

一六一一七世紀の北極海沿岸航路：マンガゼヤ航海

三上，正利

<https://doi.org/10.15017/2244127>

出版情報：史淵. 100, pp.299-312, 1968-03-01. 九州大学文学部
バージョン：
権利関係：

一六一—一七世紀の北極海沿岸航路

—マンガゼヤ航路—

三 上 正 利

ロシア人が西シベリアとの間を往来した交通路は、筆者がさきに論述したことのあるウラル山脈越えの陸上交通路ばかりではなかつた。^①それで本稿では、一六一—一七世紀に欧露北部のロシア人が西シベリア北部の沿海地域への往来に利用した北極海沿岸航路について、考察しようと思う。

—

ロシア人はすでに一二世紀初めごろから、ウラル山脈の北部を越えて西シベリア方面へ進出をはじめたと推測され、第四ノヴゴロド年代記には、一三六四年にノヴゴロド人たちが「オビ川にそうて海にいたるまで遠征した」という記載もある。しかし、それよりもっと東方のオビ湾東岸一帯の地方を指したと思われる「マンガゼヤ (Mangazeya)」のことが、ロシアの文献に初めて現われたのは、かなり後代の一六世紀初めのことである。すなわち、一六世紀初めの著作とされる「東国の未知の人々と種々の言語とに関する話」(chelovekikh neznayemykh na vostochnoy strane i o yazysekh roznykh)の最初のところに、次のような記載がある。「東国に、ユグラの土地 (オビ川流域—三上註) のかなたに、Malgonzei とよばれるサモイエードの人々が海の沿岸に住んでいる」と。^②

ソ連の学者によると、マンガゼヤという地名はこの *Molgenzei* から来た言葉であるという。すなわち *Molgenzei* あるいは *Molgenzei* とするのはエネツ族 (イェニセイ・サモイェード族) の一族名で、正しくはモンカシ (*Mongkasi*) といい (これは現在の *Muggadi* という氏族名に該当する—三上註)、後に一六〇〇年にタズ川 (*Tas*) 下流の沿岸にロシア人が建設したマンガゼヤという町の名称も、「モンカシ (現在の *Muggadi*) の土地」を意味するネネツ語 “*mongkasi-ya*” から由来しているという。また同じこの著作のなかで後の方にてくる “*Baid*” とよばれる地名も、やはりエネツ族の一族名 “*Bay*” に関係している語で、現在もなおその名残りをイェニセイ川の左支流の名称バイ・ヤハ (*Bay-yakha*) に留めていると考証されている。

これらのオビ川下流域や、その東方のマンガゼヤおよびイェニセイ川左岸地方などへ、ロシア人は一体いつごろから北極海沿岸航路によつて往来を始めたのかは明らかでない。しかし一六世紀半ば以降になると、北部ロシア沿海地方の住民たちが、北極海航路によつてオビ湾方面へ航海していたことに関する幾多の記録がある。たとえばイギリス人のバロウ (*S. Burrough*) は、一五五六年にヴァイガチ島 (*Vaigach*) 付近で猟をしていた北部ロシア沿海地方の住民に出会い、そのうちのロシヤク (*Loshak*) という男から、かれらロシア人たちはオビ川かナラムザイ川 (*Naramzay*) かへ行こうとしていることを聞いた。ソ連のシベリア史家として知られたバフルーシン (*S. V. Bakhrushin*) は、このナラムザイはマンガゼヤのことであると考えており、レムジエフ (*D. M. Lebedev*) もそれに同意している。

また一六世紀半ばすぎの地図には、マンガゼヤも前記のバイドという地名も記入されている。すなわち、イギリス人ジエンキンソン (*A. Jenkinson*) はロシア旅行から帰国した後、前述の「東国の未知の人々と種々の言語とに関する話」の一部分を英訳して、マンガゼヤのことをイギリス人の間に伝えた。そしてかれの作った一五六二年のロシア地図をみると (第一図参照)、オビ川口の東に “*Tovghoria*” すなわちユグラがあり、その東隣りにマンガゼヤに該当する



