya Bay (estimated tracks of the volok)

Этот участок побережья подробно описан путешественниками, которые упоминают, что в историческое время данный перешеек пересекался пешком, с посадкой для продолжения пути в новые лодки. На берегу М. Волоковой находилась небольшой поселок финских колонистов, где, согласно переписи 1897 г., проживало 24 человека, которые занимались обслуживанием волока и перевозом к поселениям на р. Печенга: «Что касается до южного перешейка, отделяющего вершину Мотовского залива от Малой Волоковской бухты, то он длиною до пяти верст и возвышается над уровнем моря в среднем до двух сажен. Этот перешеек равным образом не представляет

затруднений для покрытия, но он значительно длиннее, а в вершинах обоих заливов, нет удобных мест для якорной стоянки» [52, с. 307]. «Из Кутовой губы идет волон к вершине губы, вдающейся к SO из Варангского залива. Эта губа называется Малой Волоковской, а самый волон, по его ширине, большим волоком. Он имеет в длину около двух миль к WNW, по низменной долине поросшей березняком, ивняком и можжевельником. Здесь переходят коляне пешком, когда имеют нужду поспешить к реке Печенге, и не желают огибать весь полуостров Рыбачий. Лодки свои оставляют они в речке, а на губе Волоковской находят другие, перевозящие их куда нужно» [37, с. 169]. «Вершина губы представляет устье узкой долины или волока, пересекающего перешеек между губами ... Волон к Мотовскому заливу в губу Кутовую идет по перешейку, отделяющий полуостров Средний, на протяжении семи верст и в своей узкой части имеет вид долины длиною

до 300 сажень, при ширине местами не более 20 сажень и с наименьшим возвышением над уровнем моря около 10 футов. ... На волоке расположено три озера, соединенных между собой ручьями. ... По обеим волокам когда-то перетаскивали суда из Мотовского залива в Варяжский на пути из Колы в губу Печенгу и к Вардэ» [38, с. 264]. «Через этот волок проходят все следующие из Колы в реку Печенгу, на Айновские острова, или к другим местам Варангерского залива. Они оставляют лодки свои в Кутовской губе, и в Волоковой находят другие, перевозящие их куда нужно» [53, с. 220].



Рис. 15. Полуостров Средний, перешеек около губы Малая Волоковая, вид с северо-запада
Fig. 15. Sredny Peninsula, isthmus near the Malaya Volokovaya Bay, view from the north-west

Вопросы реконструкции

Существенные временные и огромные физические затраты по «сокращению» пути по суше были оправданы, когда передвижение по морю было невозможно из-за штормов, затяжного противного ветра или непроходимых дрейфующих льдов. «Ветры встречные и льды великие» присутствуют и сейчас летом в районе Новой Земли — в Карском и Баренцевом морях [54], но около побережья Кольского п-ова, в зоне Гольфстрима, ситуация более благоприятная и сплошных льдов нет даже зимой. Однако климатологи считают, что сложные ледовые условия периодически могли возникать в так называемый Малый ледниковый период, который продолжался более четырех столетий — с 1430 по 1850-е гг., с кульминационной фазой с 1780 по 1820 гг. [55]. Рискованное каботажное плавание в Баренцевом море в штормовой осенне-зимний период осуществлялось, и соответственно могли функционировать и волоки на перешейках. Но практический смысл этого минимален, так как быстрее и проще передвигаться зимой на оленях по заснеженной тундре и, кроме того, приезжие промысловики и аборигены покидали до весны становища на морском побережье.

Как происходило прохождение сухопутных волоков в Средневековье, точно не известно даже для такого знаменитого трансконтинентального маршрута, как «путь из варяг в греки». Реконструкции строятся на более поздних, часто этнографических сведениях и предлагают различные варианты в зависимости от сезона, объема и характера перемещаемого груза.

В основном предполагается использование тягловой и ручной силы по подготовленным «тропам» в бесснежное время или зимой по льду замерзших водоемов и болот [56].

