

Промышленность и торговля шли своимъ путемъ въ возставшемъ изъ пепла городѣ до 1854 года. Тогда настало время, въ которое Россія доказала завистливой Европѣ, что она все таже, какая была въ 1812 году, и что не страшится нашествія народовъ Западной Европы. Послѣ объявленія разрыва Англіею и Франціею, наше Правительство приняло мѣры къ защитѣ и для Архангельска: высланы были пушки, сформирована легкая артиллерія, увеличено число войска, построены были канонерскія лодки и въ устьяхъ Двины батареи, чтобы удержать врага отъ вторженія въ городъ. Но онъ такъ далеко не отважился, а ограничивался разорѣніемъ небольшихъ приморскихъ деревень и ловлею крестьянскихъ лодей на Бѣломъ морѣ. Однако же вся торговля прекратилась и настало уныніе въ городѣ. Тѣмъ съ большею радостью встрѣчена была, въ 1856 году, вѣсть о мирѣ и всѣ громко благодарили Бога и благословляли Державнаго Виновника его. Тогда въ Соломбальской гавани опять запестрѣли флаги разныхъ націй и, въ 1857 году, пришло до 700 кораблей. Времена трудныя скоро были забыты; всѣ снова ожили и молятъ Бога Всемогуща—

---

Архангельска, не представляетъ ожидаемыхъ результатовъ. Кто виноватъ—судить не намъ, но искренно желаемъ, чтобы торговое сословіе Архангельска вполне поняло и оцѣнило великость благодѣянія, предлагаемаго ему Правительствомъ, учрежденіемъ реального курса.

го, чтобы Онъ продлилъ дни Царя Русскаго, на котораго всѣ народы взираютъ съ любовью и надеждою, что имя *Александра* всегда будетъ ручательствомъ общаго мира и благоденствія.



## ОБОЗРѢНІЕ СТАТИСТИЧЕСКОЕ.

### МѢСТНОСТЬ.

Городъ Архангельскъ находится подъ  $64^{\circ} 32'$  с. ш. и  $58^{\circ} 14'$  в. д. и лежитъ на правомъ берегу рѣки Двины, въ 34-хъ верстахъ отъ Бѣлаго моря, считая по Двинскому и Корельскому устьямъ, и въ 42-хъ верстахъ, по Березовскому устью. Разстояніе Архангельска: отъ С.-Петербурга 1,101 вер., отъ Москвы 1,205 версть.

Городъ окруженъ съ в. болотами, съ ю. и з. Двиною, а съ с. рѣчкою Кузнечихой. За нею находится Соломбальскій островъ съ Адмиралтействомъ и деревнею Соломбальскою; онъ хотя и заключается въ общемъ планѣ съ городомъ, но къ нему не принадлежитъ, а со времени существованія въ Соломбальскомъ селеніи военнаго порта, состоитъ въ непосредственномъ вѣдомствѣ морскаго начальства.

Городъ протягивается внизъ по Двинѣ отъ шлагбаума до госпиталя, на 7 версть, и за-

нимаеть съ выгономъ земли 4,577 десятинъ 117 сажень. Улицъ и переулковъ въ городъ 29; изъ нихъ мощеныхъ булыжнымъ камнемъ 22. Площадей въ городъ 9: 1) при въездѣ въ городъ, 2) Сѣнная площадь, 3) Соборная площадь, 4) Ломоносовская, въ срединѣ которой воздвигнуть памятникъ отцу Русской Словесности, Михаилу Васильевичу Ломоносову; въ 1857 году, площадь эта окружена бульваромъ, 5) плацпарадное мѣсто передъ Таможеннымъ замкомъ, 6) площадь передъ присутственными мѣстами, 7) площадь между Кузнечевскимъ селеніемъ и городомъ, близъ казармъ гарнизонныхъ баталіоновъ, 8) площадь на набережной, передъ домомъ полубаталіона военныхъ кантонистовъ, 9) площадь между Кузнечевскимъ селеніемъ и госпиталемъ. Кромѣ того, для гулянья, въ 1820 году, устроенъ въ городѣ общественный Александровскій садъ; а нынѣ устроенъ по набережной, отъ стараго монетнаго двора до церкви Боровской, бульваръ Александровскій, и отъ этой церкви до Троицкаго проспекта другой бульваръ—Боровской.

Домовъ въ городѣ: каменныхъ . . . . .	108,
деревянныхъ . . . . .	974,
изъ нихъ казенныхъ: каменныхъ . . . . .	38,
деревянныхъ . . . . .	49,
мавокъ въ городѣ . . . . .	338.

На градскомъ выгонѣ находится каменный дирекціонный хлѣбный магазинъ; при немъ 2 деревянные корпуса; кромѣ того, тамъ же

строение съ 46-ю складочными анбарами, для хранения привозимыхъ въ Архангельскъ товаровъ и бракованія пеньки, льна и пакли, и 6 деревянныхъ корпусовъ съ 67-ю въ нихъ анбарами, для складки льна и пеньки. Есть въ городѣ и другія строения, необходимыя для торговли: сарай для рогатаго скота, мелочныя лавки на рынкѣ, хлѣбныя магазины и проч.

Аптекъ въ городѣ двѣ: одна казенная и одна частная.

Въ Соломбальскомъ селеніи:

домовъ: каменныхъ . . . . .	4,
деревянныхъ . . . . .	1,353,
изъ нихъ казенныхъ: каменныхъ . . . . .	4,
деревянныхъ . . . . .	30,
лавокъ въ Соломбалѣ . . . . .	84.

Архангельскъ, какъ торговый городъ, имѣетъ корабельную верфь и двѣ гавани: Соломбальскую и Архангельскую. Первая находится ниже корабельной верфи, на пространствѣ 6 верстъ и можетъ вмѣстить до 1,000 купеческихъ кораблей. Вторая, начиная отъ смольнаго берега, простирается по всему протяженію города до Соломбальскаго моста и служитъ пристанищемъ для барокъ и мелкихъ судовъ; она вся открыта дѣйствию вѣтровъ, которыя иногда бывають довольно гибельны (напримѣръ въ 1847 и 1857 годахъ). Пристаней въ Архангельскѣ 10; изъ нихъ 2 постоянныхъ и 8 временныхъ.

#### Ж и т е л и.

Жителей всѣхъ сословій въ городѣ считается 12,671 муж. и 9,258 жен. пола душъ.



II. Умственная. Всѣхъ учебныхъ заведе-  
ній въ Архангельскѣ 29, изъ нихъ:

		учащихъ		учащихся		
		муж. пола.	жен. пола.	муж. пола.	жен. пола.	
духовныхъ	семинарія . . .	1		учащихъ	16	
	уѣздное училище	1		учащихся	213	
свѣтскихъ	1) Гимназія	1	14	«	160	
	2) Уѣздное Училище	1	4	«	90	
	3) Приход. Училище	3	6	«	365	
	4) Училище для обра- зованія дѣвиць *)	1	7	2	«	80
	5) Нѣмецкое Училище	1	3	«	25	36
	6) Училище для дѣтей канцеляр. служител.	1	5	«	25	«
	7) Пансіон.	14	4	15	147	198
	8) Воскр. шк.: муж. 3 **)		9	«	135	«
	жен. 1	4	«	«	37	

\*) Въ 1859 году, потомственный почетный  
гражданинъ Куйкинъ, пожертвовалъ 12,000 руб.  
сер., на приобрѣтеніе каменнаго дома, для помѣ-  
щенія въ немъ училища для образованія дѣвиць,  
въ которомъ, до 1847 года, находилась казенная  
аптека.

\*\*) Одна въ Соломбалѣ.

III. *Нравственная.* Благотворительныхъ заведеній въ городѣ 7.

		въ теченіе года прирѣ- но,		изъ того чис- ла умерло.	
		муж. пола.	жен. пола.	муж. пола.	жен. пола.
больница	1	140	81	18	18
домъ ума лишенъ — ныхъ	1	5	7	«	«
воспитатель- ный домъ.	1	18	10	«	«

богадѣльня \*) 1; въ ней помѣщается 68 особъ обоего пола.

Дѣтскихъ приютовъ: городской \*\*) и Константиновскій въ Соломбалѣ.

\*) Богадѣльня построена потомственнымъ почетнымъ гражданиномъ Куйкинымъ и называется, съ Высочайшаго разрѣшенія, Николаевскою богадѣльнею; онъ же пожертвовалъ капиталъ въ 10,000 руб. сер., въ городской общественной банкъ, на проценты съ котораго содержится 10 человекъ бѣдныхъ престарѣлыхъ гражданъ.

\*\*) Въ первомъ, на счетъ купечества и мѣщанства, кормятся, одѣваются и обучаются до 60-ти дѣтей обоего пола; между ними находятся 6 пенсіонерокъ, содержащихся Коммерціи Совѣтникомъ А. десь-Фонтейнесомъ; въ Константиновскомъ приютѣ находится до 120 дѣвочекъ.

Приютъ благотворительнаго женскаго общества, учрежденный въ 1857 году, для призрѣнія и вспоможенія нищихъ и убогихъ; помѣщается въ городѣ Архангельскѣ, въ собственномъ домѣ \*); нынѣ этимъ приютомъ призрѣно 43 чело-  
 довѣка.

содержалось  
 въ теченіи  
 1860 года  
 арестантовъ:

исправи- тельныя заведенія	} арестантская ро- та гражданскаго вѣдомства . . . . .	29	
		тюремный замокъ	70

Городскія учрежденія.

Кредит-  
 ныя уч-  
 режде-  
 нія.

- 1) Приказъ Общественнаго Призрѣ-  
 нія, оборотный капиталъ котора-  
 го простирается до 325,000 р. сер.
- 2) Городскій Банкъ, обороты кото-  
 раго бывають болѣе 82 тысячъ  
 руб. сер. въ годъ.
- 3) Коммерческій Банкъ, оборотный  
 капиталъ его отъ 5 до 6 милліо-  
 новъ руб. сер.
- 4) Таможня, которой доходъ про-  
 стирается до 169 тысячъ руб.  
 сер.

\*) Домъ этотъ пожертвованъ потомственнымъ почетнымъ гражданиномъ Куйкинымъ, въ 1859 г.

Присут-  
ствен-  
ныя мѣс-  
та.

- 1) Губернское Правленіе, 2) Канцелярія Гражданскаго Губернатора, 3) Казенная Палата, 4) Судебная Палата, 5) Палата Государственныхъ Имуществъ, 6) Палата Гражданскаго и Уголовнаго Суда, 7) Совѣстный Судъ, 8) Уѣздное Казначейство, 9) Уѣздный Судъ, 10) Земскій Судъ, 11) Коммерческій Судъ, 12) Губернская Почтовая Контора, 13) Городская Дума, 14) Магистратъ, 15) Сиротскій Судъ, 16) Коммендантская Канцелярія.