第1図 ジェンキンソンのロシア地図 (北半分). 1562年。

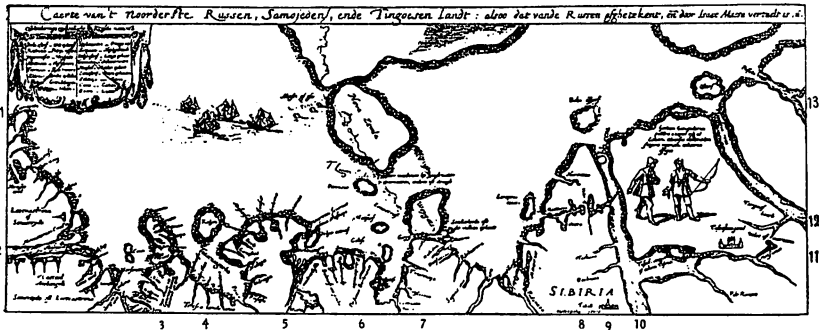
(Hakluyt, R. vol. III による)

- ① コラ半島, 白海, アルハンゲリスク ② カニン半島 ③ コルグエフ島
 ④ ノヴァヤゼムリヤ島 ⑤ ヴァイガチ島 ⑥ オビ川, ウラル山脈
 ⑦ Iovghoria ⑧ Molgomzaia ⑨ Baida

“Molgomzaia” があり、そのまた東隣りには前記の “Baid” に該当する “Baida” の記入がある^⑧。

一五七〇年代になると、マンガゼヤはすでにロシア人の間によく知られていて、フィヨドル・イヴァノヴィチ帝 (Fyodor Ivanovich) のとき一五八八年にロシアを訪れたイギリス人フレッチャー (G. Fletcher) の時代には、モスクワの毛皮市場ではクロテンの毛皮といえはペチョラ産のものとともに、マンガゼヤ (Mongosorskoj) 産のものが優良品とされていた^⑨。一六世紀末には、商人や狩猟者たちは、北部ロシアの沿海地方からマンガゼヤへ出かけていって、そこに防備をほどこした植民部落を設けて、事実上ここを占拠していたのである^⑨。

一七世紀初めになると、ロシア人が描いた北極海沿岸のかなり詳細な地図がある。その原図は伝存していないが、一六〇一年から一六〇九年までモスクワに滞在していたオランダ人マッサ (Isaac Massa) がロシア人の原図を複写して、地名をラテン文字に転写したものが現存している (第二図参照)。これには、西方はアルハンゲリスク西方のウンスカヤ湾 (Unskaya guba) から東方はシベリアのタイミル半島のピヤシナ川 (Piasina) までの北極海の海岸線が描かれ、北極海沿岸航路にそうて存在する島や半島および岬、湾や川などには多数の地名が記入されていて、



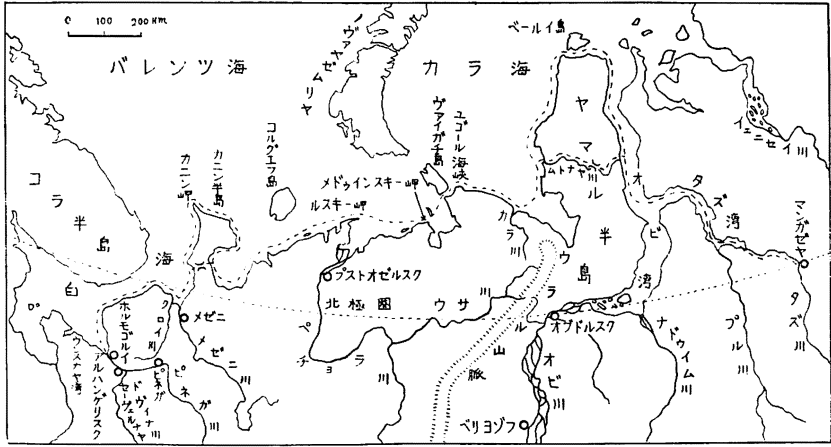
第2図 マツナの北極海沿岸図。1613年刊。(L. Bagrow による)

- ① ウンスカヤ湾 ② アルハンゲリスク ③ カニン半島
- ④ チョシュスカヤ湾とコルグエフ島 ⑤ ペチョラ川
- ⑥ ノヴァヤ・ゼムリヤ島 ⑦ ヴァイガチ島
- ⑧ ヤマル半島とベールイ島 ⑨ トボリスク ⑩ オビ川
- ⑪ タズ川とマンガゼヤ ⑫ イェニセイ川 ⑬ ピヤシナ川