Подробные описания преодоления Ямальского и Канинского приморских волоков приводятся в документах начала XVII в.: «...Волочить запасы в павозках, а в павозок клали четвертей до десяти и больше, в четыре пуда четверть, а проводили павозки от озера до озера паточинами, тянули по воде бродячи, один павозок тянут два человека, а те между озерцами паточины тож в дву местех от озера до озера по версте и меныни, а кочи тянули конаты после запасов порозжие по теме паточинам всеми людьми ... а сухого волоку от озера до озера с полверсты и больни, а место ровное, земля песчана, а тем волоком запасы носили на себе на плечах и повозки волочили конаты, а порозжие кочи тянули по каткам через волок конатами же, делаючи ворота, для того что людей было мало, а носили через волок запасы и павозки волочили и кочи тянули ден с пять ...» [21, с. 50]. «...А шли большим морем окияном из Кулойского устья на Чесский волок, а шли до реки Чижи день пособным ветром, а река Чижа пала устьем в большое море окиян с востока на запад; а Чижа река невелика, поперек сажени с три; и шли они тою рекою вверх до Чесского волоку день да ночь, а по речке Чиже по обе стороны тундра, а лес мелкий ярник, а большого лесу нет. ... А через Чесский волок кочи их перевозила самоедь на оленях наймующись, а волоку Чесского сажень с двадцать, место тундряное, а в большую воду тот волок поймает водою. А перешед Чесский волок, пришли на речку Чошу, а речка Чоша невелика, ходят ею прибылою водою, как приходит вода с моря, а речкою Чошою прибылою водою вверх до Чесские губы версты с три...» [57, с. 65].

Таким образом, перетаскивание по тундре или мелководью речек в бесснежное время порожних судов и грузов отрядом из 20–30 мужчин происходило с помощью гужевой и ручной тяги и системы простейших, изготовленных на месте практичных механизмов и приспособлений из дерева (канаты, катки, слеги, ворота), что и сейчас используется рыбаками, например, на островах в Белом море [58] (рис. 16).



Рис. 16. Ручной ворот. Дер. Лопшеньга, Белое море. Фото А. А. Крысанова

Fig. 16. The manual winch. The Lopshen'ga village. The White Sea. Photo by A. A. Krysanov

Сложность и трудоемкость перемещения по суше плавсредств закономерно зависели от их типа. Самые простые — легкие берестяные или кожаные лодки, или однодревки, с расширенным и

и нарощенными бортами, использовавшиеся для плавания вдоль морского берега и по небольшим порожистым рекам [60, с. 92–97]. Их переноска через перешеек, как показывают современные эксперименты, не составляла большого труда*. Результативные исторические реконструкции небольших морских переходов в берестяной и долбленной лодках, в прибрежной акватории Белого моря также успешно проводились [60] (рис. 17).



Рис. 17. Переноска берестяной лодки по волоку на оз. Кумбасозеро. Фото А. В. Шутихина

Fig. 17. Carrying a birch bark boat along the *volok* to the Kumbasozero Lake. Photo by A. V. Shutikhina

В то же время существует единственная информация-сообщение XVII в. о кожаных лодках типа каяк, на которых аборигены Новой Земли выходили в море**, поэтому возможность морского плавания на лодках из дерева или кожи в европейских арктических широтах археологами рассматривается с некоторым сомнением [62, с. 106]. По заключению норвежских исследователей, сведения о бытовании в историческое время у саамов специальных кожаных лодок для длительных переходов по морю отсутствуют, а предположения об их существовании основаны только на петроглифических изображениях Восточного Финмаркена, трактовать которые можно неоднозначно.

В Северной Карелии простейшие волоки для перетаскивания лодок по каткам существовали возле всех наиболее опасных речных порогов. Протяженность их могла достигать двух верст. В отличие от финских волоковых сооружений, на карельских порогах деревянные мостки по берегу никогда не строили, чтоб было проще поднимать лодки вверх по течению [63, с. 201, 234].