### У П Р А В Л Е Н І Е,

Для полицейскаго управленія, Архангельскъ раздѣляется на 2 части: изъ нихъ первая часть состоитъ изъ 5-ти кварталовъ, вторая изъ 2-хъ.

### Г О Р О Д С К І Е Д О Х О Д Ы И Р А С Х О Д Ы.

Ежегодные доходы Архангельска простираются въ настоящее время до 62,470 т. р. сер.; расходовъ ежегодныхъ съ точностію опредѣлить нельзя: иногда они бывають болѣе, иногда менѣе, иногда даже превышаютъ доходы. Къ 1861 году, остаточный городской капиталъ составлялъ сумму въ 91,902 руб. 51 коп.

## П р о м ы ш л е н н о с т ь .

I. *Промыслы и ремесла.* Городскіе жители особой промышленности не имѣютъ, а ограничиваются работами въ дрягильной при Таможнѣ и въ льняной при буянѣ артеляхъ. Ремесла, необходимыя для мѣстной потребности, существуютъ всѣ и въ Архангельскѣ. Главнѣйшія изъ нихъ: хлѣбниковъ до 30 человекъ, булочниковъ до 20, мясниковъ 19, портныхъ 20, сапожниковъ 36; есть и кондитеры, прянишники, огородники, скорняки, башмачники, перчаточники, шапошники, красильщики, печники, маляры, мѣдники, слесари, кузнецы, шорники, каретники, стекольщики, плотники, столяры, золотыхъ, серебрянныхъ и часовыхъ дѣлъ мастера, иконописцы, переплетчики; но всѣ они только приготавливаютъ свои произведенія для жителей города; нѣкоторые изъ мѣщанъ, человекъ до 80, занимаются извозничествомъ.

II. *Заводы:* 1) сахарныхъ 2, 1 дѣйствующій и 1 недѣйствующій. На заводѣ вываривается въ годъ до 9,280 пуд. сахару. Обыкновенная цѣна рафинаду отъ 10 до 12 р. сер. за пудъ. Кромѣ сахару, на этомъ заводѣ выдѣлывается патоки около 1,500 пудовъ, на сумму 6,000 р. сер. Сырецъ получается изъ-за границы. Прежде существовало 2 сахарныхъ завода, съ которыхъ много сахару отправлялось въ Вологду, на Нижегородскую и Ирбитскую ярмарки; тогда сахаровареніе по-

ощрялось Правительствомъ возвратною пошлиною по 50 к. сер. на пудъ; когда же эта премія была уничтожена въ 1855 году, тогда продолжалъ работать только 1 заводъ, который приготовляетъ достаточное количество сахара, для снабженія имъ цѣлой губерніи Архангельской.

2) Въ настоящее время, главнѣйшіе изъ заводовъ здѣшнихъ паровые лѣсопильные, которыхъ 4; они находятся въ Маймаксѣ и принадлежатъ купцамъ: Брандту, Фонтейнесу и Шольцу. Распиливается на нихъ ежегодно на доски до 75,000 бревенъ, для заграничнаго отпуска; каждое бревно среднимъ числомъ даетъ 4 доски, которыя продаются по 50 к. сер. На этихъ трехъ заводахъ можетъ быть распилено втрое большее количество, ибо въ 1857 году, было приготовлено до 800,000 досокъ.

3) Важная отрасль промышленности составляетъ приготовленіе канатовъ, вантъ, пряжи пеньковой и проч., которое производится на 4-хъ заводахъ, на сумму 96,885 руб. сер.; весь сбытъ производится за границу.

Кромѣ того, есть еще салотопенный заводъ, на которомъ вытапливается сало морскихъ звѣрей, для вывоза за границу.

Для мѣстнаго потребленія, существуетъ здѣсь 5 кирпичныхъ заводовъ, которые пригото-

ляютъ до 2 милліоновъ кирпичей, для разныхъ здѣшнихъ построекъ.

Къ числу заводовъ можно еще отнести: 1 мукомольную мельницу въ самомъ городѣ и 25 кузницъ.

Прежде существовала въ Архангельскѣ еще одна важная отрасль: это строеніе частныхъ кораблей. Въ первой четверти нынѣшняго столѣтія этимъ отличались купцы Поповъ и Брандтъ; въ настоящее время, постройкою кораблей занимается одна Бѣломорская Компания, которою, въ 1861 году, строится 2 корабля.

II. *Торговля.* Городъ Архангельскъ, лежащій близъ моря и на большой судоходной рѣкѣ, которой составныя части: Сухона, Югъ и Вычегда, съ ихъ притоками, весьма способствуютъ къ живѣйшему сношенію съ сѣверными губерніями Россіи, особенно важенъ по торгоу лѣ своей, для производства которой существуетъ два пути: рѣчной и морской. По первому доставляются въ Архангельскъ произведенія губерній: Волгодской, Тятской, Пермской, частью Костромской и Ярославской, для отправления за границу и мѣстнаго потребленія, и снабжаются сосѣдственныя губерніи товарами, привезенными морскимъ путемъ;—вторымъ доставляется въ Архангельскъ добыча морская и иностранные продукты, и вывозятся за границу произведе-

нія русскія. По этому и торговлю Архангельска мы рассмотримъ съ трехъ сторонъ: 1) внутреннюю торговлю, 2) торговлю, производящуюся померами, и 3) внѣшнюю торговлю.

1. Внутренняя торговля производится посредствомъ рѣкъ Двинской системы, и состоитъ въ привозѣ изъ внутреннихъ губерній и отвозѣ туда разныхъ произведеній. Товары, привозимые изъ сѣверо-восточной Россіи и назначаемые преимущественно для отпуска за границу, суть слѣдующіе: хлѣбъ, сѣмя льняное, ленъ, льняная пакля, рогожи, дѣсной товаръ, смола, пекъ, желѣзо, сало и мясо говяжье, кожа и др. Изъ этихъ предметовъ, особенно важенъ хлѣбъ, который, среднимъ числомъ, привозится сюда на 1½ миліона р. сер.; изъ него, около трети идетъ на продовольствіе мѣстныхъ жителей и всего Архангельскаго края. Всѣ поименованные предметы сплавляются по рѣкамъ Двинской системы на баркахъ, каюкахъ и плотахъ, которые отправляются къ Архангельску съ разныхъ пристаней Вологодской и Вятской губерній, вслѣдъ за вскрытіемъ рѣки; но такъ какъ эти суда не очень крѣпкой и довольно неудобной конструкціи (съ давняго времени они постоянно одинаково строятся), то иногда подвергаются опасностямъ: садятся на мель, снятіе съ которой сопряжено со многими трудностями и издержками, или, отъ неосторожнаго столкновенія съ другою баркой,

легко ломаются; къ тому же они могутъ плыть только при совершенно тихой погодѣ. Отъ того случалось, что въ иные годы барки необыкновенно долго бывали въ дорогѣ, между тѣмъ какъ къ порту нашему пришли уже корабли за товаромъ, котораго здѣсь еще не было, и должны были терять время въ ожиданіи барокъ. Такимъ образомъ, плаваніе на баркахъ представляетъ много невыгодъ; желая (отчасти только и то постепенно) отстранить эти неудобства, нынѣ съ Высочайшаго разрѣшенія учреждена Гг. И. Грибановымъ, Ф. и А. Бульчевыми Компанія Сѣверо-Двинскаго Пароходства. Компанія заказала въ Бельгій два парохода и сама выстроила нѣскольکو баржъ, т. е. судна плоскодонныя, отъ 26 до 35 сажень длиною, вмѣщающихъ отъ 15,000 до 50,000 пудовъ груза; они устроены довольно крѣпко и могутъ выстоять лѣтъ 10, но за то и стоятъ отъ 5 до 7 тысячъ р. сер. каждая. Въ эти-то баржи, немедленно по встрѣтѣи рѣки, Компанія на извѣстныхъ условіяхъ нагружаетъ товаръ купеческій на внутреннихъ пристаняхъ: Подосиновской (на р. Лузѣ) или Быковской (на р. Югѣ), (на которыхъ зимуютъ пароходы и баржи) и обязывается доставить его невредимо въ Архангельскъ. Пароходъ прикрѣпляетъ по каждую свою сторону одну такую нагруженную баржу, иногда разомъ ведетъ 3 и 4, смотря по надобности, иногда и одну только, и отправляется къ мѣсту своего назначенія. Такимъ образомъ купецъ, ввѣрившій доставку

товаровъ своихъ Компаніи, имѣетъ ту выгоду, что товаръ его идетъ безопаснѣе, нежели на баркѣ, и скорѣе можетъ быть доставленъ къ мѣсту. На самомъ пароходѣ устроены каюты для пассажировъ, со всевозможными удобствами; кладъ пассажирская принимается также на пароходъ; если же она слишкомъ громоздка, то нагружается въ баржу, которая, какъ выше сказали, ведется пароходомъ. На этой баржѣ принимаются также пассажиры, которые платятъ за всю дорогу отъ Архангельска до Устюга самую умеренную цѣну. Особенно должно быть это важно для возвращающихся изъ Архангельска барочниковъ. Они прежде, по доставленіи сюда барокъ, большею частью пѣшкомъ отправлялись во свояси, и на обратномъ, весьма продолжительномъ пути, издерживали почти все нажитое ими за службу на баркѣ (около 15 р. сер.). Теперь они, тотчасъ по приходѣ, вносятъ въ контору Сѣверо-Двинскаго Пароходства 1 р. 25 к. за проѣздъ до самаго Устюга (за меньшее разстояніе платится меньше) и 10 р. сер. приносятъ домой. Этой выгодой пользуется не одна тысяча людей, поспѣвающихъ такимъ образомъ вовремя къ земледѣльческимъ своимъ работамъ! Кромѣ пассажировъ, изъ Архангельска на баржѣ отправляются вверхъ товары, купленные здѣсь иногородними (*верховскими*) купцами; они состоятъ въ разной рыбѣ, мягкой рухляди и колониальныхъ товарахъ.

Пароходство начинает свои дѣйствія тотчасъ со вскрытіемъ рѣки и продолжаетъ ихъ до поздней осени: тогда баржи ведутся пароходами обратно къ внутреннимъ пристанямъ, гдѣ и сами пароходы остаются для зимовки.

Нельзя не выразить благодарности учредителямъ столь полезнаго для нашего сѣвернаго края заведенія. Отъ него выигрываетъ купецъ, торгующій *en gros* и послѣдній бѣдняга, который прежде долго тащился до Архангельска, а теперь совершаетъ этотъ путь, лежа на боку, за бездѣлицу. Какъ благодарны должны быть Компаніи Сѣверо-Двинскаго Пароходства богомольцы, которые ежегодно тысячами отправляются въ нашу сѣверную святыню; они приходятъ съ разныхъ концовъ обширнаго нашего отечества; и какъ имъ, усталымъ отъ долгаго пути, не радоваться, что теперь есть возможность отдохнуть 3 дня на пароходѣ, освѣжить тѣло и вмѣстѣ съ тѣмъ приготовить духомъ къ достойному совершенію благочестиваго своего путешествія!