当時のロシア人たちが北極海沿岸を航行してシベリアへ往來した様子が、如実にしのばれるような地図である。この地図には一六一二年刊と一六一三年刊との二種あるが、ここに掲げたのは後者の方である。^⑧

さて、欧露北部からマンガゼヤへの航海は、一般に財産のある産業者 (promyshlennik) の仲間が団体になつて行ない、コチ (koch) という航海用の船に乗つていった。この船は北部ロシア沿海地方からノヴァヤ・ゼムリヤ島およびシュピツベルゲン島へいったコチ船とは異なり、マンガゼヤへゆく船は、途中でヤマル半島 (Yamal) を横断するとき連水陸路を少人数で引きうつすことができる程度の、小型のコチ船が必要であつた。この小型のコチ船は普通一〇人の乗客と四〇〇プードの積み荷、合計約七トンをのせて帆走した。船の積載力は、大きい場合でも六〇〇—七〇〇プード (約一〇—一トトン) を越えなかつたようである。^⑨

一六一九年までに、マンガゼヤで審問された一七〇人の産業者が申告したところによると、マンガゼヤまでの北極海沿岸航路は次のようであつた。航海は北部ロシアのセーヴェルナヤ・



第3図 北極海沿岸航路（マンガゼヤ航路）。(Lebedev, D.M., Fig. 10. 参照)

ドヴィナ川 (Severnaya Dvina) あるいはクROI川 (Kuloy) の川口に
 始まる(第三圖参照)。アルハンゲリスク、ホルモゴロイ (Kholmogory)
 あるいはピネガ (Pinega) の町からでてクROI川の川口にいた
 り、ここからカニン半島 (Kanin) を迂回するか、あるいは半島をチジ
 ャ川 (Chizha) とチョシヤ川 (Chyosha) との連水陸路で横断して、コ
 ルグエフ島 (Kolgyev) の側をとり、ルスキー岬 (Rusky) および
 メドゥインスキー岬 (Medynsky) の側をとり、ウマイガチ島と大陸
 の川口のカラ湾 (Karskaya guba) に達する。ここからはヤマル半島を
 迂回する危険な長い海上航海をさせて、半島の中ほどにあるムトナヤ川
 (Muhnaya, Se-Yakha) とゼンナヤ川 (Zelenaya, 別の Se-Yakha)
 との間をむすぶ連水陸路を利用して半島を横断し、オビ湾にはいり、オ
 ビ湾を横切つてタズ湾に進み、タズ川畔のマンガゼヤに到着する。航海
 の所要日数は、まったく天候しだいであった。好天に恵まれると、セー
 ヴェルナヤ・ドヴィナ川口からタズ川口までの全航海に一月余を要す
 るにすぎなかったが、平均して三―四カ月を要したもののようである。
 しかるにこの間を陸路で行くと、一カ年を要したのであるから、マンガ
 ゼヤへ行くのに北極海沿岸航路のほうが北部ロシア沿海地方の住民に好

まれたのも不思議ではない。^⑧

この北極海沿岸航路は、北極海を通つて東アジアに到達しようとするいわゆる北東航路の探査と関係があつて、一六世紀後半にはイギリスのバロウ (一五五六年の航海)、ピット (A. Pit) とジャクマン (C. Jackman, 一五八〇年の航海)、およびオランダのバレンツ (W. Barents, 一五九四年、一五九五年、一五九六年の航海) などの航海者が、しきりに探検をおこなつていた。^⑨

ロシア政府はこれら外国人の探検活動を危険視して、自国の北辺の領土を西ヨーロッパの商業会社による略取から守る必要を痛感していた。それゆゑ一六〇〇年にモスクワからタズ川とイエニセイ川とへ、町と要塞とを建設する目的をもつて、シャホフスコイ (M. Shakhovskoy) 等の大遠征軍が派遣されたが、その成否の報告をまたず翌一六〇一年にマサリスキー (V. Masalsky) 等の遠征軍が急いで派遣されたのも、単にこの地方のネネツ族 (サモイェード族) を制圧することや、税関を設置するという経済的な目的などにとどまるものではなかつたのである。ペロフ (M. I. Belov) の考証によれば、タズ川畔のマンガゼヤの町は、このシャホフスコイの遠征軍によつて一六〇〇年に建設されたものである。この時に、マンガゼヤからさらに東進して、イエニセイ川畔にも柵を建設したか否かは文献の上ではわからないが、一六〇七年の古文書にはツルハンスク柵 (Turkhan'sk) の記載があるところ^⑩。

