

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT

УДК [94(985+943.8+470.11)''18''](045)

DOI: 10.17238/issn2221-2698.2019.34.5

Состояние и перспективы развития отечественного судостроения на Севере в первой половине XIX в. глазами губернских чиновников (по данным государственного архива Архангельской области)*

© **ЗАДОРИН Максим Юрьевич**, кандидат юридических наук, доцент

E-mail: m.zadorin@narfu.ru

Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, Архангельск, Россия

© **МИТЬКО Арсений Валерьевич**, кандидат технических наук, доцент; вице-президент

E-mail: arseny73@yandex.ru, amitko@arcticas.ru

Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения; Санкт-Петербург, Россия

Арктическая общественная академия наук, Санкт-Петербург, Россия

© **РАЗИНКОВА Екатерина Олеговна**, магистрант

E-mail: krazinkova@protonmail.ch

Женевский университет, Женева, Швейцария

© **РАМЗЕЙЕР Николай Франсуа Лука**, магистрант

E-mail: nicolas.ramseier@protonmail.ch

Федеральная политехническая школа Лозанны, Лозанна, Швейцария

Аннотация. На основе данных Государственного архива Архангельской области дается оценка состояния купеческого и народного поморского судостроения на Севере в XIX в. Ключевым методом исследования является метод индукции, активно используемый в исторической школе экономической науки, ставящей своей целью, в том числе анализ конкретных экономических ситуаций в конкретном государстве на определённом этапе его исторического развития. В ходе работы был проведён анализ дел и документов Архангельского общества изучения Русского Севера, а также исторических обзоров Архангельского губернского статистического комитета. Сделан вывод в целом о негативном восприятии региональных властей уровня развития товарооборота в Империи, отсутствии качественной «логистики», бюрократической волоките, юридических барьерах по поддержке кораблестроителей, а также технологических преимуществах иностранных рыболовных судов. В качестве конструктивных реформ региональных властей во второй половине XIX в. отмечен план по развитию дорожной инфраструктуры от Архангельска до г. Повенец Олонецкой губернии, развитие шкиперских курсов, создание типовой усовершенствованной модели карбаса и грузовой шхуны для обучения будущих кораблестроителей, шкиперов.

Ключевые слова: российская Арктика, Крайний Север, Архангельская губерния, островные пространства, историческая география, политическая география, пограничье, кораблестроение.

* Для цитирования:

Задорин М.Ю., Митько А.В., Разинкова Е.О., Рамзейер Н.Ф.Л. Состояние и перспективы экономического развития отечественного судостроения на Севере в первой половине XIX в. глазами губернских чиновников (по данным государственного архива Архангельской области) // Арктика и Север. 2019. № 34. С. 5–19. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2019.34.5

For citation:

Zadorin M.Yu., Mitko A.V., Razinkova E.O., Ramseier N.F.L. The state and perspectives of economic development of the domestic shipbuilding in the North in the first half of the 19th century through the eyes of provincial officials (data of the State Archive of the Arkhangelsk region). *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2019, no. 34, pp. 5–19. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2019.34.5

The state and perspectives of development of the domestic shipbuilding in the North in the first half of the 19th century through the eyes of provincial officials (data of the State Archive of the Arkhangelsk region)

© **Maksim Yu. ZADORIN**, Cand. Sci. (Law), Associated Professor

E-mail: m.zadorin@narfu.ru

Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk, Russia

© **Arseniy V. MITKO**, Cand. Sci. (Tech.), Associated Professor; Vice-president

E-mail: arseny73@yandex.ru, amitko@arcticas.ru

Saint Petersburg State University of Aerospace Instrumentation, Saint Petersburg, Russia

Arctic Public Academy Of Sciences, Saint Petersburg, Russia

© **Ekaterina O. RAZINKOVA**, Master student

E-mail: krazinkova@protonmail.ch

Université de Genève, Geneva, Switzerland

© **Nicolas Francois Lucas RAMSEIER**, Master student

E-mail: nicolas.ramseier@protonmail.ch

École polytechnique fédérale de Lausanne, Lausanne, Switzerland

Abstract. Based on the data from the State Archive of the Arkhangelsk Region, the article assesses the status of merchant and folk Pomor shipbuilding in the North in the XIXth century. The key method of the research is the induction method, which is actively used in the historical school of economics, which set as its goal, including the analysis of specific economic situations in a state at a certain stage of its historical development. During the process of research the analysis has being made of the certain cases and documents of the Arkhangelsk Society for the Study of the Russian North, as well as historical reviews of the Arkhangelsk Governorate Statistical Committee. The conclusion was made overall about the negative perception of regional authorities of the level of development of commodity turnover in the Empire, the absence of high-quality "logistics," bureaucratic red tape, legal barriers to support shipbuilders, as well as technological advantages of foreign fishing vessels. A constructive reform of the regional authorities in the second half of the 19th century meant the plan for the development of road infrastructure between Arkhangelsk and the town of Povenets in the Olonets Province (Governorate), the development of skipper courses, the creation of a typical improved model of a karbas and a cargo schooner for training future shipbuilders, skippers.

Keywords: *the Russian Arctic, Far North, the Arkhangelsk Province, island spaces, historical geography, political geography, borderlands, shipbuilding.*

Введение

Ещё в 2014 г. президентом России была озвучена идея о принципиальной важности развития «судостроительного кластера». Было отмечено, что развитие судостроения имеет особое значение, поскольку даёт импульс многим смежным отраслям, а также «принципиально важно, чтобы в борьбе за эти заказы на ведущие роли выходили именно отечественные верфи»¹.

