

Арктика и Север. № 54. С. 229–241.

Краткое сообщение

УДК 94+639(470.11)''19/...''(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.229>

## Усилия по восстановлению беломорского промыслового флота в начальный период нэпа

Трошина Татьяна Игоревна<sup>1✉</sup>, доктор исторических наук, профессор

<sup>1</sup> Высшая школа экономики, управления и права, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, набережная Северной Двины, 17, Архангельск, Россия

<sup>1</sup> [tatr-arh@mail.ru](mailto:tatr-arh@mail.ru) ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5517-5949>

**Аннотация.** Восстановительный период начала 1920-х гг. в Советской России совпал с поисками новых форм управления производством и был осложнён не только хозяйственной разрухой, но непростой международной ситуацией, политической и экономической блокадой страны. В таких условиях в Архангельской губернии решалась давно назревшая задача модернизации рыболовного и зверобойного промысла, что в первую очередь требовало обеспечения промысловиков новейшими судами. Отсутствие угля не позволяло в полной мере использовать на промыслах паровые суда; закупка и строительство под заказ судов на иностранных верфях тоже были затруднены. Поэтому было решено в качестве временной меры восстановить крестьянские судоверфи, централизованно организовав на них строительство малых промысловых судов под наблюдением квалифицированных техников. В качестве моделей использовались парусники, гребные и моторные суда норвежской постройки, которые, как считалось, более всего были приспособлены для промысла в Белом море и Северном Ледовитом океане. Сложности, с которыми пришлось встречаться хозяйственным учреждениям в переходный (от военного коммунизма к новой экономической политике) период, рассмотрены в данной статье с привлечением большого комплекса архивных и опубликованных источников. Переход впоследствии к использованию траулеров и ледоколов объясняется не только задачами модернизации промыслового хозяйства, но и революционной идеологией: не допустить условий для появления зажиточного слоя поморского населения, к которому относились судостроители и судовладельцы.

**Ключевые слова:** 1920-е годы, Архангельская губерния, беломорские промыслы, промысловый флот, крестьянские судоверфи, советская власть, управленческие решения, военный коммунизм, новая экономическая политика

### Благодарности и финансирование

Статья написана в рамках исследования, поддержанного грантом Российского научного фонда (РНФ), проект № 22-18-20061, <https://rscf.ru/project/22-18-20061/>.

## Efforts to Restore the White Sea Fishing Fleet in the Initial Period of the NEP

Tatyana I. Troshina<sup>1✉</sup>, Dr. Sci. (Hist.), Professor

<sup>1</sup> Higher School of Economics, Management and Law, Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Naberezhnaya Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, Russia

<sup>1</sup> [tatr-arh@mail.ru](mailto:tatr-arh@mail.ru) ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5517-5949>

\* © Трошина Т.И., 2024

Для цитирования: Трошина Т.И. Усилия по восстановлению беломорского промыслового флота в начальный период нэпа // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 229–241. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.229>

For citation: Troshina T.I. Efforts to Restore the White Sea Fishing Fleet in the Initial Period of the NEP. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 229–241. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.229>



Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

**Abstract.** The recovery period of the early 1920s in Soviet Russia coincided with the search for new forms of production management and was complicated not only by economic devastation, but also by the difficult international situation, political and economic blockade of the country. Under such conditions, the long overdue task of modernization of fishing and fur-trading was solved in the Arkhangelsk province, which first of all required providing the fishermen with the newest vessels. Lack of coal did not allow using steam vessels in full measure in the fishery; purchase and construction of vessels at foreign shipyards were also difficult. Therefore, it was decided to restore peasant shipyards as a temporary measure, centrally organizing the construction of small fishing vessels under the supervision of qualified technicians. The models used were Norwegian-built sailing, rowing and motor vessels, which were considered to be the most suitable for fishing in the White Sea and Arctic Ocean. The difficulties that the economic institutions had to face during the transition period (from war communism to the new economic policy) are considered in this article with the help of a large set of archival and published sources. The transition to the use of trawlers and icebreakers is explained not only by the tasks of modernization of the fishing economy, but also by the revolutionary ideology: to prevent conditions for the emergence of a prosperous layer of the Pomor population, which included shipbuilders and shipowners.

**Keywords:** 1920s, Arkhangelsk province, White Sea fisheries, fishing fleet, peasant shipyards, Soviet power, managerial decisions, military communism, new economic policy

Так называемые «рваные» ритмы русской истории не позволяют завершить процесс развития, прерывая его либо «застоем», либо революционным изменением. К таким «незавершённым» инновациям народного технического творчества можно отнести и крестьянское судостроение.

История поморского судостроения в период его расцвета не обойдена исследовательским вниманием [1, 2, 3, 4, 5]. В настоящей статье предлагается взглянуть на короткий период восстановления почти забытого занятия в 1920-е гг.