Есть фотографии конца XIX — начала XX в. с подобным сюжетом и из жизни саамов с территории Финской Лапландии, где самое большое — три человека с помощью веревок также перетаскивают по суше, по уложенным стволам деревьев, лопарские лодки. Килевые карельские

* Берестяная лодка для четырех человек, длиной 4,5 м, весом 35 кг была перенесена двумя носильщиками на 18 км за день (2 км в час) [15, с. 88]. Деревянная лодка-«кижанка» весом 150 кг протащена пятью мужчинами 3 км за пять часов [14].

** «Челнок, устроенный в форме гондолы, длиною от 15 до 16 фут., шириною 2,5 фут., — сделанный очень искусно из рыбьих костей и кожи. Внутри кожа была сшита таким образом, что получался как бы мешок от одного конца челнока до другого, внутри такого челнока они были укрыты по пояс, так что вовнутрь не могла попасть ни единая капля воды, и они могли таким образом выдерживать вполне безопасно всякую непогоду» [61, с. 93].

и саамские лодки-дощанки традиционно имеют две пары весел, петлевые уключины из веревок, две доски для сидения и широкие обводы корпуса (рис. 18).



Рис. 18. Перетаскивание лодки. Финская Лапландия

Fig. 18. Carrying a boat. Finnish Lapland

Для каботажных морских грузоперевозок в арктических широтах поморами целенаправленно использовались шняки, кочи и лодии. Шняка — небольшое, плоскодонное, беспалубное, одномачтовое морское промысловое судно, с экипажем в четыре человека, длиной 13 м, с грузоподъемностью до 250 пудов. Поморские кочи — плоскодонные мореходные суда с двумя неспускаемыми мачтами, имели длину 15–19 м, ширину — 5–8 м, грузоподъемность — 1000–1500 пудов. Лодья — палубное трехмачтовое судно, длиной 11–23 м, шириной 5 м, грузоподъемностью до 2000 пудов [64, с. 27]. Поморские суда, применявшиеся только для транспортировки грузов, имели минимальный экипаж — 3–4 человека, которые физически, без посторонней помощи, не могли осуществить перетаскивание по суше небольшого судна весом от 2 до 7 т.

Отметим, что речки и ручьи могли использоваться в качестве природных каналов только сезонно, при полной воде весной или в периоды дождей и при относительно прямом русле. Незначительность водного наполнения, сильный наклон руслового желоба, наличие топкой заиистости или крупных валунов на дне усложняют и замедляют проводку лодок, а извилистое, глубоко врезанное, каньонообразное ложе полностью исключает возможность протаскивания плавсредств. В некоторых местах водотоки и озера на перешейках применялись как зимники, а не как водные пути.

Если существовала определенная налаженная инфраструктура по «обслуживанию» относительно оживленного водно-волокового маршрута, то могли создаваться и поддерживаться в порядке долговременные сооружения — бревенчатые настилы или желоба в канаве, проводиться выравнивающие трассу земляные работы, также гипотетически могла происходить частичная облегчающая разборка и последующая сборка судов. Но земляное сооружение, которое мы предварительно соотносим с преднамеренными работами по созданию волоковой трассы, встречено нами только один раз — канава на восточном участке перешейка между п-овами Средний и Рыбачий. Самый оптимальный способ преодоления сухого волокна — оставление судна, переноска грузов и погрузка в новое судно (возможно, другого типа, более удобного

для следующего этапа пути) с другой стороны перешейка, что описывается применительно к участку в южной части п-ова Средний.

Выводы

Подводя итог, можем заключить, что кажущаяся ясность исходной семантики гидронима «волоки» как места, где перетаскивали шлавсредства, не отражает реального состояния. Исследованные участки Мурманского берега с характерными топонимами следует определить как «малые волоки» (или «волочки») — «небольшие переволоки, где товар и вещи переносят на плечах, в крошнях» [26, с. 579], так называемые «волоки местного значения», проходившие по перешейкам полуостровов побережья моря. Они использовались не как часть большого межрегионального пути вдоль берега Баренцева моря, как, например, волоки через п-ова Ямал и Канин Нос, а выполняли более частные задачи облегчения мобильности сообщения местного населения и промысловиков между соседствующими микрорайонами морского побережья. Здесь производилась переноска, перетаскивание («волочение») грузов, возможно, нечасто и небольших лодок (п-ова Святой Нос, Средний), может быть, существовала минимальная инфраструктура — сезонные «лопские» поселения с тягловыми животными. Они не имели стратегического значения, как, например, речные волоки на водных магистралях в центральных областях России, контроль над которыми становился важной политической задачей.