ペロフが記述しているところによると、一九四六年にチヘルネツォフ (V. N. Chernetsov) を隊長とするソ連の考古学調査隊が調査した結果では、昔のマンガゼヤは単なる軍事的要塞ではなく、「多数の住民と発達した手工業および繁栄した商業をもつ都市のように思われる」という結論を得たのであり、発掘されたヴェニスガラス製品、中国の陶磁器、ニュルンベルクの貨幣は、マンガゼヤの商業取引の規模を証明するものであつた。一六一九年に北極海沿岸航路が禁止されるまでのマンガゼヤに関する史料は、火事で失われて断片的なことしか判明しないようであるが、この時代に北部ロシア

ア沿海地方のアルハンゲリスクやホルモゴレイおよびメゼニから、毎年多くの商人や産業者がコチ船でマンガゼヤへ行ったようである。^④バフルーシンによると、一六〇一年には海路マンガゼヤへ四隻のコチ船が着き、それには四〇人乗っていた。一六〇二年もそれと同数であった。一六一〇年には一六隻のコチ船で一六〇人が到着した。一六一一年には北部ロシアの沿海地方から二六隻のコチ船が出帆したが、天候が悪くて引きかえした。一六一二年には一六隻、一六一三年には一七隻、一六一八年と一六一九年とは、マンガゼヤへ「海路で多くの人たちが到着した」のである。^⑤

しかしロシア政府は、この時代にもなお外国商社が、特にドイツ人が海上からシベリアへ進出しようとする試みを継続している事実に不安を感じたし、またちよつどのころから始められた東シベリアのレナ川方面へのロシア人の進出のためには、もつと南方の道、すなわちトボリスクからオビ川によつてナルイム柵、マコフスキー柵を経由してイェニセイ川にいたり、そこからアンガラ川によつてレナ川へ通ずる南方交通路を、開発する必要があると感じていた。またトボリスクの地方長官にとつては、商人や産業者の大群がトボリスクを通る南方の交通路へ転換してくることは、収入の増大を約束することであつた。

それで、一六一六年にトボリスクの地方長官クラキーン (I. Kurakin) が海路の禁止を上奏すると、ただちにロシア政府はマンガゼヤへゆく北極海航路を禁止した。しかしマンガゼヤの地方長官と商人たちがこの禁止に猛烈に反対したので、一六一八年には再びこの航路の許可が出されたが、しかしクラキーンは一六一九年に、シベリアからヨーロッパ・ロシアへの往來に海上航路を使用することを禁止する命令をだし、翌年ロシア政府はこの禁止命令を正式に承認したのである。^⑥

二

このようにして、北部ロシアの沿海地方から北極海航路によつてマンガゼヤへ往來することは、一六一九年に禁止され

てしまったが、マンガゼヤの盛況は急には衰えなかった。この時以後一六六七年の禁止まで四八年間は、オビ川下流のベリヨヅフあるいはトボリスクからオビ川を下航し、オビ川口からオビ湾とタズ湾を航行してマンガゼヤに到着するという全行程の半ばを海上航路による交通が行なわれた。

トボリスクから船に乗ってマンガゼヤまで行く水路の全長は約三、〇〇〇キロメートル余もあり、そのうちベリヨヅフからタズ川口までの間の航海が困難で、途中のオビ川口には危険な浅瀬が多く、また特に厳寒の到来(一〇月—一月)前の秋季には暴風雨が烈しくて、海上で船が難破の危にあうこともしばしばあった。^⑭トボリスクとマンガゼヤ間の所要日数は全く天候しだいで、七週間たらずで着いた例もあるが、トボリスクの地方長官クラークの報告によると、好天の場合で八週間、悪天候のときには一三週間からそれ以上を要した。^⑮

使用された船はやはりコチ船であるが、この航路では陸上を船の移搬をする必要がないので、三五—四〇トンの大型のコチ船が使用され、貨物のほかに乗組員と旅客とを合わせて二〇—二七人の人間を乗せた。^⑯