Как отмечают О.В. Личутина и Т.А. Широкова, на 2013 г. судостроение входило в пятёрку ключевых секторов экономики, оказывающих наибольший вклад в формирование валового регионального продукта Архангельской области [1, Личутина О.В., Широкова Т.А.]. Однако всё же его объёмы, по сравнению с лесопромышленным комплексом, транспортом, логистикой, торговлей и строительством, непростительно малы: чуть более 4%.

¹ Путин подчеркнул важность развития отечественного судостроения, 13 ноя 2014, 07:32. Тасс. URL: <https://tass.ru/ekonomika/1568966> (дата обращения: 16.03.2019).

О важности поддержки судостроения, в том числе в контексте исторической преемственности, высказывался в середине 2018 г. и губернатор Архангельской области. Именно Соломбальская верфь была первой судостроительной верфью, созданной по приказу самого Императора Петра I еще в 1693 г., а «на заводе “Красная кузница”, наследнике первой судовой верфи, и сегодня сохранились деревянные слипы, по которым спускали на воду первые корабли»². Примечательно и то, что верфь была закрыта в 1862 г., именно в тот период, когда активизировалась деятельность иностранных промысловиков, в т.ч. в опасной близости к суверенным морским пространствам Империи.

Связано это было с тем, что лишь к концу XIX в. отечественные промышленники получили в своё распоряжение паровой флот, закупаемый из-за рубежа (например, Товариществом Архангельско-Мурманского срочного пароходства), и, как отмечает Л.Б. Красавцев, затраты на фрахт достигали колоссальных сумм:

«[...] вступив на путь индустриального развития позже других европейских стран и США, Россия в промышленном отношении резко отставала от них и не имела материальной базы для проведения активной морской политики. По тоннажу и количеству морских торговых судов в начале XX в. Россия занимала 10-е место в мире. Торгового флота для перевозок грузов внешней торговли не хватало. Поэтому фрахтовались иностранные суда, за что страна ежегодно платила 125 млн рублей. Распределение торгового флота по морским бассейнам страны было крайне неравномерным. Основное количество судов было сосредоточено на Черном, Балтийском и Каспийском морях» [2, Красавцев Л.Б.]. Более подробно об этом он пишет в своей монографии, посвящённой торговому мореплаванию на Европейском Севере России [3; Красавцев Л.Б.].

Как отмечается в большом количестве писем, циркуляров, телеграмм и иных исторических документов Архангельского общества изучения Русского Севера, касающихся морских промыслов, в конце XIX — начале XX вв. зафиксирована чрезвычайно высокая активность норвежцев в прибрежных районах Мурмана в пределах 6 морских миль, в связи с чем существенно упал лов рыбы у соотечественников³.

Порой это приводило и к дипломатическим недоразумениям, выражавшимся во враждебной риторике со стороны норвежских медийных структур. Например, в статьях авторов газеты «Афтенпостен» всячески отрицалось какое-либо усиление норвежской промысловой активности в арктических водах Российской Империи, а любые недоброжелательные политические заявления в адрес Королевства со стороны промысловиков или общественников восточного соседа воспринимались как попытка заработать политические очки и финансирование от центрального правительства в столице.

² От карбаса к ледоколу, 28.06.2018, 09:00. Российская газета. URL: <https://rg.ru/2018/06/28/reg-szfo/v-arhangelskoj-oblasti-vozdorodili-mnogovekovoe-nasledie-pomorov.html> (дата обращения: 16.03.2019).

³ Дело об экспедиции В.Ф. Державецкого к Мурманским берегам. Список губернских архивных комиссий (2 янв. 1910 г. – 30 июня 1910 г.). ГААО. Ф. 83. Оп. 1. Д. 20. (на 336 л.). Л. 293.

Также в одном из дел Архангельского общества изучения Русского Севера присутствует фрагмент перевода статьи в упомянутой выше норвежской газеты Аftenposten № 563 от 30 сентября 1909 г., в которой автор пытается убедить читателей в обоснованности претензий российской стороны на активный промысел норвежцев на Новой Земле, отмечая, что выводы экспедиции Архангельского Губернатора об активной экспансии норвежских промышленников — недоразумение. В качестве аргументов используются доводы о том, что норвежцы заинтересованы, прежде всего, в промысле тюленя, добыча которого ведётся в Северном Ледовитом океане далеко за пределами Новой Земли, а российское сторожевое судно «Бакан» не даёт никаких возможностей для «разбойничьего промысла», в связи с чем подобные заявления русского губернатора — лишь попытка получить финансирование для освоения Новой Земли⁴.

Ещё одним примечательным фактом является сообщение о том, что «промыслу мешают северные ветры и отсутствие подвоза наживки»⁵, то есть налицо не только усиление роли иностранных промысловиков, но и отсутствие достойного снабжения для отечественных рыболовов, в т.ч. отсутствие технологических преимуществ [4, Zaikov K.S., Cherkasov A.A., Gao T., Loukacheva N.V.].

Если сравнить уровень политического напряжения в Арктике конца XIX — начала XX в. с текущей ситуацией, то, несмотря на попытку глобального международного сообщества сделать акцент на охрану окружающей среды (ст. 234 Конвенции ООН по морскому праву), ориентируя приарктические государства на более сдержанную позицию по освоению морских биологических и энергетических ресурсов, — по своей сути ничего принципиально не изменилось. Ещё недавно Россия и Норвегия урегулировали спор в отношении «серой зоны» Баренцева моря, однако до сих пор существует правовая неопределённость по поводу установления норвежской стороной «рыбной зоны» у Шпицбергена [5, Østhagen A.], а также действие «Горного устава» — внутригосударственного акта на архипелаге [6, Grydehoj A.], правовой режим которого недвусмысленно намекает на свободный доступ всех государств-участников трактата к ресурсам при сохранении норвежского суверенитета, несмотря на все попытки Норвегии распространить больший контроль над указанным пространством.