И такъ устройствомъ пароходства по Двинѣ достигаются, по мимо другихъ, 3 важныя цѣли:

1) Устраивается во все время навигаціи постоянное сообщеніе между Архангельскомъ и средними губерніями; 2) дѣлается важная экономія въ государственномъ хозяйствѣ—сберегается лѣсъ; ибо барки однажды только совершаютъ плаваніе, между тѣмъ какъ баржа

можетъ выстоять лѣтъ 10. Вѣроятно купцы мало-по-малу перестанутъ строить барки, (изъ которыхъ каждая обходится не менѣе 500 р. сер.; на мѣстѣ же, если продать ее, можно выручить только 50 р. сер.), и станутъ отправлять товары свои на баржахъ, что имъ не дороже станетъ, нежели выстроить барку;—и представляетъ еще ту выгоду, что въ 3) товары въ баржахъ доставлены будутъ безопаснѣе и скорѣе, нежели въ судахъ стариннаго строешя.

Суда разныхъ названій съ разнымъ товаромъ останавливаются въ Архангельской купеческой гавани по рѣкѣ Двинѣ и по рукаву ея Кузнечихѣ; и некоторые товары, какъ-то: ленъ, пенька, смола, рогожи, сало, подвергаются браковкѣ чрезъ присяжныхъ браковщиковъ, десятскихъ и артельщиковъ. Съ учрежденія Комитета о надзорѣ за бракомъ товаровъ въ 1835 году, производится здѣсь, уже болѣе 20 лѣтъ, самая тщательная и добросовѣстная браковка, чему доказательствомъ можетъ служить доведенный до свѣдѣнія нашего Правительства отзывъ Англійскихъ купцовъ въ 1856 году, о постоянной одинаковой добротѣ льняныхъ товаровъ, отпускаемыхъ чрезъ Архангельскій Портъ.

Послѣ браковки, товары отвозятся на баржахъ для нагрузки въ корабли. Нагрузкой и выгрузкой занимаются, по большей части, крестьяне разныхъ уѣздовъ здѣшней губернии, также и многіе изъ пришедшихъ на бар-

кахъ крестьянъ другихъ мѣстъ, и частью архангельскіе мѣщане. Иногда количество приплавляемаго товара превышаетъ потребность за границею; тогда излишекъ выгружается на берегъ Соломбальской гавани, и сохраняется въ устроенныхъ купцами биржахъ или складочныхъ мѣстахъ съ амбарами и сараями, числомъ до 25-ти.

Число судовъ разныхъ названій, приходящихъ по Двинской системѣ рѣкъ, простирается отъ 1 до 2 тысячъ, считая въ томъ числѣ до 400 барокъ, поднимающихъ грузу отъ 20 до 25 тысячъ пудовъ и привозящихъ товару на сумму отъ 4 до 9 милліоновъ руб. серебромъ.

Барки остаются въ Архангельскѣ и употребляются для разныхъ мѣстныхъ построекъ; отборныя служатъ для перевозки къ иностраннымъ кораблямъ товаровъ отъ городскихъ пристаней, отъ буяна (гдѣ бракуется ленъ) и отъ смольнаго берега; эти барки получаютъ названіе павозокъ.

Число судовъ, отвозящихъ изъ Архангельска въ сосѣдственныя губерніи рыбу, мягкую рухлядь, колониальные товары, на сумму отъ 300 до 400 тысячъ, простирается отъ 400 до 700.

Кромѣ того, по Двинѣ сплавляются ежегодно отъ 600 до 1,200 плотовъ со смолой, хлѣбомъ и другими товарами. Равнымъ образомъ, доставляется на вновь устроенную за

городомъ лѣсную пристань строеваго лѣса въ лѣсныхъ гонкахъ, для отпуска за границу, 75,000 бревенъ ежегодно, которыя распиливаются на доски въ здѣшнихъ лѣсопильняхъ; наконецъ крестьяне сплавляютъ въ плотахъ дрова, которыя идутъ на мѣстное потребленіе.

2) Переходомъ отъ внутренней торговли къ внѣшней можетъ служить торговля, производимая поморами \*). Они ежегодно съ Марта мѣсяца отправляются въ становища, гдѣ занимаются въ шнякахъ рыбными промыслами. Со вскрытіемъ Двины, отважнѣйшіе изъ поморовъ пускаются на раншинахъ или раннихъ (такъ названы суда эти отъ ранней поѣздки) съ закупленною иногда у другихъ промышленниковъ рыбою въ Архангельскъ; нѣкоторые въ теченіе лѣта нѣсколько разъ совершаютъ этотъ рейсъ. Число таковыхъ рыбаковъ—промышленниковъ особенно увеличивается въ Сентябрь мѣсяцъ, во время здѣшней ярмарки Маргаритинской, продолжающейся съ 1-го

---

\*) Поморами называются жители прибрежнаго края Архангельской губерніи, въ уѣздахъ: Кольскомъ, Кемскомъ, Мезенскомъ и посадѣ Сумскомъ. Они пользуются особенными правами и могутъ, безъ различія гильдій, отъ купца до крестьянина, вывозить изъ Архангельскаго порта, на собственныхъ мореходныхъ судахъ, хлѣбъ во всякомъ количествѣ и беспошлино; могутъ также привозить беспошлинно соленую рыбу, какъ Норвежскаго, такъ и собственнаго лову, кромѣ сельдей соленыхъ и трески сушеной, за которыя платятъ пошлину.

Сентября на мѣсяцъ: тогда собираются сюда со всѣхъ становищъ на ранщинахъ, лодьяхъ, кочмарахъ и шкунахъ (шняки, въ которыхъ собственно только рыбу ловятъ, остаются всегда въ становищахъ), всего около 600 судовъ; въ то же время подъѣзжаютъ и торговья суда поморовъ, на которыхъ они производятъ торговлю съ Норвегіею. Около 100 такихъ судовъ возятъ ежегодно въ Вардэгузъ, Гаммерфестъ, Тромзе и нѣкоторыя другія гавани Норвегіи: хлѣбъ, пеньку, пеньковые товары, крупу и другіе, и вымѣниваютъ ихъ на соль, треску и палтусину сырую, треску и сайду сушеную, мягкую рухлядь, оленьи шкуры. Эти вымѣненные товары поморы привозятъ въ Архангельскъ, гдѣ одну часть продаютъ, а остальную увозятъ въ сосѣдственныя губерніи.

Всѣ почти поморы, на своихъ промышленныхъ и торговыхъ судахъ, въ началѣ Октября возвращаются во свояси съ запасами какъ съѣстнаго, такъ и всего того, въ чемъ нуждаются для промысловъ слѣдующаго года.

3) Самая же важная торговля Архангельска состоитъ въ заграничной; она преимущественно производится посредствомъ иностранныхъ кораблей, которыхъ ежегодно приходитъ сюда болѣе 500. Большая часть ихъ приходитъ изъ Англіи и Голландіи; многіе изъ Гамбурга, Бремена и Норвегіи. Нѣкоторые изъ нихъ приходятъ сюда съ грузомъ, заказаннымъ здѣшними купеческими домами; боль-

шая часть же съ балластомъ; всѣ эти корабли останавливаются въ Соломбальской купеческой гавани вдоль берега, на протяженіи 6-ти верстъ.

Предметами привоза составляютъ слѣдующіе товары, идущіе преимущественно на мѣстное потребленіе: сахарный песокъ, вина, фрукты, каменный уголь, соль, — всего на сумму около 300,000 р. сер. Вывозятся же отсюда произведенія, доставляемыя Архангельскою губерніею, равно и губерніями: Вологодской, Вятской и Пермской; а именно: хлѣбъ, сѣмя сѣняное, ленъ, льняная пакля, рогожи, лѣсной товаръ, смола, пекъ, желѣзо, сало и мясо говяжье, сало ворванное, *мягкая рухлядь*, кожа и др. Сумма вывоза простирается до 4,250,000 р. сер.

Производствомъ торговли какъ внутренней, такъ и внѣшней, занимаются купцы здѣшніе и иногородные, пріѣзжающіе въ Архангельскъ изъ Вятки, Орлова, Слободскаго, Вологды, Устюга, Никольска и предлагающіе свои товары здѣшнимъ купцамъ, которыхъ: по первой гильдіи 7, по второй гильдіи 16, по третьей 78; капиталъ, объявляемый ими ежегодно въ Архангельской Градской Думѣ, составляетъ 388,200 р. сер. Изъ нихъ исключительно внѣшнею или бѣломорскою торговлею занимаются 5 конторъ, изъ которыхъ 3 принадлежатъ Русскимъ купцамъ и 2 иностраннымъ гостямъ.

Въ заключеніе объ отпускной бѣломорской торговлѣ, нужно сказать, что она въ теченіе послѣднихъ 20 лѣтъ не подвинулась впередъ, въ сравненіи съ другими портами Россіи. Это произошло отчасти отъ уменьшенія требованій на произведенія сѣверовосточной Россіи, которыя иностранными потребителями легче и дешевле получаютъ изъ другихъ портовъ; въ особенности же отъ улучшенія путей, какъ водяныхъ, такъ и отъ устройства желѣзныхъ дорогъ, облегчающихъ подвозъ произведеній внутреннихъ губерній къ портамъ Балтійскимъ, гдѣ сбытъ произведеній вѣрнѣе и гдѣ болѣе сосредоточено капиталовъ для внѣшней торговли.

Остается желать, чтобы и для нашего сѣвера открылись подобныя удобства и облегченія, какими пользуются другія области обширнаго нашего отечества. Средствомъ къ тому могло служить: 1) сближеніе Архангельска съ главными его рынками въ Вятской, Пермской и Вологодской губерніяхъ, посредствомъ желѣзной дороги, проведенной до Вычегды; 2) соединеніе Печоры съ Обью могло быть не менѣе важно, ибо этимъ открылся бы удобнѣйшій путь къ доставленію произведеній богатой Сибири, какъ въ Архангельскъ, такъ и во внутреннія губерніи Россіи; 3) кромѣ того, весьма важно было бы для всего Архангельскаго края облегченіе сношеній его съ С.-Петербургомъ, которое могло бы установиться чрезъ соединеніе Бѣлаго

моря съ Онежскимъ озеромъ: тогда промышленники здѣшніе, почти задаромъ иногда отдающіе свой богатый уловъ прїѣзжимъ Московскимъ и изъ иныхъ городовъ спекулянтамъ, могли бы сами отвести плоды своихъ трудовъ въ столицу, гдѣ получили бы за нихъ хорошую цѣну!