ペロフ (M. I. Belov) は、この時代にマンガゼヤの商業において、ロシアの中央地方の大商人すなわちツァーのゴスチ (Gosti) が大きい役割を演じはじめたことを指摘し、それはロシアの商業資本の形成におけるマンガゼヤの重要な意義を物語るとのべている。マンガゼヤに來航する主要な商人は大資本をもち、大商人はいずれも一、〇〇〇ルーブル前後の各種の商品を積みこんでいた。商人たちはマンガゼヤへ、この地の住民のあいだで最も売れゆきのよいオオジカの皮、雌牛の皮、小刀、網、火薬、鉛、小銃、衣服、履物、糸、蠟燭、白堊、穀物、ひき割り、スキー、手袋、羅紗、ビーズ飾り、小鈴、首飾り、大鍋などをもつてきて、これらの商品を、もつばらクロテン、北極ギツネ、ビーヴァーなどの毛皮に替えた。^⑰

マンガゼヤにおける毛皮取引の規模がきわめて大きかったことについて、ペロフは次のような資料をあげている。すな

わち一六三〇年には二、三五〇人が、税関に一、九七四ソーロク二九匹 (sorok は四〇匹単位であるから総数は七八、九八
 九匹) のクロテンを提示した。一六三四年には九八二人が一、二一九ソーロク (四八、七六〇匹) のクロテンを運んで
 きた。一六三五年にはクロテン一、三一〇ソーロク二〇 (五二、四二〇) 匹。一六三七年にはツルハンスクにおいて一、
 一五九ソーロク二〇 (四六、三八〇) 匹のクロテンが登録された。このときマンガゼヤ郡全体では二、一八〇ソーロク一
 〇 (八七、二一〇) 匹のクロテンである。また、マンガゼヤから運びだされた毛皮の数量は、一六三三年に一、一五〇ソ
 ーロク一〇 (四六、〇一〇) 匹のクロテン。一六三三年には一、七五〇ソーロク八〇 (七〇、〇八〇) 匹のクロテン。一
 六三六年には一、九〇〇ソーロク (七六、〇〇〇) 匹のクロテンである。^④

またマンガゼヤとツルハン川流域とで徴集されたクロテン
 の毛皮関税 (一〇分の一税 'destainny shor) は、バフルー
 シンによれば第一表のような数量であり、これを一〇倍すれ
 ば、それぞれの年度において商人や産業者が税関に提示した
 クロテンの毛皮の総数がわかるわけである。たとえばロシア
 暦一三八年 (西暦一六一九—三〇年) の毛皮関税は二〇〇ソ
 ロクであるから、この年度のクロテンの総数は八〇、〇〇〇
 匹であったはずである。なおロシア暦一三八年というのは七
 一三八年 (世界開闢紀年) の略記であり、それに対応する西
 暦年次が二年にまたがるように記入されている理由は、一七
 世紀においてはロシアの暦では一年が九月から始まったの

第1表 マンガゼヤとツルハン川畔における
クロテンの毛皮関税

ロシア暦	西暦	徴集されたクロテンの数		
132年 (1623/ 4)	—170	ソーロク	と	12匹
134年 (1625/ 6)	—203	〃	と	3匹
135年 (1626/ 7)	—185	〃	と	10匹
136年 (1627/ 8)	—258	〃	と	13匹
137年 (1628/ 9)	—200	〃	と	6匹
138年 (1629/30)	—200	〃		
139年 (1630/ 1)	—	(マンガゼヤの騷擾の年)		
142年 (1633/ 4)	—190	ソーロク	と	11匹
144年 (1635/ 6)	—266	〃	と	2匹
145年 (1636/ 7)	—218	〃	と	1匹
147年 (1638 /9)	—185	〃	と	39匹
148年 (1639/40)	—157	〃	と	2匹
149年 (1640/ 1)	—158	〃	と	7匹
150年 (1641/ 2)	—162	〃	と	22匹

で、西暦の二つの年にまたがることになったからである。

これらのクロテンの関税は、金額にするとどの位のものであつたらうか。第一表では煩雑になるので省略したが、バフルーシンが付記しているその金額をみると(金額不明の年もあるが)最低は一三八年の八、二五〇ルーブル、最高は一四五年の一三、七二九ルーブルである。いづれにしても、毎年マンガゼヤを通過したクロテンの毛皮の数が、いかに多量であつたかを雄弁に物語っている。