Нельзя забывать и о дипломатической позиции США в отношении правового статуса проливов Северного морского пути, а именно проливов Карского моря, проливов Лаптевых и Санникова, а именно заявлении о международном статусе указанных морских путей [7, Тодоров А.А.]. Безусловно, это и претензии сразу трёх государств России, Дании и Канады на Хребет Ломоносова⁶, спор за остров Ганса между Канадой и Данией [8, Rudnicki J.], и зата-

⁴ Фрагмент газетной статьи «Норвежский разбойничий промысел на Новой Земле» (1909 г.). ГААО. Ф. 83. Оп. 2. Д. 2. (на 1 л.). Л. 1.

⁵ Дело об экспедиции В.Ф. Држевецкого к Мурманским берегам. Список губернских архивных комиссий (2 янв. 1910 г. — 30 июня 1910 г.). ГААО. Ф. 83. Оп. 1. Д. 20. (на 336 л.). Л. 326.

⁶ Briefing: Arctic continental shelf claims — Mapping interests in the circumpolar North. European Parliament. January 2017. URL: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/595870/EPRS_BRI\(2017\)595870_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/595870/EPRS_BRI(2017)595870_EN.pdf) (дата обращения: 16.03.2019).

нувшийся спор между США и Канадой за Северо-Западный проход, проливы Диксон-Энтрэнс и Хуан-де-Фука, море Бофорта и остров Мачиас-Сил [9, Lalonde S., Lasserre F.] и т.д.

В связи с этим каждое управленческое решение должно быть максимально выверенным, а поддержка отечественных промышленников должна опираться на исторический фундамент и опыт предыдущих поколений. Развитый торговый флот и инфраструктура не только локомотив экономического освоения российской Арктики, но и фактор геополитического присутствия.

Эволюция кораблестроения Архангельской губернии: от рассвета к закату

Вторая половина XVIII — начало XIX вв. в отечественной науке традиционно считаются золотым веком российского арктического мореплавания. Энтузиазм зверобоев и рыболовов Поморья, отправлявшихся на морские промыслы, отражён в многочисленных трудах учёных, а также в архивных документах. В качестве яркого примера можно привести выдержку из «Исторического описания путешествия на Шпицберген четырёх мезенских матросов: Алексея и Ивана Химковых, Степана Шарапова и Федора Виругина, с 1743 по 1749 гг.»:

«[...]и более всего удивились они, когда несчастные начали говорить по-русски. Корабельщик увидев, что они природные Русские, и узнал от них, что они более шести лет жили на необитаемом острове. Корабль, отправившийся из Архангельска, плыл к Западному Шпицбергену, для ловли китов, но противным ветром занесен был к восточному Шпицбергену.

Корабельщик условился, за восемь-десять рублей, привести в Россию трех Робинзонов со всем их имуществом. Драгоценности их состояли в 2,000 фунт. оленьего жира, 200 оленьих рожках, 10 шкурах медвежьих и в большом количестве кож белых и синих лисиц. В счет 80 руб., он еще обязался содержать их во все время путешествия на своем иждивении.»⁷.

Как видно из описания, тот прибыток, который имели отечественные зверобои и рыболовы, значительно укреплял их мотивацию в освоении морских и островных пространств Империи, даже несмотря на колоссальные риски и суровые климатические условия. Более подробно об этой истории свидетельствует сборник «Русская Арктика» [10, Русская Арктика].

Впрочем, архангельские чиновники, порой не слишком высоко оценивали вклад местного населения в развитие производительных сил, и кораблестроения в частности. Несколько пренебрежительный тон в отношении «поморян» прослеживается в риторике члена-корреспондента Архангельского статистического комитета П. Богословского:

«В 1428 году, в княжение Василия Темного, также упоминается о каких-то Поморьях, обитавших при устье реки Нивы и по берегам Кандалакшской губы, занимавшихся звериными и рыбными промыслами. Но все эти сказания неудовлетворительны, темны. Конечно, занятия

⁷ Историческое описание путешествия на Шпицберген четырех мезенских матросов: Алексея и Ивана Химковых, Степана Шарапова и Федора Виругина, с 1743 по 1749 гг. ГААО. Ф. 6. Оп. 17. Д. 1. (на 8 л.). Л. 7, 8.

морскими промыслами дают уже знать о существовании судов, но что это были за суда, где и как строились – неизвестно; да и напрасно было бы искать об этом чего-либо положительного, верного, – ряд предположений и произвольных догадок не раскрыл бы истины»⁸.

Но не только энтузиазм, но и экономический протекционизм (вкуче с отсутствием на начальном этапе существенных бюрократических издержек) играл свою роль в укреплении хозяйственно-промыслового присутствия России на Северо-Западе. Более того, отдельные свидетельства прямо говорят об особом складе характера помора, выгодно отличавшего его от жителей центральной России:

«В то время, как жители внутренних Губерний России, одаренных не столь суровым климатом, в поте лица обрабатывают землю, в надежде на обильный урожай хлеба, обитатели Архангельского поморья, лишенные этого дара природы, находят средства жизни в морском звероловстве, ловле рыбы и в мене своих произведений на привозной хлеб. Конечно, это поле промышленности требует не только больших способов для своего возделывания, но и смелости и самоотвержения, для извлечения плодов его; зато плод этот всегда достаточен для существования предприимчивого помора. С детства сроднившийся с жизнью на море и его невзгодами, привыкший и полюбивший ее, он доволен, счастлив своею судьбой; и твердо переносит суровость климата своего поморского края. Море – источник его богатства – заменяет ему благорастворенный климат, с тучной почвою, – и наш помор живет не только не беднее, но даже богаче обитателей благодатных местностей России»⁹.