Термин «волоки» условен и не должен восприниматься исключительно однозначно, как место для перетаскивания судов, но он общепринят в исторической науке. При конкретной работе его следует рассматривать только как устоявшийся топоним, требующий осторожного применения в реконструкциях и обширного комментирования.

В региональной историографии баренцевоморские волоки традиционно ассоциируются с поморами Беломорья и «колянами» периода Средневековья, но, несомненно, они использовались аборигенами и в более раннее время. Поэтому в широком культурно-историческом контексте их можно отнести к объектам промысловой инфраструктуры рыболовецких коллективов «лопи, двинян и корелян и поморских волостей люди». Эксплуатация волоков была актуальна при активном применении маломерных лодок типа «река — море». Развитие более эффективных технологий в судостроении и совершенствование практики мореплавания способствовало отказу от «страховочного» их использования.

Заключение

Материалы натуральных изысканий 2016–2017 гг. позволяют воспринимать приморские волоковые трассы уже не как некую историческую абстракцию и дают основание для ревизии целого ряда стереотипов, связанных с их функционированием. Наши работы снова подтвердили тезис о невозможности прямолинейной трактовки данных топонимии и необходимости проверки их в ходе полевых археологических исследований. Как показывает практика, археологические приоритеты должны определять исторические выводы, а не наоборот.

Данный обзор не претендует на всеобъемлющий характер, а выводы предварительны и не окончательны, так как мы рассмотрели только археологический аспект проблематики. Изучение мест волоковых путей Восточной Фенноскандии нельзя считать завершенным. Возможно, в последующем по этим интересным объектам Русской Лапландии появятся новые письменные свидетельства или археологические находки, которые позволят скорректировать современные представления.