しかし一六四〇年代になるとマンガゼヤを通過するこの交通路は凋落期にはいり、そのころ商人や産業者によつて行なわれたマンガゼヤ航海については、短かい報道があるにすぎない。この時代にはマンガゼヤ地方の毛皮資源はすでに涸渇して、毛皮産業の中心はもつと東方のレナ川方面へ移りつつあつた。商業交通路も、もつと南方の道、すなわちウラル山地のヴェルホトゥリエからトボリスクをへてオビ川を航し、ナルイムからイエニセイスクを経由して、アンガラ川によつてレナ川へ連絡する南方の道が、シベリアの主要な交通路となりつつあつた。

そのうえマンガゼヤ航海は危険が多く、一六四二年から三年間にわたつて海上で船の難破がつづいたために、耕地がなくて移入穀物に頼つていたマンガゼヤでは、イエニセイスクから食糧の補給をうける便宜上、地方長官も守備隊も一時東方のツルハンスクへ移転するという事態も発生した。一六五〇年代になると、マンガゼヤへはただ政府のヨチ船だけが、ごく少数の狩猟者をともなつて到着しているにすぎない。狩猟者は一六五四年には六人、一六五六年には七人しか来航せず、一六五八年には一人も来なかつたという。

かくてトボリスクの地方長官は一六六六年に、マンガゼヤへはイエニセイ川からツルハンスクを経由して安全にかつた安価に穀物と塩とを運びうることを指摘して、この半ば海上航路による不便で危険なマンガゼヤ航路の禁止をモスクワのシベリア省へ願ひでた。この願ひは許可され、トボリスクの地方長官ゴドノフ(P. I. Godunov)は、一六六七年にオ

ビ湾とタズ湾とによつてマンガゼヤへ往来する海上航路を禁止する命令をだし、マンガゼヤへの物資の運輸はイェニセイスクを経由して行なうこととした。^⑤

一六七二年にはアレクセイ・ミハイロヴィチ帝 (Alekssei Mikhailovich) の命令によつてマンガゼヤ市は廃棄され、その守備隊はツルハンスクへ移された。その後マンガゼヤの場所には小さい柵が建てられ、一八世紀にはこの冬営所に数千人のコサックが住んで、ネネツ族から税を集めていたという。^⑥

三

このようにして、まず北部ロシアの沿海地方から北極海沿岸を航行してマンガゼヤにいたる北極海航路は、一六一九年に禁止され、またその後もつづけられていたオビ川口からオビ湾とタズ湾とを航海してマンガゼヤにいたる航路は、一六六七年に禁止されてしまった。

しかし、これらの禁止令によつて、北極海沿岸航路の利用者がその後全くなくなつたと考えるのは早計にすぎようである。ペロフの記述によると、一六一九年の禁止令は永続的なものではなく、その後三〇—四〇年もたつて前述のような西ヨーロッパの商業会社によるシベリア略取の脅威もなくなつた時代には、ロシア政府もその禁止令を想いださなかつたし、また活動的な企業心に富む北部ロシア沿海地方の住民も、北極海沿岸航路を禁止されたまままで推移することはできなかった。ペロフが引用しているシュバロフ伯爵 (P. I. Shuyalov) の報道によれば、一七世紀末には、カラ海を経由してオビ川とタズ川との川口へ、毎年三〇隻から四〇隻までのコチ船が、商品をネネツ族の毛皮と交易するために到来していたという。^⑦