Однако хвалебные речи заканчиваются на том моменте, который касается дальнейшего поступательного развития кораблестроения для нужд государства, когда поморы, по инерции и благодаря сложившемуся за долгие столетия методу постройки судов, использовали устаревшие технологии и не стремились существенным образом расширять рыболовецкую экспансию. Государственные мужи не стесняются в оценке «поморского коча» и «шняка», обозначая его их «неуклюжими»:

«Беломорское судостроение и мореходство древни. Начало их совпадает с пришествием сюда Новгородцев, бойкий предприимчивый и смысленный ум которых с разу угадал и постиг, что Нормандская кочь – тот самый верный сказочный конь, с которым можно завоевывать золотое дно северного понта. С тех пор прошло более четырехсот лет; но судостроение и мореходство, можно сказать, не подвинулось вперед ни на шаг: беспечный помор и по ныне плавает на той же неуклюжей Нормандской коче или Чудской шняке, и по ныне Грумант и Новая Земля смыкают древнюю арену православных арматоров»¹⁰.

Впрочем, достаточно резко и критично чиновники высказываются и о мотивации населения, его способностях к развитию, заключая, что поморы стали «рабами обычая», счи-

⁸ Исторический обзор. О судостроении в Архангельской губернии с 1813–1853 гг. ГААО. Ф. 6. Оп. 17. Д. 3. (на 12 л.). Л. 1.

⁹ Исторический обзор о Беломорском судостроении; о числе лиц, занимающихся мореплаванием; о числе морских звероловов и рыболовов, 1859 г. ГААО. Ф. 6. Оп. 17. Д. 25. (на 3 л.). Л. 1.

¹⁰ Там же. Л. 2.

тая, что никакие льготы и государственная поддержка не станут стимулом для развития корабельного производства:

«Полагаем, однако ж, что в поощрениях собственно одного только Поморского промышленного флота, еще нельзя и не следует видеть прямой и верной дороги к возрождению из него Беломорского торгового флота, – поморы, говоря относительно, еще дети по разуму и бедняки по карману, следовательно еще слабы и к осмысленному саморазвитию не пригодны, какими льготами их не лелейте; и пока хотя слабый луч просвещения не тронет и не пробьет их нравственной зачерствелости, до тех пор они все-таки останутся рутинистами, рабами обычая, и не выйдут из околodka своей пассивной жизни»¹¹.

Исследователи подчёркивают нарочитую «архаизацию» промысловой активности поморов [11, Troshina T.A., Avdonina N.S., Zadorin M.Yu.], что во многом повлияло в дальнейшем и на постепенное угасание самой этнолокальной группы русского населения.

Опять же, присущий поморам консерватизм в постройке новых судов (на примере варзужан) объяснялся, как минимум, отсутствием экономической целесообразности, когда нет больших перевозных грузов, а полученные припасы закрывают потребности семьи:

«Далее на распросы мои о мореходных их судах, Варзужанин объяснил, что они строят у себя только раньшины, и то в малом числе; мастера строители не свои, а из Кемских деревень приходят; что наличных судов этого рода теперь во всем селе не более 5ти; и иметь больше им не нужно, потому что перевозных грузов больших не имеют, а какой отправляют в Архангельск или обратно – т.е. семгу, сало, /:ворвань:/ хлеб, то платят только по 3 коп. с пуда; нет значит никакой потребности в большем числе судов; до Архангельска Морским ходом считают до 300 верст; переход делают в хорошую поветерь в сутки, в среднюю-двои, трои сутки; делают по два и по три рейса в лето, смотря по надобности; привезенные из Архангельска хлебные и прочие припасы продают в ближних местах, или сами потребляют. На Мурман для ловли трески ходить им далеко: покрученики не успевают туда вовремя. Впрочем признают выгодным ходить на Мурман, на своих судах, для покупки этой рыбы, с тем чтобы перепродать в Архангельск, и для этого некоторые, подостаточнее, намереваются уже строить суда. дело в том, что в прошлое лето (1860 г.) на Мурман треску покупали на месте по 15 коп. за пуд, а привезли в Архангельск, продали, по 70 коп. Тоже бывало и в другие годы.»¹².

Сетую на исторически сложившееся усиление роли Балтийского моря как важного торгового и транспортного узла, а также на военно-политические события на море начала XVIII в., региональный чиновник делает вывод о потомственной инерции русской торговли:

«Во второй половине XVII и в XVIII веке в годину привилегий и льгот; ожививших торговлю и промыслы в Беломорье, как бы на мгновение вспыхнула заря возрождения русского

¹¹ Исторический обзор о судостроении в Архангельской губернии, 1859 г. ГААО. Ф. 6. Оп. 7. Д. 24. (на 9 л.). Л. 7.

¹² Историческое описание о домашнем быте и промыслах Варзужан, 1856 г. ГААО. Ф. 6. Оп. 17. Д. 21. (на 5 л.). Л. 3, 4.

торгового флота; десятки русских беломорских кораблей, построенные на отечественных верфях и нагруженные отечественными товарами, показались было у Европейских пристаней. Но развитие и усиление русской торговли на Балтийском море, заработки на компанейских Онежских лесопильных заводах и свобода смолокурения, отнявшие у моря до 17 / т. лучших матросов; наконец морские войны восьмисотых годов, отозвавшиеся на Белом море разгромлением Англичанами северных промыслов – все это окончательно порешило беломорское судостроение и мореходство, заключив их в ту твердую раму, в которой, убаюканные общей инерцией русской торговли последних лет, продолжают существовать и по ныне.»¹³.