Ограничимся этими желаніями! Заботливое Правительство, всегда оказывавшее Архангельску свое попеченіе, и теперь не оставитъ его безъ вниманія и само укажетъ средства къ поддержанію, или лучше, къ возвышенію промышленности сѣвернаго края, и мощная десница Православнаго Русскаго Царя не допуститъ, чтобы дѣдушка портовъ русскихъ выбылъ изъ числа портовыхъ и торговыхъ городовъ обширнаго нашего отечества!

*К. Палацкіе*

# О СУДОСТРОЕНИИ

ВЪ

## АРХАНГЕЛЬСКОЙ ГУБЕРНИИ.

Географическое положеніе и климатъ данной мѣстности, обуславливая благосостояніе жителей, руководятъ ихъ промышленностью и указываютъ на разработку тѣхъ главныхъ производительныхъ силъ, въ которыхъ природа края заложила свои богатства. Не свойственный для хлѣбопашества климатъ Архангельской губерніи, въ особенности сѣверной ея полосы, примкнувшей къ Бѣлому и Студеному морямъ, не вознаграждая трудовъ жителей по земледѣлію, заставилъ искать другихъ, болѣе надежныхъ и выгодныхъ средствъ для пропитанія. Роскошь и приволье водныхъ угодій и возможность перепродажи и вывоза въ Норвегію хлѣба и другихъ предметовъ торговли, производимыхъ сосѣдними губерніями; наконецъ сплавъ этихъ грузовъ на главные бѣломорскіе рынки, для отпуска за границу, — все это, по естественному ходу и развитію умныхъ началъ, не могло не обратить вниманія населенія, и требовало судовъ, которыя бы устройствомъ соотвѣтствовали мѣсту и цѣли плаванія и роду перевозимыхъ

грузовъ. Такимъ образомъ, судостроеніе, рыбная ловля и звѣриный промыселъ въ здѣшней губерніи составили главный источникъ продовольствія, главное занятіе ея жителей.

Судостроеніе въ Бѣломорьѣ и на рѣкѣ Сѣверной Двинѣ началось съ переселеніемъ сюда Новгородцевъ—этого передоваго, подвижнаго и смышленаго племени на поприщѣ разработки и расширенія промышленныхъ и торговыхъ предпріятій до Петровской Руси. Исторія говоритъ, что страна, занимаемая нынѣ Архангельскою губерніей, еще до прибытія къ Славянамъ Варяговъ, была посѣщаемая Новгородцами, приходившими въ нее для *промысловъ и торговли*. Достигнувъ рѣки Выдлы, они переволакивали суда свои въ рѣку Онегу, вступали въ Бѣлое море, направлялись въ рѣку Сѣверную Двину, по которой и плавали вверхъ, *даже до Каменнаго пояса*<sup>1)</sup>. Въ 1428 году, въ княженіе Василія Темнаго, также упоминается о какихъ-то *Доморянахъ*, обитавшихъ при устьѣ рѣки Нивы и по берегамъ Кандалакжской губы, занимавшихся *звѣриными и рыбными промыслами*. Но всѣ эти сказанія неудовлетворительны, темны. Конечно, занятія морскими промыслами даютъ уже знать о существованіи судовъ, но что—это были за суда, гдѣ и какъ строились—неизвѣстно; да и напрасно было бы искать объ

---

<sup>1)</sup> Энцикл. Лекс. 1835 г., томъ III, стр. 232.

этомъ чего-либо положительнаго, вѣрнаго, — рядъ предположеній и произвольныхъ догадокъ не раскрывъ бы истины.

Болѣе ясныя свѣдѣнія о бѣломорскомъ судостроеніи имѣемъ съ 1440 года, когда становятся извѣстными въ плаваніи по Бѣлому морю монахи Соловецкаго монастыря <sup>2)</sup>. Кроме морскихъ промысловъ, нужды и потребности монастырской жизни заставляли иноковъ имѣть частыя сообщенія съ близлежащими берегами Онежскимъ и Кемскимъ; а для этого необходимы были суда, которыя, какъ говоритъ «Лѣтописецъ Соловецкій», и покупались, по мѣрѣ надобности, у жителей Онежской округи Подпорожской волости и Сумскаго посада. Обстоятельство это заставляетъ остановиться надъ историческимъ сказаніемъ о Новгородцахъ, приходившихъ въ Онегу, и справедливо наводитъ на заключеніе, что судостроеніе на Онежскомъ прибрежьи существовало съиздавна, и что Новгородцы были первые, положившіе оному начало на берегахъ Бѣлаго моря <sup>3)</sup>. Фишеръ, въ своей ис-

---

<sup>2)</sup> Лѣтоп. Соловец. 1429 — 1833 г., стр. 11—12.

<sup>3)</sup> Энцикл. Лекс. 1835 г. томъ III, на стр. 232 говорится: «Новгородцы первые начали строить здѣсь городки и заводить пристани, къ которымъ, за долго до открытія Архангельскаго порта, пріѣзжали Датскіе и Нормандскіе мореплаватели», и проч.

торія о Сибири, утверждаетъ, что въ XV столѣтіи Архангелогородцы на своихъ *кочахъ* проходили далѣе Новой-Земли, даже до самой *Мангазеи*. Плаваніе это, начиная отъ устья рѣки Сѣверной Двины, совершалось вдоль мезенскихъ и пустозерскихъ береговъ, чрезъ Вайгачскій проливъ до губы Карской, и далѣе; оно производилось до 1620 года, когда, за тайный провозъ нѣкоторыхъ запрещенныхъ товаровъ, плаванія эти были прекращены. Для этихъ торговыхъ плаваній, въ Кевроль на Мезени, въ Кольскомъ и Пустозерскомъ острогахъ и въ Варзугѣ учреждены были пристани, которыя, съ основаніемъ Архангельска, были мало-по-малу оставляемы, а наконецъ, въ 1691 году, и совсѣмъ уничтожены, исключая пристани въ Кольскомъ острогѣ <sup>4)</sup>.

Съ 1548 года, при Соловецкомъ монастырѣ, являются герфи, съ которыхъ, къ 1561 году, спускаются 15 *лодей*; но всѣ эти суда, въ томъ же году, были захвачены бурей противъ Унскихъ роговъ и погибли <sup>5)</sup>.

Появленіе Ченслера (R. Chancellor) въ устьяхъ рѣки Сѣверной Двины и послѣдовавшее за тѣмъ развитіе торговыхъ сношеній съ ино-

---

<sup>4)</sup> Опис. Арх. Губ. 1813 г., стр. 53, К, Молчанова.

<sup>5)</sup> Лѣтоп. Соловец. 1429—1833 г., стр. 30.

странцами, вызвало Двинянъ на предприимчивость, обнаружило потребность и возможность собственного мореходнаго транзита, и такимъ образомъ, по времени, на всегда положило основаніе судостроенію на сѣверѣ.

Еще прежде существованія Архангельска, прибывшими по торговымъ дѣламъ въ Ново-Холмогорскій посадъ Голландцами построенъ былъ, въ 1581 году, *галіотъ*, который два года плавалъ въ морѣ, и, въ 1584 году, погибъ <sup>6)</sup>. Примѣръ этотъ былъ однакоже благотворенъ, и нашолъ достойныхъ подражателей. Въ 83 верстахъ отъ Архангельска и въ 13 отъ Холмогоръ, рѣка Сѣверная Двина принимаетъ съ правой стороны небольшую рѣчку Вавчугу. На ней-то, за долго еще до прибытія Петра Великаго въ Архангельскъ, братья Федоръ и Осипъ Баженины, съ указу Царей Иоанна и Петра Алексѣевичей, по дарованной имъ 10 Февраля 1693 года грамотѣ, построили съ нѣмецкаго образца водяную пильную мельницу, и выпиливаемыя на ней доски продавали у города Архангельска торговымъ русскимъ людямъ и иноземцамъ <sup>7)</sup>. Задумавъ отправлять товары свои за море на собственныхъ судахъ, они били челомъ Государю, прося дозволить имъ строить у сво-

---

<sup>6)</sup> Энцикл. Лекс. 1835 г., томъ III, стр. 237.

<sup>7)</sup> Опис. Арх. Губ. 1813 г., стр. 143, К. Молчанова.

его завода, русскими и заморскими мастера-выми, корабли и яхты. Просьба эта пришлась по душѣ Царственному моряку; видя и цѣня столь усердное и согласовавшееся съ своими видами стремленіе просителей къ искусству кораблестроенія, Петръ, въ первый прїѣздъ свой въ Архангельскъ, въ 1693 году, поспѣшилъ посѣтить Вавчугу, и, осматривая тамошній лѣсопильный заводъ, *не мало хваля* хозяевъ, а подъ конецъ удостоилъ ихъ даже своимъ посѣщеніемъ. Здѣсь-то, въ пылу увлеченія къ преднамѣренному благу, забывъ величіе и важность Царскаго сана, въ бесѣдѣ простой и откровенной, Онъ со вниманіемъ слушалъ разумныхъ Бажениныхъ, одобрялъ предложенія, и, съ свойственнымъ ему жаромъ, поощрялъ ихъ на задуманное дѣло; при расставаньи же съ ними, далъ имъ *вѣрное Царское слово: исполнить ихъ просьбу неотложно и съ михвою*. Возвратясь въ Архангельскъ, Царь заложилъ на Соломбальскомъ островѣ яхту *Св. Петръ*, на которой, по спускѣ ея на воду, и плавалъ къ устью Сѣверной Двины, а потомъ доходилъ до рѣки *Понной*, на Терскомъ берегу <sup>8)</sup>.

При вторичномъ посѣщеніи Архангельска Царемъ въ 1694 году, по Его повелѣнію, подъ надзоромъ стольника и воеводы О. М. Апраксина, выстроенъ былъ корабль, спущен-

---

<sup>8)</sup> Опис. Арх. Губ. 1813 г., стр. 82, К. Молчанова.

ный на воду весною того же года, на которомъ, будучи сопровождаемъ четырьмя иностранными кораблями, Петръ ходилъ за Св. Носъ, далѣе Семи Острововъ<sup>9)</sup>. Впослѣдствіи, оставляя Архангельскъ и приказавъ Апраксину нагрузить русскій корабль товарами и отъправитъ въ Голландію, Царь снова захватилъ на Вавчугу, гдѣ, осмотрѣвъ начатое Баженинымъ судостроеніе и верфи, прядильный и нарусный заводы, ласково благодарилъ хозяевъ и, пожаловавъ Федору Баженину званіе корабельнаго мастера, даровалъ и обѣщанную грамоту. Грамотой этой дозволялось имъ ежегодно вырубать до 4,000 годныхъ для кораблестроенія деревьевъ; въ ней же между прочимъ говорилось, что Осипа и Федора Бажениныхъ; во все время занятій ихъ судостроеніемъ, «съ наши Великаго Государя службы, Мы Великій Государь выбирать и въ посылки посылать не указали; матросовъ, шхисеровъ и штурмановъ и русскихъ людей, которые похотятъ на кормахъ служить, принимать и держать имъ свободно, и отъ того корабельнаго дѣла никуда отнюдь не имать»<sup>10)</sup>. Грамота эта, и съ нею права и льготы, дарованныя Баженинымъ, ободрили ихъ въ предпріятіяхъ и благотворно подѣйствовали на

---

<sup>9)</sup> Опис. Арх. Губ. 1813 г., стр. 87, К. Молчанова.