Благодарности

Проведение результативных полевых работ нашей экспедиции стало возможным благодаря помощи настоятелей Североморского (о. Сергей Чериченко) и Умбинского (о. Никодим Коливатов) приходов Североморской епархии, а также Вл. Онацкого, Мих. Быстрика, Ел. Поповой, Ан. Ивановой, А. Орлова, А. Терехова, П. Чукреева, Ан. Бертоша.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Шаяхметова Л. Г.* Новые данные о древнем населении центральной части Кольского полуострова // КСИА. 1990. Вып. 200. С. 33–38.
2. *Карпелан К., Овсянников О. В.* Саамское поселение первой четверти XVIII столетия на побережье Баренцева моря (Кольский полуостров, бухта Дворовая) // Лодия. Архангельск: Лодия, 2013. № 7. С. 263–328.
3. *Шахнович М. М.* Исследование позднесредневековых памятников православной культуры Русской Лапландии // IV Северный археологический конгресс. Екатеринбург; Ханты-Мансийск: Роза ветров, 2015. С. 216–219.
4. *Шахнович М. М.* Археологические работы по поиску «братской могилы 116 мучеников» Трифонов-Печенгского монастыря // Тверь, Тверская земля и сопредельные территории в эпоху Средневековья. Тверь: Парето-Принт, 2017. Вып. 10. С. 241–256.
5. *Шахнович М. М.* Археологические работы на Монастырском Наволоке в г. Кандалаксе в 2015 г. // Бюл. Ин-та истории материальной культуры РАН. 2017. Вып. 6. С. 127–137.
6. *Державин В. Л.* Северный Мурман в XVI–XVII вв. (к истории русско-европейских связей на Кольском полуострове). М.: Науч. мир, 2006. 178 с.
7. *Орешета М. Г.* Валиново городище // I Ушаковские чтения. Мурманск: Изд-во МГГУ, 2004. С. 64–67.
8. *Андреассен Л. Р., Братрейн Х. Д.* Финнмарк между Востоком и Западом // Археология Арктики. Калининград: Заря Балтики, 2016. Вып. 3. С. 140–169.
9. *Филин П. А.* Реконструкция коча XVII века // Соловецкое море: историко-литературный альманах. Архангельск, 2013. Вып. 12. С. 8–22.
10. *Зелюткина Л. О.* Эволюция и природопользование водно-волоковых путей на земле Вологодской // Вестник СПбГУ. Сер. 7. 2006. Вып. 4. С. 71–79.
11. *Севастьянов Д. В.* Водно-волоковые пути — объекты историко-культурного наследия Русского Севера. Новые подходы к организации активных туров // Вестник Национальной академии туризма. 2007. № 4. С. 42–47.
12. *Григорьев А. А.* Древнейшие (доисторические) водно-волоковые пути Северной Евразии по данным топонимики // Вестник СПбГУ. Сер. 7. 2014. Вып. 1. С. 136–146.
13. *Корчагин П. А., Черепанова Е. С.* Тематический слой «водно-волоковые пути» портала «Историко-культурное наследие Пермского края»: особенности создания и возможности анализа методами геoinформационных технологий // Вестник Пермского ун-та. 2014. № 4 (27). С. 15–23.
14. *Александров Ю. С.* Реконструкция новгородской лодки-однодревки периода VIII–XVII веков // Вестник Карельского краеведческого музея. Петрозаводск: Изд-во КарНЦ РАН, 2011. Вып. 6. С. 30–35.
15. *Шутихин А. В.* Реконструкция средневекового пути «Кенский волок» и водно-волокового судна «берестяной каюк» // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России. Котлас: Самсон, 2012. Вып. 5. С. 84–88.
16. *Ясински М. Э., Овсянников О. В.* Пустозерск. Русский город в Арктике. СПб.: Петербургское Востоковедение, 2003. 272 с.
17. *Чернов С. З.* Изучение Кемского волока // АО-1979. М., 1980. С. 37–38.
18. *Макаров Н. А.* Волоки Европейского Севера России. Археологические памятники на путях средневековой колонизации // Материалы по археологии России. М.: Наука, 1996. Вып. 1. С. 46–67.
19. *Едовин А. Г., Шутихин А. В.* Две трассы Кенского волока: археологические исследования на трассе древнего Кенского водно-волокового пути в Плесецком районе Архангельской области в 2010 г. // Архангельская старина — 2012. 2012. № 1. С. 84–95.