Золотой год архангельского судостроения

Как отмечается в архивных источниках, первая четверть XIX в. была самой благоприятной для архангельского судостроения:

«Год 1810-й был самым благоприятным и цветущим для Архангельской торговли, так что старожилы называют его золотым Американским годом. По сохранившимся и дошедшим до нас любопытным сведениям видно, что в том году построено было коммерческих кораблей в Архангельской губернии: на Быковской верфи купцом В. Поповым и М. Куницыным, длиною по килю 100 футов 3 дюйма – три; в 90 футом – один; в 75 футов – один. На Маймаксанской верфи С. Фанбриным, в 90 футов – два, в деревнях: Нижнеладинской, крестьянином Дубленым, в 90 футов – два; в Кехте, купцом С. Фанбриным, на лесопильном его заводе, в 90 футов – два; в Холмогорском уезде в деревнях: Ровдиной горе, крестьянином Кочневым, в 80 футов – одно; в 90 футов – одно; в Чухчеремском селении, купцом Кулаковым, в 75 футов – одно; в Пиндыше, что против Емецкого села, крестьянином В. Ермолиным, в 90 футов – одно; в 100 футов – одно, и в 101 фут – одно. В городе Кеми, крестьянином Ермолиным, в 75 футов – одно. Всех же, в течении 1810 года, в Архангельской Губернии построено мореходных торговых кораблей 19-ть.»¹⁴.

После 1815 г. отмечается постепенный упадок кораблестроения, который в первой половине 30-х гг. XIX в. привёл к окончательной утрате роли России в качестве одного из локомотивов морского освоения арктических рубежей:

«С переменою обстоятельств, когда участие русских купцов во внешней торговле мало по малу начало ослабевать, и торговля стала переходить в тороватые руки разумных иноземцев, судостроение, бывшее всегда почти исключительно русским, с 1815 года пошло также к упадку, и впоследствии, около 1831 года, совсем почти прекратилось; только на Маймаксанских верфях оно еще поддерживалось до 1818 года последним русским владельцем их, купцом Поповым. Тут же имел складочные амбары купец Митрополов, строивший суда свои на

¹³ Исторический обзор о Беломорском судостроении; о числе лиц, занимающихся мореплаванием; о числе морских звероловов и рыболовов, 1859 г. ГААО. Ф. 6. Оп. 17. Д. 25. (на 3 л.). Л. 2.

¹⁴ Исторический обзор. О судостроении в Архангельской губернии с 1813–1853 гг. ГААО. Ф. 6. Оп. 17. Д. 3. (на 12 л.). Л. 11.

заказ в Вологодской губернии, на устье речки Коченги, впадающей в реку Сухону. Там, в Коченской слободке, стояла верфь, или заведение, следы которого видны еще и поныне. При этой верфи находилась водяная мельница и другие строения. Вскоре Маймаксанская верфь продана была купцу Бранту, который и построил на ней 23 корабля. Со смертью Бранта в 1832 году, существовавшее здесь судостроение прекратилось. Наследники его не строили уже судов на Маймаксе, а только поддерживали старые, исправляя их починкою.»¹⁵.

Статистические данные свидетельствуют о количестве морских торговых судов, построенных за 24 года, начиная с 1811 г.:

«Всех мореходных торговых кораблей построенных на Архангельских верфях с 1811 по 1835 год было 70.»¹⁶.

В дальнейшем статистические данные по количеству построенных кораблей, к примеру, за период с 1851 по 1859 гг., демонстрируют наличие лишь небольших по размеру судов, едва ли способных конкурировать с западными аналогами: карбасы, боты, осиновки, чёлновки, плашкоуты¹⁷. У домохозяев побогаче были и шхуны и раньшины, у них же, очевидно, были и возможности по преодолению административно-фискальных и документальных сложностей:

«Суда строятся следующего рода: шхуны, лодки, кочмары, раньшины, шпяки, карбасы и лодки. Судостроителями бывают обыкновенно сами хозяева судов. Лес для постройки судов употребляется сосновый и еловый, которым пользуются с половиною против других Губерний пошлиною, или же вовсе беспошлинно, на основании Лесн. Уст. Св. Зак. издан. 1857 г. Т. VIII. Дешевизна постройки здесь мореходных судов составляет славную премию для судовладельцев, так например: постройка шхуны и лодки, поднимающих грузу от 4.000 до 6.000 пудов каждая, обходится с вооружением 1.200 – 1.700 рублей; кочмары и раньшины, поднимающих грузу до 8.00 пуд каждая, стоит с вооружением 230 и 260 рублей; шняки, вместимостью 400–500 пудов, стоит с вооружением 140–150 рублей»¹⁸.

О причинах упадка купеческого судостроения и морского торгового мореплавания в губернии

При анализе документов складывается ощущение об определённой растерянности губернской администрации XIX в. относительно методов и средств, благодаря которым станет возможным возродить «купеческий флот». Одновременно с этим делается попытка обозначить препятствия для осуществления стратегической цели, к числу которых чиновники относят отсутствие дорожной и морской инфраструктуры, чрезмерное покровительство ино-

¹⁵ Исторический обзор. О судостроении в Архангельской губернии с 1813–1853 гг. ГААО. Ф. 6. Оп. 17. Д. 3. (на 12 л.). Л. 12.

¹⁶ Там же.

¹⁷ Исторический обзор о судостроении в Архангельской губернии, 1859 г. ГААО. Ф. 6. Оп. 7. Д. 24. (на 9 л.). Л. 9.