<sup>10)</sup> Полн. Собр. Зак. Рос. Имп. указъ 1700 г. Февраля 2, № 1749.

успѣхи судостроенія: готовые и спущенныя на воду суда продавались приходившимъ на Вавчугу Голландцамъ и Датчанамъ, а на нѣкоторыхъ сами хозяева отпускали собственные товары за море.

Прилагая усильнныя старанія къ возможно-му развитію архангельской торговли, Царь строилъ суда въ Соломбалѣ уже на казенный счетъ, и отправлялъ ихъ съ товарами за море. Въ 1700 году, на Соломбальскомъ острову было построено 6-ть торговыхъ казенныхъ кораблей, а къ 1718—двѣнадцать. Такимъ образомъ, въ 1694 году, на берегахъ Сѣверной Двины явилась первая купеческая верфь въ Россіи, а на волнахъ Бѣлаго моря впервые развился русскій купеческій флагъ <sup>11)</sup>.

---

<sup>11)</sup> Удивительно: сознавая въ предкахъ заслуги въ столь ревностныхъ подвигахъ на аренѣ разработки государственныхъ силъ, мы—ихъ земляки и потомки—до сихъ поръ остаемся равнодушными къ такому факту, какъ зарождение въ Бѣломорьѣ *первой купеческой верфи* въ Россіи и *перваго Русскаго купеческаго флага*—факту, имѣющему историческое значеніе въ быту и судьбахъ не только нашего сѣвера, но и Россіи? Почему бы навсегда не упрочить въ дѣтяхъ и правнукахъ нашихъ воспоминанія объ этомъ совершившемся, знаменательномъ собитіи?... Бюстъ Великаго Петра въ архангельской биржевой залѣ, съ присоединеніемъ именъ Бажениныхъ, вполне приличествовалъ бы мѣсту и дѣлу,—былъ бы достойнымъ, справедливымъ и нелицемѣрнымъ выраженіемъ

Въ третіе прибытіе Царя въ Архангельскъ, въ 1702 году, Онъ, на отнятомъ у Шведовъ суднѣ, въ третій разъ плавалъ на Вавчугу, гдѣ, въ присутствіи Его, спущены были на воду выстроенные англійскими мастерами два фрегата: «Св. Духъ» и «Меркурій». Этимъ послѣднимъ пребываніемъ Царя въ Архангельскѣ мало-по-малу завершились труды Его и особенныя попеченія о здѣшнемъ судостроеніи и торговлѣ: ибо съ этихъ поръ Балтійское море, война со Швеціею, поѣздка и походъ за границу и заложенная на берегахъ Невы новая столица—Петербургъ—заняли все вниманіе Петра. Но и среди новыхъ заботъ въ развитіи балтійской торговли, Царь однако же не забывалъ Бѣломорья, и всею силою ума и власти ободрялъ и поддерживалъ здѣшніе морскіе промыслы. По указанію Его, составились было три промышленныя компаніи; но всѣ онѣ, не удовлетворивъ ожиданіямъ, отъ безолабернаго управленія и разногласія владѣльцевъ, одна

---

патріотическихъ чувствъ къ ревнителямъ народнаго блага и государственныхъ пользъ. Чѣмъ же, въ этомъ случаѣ, заслуги Ломоносова важнѣе и выше заслугъ Петра и Бажениныхъ? и ужели память о какомъ-нибудь кровавомъ побоищѣ на Арскомъ полѣ, дороже памяти о такомъ событіи въ области мирныхъ завоеваній государственнаго прогресса, какъ зарожденіе на берегахъ Сѣверной Двины первой русской купеческой верфи, какъ окрещеніе русскаго купеческаго флага на волнахъ Бѣлаго моря?

за другой пали. Разгнѣванный неуспѣхами Петръ уничтожилъ компаніи, объявивъ промыслы свободными, и сталъ поощрять одни только частныя предпріятія, въ особенности же судостроеніе. Прибывъ, въ 1702 году, на Ньюхоцкую пристань, и, замѣтивъ, что промышленническія суда строятся и вооружаются слабо и дурно, Онъ писалъ Архангельскому Вице-Губернатору: «Объяви всѣмъ промышленникамъ, ходящимъ въ море для промысловъ на *лодьяхъ* и *кочахъ*, чтобы они, вмѣсто ихъ, строили бы морскія суда: *галіоты*, *гукары*, *каты* и *флеты*; а пока они новыми судами исправятся, на старыхъ дозволяимъ ходить только два года; по прошествіи же сего срока, всѣ старыя суда истреби, и вновь оныхъ строить не вели, подъ наказаніемъ штрафа: оное судно взять, а сверхъ того вдвое денегъ, во что оное стало <sup>12)</sup>».

Не смотря однако же на эти строгія постановленія, поморы неохотно выслушивали указы Царскіе, и продолжали строить суда *прежнимъ дѣломъ*, отчего лодки и карбасы ихъ, выходя въ море, гибли по прежнему. Въ отвращеніе подобныхъ несчастій, всегда доходившихъ до слуха Царя, ревностный поборникъ Его Меншиковъ, именнымъ Царскаго Величества указомъ, повторилъ поморамъ, дабы они *на предки* на такихъ плохихъ су-

---

<sup>12)</sup> Пол. Собр. Зак. Рос. Имп. указъ 1714 г. Декабря 28.

дахъ не плавали, а строили бы новоманерныя суда *эверсы*. Всѣ же прежней постройки суда приказалъ *отписать на имя Государя*. Этого мало: съ судовъ новой конструкціи вѣдно было брать обыкновенную пошлину съ клади, а со старыхъ, съ будущаго 1719 года — вдвое, съ 1720 — втрое и т. д., увеличивая сумму эту съ каждымъ годомъ <sup>13)</sup>. Послѣдствія однакожь показали, что указъ этотъ былъ написанъ съ-горяча, необдуманно. *Эверсы* были суда вовсе не мореходныя, а рѣчныя, и, слѣдовательно, не могли быть пригодны поморамъ. Недоумѣніе это, разумѣется, было тогда же разъяснено другимъ указомъ, которымъ повелѣвалось: всѣмъ поморскимъ жителямъ, для морскаго ходу, дѣлать *галіоты, гукары, краеры и эверсы*, съ дозволеніемъ (а уже не съ приказаніемъ) на послѣднихъ плавать только малымъ моремъ отъ Соловокъ до Архангельска, и по рѣкѣ Сѣверной Двины; вмѣстѣ съ симъ Царь писалъ въ Архангельскъ: «Господинъ Вице-Губернаторъ! всѣ старыя суда переорли, вновь строящіяся изрубил, и впредь таковыхъ дѣлать не вели, подь наказаніемъ ссылки на каторгу; за неосмотрѣніе же Ваше будете подлежать тому же наказанію» <sup>14)</sup>.

---

<sup>13)</sup> Пол. Собр. Зак. Рос. Имп. указъ 1719 г. Марта 11.

<sup>14)</sup> Пол. Соб. Зак. Рос. Имп. указъ 1718 года Юля 2.

Таковы то были заботы и мѣры Петра, предпринимавшіяся для усовершенствованія судостроенія и мореходства, мѣры, болѣе чѣмъ строгія, но въ тогдашнее время необходимыя. Чѣмъ инымъ могъ Онъ побѣдить закоренѣлое упрямство и недовѣріе своихъ соотчичей къ нововведеніямъ, когда отъ этихъ реформъ, въ великомъ и общемъ дѣлѣ преобразованій, зависѣлъ, можетъ быть, успѣхъ въ достиженіи другихъ, болѣе важныхъ цѣлей. Сила, воли и страхъ надъ головою непокорныхъ были тогда необходимою, и тяжелый молотъ въ рукахъ Царственного зодчаго коваль государственныхъ основы смѣло и бойко, не зная преградъ.

Между прочимъ, юная балтійская торговля наша росла не по днямъ, а по часамъ, развивая силы свои насчетъ различныхъ стѣсненій, какими Петръ ограничивалъ торговлю архангельскую. По Его повелѣнію, прекращено было даже и строеніе казенныхъ торговыхъ кораблей на Соломбальскомъ островѣ, а послѣдовавшій за симъ указъ 1722 года, запрещающій ввозить товары въ Архангельскъ, для отпуска за границу, окончательно ослабилъ коммерческія операціи въ Бѣломорьѣ и, повидимому, неминуемо долженъ былъ повредить и судостроенію. Но естественная, жизненная артерія края, по закону неодолимаго развитія разумныхъ и физическихъ силъ природы, продолжала упорно биться подъ гнетомъ этихъ стѣсненій, и, вопреки имъ, не переста-

вала оживотворять въ мѣстныхъ дѣтеляхъ духъ предприимчивости и торговыхъ спекуляцій;—судостроеніе, какъ одна изъ главныхъ, естественныхъ отраслей здѣшней промышленности, держалось, благодаря льготамъ, дарованнымъ указами 1723 и 1724 годовъ. Указами этими повелѣвалось: не поставлять никакихъ преградъ къ вырубкѣ сосновыхъ и дубовыхъ лѣсовъ на частное судостроеніе, лишь бы не была вырубается толстая, свѣше указанной мѣры, сосна, и чтобы доски употребляемы были въ дѣло пильныя, а не топорныя; далѣе говорилось, что всякій русскій купецъ, строившій *новоманерный* корабль съ пушками и безъ оныхъ, освобождался отъ всякой за него и употребленные лѣса пошлины, исключая если хозяинъ пожелаетъ тотъ корабль въ государствѣ продать иностранцу, то съ покупки онаго иноземецъ долженъ былъ платитъ пошлины по 5% *сфимками*. Императоръ Петръ II, въ указѣ 1729 года, Іюля 24, повелѣлъ, дабы и при продажѣ русскимъ судна иностранцу, послѣдній не платилъ за то никакихъ пошлинъ.

Въ 1725 году, на Вавчугской верфи, выстроены были три казенныя китоловныя судна, длиною въ 107 футовъ, которыя въ томъ же году и отправлены въ море, на промыслы<sup>15)</sup>.

---

<sup>15)</sup> Энцикл. Лексик. 1837 года, томъ VII, стр. 561.