К началу XX в. значительная часть поморских сёл переориентировалась с морских рыбозверинных промыслов на торговые операции с Норвегией. Для торговли, даже при каботажным плавании, и для продолжавших существовать промыслов суда заказывались в сохранявшихся ещё центрах поморского судостроения (в сёлах Патракеевка, Зимняя Золотица, Койда, Ворзогоры, Сюзьма и других) [6, с. 24–25] или закупались в Норвегии, где в это время переходили на моторные палубные промысловые суда и избавлялись от устаревших: «За 100–150 руб. рыбак покупал в Варде старую ёлу<sup>1</sup> со всем вооружением и, ремонтируя ее из года в год, ловил на ней десяток и более лет». Благодаря дешевизне норвежских промысловых судов, поморские шняки постепенно вытеснялись и «была видимость перехода на более «новый» тип промысловых судов» [7]. Одновременно намечалась ориентация (по примеру Англии и ряда других европейских стран) на использование крупных морских судов; в отношении промыслов будущее видели за тральщиками (для рыбной ловли) и ледоколами (для зверобойного промысла). В годы Первой мировой войны немногочисленные сохранившиеся крестьянские судоверфи выполняли заказы на строительство больших барж для транспортировки военных грузов по Северной Двине и другим речным системам.

Эта ориентация приобрела практические формы по окончанию войны, когда траловые суда и ледоколы начали передавать промысловым артелям и кооперативам. Однако

<sup>1</sup> Ёла — норвежское промысловое беспалубное судно.

Гражданская война фактически ликвидировала не только сохранявшиеся кое-где центры крестьянского судостроения, но и сами поморские промыслы, поскольку морское плавание оставалось небезопасным, а мобилизации мужского населения приобрели массовый характер.

После окончания затянувшейся на несколько лет (с 1914 по 1920 гг.) войны общая хозяйственная разруха и экономическая блокада со стороны западных стран потребовали восстановить не только поморские промыслы, но и практику строительства малых парусных промысловых и транспортных судов, так как недостаток угля не позволял широко использовать пароходы и ледокольный флот. К тому же, промысловики, особенно зверобои, были убеждены, что «деревянные суда более надёжны для плавания во льдах, чем железные [6; с. 25]. Были и более серьёзные сомнения в целесообразности использования ледокольного флота: «... зверобойный промысел с ледоколов в тесных рамках Белого моря при громадных затратах на их содержание не может окупить затрачиваемых расходов..., результаты в конечном счёте будут убыточны. Лучше перейти на малые суда...» [8; с. 86].

Однако закупать их в Норвегии стало затруднительно. Введение монополии на внешнеторговые операции привело к прекращению ввоза старых ёл, а уже закупленные ветшали и приходили в негодность. В результате, если в 1913 г. флот архангельских поморов (занятых мурманскими промыслами) состоял из 1,116 судов различного типа, то в 1923 г. оставалось 891 (244 карбасов, 301 шняка, 433 парусно-гребных и 5 моторных ёл, 85 парусных и 21 моторных ботов). В 1924 г. — уже 807 судов [7].

Политика национализации основных отраслей производства потребовала организовать централизованное строительство промысловых судов для «государственного лова». Ещё в период «мирной передышки» (в 1918 г.) Губернский продовольственный комитет с целью обеспечения населения рыбой (закупка которой в Норвегии была затруднена из-за отсутствия валюты и товаров для бартерного обмена) «организовал постройку до 30 штук открытых ботиков, оказавшихся совершенно непригодными на промысле» [7]. Попытки организовать собственное производство позднее так же были не слишком удачным<sup>2</sup>. Решили вернуться к кустарному производству промысловых судов, обязывая крестьянских мастеров (в период военного коммунизма) или давая заказы на выгодных для них условиях (на этапе раннего нэпа).

Буквально в первые дни после восстановления в Архангельске Советской власти, в марте 1920 г. губернские власти взялись за возрождение народного хозяйства и решение вопроса продовольственного обеспечения населения. Была проведена ревизия промысловых судов. Выяснилось, что «плавсредства доведены до ветхости, не ремонтировались, новых судов не строилось», а «имеющийся в Онеге небольшой судостроительный завод был совершенно разорён...»<sup>3</sup>. Находившийся за границей и занимавшийся там всем комплексом

<sup>2</sup> В 1923 г. Архангельская «Областьрыба» своими силами, на переданном им в управление Архангельском судостроительном заводе построили 6 мотоботов, «но дело не оправдалось, и [суда] передали рыбакам» [3].

<sup>3</sup> Государственный архив Архангельской области (ГААО). Ф. 655. Оп. 1. Д. 3. Л. 3.

работ по привлечению иностранного капитала для восстановления хозяйства Л.Б. Красин договаривался с британскими судостроительными заводами о строительстве рыболовных судов, в том числе для района Белого моря, которые «готовы пойти на рассрочку в 25–30 лет», предоставляя кредит на весьма тяжёлых условиях и, как писал Красин, — «сомнительный, но при его помощи хозяйство поднимется...» [9; с. 38, 39]. Пока же предпринимались усилия по подъёму затопленных во время войн пароходов («но технического осмотра ещё не было, и сказать, будут ли они пригодны для дальнейшего плавания, пока нельзя»), и начался поиск мастеров для кустарного «строительства мелких судов из имеющегося материала»<sup>4</sup>.