20. *Едовин А. Г.* Волоки — мифы и реальность // Проблемы развития транспортной инфраструктуры северных территорий: материалы II Всерос. науч.-практ. конф. Котлас: Самсон, 2017. Вып. 2. С. 134–141.
21. *Овсянников О. В., Ясински М. Е.* Волоки вдоль Ледовитого океана — древняя дорога торговли, промыслов, этнических контактов // Мезень и Мезенский край в истории Отечества и Баренцева региона. Архангельск: Правда Севера, 2006. Ч. 2. С. 5–126.
22. *Westerdahl Ch.* The Relationship between Land Roads and Sea Routes in the Past — Some Reflections // Deutsches Schifffahrtarchiv. 2006. No. 29. P. 142–184.
23. *Минкин А. А.* Топонимы Мурмана. Мурманск: Кн. изд-во, 1976. 206 с.
24. *Гемп К. П.* Сказ о Беломорье. Словарь поморских речений. М.: Наука, 2004. 637 с.
25. *Мацак В. А.* Печенга. Опыт краеведческой энциклопедии. Мурманск: Добросмысл, 2005. 1008 с.
26. *Даль В. И.* Толковый словарь живого великорусского языка. СПб.; М.: Изд. Вольфа, 1903. Т. 1. 471 с.
27. *Брокгауз Ф. А., Ефрон И. А.* Энциклопедический словарь. Т. VII. СПб.: Семеновская типоитография, 1892. 329 с.
28. *Вальдман К. Н.* Кольский полуостров на картах XVI в. // Известия Всесоюзного географического общества. 1962. № 2. С. 141–149.
29. *Шахнович М. М.* К вопросу о гидротехнических крестьянских сооружениях Карелии: каналы озера Каменное (Киитехенъярви) // Тверь, Тверская земля и сопредельные территории в Средневековье. Тверь: Парето-Принт, 2016. Вып. 9. С. 426–437.
30. *Andersen B. G., Borns H. W.* The Ice Age World // Scandinavian University Press. Oslo. 1994. P. 126–137.
31. *Крупенникова И. С., Мокрова А. Н., Гусева Т. В.* Современные деформации и сейсмичность земной коры Балтийского щита // Материалы IV тектонофизического семинара. М.: Радуга, 2015. С. 53–59.
32. Последледниковое поднятие земной коры в северо-западной части Кольского региона // Д. С. Толстобров [и др.] // Вестник МГТУ. 2015. Т. 18, № 2. С. 302–306.
33. *Itkonen T.* Eräs kaivaus Kuolanniemellä // Suomen Museo. 1918. XXV. P. 35–38.
34. *Гурина Н. Н.* Неолитические поселения северного побережья Кольского полуострова // МИА. М.-Л.: Наука, 1951. Т. 20. С. 143–167.
35. Исследование памятников на Кольском полуострове / Н. Н. Гурина [и др.] // АО-1978. М.: Наука, 1979. С. 9.
36. *Гохман И. И., Лукьянченко Т. В., Хартанович В. И.* О погребальном обряде и краниологии лопарей // Полевые исследования Ин-та этнографии 1976 г. Л.: Наука, 1978. С. 51–67.
37. *Рейнке М. Ф.* Гидрографическое описание северного берега России. Ч. 1: Белое море. СПб.: Морская тип-я, 1883. 373 с.
38. *Морозов Н. В.* Лоция Мурманского берега Северного Ледовитого океана от островов Вардэ до Белого моря. СПб.: Тип-я Адмиралтейства, 1901. 712 с.
39. *Герберштейн С.* Записки о московитских делах. Павел И. Новокомский. Книга о московитском посольстве. СПб.: А. С. Суворин, 1908. 382 с.
40. Послание архиепископа новгородского Василия ко владыце тферскому Феодору о рае / Н. И. Пруцков // Древнерусская литература. Литература XVIII в. Л.: Наука, 1980. 342 с.
41. *Дмитриев Л. А.* Повесть о житии Варлаама Керетского // Труды Отдела древнерусской литературы. М.-Л., 1970. Т. XXV. С. 178–196.
42. *Шундалов И. Ю.* Сакральная топонимия Белого и Баренцева морей // Новый топонимический журнал. 2006. № 2. С. 4–20.
43. *Никонов А. А., Зыков Д. С.* О признаках мощных землетрясений в восточном секторе Мурманской зоны (линия Карпинского) // Труды Фермановской научной сессии ГИ КНЦ РАН. 2017. № 14. С. 143–148.
44. *Мелетиев В. И.* По Северному Ледовитому океану // Известия Архангельского общества изучения Русского Севера. 1910. № 17. С. 11–18.
45. Выписки из писцово-книги Алая Михалкова 116, 117, 119 г. / Н. Харузин Русские лопари (Очерки прошлого и современного быта). М.: Изд-во