¹⁸ Исторический обзор о Беломорском судостроении; о числе лиц, занимающихся мореплаванием; о числе морских звероловов и рыболовов, 1859 г. ГААО. Ф. 6. Оп. 17. Д. 25. (на 3 л.). Л. 3.

странным торговцам, и, конечно же, косное и чрезмерное правовое регулирование, не отвечающее нуждам предпринимателей-купцов:

«Купечеству флот есть свободная отрасль, или иначе законное следствие цветущей промышленности и торговли, а не причина их, не отдельное в них начало. В самом деле, посмотрите на Европу: там, на сдобренной и подготовленной почве, всякое коммерческое предприятие принимается быстро и развивается бойко; там капиталы и частные кредитные учреждения конечно важны и знаменательны, и представляют ту творческую силу, от которой, как-бы по волшебству, создаются заводы и фабрики, слагаются колоссальные пути и сообщения, рождаются и оживотворяются торговые флоты. Но такова ли почва русской промышленности и торговли? Подготовлена ли она на столько, чтоб могла по желанию нашего оплодотворять зёрны коммерческих предприятий, и давать жатву какую хотим от нее требовать? ... повторяю: нет; и с одними капиталами, без других, более важных и радикальных средств и пособий, нам не создать своего торгового флота. Положим, учредим мы Компанию для залога морского имущества и поощрения мореплавания; настроим кораблей и пароходов, да что они будут делать? чем станут кормиться и жить? У нас, говоря вообще, нет еще ни сети дорог, приличной обширности и географическому положению Империи, ни порядочных пристаней и гаваней с обстановкой приличною нуждам и потребностям купеческих флотов; и потому корабли эти не всегда найдут для себя склады готовых по спросу грузов, мало этого, в нашей кровной русской коммерческой голове, в нашем иностранно-русском консульском протекторате не найдут еще они ни ловкого и опытного руководства, ни средств к развитию линии плаваний, ни достаточной поддержки, ни благотворного и сердечного покровительства; а наш древне-германский Таможенный Устав? а Уставы о банкротствах, гильдиях и паспортах? а самый акт судопроизводства и следствий, где нередко секвеструется сплеча и самовар и строящееся на стапеле судно? Все – это такие еще не округлённые банки в море нашей администрации и наших учреждений, между которыми не очень-то расплаваешься!»¹⁹.

Бюрократическая косность и отсутствие понятного для помора порядка получения льгот на вырубку леса для постройки судна также называется одной из причин деградации судостроения. Сроки получения квоты чрезвычайно формализованы, а сама квота не учитывает годичный цикл промыслов и начинает фактически действовать только с момента получения официального разрешения, а не постфактум при завершении постройки судна:

«Жителям приморских уездов Архангельской губернии, закон дарует льготы в беспощинной вырубке лесов на судостроение; казалось-бы, чего же лучше!? так нет, жалкая формалистика и тут становится помехой делу, и, парализуя благотворный дух закона, отводит от цели: до получения, указанным путем, билета на вырубку леса, помор не смеет приступить к постройке судёнышка; а билеты эти, как известно, выдаются несвоевременно; а

¹⁹ Исторический обзор о судостроении в Архангельской губернии, 1859 г. ГААО. Ф. 6. Оп. 7. Д. 24. (на 9 л.). Л. 1, 2.

время для здешнего морехода драгоценно. Помору надо успеть выстроить и спустить судно тотчас по вскрытии навигации, потому что расходы по постройке и снаряжению последнего, равно как и насущные средства своего семейного быта на время почти восьмимесячной зимы, он должен торопиться окупить и сберечь возможно-наибольшим числом рейсов в таком море, которое едва на три месяца открывается для его поприща и заработка.»²⁰

Что же касается купцов, то здесь, порой, возникали курьезные случаи, связанные со сложной внешнеполитической обстановкой, когда из-за ошибочных слухов о продаже военного корабля иностранному заказчику, предприниматель мог лишиться свободы или жизни:

«Замечательно, что в 1828 году на Быковской верфи у купца Амосова построен был 66-ти пушеч. Корабль «Кола», проданный Англичанам и, впоследствии, поступивший во флот Египетского Паши» [...] Примечание к цитате [29]: «Обстоятельство это породило впоследствии чудовищную, но не менее того довольно крупную сплетню: в С.Петербурге заговорили, что в Арх. Адмиралтействе в тихомолку выстроен военный Фрегат и продан Англичанам. Говор отделился, наконец, так громок, так правдоподобен, что тамошнее Морское Начальство сочло нужным прислать сюда сыщика, которому и поручило разведать о деле под рукою. Дело, разумеется, вскоре же выяснилось и – гора родила мышь.»²¹

Губернские чиновники в целом негативно оценивают сложившийся в Империи фон внешней и внутренней торговли, когда отсутствие дорожной и морской инфраструктуры делает организацию постройки больших торговых судов бесполезным занятием²².

О положительных шагах губернской администрации

Безусловно, определённые положительные шаги предпринимались на уровне руководства губернией, к числу которых, в частности, относилось строительство транспортного сообщения до Олонецкой Губернии (в настоящее время Республика Карелия) и создание типовой усовершенствованной модели карбаса и грузовой шхуны для обучения будущих кораблестроителей:

«В последнее время, по изысканиям и соображениям Г. Начальника Архангельской губернии, Его Превосходительства Н.Н. Арандаренко, составлены два предложения, имеющие важное и прочное значение в будущих судьбах Беломорья, это – устройство дороги от Поморья на г. Повенец Олонецкой губернии, и продажа казенных свободных земель с льготными и водными угодьями в частные руки. Кроме этого, в Архангельских Шкиперских Курсах введен немецкий язык, необходимый для здешних мореходов, по их торговым связям с Норвегией; для распространения между Поморскими серваерами более прочных сведений по части кораблестроения, вызываются они ежегодно в Архангельск, где их водят в

²⁰ Там же. Л. 6.