Поскольку судостроители относились к слою «зажиточных», требование со стороны властей восстановить крестьянское судостроение в условиях военного коммунизма приобретало достаточно жёсткие формы. В марте 1920 г. в поморские сёла разослали циркулярное письмо: «Всем ревкомам и исполкомам, а ежели таковых нет, то земским управам. Селения приморского океанского района подлежат: самым усиленным темпом вести подготовку промысла, и всех крупных хозяйчиков обязать отремонтировать посудину. По сведениям, не производится ремонт судов, не готовятся к промыслам. Это преступление перед советской Республикой. Виновные будут караться революционным законом. <Поскольку> приходится поощрять мелкое кустарное судостроение, поставьте дело так, чтобы было как можно больше мелких посудин. ...По вопросу продовольствия надеемся отстоять усиленный паёк, чай и сахар. В финансовом отношении окажем содействие»<sup>5</sup>. Призывали организовывать судостроительные и промысловые артели, поскольку считалось, что при такой форме трудового объединения «хозяйчики» лишатся возможности «эксплуатировать тружеников моря». Именно артелям создавались более благоприятные условия для выгодных заказов и предоставления продовольственного пайка.

На государственном и губернском уровнях существовала довольно громоздкая бюрократическая система руководства крестьянским судостроением. Судостроительный отдел Архангельского губернского совнархоза (так называемый «Судострой»), которому были переданы все местные верфи и эллинги, весь имевшийся запас материалов и такелажа, оказался малоэффективным. По информации заведующего траловым подотделом Областного управления государственных рыбопромышленных предприятий («Областьрыба») В.С. Гринера<sup>6</sup>, «за 1920–1921... выпустил полтора десятка более или менее неудачных ботов» [7].

В 1921 г. Совет Труда и Оборона выпустил постановление «Об организации деревянного судостроения», согласно которому «распоряжение судостроительных материалов и прочих ресурсов, и решения прочих вопросов» передаётся комиссии из представителей ВСНХ, НКПС, Главлеском, Главрыба и пр.»<sup>7</sup>. Соответствующие полномочия предоставлялись

<sup>4</sup> ГААО. Ф. 655. Оп. 1. Д. 3. Л. 3.

<sup>5</sup> ГААО. Ф. 884. Оп. 1. Д. 5. Л. 6.

<sup>6</sup> Гринер В.С. — начальник Сумской (Архангельская губерния) мореходной школы; в 1920 г. — зав. траловым подотделом Областьрыбы. В 1929 г. репрессирован (10 лет лагерей).

<sup>7</sup> Известия ВЦИК. 1921. 4 авг.

их местным органам. Функции Архангельского Судостроя были переданы учреждённому в октябре 1921 г. Управлению по судостроению Северной области (Севкомсудострой). По информации местных органов, «в связи с ...передачей всего деревянного судостроения Народному комиссариату путей сообщения (НКПС), 90% времени шло на внутриведомственную борьбу, т. к. НКПС кое-что делал по строительству барж, а промысловым судостроением не интересовался, только мешал, оттягивая спецов и рабочих...»<sup>8</sup>. В силу местных обстоятельств, вопросы промыслового судостроения были переданы «Областьрыбе», которая и занялась организацией на различных площадках строительства судов, включая мелкую «посуду».

Общая бесхозяйственность, свойственная периоду военного коммунизма, вела к тому, что национализированные без разбора (на основании приказа Архангельского губернского Ревкома от 20 марта 1920 г.) строящиеся суда превратились в «долгострой». Случаев таких, как можем предположить, было немало. В архивах сохранилась переписка по заявлениям наиболее активных хозяев национализированного имущества, пытавшихся восстановить свои права после перехода к нэпу, когда последовало разъяснение, что крестьянин-помор может вернуть себе судно или карбасную мастерскую, если они представляют единственный источник существования для него и его семьи. Многим удавалось вернуть своё имущество, но не всем.

История с постройкой двухмачтового промыслового судна крестьянином Патракеевской волости И.И. Антуфьевым демонстрирует те мытарства, с которыми приходилось сталкиваться поморам-судовладельцам<sup>9</sup>. К строительству он приступил в феврале 1920 г., за две недели до смены власти в Архангельске. Советская власть деньги белого правительства («чайковки») сразу же аннулировала, достраивать было не на что. Антуфьев обратился за ссудой в отдел Судостроения при губернском Совнархозе и продолжил строительство на полученные в кредит 100 тысяч рублей советскими «дензнаками». Сам он, будучи капитаном, был «мобилизован» на рыбозвериные промыслы. Пока находился в море, нанятая им артель была, так же по трудовой мобилизации, отправлена на другие работы. Антуфьев нанял судового мастера А.Г. Титова, который согласился завершить в создавшихся условиях строительство. Но в ноябре 1920 г. «Судострой» на основании выданной Антуфьеву ссуды отстранил хозяина полностью от руководства постройкой, даже без компенсации понесённых расходов. Дело дошло до суда, который в мае 1922 г. постановил признать национализацию правильной, поскольку заявитель «имеет ещё одно судно, которое может служить ему для получения средств к существованию»<sup>10</sup>.