Товарищества скоропечатни А.А. Левенсона, 1890. С. 409–462. **46.** *Seitsonen O.* Petsamo Maattivuono Rotojoki: two Late Stone Age dwellings excavated by Sakari Pälsi in 1929 // *People, Material Culture and Environment in the North: Proc. 22nd Nordic Archaeological Conference, University of Oulu. Oulu, 2006. P. 226–237.* **47.** *Гурина Н. Н.* Новые исследования в северо-западной части Кольского полуострова // КСИА. М.: Наука, 1971. Вып. 126. С. 96–99. **48.** *Мурашкин А. И.* Археологические памятники Кольского полуострова и проблема происхождения саамов // *Археологические Вести.* СПб.: Дмитрий Буланин, 2005. Вып. 12. С. 148–152. **49.** *Кулькова М. А., Шахнович М. М.* Археолого-геохимическое исследование сакральных объектов Западного Мурмана (п-ов Средний) // *Комплексные исследования природы Шпицбергена. Апатиты: КНЦ РАН, 2012. Вып. 11. С. 132–141.* **50.** Книга Большому чертежу, или древняя карта Российского государства, поновленная в Разряде и списанная в книгу 1627 года. СПб.: Тип-я Императорской АН, 1838. 254 с. **51.** *Андреев Н. П.* Северный Ледовитый океан: материалы по гидрологии, собранные в период с 1889 по 1893 год. СПб.: Тип-я Императорской АН, 1900. 204 с. **52.** *Сиденснер А. К.* Сведения о Мурманском берегу, собранные летом 1896 года. СПб.: Тип-я Морского министерства, 1897. С. 152–191. **53.** *Литке Ф. П.* Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан военном бригае «Новая Земля» в 1821–1824 годах М.: Географгиз, 1948. 334 с. **54.** *Лесгафт Э.* Льды Северного Ледовитого океана и морской путь из Европы в Сибирь. СПб.: Изд. О. Н. Поповой, 1913. С. 233–236. **55.** *Захаров В. Ф.* Изменения состояния морских арктических льдов // *Формирование и динамика современного климата Арктики.* СПб.: Гидрометеоздат, 2008. С. 112–117. **56.** *Лесман Ю. М.* «Из Варяг в Греки»: хронологические варианты пути // *Староладожский сборник.* СПб.: Изд-во СПбГУ, 2003. Вып. 6. С. 54–72. **57.** *Григорьев С. Г.* Полуостров Канин. М.: Наука, 1929. 472 с. **58.** *Крысанов А. А.* Ворота на беломорских маяках по итогам экспедиций Соловецкого морского музея // *Соловецкое море: историко-литературный альманах.* Архангельск, 2013. Вып. 17. С. 32–35. **59.** *Сорокин П. Е.* Водные пути и судостроение на Северо-Западе Руси в Средневековье. СПб.: Изд-во СПбГУ, 1997. 208 с. **60.** *Мартынов А. Я., Шутихин А. В., Казаков А. А.* Первообычное мореплавание в Беломорье: опыт и результаты полевых и экспериментальных исследований // *Тверской археологический сборник.* Тверь: Триада, 2013. Вып. 9. С. 64–78. **61.** Ламартиньер П. М. де. Путешествие в северные страны, в котором описаны нравы, образ жизни и суеверия норвежцев, лапландцев, килопов, борандайцев, сибиряков, самоедов, новоземельцев и исландцев // *Записки Московского археологического института.* М.: Изд-во Моск. археол. ин-та, 1912. № 15. 229 с. **62.** Федорова Н. В. Призраки и реальность ямальской археологии // *Российская археология.* 2002. № 2. С. 99–110. **63.** *Инха И. К.* В краю калевальских песен. 2019. 724 с. **64.** *Руднев Н. Ф.* Промыслы по Мурманскому или Лапландскому берегу: Сведения, собранные во время плавания на шхуне «Задорная» в 1861 году // *Морской сборник.* 1862. Т. LXIII. № 11. 41 с.

Сведения об авторе

Шахнович Марк Михайлович — кандидат исторических наук, археолог, Национальный музей Республики Карелия
E-mail: marksuk62@mail.ru

Author Affiliation

Mark M. Shakhnovich — PhD (History), Archaeologist, the National Museum of the Republic of Karelia
E-mail: marksuk62@mail.ru

Библиографическое описание статьи

Шахнович, М. М. Средневековые волоки Мурманского побережья Баренцева моря / *М. М. Шахнович* // *Вестник Кольского научного центра РАН.* — 2019. — № 3 (11). — С. 101–123.

Reference

Shakhnovich Mark M. Medieval Portages («Voloki») on the Murmansk Coast of the Barents Sea. *Herald of the Kola Scientific Center of RAS,* 2019, № 3 (11), pp. 101–123. (In Russ.).