その後一七〇四年に、シベリアへの往来はウラル山脈を越える道のなかでもヴェルホトゥリエ交通路だけを経由せよと

- ② Bakhrushin, S. V. : Op. cit., str. 141.
- ③ トムカの北極海沿岸航路の経緯について左記参照。三十三
利、一七世紀のロシア製シベリア諸地図。(歴史地理学紀
要、第四集、昭和三七)。九〇—九二頁。
- ④ Kenning, J. : Isaac Massa. (Imago Mundi. X. 1953).
pp. 67—68.
- ⑤ Bagrow, L. : Die Geschichte der Kartographie. Berlin,
1951. S. 176.
- ⑥ Baddeley, J. F. : Ibid., vol. I. CX.
- ⑦ Belov, M. I. : Istoriya otkrytiya i osvoeniya severnovo
morskovo puti. Tom I. Moskva, 1956. str. 107, 203.
- ⑧ Bakhrushin, S. V. : Op. cit., str. 89, 116—117.
- ⑨ Lebedev, D. M. : Op. cit., str. 106.
- ⑩ Belov, M. I. : Ibid., str. 107—108.
- ⑪ Bakhrushin, S. V. : Op. cit., str. 87—89.
- ⑫ Lebedev, D. M. : Op. cit., str. 102—106.
- ⑬ Belov, M. I. Ibid., str. 77—82.
- ⑭ Taracouzo, T. A. : Soviets in the arctic. New York,
1938. pp. 42—44.
- ⑮ Belov, M. I. : Op. cit., str. 111—112, 115.
- ⑯ Ibid., str. 113—114, 116.
- ⑰ Bakhrushin, S. V. : Op. cit., str. 90.
- ⑱ Ibid., str. 91—92.
- ⑲ Belov, M. I. : Op. cit., str. 118—120.
- ⑳ Belov, M. I. : Op. cit., str. 120.
- ㉑ Bakhrushin, S. V. : Op. cit., str. 116.
- ㉒ Belov, M. I. : Op. cit., str. 122, 209.
- ㉓ Ibid., str. 121—122.
- ㉔ Ibid., str. 122.
- ㉕ Bakhrushin, S. V. : Mangazetskaya mitskaya obshchina
v XVII v. (Nauchnie trudy. III. Moskva, 1955). str.
299—300, snoska 5.
- ㉖ フィッシャー (R. H. Fisher) の著する「一六三五年に
おけるロシア国家の毛皮収入の総額は六三、五〇〇ルーブ
ルであるからこの時代には、その約五分の一がマンガラ
ヤ方面で収納されたわけである。三十三正利、ロシア人
の西シベリア征服と毛皮資源。(史淵、八四輯、昭和三
六)」、一〇六頁、第一表参照。 Fisher, R. H. : The
Russian fur trade 1550—1700. Berkeley, 1943. p. 114.
- ㉗ 左記のキリコンの論文によると、一六三八年にレナ川畔に
柵を建設するためシベリアへ派遣されたコロヴィン (P.
Golovin) に対するロシア政府の訓令のなかに、「次のよう
にレナ川畔の毛皮資源に対する希望が表明されている。す
なわち、西シベリアの多くの壑中や柵ベタロランおよび他
の毛皮が未納になつてゐるが、その理由は獣が捕りつくせ
れたからである。」「このレナ川は、もつてのマンガラヤ
とみなさるべきである」。
- キリコフ, S. V. : Izmeneniya arealov sobol'ya i lesnoy

- kuniesy. (Izv. AN SSSR. Ser. geogr., 1958. No. 1).
str. 79.
- ㉞ Bakhrushin, S. V. : Ocherki po istorii kolonizatsii...
str. 121.
- ㉟ Ibid., str. 120—121.
- Idem : Voyevody Tobolskovo razryada v XVII v.

- (Nauchnie trudy. III. Moskva, 1955). str. 283—284.
- ㊱ Belov, M. I. : Op. cit., str. 125.
- ㊲ Ibid., str. 126.
- ㊳ Ibid., str. 126.

(昭和四十二年九月二〇日稿)

The Coastal Route of the Arctic Ocean in 16th and 17th Centuries —Navigations to Mangazeya—

Masatoshi MIKAMI

It is evident that after the mid sixteenth century Russians were sailing to the Ob Bay in Western Siberia and to the country of Mangazeya in the east along the coast of the Arctic Ocean. Their aim was to exchange their shipped goods for the fur offered by Siberian natives. But the use of such a route was forbidden by the chief officer (*voevoda*) of Tobolsk in 1619.

Since then, to get to Mangazeya from Tobolsk, the first half of their course had been the passage down the river Ob to its mouth, and the latter half from there across the bays of both Ob and Taz finally to the destination. Mangazeya was the place where exchange had been made of a great deal of fur up to 1640's.

But thereafter the center of fur industry moved eastwards to the river Lena and, moreover, the main trade route in Siberia moved southwards. Thus its out-of-the-way location brought about Mangazeya's declination and, in turn, the prohibition of the sea route to it in the way mentioned above in 1667. But the coastal route of the Arctic Ocean was resumed by Russians toward the end of the seventeenth century.