Узнать из документов судьбу недостроенного судна не удалось. Но не удивительно, если его постигла участь другого имущества, как, например, карбасной мастерской в с. Кехта

<sup>8</sup> ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 523. Л. 47.

<sup>9</sup> Там же. Д. 569. Л. 85-111.

<sup>10</sup> Там же. Л. 111.

<sup>11</sup>, которая вскоре после национализации «за ненадобностью» была разобрана и отвезена в Соломбалу для судостроительного завода. «Областьрыба», получив в наследство имущество «Судостроя», довольно часто выставляла на торги национализированные суда, стоящие без дела и постепенно разрушающиеся <sup>12</sup>.

Одновременно с подобным обращением с полученным имуществом довольно активно велась работа по налаживанию местного промыслового судостроения. Постановление об этом принял, опираясь на центральные распоряжения, V губернский съезд Советов (январь 1921). Нацеленность была на строительство морских ботов для производства промысла рыбы и зверя. На этом основании чуть было не закрыли центры более мелкого судостроения. «Областьрыбе», занимавшейся организацией строительства судов для морских промыслов, «пришлось взять под свою защиту артели карбасников, расположенных вверх по Двине», поскольку «в силу местных условий, летом единственный вид транспорта — это карбаса» <sup>13</sup>.

Промысловое судостроение было сосредоточено в нескольких относительно крупных пунктах:

- «Центральная Архангельская судоверфь» (в Соломбале) занималась мелким и средним ремонтом траловых судов (переоборудованных из минных тральщиков, оставшихся в порту после Первой мировой войны) и изготовляла для них шлюпки. Полноценно приступить к строительству морских ботов мешало отсутствие необходимого такелажа. Для решения этой проблемы были устроены блочная и парусная мастерские. Парусная помимо парусов шила специальную одежду для промысловиков.
- Кехотский судостроительный пункт производил «по утверждённым чертежам» строительство неводников нового типа, полупалубных промысловых судов и морских карбасов. В зимнее время работы производились в эллинге и в мастерской для малых судов.
- Мудьюгский судостроительный пункт начал строить палубные боты и куттера для зверобойного промысла <sup>14</sup>. Сюземский, Онежский и Канинский (Мезень) судостроительные пункты приступили к постройке неводников и полупалубных промысловых ботов. В Лайском доке был заложен палубный бот <sup>15</sup>.

Важным обстоятельством явилось то, что судоверфи стремились приспособить для строительства промысловой «посуды» по норвежским образцам. За предыдущие десятилетия норвежцы практически полностью «захватили» не только рыбные промыслы (и поморы занимались доставкой из Северной Норвегии рыбы для архангельского рынка), но и судостроение: за небольшим исключением, судовладельцы покупали норвежские ёлы и боты,

<sup>11</sup> ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 523. Л. 461-464.

<sup>12</sup> Там же. Л. 287.

<sup>13</sup> Там же. Д. 523. Л. 47.

<sup>14</sup> Куттер — парусное (одномачтовое) судно для ловли рыбы в прибрежных и мелководных районах моря.

<sup>15</sup> ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 523. Л. 25-27.

специально приспособленные к промыслу в Белом море. В начальный период нэпа специалисты губернских хозяйственных организаций регулярно выезжали за границу для закупки судов<sup>16</sup>, которые использовались так же в качестве модели для собственного судостроения. На губернском уровне ставился вопрос о необходимости «достать в Норвегии чертежи ботов для сельдяного лова и приступить к строительству их в Архангельске»<sup>17</sup>; в с. Кехта на Северной Двине «по образцу норвежской ёлы... под руководством техника-судостроителя построено 7 штук, [к ним] можно приспособить двигатель» [10]

В 1922 г. отчитывались, что к спуску готовы 17 ботов, но «на них нет моторов. Эти боты предназначены для ярусного лова в океане и без моторов совершенно непригодны, т. к. лов хорош в тихую погоду, и тогда под парусами не пройдет. Двигать же бот на 10 миль на вёслах невыносимо». «Областьрыба» пыталась прибегнуть к испытанному способу: провести «регистрацию моторов» (то есть реквизировать их у частных владельцев для нужд местной промышленности), но «положительных результатов» не достигла — моторов в Архангельске не было, даже нуждающихся в ремонте. «Приобретение в Петрограде, кроме значительной переписки, посылки специальных агентов и траты денег, тоже положительных результатов не дала». Приходилось констатировать, что «пока о моторном промысловом флоте говорить не приходится»<sup>18</sup>.