²¹ Исторический обзор. О судостроении в Архангельской губернии с 1813–1853 гг. ГААО. Ф. 6. Оп. 17. Д. 3. (на 12 л.). Л. 11–12.

²² Исторический обзор о Беломорском судостроении; о числе лиц, занимающихся мореплаванием; о числе морских звероловов и рыболовов, 1859 г. ГААО. Ф. 6. Оп. 17. Д. 25. (на 3 л.). Л. 2–3.

Порт для наглядного изучения дел; построен в Архангельске карбас улучшенной конструкции, для морского почтового тракта в Поморье, и отправлен туда как образец, по которому на будущее время почт-содержатели должны строить этого рода суда; с той же целью наглядного изучения кораблестроения, готовится разборная, в большом масштабе, модель грузовой Шхуны, приновреленной к условиям местных вод, которую и предполагается поставить в г. Кеми. Наконец, усилен отпуск за границу строевых лесов всех пород и размеров, в количестве до 75 / т. штук.»²³.

Однако самым передовым видится предложение о наделении всеми льготами «все торговое сословие Губернии», в том числе беспрепятственный доступ к лесному фонду губернии без каких-либо ограничений (за исключением лиственничных пород):

«А потому, отчего-бы, в видах успешнейшего достижения цели, не распространить помянутые лестные льготы и на все торговое сословие Архангельской губернии? в Этом сословии или разряде людей, конечно скорее найдутся уменье и деньга для того, чтобы воспользоваться делом в более приличных и прочных размерах, – тут уж не остановятся на лодке или шхуне, а возьмутся конечно за бриг или корабль; и не удовольствуются наследственным гореплаванием в Финмаркен и обратно, а вероятно поплывут и подальше. При этом, желающим строит мореходные суда для себя, а не напродажу, можно смело отдать все леса / за исключением лиственницы /, растущие в северной полосе Архангельской и Вологодской губерний, ограниченной реками Сев. Двиною и Вычегдою; тамошняя сосна также не возрастает до размеров важного корабельного дерева, следовательно дорожить этими лесами Правительству нечего, да и не должно: грешно не положить посильную даровую частичку этого материала в основу русского Беломорского торгового флота, когда, не находя ему приличного и полезного употребления в отечестве, мы великодушно, почти за бесценок, отдаем его иноземцам. Впрочем, сколько нам известно, при благоразумном хозяйственном расходовании здешних лесов, относительно определения места и величины порубок, их хватит на то, и на другое»²⁴.

К сожалению, дальше инициативы предлагаемые изменения не получили логического продолжения в виде нормативного правового регулирования и передовых управленческих решений.

Заключение

Исходя из представленных архивных данных, можно сделать ряд выводов, связанных с проблемой постепенного угасания российского купеческого и поморского кораблестроения на верфях Архангельской губернии в XIX в.:

- отсутствие качественной логистической инфраструктуры для перемещения товаров и услуг, что влекло фактическую бесполезность постройки больших торговых судов,

²³ Исторический обзор о судостроении в Архангельской губернии, 1859 г. ГААО. Ф. 6. Оп. 7. Д. 24. (на 9 л.). Л. 3–4.

²⁴ Там же. Л. 7.

в связи с колоссальными издержками на их содержание и отсутствием современной портовой инфраструктуры;

- отсутствие длительный период времени понимания на региональном уровне потребностей местных кораблестроителей, а также бюрократическая волокита с получением разрешения на квоту по добыче леса для нужд постройки судов;
- откровенно пренебрежительное отношение чиновников к местному населению, которое представлялось инертным, безынициативным и, почему-то не стремящимся за свой счёт налаживать инфраструктуру для внедрения современных работ в области постройки судов для нужд государства;
- активизация иностранных (прежде всего, норвежских) промысловиков в Северо-Западном арктическом секторе (не только в районе Мурмана (Варангер-фьорд, но на Шпицбергене), но и на Новой Земле, в том числе за счёт технологических преимуществ;
- юридические барьеры за счёт большого количества установлений, препятствовавших слаженному и быстрому обеспечению условий для формирования инициативного класса эффективных собственников;
- в определённой степени архаизация промысловой активности поморского населения.

В качестве конструктивных реформ региональных властей во второй половине XIX в. можно отметить план по развитию дорожной инфраструктуры от Архангельска до г. Повенец Олонецкой губернии (рядом с Онежским озером), развитие шкиперских курсов, создание типовой усовершенствованной модели карбаса и грузовой шхуны для обучения будущих кораблестроителей, шкиперов и т.д.

Лишь в последние десятилетия XIX в. начинается поступательное развитие торгового мореплавания за счёт активной закупки иностранных паровых судов, дноуглубительных работ в Архангельском порту и строительства железной дороги Москва — Архангельск.

Благодарности и финансирование

Статья подготовлена в рамках гранта Президента Российской Федерации для государственной поддержки молодых российских учёных (проект МК-6382.2018.6 «Реконструкция символических и политических границ морских и островных пространств Западного сектора Российской Арктики в XIX — начале XX вв.», соглашение № 075-02-2018-149).