Стѣсненіе здѣшней торговли, и, слѣдовавшее за нимъ послабленіе въ надзорѣ за судостроеніемъ, не могли быть не замѣчены поморами, не любившими строгихъ указовъ Царскихъ и всегда искавшими случая уклоняться отъ тяжелаго для нихъ бремени новизны. Съ кончиною Петра, въ поданной въ Коммерцъ-Коллегію челобитной, они просили дозволить имъ, для звѣриныхъ и рыбныхъ промысловъ, дѣлать суда *старыми манерами*; на что, однако, получили отказъ, съ подтвержденіемъ строить *галіоты, гукары, зверсы* и въ особенности большіе и малые *шерботы* <sup>16)</sup>.

Въ 1732 году, Никита Крыловъ, слывшій въ тогдашнее время большимъ искусникомъ въ корабельномъ дѣлѣ и участвовавшій въ работахъ на верфяхъ Баженинскихъ, основалъ свою верфь въ Архангельскѣ, въ трехъ верстахъ выше города, на правомъ берегу Сѣверной Двины, на мѣстѣ, называемомъ *Быкъ*, отъ него и самая верфь получила названіе *Быковской* <sup>17)</sup>. Сюда же, въ послѣдствіи, по измѣнившейся глубинѣ рѣки Сѣверной Двины, на пространствѣ между Архангельскомъ и Вавчугою, перенесены были и Вавчужскія верфи; и Баженинъ, вмѣстѣ съ Крыловыхъ, продолжая строить суда, съ 1735 года, снова

---

<sup>16)</sup> Полн. Собр. Зак. Рос. Имп. указъ 1728 г. Августа 31.

<sup>17)</sup> Тамъ же, указъ Коммерцъ-Коллегіи 1732 г. Юня 5.

стали на собственныхъ корабляхъ своихъ отправлять товары въ Амстердамъ и Гамбургъ, что и продолжалось слишкомъ 10 лѣтъ <sup>18)</sup>. При верфяхъ этихъ была вѣтряная, о двухъ поставахъ, мельница, на которой выпиливались для судостроенія доски. Около 1748 года, поставилъ тутъ же свою верфь купецъ Барминъ; а позже появилась третья верфь купца Амосова. Вслѣдъ за симъ, архангельскіе купцы Н. Зыковъ и П. Пругавинъ поставилъ свои верфи на рѣкѣ Маймаксѣ, гдѣ и строили суда по чертежамъ, давая имъ размѣры и образованіе *гальясовъ* и *зукаровъ*, поднимавшихъ отъ 7,000 до 9,000 пудъ груза <sup>19)</sup>. Для снабженія купеческихъ судовъ яко-рями, близъ Архангельска, стояли тогда два якорные завода, — одинъ называвшійся *Лайскимъ*, въ 15 верстахъ отъ города, на рѣкѣ *Даль*, и принадлежалъ архангельскому купцу И. Денисову съ братьями (тутъ же стояли лѣсопильный заводъ и мукомольная мельница); а другой якорный заводъ находился въ 30 верстахъ отъ Архангельска, на рѣкѣ *Кехтъ*, и принадлежалъ архангельскому купцу Голубину <sup>20)</sup>.

Въ 1752 году, хотя и возобновлены были права и льготы, дарованныя Баженину Пет-

---

<sup>18)</sup> Энцикл. Лекс. 1837 г., томъ VIII, стр. 558. Опис. Арх. Губ. 1845 г., стр. 22, Пушкарева.

<sup>19)</sup> Опис. Арх. Губ. 1813 г., стр. 118, 255, —258. К. Молчанова.

<sup>20)</sup> Тамъ же, стр. 117—118.

ромъ I-мъ, въ вырубкѣ 4,000 деревъ, но уже съ ограниченіемъ: рубить только деревья, негодныя на строеніе военныхъ кораблей; а въ слѣдующемъ году, это число деревъ было уменьшено въ-половину, и опять-таки съ новымъ ограниченіемъ: рубить оныя только по рѣкамъ: Югу, Выму и Вычегдѣ.

Уничтоженіе внутреннихъ пошлинь, въ 1758 году, и предоставленіе архангельской торговлѣ, въ 1762 году, одинаковыхъ правъ съ С.-Петербургскою, сильно оживило первую и благотворно подѣйствовало на судостроеніе.

Между прочимъ, около этого времени, въ 8-ми верстахъ выше гор. Архангельска, на правомъ же берегу рѣки Сѣверной Двины, нѣкто англичанинъ *Гомъ* поставилъ свою верфь съ тремя эллингами, на которыхъ и строилъ суда для себя и на продажу. Верфь эта, называвшаяся *Гомовскою*, имѣла обширныя службы: вѣтряную о двухъ поставахъ мельницу, лѣсные амбары и кузницу. Кромѣ того, *Гомъ* поставилъ еще двѣ верфи на рѣкѣ *Онегѣ*, съ двумя водяными пильными о восьми поставахъ мельницами и пятью кузницами, и предполагалъ завести еще судостроеніе и торговлю лѣсомъ въ устьяхъ рѣки *Мезени*;—тамъ, на выстроенной имъ о четырехъ поставахъ мельницѣ, былъ уже выпиленъ и приготовленъ къ отпуску за море строевой лѣсъ; но быстрый и высокій приливъ моря въ мезенскомъ заливѣ, трудность входа въ

рѣку Мезень отъ множества подвижныхъ, на-  
ружныхъ и подводныхъ мелей, а главное, не-  
ожиданно дурной оборотъ дѣлъ въ расчетахъ,  
планахъ и видахъ Гома, къ счастью и выго-  
дамъ бѣломорскихъ промысловъ и здѣшняго  
судостроенія, остановили его замыслы и пред-  
пріятія: за разныя злоупотребленія въ вырубкѣ  
лѣсовъ и за несостоятельность въ уплатѣ ка-  
зеннаго долга, Гомъ лишенъ былъ права вла-  
дѣть верфями и торговать судостроеніемъ. Об-  
ширны были коммерческія операциі Гома,  
продолжавшіяся почти двадцать лѣтъ; за то  
и велико, и понынѣ еще слишкомъ памятно и  
чувствительно зло, какое оставили дѣлнія  
этого человѣка для всего поморскаго края и  
особенно для судостроенія. Самое время,  
этотъ могучій врачъ, до сихъ поръ не могло  
еще залечить раны, и надолго—надолго не  
въ состояніи будетъ пополнить опустошенія  
въ лѣсахъ поонежскихъ, въ которыхъ, въ те-  
ченіи болѣе семидесяти лѣтъ, злостно сту-  
чалъ лихоимный топоръ Гома. Сѣверная сос-  
на наша, въ 60 лѣтъ, годна лишь на дрова,  
въ 100 лѣтъ даетъ вообще строевой лѣсъ, и  
только въ 190, 200 и 300 лѣтъ входитъ въ раз-  
мѣры корабельнаго дерева, пригоднаго въ на-  
боръ и на мачты. Въ нашихъ сѣверныхъ полѣ-  
сьяхъ, по взаимно—относительнымъ свойствамъ  
здѣшнихъ лѣсныхъ породъ, *листва* быстро вос-  
ходитъ на счетъ *хвои* тамъ, гдѣ послѣдняя  
истребляется повалью. Но Гомъ не думалъ  
объ этомъ. Какъ иностранецъ и откупщикъ—  
онъ не заботился ни о нуждахъ, ни объ иште-

ресахъ края и грядущихъ поколѣній; передъ нимъ стояла одна только личная польза, его личная выгода, и, вооруженный девизомъ: «*куй желъзо, пока горячо*», онъ пользовался настоящимъ вполнѣ: всѣ построенные имъ изъ русскаго лѣса кораблики, нагруженные русскою сосною, одинъ за другимъ уплывали за синее—море, и, продаваемые тамъ, спускали торговый русскій флагъ и поступали на службу иноземцамъ. А между тѣмъ, для воплощенія этой гомовской армады и производства громаднаго торга сосновымъ лѣсомъ, вырублены и засорены лучшіе и для сплава удобнѣйшіе боры. И все это еще ничто въ сравненіи съ другими, болѣе грустными послѣдствіями, которыя, по настоящее время, еще испытываетъ по—онежье: продѣлки Гома разстроили и, можно сказать, раззорили тамошнее судостроеніе и мореходство въ конецъ, преобразивъ жителей изъ истыхъ моряковъ, въ дровосѣковъ, пильщиковъ и воловыхъ работниковъ. Съ закрытіемъ торговыхъ дѣлъ «Гома К<sup>о</sup>», не стало, разумѣется, и заработковъ; эллинги и мастерскія закрылись, а потомъ, всепожвращающее время мало—по—малу истребило и мореходныя суда, снаряды и снасти, и народъ, съ дѣтства непріученый къ морскимъ промысламъ, не могъ, да и неумѣлъ уже приняться за нихъ снова. Отставши такимъ образомъ отъ родовыхъ привычекъ къ морю, большая часть по—онежцевъ обратилась къ петербургскимъ лѣсопромышленникамъ, гдѣ и понынѣ ежегодно работаютъ

въ заготовкѣ и сплавѣ лѣсовъ, оставляя морскіе промыслы и сельское хозяйство на попеченіе *старыхъ* и *малыхъ*. Всякій пахарь, конечно, замѣнитъ помора на сушѣ, но мореходъ не легко замѣнимъ: къ морю надо привычаться съиздѣтства.

Въ 1782 году, основалась въ Холмогорахъ мореходная школа, переведенная впоследствии въ Архангельскъ <sup>21)</sup>. Въ 1786 году, считалось въ Архангельскѣ до 30 русскихъ купеческихъ домовъ, отправлявшихъ товары за границу на собственныхъ судахъ <sup>22)</sup>.

Въ цвѣтушія времена Новагорода, городъ Кола былъ однимъ изъ древнѣйшихъ поселеній Новгородцевъ, на крайнемъ сѣверѣ русской Лапландіи. Они владѣли звѣринными и рыбными промыслами по всему Мурманскому берегу, даже до Вардегуса <sup>23)</sup>. Занятія ихъ морскими промыслами заставляютъ предполагать, что судостроеніе и здѣсь существовало съиздавна; оно въ особенности было оживлено, въ 1751 и 1760 годахъ, при откупахъ

---

<sup>21)</sup> Арх. Губ. Вѣд. 1853 года, № 40.

<sup>22)</sup> Энци. Лекс. 1837 года, томъ VII, стр. 558. Опис. Арх. Губ. 1845 года, стр. 22. Пушкарева.

<sup>23)</sup> Опис. Арх. Губ. 1845 года, стр. 41 Пушкарева. Опис. Арх. Губ. 1813 года, стр. 234. К. Молчанова. Запис. Гилр. Депо 1837 г. ч. V, стр. 119.

Графа Шувалова. Тогда городъ Кола былъ главнымъ сборнымъ мѣстомъ, куда ежегодно приходили за ворванью и звѣринными шкурами до 7 иностранныхъ кораблей.