Отсутствие моторов было самой большой проблемой, но не единственной. Судостроение сталкивалось с вопросом недостатка рабочих рук; мастеров постоянно отвлекали по трудовой повинности на другие работы. Не было материала для изготовления парусов (шили из трофейных английских палаток). О сложностях, с которыми сталкивались организаторы промыслового судостроения, говорит, к примеру, тот факт, что пришлось срочно «сорганизовать» «артель углеморов для получения угля для кузнечных работ»<sup>19</sup>.

В условиях развивающегося нэпа приходилось сталкиваться и с необходимостью закрывать нерентабельные производства. Уже в марте 1922 г. велась работа «по ликвидации судостроения в Онежском судостроительном районе Архангельской Областьрыбы». Имеющиеся суда, 5 беспалубных и 6 палубных ботов, предлагалось продать «Мурманскрыбе», а если цена не устроит — искать других покупателей, например, рыболовные артели. При этом «плата исключительно натурой»: мукой, чаем, сахаром, рыбой тресковых пород. За беспалубный бот требовали 3,2 т свежей трески или пикши, или 2,4 т солёной рыбы<sup>20</sup>.

Короткий период восстановления крестьянского по форме судостроения успел прийти на последний этап реализации политики военного коммунизма и на начальный период новой экономической политики. Проиллюстрируем события хозяйственных преобразований

<sup>16</sup> ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 569. Л. 790, 828.

<sup>17</sup> Там же. Д. 3-а. Л. 1-4.

<sup>18</sup> Там же. Д. 523. Л. 47.

<sup>19</sup> Там же. Л. 49.

<sup>20</sup> Там же. Л. 40.

в условиях перехода от административно-командных форм руководства к использованию рыночных механизмов на примере «Сюземского судостроительного пункта».

Обещание усиленного пайка судостроителям воодушевило поморское население, и весной 1920 г. в Сюзьме была создана артель. Постройка деревянных судов для сюземцев оставалась традиционным занятием. Даже с падением спроса на них мастера сохранялись, выполняя небольшие заказы параллельно с другими крестьянскими занятиями (дававшими не столь большой, но надёжный доход). В помощь себе нанимали подмастерьев «из местных», и традиция мастерства не умирала. Лесной материал сплавляли по реке, гвозди и парусину завозили из города. В начале XX в. в самой Сюзьме кузницы не было, но на время постройки судна нанимали кузнеца из ближайших населённых пунктов (чаще всего из посадов Нёнокса или Уна). Другие условия для строительства небольших промысловых судов здесь были: «вверх по реке Сюзьма за пять и более верст заготавливаются коры и мелкий лес, за 15 верст — средний лес, за 20 верст — строительный. А также в изобилии разнообразный наждачный камень»<sup>21</sup>.

Создание артели, обусловленное жёсткой директивой из центра, отвечало интересам населения Сюзьмы, продовольственное положение которого характеризовалось как «катастрофическое», и которое обращалось к властям с просьбами обеспечить их хоть какой-нибудь работой<sup>22</sup>. В создавшихся в результате деиндустриализации условиях население перешло на самообеспечение, занимаясь прибрежными промыслами и сельским хозяйством, малопродуктивным в местных условиях, но всё же дающим определённое количество необходимых продуктов, и отвлекаться на строительство судов без продовольственного обеспечения не рисковало. И когда обещанных пайков предоставлено не было, сюземцы вернулись к сельскому хозяйству. А возродившееся судостроение приобрело такие же формы бесхозяйственности, как и многие другие занятия, восстанавливаемые посредством трудовых и гужевых мобилизаций.

Направленный для инспектирования сюземской судовой техники-инструктор Г.Г. Крамаренко так описывал увиденную им картину: «ввиду продовольственного кризиса местное население работу [по строительству парусных судов] приостановило. Недостроенные суда валяются без надзора на берегу, так же и лесной материал. Железные и другие строительные материалы хранятся в неудовлетворительном состоянии. Выписанный из с. Уны кузнец со всеми своими инструментами и мехом также покинул Сюзьму. Ответственного за хранение лица нет...»<sup>23</sup>. Члены артели, ссылаясь на отсутствие обещанного продовольствия, постоянно «отпрашивались» на сенокосы и другие крестьянские работы.

Крамаренко при этом отмечал, что с технической стороны все условия для строительства малых парусных и гребных судов здесь есть. Самым большим вопросом были «кадры».

<sup>21</sup> ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 320. Л. 13.

<sup>22</sup> Там же. Д. 740. Л. 19.

<sup>23</sup> Там же. Д. 320. Л. 13.