Литература

1. Личутина О.В., Широкова Т.А. Современное состояние и перспективы развития судостроения в Архангельской области // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2013. Вып. 4 (52). С. 1–14.
2. Красавцев Л.Б. Проблемы развития морского транспорта Европейского Севера в XX веке // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. 2008. С. 227–241.
3. Красавцев Л.Б. Торговое мореплавание на Европейском Севере России во второй половине XIX — начале XX / Под ред. Л.Б. Красавцева: Поморский гос. ун-т им. М.В. Ломоносова. Архангельск: Поморский университет, 2006. 206 с.

4. Zaikov K.S., Cherkasov A.A., Gao T., Loukacheva N.V. The Role of Marine Fisheries Research Expeditions of the 18th–19th centuries in Establishing Russian Political and Legal Presence in the Arctic // *Bylye Gody*. 2018. Vol. 50. Is. 4. Pp. 1456–1470. DOI 10.13187/bg.2018.4.1456; WOS:000451963100012
5. Østhagen A. Managing Conflict at Sea: The Case of Norway and Russia in the Svalbard Zone // *Arctic Review on Law and Politics*. 2018. Vol. 9. Pp. 100–123. DOI: 10.23865/arctic.v9.1084
6. Grydehoj A. Informal Diplomacy in Norway's Svalbard Policy: The Intersection of Local Community Development and Arctic International Relations // *Global Change Peace & Security*. 2014. 26 (1). Pp. 41–54. DOI 10.1080/14781158.2014.856290
7. Тодоров А.А. Правовой спор между Россией и США о Северном морском пути и похожий вопрос о Северо-западном морском пути // *Арктика и Север*. 2017. № 29. С. 74–89. DOI 10.17238/issn2221-2698.2017.29.74
8. Rudnicki J. The Hans Island Dispute and the Doctrine of Occupation // *Studia Iuridica*. 2016. Vol. 68. Pp. 307–320.
9. Lalonde S., Lasserre F. The Position of the United States on the Northwest Passage: Is the Fear of Creating a Precedent Warranted? // *Ocean Development and International Law*. 44 (1). 2013. Pp. 28–72. DOI 10.1080/00908320.2012.726832
10. Русская Арктика: Сборник документов / Сост., вступит. статья, комментарии В.И. Станулевич, С.О. Шаляпин. Архангельск, 2017. 216 с.
11. Troshina T.A., Avdonina N.S., Zadorin M.Yu. «The Last Frontier of the Russian Civilization»: the Economic and Demographic Aspects of the Territorial Integrity of the State in the Far North-East // *Bylye Gody*. 2018. Vol. 49. Is. 3. Pp. 1125–1139. DOI 10.13187/bg.2018.3.1125; WOS:000451962100021

References

1. Lichutina O.V., Shirokova T.A. Sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya sudostroeniya v Arkhangel'skoy oblasti [The current state and perspectives of shipbuilding industry in Arkhangelsk region]. *Upravlenie ekonomicheskimi sistemami: elektronnyy nauchnyy zhurnal*, 2013, is. 4 (52), pp. 1–14.
2. Krasavtsev L.B. Problemy razvitiya morskogo transporta Evropeyskogo Severa v XX veke [Issues of the development of marine transport of the European North in XX century]. *Izvestiya Rossiyskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im A.I. Gertsena*, 2008, pp. 227–241.
3. Krasavtsev L.B. *Torgovoe moreplavanie na Evropeyskom Severe Rossii vo vtoroy polovine XIX — nachale XX* [Merchant shipping in the European North of Russia in the second half of the XIX – early XX centuries]. Ed. by L.B. Krasavtsev, Pomor State University named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk: Pomorskiy university publ., 2006, 206 p.
4. Zaikov K.S., Cherkasov A.A., Gao T., Loukacheva N.V. The Role of Marine Fisheries Research Expeditions of the 18th–19th centuries in Establishing Russian Political and Legal Presence in the Arctic. *Bylye Gody*, 2018, vol. 50, is. 4, pp. 1456–1470. DOI 10.13187/bg.2018.4.1456; WOS:000451963100012
5. Østhagen A. Managing Conflict at Sea: The Case of Norway and Russia in the Svalbard Zone. *Arctic Review on Law and Politics*, 2018, vol. 9, pp. 100–123. DOI 10.23865/arctic.v9.1084
6. Grydehoj A. Informal Diplomacy in Norway's Svalbard Policy: The Intersection of Local Community Development and Arctic International Relations. *Global Change Peace & Security*, 2014, 26 (1), pp. 41–54. DOI 10.1080/14781158.2014.856290
7. Todorov A. The Russia-USA legal dispute over the straits of the Northern Sea Route and similar case of the Northwest Passage. *Arctica i Sever* [Arctic and North], 2017, no. 29, pp. 74–89. DOI 10.17238/issn2221-2698.2017.29.74
8. Rudnicki J. The Hans Island Dispute and the Doctrine of Occupation. *Studia Iuridica*, 2016, vol. 68, pp. 307–320.
9. Lalonde S., Lasserre F. The Position of the United States on the Northwest Passage: Is the Fear of Creating a Precedent Warranted? *Ocean Development and International Law*, 44 (1), 2013, pp. 28–72.

10. *Russkaya Arktika: Sbornik dokumentov* [Russian Arctic: Collection of documents]. Ed. by V.I. Stanulevich, S.O. Shalyapin. Arkhangelsk, 2017, 216 p. (In Russ.).
11. Troshina T.A., Avdonina N.S., Zadorin M.Yu. "The Last Frontier of the Russian Civilization": the Economic and Demographic Aspects of the Territorial Integrity of the State in the Far North-East. *Bylye Gody*, 2018, vol. 49, is. 3, pp. 1125–1139. DOI 10.13187/bg.2018.3.1125; WOS:000451962100021