Въ 1799 году, Коляне, въ поданной просьбѣ Императору Павлу I-му, просили дать имъ единовременно лѣсу на починку судовъ. По поводу этой просьбы, желая улучшить здѣшніе морскіе промыслы и мореходство, правительство вошло въ подробное разсмотрѣніе тогдашняго образа построения судовъ. По собраніи свѣдѣній о мѣстахъ построения оныхъ и родѣ перевозимаго груза, велѣно было: по сношенію съ Адмиралтействъ-Коллегіею, составить чертежи судамъ, наиболее свойственнымъ для такого плаванія, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, избрать выгоднѣйшія мѣста и построить на нихъ верфи; а для надзора за производствомъ работъ, дать, если не подмастерьевъ, то, по крайней-мѣрѣ, тиммермановъ. На вырубку же лѣсовъ для судостроения, Коляне получили полное разрѣшеніе и освобождались какъ отъ сбора за топорныя лодки, такъ и отъ платежа попенныхъ денегъ, съ тѣмъ однако, чтобы вырубленный лѣсъ употребляли единственно на свои надобности, а за море бы онаго не отпускали <sup>24)</sup>. Право это, въ уваженіе суроваго климата и бесплодной почвы, распространялось также на уѣзды: Кемскій, Онеж-

---

<sup>24)</sup> Пол. Собр. Зак. Рос. Имп. указъ 1799 г. Марта 13.

скій и сѣверную часть Мезенскаго. При этомъ открылись злоупотребленія: крестьяне означенныхъ уѣздовъ, строя мореходныя суда на свое имя, продавали ихъ потомъ купцамъ и другимъ торговымъ людямъ, на *коихъ право свободы* отъ пошлинъ не распространялось. Это породило опасеніе: не продаются ли такимъ образомъ суда за границу? Въ отвращеніе сего, приняты были слѣдующія мѣры: конторѣ надъ архангельскимъ портомъ велѣно было записывать всѣ принадлежащія купцамъ, мѣщанамъ и другаго званія людямъ мореходныя суда, какъ торговыя, такъ и промышленныя. А чтобъ подъ именемъ обывателей приморскихъ уѣздовъ, не могли строить судовъ купцы и другіе *сторонніе люди*, то начальнику губерніи строго вмѣнялось въ непремѣнное правило узнавать чрезъ земскіе суды: кто изъ крестьянъ и какимъ именно промысломъ занимается? Того же, кто продастъ свое судно, при раскрытіи преступленія, лишать права пользоваться правами, дарованными указомъ 1800 года, Февраля 20, а съ покупщиковъ взыскивать двойную пошлину.

Вслѣдъ за обнародованіемъ указа 1799 года, въ 1803 году, мѣщане, купцы и крестьяне нѣкоторыхъ волостей Кемскаго уѣзда предъявляли, что, по составленнымъ и присланнымъ къ нимъ чертежамъ, они строить судовъ не могутъ: ибо ни размѣренія, ни конструкціи оныхъ нисколько не соотвѣтствуютъ услови-

ямъ мѣстныхъ водъ, въ которыхъ они должны плавать. А потому, чертежи были вновь, по Высочайшему повелѣнію, пересмотрѣны и исправлены, и, вдобавокъ, приказано было, чтобъ адмиралтейское управленіе посылало къ мѣстамъ строеній знающихъ мастеровъ, которые могли бы руководить неопытныхъ строителей и, такимъ образомъ, исподволь, нечувствительно, вводили бы судостроеніе *правильное и для плаванія удобное и безопасное*<sup>25)</sup>.

Между прочимъ, строеніе на архангельскихъ верфяхъ продолжалось съ возрастающею дѣятельностію и успѣхомъ. Одни сыновья купца А. Попова, въ 1810 году, имѣли до 20 собственныхъ, ими самими построенныхъ кораблей<sup>26)</sup>. Всѣхъ же торговыхъ и промышленныхъ судовъ считалось тогда въ Бѣломорьѣ до 300<sup>27)</sup>

Годъ 1810-й, былъ самымъ благопріятнымъ и цвѣтущимъ для архангельской торговли, такъ-что старожилы называютъ его *золотымъ американскимъ годомъ*. По сохранившимся и дошедшимъ до насъ любопытнымъ свѣдѣні-

---

<sup>25)</sup> Пол. Соб. Зак. Рос. Имп. указъ 1803 года Декабря 31.

<sup>26)</sup> Энци. Лекс. 1837 г., т. VII, стр. 558. Опис. Арх. Губ. 1845 г., стр. 22. Пушкарева.

<sup>27)</sup> Опис. Арх. Губ. 1813 г., стр. 103. К. Молчанова.

имъ видно, что въ томъ году, построено было коммерческихъ кораблей въ Архангельской губернии: на Быковской верфи купцомъ В. Поповымъ и М. Куницынымъ, длиною по килю 100 футовъ 3 дюйма—три; въ 90 футовъ—одинъ; въ 75 футовъ—одинъ; на Маймакской верфи, С. Фанбринымъ, въ 90 футовъ—два; въ деревняхъ: Нижнеладинской, крестьяниномъ Дубленнымъ, въ 90 футовъ—два; въ Кехтѣ, купцомъ С. Фанбринымъ, на лѣсопильномъ его заводѣ, въ 90 футовъ—два; въ Холмогорскомъ уѣздѣ, въ деревняхъ: Ровдиной—Горѣ, крестьяниномъ Кочневымъ, въ 80 футовъ—одинъ; въ 90 футовъ—одинъ; въ Чухчеремскомъ селеніи, купцомъ Кулаковымъ, въ 75 футовъ—одинъ; въ Пиндышѣ, противъ Емецкаго села, крестьяниномъ В. Ермолинымъ, въ 90 футовъ—одинъ, въ 100 футовъ—одинъ и въ 101 футъ—одинъ; въ городѣ Кеми, крестьяниномъ Ермолинымъ, въ 75 футовъ—одинъ; въ городѣ Онегѣ, купцомъ И. Комаровымъ, въ 75 футовъ—одинъ. Всѣхъ же, въ теченіи 1810 года, въ Архангельской губернии, построено мореходныхъ торговыхъ кораблей 19 <sup>28)</sup>).

Въ 1820 году, жители Колы, Кеми и Сумскаго посада Высочайше освобождены были отъ платежа футовой пошлины, опредѣленной указомъ 1806 года, Января 17, за строимыя ими, для рыбныхъ и звѣриныхъ про-

---

<sup>28)</sup> Арх. Губ. Вѣд., 1844 года Іюля 26, № 30.

мысловъ, суда, съ повелѣніемъ: за употреб-  
ляемый ими лѣсъ на судостроеніе брать толь-  
ко попенныя деньги. Замѣчательно, что въ  
1828 году, на Быковской верфи у купца Амо-  
сова, построенъ былъ 66-ти пушечный ко-  
рабль «*Кола*», проданный Англичанамъ и,  
впослѣдствіи, поступившій во флотъ Египет-  
скаго Паши <sup>29)</sup>).

Въ 1829 году, въ учрежденное въ С.-Пе-  
тербургѣ училище торговаго мореплаванія, по-  
велѣно было присылать изъ Архангельска,  
черезъ годъ, одного воспитанника; изъ дру-  
гихъ же бѣломорскихъ портовъ также по од-  
ному, но непременно по распоряженію Гене-  
раль-Губернатора.

Всѣхъ мореходныхъ торговыхъ кораблей,  
построенныхъ на архангельскихъ верфяхъ, съ  
1811 по 1835 годъ, было 70 <sup>30)</sup>).

---

<sup>29)</sup> Обстоятельство это породило впослѣдствіи  
чудовищную, но не менѣе того довольно крупную  
сплетню: въ С.-Петербурѣ заговорили, что въ  
архангельскомъ адмиралтействѣ, въ-тихомолку,  
выстроенъ военный *фрегатъ* и проданъ Англича-  
намъ. Говоръ сдѣлался наконецъ такъ громокъ,  
такъ правдоподобенъ, что тамошнее морское на-  
чальство сочло нужнымъ прислать сюда сыщика,  
которому и поручило развѣдать о дѣлѣ подъ ру-  
кою. Дѣло, разумѣется, вскорѣ же объяснилось  
и—*гора родила мышь*.

<sup>30)</sup> Опис. Арх. Губ. 1845 г., стр. 22, Пушка-  
рева.

Съ переменною обстоятельствомъ, когда участие русскихъ купцовъ во виѣшней торговлѣ мало-по-малу начало ослабѣвать, и торговля стала переходить въ тороватыя руки разумныхъ иноземцевъ, судостроеніе, бывшее всегда почти исключительно русскимъ, съ 1815 года, пошло также къ упадку, и, внослѣдствіи, около 1831 года, совсѣмъ почти прекратилось; только на маймакскихъ верфяхъ оно еще поддерживалось до 1818 года, послѣднимъ русскимъ владѣльцемъ ихъ, купцомъ Поповымъ. Тутъ же имѣлъ складочныя амбары купецъ Митрополовъ, строившій суда свои на заказъ въ Вологодской губерніи, на устьѣ рѣчки Коченги, впадающей въ рѣку Сухону. Тамъ, въ Коченской слободкѣ, стояла верфь, или *заведеніе*, слѣды котораго видны еще и по-нынѣ. При этой верфи находилась водяная пильная мельница и другія строенія. Вскорѣ, маймакская верфь продана была купцу Брандту, который и построилъ на ней 23 корабля <sup>31)</sup>. Со смертію Брандта, въ 1832 году, существовавшее здѣсь судостроеніе прекратилось. Наслѣдники его нестроили уже судовъ на Маймаксѣ, а только поддерживали старыя, исправляя ихъ починкою.

Заботы и старанія Правительства объ усиленіи мѣстныхъ мѣръ къ развитію въ бѣломорьѣ судостроенія и мореходства не прекращались. Въ 1835 году, для руководства судо-

---

<sup>31)</sup> Энци. Лекс. 1836 года, томъ VII, стр. 1.

хозяевамъ, высланы были чертежи различнымъ мореходнымъ судамъ, отъ построения которыхъ поморы однако отказались, какъ по новости дѣла, такъ и потому, что вооруженіе сихъ судовъ требовало увеличенія команды, а главное—расходовъ <sup>32)</sup>. Въ 1836 году, архангельскому купечеству было Высочайше разрѣшено каждагодно вырубать за пофутныя деньги изъ казенныхъ дачъ 1,000 большемѣрныхъ сосновыхъ деревьевъ <sup>33)</sup>. Въ 1841 году, по представленію Архангельскаго Гражданскаго Губернатора и ходатайству Министра Финансовъ, Высочайше повелѣно было: для представленія кораблехозяевамъ средствъ къ легкому приисканію на суда матросовъ, по сдѣланіи *пяти* компаній и при хорошемъ поведеніи, засвидѣтельствованномъ кораблехозяиномъ, освободить ихъ лично отъ исправленія въ селеніяхъ натуральной повинности; а послѣ *десяти* морскихъ компаній избавлять лично отъ рекрутской повинности. По истеченіи же *пятнадцати* лѣтъ службы на кораблѣ, награждать серебрянными медалями. Для приохоченія къ кораблестроенію, дозволено было употреблять по нѣскольку молодыхъ людей изъ крестьянъ Архангельской, Вологодской, Пермской и Олонецкой губерній, въ архангельскомъ портѣ, при постройкѣ воен-

---

<sup>32)</sup> Арх. Губ. Вѣд. 1843 года, № 46.

<sup>33)</sup> Примѣч. къ ст. 754 Св. Зак. Граж. т. VIII изд. 1842 г., Уст. Лѣсн.

ныхъ кораблей <sup>34)</sup>). Для распространенія же техническихъ познаній между приморскими жителями, учреждены въ Архангельскѣ и Кеми шхиперскіе учебные курсы, къ посѣщенію которыхъ допускаются бесплатно вольноприходящіе изъ всѣхъ званій и всякаго возраста. Для ознакомленія съ корабельною архитектурою и вооруженіемъ судовъ, слушателямъ объясняются чертежи и, сверхъ того, въ Архангельскѣ они вводятся въ адмиралтейство, а въ Кеми практикуются надъ частными судами. Для усовершенствованія же въ практикѣ мореплаванія, прежде ежегодно нанималось частное судно, на которомъ ученики, въ продолженіе навигаціи, плавали по Бѣлому морю; но съ 1859 года, они имѣютъ уже свое судно, шхуну «*Ломоносовъ*». Наконецъ, въ слѣдствіе ходатайства Архангельскаго Военнаго Губернатора, промышленники на судахъ, поднимающихъ менѣе 10-ти ластовъ, съ 1847 года, пользуются правомъ поднимать и носить купеческій флагъ на своемъ суднѣ, не испрашивая уже на то позволенія мѣстнаго начальства.

Не смотря однакожь на всѣ частныя мѣры, на всѣ искусственныя усилія возстановить павшее судостроеніе и поддержать цѣпенѣвшій

---

<sup>34)</sup> Помнится, чгд со времени утвержденія этой мѣры, которая, при разумномъ примѣненіи ея къ дѣлу, дѣйствительно могла бы принести предполагаемую пользу, она до сего времени не была еще опробована; впрочемъ, объ этомъ поговоримъ подробнѣе въ дальнѣйшемъ изложеніи нашей статьи.

духъ мореходства, неотразимыя слѣдствія общихъ причинъ, болѣзненно крившихся во внутреннемъ устройствѣ Имперіи, въ теченіи послѣднихъ сорока лѣтъ, подобно червю, медленно, но вѣрно подтачивали основы этихъ важнѣйшихъ отраслей промышленности, и привели въ то жалкое состояніе, въ какомъ настоящая эпоха преобразованій приняла ихъ на свои руки. Но, памятуя прошлые славные дни Бѣломорья, какъто хочется вѣрить, что въ области всеобщаго движенія государственныхъ силъ къ прогрессу, рано или поздно и для нашего сѣвера настанетъ своя ясная будущность, заря которой уже зажглась надъ нимъ въ лицѣ двухъ возникшихъ компаній—Сѣверо-Двинской и Бѣломорской, и въ появленіи по поморью, вмѣсто неуклюжихъ лодей и чуждскихъ шнякъ, значительнаго числа красивыхъ шхунъ, строимыхъ довольно порядочно, иногда по чертежамъ, и порядочно вооруженныхъ. Остается внимательно слѣдить за возстановленіемъ разслабленнаго больнаго, не насиловать, а только разумно помогать его движеніямъ и нуждамъ, и дѣло пойдетъ въ ходъ;—за успѣхъ же ручается замѣтный признакъ спаденія съ поморовъ струпа упрямой закоснѣлости въ старинѣ, видимое пониманіе уже ими новизны, выгодной для ихъ интересовъ; ручаются, наконецъ, та богатая даровитость и бойкая смѣшленность, которыя достались нашимъ природнымъ сѣвернымъ аргонавтамъ по прямому наслѣдію отъ древнихъ и кровныхъ соплеменниковъ ихъ—Новгородцевъ.

Какъ бы ни было, а восемнадцатымъ столѣтіемъ и началомъ девятнадцатаго окончательно порѣшились успѣхи здѣшняго русскаго торговаго судостроенія и мореходства. Окинувъ взлядомъ тогдашнее состояніе этихъ отраслей промышленности у другихъ народовъ, и, прослѣдивъ за характеромъ ихъ послѣдующаго развитія и преуспѣяній, открывається фактъ печальный, но осязательный: тогда какъ Европа, пользуясь временемъ и окриленная могучимъ духомъ торговыхъ ассоціацій, неутомимо двигалась впередъ, быстро и осмысленно совершенствуя и удобряя почву и механизмъ торговли, мы, обладая несмѣтными богатствами внутреннихъ производительныхъ силъ, оставались вѣрными рутинѣ, и, въ невѣдѣніи о лучшихъ благахъ цивилизаціи, дремали надъ разработкою своихъ сокровищъ. Были у насъ и деньги, да нехватало разумнаго умѣнья и способовъ употреблять ихъ и пользоваться ими; были кое-какіе немудрые дорожки и каналы, были моря и обширные бассейны рѣкъ и озеръ, да нехватало рельсовъ и паровоза, не было ни пароваго, ни паруснаго торговаго флота, ни благоустроенныхъ приморскихъ купеческихъ гаваней и пристаней; а поѣездъ производительныхъ силъ родной земли нашей вставалъ передъ нами какимъ-то заколдованнымъ кладомъ, надъ которымъ мы не въ силахъ были произнести магическаго *разсытсья*, и только по-временамъ, копытами кровнаго конька—*авось* бессмысленно топтали и рвали вокругъ него поч-

ву; были между нами смѣльчаки и охотники, съ готовностію отрѣшиться отъ родной печки и, подобно сказочному витязю, попытаться счастья въ полѣ промышленныхъ предпріятій, да нехватало спытности, недоставало направляющаго и животворнаго духа ни въ таможенной, ни въ кредитной системахъ, а пашпортный и лѣсной уставы *сотоварищи*, при пособіи устарѣлыхъ формъ разныхъ административныхъ пріемовъ и распоряженій, не рѣдко противорѣчившихъ дѣлу или же парализовавшихъ духъ закона, лишали всякой энергіи, и не давали ни простора для мысли, ни поддержки для предпріимчивости. Исходъ изъ этихъ крайностей былъ неизбеженъ: общіе недуги и причины, по закону естественной развязки событій, не могли не отозваться и на бѣломорской торговлѣ, подчиняясь ихъ обаятельному вліянію; мало-по-малу и она стала ослабѣвать въ рукахъ русскихъ капиталистовъ, и, наконецъ, не будучи въ силахъ бороться съ умнымъ соперничествомъ иноземцевъ, рухнула и отдалась въ ихъ искусныя и тароватыя руки.

Съ упадкомъ русскихъ купеческихъ торговыхъ домовъ въ Архангельскѣ, одинъ только домъ Брандта еще имѣлъ собственныхъ кораблей—4; да коммерческая контора «Грибанова, Фонтейнеса и К<sup>о</sup>» имѣла 4 корабля, изъ которыхъ два были построены за границею<sup>35)</sup>. Матросы на нихъ были частью уро-

---

<sup>35)</sup> Арх. Губ. Вѣд., 1844 года, № 26.

женцы Архангельской и Вологодской губерній, но преимущественно Финляндцы, а шхипера Гамбургцы; но съ учрежденіемъ шхиперскихъ учебныхъ курсовъ, долгомъ вмѣнилось каждому подданному Россіи, носящему на кораблѣ своемъ русскій флагъ, имѣть на кораблѣ одного изъ воспитанниковъ, выпускаемыхъ изъ означенныхъ училищъ. Но какъ корабли съ русскимъ флагомъ неохотно *подавались* этой мѣрѣ, и всякій разъ настойчиво уклонялись отъ обязательствъ а въ ее пользу, то она и не пошла въ ходъ, — русскій умъ еще до сихъ поръ неуспѣлъ завоевать довѣрія даже отъ *полурусскихъ* кораблей: до сихъ еще поръ судохозяева изъ русскихъ подданныхъ всегда скорѣе ввѣряютъ корабль шхиперу — иноземцу, хотя бы и полуграмотному, нежели россійскому *вождю* <sup>36)</sup>, грамотному, выученному и испытанному въ дѣлѣ.

Въ настоящее время, есѣ прежде бывшія въ Архангельскѣ верфи, стоявшія на быку и на Маймаксѣ, пришли въ конечное запустеніе, и на мѣстахъ ихъ видѣются одни лишь бранные остатки прежней, нѣкогда славной тутъ дѣятельности: тлѣющіе фундаменты корабельныхъ мастерскихъ и эллинговъ, и груды щепъ и брусянаго дѣса, — *Sic transit gloria mundi!*

---

<sup>36)</sup> Лоцманъ, штурманъ, — древнее мѣстное названіе, происходящее отъ слова: *вождь, водить, вожденіе.*

Возвратимся къ судостроенію на Соловецкомъ островѣ. Тамъ, около 1761 года, оно остановилось, и суда по прежнему стали покупаться у поморовъ, или строились по онежскому прибрежью, на монастырскій коштъ и монастырскими плотниками. Наконецъ, при Архимандритѣ Іеронимѣ, судостроеніе въ Соловецкомъ монастырѣ снова оживилось и развилось еще съ большею силою. Не довольствуясь постройкою судовъ на верфяхъ монастырскихъ, онъ строилъ ихъ по заказамъ въ Сумскомъ посадѣ, платилъ собственныя свои деньги. Чтобъ содержать флотилію всегда въ добромъ порядкѣ и доставить преемникамъ своимъ къ тому средства, онъ, чрезъ Св. Правительствующій Синодъ, исхodataйствовалъ у Императрицы Екатерины II-й указъ 1784 года, Марта 4-го, по которому повелѣвалось: «на содержаніе при Соловецкомъ монастырѣ мореходныхъ судовъ отпускать на всякій годъ, сверхъ положенной штатомъ денежной суммы, по 500 рублей.

Въ 1799 году, между верфями и восточною стѣною монастыря, близъ судовой пристани, начатъ строиться сухой докъ съ затворными шлюзами, для ввожденія въ него на зимнее время мореходныхъ судовъ. Докъ этотъ оконченъ при игуменѣ Іонѣ, въ 1801 году, а въ 1846 году, возобновленъ и улучшенъ. При приливѣ, суда вводились въ докъ, и, по затвореніи шлюзныхъ воротъ, пущенною изъ Св. Озера водою поднимались и ставились къ