Обычный для того времени способ наёмной силы (трудмобилизации) здесь был бесполезен, поскольку мастера-судостроители были «старики и полуинвалиды», освобождённые от них «по декрету». Имеющиеся в деревне плотники, в основном самоучки, но «некоторые являются действительно талантливыми мастерами», оказались уже привлечёнными по трудолюбивости к перевозке грузов или в зверобойные артели. Однако, как резюмировал командированный специалист, «если обеспечить продовольствием семью, то из населения Сюзьмы, так нуждающегося в хлебе, почти каждый пожелает записаться в [судостроительную] артель. Мастера, хоть и старики, но могли бы руководить работой плотников, которых можно было собрать до 35 человек. Ещё 20 крестьян и крестьянок могли бы заниматься заготовкой, сплавом, транспортировкой леса, топить парильник, производить клёпку, осмолку и другие виды менее квалифицированных работ. Кузнец из Уны, весьма преклонных (за 70) лет «из хорошего пайка так же бы поехал на работу в Сюзьму со всем своим инструментом». Кроме продовольствия, требовалась кожаная обувь для лесорубов, а также доставка заклёпок и гвоздей, которые на месте производить было нецелесообразно и не из чего. Предлагалось также перевести строителей на подряд, что, по мнению техника-инструктора, подняло бы производительность труда «на 4–6 тысяч процентов», так как появится личная и артельная заинтересованность в результатах работы, «сократится канцелярская волокита и лишний штат служащих для контроля, учёта, снабжения и проч.»<sup>24</sup>.

И действительно, на общем собрании крестьяне заявили, что приступят к работе не только плотники, но все 45 членов местной зверобойной артели, но только — после получения усиленного пайка и «приличной премии». Общими усилиями обещали в течение двух недель закончить строительство двух дор<sup>25</sup> и переоборудовать несколько заготовленных ботов под неводники<sup>26</sup>.

«Областьрыба» заключала договоры и с другими судостроителями. Например, в феврале 1922 г. был заключен договор с артелью карбасников в с. Кехта на строительство неводника, плата за которую оговаривалась в форме продовольственного эквивалента (ржаная мука, солёная рыба, мануфактура, соль, сахар, табак и махорка) 225 рублей золотом<sup>27</sup>. Тогда же был заключён договор на строительство двух фангсботов<sup>28</sup> с двумя соломбальскими шлюпочными мастерами (В.В. Катышевым и П.Е. Шестаковым) «из готового материала по проекту и чертежам механика-инструктора Краморенко», осуществлявшего техническое руководство строительством и «разбивку судна на месте». За работу мастера просили 300 довоенных рублей (советскими дензнаками 1922 года — 4,5 млн), также предпочитая получить плату эквивалентом в виде продуктов питания и предметов широкого потребления<sup>29</sup>.

<sup>24</sup> ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 320. Л. 13об.

<sup>25</sup> Доры — распространённые на побережье Белого моря плоскодонные рыболовные лодки с широкой кормой.

<sup>26</sup> Неводники — лодки, с которых забрасывали невод.

<sup>27</sup> ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 1. Л. 579.

<sup>28</sup> Фангсбот — промысловое моторное или гребное судно для добычи морского зверя, а также для перевозки пассажиров.

<sup>29</sup> ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 1. Л. 570.

По мере улучшения общей экономической ситуации в стране и в крае «государственным ловом» стали заниматься на крупных паровых судах. Однако хозяйственные и кооперативные учреждения продолжали эксперименты по строительству малых промысловых судов для продажи поморским артелям и отдельным промышленникам.

В 1924 г. Кехотская артель получила заказ от «Областрыбы» на строительство семи норвежских ёл (в качестве образца привезли старую ёлу с Мурманского побережья). «Несмотря на образец, кустари допустили ряд отступлений, и, хотя ёлы оказались подходящими для промысла, не совсем соответствовали норвежскому типу» [7]. Да и себестоимость оказалась довольно высокая, не привлекая промысловиков. Пытались продавать ёлы в рассрочку, однако для государственного учреждения это оказалось невыгодным из-за регулярных просрочек платежей.

Обеспечение местных промыслов (как государственных, так и кооперативных или частных — «кустарных») судами пытались осуществить и через закупку у традиционного поставщика, Норвегии. До революции путём продажи русским поморам «утилизировались» старые парусники при переходе к моторным промысловым судам. В 1920 г. стали поступать предложения «о продаже или о сдаче в аренду русским промышленникам своих промысловых моторных ботов»<sup>30</sup>, что объясняли экономическим кризисом в Норвегии (вызванным в том числе и прекращением закупок Россией норвежской рыбы [11]). Появилась возможность приобрести у норвежцев крупные зверобойные суда для промыслов в Белом море. По словам руководителя «Областрыбы» М.К. Державина, те «с удовольствием сбывают суда с рук за полцены» в связи с усилением советской стороной охраны своих территориальных вод, что создавало сложности норвежцам вести там промысел. (Впрочем, после создания норвежской концессии и разрешения 55-ти норвежским судам промыслить в северных водах, цены вновь возросли: «До этого соглашения суда в Норвегии стоили 30 тыс. крон, теперь цена поднялась до 90») <sup>31</sup>.

Пользуясь предоставленными нэпом возможностями, различные организации начали скупать в Норвегии суда с целью дальнейшей их перепродажи или сдачи в аренду поморам. Мурманские организации с 1922 по 1924 гг. закупили в Норвегии несколько десятков мотоботов, ёл и листерботов<sup>32</sup>. Карельский сельхозбанк в 1925 г. приобрёл 5 ёл. Однако получить доход не всегда удавалось; недостаток средств не позволял поморским артелям приобретать суда, если брали в рассрочку или в аренду, то часто задерживали платежи.

Для советских хозяйственных органов важнее было организовать местное судостроение. Это позволяло не тратить валюту и сокращало себестоимость промысловых судов благодаря использованию более дешёвого труда и сырья.

<sup>30</sup> ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 20. Л. 87.

<sup>31</sup> Там же. Ф. 150. Оп. 3. Д. 740. Л. 3-5; ГААО. Ф. 893. Оп. 1. Д. 48. Л. 140.

<sup>32</sup> Листербот — открытое парусно-гребное рыбацкое судно.

Построенная в Варде новая ёла грузоподъемностью 2,4 т «с якорем и цепью» обошлась в 720 рублей; оплата доставки на Мурман и другие расходы повышали стоимость ещё на 50–100 рублей. Построенная местными мастерами обошлась в 650 руб. [7]. Впрочем, относительная дешевизна была только на архангельских верфях, строивших суда по заказу мурманских организаций, и объяснялась применением «кустарного труда» местных артелей и мастеров. В Мурманске постройка промысловых судов была нерентабельна: стоимость лесоматериалов и цена на рабочие руки здесь была в 1,5 раза дороже. Кроме того, «при постановке дела на началах предприятия» (что предполагало отчисление на социальное страхование и профсоюз, на содержание управленцев, выплату рабочим отпускных и других компенсаций), выдержать конкуренцию с кустарями было невозможно, и себестоимость ёлы обошлась дороже закупки в Норвегии (850 руб.)

Впрочем, коммерческий успех, на который уповали в начальный период нэпа, для Советского государства был не главным. Кустарный промысел, включая кустарное судостроение, воспринимался идеологами нового строя негативно. Обсуждая проект «Северного акционерного рыбопромышленного общества», отмечали необходимость «парализовать выступление частного капитала на Севере», для чего «выделить средства на скупку всего промысла кустарей. ...Бюджет кустаря-промышленника (помора) настолько мал, что, безусловно, при наличии спроса на рабочую силу со стороны Общества он охотно поменяет шняку и ёлу на траулер, сельдяной и зверобойный пароходы, где он будет считать себя безопаснее и реальный заработок будет значительно выше» [12, с. 89].

Деревянное судостроение, учитывая потребности местного населения, сохранялось на Европейском Севере России ещё достаточно долго, постепенно приобретая всё более и более «этнографические» и «музейные» формы. «Моторки», «казанки» и другие металлические суда стали более предпочтительными как для промысла, так и для перевозки пассажиров по любым водоёмам — и вдоль морского побережья, и по небольшим речушкам и озёрам.

### Список источников

1. Быховский И.А. Архангелогородские корабли. Архангельск: Северо-Западное книжное издательство, 1988. 174 с.
2. Красавцев Л.Б. Поморское судоходство и поморское судостроение в XIX– начале XX века // Судостроение. 2007. № 4. С. 76–78.
3. Логинов К.К. Морские суда западного Поморья (второй половины XIX — начала XX вв.) // Труды Карельского Научного центра РАН. Гуманитарные исследования. 2019. Вып. 10. № 2 (16). С. 67–77. DOI: <https://doi.org/10.25702/KSC.2307-5252.2019.10.2.67-77>
4. Ломакин В.Н. Описание основных типов поморских судов // Традиционная культура Русского Севера: истоки и современность: Сб. материалов Всеросс. науч.-практ. конф., посвященной 45-летию музея «Малые Карелы» (Архангельск, 8 — 11 июля 2009 года). Архангельск: Музей «Малые Карелы», 2010. С. 341–344.
5. Ружников А.В. Судовладельцы Поморья: парусный флот. Архангельск: КИРА, 2013. 196 с.
6. Жилинский А.А. Промысел морского зверя в Белом море и Ледовитом океане. Ленинград, Москва: Снабтехиздат, 1932. 92 с.

7. Гринер В. Снабжение мурманских промыслов рыбацкими судами // Бюллетень рыбного хозяйства. Орган гос. рыбной промышленности рыбохозяйственных управлений ВСНХ и НКЗ. 1926. № 9. С. 7–8.
8. Ануфриев И. Зверобойный промысел Севера и концессии норвежцев // Северное хозяйство. 1924. № 1. С. 80–87.
9. Красин Л.Б. Внешторг и внешняя экономическая политика Советского государства. Петербург: Гос. изд., 1921. 47 с.
10. Ёлы для Мурмана // Бюллетень рыбного хозяйства. Орган государственной рыбной промышленности рыбохозяйственных управлений ВСНХ и НКЗ. 1924. № 10–12.
11. Кризис норвежской рыбной промышленности // Бюллетень главного управления по рыболовству. 1921. № 1.
12. Проект положения об образовании Северного акционерного рыбопромышленного общества. 27 августа 1923 // Иностранные концессии в рыбном хозяйстве России и СССР (1920-1930): документы и материалы Т. 1: / Под ред. М.М. Загорулько, А.Х. Абашидзе; Отв. сост. А.П. Вихрян. Москва: Современная экономика и право, 2003. 392 с.

## References

1. Bykhovskiy I.A. *Arkhangelogorodskie korabely* [Arkhangelsk Shipbuilders]. Arkhangelsk, Severo-Zapadnoe knizhnoe izdatel'stvo Publ., 1988. 174 p. (In Russ.)
2. Krasavtsev L.B. Seaboard Sailing Shipbuilding and Shipping at the Beginning of the XX Century. *Shipbuilding*, 2007, no. 4, pp. 76–78.
3. Loginov K.K. Marine Vessels of the Western Pomor Area (Second Half of 19th — Early 20th cc.). *Transactions of the Kola Science Centre. Humanitarian Studies*, 2019, iss. 10, no. 2 (16), pp. 67–77. DOI: <https://doi.org/10.25702/KSC.2307-5252.2019.10.2.67-77>
4. Lomakin V.N. Opisanie osnovnykh tipov pomorskikh sudov [Description of the Main Types of Pomor Vessels]. In: *Traditsionnaya kul'tura Russkogo Severa: istoki i sovremennost': Sbornik materialov Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, posvyashchennoy 45-letiyu muzeya «Malye Korely» (Arkhangel'sk, 8 — 11 iyulya 2009 goda)* [Traditional Culture of the Russian North: Origins and Modernity: A Collection of Materials of the All-Russ. Sci. and Pract.Conf. Dedicated to the 45th Anniversary of the Museum "Malye Korely" (Arkhangelsk, July 8-11, 2009)]. Arkhangelsk: Muzei «Malye Karely» Publ., 2010, pp. 341–344. (In Russ.)
5. Ruzhnikov A.V. *Sudovladel'tsy Pomor'ya: parusnyy flot* [Shipowners of Pomorie: Sailing Fleet]. Arkhangelsk, KIRA Publ., 2013, 196 p. (In Russ.)
6. Zhilinskiy A.A. *Promysel morskogo zverya v Belom more i Ledovitom okeane* [Fishing for Sea Animals in the White Sea and the Arctic Ocean]. Leningrad, Moscow, Snaabtekhizdat Publ., 1932, 92 p. (In Russ.)
7. Griner V. Snabzhenie murmanskikh promyslov rybatskimi sudami [Supply of Murmansk Fisheries with Fishing Vessels]. In: *Byulleten' rybnogo khozyaystva* [Fisheries Bulletin]. Organ gos. rybnoy promyshlennosti rybokhozyaystvennykh upravleniy VSNKh i NKZ Publ., 1926, no. 9, pp. 7–8. (In Russ.)
8. Anufriev I. Zveroboynyy promysel Severa i kontsessii norvezhtsev [Hunting Crafts of the North and Concessions to the Norwegians]. *Severnoe khozyaystvo* [Northern Economy], 1924, no. 1, pp. 80–87.
9. Krasin L.B. *Vneshtorg i vneshnyaya ekonomicheskaya politika Sovetskogo gosudarstva* [Foreign Trade and Foreign Economic Policy of the Soviet State]. Saint Petersburg, Gos. izd. Publ., 1921, 47 p. (In Russ.)
10. Ely dlya Murmana [Yolas for Murman]. In: *Byulleten' rybnogo khozyaystva* [Fisheries Bulletin]. Organ gosudarstvennoy rybnoy promyshlennosti rybokhozyaystvennykh upravleniy VSNKh i NKZ Publ., 1924, no. 10–12. (In Russ.)
11. Krizis norvezhskoy rybnoy promyshlennosti [The Crisis of the Norwegian Fishing Industry]. In: *Byulleten' glavnogo upravleniya po rybolovstvu* [Bulletin of the General Directorate of Fisheries]. 1921, no. 1. (In Russ.)

12. Zagorul'ko M.M., Abashidze A.Kh., eds. Proekt polozheniya ob obrazovanii Severnogo aktsionernogo rybopromyshlennogo obshchestva. 27 avgusta 1923 [Draft Regulations on the Formation of the Northern Joint-Stock Fishery Company. 27 August 1923]. In: *Inostrannye kontsessii v rybnom khozyaystve Rossii i SSSR (1920-1930): dokumenty i materialy T. 1* [Foreign Concessions in the Fisheries of Russia and the USSR (1920-1930): Documents and Materials. Vol. 1]. Moscow, Sovremennaya ekonomika i parvo Publ., 2003, 392 p. (In Russ.)

*Статья поступила в редакцию 20.05.2023; принята к публикации 25.05.2023*

*Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов*