

94
656.6(47,01)(09)
0-392
~~94~~
~~039~~

9(2)
0-392

ИСТОРИЯ

АРХАНГЕЛЬСКАГО ПОРТА.

С. ОГОРОДНИКОВЪ.

С. ОГОРОДНИКОВЪ.

1966 г.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова



1966 г.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ПЕЧАТАНО ВЪ ТИПОГРАФИИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,
въ Главномъ Адмиралтействѣ.

1875.

Кабинет Севера
114617.м

1840

1875 г.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Введеніе

СТРАН.
I—V

ОТДѢЛЪ ПЕРВЫЙ.

1693—1732.

- ГЛАВА I.** Мѣстоположеніе Архангельскаго порта.—Историческая давность существованія имени Соломбальскаго острова.—Значеніе Архангельска, какъ приморскаго города.—Посѣщеніе его Государемъ Петромъ Великимъ.—Баженныя.—Плаваніе Государя Петра Великаго въ Бѣлое море.—Учрежденіе казенной верфи.—Спускъ перваго торговаго корабля.—Первый строитель и экипажмейстеръ.—Число царскихъ кораблей въ 1701 году.—Царскіе торги.—Соломбальская верфь въ 1702 году.—Московская пильная мельница.—Стольникъ Клокачевъ и его инструкція.—Пильная мельница на р. Ширшѣ. 1
- ГЛАВА II.** Архангельскіе лоцмана.—Огражденіе Двинскаго фарватера.—Учрежденіе ластоваго сбора.—Имена русскихъ торговыхъ кораблей.—Калиханъ Фрасъ, и его инструкція.—Выбе Гересь.—Средства и администрація Соломбальской верфи.—Отправленіе военныхъ кораблей въ Балтику.—Размѣры ихъ и снабженіе.—Посѣги.—Зарабочая плата.—Существовавшій порядокъ на верфи 22
- ГЛАВА III.** Усиленная дѣятельность Архангельскаго порта въ 1713 году.—Отправленіе судовъ въ Балтику.—Письмо Государя въ А. А. Курбатову.—Приготовленіе новой эскадры, и отправленіе ея подъ начальствомъ Сенявина.—Прекращеніе военнаго судостроенія при портѣ.—Китоловная компанія.—Распоряженіе Адмиралт. Коллеги о китоловныхъ корабляхъ 41
- ГЛАВА IV.** Первоначальныя распоряженія объ осмотрѣ иностранныхъ луческихъ судовъ при Архангельскомъ портѣ.—Любопытный указъ временъ Петра Великаго.—Учрежденіе брантвахты.—Дюнеръ, и его инструкція.—Присылка штурмановъ для описи и промѣра р. Сѣверной Двины.—Петръ Клаверъ.—Выгрузка балласта.—Воинская Морская Комиссія.—Брантъ, и его инструкція.—Псылка въ С.-Петербургъ ли-

ственицы.—Брянковская верфь.— Вопрос о возобновленіи Архангельскаго военнаго порта	СТРАН. 55
--	--------------

ОТДѢЛЪ ВТОРОЙ.

1733—1799.

ГЛАВА V. Отправленіе командъ въ Архангельскъ.—Адмиралтейскіе припасы.—Квартирный вопросъ.—Лѣсная заготовка.—Контръ-адмиралъ П. П. Бредадь.—Доводы Бредаля о преимуществахъ Соломбалы предъ Быковскою верфью.—Окончателное рѣшеніе вопроса въ пользу Соломбалы.—Административное устройство порта.—Обмундированіе командъ.—Оклады жалованья въ 1734 году.—Подряды.—Учрежденіе морскаго госпиталя съ аптекою.—Начало адмиралтейскихъ работъ.—Участіе порта въ снаряженіи Обской экспедиціи.—Возведеніе казенныхъ построекъ въ адмиралтействѣ и въ Лапоминской гавани	79
ГЛАВА VI. Лапоминская батарея.—Ластовыя суда.—Дальняя и ближняя брантвахты.—Таможенный порядокъ при портѣ.—Спускъ первыхъ кораблей и отправленіе ихъ въ море.—Наградныя деньги.—Премія за отысканіе корабельныхъ рощъ.—Адмиралтейская морская школа.—Обмундировка и содержаніе школьничковъ.—Отчетность конторы надъ портомъ.—Провіантскій вопросъ.—Сухой докъ. Канатный заводъ.—Морской госпиталь.—Устройство адмиралтейскаго канала	110
ГЛАВА VII. Ходатайство Миллева о нуждахъ Архангельскаго порта.—Постройка офицерскихъ домовъ на Соломбалѣ.—Личный составъ морскихъ командъ при портѣ въ 1739 г.—Начало адмиралтейской слободки.—Постройка госпиталя на городской сторонѣ.—Лѣсная опись.—Ламбе Ямесь.—Кедровая яхта.—Екатерининская гавань.—Приготовленіе эскадры подъ начальствомъ В. А. Бредаля.—Корабль «Благополучіе».—Отправленіе въ море эскадры и ея неудачное плаваніе	136
ГЛАВА VIII. Капитанъ Люисъ и его плаваніе съ эскадрою въ 1743 году.—Отрѣшеніе капитана Толбухина отъ должности капитана надъ портомъ.—Причины неудачнаго спуска кораблей при Архангельскомъ портѣ.—Пинкъ «Лапоминка».—Корабль «Варахилъ».—Внутренняя жизнь Архангельскаго адмиралтейства въ половинѣ XVIII вѣка.—Обстройка Соломбалы.—Ширшемская мельница.—Обмундировка морскихъ чиновъ Архангельскаго порта въ 1763 году	162
ГЛАВА IX. Исправленіе здавій Архангельскаго адмиралтейства.—Соломбалскій каменный соборъ.—Кирпичный заводъ.—Капитанъ 1 ранга Васель.—Депутатскіе смотры.—Учрежденіе конторы главнаго командира порта.—Составъ чиновъ порта въ 1788 г.—Статистика Соломбалы.—Планировка.—Гуноръ «Св. Павелъ».—Вице-адмиралъ И. Я. Баржъ.—Военныя приготовленія для обороны Архангельска въ 1790 г.—Общественныя правы въ Соломбалѣ въ XVIII вѣкѣ.—Взглядъ на развитіе мѣстнаго коммерческаго судостроенія, въ связи съ дѣятельностью Архангельскаго военнаго порта	195

ОТДѢЛЪ ТРЕТІЙ.

1800—1825 г.

СТРАН.

ГЛАВА X. Положеніа Архангельскаго адмиралтейства къ началу текушаго столѣтія. — Внутреннія его преобразованія со вступленія на престолъ Императора Александра I-го. — Докладъ адмирала П. В. Чичагова объ Архангельскомъ портѣ. — Дальнѣйшія постройки на Соломбаль. — Упраздненіе адмиралтейской морской школы. — Ширшемскій заводъ. — Каменная кладбищенская церковь. — Плавуцій мостъ черезъ рѣку Кузнечиху. — Учрежденіе общихъ собраній. — Мѣры для улучшенія адмиралтейскихъ работъ. — Казенныя лошади. — Чижовскій карантинъ. — Проектированныя Вѣломорскіе маяки и башни 220

ГЛАВА XI. Военныя приготовленія Архангельскаго порта въ 1807—1811 годахъ. — Разливъ р. С. Двины и его послѣдствія въ 1811 году. — А. М. Курочкинъ. — Усиленная дѣятельность Архангельскаго адмиралтейства. — Ластовый экипажъ. — Мастеровыя чины и распредѣленіе времени портовыхъ работъ. — Контръ-адмиралъ А. Ф. Клоначевъ. — Вѣншее устройство Соломбальскаго селенія. — Канатный заводъ. — Предположеніе о перенесеніи Ширшемскихъ заводовъ къ порту. — Вопросъ о постройкѣ служительскихъ казармъ. — Лоцманская станція. — Прибытіе въ Архангельскъ Государя Императора Александра I. — Постройка въ Соломбаль каменныхъ казармъ 258

ГЛАВА XII. Учрежденіе дѣсныхъ округовъ. — Доставка тяжестей къ Архангельскому адмиралтейству. — Сауда. — Мѣры къ сохраненію здоровья командъ, отправлявшихся морскимъ путемъ изъ Архангельска въ Кронштадтъ. — Потребность при портѣ въ паровомъ двигателѣ. — Обводный каналъ. — Взглядъ на управленіе В. А. Клоначева, какъ главнаго командира порта. — Мѣры къ увеличенію военнаго судостроенія. — Цѣлующее время русской коммерціи и ея упадокъ 285

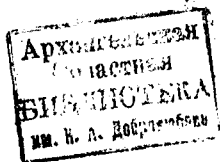
ОТДѢЛЪ ЧЕТВЕРТЫЙ.

1825—1862 г.

ГЛАВА XIII. Административно-полицейское устройство Соломбалы. — Источники ея благосостоянія. — Пробный рейсъ перваго торговаго парохода. — В. А. Ершевъ. — Проектъ Ершева о практическомъ для кораблестроенія училищѣ. — Флигель-адъютантъ Лазаревъ. — Назначеніе новаго главнаго командира порта. — Слѣдственное дѣло о пожарахъ въ Архангельскомъ адмиралтействѣ. — Салютъ при спускѣ кораблей. — Наградныя деньги. — Такса за буксировку коммерческихъ судовъ казенными пароходами 311

ГЛАВА XIV. Различныя мѣры улучшеній, принятія на наѣмъ флотъ съ 1830 г. — Постройка при Архангельскомъ портѣ спасительныхъ ботовъ. — Крытый элингъ. — П. Ф. Кузмищевъ и его дѣятельность. — Судовые громомотоды. — Новое счетоводство. — Потребность въ постройкѣ шхуны

	СТРАН.
для шиперскихъ курсовъ. — Пребываніе въ Архангельскѣ Е. И. В. Великаго Князя Константина Николаевича	332
ГЛАВА XV. О. Т. Загуляевъ. — Паровыя суда. — Вопросъ объ углубленіи Двинскаго бара. — Военныя приготовленія Архангельскаго порта. — Прибытіе въ Архангельскъ Государя Императора Александра II. — Преобразование въ Архангельскомъ адмиралтействѣ при главномъ командирѣ порта Б. А. Глазенапѣ. — Фрегатъ «Пересвѣтъ». — Уражденіе главного Архангельскаго порта. — Заключеніе.	349



ВВЕДЕНІЕ.

Предлагая читателю исторію Архангельскаго порта, за все время его продолжительнаго, полуторавѣковаго существованія, считаю необходимымъ предварительно коснуться тѣхъ побудительныхъ причинъ, какія лежали въ основѣ предпринятаго труда.

Причины эти были слѣдующія:

1) Архангельскій портъ, по историческому своему значенію, составляетъ, такъ сказать, колыбель русскаго коммерческаго и военнаго флотовъ, и поэтому подвести итогъ всей его многоплодной, полезной дѣятельности, итогъ въ такое время, когда дѣятельность эта смолкла и сдѣлалась достояніемъ исторіи, считаю вполне своевременнымъ и умѣстнымъ.

2) Исторія русскаго военнаго флота, долженствующая обнять всѣ разнообразныя отрасли морскаго искусства, будетъ полна, закончена, когда предварительно составятся частныя исторіи нашихъ адмиралтействъ и портовъ, т. е., когда архивы ихъ будутъ разобраны, прочтены и разработаны.

Въ силу этихъ побудительныхъ причинъ мною руководило желаніе, при составленіи исторіи порта, ограничиться внутреннею его адмиралтейскою дѣятельностью, чтобы можно было видѣть:

а) Первоначальныя распоряженія о портовыхъ учрежденіяхъ, т. е. устройство его мастерскихъ, заводовъ, возведеніе портовыхъ зданій и сооружений, съ показаніемъ времени, когда какое устройство начато и кончено, по чьему распоряженію дѣлалось, и во что обошлось казнѣ.

б) Личный состав портовых чиновъ въ извѣстный періодъ времени, а равно корабельныхъ и прочихъ командъ, съ присовокупленіемъ, по возможности, біографическихъ свѣдѣній замѣчательныхъ дѣятелей въ портѣ.

в) Построеніе судовъ, спускъ ихъ на воду и отправленіе въ Кронштадтъ, съ показаніемъ ихъ размѣреній, именъ строителей и командировъ, времени закладки, спуска и т. п.

г) Введенныя въ разное время усовершенствованія и улучшения по части кораблестроенія, и вообще по производству работъ.

д) Распоряженія по заготовленію дѣловъ, кораблестроительныхъ матеріаловъ и запасовъ съ показаніемъ, гдѣ возможно, покупныхъ цѣнъ тогдашняго времени.

е) Содержаніе важнѣйшихъ предписаній, инструкцій и особыхъ распоряженій морскаго начальства, относящихся собственно до Архангельскаго порта.

ж) Существовавшій, за извѣстное время, въ адмиралтействѣ порядокъ работъ, съ показаніемъ заработной платы, получаемаго содержанія всѣми адмиралтейскими чинами, ихъ обмундировка, и т. п.

з) Замѣчательныя происшествія въ портѣ.

и) Гидрографическія свѣдѣнія и работы.

н) Устройство медицинской, провіантской, и пр. частей.

к) Заселеніе острова Соломбалы, какъ адмиралтейской слободы, и мѣры, способствовавшія ея расширенію и улучшенію

и л) Планы адмиралтейства за разныя эпохи.

Въ исторіи русскаго военнаго флота, на долю Архангельска выпала скромная и почтенная роль: строить военные суда и пополнять ими комплектъ флота, сосредоточеннаго въ Балтикѣ.

Архангельское адмиралтейство, заботившееся съ любовью о построеніи на верфи судна, со спускомъ его на воду и отправленіемъ въ дальній морской путь, большею частью, уже нѣкогда потомъ не имѣло возможности видѣть его возвращающимся обратно въ портъ изъ морскаго плаванія, чтобы воспользоваться улучшеніемъ его морскихъ качествъ

на судахъ послѣдующихъ, и другими приспособленіями, указываемыми обыкновенно практикою, какъ случилось и случается это въ прочихъ нашихъ военныхъ портахъ.

Лишенный столь важнаго преимущества въ достиженіи возможнаго совершенства своего кораблестроительнаго искусства, Архангельскій портъ тѣмъ болѣе заслуживаетъ благодарной памяти исторіи, что не смотря на это лишеніе, онъ, между тѣмъ, постоянно пріобрѣталъ отъ знатоковъ дѣла похвалы морскимъ качествамъ своихъ кораблей и др. судовъ, засвидѣтельствованныя Монаршими наградами извѣстнымъ корабельнымъ строителямъ порта, каковы были: *Курочкинъ*, *Ершевъ* и *Загуляевъ*.

Для всестороннаго описанія портовой дѣятельности Архангельскаго адмиралтейства, источниками служили, преимущественно, подлинныя архивныя документы, а равно и печатныя свѣдѣнія, заслуживавшія вниманія.

1) Дѣла архангельскаго архива, сохранившіяся съ 1733 года въ далеко неполномъ видѣ.

2) Дѣла Архангельской губернской канцеляріи, на сколько позволялъ предѣлъ ея вліянія на первоначальную, съ 1710 года, дѣятельность Архангельскаго порта. Позже, дѣла Генералъ и Военно-Губернаторовъ, бывшихъ одновременно и Главными Командирами порта.

3) Дѣла Главнаго Морскаго архива, сохранившіяся съ 1701 года.

4) Матеріалы для исторіи Архангельскаго порта, извлеченныя изъ архивныхъ дѣлъ П. Ф. Кузмищевымъ, печатавшимъ извлеченія свои въ Архангельскихъ Губернскихъ вѣдомостяхъ 1848 и 1849 годовъ.

5) Отдѣльныя монографіи о прошедшей жизни Архангельскаго порта—Истомина, печатавшіяся въ тѣхъ же вѣдомостяхъ послѣдующихъ годовъ.

6) Матеріалы для исторіи русскаго флота, —Елагина.

7) Исторія русскаго флота, періодъ Азовскій, его же.

8) Списокъ судовъ русскаго флота—Веселаго.

9) Исторія о городѣ Архангельскомъ 1792 года, Крестинина.

10) Описание Архангельской губернии 1813 года, Молчанова.

11) Гидрографическое описание Бѣлаго моря, Рейнеке.

12) Жизнеописание Адмираловъ россійскаго флота, Берха.

13) Дѣянія Петра Великаго, Голикова.

14) Исторія Петра Великаго, Устрялова.

15) Сѣверная Экспедиція 1733—1743 года, Соколова.

16) Плаваніе брига Новая Земля въ 1819 году, Лазарева.

17) Историческое обзорніе устройства Морскаго вѣдомства въ Россіи, Чубинскаго (начальника Главнаго Морскаго архива).

18) Нѣкоторыя свѣдѣнія объ упраздненномъ Ширшемскомъ адмиралтейскомъ заводѣ.—Корсакова и другіе печатные источники, которые будутъ мною указаны въ своемъ мѣстѣ.

Что можно было извлечь изъ груды архивныхъ дѣлъ объ Архангельскомъ портѣ, мною извлечено съ должною любознательностью и осмотрительностью; и не моя вина, ежели читатель усмотритъ въ предлагаемомъ трудѣ неизбѣжныя, при такой работѣ, пробѣлы, ибо время и людское невѣжество истребили, увы, много драгоцѣнныхъ свѣдѣній объ Архангельскомъ портѣ; ежели принять во вниманіе, что собственно мѣстный его архивъ представляетъ собою самую жалкую грудку сыраго матеріала съ такими значительными, капитальными пробѣлами, что помощью только Главнаго Морскаго архива и можно было, большею частью, пополнить ихъ, то спасая существующее, справедливость требуетъ довольствоваться и тѣмъ, что уцѣлѣло еще для насъ, отдаленныхъ потомковъ, и что въ свою очередь можетъ исчезнуть отъ всеокрушающаго времени.

Исторія Архангельскаго порта имѣетъ, конечно, свои естественныя грани, отдѣлы, по коимъ весьма удобно прослѣдить постепенный ростъ его. Отдѣлы эти тѣсно сплочены при томъ съ историческимъ ходомъ видоизмѣненія устройства самаго морскаго вѣдомства, какъ главнаго морскаго управленія надъ портами въ Россіи, а поэтому вникая въ естественный ходъ событій, пронесшихся надъ Архангельскимъ портомъ, останавливаюсь на слѣдующихъ, выдающихся наиболѣе отдѣлахъ:

Отдѣлъ первый 1693—1732 г. Время учрежденія верфи, и строеніе на оной судовъ, при Государѣ Петрѣ Великомъ, и за тѣмъ закрытіе верфи до ея возобновленія (Петровская эпоха).

Отдѣлъ второй 1733—1799 г. Возобновленіе Архангельскаго порта, согласно штату 1732 г., и его дѣятельность въ прошломъ столѣтіи.

Отдѣлъ третій 1800—1825 г. Переустройство Архангельскаго адмиралтейства по Высочайше подтвержденному плану, и его успѣшное развитіе въ дѣлѣ кораблестроенія.

Отдѣлъ четвертый 1826—1862 г. Первое примѣненіе пароваго двигателя при Архангельскомъ портѣ, и постепенный упадокъ значенія Архангельскаго судостроенія военныхъ судовъ, въ виду новыхъ требованій, явившихся въ наукѣ кораблестроенія, за коими послѣдовало упраздненіе Архангельскаго военнаго порта.

Заклучимъ взглядъ нашъ о настоятельной необходимости рѣшенія избранной нами задачи—словами автора «Матеріалы для Исторіи Архангельскаго Порта», П. О. Кузмищева, который въ замѣчательномъ своемъ «Средисловіи», напечатанномъ въ «Морскомъ Сборникѣ» за 1849 годъ, по поводу исторіи Архангельскаго порта, говоритъ между прочимъ: «Времена, о которыхъ можно извлечь что-нибудь изъ архива Архангельскаго порта, не весьма древнія, послѣ Петровскія; но и тѣ отдалены уже отъ насъ цѣлымъ вѣкомъ. Никто изъ живущихъ теперь не можетъ намъ повѣдать объ нихъ, какъ самовидецъ. Мы даже не могли встрѣтить дѣятелей того времени и въ дѣтствѣ нашемъ: ихъ и тогда уже не было! Слѣдовательно всѣ событія, всѣ происшествія, совершившіяся за 100 лѣтъ, есть чистое достояніе исторіи. У кого же мы спросимъ объ нихъ? Гдѣ искать намъ извѣстій и описаній о прежнемъ времени, какъ не въ архивахъ, этихъ богатыхъ рудникахъ исторіи, доселѣ еще не початыхъ!»

С. Огородниковъ.

ОТДѢЛЪ ПЕРВЫЙ.

1693—1732.

ГЛАВА I.

Мѣстоположеніе Архангельскаго порта.—Историческая давность существованія имени Соломбальскаго острова.—Значеніе Архангельска, какъ приморскаго города.—Послѣщеніе его Государемъ Петромъ Великимъ.—Баженны.—Плаваніе государя Петра Великаго въ Бѣлое море.—Учрежденіе казенной верфи.—Спускъ перваго торговаго корабля.—Первый строитель и зинвальмейстеръ.—Число парскихъ кораблей въ 1701 году.—Царскіе торги.—Соломбальская верфь въ 1702 году.—Московская пыльная мельница.—Стольникъ Клокачевъ и его инструкція.—
Пыльная мельница на р. Шршѣ.

Островъ *Соломбала*, занимающій въ исторіи русскаго военнаго кораблестроенія весьма видную роль, по присутствію на немъ прежде бывшаго казеннаго адмиралтейства, лежитъ подлѣ Архангельска на сѣверо-востокъ, при Сѣверной Двинѣ, отдѣленный отъ города неширокимъ ея протокомъ, *Кузнечихою* съ одной стороны, а съ другой — протоками той же Двины, *Маймаксою* и *Повракушкою*, имѣя такимъ образомъ пространство въ длину 8¹/₂ верстѣ. Будучи въ юго-западной своей части пересѣченъ поперегъ малыми рѣчками *Соломбалкою* и *Курьюю*, впадающими въ Двину и Кузнечиху, онъ образуетъ три неровные между собою острова, называющіеся: *Баннымъ* (крайній къ городу), *Никольскимъ* (средній) и *Большимъ Соломбальскимъ*.

Архангельское военное адмиралтейство находилось въ западной части Соломбалы, на всѣхъ трехъ упомянутыхъ островахъ, заслоняемое со стороны города небольшимъ островомъ *Москвинъ*, тогда какъ сѣверо-восточная и восточная части Соломбальскаго острова заняты съ давнихъ поръ *селеніемъ*, извѣстнымъ подъ именемъ *адмиралтейской слободы*.

Протоки Кузнечиха и Маймакса, въ дальнѣйшемъ къ сѣверу теченіи своемъ, склонившись къ сѣверу-западу, образуютъ при сліянніи, въ 30 верстахъ ниже Соломбалы, небольшой заливъ, носящій названіе, не менѣе историческое,

Лапоминской гавани, гдѣ съ давнихъ поръ купеческія и военныя суда находятъ спокойное и безопасное отъ весеннихъ льдовъ убѣжище на зиму, закрытое берегами со всѣхъ сторонъ, кромѣ юго-запада. Такое же убѣжище давала прежде и Повракулка, слывшая даже по преданію, судоходною рѣкою, въ которую заходили для зимовки большія военныя и купеческія суда; но нынѣ обмелѣвшее русло ея позволяетъ лишь зимовать въ ней малымъ только судамъ, будучи ежегодно заносимо пескомъ и иломъ.

Въ черту Архангельскаго порта, кромѣ Лапоминской и Повракульской гаваней, входили еще: *адмиралтейскій, Ширшемскій заводъ, морская госпиталь и учебная батарея* съ пороховыми погребами.

Первый находился на лѣвомъ Двинскомъ берегу, вверхъ по теченію, разстояніемъ отъ адмиралтейства въ 20 верстахъ, а послѣдній—на городской сторонѣ ниже города, на берегу Кузнечихи.

Соглашаясь съ этимологіею слова Соломбала, происшедшаго отъ финскаго слова *солемба*, означающаго болотистое, низменное, грязное мѣсто⁽¹⁾, вполне подтверждающее характеръ Соломбальской почвы, нельзя не остановиться на вопросѣ: былъ ли островъ Соломбала населенъ прежде, нежели стало упоминаться имя его въ исторіи нашего кораблестроенія?

Утвердившееся до сихъ поръ мнѣніе мѣстныхъ изыскателей старины, будто Соломбальскій островъ, прежде чѣмъ избранъ былъ подъ казенную корабельную верфь, лежалъ совершенно впустѣ, и что только мелкая ель и береза густою растительностью своею, царствовали надъ всею этою низменною, болотистою мѣстностью, падаетъ въ виду несомнѣннаго историческаго свидѣтельства. Архивныя документы, относящіяся къ эпохѣ перваго на Соломбалѣ строенія, доказываютъ, что лишь мѣсто, избранное подъ верфь; т. е. малая часть всего обширнаго острова, было дѣйствительно

(1) Памятники Финской и Мордовской старины Богославскаго. См. «Архан. Губерн. Вѣдом.» 1863 г. № 6.

не заселено; но что сѣверо-восточная часть острова имѣла на себѣ крестьянскій поселекъ, носившій названіе деревни *Соломбала* или *Терпилова стана*, который владѣлъ всѣмъ островомъ и даже Лапоминскимъ заливомъ на правахъ оброчной статьи. Островъ этотъ приносилъ крестьянамъ доходъ сѣнокосами и рыбною ловлею, производимую въ широкомъ и глубокомъ руслѣ рѣкъ Соломбалки и Курьи, нынѣ совершенно засорившихся, а равно и въ Лапоминкѣ.

Извѣстіе объ этомъ относится къ временамъ Царя Михаила Ѳеодоровича, и подтверждается нижеслѣдующимъ обстоятельствомъ.

Когда государственная адмиралтейская коллегія въ 1748 году спрашивала контору надъ Архангельскимъ портомъ: «построенныя при здѣшнемъ портѣ на соломбальскихъ островахъ адмиралтейство, и всѣ онаго казенныя строенія, и морскихъ адмиралтейскихъ служителей дома, также Лапоминская и Повракульская гавани, и при нихъ строенія, на какой землѣ находятся: на порожной или въ чьихъ дачахъ на оброкѣ»? Въ отвѣтъ на это, контора, по собраннымъ черезъ губернскую канцелярію свѣдѣніямъ, донесла, что весь Соломбальскій островъ находится издавна въ оброкѣ крестьянъ Соломбальской деревни, а именно, десятскаго той деревни, Бориса Иванова Коптякова, владѣнія котораго находились: земля подъ адмиралтействомъ и подъ домами на Соломбалѣ и три тони: 1) въ рѣкахъ Соломбалкѣ и Курьѣ, 2) на р. Двинѣ, въ Березовомъ устьѣ, 3) въ Лапоминскомъ устьѣ при гавани, и что земля и воды значатся за родомъ его по писцовымъ книгамъ 1622 и 1623 годовъ⁽²⁾. Къ донесенію своему, контора приложила и коцію съ явочной челобитной, поданной Коптяковыми въ 1638 г. Царю Михаилу Ѳеодоровичу, исполнѣ подтверждающую историческую давность заселенія Соломбальскаго острова. (См. приложение 1-е).

Ко времени начала предлагаемой исторіи Архангельскаго порта, т. е. къ концу XVII вѣка, Россія, какъ извѣстно,

(2) Дѣло Архан. Губерн. архива 1748 г. № 98.

владѣла тогда лишь однимъ Бѣлымъ моремъ, черезъ которое и происходили наши торговыя сношенія съ европейскими государствами, преимущественно съ Англіею и Голландіею. При этихъ сношеніяхъ, главную роль играли иностранные корабли, доставлявшіе *черезъ Архангельскъ* разнообразныя товары, потребныя для тогдашней Россіи. Собственно же русскихъ мореходныхъ судовъ въ то время еще не существовало (3). Помимо этихъ сношеній, русскіе купцы въ половинѣ XVII вѣка имѣли съ иностранцами торговыя дѣла и черезъ *Ливонію*, но товаровъ своихъ въ иностранныя земли не возили по не желанію на то иноземныхъ купцовъ. (См. Приложение 2-е).

(Обширныя льготы, дарованныя въ Россіи иностранному купечеству стѣсняли русскую торговлю на каждомъ шагѣ.) Она была сначала мѣногая, товаръ на товаръ, а въ послѣдствіи производилась покупкою и продажою: половину на товаръ, и половину на деньги. Дешевизна русскихъ товаровъ переводила всю выгоду на сторону иностранныхъ купцовъ, жившихъ въ Россіи и пріѣзжавшихъ лѣтомъ въ Архангельскъ къ началу *ярмарки*, т. е. ко времени прихода съ моря иностранныхъ кораблей. Къ сему же времени пріѣзжали и русскіе купцы съ своими товарами и за товарами, для купли и продажи. Архангельская ярмарка начиналась съ *июля* и продолжалась до *сентября* и *октября* (4). (Такимъ образомъ Архангельскій портъ, со времени своего существованія, былъ главнѣйшимъ образомъ, какъ бы *центромъ* въ кругѣ торговыхъ сношеній Россіи съ Европейскими государ-

(3) Искусство судостроенія на сѣверѣ было однако извѣстно съ давнихъ временъ, но плаваніе жителей по Бѣлому морю производилось лишь каботажное, т. е. изъ виду береговъ. Волѣе опредѣленныя свѣдѣнія о Бѣломорскомъ судостроеніи начинаются съ 1440 г., т. е. со времени плаванія по Бѣлому морю монаховъ Соловецкаго монастыря, въ которомъ къ 1548 г. имѣлись уже и верфи. Начало судостроенія по берегамъ Бѣлаго моря положили новгородцы, приходившіе на сѣверъ *для промысловъ и торговли* еще до прибытія къ славянамъ варяговъ. (Дѣтп. Соловец. 1429—1833 г.).

(4) См. книгу: Краткое извѣстіе о русской торговлѣ, какимъ образомъ она производилась черезъ всю Россію въ 1674 г. — Кильбургера. (Библиот. Морск. Министерства).

ствами; а ранѣе, ту же роль игралъ на нашемъ сѣверѣ городъ *Холмогоры*.)

(До-Петровская Россія, соприкасаясь съ своими чужеземными сосѣдами черезъ эти два сѣверные пункта, естественно дѣлала ихъ и первыми проводниками западной цивилизаціи) дѣйствовавшей смягчающимъ образомъ на грубые нравы предковъ нашихъ, чуждавшихся внутри Россіи всего иноземнаго.

Архангелогородцы и холмогорцы, имѣя, такъ сказать, ежедневныя столкновенія съ иностранцами, въ интересахъ выгодной торговли не могли не усвоивать отъ нихъ и поваго склада понятій и торговыхъ обычаевъ, и ихъ обхожденія и т. п. (Къ 1693 году въ Архангельскѣ имѣлось уже 29 домовъ, принадлежавшихъ иностранному купечеству; а къ городскимъ его пристанямъ приходило ежегодно до 40 торговыхъ кораблей ⁽⁵⁾.)

Таково было значеніе Архангельска, какъ приморскаго города, съ его нецвѣтущею отечественною торговлею до той поры, когда всеобъемлющему уму Петра Великаго предоставлено было дать Россіи и русской торговлѣ направленіе блистательное, прочное.

Въ 1693 году Государь Петръ Великій посѣтилъ нашу дальній сѣверъ) влекомый сильнымъ желаніемъ видѣть вблизи море и иностранные корабли. 29 іюля онъ прибылъ рѣчнымъ путемъ съ Вологды въ Архангельскъ, избравъ своею резиденціею островъ Мосѣвъ, гдѣ для царственнаго Гостя ранѣе приготовлены были особыя свѣтлицы.

Видъ Архангельска того времени могъ поразить и не моряка-Государя, представляя взорамъ посѣтителя картину, полную своеобразной и кипучей дѣятельности въ лѣтнюю пору, придававшей городу совершенно оригинальную физиономію, нигдѣ болѣе въ Россіи невиданную: широкая Двина, несшая на себѣ многочисленныя *барки* съ товарами назначенными для отправленія за море и состоявшими, какъ

(5) Кильбургеръ, Краткое извѣстіе о русской торговлѣ 1674 г. Крестиниянтъ, Описаніе города Архангельскаго 1792 г.

[Извѣстно, изъ хлѣба, смолы, поташа, пеньки, сала, рыбнаго клея и проч.] рядъ иностранныхъ большихъ и малыхъ кораблей съ развѣвавшимися на мачтахъ флагами и въ живописномъ безпорядкѣ стоявшихъ между Соломбалою и городскими пристанями, которыя съ грудями тюковъ и бочекъ, и съ суетившимся подлѣ нихъ рабочимъ людомъ, вполнѣ дорисовывали морской видъ единственнаго въ то время торговаго русскаго города!

У одной изъ городскихъ пристаней стояла въ это время [12 пуш. яхта *Св. Петра*] приготовленная юному Государю для плаванія въ Соловецкій монастырь. Она [имѣла длины 72 фут., шир. 15 фут. и глуб. 7½ футъ (°)]. [Яхта эта, по всей вѣроятности, для такого случая построена была братьями *Бажениными*, имѣвшими свою партикулярную верфь на р. *Вавчугъ*, впадающей въ Двину выше Холмогоръ, разстояніемъ отъ послѣдняго въ 13 верстахъ по правому Двинскому берегу, и въ 83 верстахъ отъ Архангельска.]

[*Осипъ и Федоръ Андреевичи Баженины* были замѣчательными двинскими посадскими людьми въ эпоху перваго кораблестроенія на сѣверѣ. Обладая свѣтлымъ умомъ и предприимчивостью, они положили первое прочное начало нашему купеческому судостроенію,] и такая полезная ихъ дѣятельность, [согласная съ видами Государя, цѣнима была имъ высоко. [Въ] родовомъ имѣніи своемъ, [Вавчугъ, Баженины устроили сперва водяную пильную мельницу, по нѣмецкому образцу, для распиловки лѣса.] На дѣйствіе этой мельницы они получили 10 февраля 1693 г. милостивую грамоту отъ Царей *Іоанна и Петра Алексѣевичей*, по коей дозволялось имъ выпиливаемыя на мельницѣ доски продавать у Архангельска торговымъ русскимъ людямъ и иностранцамъ, для заграничнаго отпуска.

Поощренныя этимъ первымъ успѣхомъ, *Баженины*, въ томъ же 1693 г., при личномъ ихъ посѣщеніи Государемъ, обратились къ нему съ просьбою о дозволеніи строить имъ при мельницѣ корабли для продажи и отпуска на нихъ за море

(*) Списокъ судовъ русскаго флота, Веселаго.

русскихъ товаровъ) каковая просьба не могла не быть по душѣ Государю, поспѣшившему дать на то свое Царское вѣрное слово: исполнить ихъ просьбу неотложно и съ лихвою. (7). [Въ февралѣ 1696 года дано было Баженинымъ желаемое разрѣшеніе. Какъ искусные заводчики корабельнаго дѣла, они съ учрежденіемъ на р. Вавчугѣ партикулярной верфи, устроили при ней канатный и парусный заводы, выписавъ для этого голландскихъ мастеровъ, и того же 1696 г. построили два торговые корабля: *Св. Пророкъ и Креститель Іоаннъ*, имѣвшій длины 130 ф., шир. 29 фут. и глубины 12 ф. и *Св. Апостолъ Андрей Первозванный*, длиною 136 ф. шир. 30 ф., глубиною 13 футъ (8)]. Такое успѣшное начало предприимчивыхъ и энергическихъ братьевъ было такъ любо Петру, что онъ не разъ, посѣщая Вавчугу, бесѣдовалъ охотно и за-просто съ разумными хозяевами села, и даже, какъ гласитъ мѣстное преданіе, любилъ входить съ ними на колокольню сельской церкви, для обозрѣнія красивыхъ окрестностей. Рядъ милостивыхъ грамотъ Государя служить доказательствомъ личнаго уваженія его къ достойнымъ братьямъ (9). [Даруя имъ льготы, Петръ ясно выражалъ желаніе свое развить и поощрить новое въ Россіи дѣло, «чтобы, на льготы сіи смотря, писалось Баженинымъ, иные всякихъ чиновъ люди въ такомъ же усердіи, намъ, Великому Государю, нашему Царскому Величеству служили и радѣніе свое къ корабельному дѣлу объявляли» (Грамота 1700 г. 2 февраля)].

Но обратимся къ пребыванію Петра въ Архангельскѣ.

(7) Достоинно замѣчанія, что въ 1693 г. состоялась пожалованная грамота Государя на дозволеніе низоземцу Франду Тиммерману строить корабли, полукорабли, гальоты и пилы по морю ходяція суда, у гор. Архангельска, на Двинѣ, на Усть-Мезени и въ другихъ удобныхъ мѣстахъ, гдѣ онъ принцетъ, съ исключительнымъ правомъ устройства канатнаго и паруснаго заводовъ на 20 лѣтъ (Исторія русскаго флота, — періодъ, Азовскій, стр. 302).

Тиммерманъ не воспользовался даннымъ правомъ. (Тамъ же).

(8) Исторія Р. Ф. Періодъ Азовскій, стр. 303.

(9) Государевы грамоты, пожалованныя Баженинымъ: 1693 г., 1696 г., 1703 и 1702 г. См. Полн. Собр. Зак.

Узнавъ, что для него приготовлена яхта немедленно перешелъ на нее, чтобы, выждавъ попутный вѣтръ, отправиться въ море, въ Соловецкій монастырь. Но обстоятельства сложились иначе: англійскіе и голландскіе корабли, нагружаясь русскими товарами отправлялись въ это время подъ конвоемъ военнаго голландскаго корабля въ море; и свѣдавъ объ этомъ Государь пожелалъ проводить ихъ на своей яхтѣ. Съ пушечною пальбою, въ честь моряка-Государя, эскадра понеслась на всѣхъ парусахъ по обширнымъ водамъ Бѣлаго моря.

Испытывая въ первый разъ новое для себя ощущение Петръ не скрывалъ своего восторга, любуясь на искусное управление кораблями, на ихъ стройный ходъ, на легкость и проворство моряковъ обращаться съ тяжелыми парусами и на невиданную имъ наружность самыхъ кораблей. Близъ *трехъ острововъ* Петръ простился съ своими спутниками и возвратился въ Архангельскъ ⁽¹⁰⁾.

Могла ли, спрашивается, такая морская прогулка юнаго Государя пройти для впечатлительнаго ума его совершенно безслѣдно! Положительно можно сказать — нѣтъ. Слѣдя внимательно за явленіями, послѣдовавшими вслѣдъ за этою прогулкою, видно, что она заронила въ душу Государя много новыхъ впечатлѣній, подъ влияніемъ которыхъ, съ этой, такъ сказать, минуты *Петръ* устремляетъ свое вниманіе на изученіе жизни, кипѣвшей вокругъ него, откладывая день за день возвращеніе свое въ Москву, куда призвала его Царственная мать, Наталья Кириловна.

Въ платѣ простаго шкипера любознательный Петръ начинаетъ ежедневно посѣщать Архангельскую биржу и ярмарку, желая узнать весь, такъ сказать, секретъ торговли касательно купли и продажи товаровъ при сношеніяхъ русскихъ съ чужеземцами.

Между иностранными шкиперами и негоціантами нашелся лишь одинъ прямотушный и честный негоціантъ *Янъ Ферколье*, который откровенно рассказалъ Петру всю

(10) См. Ист. П. В. Устрялова. Том. II.

сущности торговли иностранцевъ, на счетъ не дальновидности русскихъ ⁽¹¹⁾. «Мы беремъ хорошій процентъ за свои хлопоты,» вѣроятно говорилъ Ферколье «и русскіе всегда будутъ находиться въ рукахъ у насъ, потому что мы на своихъ корабляхъ приѣзжаемъ къ вамъ, и увозимъ вашу товаръ. Что положимъ за него по взаимному согласію между нами,—по той цѣнѣ и покупаемъ. *Будь у русскихъ корабли, да ѣзди они сами со своими товарами къ намъ;—этотъ барышъ достался бы имъ».*

За такое открытіе, по преданію, обрадованный Государь далъ Ферколье жалованную грамоту, и скоро изумилъ иностранцевъ, такъ безцеремонно поступавшихъ съ нами. Онъ справился, что болѣе идетъ во Францію и узналъ, что идетъ поташъ, смола, рыбій клей и икра, приказалъ немедленно Архангельскому воеводѣ Матвѣеву изготовить два купеческія судна къ отпуску въ море съ русскими товарами, и одно даже успѣлъ отправить при себѣ подъ голландскимъ флагомъ во Францію, а другое повелѣлъ отправить на будущій годъ.

Извѣстна судьба этого первого отправленнаго во Францію судна: дьякъ Виніусъ отъ 21 апрѣля 1696 г. доносилъ Государю: «корабль В. В. подъ голландскимъ знаменемъ съ товаромъ взяли французы, и по ихъ уставу никакъ не отдають».

«Если бы подъ вашимъ знаменемъ были товары, вы бы его освободили» ⁽¹²⁾.

Сосредоточивая въ Архангельскѣ планы будущей морской дѣятельности, и желая поручить исполненіе ихъ лицу болѣе другихъ свѣдущему, Государь тогда же назначилъ воеводою вмѣсто Матвѣева 22-хъ лѣтняго стольника Ѳ. М. Апраксина, находившагося въ свитѣ Петра, и съ нимъ плававшего по Бѣлому морю ⁽¹³⁾.

Не откладывая дѣла, и желая основать судостроеніе въ Архангельскѣ, Петръ, по удобству въ тому мѣста, указалъ

⁽¹¹⁾ Описаніе Архан. губ. Молчанова, стр. 146.

⁽¹²⁾ Исторія П. В. Устрялова, Том. II.

⁽¹³⁾ Исторія рус. флота.—Періодъ Азовскій, стр. 146.

учредить верфь на среднем Соломбалском острове, ограниченном рѣчками Соломбалкою и Курьею. Сдѣлавъ распоряженіе о немедленной доставкѣ къ строенію потребнаго лѣса и желѣза, самъ, своими руками, заложилъ на Соломбалѣ *первый торговый корабль*, поручивъ въ тоже время иностраннымъ купцамъ приобрести въ Голландіи на Государевъ счетъ фрегатъ о 44-хъ пушкахъ и выслать на немъ въ будущемъ году сунно на войско ⁽¹⁴⁾.

18-го сентября Государь Петръ Великій оставилъ Архангельскъ, изъявивъ желаніе воеводѣ посѣтить его и на будущей годъ.

Не откладывая своего намѣренія и заботясь о заложенномъ на Соломбалѣ первомъ торговомъ кораблѣ, Петръ выточилъ для этого корабля блоки и отлилъ 24 пушки, отправивъ между тѣмъ въ началѣ 1694 года изъ Москвы въ Архангельскъ двухъ корабельныхъ мастеровъ при письмѣ къ воеводѣ Апраксину: «Посылаю Никласа, да Яна, для строенія малаго корабля, и чтобъ имъ лѣсъ и желѣзо и все къ тому было вскорѣ готово, понеже рано пріѣхать имѣемъ» ⁽¹⁵⁾.

Дѣйствительно, 18 мая 1694 года Петръ былъ уже въ Архангельскѣ, избравъ резиденціею свою тотъ же Мосѣевъ островъ.

Первымъ дѣломъ Петра было—осмотрѣть строившійся на Соломбалѣ корабль, бывшій въ это время уже готовымъ къ спуску, къ великому удовольствію Государя. Пушки же онъ позаботился доставить въ Архангельскъ на тѣхъ карбасахъ, на коихъ самъ плылъ Двиною съ Вологды.

20-го мая происходило на Соломбалѣ невиданное морское торжество: съ пушечною пальбою вступилъ на Двину первый царскій корабль, названный Государемъ «Св. Павелъ». Онъ самъ *подрубилъ* ему подпоры, и обильно угощалъ лицъ, бывшихъ свидѣтелями сего торжества, пригласивъ ихъ на новоспущенный корабль, размѣры котораго были слѣдующіе: длина по килю 86 ф., ширина 22 ф., глуб.

(14) Описаніе Арх. губ.—Мозгачова, и дѣла Арх. губерн. архива 1732 г.

(15) Исторія П. В. Устрялова. Том. II.

9 футъ ⁽¹⁶⁾.) Пока происходило за тѣмъ вооруженіе и приготовленіе корабля къ морскому плаванію, Государь, исполняя свое благочестивое намѣреніе отпраздновать 1 іюня на яхтѣ «Св. Петръ» въ Соловецкій монастырь. (Въ то время, для плаванія по Бѣлому морю не существовало еще русскихъ морскихъ картъ и всѣ мореплаватели руководствовались старинными и голландскими картами, составленными Ван-Кейленомъ, а равно и указаніями опытныхъ вожатыхъ изъ поморскихъ промышленниковъ ⁽¹⁷⁾). Поэтому и Петра въ плаваніи по Бѣлому морю сопровождалъ взятый въ Архангельскѣ опытный кормщикъ Антипъ Тимофѣевъ.

Возвратившись изъ сего плаванія 13 іюня, Петръ съ нетерпѣніемъ ожидалъ прихода фрегата изъ Голландіи и только 21 іюля фрегатъ, подъ командою капитана Флама, пришелъ къ Двинскому бару. Обрадованный Государь поспѣшилъ для его встрѣчи и самъ провелъ его Двинскимъ фарватеромъ съ бара къ городу, давъ ему имя «Св. Пророчество ⁽¹⁸⁾».)

Размѣры этого фрегата остались для насъ неизвѣстными, по причинѣ построенія въ Голландіи. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что *корабли-фрегаты* того времени не упрочили еще за собою занятаго ими въ послѣдствіи мѣста въ военныхъ флотахъ государствъ европейскихъ, т. е. не служили еще опредѣленнымъ выраженіемъ боевой силы, а ранги эти употреблялись безразлично, какъ увидимъ ниже. *Въ пропоз- жей грамотѣ* (паспортъ), данной въ мартъ 1694 года изъ

⁽¹⁶⁾ Списокъ судовъ русскаго флота Веселаго.

⁽¹⁷⁾ Рейнеке. Гидр. опис. Вѣлаго моря Часть 1-я. Первая русская карта С. Двина гравирована при Государѣ Петрѣ В. въ 1701 г. Вотъ подлинное ея заглавіе Чертежь, рѣка Двина или Архангельскаго, повѣхнїемъ Царскаго Величества дѣлалъ на Москвѣ Андрианъ Шолбергъ 1701 года. (Тамъ же).

⁽¹⁸⁾ На сколько Государь былъ обрадованъ приходомъ фрегата, свидѣтельствуетъ письмо его въ Москву къ дьяку Виніусу, писанное среди веселаго шествія, бывшаго на пришедшемъ фрегатѣ: «Янъ Фламъ въ цѣлости прїѣхалъ, на которомъ корабль 44 пушки и 40 матросовъ. Пожалуй, повѣдомись *всѣмъ намъ*. Пространнѣе писать буду въ настоящей почтѣ, а нынѣ обнеселся не удобно пространно писать, паче и недѣля: понеже при такихъ случаяхъ всегда Бахусъ почитается, который своими листьями заслоняетъ очи хотящимъ пространно писать». Исторія П. В. Устрялова. Том. II.

Москвы въ Голландіи, для безпрепятственнаго плаванія «Св. Пророчества» въ Россію, сказано было: «построенъ въ голландской землѣ для нашей Царскаго Величества потребы и казною нашею, *корабль-фрегатъ* со всѣмъ пушечнымъ и прочимъ нарядомъ ⁽¹⁹⁾» Фрегатскія орудія помѣщались только на верхней палубѣ, а подъ нею находились каюты и грузовой трюмъ ⁽²⁰⁾.

Совершивъ затѣмъ плаваніе по Бѣлому морю до Святаго Носа, съ 8 иностранными судами, отправившимися въ свои земли, съ кораблемъ «Св. Павелъ», фрегатомъ «Св. Пророчество» и яхтою «Св. Петръ», Государь, по прибытіи съ моря 20 августа, приказалъ немедленно нагрузить «С. Павелъ» казенными товарами, поташемъ, смолою, хлѣбомъ и лѣсомъ, и отправить его въ Голландію *подъ русскимъ торговымъ флагомъ*, составленнымъ изъ трехъ голландскихъ цвѣтовъ: краснаго, бѣлаго и синяго, перемѣшанныхъ въ обратномъ голландскому флагу порядкѣ ⁽²¹⁾, общія изъ Москвы прислать и проѣзжую для корабля грамоту.

И 26 августа Государь оставилъ Архангельскъ, давъ повелѣніе воеводѣ Ѡ. М. Апраксину, продолжать строить на Соломбалѣ купеческіе корабли, и отправлять ихъ съ царскими товарами за море. Изъ этого видно, что *купеческое* судостроеніе въ Архангельскѣ имѣетъ старшинство передъ *военнымъ* судостроеніемъ, начавшемся, какъ извѣстно, въ Воронежѣ, лишь въ 1696 году.

Строеніе на Соломбалѣ купеческихъ кораблей поручено было Государемъ, лично, адмиралтейскому комиссару *Елизарію Елизарьевичу Избранту*, родомъ Датчанину, который одновременно назначенъ былъ исполнять и должность экипажмейстера на верфи ⁽²²⁾.

⁽¹⁹⁾ Ист. русскаго флота. Періодъ Азовскій стр. 247.

⁽²⁰⁾ Тамъ же.

⁽²¹⁾ Берхманъ, Истор. П. В. Томъ I.

⁽²²⁾ Должность эта состояла въ вооруженіи судовъ и покупкѣ всего нужнаго для адмиралтейства. Экипажмейстеръ неслъ вѣдомости всѣмъ принадлежностямъ судовъ, слѣдилъ за работою мастеровыхъ на верфи, проверялъ ихъ отчеты, продавалъ старыя суда и т. п. (Истор. Р. Ф. Періодъ Азовскій стр. 277.)

Торговля царская началась столь успешно, что къ 1701 г. на Соломбалѣ было уже построено *шесть* кораблей, кромѣ «С. Павла». Государь, устремляя вниманіе свое на начавшееся въ *Архангельскѣ* судостроеніе, командировалъ въ августѣ 1701 года для тщательнаго осмотра выстроенныхъ кораблей стольника Григорія Андреевича Племянникова, который, по прибытіи въ Архангельскѣ пригласилъ для сего иностранныхъ шкиперовъ, англійскаго, голландскаго и гамбургскаго, находившихся въ то время въ Архангельскѣ, а равно и русскихъ торговыхъ людей. Первые весьма одобрительно отзывались о конструкціи кораблей и о прочности ихъ, одобряя, примѣнялась къ заморской стоимости подобныхъ судовъ, въ 11 тысячъ ефимковъ каждый (1220 рубл.). «Только» замѣтили они «у насъ корабли дѣлають изъ дубоваго дѣса.» Русскіе же гуцы отзывались незнапиемъ стоимости судовъ, «для того, что они такимъ промысломъ не промышляють» ⁽²³⁾.

Племянниковъ писалъ Государю, что корабли во время ихъ осмотра стояли ниже Мосѣева, у деревни Соломбала, а вынѣ по случаю зимняго времени отведены на зимовку въ рѣку Маймаксу.

Размѣры ихъ были:	Длина.	Ширин.	Внш. кор.	Углубленіе фор. актер- штейней.
1	120 ф.	} 28 ф.	24	} 10 ф. 12 ф.
»	»		25	
»	»		24	
»	»		24	
»	»		25	
»	»		24	

Корабли эти были сосновые. Имѣли три палубы, называвшіяся *жителями*. Для выхода и свѣта палубы имѣли три люка, носившіе названіе *тоорилл*.

Въ среднемъ житѣ имѣлось 6 оконъ для орудій, или для свѣта. Огня имѣли *затворы* на желѣзныхъ петляхъ. Длина

(23) Дѣло Приказа воинскаго мор. флота № 15.

юта была 16 футъ. Корабли были трехмачтовые. Въ числѣ орудій, на каждомъ изъ кораблей имѣлось по три пушки желѣзныхъ, *дробовыхъ*, называвшихся *басами*. Сверхъ того числа на нѣкоторыхъ корабляхъ было до 34 орудій: 8 пушекъ 6 фунт. и 26 — 4 фунт., а другіе корабли имѣли не болѣе 8 орудій. Имена кораблей были: «*Св. Апостолъ Андрей*», «*Св. Павелъ*», «*Эксъ-бой*», «*Зеленый драконъ*», «*Рычардъ Энженъ*» и «*Меркурусъ*» ⁽²⁴⁾.

Пушки и желѣзо доставлялись въ Архангельскъ черезъ Ярославль и Вологду съ *Устюжскихъ* и *Бѣлозерскихъ* заводовъ ⁽²⁵⁾, а дѣло для кораблестроенія доставлялся сплавомъ по р. Двинѣ съ Тотмы, Устюга, Каргополя и Сольвычегодска, толщиною въ отрубѣ не менѣе 7 вершковъ ⁽²⁶⁾.

Флаги, вымпелы и флюгеры были трехъ цвѣтовъ: бѣлаго, синяго и краснаго; и отличались необыкновенно большими размѣрами. Такъ, напр. кормовой флагъ имѣлъ *длины 13 арш.*, а *ширины 9 полотницъ*; гюйсъ 6 арш. и 5 полотницъ, вымпелъ 24 арш. и 3 полотница, флюгеръ отъ 3—5 арш. и 3 полот. Отправлявшіеся за море корабли снабжались журналами и инструментами для дальнаго плаванія, и картою или *чертежемъ морскаго хожденія* ⁽²⁷⁾.

По распоряженію Государя, на каждомъ изъ торговыхъ русскихъ кораблей отправляемы были съ Соломбальской

⁽²⁴⁾ Дѣла приказа Военнаго Морс. флота. Меморіаль Избранта. № 41.

⁽²⁵⁾ *Устюжскій* заводъ получилъ начало въ 1700 г. при г. *Устюжнѣ* (Новгородской губерніи). Мѣсто это изстари называлось *железное поле*, по изобилію желѣзной руды немаловажнаго достоинства. Одновременно приступлено къ устройству заводовъ и въ *Бѣлозерскомъ* уѣздѣ. Устройствомъ сихъ заводовъ занимался Тулянинъ Енисей Красильниковъ (См. Азовскій періодъ, стр. 301). Въ 1705 году Избрантъ жаловался Гр. Апраксину, что желѣзо, присылаемое съ заводовъ, весьма плохо и на дѣло ни куда не годится, а покупать приходится *шведское* (Шведское) желѣзо по 1 р. 10 алт. пуд. «новое, безъ желѣза быть, при верфи не возможно». (Меморіаль Избранта № 41).

⁽²⁶⁾ Дѣла Архангельскаго губернскаго архива 1711 г.

⁽²⁷⁾ Инструменты были слѣдующіе: *два вратъ-бога*, для измѣренія высоты солнца. *Стекло градное*, и компасы различныхъ формъ: четырехугольныя, кругныя, висячія и стоячія, числомъ до 8. Равно отпускались и песочныя часы (склянки) 4-хъ и полчасовныя, число коихъ простиралось тоже до 8. (Дѣло Прик. воен. Мор. флота. № 15).

верфи по три, четыре русских молодых матросов за море для «спознанія морскаго ходу, корабельной оснастки и нѣмецкаго языка». (См. Приложение 3). Обучение ихъ за моремъ продолжалось два, три года, а иногда и до 12 *лтѣ* ⁽²⁸⁾, на торговыхъ корабляхъ, и на Государевомъ жалованьи по 2 руб. въ годъ.]

[Со времени учрежденія на сѣверѣ *Царскихъ торговъ*, Архангельскъ быстро началъ получать характеръ чисто-русскаго торговаго города,] чему весьма много способствовали различныя привилегіи, дарованныя Государемъ Архангельску, для оживленія его отпускной торговли ⁽²⁹⁾. Корабли Царскіе сверхъ вышесказанныхъ казенныхъ товаровъ, грузились также *досками и пеньковыми канатами*. Отпускная торговля производилась на деньги и на товары: такъ напр. пенька мѣнялась на свинець и т. п.

Русскіе корабли и иноземные привозили къ Архангельску: сукно, свинець, горючую сѣру, бакауть, блохи, вино, компасы, сыланки песочныя, мѣдь, оловянную посуду, ружья и табакъ. Торги Царскіе продолжались съ 1694 до 1718 г., и число русскихъ кораблей доходило до 13. Въ силу устремленнаго на Архангельскъ, исключительно, царскаго вниманія, для оживленія въ немъ торговли отечественной, число приходившихъ къ Архангельску торговыхъ судовъ стало быстро расти: такъ напр. до 1694 г. судовъ въ приходѣ не было болѣе 50, а часто менѣе, но въ 1700 году ихъ уже было 64, въ 1702 — 149, въ 1708 — 206, а въ 1716—233 ⁽³⁰⁾.]

Усердная и ревностная служба при Соломбальской верфи Елизарія Избранта была высоко цѣнима Государемъ Петромъ Великимъ, такъ что въ 1704 г. онъ повелѣлъ дать Избранту, срокомъ на 1 годъ, корабль «Св. Павелъ» въ полное его распоряженіе, и съ полнымъ вооруженіемъ, а по

(28) Ист. Рус. флота. Приложение II. Періодъ Азовскій.

(29) См. указы 1701 г. августа 18, октяб. 25; 1706 г. сентяб. 4; 1711 г. декабря 10; 1712 г. января 18, сентября 29 и ноября 4.

(30) Молчановъ, Опис. Архан. губерніи 1813 г.

истеченіи назначеннаго срока, въ 1706 г. корабль этотъ былъ проданъ Избранту за 3600 р., съ платою въ казну лишь половиною суммы, а другая половина назначена была Государемъ въ подарокъ Избранту, за его «радѣтельную и вѣрную службу». Такая же милость оказана была и англичанину *Стельсу*, за его радѣніе къ интересамъ казны въ погрузкѣ на корабли лѣсу и проч. товаровъ. Въ 1702 г. ему данъ былъ въ наемъ корабль «Рычардъ Энженъ» за 3000 р., и въ томъ-же 1706 г. корабль этотъ подаренъ былъ Стельсу со всею оснасткою и вооруженіемъ ⁽³¹⁾.

Иноземцамъ же, т. е. иностраннымъ шкиперамъ царскіе корабли отдаваемы были на откупъ на 3 и на 2 года по договорной цѣнѣ, простиравшейся до 8000 гульденовъ въ годъ, безъ груза, за который платилось особо. Экипажъ корабля набирался непремѣнно изъ русскихъ, хотя шкиперъ могъ быть и иностранецъ.]

Въ 1702 г. 30 мая, Архангельскъ въ третій разъ видѣлъ у себя Государя, прибывшаго на сей разъ къ городу въ видахъ политическихъ, по случаю ожидавшагося вторичнаго нападенія Шведскихъ военныхъ судовъ на Архангельскъ. Съ Государемъ прибылъ и сынъ его Царевичъ Алексѣй.

На Вавчугской верфи Бажениными въ это время приготовлены были къ спуску два фрегата, названныя «*Курьеръ*» и «*Св. Духъ*», которые и спущены были въ присутствіи Государя. Размѣры ихъ были: длина 70 ф., шир. 18 ф. и глуб. 9 футъ ⁽³²⁾.

Въ письмѣ Государя изъ Архангельска къ Апраксину отъ 5 Юня 1702 г. читаетъ:..... «по указу корабль малый зачали и то съ нуждою, а большаго, чаю, и почать нечѣмъ, лѣсовъ нѣтъ, 2 малые фрегата спущены въ Троицынъ день, и пойдуть скоро на море, имена: одинъ «Святой Духъ», на немъ *Шамбургъ*, другой «Курьеръ», на немъ *Вар-*

⁽³¹⁾ Дѣло приказ. Воинс. Мор. флота № 31, и Меморіалъ Избранта № 41.

⁽³²⁾ Списокъ судовъ русскаго флота. Веселаго.

ландъ». (См. Ист. русскаго флота. Періодъ Азовскій прилож. 1 стр. 502).

Довольный спускомъ и постройкою судовъ, Государь наградилъ хозяина Вавчуги, Осипа Баженина званіемъ *корабельнаго мастера* и подарилъ ему свой портретъ, вырѣзанный собственными руками на кизилѣ, и въ лавровомъ вѣнкѣ ⁽³³⁾.

6-го августа Государь простился съ Архангельскомъ, выйдя въ море на 13-ти корабляхъ, съ 4000 войска, чтобы сдѣлать нападеніе на шведскія крѣпости со стороны Повѣнца, — что, какъ извѣстно, и увѣнчалось желаннымъ успѣхомъ.

Въ это время казенныхъ строеній на Соломбальской верфи было весьма немного: *два* казармы, въ которыхъ жили корабельный мастеръ *Альбертъ Лодормонъ* и морскіе служители, число коихъ простиралось до 162 чел., *сарай* для обдѣлки корабельныхъ членовъ; *кузница* о 12 горнахъ; *домъ* кузнечнаго мастера и *два* двухэтажные амбара для поклажи корабельныхъ припасовъ. На маломъ (крайнемъ) острову: *канатный дворъ* съ *банею* для сушки канатовъ, *смоляной сарай* для ихъ смоленія, и, собственно, *канатный заводъ*, простиравшійся по теченію р. Соломбалки, въ длину на 180 саж., а въ ширину 4½ саж. Все пространство первоначальной верфи, на среднемъ острову имѣло длины по Двинскому берегу 160 саж., а ширины между полисадомъ и Двинскимъ берегомъ 146 саж.; при которомъ выкопаны были 4 *эмына*. Такова была первоначальная обстановка Соломбальской верфи въ 1702 году. Въ 1705 году канатный заводъ перенесенъ былъ Избрантомъ на городской берегъ, противъ острова Мосѣева, и стоилъ казнѣ 1056 рубл. ⁽³⁴⁾.

(33) Максимовъ. Годъ на Сѣверѣ. При посѣщеніи въ 1858 году Вавчуги, авторъ «Года на Сѣверѣ» видѣлъ лично у потомка Бажениныхъ сей драгоценный подарокъ.

(34) Дѣло прик. воин. мор. флота 1701 г. № 15, и дѣло Арх. губ. арх. 1732 г. № 366. При канатномъ заводѣ работало 106 ч. у 12 колесъ. Для смоленія канатовъ работало 12 ч. Для *трепанья* (щилки) пеньки 18 ч. Каждому

Избрантъ не жилъ при верфи, а имѣлъ свое мѣстоприваніе въ Вологдѣ, гдѣ требовалось постоянное его присутствіе для закупокъ отпускныхъ товаровъ, и только на лѣтнее время онъ пріѣзжалъ въ Архангельскъ.

Въ черту Соломбальской верфи входилъ и островъ Мосѣевъ, на которомъ въ это время находилась *казенная отпращная мельница*, гдѣ производилась распиловка лѣса на строеніе кораблей, для отпуска за море и для частныхъ нуждъ Двинскихъ жителей. Мельница эта первоначально принадлежала иноземному откупщику *Данилъ Атману*, построившему ее въ 1696 году; но въ силу указа, состоявшагося въ 1702 г. 19 марта велѣно Избранту означенную мельницу «для растиранія лѣса къ корабельному строенію со всѣми ея приспособленіями *взять* (купить) у Атмана въ казну».

Избрантъ принялъ мельницу по описи, а Атманъ получилъ за нее 1500 руб. изъ Приказа Адмиралтейскихъ дѣлъ⁽³⁵⁾. Приказъ этотъ учрежденъ былъ Государемъ въ 1700 году и находился въ Москвѣ. Онъ завѣдывалъ кромѣ прямыхъ своихъ обязанностей по постройкѣ судовъ и всѣми морскими служителями вообще. Главнымъ распорядителемъ Приказа былъ стольникъ *Ө. М. Апраксинъ*, съ званіемъ *адмиралтейца*⁽³⁶⁾.

на день для щипки давалось по 5 пуд., а для пряжи прядильщикамъ—по 7 пуд. на козесо. Пудъ самой лучшей пеньки продавался за 16 алтынь и 4 деньги, (49 к.). Выручалось ежегодно среднимъ числомъ отъ продажи пеньки 16 000 р. При отпускѣ ея за море берповедъ стоилъ на деньги 8 р., а на товары 9 р. (Меморіалы Избранта, въ дѣлѣ Прик. Воинск. Мор. флота № 14). Тутъ же видно, что казенною канатною пряжею занимались и на лѣвомъ Двинскомъ берегу, на островѣ *Кегостровъ*, гдѣ имѣлись сараи.

⁽³⁵⁾ Принятая въ казну по описи, Москвская пильная мельница имѣла 3 стапа и 46 пилъ. Въ ней было 13 оконъ. Подлѣ мельницы находились: *сѣтница съ горницами*, черныя избы, хлѣва, баня, кузница и сараи. При мельницѣ состояли въ то время: мастеръ иноземецъ Питеръ Эндриль, 4 работника и 2 караульщика, поступившіе, вмѣстѣ съ мельницею, на казенную службу. Плата мастеру производилась 12 р., работникамъ по 4 р., а караульщикамъ по 28 алтынь, въ мѣсяцъ (84 к.). См. дѣло Прик. Воин. Морс. флота 1703 г. № 31.

⁽³⁶⁾ Истор. обзоръ устройства упр. морс. вѣд. въ Россіи, стр. 8. Бывшій Арханг. воевода Апраксинъ оставилъ свой постъ въ 1697 г., и вмѣсто него назначенъ

Историческіе документы

Въ 1704 г. Приказу было предписано: «строение кораблей, производимое у города Архангельскаго Избрантомъ, вѣдать, а равно и о припасахъ и о приказныхъ служителяхъ, находившихся при томъ корабельномъ строеніи»⁽³⁷⁾.

Съ этого времени, всѣ требованія по нуждамъ Соломбальской верфи поступали предварительно на разрѣшеніе адмиралтейца Апраксина, отъ котораго высылались и суммы на раздачу жалованья морскимъ служителямъ и вольнымъ, работавшимъ при верфи мастеровымъ. Сношенія эти, со стороны Избранта, производились въ формѣ именныхъ писемъ и меморій (отношеній), а распоряженія онъ получалъ въ формѣ указовъ.

Для правильной сортировки мачтовыхъ деревьевъ, шедшихъ къ корабельному дѣлу и на вольную продажу, указомъ Государя въ 1703 году, командированъ былъ въ Архангельскъ стольникъ *Степанъ Клокачевъ*, которому для руководства дана была подробная инструкция, которою предписывалось: 1) принять Клокачеву отъ Избранта Московскую пильную мельницу по описи, вмѣстѣ съ лѣсами на ней находившимися; 2) отобрать имѣвшійся у вольныхъ людей корабельный лѣсъ и заплатить за него деньги, сколько потребуютъ, предложивъ имъ, чтобы на будущее время они рубили лѣсъ, и доставляли на мельницу за условленную плату. Если же доставленный на мельницу лѣсъ почему-либо окажется не подходящимъ къ распиловкѣ, то онъ продаватъ мѣстнымъ жителямъ, «чтобы въ томъ имъ никакой тѣсноты не было» 3) пилы и другія принадлежности для мельницы выписывать изъ-за моря съ запасомъ, «чтобы никогда та мельница во время погоды порожняя не стояла». 4) Отданныя на откупъ Атману мачтовья деревья взять въ казну, и продавая ихъ за море, назначить цѣловальниковъ для надзора за правильностью продажи, и всему вести счетъ по шнуровымъ книгамъ. 5) Кромѣ отпускаемыхъ съ пиль-

былъ воевода стольникъ Василій Ржевскій. (Истор. русскаго флота, періодъ Азовскій, стр. 146).

⁽³⁷⁾ Дѣло Прик. Воинск. Мор. флота 1703 г. № 31.

ной мельницы Избранту лѣсовъ на кораблестроеніе, болѣе ему не отпускать, такъ какъ онъ, Избрантъ, на корабельное строеніе лѣса подряжаетъ и покупаетъ особо. 6) Справиться, въ какихъ именно мѣстахъ имѣется корабельный лѣсъ и кто изъ крестьянъ занимается его поставкою къ Архангельску, отобравъ у таковыхъ письменныя свѣдѣнія за какую плату, и сколько числомъ они поставляли лѣсъ къ городу, и указанныя ими деревья *осмотрѣть, составить имъ точную опись*, и предписать бурмистрамъ и уѣзднымъ старшинамъ на вѣрнопко, чтобы сосну и лиственницу толщиною въ 7 вершковъ и болѣе не рубить ни кому на частное употребленіе. 7) Для наблюденій за лѣсами вообще взять изъ адмиралтейскаго приказа 12 чел. матросовъ и производить имъ за это жалованье по 6 денегъ въ день. 8) Съ ослушниковъ Царскаго повелѣнія за самовольную порубку брать штрафъ по 10 руб. съ дерева и наказывать внучтомъ.

Вообще Клобачеву предписывалось, слѣдя, *за сбереженіемъ корабельныхъ роуцъ*, не брать взятокъ и не чинить никому обидъ и налоговъ, подъ опасеніемъ жестокаго наказанія и отобранія у него помѣстій и вотчинъ, въ пользу челобитчиковъ *безповоротнo*.⁽³⁸⁾]

Наказъ этотъ касался всѣхъ торговыхъ людей. Въ силу сего не могли и Баженины рубить деревья толще указанной мѣры. По сему въ томъ же 1703 г. они подали Государю челобитную, въ которой испрашивали себѣ исключительнаго права, по прежнему, рубить толстомѣрный лѣсъ, строить изъ него корабли, а равно и отпускать лѣсъ за море. «Иначе—писали они—въ дѣлахъ нашей пильной мельницы произойдетъ не малая остановка, а намъ—стѣсненіе и разореніе». При этомъ они лишь просили дозволенія рубить толстомѣрный лѣсъ не свыше 4 тысячъ бревень».

Въ февралѣ 1704 года послѣдовала отъ Государя Баженинымъ новая милостивая грамота, разрешавшая имъ рубить лѣсъ въ просимомъ количествѣ] гдѣ, между прочимъ, гово-

⁽³⁸⁾ Дѣло Прик. Вонск. Море. флота. 1703 г. № 31.

рилось, что Осипа и Федора Бажениныхъ во все время занятій ихъ судостроеніемъ, «въ наши В. Г. службы, мы В. Г. выбирать и въ посылки посылать не указали; матросовъ, шкиперовъ, штурмановъ и русскихъ людей, которые похотятъ въ кормахъ служить, принимать и держать свободно, и отъ того корабельнаго дѣла нигуда отнюдь не имать». Изъ общаго годоваго счета досокъ, отпускавшихся съ Московско-й пильной мельницы на Соломбальскую верфь къ корабельному строенію, видно изъ меморій Избранта къ Апраксину, что толщина досокъ показывалась въ то время *пальцами*, а не дюймами, и что доски были отъ одного до шести пальцевъ толщиною. Бревна для распиловки употреблялись длиною до 6 саж. включительно. Сотня бревенъ толстомѣрнаго лѣса съ доставкою на мѣсто стоила *не дороже 7 рублей*.

Въ 1706 году, въ черту Соломбальской верфи, по указу Государя поступила *Ширшемская мукомольная мельница*, принадлежавшая до сего времени Сійскому монастырю. Эта мельница находилась въ 16 верстахъ выше Архангельска, на впадающей съ лѣвой стороны въ р. Двину рѣчкѣ *Ширшемъ* или *Ширшѣ*. Строеніе это впоследствии послужило ядромъ адмиралтейскому ширшемскому заводу, одному изъ старѣйшихъ въ Россіи по времени его учрежденій.

Принятіе мельницы отъ Сійскаго монастыря поручено было стольнику Семену Племянникову, съ тѣмъ, чтобы онъ устроилъ изъ нея *пильную*, оставивъ Сійскому монастырю для помола муки два жернова. Устройство это взялъ на себя мастеръ той мельницы Данило Пасуховъ, изъ матеріаловъ, доставленныхъ къ нему съ Соломбальской верфи.

За мельницу заплачено было монастырю всего лишь *50 рублей*. Изъ Государева указа, даннаго Племянникову при этой покупкѣ видно, что Ширшемская мельница существовала при монастырѣ съ 1594 года и что при ней было 8 крестьянскихъ дворовъ, съ отведенными для нихъ землею и лѣсами (См. приложение 4).

ГЛАВА II.

Архангельскіе лоцмана. Огражденіе Двинскаго фарватера.—Учрежденіе ласто-
ваго сбора.—Имена русскихъ торговыхъ кораблей.—Калитанъ Фрасть, и его
инструкція.—Выбе Гересь.—Средства и администрація Соломбальской верфи.—
Отправленіе военныхъ кораблей въ Балтику.—Размѣры ихъ и снабженіе.—По-
бѣги.—Зарабочая плата.—Существовавшій порядокъ на верфи.

Двинскій фарватеръ, какъ извѣстно, узокъ, извилистъ и
обиленъ песчаными отмелями. Поэтому, (съ самаго открытія
Архангельскаго порта для заграничной торговли, (1584 г.)
иностранные корабли, приходя съ моря къ городу, и не
зная Двинскаго фарватера, всегда встрѣчали (и нынѣ встрѣ-
чаютъ) нужду для безопасной проводки въ людяхъ опытныхъ,
знающихъ хорошо мѣстность р. С. Двина.) Нужда эта выз-
вала на сѣверѣ особый промыселъ *корабельныхъ вожей, лоц-
мановъ*, между мѣстными крестьянами, посвятившими себя
извѣстной спеціальности (39).

Около 1705 года, число лоцмановъ было 40 человекъ,
находившихся въ зависимости отъ Новгородскаго приказа,
снабжавшаго ихъ казенными карбасами съ парусами и вес-
лами. Карбасы эти, для отличія отъ прочихъ росписывались
красками, а кормовая часть оныхъ украшалась надписью:
«*Лоцманъ*». Въ 1705 г., по указу Государя, лоцмана отданы
были въ подчиненіе Елизарію Избранту, которому и пред-
писывалось, ведя имъ (лоцманамъ) именной списокъ, строго
наблюдать за ихъ обязанностями, въ безостановочной и
безопасной проводкѣ судовъ. *Костюмъ* лоцмановъ того вре-
мени былъ слѣдующій: французскій кафтанъ алаго цвѣта,
камзолъ и штаны—краснаго сукна, парикъ, шляпа, чулки
и башмаки нѣмецкіе (40).

До 1704 года Двинскій фарватеръ не имѣлъ никакихъ
предостерегательныхъ знаковъ, и иноземные купеческіе ко-
рабли, не имѣя у себя иногда для проводки лоцмана, шли,

(39) Подробный историческій очеркъ Архангельскихъ лоцмановъ заключается
въ статьѣ моей «Лоцманская артель въ Архангельскѣ»,—см. книгу: Матеріалы
для исторіи артелей въ Россіи, изд. 1873 г.

(40) Дѣло Приказа Военскаго Морскаго флота № 41.

такъ сказать, ошупью къ городу, становясь часто на мель, да и подъ проводкою лоцмана безопасность пути гарантировалась слабо, такъ какъ глубина и направленіе фарватера ежегодно подвержены были измѣненіямъ, какъ и нынѣ, по причинѣ быстрого весенняго ледохода съ одной стороны, а съ другой—по отсутствію необходимыхъ предостерегательныхъ знаковъ. Такая неизвѣстность фарватера естественно вліяла на численность прихода къ порту судовъ, опасавшихся за цѣлость своего груза.)

Въ это время находился въ Архангельскѣ, проѣздомъ изъ Голландіи, вице-адмиралъ русской службы *Корнилій Крюйсъ*, послылавшійся Петромъ за море для найма морскихъ офицеровъ и другихъ чиновъ. Ревнуя о государственномъ интересѣ, связанномъ съ успѣхами морской торговли, и находя существовавшіе въ то время портовые порядки Архангельска не практичными во всѣхъ отношеніяхъ, (Крюйсъ, 20 ноября 1704 г. изложилъ свое мнѣніе, препроводивъ оное въ Адмиралтейскій приказъ, на имя Ѳ. М. Апраксина, касательно огражденія Двинскаго фарватера и учрежденія при портѣ ластоваго сбора (См. прил. 5).)

Съ мнѣніемъ опытнаго моряка согласился вполне Адмиралтейскій приказъ, распорядившись немедленно заказать въ Голландіи *лоуз-бочки* для Архангельскаго порта, и въ томъ же 1704 году послѣдовало Избранту Высочайшее повелѣніе: съ будущаго 1705 года приступить къ постановкѣ у города Архангельскаго, на р. Двинѣ *бочекъ* (буевъ), которыя бы ограждали по обѣ стороны корабельный фарватеръ отъ Мудьюжскаго острова, возложивъ эту постановку и ежегодный промѣръ на мѣстныхъ лоцмановъ. Сборъ же съ иноземныхъ купеческихъ судовъ чинить *по ползефимку* съ ластва, (цѣна ефимку въ то время была 90 к., или 30 алтынъ), а адмиралтейскую пошлину съ торговыхъ русскихъ людей по полуденьги съ рубля. Для кораблей предписывалось построить на рѣкѣ удобныя приставы на счетъ адмиралтейства, а для браковки пеньки — охранительныя анбары. Пока сіи послѣдніе не будутъ выстроены, предписыва-

лось Избранту пошлину съ русскихъ людей не брать. Имѣющій образоваться сборъ съ торговыхъ судовъ и за лодманскіе знаки, велѣно было отсылать въ Адмиралтейскій приказъ, а на устьѣ Двины—поставить *баки* на берегу (дома, въ которыхъ держался огонь, называвшіеся огневыми маяками).

При указѣ приложены были слѣдующія краткія статьи для руководства о взиманіи ластоваго сбора:

1.

«Которые до указа и постановленія бакъ и бочекъ съ дачею вожей вошли, съ тѣхъ ничего не имать.

2.

Которые и вошли, а какъ назадъ пойдутъ, если безъ вожей, и съ тѣхъ не имать же.

3.

Которые пойдутъ за море подъ провозженіемъ вожей и поставленными бакъ и съ тѣхъ имать противъ установленнаго полуефимка съ ласта треть.

4.

Которые придутъ и послѣ указа встрѣчены будутъ и провозжены также, съ тѣхъ имать по указу ⁽⁴¹⁾.

Учрежденіе ластоваго сбора почему-то особенно не понравилось голландскимъ шхиперамъ, которые въ 1705 году поданною челобитною на имя Государа формально отказывались платить установленную съ судовъ ихъ пошлину на томъ только основаніи, что прежде-де они ничего не платили.

Челобитная заключалась наивнымъ аргументомъ, что они «торговые люди Голландской земли состоятъ въ вѣденіи посольскаго приказа, а не русскаго, адмиралтейскаго и не ратуши Архангелогородской» ⁽⁴²⁾.

Таковыми доводами шхипера Голландской земли надѣялись видѣть отмѣну ненавистнаго имъ учрежденія, но ошиблись рассчитывая на русское простодушіе.

⁽⁴¹⁾ Дѣло Приказа Воинскаго морскаго флота 1704 г. № 39.

⁽⁴²⁾ Такъ же.

Имъ отвѣчали что какъ съ царскаго корабля Св. Павелъ въ Амстердамъ брали ластовыя деньги, поэтому брать слѣдуетъ и съ нихъ, и при томъ въ размѣрѣ, согласно голландскому учрежденію о сборахъ. Посольскій же приказъ отозвался, что торговые люди не состоятъ въ его вѣдомствѣ (См. Приложение 6).

Посему въ томъ же 1705 г. послѣдоваль подтвердительный Государевъ указъ: установленную пошлину взимать со всѣхъ иностранныхъ судовъ, а съ голландцевъ въ такомъ точно размѣрѣ, въ какомъ вѣяли они съ царскаго ворабля въ Амстердамъ.

Размѣръ этотъ, какъ видѣть можно изъ росписи сбора, былъ далеко не въ пользу голландцевъ.

Учрежденіемъ ластоваго сбора и огражденіемъ Двинскаго фарватера вносились общепринятыя въ то время во всѣхъ морскихъ государствахъ порядки, черезъ которые приходъ иностранныхъ судовъ къ Архангельскому порту быстро увеличился, а съ нимъ и цифра таможеннаго сбора, возросшая съ 12 (т. руб. до 100) т., а около 1711 г. цѣнность привоза и отвоза дошла до 1 500 000 руб. ⁽⁴³⁾.

Цифры эти подтверждаютъ вполне усилъхъ Царской торговли на сѣверѣ, а въ спискахъ приходившихъ изъ-за моря съ грузомъ судовъ встрѣчаются за это время много русскихъ съ именами святыхъ принятыми российской церковью: Пророкъ Ілія, Св. Петръ, Св. Благовѣщеніе, Св. Іоаннъ, Св. Филипъ, Царь Давидъ, Св. Григорій и т. п. перемѣшиваясь съ именами, отличавшимися и нѣкоторою оригинальностью: *Золоченая мельница, Рыба Архангельская, Московская галера, Сырый замъ, Молодая лобозъ, Московскій пздокъ, Бѣлый теленокъ* и т. п.

Возрастаніе русскаго коммерческаго флота неоспоримо свидѣтельствовало о дѣятельности Архангельской и Вавчужской верфей, благодаря Царскому поощренію и обилію лѣснаго матеріала.

(43) Крестиницъ, Описаніе города Архангельскаго 1702 г. Козловъ, Описаніе Архангельской губерніи 1865 г.

Въ 1707 г. Великій Государь, ревнуя объ успѣхахъ торговли на сѣверѣ, и о судостроеніи, производившемся, главнымъ образомъ, на казенной Соломбальской верфи, желая, какъ мудрый хозяинъ, дать всему стройный порядокъ, вѣнчающій всякое полезное дѣло; и съ этою цѣлью командировалъ въ Архангельскъ, по мысли Корнилія Крюйса, морскаго офицера капитана *Клауса Фраса*, снабдивъ его инструкціею, которая обрисовываетъ нагляднымъ образомъ все то, что относилось къ современной дѣятельности Архангельскаго порта. Мѣнялись потомъ только лица, а сущность самой инструкціи исполнялась неуклонно, пока длилось судостроеніе на Соломбальской верфи въ описываемую эпоху.

Инструкція заключала въ себѣ 16 пунктовъ. Въ 1 пунктѣ предписывалось капитану Фрасу, по прибытіи въ Архангельскъ, явиться тотчасъ къ губернатору, и оному объявить свою комиссію, для какой цѣли прибылъ, и во всемъ касательно службы Е. Ц. В. исполнять бы повелѣнное губернаторомъ съ охотою и готовностью. (Во 2, по пріѣздѣ въ Архангельскъ, сдѣлать всѣмъ кораблямъ и малымъ судамъ подлинную роспись) и вручить оную комиссару Избранту. Въ 3, признавать г. Избранта, яко перваго офицера и управителя отъ адмиралтейства, и всегда съ нимъ разговаривать о томъ, что къ пользѣ и прибыли Е. В. службы принадлежитъ, а безъ него, Избранта, ничего не начинать. (Во 4, со вскрытіемъ рѣки отъ льда, привести изъ зимовки корабли къ верфи, и присутствовать съ магацинскими офицерами при ихъ починкѣ, обучая офицеровъ оснащиванію и плотничному искусству) наблюдая въ то же время, чтобы между офицерами всегда былъ добрый порядокъ и радѣніе къ службѣ, а равно и между матросами и плотниками, чтобы каждый зналъ свое мѣсто; а которые преступать будутъ воинскіе артикулы, или въ работѣ прогуливать время, тѣхъ наказывать. Въ 5, офицеры, мастера и матросы, работающіе на верфи, должны принимать приказаніе отъ Избранта, а въ небытности его, отъ капитана Фраса. (Во 6, при двухъ или трехъ офицерахъ и десяти искусѣйшихъ лоцманахъ наблюдать фарватеръ отъ Со-

ломбалы до взморья, ограждая его бочками и баками, гдѣ подобаесть; а ежели нѣтъ въ готовности бочекъ, то прика-
затъ сдѣлать временныя изъ старыхъ и сухихъ брусевъ,
длинною въ 8 футъ, шириною въ 6 фут., толщиною въ 3
фута, прикрѣпивъ ихъ на мелкихъ мѣстахъ на якоряхъ; а
въ срединѣ укрѣпить шесть, длиною въ 7 футъ, съ бѣлымъ
флагомъ въ 2 полотнища шириною, и въ 1½ арш. длиною,
по правой сторонѣ входа въ устье, и такіе флаги должны
быть по всей правой сторонѣ фарватера, сколько будетъ
ихъ потребно. А въ верховьи рѣки такіе же буи менѣе
третьею долею. Буи эти дѣлать сосновые и прикрѣплять
ихъ прочно къ своимъ мѣстамъ, для безопаснаго между ни-
ми ходу кораблямъ. Тѣхъ же, которые замѣчены будутъ во
вредѣ буямъ, представлять къ губернатору съ прошеніемъ
о тяжкомъ имъ за то наказаніи, и просить губернатора,
чтобы онъ сдѣлалъ извѣстнымъ всему тамошнему народу
черезъ публикацію, о несниманіи своевольниками поставлен-
ныхъ знаковъ. *Въ 7*, между крѣпостью (Новодвинскою) и
Марковымъ островомъ (лежащимъ противъ крѣпости) ста-
вить на ночь малыя суда, и всякій вечеръ, до 1 числа
Сентября, въ 9 часу, для захожденія солнечнаго, выпалить
изъ одной большой пушки, а въ 4 часу утра изъ двухъ
фузей (ружей) палить съ того корабля, на которомъ капитанъ
Фрасъ будетъ находиться, и при этомъ распустить свой вым-
пель на мачтѣ, шириною въ 4 полотнища, а длиною въ 10
аршинъ. *Въ 8*, приходящимъ и отходящимъ кораблямъ, салю-
тующимъ флагу Е. Ц. В. (крѣпости) надлежитъ отвѣчать
двумя выстрѣлами менѣе, кромѣ воинскихъ кораблей, кото-
рымъ, ежели они свой вымпель подберутъ, равнымъ чис-
ломъ выстрѣловъ отвѣчать, а торговымъ кораблямъ, вым-
пеловъ неимѣющимъ, опускать до полустеньги свои мар-
сели, ежели къ тому вѣтръ и теченіе дозволить. Въ
противномъ случаѣ подымать Фрасу бѣлый флагъ, озна-
чающій, что торговые корабли могутъ проходить безъ от-
данія чести флагу Е. Ц. В., но при этомъ кораблямъ вмѣ-
нялось въ обязанность распускать на мачтѣ флагъ свой или

вымпель, или даже три и болѣе вымпеловъ вдругъ. Ежели идущій корабль имѣеть вымпель и воинскую комиссію, тогда Фрасъ чрезъ своего младшаго офицера наблюдать долженъ за симъ кораблемъ, и буде окажется истиннымъ, тогда позволить кораблю распустить свой вымпель и днемъ и ночью, только чтобы оный корабль, идучи мимо крѣпости, честь флагу Е. Ц. В. отдалъ *подобраніемъ своего вымпела*, а не инымъ способомъ.

Ежели же какой корабль достойнаго почтенія флагу не окажется, то принудить его къ сему пушечнымъ выстрѣломъ; и за каждый выстрѣлъ повиненъ корабельщикъ платить штрафъ по 2½ рубля, и пока сихъ денегъ не заплатитъ, то таможенный бурмистръ обязывался тотъ корабль и шкипера арестовать до уплаты денегъ.

Въ 9, предписывалось Фрасу дать знать приходящимъ съ моря кораблямъ письменно, чтобы они всѣ свои товары выгружали по приходѣ, а баласту не метали бы отнюдь въ рѣку ранѣе часу, какъ вода пойдетъ на убыль, подъ штрафомъ: за первый разъ 20 руб., за второй 100 руб., а за третій 500 руб. Для лучшаго за симъ наблюденія, просить у губернатора поставить на каждый приходящій корабль изъ солдатъ по 2 человекъ для караула. Кромѣ сего и самъ Фрасъ обязывался съ однимъ изъ младшихъ офицеровъ ежедневно три или четыре раза на шлюпкахъ надзирать за чистотою фарватера.

Въ 10, увѣдомить шкиперовъ, чтобы въ гавани отнюдь они не чинили никакого шума, ни барабаннымъ боемъ, ни пушечною стрѣльбою, подъ штрафомъ за каждый выстрѣлъ по 10 руб., или же, за каждый выстрѣлъ, *брать съ корабля по пущи*, исключая пожарныхъ случаевъ, или открывшейся въ корабль течіи. Въ такихъ важныхъ случаяхъ Фрасу предписывалось пятью или шестью выстрѣлами, учиненными къ ряду дать о томъ знать всѣмъ судамъ, для подавія помощи.

Въ 11, Фрасу безъ нужды не палить изъ пушекъ, ежели на то не будетъ указа Избранта. Въ противномъ случаѣ повиненъ онъ за каждый выстрѣлъ заплатить 10 руб. рус-

скою серебряною монетою изъ своихъ денегъ, безъ всякаго снисхожденія.

Въ 12, предписывалось оказывать всѣмъ купцамъ и шкиперамъ свое содѣйствіе, и ежели потребуются имъ какіе матеріалы, то давать на чистыя деньги по обыкновенной цѣнѣ съ предварительнаго разрѣшенія Избранта.

Въ остальныхъ пунктахъ предписывалось Фрасу наблюдение за оставшимися на зимовку кораблями, дабы оные отводились въ началѣ октября въ р. Маймаксу, а такелажъ ихъ находился бы въ сохранности; и въ заключеніе повелѣвалось Фрасу имѣть *подлинный журналъ*, со дня своего прибытія къ Архангельску, для записи въ немъ: *переломны вѣтровъ, погоды, времени покрытія льди льдомъ*, а равно роспись всѣмъ приходящимъ кораблямъ, воинскимъ и торговымъ, съ какими товарами, и откуда они пришли, для ежемѣсячнаго представленія подобнаго журнала въ Адмиралтейскій приказъ ⁽⁴⁴⁾.

Познакомивъ читателя съ дѣятельностью Архангельскаго порта *внѣшней*, обратимся теперь къ его *внутренней*, такъ сказать, дѣятельности.

Кромѣ торговыхъ судовъ, отпущавшихся съ товарами за море, началась съ 1708 г. постройка на Соломбальской верфи и судовъ, предназначавшихся съ чисто-военною цѣлью, для пополненія комплекта Балтійскаго флота, по случаю продолжавшейся войны со Швеціею, для одержанія побѣды надъ которою Петру нужны были военныя суда. Строителемъ военныхъ судовъ за это время въ Архангельскѣ былъ *Выбе-Гересъ*, лично извѣстный Государю, какъ искусный корабельный мастеръ, прибывшій въ Россію изъ Голландіи въ 1698 г., и построившій не мало судовъ разныхъ ранговъ на верфи Олонецкой. Первое военное судно, имъ построенное на Соломбалѣ было 32 пуш. фрегатъ «Св. Петръ», имѣвшій длины 105 фут., шир. 29 фут. и глуб. 13¹/₂ фута ⁽⁴⁵⁾.

⁽⁴⁴⁾ Архивъ Акад. наукъ. Дѣла Кн. Меншикова. Сообщено Н. А. Коргуевымъ, за каковое сообщеніе долгомъ считаю привести ему мою искреннюю признательность.

⁽⁴⁵⁾ Списокъ судовъ русскаго флота Воеваго.

Фрегатъ начатъ былъ строеніемъ изъ сосны въ 1708, а въ 1710 г. спущенъ былъ на воду, вмѣстѣ съ другимъ такихъ-же размѣровъ фрегатомъ «Св. Павелъ» при прежнемъ экипажмейстерѣ Избрантѣ. На стапелѣ готовилось къ спуску еще третье судно, транспортъ «Илья Святій», когда въ томъ же 1710 г.) 30 марта послѣдовалъ Государевъ указъ капитану Рейсу, командовавшему первымъ фрегатомъ, приготовить всѣ три судна нынѣ же къ плаванію въ Балтійское море. Въ силу этого повелѣнія, предписывалось быть командиромъ на второмъ фрегатѣ поступившему въ русскую службу капитану Шхоутену, а на транспортѣ—поручику Бранту. Въ комплектъ же офицеровъ на отправляющуюся эскадру предписывалось принять иностранныхъ волонтеровъ, находившихся въ то время въ Архангельскѣ, а равно набрать и экипажъ изъ опытныхъ матросовъ, ходившихъ за море на казенныхъ торговыхъ судахъ и на компанейскихъ, въ Гренландію, на Новую Землю и въ Колу.

Потребныя на сей предметъ деньги, провіантъ и пр. Рейсъ долженъ былъ получить отъ Архангельскаго губернатора (46).

Чтобы нагляднѣе судить о средствахъ Архангельскаго порта, для столь спѣшнаго приготовленія отправлявшейся въ Балтику эскадры, не лишнимъ считаю предварительно воснудься самой организаціи порта и административнаго его устройства, по тѣмъ достовѣрнымъ даннымъ, какия сохранились въ нашихъ архивахъ. Исполнить Государеву волю, по снабженію судовъ эскадры, было тогда нелегко для лицъ, на коихъ лежала отвѣтственность при исполненіи возлагавшихся сего рода повелѣніяхъ.

Собственно *адмиралтейства*, въ строгомъ смыслѣ слова; съ его мастерскими, съ его разнообразными запасами магазиновъ, для полнаго снабженія военнаго судна, тогда не существовало еще въ Архангельскѣ, а производилось лишь въ 4-хъ его эллингахъ *строение* судовъ въ буквальномъ значеніи; ибо только дѣсной матеріалъ обязывалась поставлять

(46) Матеріалы для Ист. русскаго флота Елагина. Том. 1, стр. 204.

Архангельская губернія для корпуса судна, а все остальное: такелажъ, якоря, пушки, желѣзо, паруса и пр. лежало на попеченіи Адмиралтейскаго приказа, завѣдывавшаго верфью ⁽⁴⁷⁾.

Что можно было купить въ Архангельскѣ, для вооруженія и снабженія судна, то покупалось губернской канцелярією по указамъ губернатора; а все остальное, чего было нельзя приобрести на мѣстѣ, то высылалось весною, черезъ Вологду, на судахъ, какъ напр.: пушки, якоря, желѣзо и т. п. ✓

При портѣ имѣлось лишь самое необходимое: смола, канаты, блоки, краски и часть артиллерійскихъ припасовъ, хранившихся за карауломъ въ двухъ-трехъ магазинахъ, гдѣ имѣлась и провізія для морскихъ служителей. Главными же отвѣтственными лицами за успѣхъ судостроенія и порядка на верфи были три лица: Архангельскій губернаторъ, имѣвшій пребываніе въ Вологдѣ, вице-губернаторъ въ Архангельскѣ и экипажмейстеръ—при верфи. Во взаимныхъ отношеніяхъ начальствовавшихъ и подчиненныхъ никакихъ границъ не существовало. Кромѣ сношенія послѣдняго съ первыми по вопросамъ, имѣвшимъ ближайшій интересъ къ успѣшному судостроенію, въ формѣ требованій черезъ губернскую канцелярію, во всемъ остальномъ каждый изъ названныхъ лицъ самостоительно обращался съ своими донесеніями по морской части въ Адмиралтейскій приказъ, на имя президента, испрашивая повелѣній о встрѣчавшихся весьма часто затрудненіяхъ и недоразумѣніяхъ по дѣламъ верфи; или же, какъ часто случалось, писали непосредственно и къ самому Государю.

Даже корабельный мастеръ на верфи, въ случаяхъ до его специальности касавшихся, имѣлъ, помимо экипажмейстера, непосредственное сношеніе и съ губернской канцелярією и съ Адмиралтейскимъ приказомъ ⁽⁴⁸⁾.

Изъ такого соотношенія лицъ, распорядившихся судостроеніемъ въ Архангельскѣ, видно, что тогда не существо-

(47) Голицынь. Дополненія къ дѣяніямъ Петра Великаго Томъ V, стр. 397 и 398.

(48) См. Матеріалы для исторіи русскаго флота Елагина. Томъ I.

вало еще никакой опредѣленной системы въ административномъ значеніи, и что все зависѣло отъ личнаго довѣрія Государя къ исполнителямъ его воли. Да иначе оно и быть не могло по новости въ то время морскаго дѣла въ Россіи. Осуществленіе Государевыхъ предначертаній (объ Архангелъскомъ портѣ) лежало прежде на Архангельскомъ губернаторѣ, получавшемъ всѣ распоряженія изъ Адмиралтейскаго приказа. Независимо отъ сего, такія же распоряженія получалъ иногда и вице-губернаторъ и другіе, до кого ближе всего касалось успѣшное выполненіе. Это—первое неудобство существовавшего порядка, со всѣми его очевидными послѣдствіями, въ интересѣ дѣла. Главное же затрудненіе для административныхъ лицъ, по дѣламъ верфи, былъ *вопросъ денежный*, вопросъ о выдачѣ жалованья морскимъ и адмиралтейскимъ служителямъ и вольно-наемнымъ плотникамъ и работникамъ, а также и *вопросъ провіантскій*, т. е. такъ называвшееся хлѣбное жалованье ⁽⁴⁹⁾. Отъ рѣшенія этихъ двухъ вопросовъ, существеннымъ образомъ зависѣлъ весь успѣхъ дѣла. Денежная казна присылалась изъ приказа частями, въ неопредѣленные сроки, отчего весьма часто случалось, что жалованье и провіантъ не выдавались служащимъ по нѣсколькимъ мѣсяцевъ, и начальствовавшія лица, для безостановочнаго производства адмиралтейскихъ работъ, прибѣгали въ такихъ случаяхъ къ заимствованію изъ разныхъ источниковъ, случавшихся подъ рукою.

Такъ, напр., Архангельскій губернаторъ князь Голицынъ въ 1710 году писалъ графу Апраксину: «въ магазейнахъ амунициі (такелажа) ничего нѣтъ..... отъ морскихъ сослужителей есть великая обида, и еслибъ я не отдалъ за прощ-

(49) Денежное жалованье морскимъ служителямъ (матросамъ) производилось въ то время, по ихъ служебному положенію, неодинаково; по 2 р., по 1½ р., по 1 р. 10 алт.; по 1 р. 6 алт. и 4 деньги; по 1 р.; по 30 алт.; по 25 алт.; и даже по 20 алт. челоуку на мѣсяць; и изъ тѣхъ ихъ дачъ вычиталось за шапки, бобротри, за штаны и за чулки изъ рубля по 8 алт. 2 деньги, т. е. четвертая доля. Хлѣбное жалованье опредѣлялось для холостыхъ и женатыхъ особо: женатымъ полагалось: муки по 5 четей, крупъ вместо овса въ полъ по чети безъ полуосыпны. Холостымъ: муки по 3 чети, крупъ по осмынѣ—на годъ. См. Истор. русскаго флота Періодъ Азовскій, стр. 245.

«тые мѣсяцы мастеру корабельному денегъ, и съ сыномъ «уйти на корабляхъ хотѣли»... «Матросамъ хлѣбное жалованье изъ провіантскихъ магазейновъ третій годъ выдаютъ, «отчего в гарнизону есть умаленіе, прошу васъ, кто тотъ «выданный провіантъ будетъ платить; а съ нынѣшняго 1-го «августа тѣмъ матросамъ отъ хлѣбнаго жалованья отказалъ, «для того, что и солдатамъ въ июльскую дачу гнилыми су- «харями давалъ» (50).

Такая же неурядица существовала и во взаимныхъ отно- шеніяхъ главныхъ дѣятелей при портѣ: распоряженія одного парализировались другимъ. Напр. морской капитанъ Кра- меръ въ 1713 г. жалуется изъ Архангельска графу Апрак- сину: «А которые есть старыя, мореходныя суда, и тѣ нынѣ «стоятъ на Двинѣ противъ Соломбальской верфи, и тѣ суда «съ великою нуждою управляю... а я у губернатора не могу «того упросить, чтобъ тѣ суда конопатить или починить; «также и во всемъ, что надобно, *хотя бѣ губернаторъ и «приказалъ что иное, экипажмейстеръ Баженнигъ не даетъ;* «и того ради я остаюся въ осластѣ; присылаются ко мнѣ «изъ Архангельской канцеляріи обо всемъ подавать вѣдо- «мости, сколько надобно людей и сколько провіанту и объ «иномъ обо всемъ управленіи, что надобно; а здѣшніе выс- «ше господа желаютъ нашихъ, морскаго флоту служителей, «офицеровъ, безчестить, а государевы дѣла не столько они «думаютъ управлять, что своихъ прибытковъ искать» (51).

Обратимся теперь къ капитану Рейсу и его эскадрѣ.

Въ отвѣтъ на повелѣніе Государя о скорѣйшемъ изготов- леніи судовъ для плаванія, Рейсъ доносилъ въ Адмиралтей- ской приказъ отъ 13-го апрѣля 1710 г., что касательно снабженія трехъ судовъ канатами и проч. онъ затрудненія не встрѣчаетъ, ибо имѣются уже здѣсь готовыя. «По на- «хожденію же губернатора въ Вологдѣ, дыкъ безъ воевод- «скаго приказа ничего дѣлать не хочетъ, отговариваясь не- «имѣніемъ указа. Шхоутень капитаномъ-поручикомъ slu-

(50) Матеріалы для Истор. русскаго флота Елагина. Томъ I, стр. 223.

(51) Матеріалы для Истор. русскаго флота Елагина. Томъ I, стр. 401.

«жить не хочеть и благодарствуетъ, а желаетъ идти на фрегатъ волонтеромъ, съ чѣмъ я не согласился и вмѣсто него назначилъ Бранта, а новый транспортъ поручилъ *Боусу*. «Сей корабль зѣло шатокъ, и палубою на водѣ лежитъ» — добавляя Рейсъ въ своемъ письмѣ⁽⁵²⁾.

Однако усердіе и опасеніе начальствовавшихъ лицъ навлечь на себя гнѣвъ Государя превозмогли всѣ препятствія, и 19-го іюля того же 1710 г. эскадра Рейса отправилась отъ порта въ морской путь. Но выходъ въ море былъ крайне неудаченъ. Отъ перваго крѣпкаго вѣтра эскадра разстроилась такъ, что капитанъ Рейсъ на фрегатѣ «Св. Петръ», 18-го августа принужденъ былъ немедленно возвратиться въ портъ, потерявъ на своемъ фрегатѣ всѣ мачты и паруса. «А другіе же два, гдѣ нынѣ обрѣтаются — не знаемъ», доносилъ губернаторъ къ графу Апраксину отъ 23-го августа⁽⁵³⁾.

Но такое неудачное начало не остановило дѣла, и въ слѣдующемъ 1711 году было повелѣно немедленно приступить къ постройкѣ на Соломбальской верфи *двухъ* 54-хъ пушечн. кораблей, чтобы въ томъ же году корабли эти могли отправиться въ Балтику съ капитаномъ Рейсомъ, включая и фрегатъ «Св. Петръ.»

Вмѣсто умершаго въ семь году Избранта, на его мѣсто, по волѣ Государя, опредѣленъ былъ экипажмейстеромъ *Теодоръ Баженинъ*, а Архангельскимъ вице губернаторомъ назначенъ былъ *Алексій Александровичъ Курбатовъ*, имѣвшій у Государя большое довѣріе за свою ревностную, усердную службу.

Не смотря на короткій срокъ построения и снабженія двухъ новыхъ кораблей, дѣло закипѣло на верфи такъ быстро, что въ 1711 г. эскадра Рейса была отправлена благополучно отъ порта, а въ 1712 г., какъ повѣствуетъ *Голликовъ*⁽⁵⁴⁾, Петръ, будучи на Датскомъ флотѣ ѣздилъ на встрѣчу своихъ трехъ кораблей, прибывшихъ отъ города

⁽⁵²⁾ Матеріалы для Исторіи русскаго флота Елагина. Томъ I, стр. 204.

⁽⁵³⁾ Тамъ же, стр. 223.

⁽⁵⁴⁾ Дѣянія Петра Великаго. Томъ V, стр. 91.

Архангельска съ капитаномъ Рейсомъ. Имена ихъ были: «Св. Петръ», «Гавриилъ» и «Раздѣлъ».

Въ дѣлѣ Арханг. губернскаго архива сохранились размѣры и вооруженіе послѣднихъ двухъ кораблей, а равно и снабженіе ихъ различными припасами, не безынтересныя для исторіи русскаго флота.

Длина	127 ф.	— д.
Ширина	35 »	— »
Глубина въ водѣ назади	15 »	10 »
Исподній край окня нижнихъ пушечныхъ отъ палубы	2 »	5 »
Высота межъ палубъ на мидельшпангоутѣ	7 »	— »
Палуба отъ воды на мидельшпангоутѣ	3 »	— »
Бортъ на мидельшпангоутѣ	4 »	5 »
Флагъ	11 »	— »

Число орудій въ исподней (нижней) палубѣ имѣлось по 12 на сторонѣ, а на верхней—по 11; на фордекѣ по 4 на сторонѣ, всего число пушекъ на каждомъ кораблѣ полагалось 54.

Корабли эти вѣдно было строить съ круглыми кормами, а не плоскими. Чтобы составить себѣ болѣе опредѣленное понятіе о фигурѣ подобныхъ судовъ, полагаю не безынтереснымъ привести здѣсь описаніе корабля Петровской эпохи, взятое съ современной модели и составленное нашимъ морскимъ историографомъ г. Соголовымъ⁽⁵⁵⁾.

«Корабли были тяжелые, сѣдловатые, неловко вооруженные и вообще некрасивые. Въ нижнихъ декахъ ихъ стояла 24-хъ фунт. артиллерія, въ верхнихъ—18-ти фунтовая. Надъ верхними деками были еще полудеки (галфдеки), простиравшіеся отъ кормы до гротъ-мачты и форъ-кастели, занимавшіе носовую часть; тѣ и другіе съ 6 фунтовыми пушками; форъ-кастель и галфъ-декъ соединялись настилками по бор-

(55) Записки Гидрографическаго департамента 1847 г. «Русскій флотъ при воеводѣ Петра Великаго».

тамъ (шкафуты); на половинѣ галфъ-дека отъ кормы еще возвышался ютъ (рангоустъ). Высокую корму снаружи обнимали галлерей, алаповато изукрашенныя рѣзными изображеніями, и надъ ними—три огромные фонаря; массивные, далеко выдавшіеся впередъ швы были украшены статуями. Подъ бушпритами—блинда-рей; на оконечностяхъ бушпритовъ—марсы, и вертикально стоящіе утлегари съ бомъ-блиндами; на заднихъ мачтахъ, по направленію штаговъ—бизань-рей; марсы круглыя; на мачтахъ вмѣсто бугелей найтовы; въ помощь вантамъ крестообразно взятые тали (шхеры); на чоксахъ реевъ—шхентели, съ заложенными въ нихъ таями; на штагахъ—стаксели, всѣ царуса пузато закрѣпленные, повсюду множество блоковъ, талей и шхентелей: такова была щеголеватая наружность этихъ кораблей» заключаетъ г. Соловѣвъ.

Каждый корабль снабжался на Соломбальской верфи *тремя* ботами (барказами) и тремя шлюпками. Первые, какъ требовавшіе большаго искусства выписывались изъ-за границы въ разборномъ видѣ, а послѣдніе работали при верфи русскими мастерами и не имѣли желѣзнаго скрѣпленія, а были *шитые*. Размѣръ бота былъ слѣдующій: длина 30 ф., ширина 6 ф. и глубина 3 ф. Самый ощутительный недостатокъ при верфи былъ въ то время въ рѣзныхъ мастерахъ для украшенія кораблей снаружи, и въ столярахъ—для внутренней ихъ отдѣлки. Рѣзная работа кормовой части корабля стоила по тому времени 150 руб., а внутренняя отдѣлка, по своей щеголеватости, и еще дороже: каюты отдѣлывались богато *красками и золотомъ* ⁽⁵⁶⁾.

Въ числѣ штурманскихъ принадлежностей, отпускавшихся для безопаснаго плаванія корабля, какъ-то: компасы и сѣлянки (песочные часы), на каждый корабль отпускались еще: *три* мѣдныя лампы, для освѣщенія каютъ въ ночное время, *мѣдная труба*, «что на корабляхъ говорятъ» (рупоръ).

⁽⁵⁶⁾ Исторія русскаго флота. Періодъ Азовскій.

и 20 морских фонарей. Вместе съ этимъ, каждый корабль снабжался *каютною* и *кухонною* посудами и *столовыми* *блюдами* (57).

Доставка сосновыхъ лѣсовъ на Соломбальскую верфь въ описываемое время производилась правительственнымъ комиссаромъ Акишевымъ, а мачтовыхъ деревьевъ — лѣсопромышленникомъ Бакиремъ. Лѣса эти, по приплавъ съ верховьевъ Двины заводились въ рѣку Соломбалку и вытаскивались на берегъ, гдѣ и сохранялись на открытомъ воздухѣ, защищенные отъ весеннихъ льдовъ оградой или полисадомъ, будучи *въ то-же время* употребляемы на дѣло, т. е. совершенно сырые.

Лучшіе рѣзчики и столяры высылались обыкновенно изъ Вологды, Устюга и Галича. Въ случаяхъ недостатка мастеровыхъ обращались съ запросами въ мѣстные гарнизонные полки: *Русскій* и *Улмуцкій*, изъ которыхъ знающіе требуемыя мастерства и высылались немедленно къ корабельной верфи, получая на оной кормовую плату *по 6 ти денегъ на день*. Требования эти подкрѣплялись тѣмъ доводомъ, что «корабли строятся именнымъ Его Величества повелѣніемъ». Доводъ этотъ на столько былъ силенъ, что въ полкахъ находились всегда и токари, и печники и др. мастера.

Вольные же кузнецы и плотники, а равно и работники, присланные изъ Двинскаго уѣзда сельскими старостами

(57) Что именно отпускалось на каждый корабль для офицеровъ:

Скатертей шестъ.		Стульевъ простыхъ	2 дюж.
Салфетокъ четыре дюжины.		Щадаловъ мѣдныхъ	8 шт.
Взюдь оловянныхъ, разн. вел.	2 дюж.	Щипцовъ мѣдныхъ	5 »
Чашекъ оловянныхъ	1 »	Кружекъ оловянныхъ	7 »
Тарелокъ	6 »		
Ложекъ	1 »	<i>Для матросовъ.</i>	
Ножей съ вилами	2 »	Чашекъ деревянныхъ	100 шт.
Мѣдныхъ котловъ съ кровлями .	4 кот.	Взюдьевъ	100 »
» » безъ кровель	2 »	Ложекъ	500 »
» « рыбныхъ	2 »	Тагановъ круглыхъ 2; мѣдные котлы и	
» » для ухи	3 »	ири нихъ для вытаскиванія мяса, щипцы	
Сковородокъ мѣдныхъ, разныхъ	5	железные, а равно и ихъ для раздува-	
Разливательныхъ, мѣдныхъ . .	2 лож.	ніа огня;	
Столъ подъ краснымъ сунномъ .	1	(Дѣло Архан. Губерн. архива 1712 г.)	

для «государева дѣла», получали на Соломбальской верфи плату поденно, по степени своего искусства, раздѣляясь, первые, на *три* статьи, а послѣдніе — на *два* (⁵⁸). Мастера же, какъ кузнечнаго, такъ и плотничнаго мастерствъ получали плату одинаковую: *по три алтына въ день*. Всѣмъ же прочимъ чинамъ находившимся на государственной службѣ, жалованье давалось по мѣсячно, согласно съ Воронежскимъ овладомъ, въ слѣдующемъ размѣрѣ:

Корабельный мастеръ	получалъ	14 р.
Писарь		11 »
Лекаръ		10 »
Тиммерманъ		7 »
Парусный мастеръ		10 »
Канатный »		15 »
» подмастерье		7 »
Купорный »		5 »

Всѣмъ же вообще чинамъ на верфи мѣсячное содержаніе обходилось до 5600 руб. Число всѣхъ вольныхъ мастеровыхъ за это время достигало до 300 человекъ. Для нихъ при верфи помещенія не было, а жили они въ деревняхъ Кузнечихѣ, Соломбалѣ и въ другихъ близъ-лежащихъ мѣстахъ, обязанные ежедневно, исключая, конечно праздниковъ и сильныхъ морозовъ, являться на мѣсто своихъ работъ, съ разсвѣтомъ утреннимъ. Предварительно, предъ началомъ работъ, имъ дѣлалась переключка, особо-назначавшимися на этотъ предметъ *цѣловальниками* изъ мѣщанъ и *бурмистрами*, пославшимися на верфь по назначенію губернской кан-

(58) Кузнецъ 1 статьи получалъ 3 алтына.
 » 2 » » 2 » и 4 деньги.
 » 3 » » 2 »
 Плотникъ 1 » » 2 » и 4 »
 » 2 » » 2 » и 1 »
 » 3 » » 2 »
 Работникъ 1 » » 2 »
 » 2 » » — » 10 »

(Дѣло Архан. Губерн. архива 1712 г.).

целярии изъ Семирадской избы ⁽⁵⁹⁾; а равно и изъ земской городской избы, и изъ Холмогоръ. Такихъ бурмистровъ назначалось обыкновенно два человѣка, обязанныхъ выдавать заработную плату, наблюдать за работами и за лѣсами. Они находились въ прямомъ подчиненіи лишь губернской канцелярии. Смотры или повѣрену вольнонаемнымъ людямъ цѣловальники, по распоряженію бурмистровъ, производили нѣсколько разъ въ день, во время работъ, и при томъ одновременно, такъ сказать, врасплохъ, и у отсутствовавшихъ удерживалось изъ жалованья число *прогуловъ* или *нѣтовъ*, какъ обыкновенно назывались тогда прогульные дни.

Прогулы эти были явленіемъ обыкновеннымъ въ то время когда люди, знавшіе какое-либо мастерство, отрывались, чуть-ли не силою, отъ роднаго крова, для казенныхъ работъ на верфи, которая притомъ не выдавала имъ за служенной платы иногда за 4 и 5 мѣсяцевъ, эксплуатируя въ такихъ случаяхъ трудъ ихъ, для непонятнаго имъ казеннаго, государственнаго, высшаго интереса!

Поэтому, вольный мастерской, подъ различными предлогами, въ то время, уклонялся отъ казенныхъ работъ, и будучи приставленъ къ нимъ «со принужденіемъ», онъ, естественно, при первомъ удобномъ случаѣ, обманывалъ строгихъ своихъ блюстителей и бѣгалъ изъ адмиралтейства. Такъ напр. въ 1712 г. экипажмейстеръ Баженинъ доносилъ губернской канцелярии, что въ лѣто сего года разбѣжалось съ верфи разныхъ мастерскихъ людей 117 человѣкъ за невыдачею имъ жалованья ⁽⁶⁰⁾. Когда наступало темное зимнее время, то за краткостью дневнаго свѣта, ежели при томъ не было экстренныхъ работъ, согласно повелѣнію Государя, работы на верфи были приостановляемы съ Ноября

⁽⁵⁹⁾ Семирадская изба, или Ратуша, учреждена была въ Архангельскѣ въ 1701 г. 3 апрѣля, по Государевому указу, для правильнаго надзора за производившея въ то время постройкою Новодвинской крѣпости. Обязанность Ратуши была: слѣдить за ломкою камня, нанимать рабочихъ людей, раздавать имъ деньги и вести правильную отчетность.

⁽⁶⁰⁾ Дѣло Арханг. Губерн. архива 1712 г.

до 1 февраля; но жалованье за это время вольно-наемнымъ людямъ однако производилось, съ тѣмъ впрочемъ условіемъ, чтобы во время послѣдующихъ работъ ихъ *прогуловъ* или *нѣтвозъ* отнюдь не повторялось, въ чемъ отбирались и письменныя поручительства отъ каждаго десятника по своему мастерству.

Въ 1712 году, въ числѣ рабочихъ, находился на Соломбальской верфи сосланный для тяжелыхъ работъ, знатный колодникъ *генеральный эсаулъ Дмитрій Максимовичъ*, присланный на дальній сѣверъ въ 1710 году, какъ надо полагать, за участіе свое въ бунтѣ Запорожскомъ, совпадающимъ съ симъ годомъ. Онъ безропотно несъ это суровое наказаніе, будучи употребляемъ на верфи для носки тяжестей, безъ всякой отъ казны платы за свой трудъ. Переносил и голодь и холодъ, Максимовичъ совершенно обнищалъ и даже не имѣлъ теплаго угла, гдѣ бы могъ свободно отдохнуть послѣ ежедневныхъ своихъ тяжелыхъ трудовъ. Спалъ на голой землѣ при самой верфи и кормился единственно подаваемъ сердобольныхъ людей ⁽⁶¹⁾. Такая жалкая участь знатнаго колодника тронула доброе сердце экипажмейстера Федора Адреевича Баженина, взявшагося энергически хлопотать объ немъ предъ вице-губернаторомъ А. А. Курбатовымъ, выставивъ на видъ усердіе колодника, его бѣдность, и ревностное смотрѣніе за нѣтчиками на верфи. Курбатовъ внялъ просьбѣ ходатая, убѣдившись лично въ жалкомъ существованіи Максимовича, и приказалъ выдать ему одновременно 20 руб. сумму по тому времени, значительную, когда пудъ ржаной муки стоилъ 4 алтына съ деньгою, а сажень сосновыхъ дровъ 5 алтына.

(61) Дѣло Арханг. Губерн. архива 1712 г.

ГЛАВА III.

Усиленная дѣятельность Архангельскаго порта въ 1713 году.—Отправленіе судовъ въ Балтику.—Письмо Государя къ А. А. Курбатову.—Приготовленіе новой эскадры, и отправленіе ея подъ начальствомъ Сепявина.—Прекращеніе военнаго судостроенія при портѣ.—Китоловная компанія.—Распоряженіе Адмиралтейской Коллегіи о китоловныхъ корабляхъ.

Продолжительная война со Швеціею увѣнчалась, какъ извѣстно, полнымъ господствомъ русскаго военнаго флота на водахъ Балтійскаго моря, благодаря энергической дѣятельности Петра Великаго.)

Для выполненія намѣреній Государя, и Архангельскій портъ, не смотря на отдаленность свою отъ театра войны, принималъ дѣятельное участіе въ комплектованіи флота и, такимъ образомъ, сослужилъ свою службу, къ удовольствію Государя, какъ могъ, и какъ умѣлъ, сообразно съ своими средствами. Что дѣятельность Архангельскаго порта была полезна въ то время — свидѣтельствуетъ повелѣніе Государя въ ноябрѣ 1712 г. архангельскому вице-губернатору А. А. Курбатову приступить *какъ возможно скорѣе* къ построенію еще трехъ кораблей, обѣщая ему, въ видѣ поощренія, дать слѣдующій чинъ, ежели успеетъ отправить корабли въ море лѣтомъ 1713 года. Работа на верфи закипѣла такъ, что уже въ концѣ декабря былъ собранъ окончательно весь наборъ для трехъ кораблей, какъ можно видѣть изъ донесенія Баженина къ Гр. Апраксину отъ 22 декабря 1712 года ⁽⁶²⁾.

Курбатовъ-же въ отвѣтъ на обѣщаніе Государя, какъ истый слуга, отвѣчалъ ему слѣдующимъ замѣчательнымъ донесеніемъ, рельефно обрисовывающимъ личность Петровскаго дѣятеля: «Во ономъ-же В. В. письмѣ означено мнѣ «ваше Государево милосердіе, ежели я во ономъ дѣлѣ кораблей немедленно послужу, то чинъ обѣщанный мнѣ «дастся, и сіе въ волѣ вашего милосердія; азъ-же, послѣд-

(62) Матеріалы для Исторіи русскаго флота Елагина. Томъ I. стр. 337.

«нй рабъ вашъ, не ради полученія онаго чина радѣю В.
«В. въ дѣлѣ оныхъ кораблей, и во всякихъ по должности
«моей рабской, вѣдалъ ваше милосердіе ко мнѣ и завѣщаніе
«избраннаго Божія сосуда, и не точію въ сихъ трехъ ко-
«рабляхъ желаю отъ души служить, но *еще воля ваша и въ*
«*тридцати*, ей, съ ревностнымъ и вседушевнымъ сердцемъ,
«и оное мнѣ дѣло паче другихъ любезнѣйше, яко да буду
«причастникомъ пользы всероссійскія... и надѣюся, яко
«силенъ Богъ, чрезъ начатый и въ будущія лѣта строеніемъ
«простираемый сей Архангельскаго города флотъ, славно-
«полезное государствію самодержавія вашего учинить» ⁽⁶³⁾.
Размѣры трехъ новостроившихся кораблей были тѣ же какъ
и предыдущихъ ⁽⁶⁴⁾. Названы они были именами арханге-
ловъ: *Михаилъ*, *Гавриилъ* и *Рафаилъ*.

Правою рукою Курбатова, въ дѣлѣ судостроенія, былъ
экипажмейстеръ Ѳеодоръ Баженинъ. Будучи строителемъ су-
довъ на Вавчужской верфи и экипажмейстеромъ на Солом-
бальской, Ѳеодоръ Андреевичъ несъ въ то же время и обязан-
ность перваго президента Архангельскаго городского маги-
страта, отличаясь добронравіемъ, честностью и правосудіемъ
въ рѣшеніи магистратскихъ дѣлъ. Замѣчательно, что каче-
ства эти были какъ бы наследственны и во всемъ послѣ-
дующемъ родѣ Бажениновыхъ (Смотр. Приложение 7-е).

Начальникомъ надъ тремя кораблями первоначально пред-
назначался флота капитанъ-поручикъ Крамеръ, которому
въ мартѣ 1713 г. передъ отправленіемъ въ Архангельскъ
дана была строгая инструкція, какъ относительно приѣма
отъ верфи тѣхъ кораблей во всей исправности, такъ и до
обхожденія съ начальствовавшими въ портѣ лицами, «дабы
все дѣлать съ общаго совѣта, ласкою, какъ надлежитъ
доброму и повѣренному человѣку, безъ всякихъ лишннихъ

⁽⁶³⁾ Матеріалы для Ист. русскаго флота Елагина. Том. 1, стр. 348.

⁽⁶⁴⁾ Высота рангоута была: *большая* (грозь) мачта 90 голл. футъ, передняя (фюзъ) 82, задняя (бизань) 67, грозь-стенга 39, фюзъ-стенга 4, бизань-стенга 38. (Арханг. Губерн. архива 1712 г.)

прихотей» ⁽⁶⁵⁾. Въ началѣ іюня построенные три корабля были уже спущены на воду.

Хотя рангъ кораблей и былъ 54-хъ пуш., но въ дѣйствительности, какъ видно по архивнымъ документамъ, каждый изъ кораблей имѣлъ лишь по 30-ти пушекъ, и менѣе, *какія возможно было сыскать.* ⁽⁶⁶⁾

Опредѣленнаго комплекта или штата вооруженія и снабженія корабля потребными припасами въ то время никакого не существовало, а все сопряжено было съ личными воззрѣніями командировъ судовъ, составлявшихъ каждый для своего судна росписи, и отправляя ихъ на утверженіе въ Адмиралтейскій Приказъ.

Порядокъ этотъ во всей своей непрактичности отозвался на вооруженіи означенныхъ кораблей, и съ перваго, такъ сказать, прибытія въ Архангельскъ капитана Крамера, послужилъ къ нарушенію добраго согласія между нимъ и Курбатовымъ.

Дѣло въ томъ, что первоначальное росписаніе по вооруженію кораблей составлено было, за отсутствіемъ ихъ командировъ, находившимися при верфи морскими офицерами, и за ихъ подписью отправлено было къ Государю на утверженіе, помимо Адмиралтейскаго Приказа. Государь утвердилъ эти росписи и прислалъ въ Архангельскъ для исполненія. Въ это время находился въ Архангельскѣ, для смотрѣнія за порядкомъ фарватера и за купеческими въ гавани судами, капитанъ поручикъ Лоренсъ Берхъ, который, находя присланную роспись неполною, составилъ свою, и отослалъ, куда слѣдовало, тоже на утверженіе. Капитанъ Крамеръ и эту послѣднюю роспись нашелъ неполною и дополнивъ, отослалъ въ свою очередь, а между тѣмъ, губернская канцелярія при всемъ своемъ желаніи воспользоваться дѣломъ, пребывала въ бездѣйствіи, вмѣстѣ съ экипажмейстеромъ, не зная къ чему именно приступить, ожидала утверженія Крамеро-

⁽⁶⁵⁾ Матеріалы для Ист. русскаго флота Елагина Томъ 1. стр. 347.

⁽⁶⁶⁾ Дѣло Архан. Губерн. архива 1713 г.

вой росписи. «Въ приготовленіи припасовъ оныхъ росписей, за переправкою великая была намъ и не пособная трудность», жаловался Баженинъ Графу Апраксину, и тутъ же предлагалъ, на будущее время, чтобы въ приготовленіи корабельныхъ припасовъ присылаемы были росписи печатныя или писанныя ⁽⁶⁷⁾.

Вся эта процедура съ росписями неминуемо отозвалась на успѣхъ дѣла, и только въ 22 сентября корабли окончательно были вооружены, снабжены артиллеріею и провіантомъ, а равно и экипажемъ. Послѣдній предметъ составлялъ для Курбатова не малую трудность: въ началѣ августа изъ Англіи возвратился въ Архангельскъ флота капитанъ Андрей Симсонъ, и Курбатовъ, желая избавиться отъ сношеній своихъ съ Крамеромъ, повелѣлъ Симсону принять командованіе надъ эскадрою и отправиться скорѣе въ путь. Симсонъ согласился, но съ оговоркою, чтобы былъ данъ ему на то особый указъ изъ Приказа, и при этомъ сообщилъ Курбатову, что экипажъ кораблей состоятъ должны изъ бывалыхъ матросовъ, въ числѣ 100 человекъ на корабль, а безъ означеннаго числа, по причинѣ осени, онъ, Симсонъ, не пойдетъ.

Адмиралтейскій Приказъ не замедлилъ утвердить несговорчиваго Симсона въ командованіи эскадрою, а Курбатовъ желая какъ можно скорѣе отправить ее въ путь, могъ только частью снабдить экипажи кораблей матросами Англійскою, Голландскою и Гамбургскою компаній, дополнивъ комплектъ рекрутами, какъ это дѣлалось по обыкновенію въ то время, и опредѣливъ на эскадру возвратившихся въ Архангельскъ изъ заграничной практики 24-хъ навигаторовъ, и 2-хъ человекъ констапелей изъ русскихъ-же.

Затѣмъ, у служителей, по морскому уставу, взята была присяга, и сказано капитанамъ отправляться въ путь. Предъ отправленіемъ, капитанъ Симсонъ объявилъ Курбатову, что доводится ему получить, за прежнее время, царскаго жа-

(67) Матеріалы для Ист. русскаго флота Елагина. Томъ I. стр. 453.

лованья 1336 руб., и что безъ полученія тѣхъ денегъ, онъ въ походъ не пойдетъ. Ему отвѣчали, чтобы съ симъ требованіемъ обратился онъ къ самому Генераль-Адмиралу (Гр. Апраксину), а при Архангельскомъ де портѣ о жалованьѣ его неизвѣстно, а чтобы принялъ настоящее жалованье, на сколько мѣсяцевъ пожелаетъ. Симсонъ стоялъ на своемъ. Видя его упрямство и непреклонность, Курбатовъ принужденъ былъ отстранить Симсона, и назначить начальникомъ эскадры капитана Крамера, какъ находившагося постоянно при вооруженіи и снабженіи судовъ всеми припасами.

Остальные корабельныя принадлежности и провизія, для свободнаго выхода изъ рѣки до взморья, погружены были на мелкія ластовыя суда, чтобы перегрузить ихъ послѣ на корабли, по выходѣ за баръ.

23-го сентября на всѣхъ корабляхъ архіерей со всѣмъ соборомъ совершилъ напутственное молебствіе, а 27-го капитанъ Крамеръ, снявшись съ Соломбальскаго рейда, перешелъ къ р. Маймаксѣ, гдѣ и остановился на якорѣ, за противнымъ вѣтромъ. Около сего времени Курбатову присланъ былъ подтвердительный указъ отъ Ѡ. М. Апраксина чтобы флагманомъ на эскадрѣ былъ опредѣленъ *Симсонъ*, которому и вручены, вмѣстѣ съ *послужнымъ указомъ* приготовленные пасы на русскомъ и латинскомъ языкахъ. Воинскіе-же, морскіе уставы, за подписаніемъ вице-губернатора, даны были на корабли письменные, такъ какъ печатныхъ въ то время еще не было. Жалованье Крамеру и русскимъ офицерамъ (навигаторамъ) дано было по январь 1714 г., а прочимъ всѣмъ на мѣсяць. Симсону-же и поручику Портеру, по ихъ прошеніямъ,—на 6 мѣсяцевъ впередъ. Для раздачи жалованья, въ слѣдующіе мѣсяцы, отпущено было на флагманскій корабль четыре тысячи, а на другіе два по три тысячи ефимковъ. Матросамъ же и солдатамъ назначено было жалованье по 1 р. въ мѣсяць. По части обмундированія служителей, имъ были даны: *кафтаны камзолы* (бостроги) и *штаны* изъ сѣраго, сермяжнаго сукна, *шапки, синіе чулки съ чирками* (родъ башмаковъ), *рукави-*

цы и шуба. Солдатамъ, кромѣ мундира, даны были также шубы.

29-го сентября Курбатовъ, будучи на корабляхъ у Маймаксы, приказалъ имъ идти, а самъ ждалъ ихъ ниже, у Новодвинской крѣпости. Не видя кораблей, онъ послалъ 30-го сентября указы командирамъ, чтобы они, «имѣя страхъ за морозы, шли на свободную моря воду, не ожидая другъ друга, кто какъ можетъ скоро, по усердію своему», и не слѣдуя даже сигналамъ, а исполнять по нимъ тогда ужь, какъ изъ рѣки выйдутъ.

30-го сентября прошли мимо крѣпости два корабля, «Гавріилъ» и «Рафаилъ», а 1-го октября прошелъ и третій, «Михаилъ». Первые, догрузившись за баромъ, 17 октября отправились въ море, а «Михаилъ» пропустя полную воду остался по сю сторону бара, и по причинѣ носившагося уже по рѣкѣ тонкаго льда, принужденъ былъ возвратиться въ порту на зимовку. Къ довершенію неудачи «Михаилъ» сталъ при барѣ на мель. ⁽⁶⁸⁾. Командирами кораблей были: на *Гавріилъ* Симсонъ, на *Рафаилъ* поручикъ Выбегенау, на *Михаилъ* Крамеръ. Число экипажа на каждомъ изъ сихъ трехъ кораблей было до 290 человекъ ⁽⁶⁹⁾. (Смотр. приложеніе 8-е).

Еще во время строенія означенныхъ судовъ послѣдоваль указъ Государя А. А. Курбатову отъ 28-го апрѣля 1813 г., дабы заложить на Соломбальской верфи одинъ или два корабля прежней пропорціи, но съ прибавкою длины на 2 фута, ежели только лѣсу будетъ достаточно. Курбатовъ, исполняя волю Государя, заложилъ два корабля, строителемъ которыхъ былъ тотъ же корабельный мастеръ Выбе Гересъ.

3-го августа Гересъ умеръ, оставивъ по себѣ сына Пitera Гереса, бывшаго при своемъ отцѣ въ корабельныхъ

⁽⁶⁸⁾ Всѣ эти подробности заключаются въ письмѣ Курбатова къ Апракнину 1813 года октября 26-го. (Матеріалы для Истории русскаго флота Елагина Томъ I, стр. 448—451).

⁽⁶⁹⁾ Дѣло Арх. Губер. архива 1713 г.

подмастерьяхъ. Чтобы не остановить начавшагося строенія, Курбатовъ, получивъ отъ послѣдняго подписку, что «съ помощію Божіею строить корабли онъ, Питерь, можетъ, какъ отецъ его», дозволилъ ему приготовить корабельный наборъ, и въ то же время, черезъ графа Апраксина, испрашивалъ повелѣнія Государя о томъ: «можно-ли ему, Питеру Гересу, таковое не малое дѣло совершити?» До разрѣшенія, строеніе судовъ было приостановлено, тѣмъ болѣе, что, по словамъ Ѳ. А. Баженина, «корабельный мастеръ,* Выбеевъ сынъ, Питерь, вельми скорбенъ».

Государевъ указъ послѣдовалъ лишь 20-го ноября. Вотъ его содержаніе, найденное мною въ Губернскомъ архивѣ.

«Господинъ Вице-Губернаторъ.

«Письма твои, посланныя съ курьеромъ нашимъ, Шущеринимъ, до насъ дошли, черезъ которыхъ мы увѣдомилися объ отпускѣ двухъ нашихъ кораблей, и за сіе вамъ благодарствуемъ. Что-жь о третьемъ пишете (о Михаилѣ), что случилось несчастіе, что повредился и не успѣлъ съ оними, и того можно весною исправя отпустить. Что-жь пишете о Выбеевомъ сынѣ, что безъ указу не смѣете ему дать позволенія въ строенія кораблей, и для того, по полученіи сего письма, вышлите его какъ наискорые сюда къ намъ почтою съ чертежами тѣхъ кораблей, которые заложены. И по освидѣтельствованію, ежели хороши, и онъ годенъ можетъ быть, то его отпустимъ. Ежели же не доволенъ въ своемъ мастерствѣ, иного пришлемъ. А между тѣмъ, пока онъ возвратится, лѣса и прочее изготовить».

Петръ.

Питерь Гересъ, по освидѣтельствованію, отпущенъ былъ въ Архангельскъ, февраля 1714 г. съ званіемъ корабельнаго мастера.⁽⁷⁰⁾ Кромѣ «Михаила», потерпѣлъ поврежденіе и «Рафаилъ», на пути своего слѣдованія по сѣверному океану..

(70) Дѣло Арханг. Губери. архива 1713 года.

Въ немъ открылась течь, и поэтому онъ зашелъ въ Кольскую губу, для исправленія.

На донесеніе объ этомъ обстоятельстве вице-губернатора къ Государю, послѣдовалъ того же 1713 г. указъ Капитану Ивану Сенявину, первому въ то время морскому офицеру, учившемуся въ Россіи, «ѣхать ему прямо въ Колу, и трудиться всякими мѣрами, чтобъ корабль, который тамъ стоитъ, вывести въ море, и когда такъ сдѣлается, идти во имя Господне прямо къ Ревелю, нигдѣ не приставая... а буде весьма не возможно корабля вывести, то ѣхать назадъ, и сказать указъ обоимъ кораблямъ, въ Колѣ и у города, чтобъ были къ веснѣ готовы и безъ указа не ходили» (71).

Сенявинъ прибылъ въ Колу 31 января 1714 года, и по осмотрѣ корабля «Рафаила», находившагося въ 60-ти верстахъ отъ Колы, донесъ Государю, что корабль стоитъ въ добромъ здоровьи и не во льду, а по его вооруженіи, снабженіи провіантомъ, водою, дровами и *баластомъ*, (72) онъ, Сенявинъ, выйдетъ въ море около 20-го числа февраля.

«Михайлъ»-же вышелъ въ море изъ Архангельска 7-го августа 1714 года.

Къ заложеннымъ на Соломбальской верфи двумъ кораблямъ 1713 г., указомъ Государя 1714 г. повелѣно заложить еще два 52-хъ пуш. корабля, прибавя въ длину еще на 2 фута (130 ф.), которые 20-го іюня и были заложены; такъ что на стапеляхъ всего находилось въ это время 4-го корабля, которые и должны были отправиться въ Балтику въ будущемъ 1715 году. Въмѣсто А. А. Курбатова, провинившагося предъ Государемъ злоупотребленіемъ въ казенной торговлѣ хлѣбомъ (73), опредѣленъ былъ на его мѣсто въ 1714 году

(71) Матеріалы для исторіи русскаго флота Елагина. Томъ 1 стр. 458.

(72) Баластъ на судахъ, времяя Петра Великаго, былъ преимущественно *чугунный*, въ формѣ брусковъ, отливавшихся съ этою цѣлью на Олонецкихъ и другихъ заводахъ; а въ дополненіе къ нему, грузились въ корабли *разныя тѣщи*, и др. ломанныя, негодныя, чугунныя вещи. Недостатокъ-же пополнялся пескомъ. (Журн. Адм. Колл. 1733 года, Ноябрь).

(73) Злоупотребленіе это, въ 1714 г., открылось двоякое: и со стороны вице-губернатора и со стороны купцовъ. Дѣло въ томъ, что съ вѣдома перваго, купцы подъ ложными видами отправляли отъ Архангельска, на счетъ иностранныхъ

П. Е. Лодыженскій, который, вступивъ въ свою должность, послалъ къ Гр. Апраксину донесеніе съ вопросными пунктами, касавшимися дальнѣйшаго судостроенія въ Архангельскѣ ⁽⁷⁴⁾.

«Два корабля, которые у города Архангельскаго заложены, изъ какихъ доходовъ строить?»

«Къ тѣмъ кораблямъ пушки и проч. припасы откуда получить?»

«Кокоръ на Саломбальской верфи въ приготовленіе съ 5000, изъ которыхъ по сказанію корабельнаго мастера отъ заложенныхъ двухъ кораблей останется съ половину, что о нихъ чинить?»

«Гоноръ російскихъ кораблей, ежели въ море сойдутся съ кораблями нейтральныхъ области и датскаго королевства, какъ содержать, понеже таковыхъ пунктовъ у города Архангельскаго не обрѣтается, а и первоотпущенныхъ двухъ кораблей командиры того требовали.»

Резолюція, писанная рукою Государя:

«По прежнему на счетъ.»

«Пушки и парусныя полотна изъ Адмиралтейства, блоки изъ-за моря, а прочее дѣлать у города.»

«Заложить еще три корабля, а буде лѣсу больше будетъ, то и болѣе.»

«Приходящимъ торговымъ кораблямъ, чѣмъ оныя ни были надлежитъ, когда минуютъ крѣпость, спустить оба марсвейли, и съ которыхъ кораблей стануть салъвировать, и имъ отвѣчать двумя пушками меньше; равно же и противъ воинскихъ кораблей російскихъ чинить должны. Воинскіе чужіе корабли королевскіе въ тому не прину-

хуцовъ, *гмбс* на Шведскіе рынки, когда, какъ извѣстно, Россія въ то время вела съ Швеціею войну. Для разслѣдованія дѣла, Государь послалъ въ Архангельскъ лейбъ-гвардіи Преображенскаго полка майора князя Волконскаго (Истор. Архан. Губерніи Молчанова, стр. 161)

(74) Матеріалы для Ист. русскаго флота Елагина. Т. 4. стр. 473.

ждать, только перво имъ салвыровать, а потомъ отвѣчать такожь двумя пушками ниже, а рѣчей посполитыхъ корабли должны па- русы спускать».

Эскадра изъ 4-хъ кораблей, для отправленія въ Балтику, ввѣрена была тому же капитану Ивану Сенявину, которому по инструкцію Графа Апраксина отъ 6 марта поручалось, принявъ у вице-губернатора Лодыженскаго четыре корабля: «Уришль», «Селафанль», «Ягудинль» и «Вараханль», взять съ собою, ежели будетъ возможно, *транспортъ англійскій и шведскую шняву* ⁽⁷⁵⁾.

Сенявинъ, прибывъ въ Архангельскъ, осмотрѣлъ два послѣднія судна, и донесъ Государю, что «шнява шведская сгнила, и брать ее невозможно... Транспортъ до килы валили (вилевали) и осмотрѣли весь, худобы большой не нашли, нынѣ стали палубу перемѣнять. Фокъ и гротъ-мачты дѣлають новыя, а старыя худы, и съ которыми Государь, гротъ-мачтомъ пришелъ изъ англійской земли *и тотъ нашли*, только въ многихъ мѣстахъ сгнилъ и поставить не можно» ⁽⁷⁶⁾.

7-го іюня спущены были на воду первые три корабля, а 27 того же мѣсяца и четвертый корабль ⁽⁷⁷⁾. Командирами ихъ были: Сенявинъ, Берингъ, Деть и Бенсъ.

⁽⁷⁵⁾ Матеріалы для истор. русскаго флота Елагина Т. 1 стр. 593. Транспортъ англійскій, упоминавшійся въ инструкціи, былъ *Транспорт-Роаль*, присланный къ Архангельску отъ короля Англійскаго Вильгельма въ 1698 году въ подарокъ Государю Петру Великому. Судно это пробовали было, по указу Государя, пролести рѣкою до Вологды, но оно, имѣя длины 75 фут., по своему углубленію, не могло пройти даже до Холмогоръ, и посему приведено было обратно къ Архангельску, гдѣ и находилось подъ особымъ смотрѣніемъ экипажмейстера, въ р. Поврагульѣ, до 1715 г. Число орудій на немъ было *20 ишталей лѣдныхъ*. (Истор. Рус. Флота Елагина, Періодъ Азовскій-Прилож. 2 стр. 479 и 483.)

Шведская же шнява взята была русскими въ устьѣ Двины 1701 года при нападеніи шведовъ на Архангельскъ. Она имѣла длины 72 ф., шир. 17 фут. и глубины 8 ф. (Списокъ суд. русскаго флота Веселаго).

⁽⁷⁶⁾ Матеріалы для Истор. русскаго флота Елагина Томъ 3-й стр. 609 и 626.

⁽⁷⁷⁾ Спускъ кораблей времени Петра Великаго сопровождался угощеніями

Число экипажа на каждомъ изъ кораблей было до 446 чел. Наборъ ихъ не мало затруднялъ Сенявина, который 14-го іюня доносилъ Государю, что «у города Ахангельскаго набрано по сіе число 350 ч., да въ Кольскомъ островѣ 300 ч., а достальныхъ ожидаемъ съ Вологды, и ежели присылкою ихъ на тѣ корабли вице-губернаторъ не замедлитъ, въ послѣднихъ числахъ іюля въ путь нашъ поидемъ» (78).

Однако корабли и транспортъ-Рояль могли прити къ бару не ранѣе 9-го Августа и совершивъ догрузку за баромъ, отправились въ дальнѣйшій путь лишь 24 августа. Плаваніе это было не особенно счастливо: Ягудилъ потекъ, и возвратясь къ Мудьюжскому острову, могъ отправиться въ море лишь поздною осенью, т. е. 17-го октября (79). Транспортъ-Рояль разбился отъ шторма, близъ Норвежскихъ береговъ.

Этимъ 1715 годомъ закончилась отправка въ Балтику военныхъ кораблей, а вмѣстѣ и самое ихъ строеніе, такъ какъ военный флотъ-нашъ достигъ своего комплекта, да и война съ Швеціею близилась уже къ своей счастливой развязкѣ. Опустѣла Соломбальская верфь и кипучую ея дѣятельность смѣнилъ временной покой, длившійся ровно 20-ть лѣтъ, до возобновленія на Соломбалѣ строенія военныхъ судовъ. Подъ словами о смолкнувшей дѣятельности Соломбальской верфи, въ данномъ случаѣ, слѣдуетъ понимать лишь *преращеніе собственно-военнаго судостроенія* Архангельскаго порта, такъ

зрителей на Соломбальской верфи. Такъ напр. мы читаемъ: По указу Губернской Канцелярїи предуготовила Архангелогородская Австерія слѣдующіе напитки изъ Государева погреба, для 4-хъ спущенныхъ въ 1715 г. кораблей 7 фунтовъ водки лимонной на 28 алтынь; 21 фунтъ водки амисовой на 1 рубль 29 алтынь 4 деньги; 15 ведръ меда варенаго на 6 рублей; 30 ведръ пива густаго на рубль 13 алтынь и 2 деньги; 10 ведръ пива Сарскаго на 20 алтынь—всего на 14 рублей 24 алтыня 4 деньги. (Истор. Арханг. Губер. Молчанова, стр. 163).

(78) Матеріалы для Истор. русскаго флота Елагина. Томъ I. стр. 687.

(79) По осмотрѣ «Ягудила» корабельнымъ мастеромъ Тересомъ оказалось, что корабль течетъ исподнимъ брѣугомъ по обѣ стороны, въ скулахъ». (Матер. для Истор. русскаго флота Елагина Томъ I стр. 676). Спѣшная постройка кораблей изъ сыраго лѣса была въ то время вообще главною причиною ихъ непрочности, а явленіе *течи* служить сему подтвержденіемъ, ибо корабли раскисали и при томъ дурно вонопались.

вавъ казенная постройка *купеческихъ* кораблей, хотя въ слабой степени, однако продолжалась еще 7-мъ лѣтъ, т. е. до 1722 г., при томъ же экипажмейстерѣ Федорѣ Баженинѣ. Еще въ 1714 г. указомъ Государя къ вице-губернатору, предписывалось отправить за море приготовленный на 6-ть кораблей лѣсъ и мачты, кбо, сказано было въ указѣ, «въ томъ состоитъ главная нужда интересу государственному». Корабельный и мачтовый лѣса тогда же отданы были на откупъ надворному совѣтнику Разузинскому, и иноземцу Любсу, на три года по контракту, для отправления въ Амстердамъ. Зафрахтованныя суда дозволялось догружать казенными: смолою и пенькою ⁽⁸⁰⁾.

Возникавшая въ то время на берегахъ Невы новая столица нуждалась въ сильныхъ мѣрахъ для развитія ея привозной и отпускнуой торговли. Архангельская заграничная торговля принесена была въ жертву, чтобы направить всѣ грузы товаровъ въ Петербургскій портъ, и, стѣсняемая въ своихъ операціяхъ указами съ 1713 г., торговля эта шла къ быстрому своему упадку, а указъ Государя въ 1722 г. нанесъ ей послѣдній ударъ: повелѣвалось привозить въ Архангельскъ изъ разныхъ мѣстъ Россіи лишь такое количество товаровъ, какое потребно было для нуждъ мѣстныхъ жителей губерніи ⁽⁸¹⁾.

Только 26 иностранныхъ судовъ, послѣ сего указа, приходили къ городу за хлѣбомъ и лѣсомъ!

Въ 1723 году иноземецъ Гарцинъ, какъ извѣстно, представилъ Государю Петру Великому проектъ объ учрежденіи на сѣверѣ особой *китоловной компаніи*, въ силу чего указомъ Государя отъ 20 января 1723 года предположено было построить казенными средствами въ Архангельскѣ 3 или 4 корабля, отправивъ ихъ въ главный операціонный пунктъ компаніи—въ г. Колу. Строеііе китоловныхъ судовъ поручено было произвести въ Архангельскѣ Федору Баженину.

⁽⁸⁰⁾ Дѣло Арханг. Губерн. архива 1714 года.

⁽⁸¹⁾ Полное собр. Зак. 1722 г. 4-го апрѣля.

На основаніи этого указа, Адмиралтейская Государственная Коллегія, учрежденная Государемъ, по изданіи регламента 1722 года, составила, касательно постройки при Архангельскомъ портѣ китоловныхъ кораблей, нижеслѣдующее опредѣленіе 31 іюля 1724 года:

«У города Архангельскаго 3 корабля строить экипаж-мейстеру Федору Баженину, по силѣ даннаго ему отъ Сената указа, и дѣлать оныя корабли по объявленному отъ сына его, Никифора Баженина, въ сенатѣ Е. В. чертежу; и для того подлинный за рукою его чертежъ оставить въ Коллегіи, а таковой же точно дать ему отъ Коллегіи. И строить оныя въ такую пропорцію: длина по палубѣ 115 фут., ширина 30 ф., глубина въ интрюмѣ отъ вѣля до палубы 14 ф., отъ другой палубы 6 ф., бортъ отъ палубы въ вышину $2\frac{1}{2}$ фута.

«И того ради плотниковъ, которыхъ по указу отъ Сената велѣно переписать, тѣхъ для онаго строенія высылкою въ другія мѣста удержатъ, дабы за неимѣніемъ плотниковъ въ томъ строеніи остановки не учинилось. Объ опредѣленіи къ вышеобъявленному строенію, для карауловъ и вспоможенія, и впредь на будущія при тѣхъ корабляхъ шлюпки въ гребцы, и для обученія конопатной и плотничной работъ, изъ Архангелогородскаго гарнизона солдатъ 120 челов. изъ молодыхъ крѣпкаго состоянія людей требовать указа отъ Сената-жь. Къ вышеобъявленнымъ къ каждому кораблю сдѣлать по *шести* шлюпокъ. Для дѣланія на тѣ корабли такелажа и парусовъ *и украшенія оныхъ кораблей рѣзбою*, такелажнаго дѣла боцмана и боцманмата и 10 чел. матросовъ, также парусныхъ подмастерья и ученика, выбравъ достойнаго, да одного рѣзчика дать отъ Адмиралтейства.

«Мачты на тѣхъ корабляхъ велѣтъ дѣлать ему, Баженину, одноподеревныя, выбиравъ самыя лучшія и надежныя, и къ тому дѣлу для вспоможенія о дачѣ бывшихъ прежде сего у корабельнаго строенія обрѣтающихся у города Архангельскаго солдатъ и канонировъ, по требованіямъ онаго Баженина, послать указъ къ вице-губернатору Лодыженскому.

Потребные къ тому строенію корабельному блоки и якоря выбрать изъ имѣющихся у города магазиновъ и, одѣля, отдать Баженину, а которыхъ въ архангелогородскихъ магазинахъ въ пропорцію не сыщется, сдѣлать, а именно: якоря на олонецкихъ-петровскихъ заводахъ, а блоки при здѣшнемъ (Петербургскомъ) Адмиралтействѣ.

«Вице-губернатору Лодыженскому въ томъ корабельномъ строеніи чинить ему, Баженину, всякое возможное вспоможеніе, дабы тѣ корабли могли строеніемъ исправиться безъ остановки, конечно къ будущему 1725 году»⁽⁸²⁾.

Изъ архивныхъ дѣлъ видно, что имя перваго китоловнаго корабля было *Вальфригъ*, а имена другихъ двухъ—остались для насъ неизвѣстными.

⁽⁸²⁾ Матер. для Истор. русск. флота—Елагина Т. IV стр. 659.

ГЛАВА IV.

Первоначальныя распоряженія объ осмотрѣ иностранныхъ, купеческихъ судовъ при Архангельскомъ портѣ.—Любопытный указъ времени Петра Великаго.— Учрежденіе брайтвахты.—Діонеръ, и его инструкція.—Присылка штурмановъ для описи и промѣра р. Сѣверной Двины.—Петръ Клаверъ.—Выгрузка балласта.—Воинская Морская Комиссія.—Брайтъ, и его инструкція.—Посылка въ С.-Петербургъ листовицы.—Крыловская верфь.—Вопросъ о возобновленіи Архангельскаго военнаго порта.

Ежегодный приходъ съ моря къ Архангельскому порту иностранныхъ купеческихъ судовъ, со времени открытія порта для заграничной морской торговли, совершался первоначально двумя устьями Сѣверной Двины: *Мурманскимъ* и *Пудожемскимъ*; а съ 1700 года, когда война со шведами, для предохраненія Архангельска съ морскаго пути, принудила наше правительство заградить означенныя устья, чрезъ погруженіе старыхъ судовъ, тогда, для корабельнаго прохода къ городу, указано было ходить однимъ лишь Березовымъ устьемъ, мимо Мудьюжскаго острова и Новодвинской крѣпости, гдѣ въ то же время учреждена была и таможенная застава.

Со времени открытія Архангельскаго порта, досмотръ купеческихъ судовъ слабо совершался стрѣльцимъ карауломъ, находившимся во время навигаціи на островѣ *Быковъ*, лежащемъ у двинскаго фарватера, вблизи Лапоминскаго устья⁽⁸³⁾. Слабое смотрѣніе за приходящими съ моря купеческими, иностранными судами, рождало первоначально такіе безпорядки, что суда эти, приходя вооруженные, «чрезъ городъ» «стрѣляли, и всякое дурно отъ нихъ бывало»... Что торговые люди, пріѣхавъ къ Архангельскому городу, столько «товаровъ своихъ явятъ, сколько похотятъ... и въ корабляхъ

(83) Акты Археограф. комисіи. Приложеніе. Том. III, стр. 63—65, и «о Высочайшихъ путешествіяхъ Великаго Государя Петра Алексѣевича изъ царствующаго города Москвы на Двину къ Архангельскому городу». — Новикова, изд. 1783 г.

«николи досмотру нѣтъ... а дозоръ ни въ которомъ государ-
«ствѣ такой плохой какъ у Архангельскаго города» (84).

Государь Петръ Великій и сего дѣла не оставилъ безъ надлежащаго вниманія, начертавъ архангельскимъ губерна-
торамъ правила операціи осмотра приходившихъ къ порту
иностранныхъ купеческихъ судовъ, учредивъ для сего, вблизи
Березоваго устья, двѣ инстанціи, чтобы взаимнодѣйствиємъ
ихъ осмотръ судовъ совершался неупустительно и точно.
Инстанціи эти были: Мудьюжскій островъ и Новодвинская
крѣпость. Чтобы познакомить читателя съ сею операціею,
совершавшеюся при Архангельскомъ портѣ, въ царствованіе
Великаго Государя, привожу въ извлеченіи любопытный указъ
вице-губернатора Лодыженскаго, относящійся къ 1721 году, и
найденный мною въ Архангельскомъ Губернскомъ архивѣ.

Указъ писанъ кондуктору Архангелорогодской (Новодвин-
ской) крѣпости Николаю Кривоперстову, и начинается сооб-
щеніемъ ему, что «въ той архангелорогодской крѣпости для
«иностранныхъ государствъ купеческихъ кораблей приходу
«быть командующимъ изъ штабъ-офицеровъ по одному, и
«при нихъ офицеровъ и солдатъ по батальону и разводу съ
«перемѣною понедѣльно», а за сямъ излагаются, о должно-
сти означеннаго кондуктора, пункты:

1.

«На Мудьюжскомъ острову для караулу и опасенія отъ
приходу непріятели быть сержанту да капралу добрымъ и
дѣла своего достойнымъ, и при нихъ солдатамъ по препор-
ціи, и дать имъ для всякихъ разъѣздовъ карбасъ добрый
со всякими принадлежащими добрыми-жъ снастями, и тотъ
карауль содержать имъ во всякомъ добромъ и твердомъ
смотрѣннн и остерегательствѣ, какъ добрымъ и искуснымъ
и вѣрнымъ Его Царскому Величеству къ службѣ надлежитъ;
и имѣть имъ сержанту—трубку зрительную, капралу такую-жъ

(84) Акты Археограф. Комм. Том. III стр. 63—65.

трубку, и трубу, которою обыкновенно на морѣ съ кораблей говорить.

2.

Лоцманамъ корабельнымъ быть на томъ же Мудьюжскомъ острову, и имѣть обыкновенные для ѣзды на корабли карбасы, также и зрительныя трубки.

3.

Какъ будутъ съ моря корабли въ приходѣ, и стануть на якори, тогда для провѣдыванія къ тѣмъ пришедшимъ кораблямъ съ Мудьюжскаго острова сержанту посылать на ономъ карбасѣ капрала, давая ему солдатъ въ кормицки и гребцы по пропорціи того карбаса; которому капралу, не доѣхавъ до тѣхъ кораблей, въ зрительную трубку смотрѣть тѣ корабли подъ какими флагами, и чрезъ трубу спрашивать: изъ которыхъ государствъ и городовъ и купеческіе-ль тѣ корабли или военные, и для чего идутъ, и не были-ль во французской земли и въ заповѣтренныхъ мѣстахъ, и буде по его капральскому опросу съ кораблей будутъ отвѣтствовать, что тѣ корабли купеческіе и изъ союзныхъ государствъ Его Царскаго Величества, и не непріятельскіе, и не шведскіе, и не военные, и во французской земли и въ заповѣтренныхъ мѣстахъ не были, тогда ему, капралу, ѣхать на тѣ корабли, а лоцманамъ быть отъ того капрала въ карбасахъ позади въ такомъ разстояніи, чтобъ можно чрезъ трубу вопросительныя рѣчи отъ того капрала лоцманамъ, а капралу отъ нихъ ясно слышать, и что надъ тѣмъ капраломъ чинится—видѣть; а пріѣхавъ ему, капралу, на тѣ корабли, смотрѣть вездѣ накрѣпко: нѣтъ ли на нихъ пушекъ, и пушечныя окна для признаку не задѣланы-ль, и буде явятся тѣ корабли подлинно купеческіе, а не непріятельскіе, тогда ему, капралу, съ кораблей ѣхать на оной островъ, и лоцманамъ сказать, что тѣ корабли подлинно купеческіе, и имъ, лоцманамъ, тогда ѣхать на тѣ корабли, и тѣ корабли вести и поставить на указанное мѣсто на якори, и поставя

на якори, ѣхать имъ, лоцманамъ, въ крѣпость въ скорости, и о тѣхъ купецкихъ корабляхъ объявить командующему; а буде-же по вопросу его, капральскому, тѣ корабли были во французской земли и въ заповѣтренныхъ мѣстахъ, то ему, капралу, на тѣ корабли не ѣздя, сказать корабельщикамъ и стирманамъ, чтобъ они стояли на томъ мѣстѣ, гдѣ имъ вопросъ будетъ, и до указу съ того мѣста не ходили; потомъ ему, капралу, дать вѣдомость въ крѣпость командующему, о такихъ корабляхъ поступать по нижеявленнымъ пунктамъ, и лоцманамъ на такіе корабли подъ страхомъ смерти не ѣздить.

4.

Буде-же онаго капрала съ котораго корабля не спустятъ, и солдаты поберутъ на корабль, и учинится въ томъ конфузїя, то лоцманамъ какъ скоро возможно ѣхать въ архангельскую крѣпость, а съ Мудьюжскаго острова сержанту смотрѣть того всего въ зрительную трубку на крѣпко, и лоцманамъ дать ему, сержанту, чрезъ выставленный знакъ знать, и ему, сержанту, по тому знаку знать-же, что то учинился (когда всѣ лоцмана въ крѣпость поѣхали и знакъ выставили) непріятельской приходъ, и для того ему, сержанту, съ солдатами *остъ маяки заисечь*, и отъ тѣхъ маяковъ идти тайными путями къ крѣпости, чтобъ непріятелю видно не было, и не впасть въ тѣ непріятельскія руки... а ему, командующему, о томъ о всемъ какъ наискорѣе и возможно прислать вице губернатору, отъ лейбъ-гвардіи капитану Петру Ефимовичу Лодыженскому вѣдомости письменныя съ наречнымъ, а самому отъ приходу непріятельскаго поступать по даннымъ пунктамъ.

5.

Когда лоцмана имъ, командующимъ, о приходѣ тѣхъ кораблей объявятъ, тогда изъ крѣпости для вопросу и описи тѣхъ кораблей имъ, командующимъ, на указанное мѣсто посылать тебя кондуктора, съ тѣми лоцманами, давая тебѣ

солдаты по пропорціи посылки, и прїѣхавъ тебѣ на тѣ корабли смотрѣть вездѣ: нѣтъ-ли на нихъ пушекъ, и въ тѣхъ корабляхъ нѣтъ-ли тайно скрытыхъ людей, и тѣ корабли подлинно-ль купецкіе; корабельщиковъ и стирмановъ спрашивать изъ котораго государства и города тѣ корабли, и съ товарами или безъ товаровъ идутъ, и въ томъ государствѣ и городѣ изъ котораго они пошли, войны съ кѣмъ и мороваго повѣтрія (отъ чего Боже сохрани) нѣтъ-ли, и во французской земли и въ заповѣтренныхъ мѣстахъ не были-ль, и буде скажутъ нѣтъ,—тогда тѣ корабли тебѣ описать имянно, со всякою подлинною очисткою, и къ тѣмъ описямъ велѣть корабельщикамъ и стирманамъ прикладывать руки, и приложатъ тѣ руки, имъ, корабельщикамъ, для подлиннаго свидѣтельства и объявленія паспортовъ съ вѣдомостью велѣть ѣхать въ ботахъ или шлюпкахъ въ крѣпость, и, прїѣхавъ явиться командующимъ.

6.

Какъ они, корабельщнки, въ ботахъ или шлюпкахъ къ крѣпости прїѣдутъ, и у нихъ, корабельщиковъ, взявъ имъ, командующимъ, тѣ паспорта въ крѣпость свидѣтельствовать, подлинно-ль тѣ корабли купецкіе, и тѣ паспорта велѣть записывать въ закрѣпленные книги имянно, а ихъ, корабельщиковъ, въ крѣпость не пускать, и записавъ тѣ купецкіе корабли мимо архангелогородской крѣпости пропускать старымъ Березовскимъ устьемъ, а въ другія устья никуда лодкамъ кораблей не водить, подъ страхомъ смерти, и имъ, командующимъ, безъ указа пропускать не велѣть, также конвоевъ военныхъ кораблей мимо крѣпости безъ указа не пропускать-же, подъ опасеніемъ военнаго суда.

7.

Тебѣ-жь кондуктору на приходящихъ купецкихъ корабляхъ иноземцевъ: кто изъ которой земли, для какихъ дѣлъ выѣдутъ, въ описяхъ отличать особо и тѣ описи за своею и корабельщиковъ за руками, присылать въ архангелогород-

свою канцелярію и велѣть подавать вице-губернатору... Лодыженскому» ⁽⁸⁵⁾.

Торговое значеніе Архангельскаго порта, и по кончинѣ Петра Великаго, не переставало обращать на себя вниманіе Государственной Адмиралтейской Коллегіи, слѣдившей по адмиралтейскому регламенту Петра за приходящими и отходящими судами въ російскихъ портахъ, чрезъ командированныхъ съ сею цѣлью морскихъ офицеровъ; и такъ какъ служба въ отдаленномъ сѣверномъ краѣ была далеко непріятельна, то Коллегія, во уваженіе этого послѣдняго обстоятельства, посылала морскихъ офицеровъ въ Архангельскъ, для наблюденія за торговыми судами, не по наряду, а по вызову желающихъ, назначая имъ при томъ *половинное* содержаніе, противъ слѣдуемаго по чину.

Такъ, въ 1725 году, когда мѣстные условія Двинскаго фарватера указали на необходимость учрежденія брантвахтеннаго поста не береговаго, но морскаго, чтобы своевременно можно было производить осмотръ приходившимъ съ моря судамъ, на вызовъ Адмиралтейской Коллегіи, изъявилъ желаніе принять вышеозначенный постъ галернаго флота капитанъ *Андрей Діоперъ* съ условіемъ, чтобы позволено было ему, въ дополненіе къ жалованью, брать съ русскихъ и иностранныхъ купеческихъ судовъ особую плату, какая будетъ опредѣлена Коллегіею, а вмѣстѣ съ симъ дать ему и судно, и инструкцію какъ брантвахтенному командиру. Коллегія согласилась, и опредѣливъ Діоперу *половинное* жалованье противъ морскихъ капитановъ 1 ранга, т. е. 20 руб. въ мѣсяць, снабдила его нижеслѣдующими пунктами инструкціи:

1) Принять для руководства изъ Коллегіи Адмиралтейской морскіе регламентъ и уставъ, а равно и тарифъ.

2) По принятіи отъ архангелогородскаго губернатора казеннаго судна, взять въ свое ведѣніе тамошнихъ лодмановъ и наблюдать, чтобы оныя исправляли обязанность свою не-

⁽⁸⁵⁾ О дальѣйшихъ карантинныхъ предосторожностяхъ морскаго пути. См. Приложеніе 9.

уклонно, не причиняя купеческимъ кораблямъ никакихъ остановокъ и стѣсненій, или обидъ; ежели при портѣ имѣются какія казенныя суда, то взять и ихъ въ свое вѣденіе.

3) Всѣмъ приходящимъ съ моря иностраннымъ купеческимъ судамъ раздавать по одному экземпляру шкиперскаго регламента, взимая за каждый съ корабельщиковъ по одному ефимку, или же русскою монетою по рублю.

Сборъ этотъ записывать въ особую шнуровую книгу, выданную на сей предметъ изъ С.-Петербургской адмиралтейской конторы, и о количествѣ его, также и о числѣ проданныхъ регламентовъ, рапортовать ежемѣсячно въ оную контору.

4) Жалованье получать по третямъ года отъ архангелогородскаго губернатора изъ адмиралтейскаго сбора.

5) Если въ Архангельскѣ имѣются для надзора за купеческими судами какіе либо морскіе офицеры и служители, то онѣмъ велѣть отправляться въ С.-Петербургъ для явки въ Адмиралтейскую Коллегію.

6) Исполнять должность брантвахтеннаго командира по регламенту и уставамъ, какъ доброму морскому офицеру благопристойно надлежитъ, и послабленій, такожъ обидъ и остановки купеческимъ кораблямъ и взятокъ и прочихъ противныхъ указамъ Его Царскаго Величества поступковъ никому не чинить, подъ опасеніемъ суда.

Эта инструкция дана была Діоперу изъ Адмиралтейской Коллегіи 1726 г. февраля 9 дня ⁽⁸⁶⁾. Какой именно % дозволено было Діоперу брать изъ сбора за регламенты, по инструкции не видно, но % этотъ, какъ увидимъ ниже, существовалъ.

По прибытіи капитана Діопера въ Архангельскъ, бывшій въ то время тамошнимъ губернаторомъ бригадиръ И. П. Измайловъ, донесъ Коллегіи, что при портѣ казенныхъ судовъ не имѣется, и дать Діоперу нечего, на что Коллегія распорядилась немедленно о постройкѣ для брантвахты бота и 8 весельной шлюпки, или-же, предписывала губернатору

(86) Дѣло канцеляр. Адмиралт. Коллегіи № 26. 1724 г.

распорядиться покупкою спехъ судовъ съ воли на счетъ адмиралтейскихъ суммъ.

Діоперь-же, въ свою очередь, доносилъ Коллегіи, что на ботъ и на шлюпку требуются служители, и что вмѣсто новаго бота, онъ, Діоперь, находитъ полезнымъ употребить для этой цѣли находившуюся въ р. Повракулѣ старую яхту, исправя ее починкою. Коллегія отвѣчала, что ежели по осмотрѣ яхта окажется годною, то се взять; вмѣсто же морскихъ служителей взять на суда мѣстныхъ лодмановъ.

Въ виду сего послѣдняго распоряженія, архангельскіе лодмана подали губернатору челобитную, въ которой прописывали, что они-де существуя по указамъ Императора Петра I-го для отводу и приводу купеческихъ иностранныхъ кораблей, просятъ вынѣ увольненія отъ возложенной на нихъ службы въ гребцахъ, такъ какъ они-де люди не жалованные, а тяглые, чернососные крестьяне, и платятъ подушныя деньги и рекрутскія подати, что живучи въ гребцахъ, потерпятъ въ своемъ крестьянскомъ быту скудость и разорѣніе, а отъ деревенскаго своего хозяйства отстанутъ, и жены-де наши помрутъ голодною смертію. Вмѣсто себя просили назначить гарнизонныхъ солдатъ.

Адмиралтейская Коллегія сему однако не вняла, и подтвердила наказъ Діоперу объ лодманахъ.

Между тѣмъ, по осмотрѣ старой яхты корабельнымъ мастеромъ Никифоромъ Баженинымъ оказалось, что, отъ долговременнаго ея стоянія на берегу, «доски отъ ветхости и порчи прочь отвалились», и что поэтому чинить яхты невозможно. Баженинъ, съ торговъ вызвался построить въ 1727 г. плоскодонный ботъ, длиною 50, ширин. 15 и вышиною отъ кила 8 фут., объявивъ губернской канцеляріи, что за означенную постройку бота съ желѣзомъ, тапелажемъ, якорями, парусами, съ рѣзбою и окраскою, онъ, Баженинъ, возьметъ 470 р., съ тѣмъ однако, чтобы было ему отпущено казенное желѣзо, оставшееся отъ прежняго корабельнаго строенія, въ количествѣ 200 пуд. по настоящей цѣнѣ, во что оно обошлось съ доставкою къ порту.

Коллегія разрѣшила Баженину приступить къ постройкѣ бота, предписавъ губернской канцеляріи отпустить ему желѣзо по 55 коп. за пудъ; и въ августѣ 1727 г. боть былъ уже спущенъ на воду и сданъ капитану Діоперу, поставившему, съ разрѣшенія коллегіи, на палубу бота 10 малыхъ пушекъ съ старой яхты. Сію послѣднюю велѣно Архангельскому коменданту хранить за постояннымъ карауломъ въ р. Повракулѣ. О какой именно яхтѣ здѣсь идетъ рѣчь, къ сожалѣнію, изъ дѣлъ архива не видно.

Боть-же построенъ былъ одномачтовый, и имѣлъ три паруса. При немъ имѣлась 8 весельная шлюпка.

Для снабженія шлюпки всѣмъ необходимымъ Діоперь употребилъ изъ своего жалованья до 9 руб., прося Коллегію расходъ утвердить, и выдать изъ адмиралтейскаго сбора потраченные имъ деньги, такъ какъ губернаторъ безъ особаго на то указа дать принадлежности къ 8 весельной шлюпкѣ опасался.

Разрѣшеніе Коллегіи послѣдовало немедленно. Но когда Діоперь, кромѣ 8 весельной шлюпки, приобрѣлъ покупкою 6 весельный карбасъ съ веслами и парусами за 2 руб., чтобы удобнѣе на немъ можно было приставать къ отмелому берегу, такъ какъ, доносилъ онъ, «шлюпка, которая есть при ботѣ, весьма велика и неудобна», тогда Коллегія покупку карбаса не утвердила, мотивируя отказъ тѣмъ, что «понеже тотъ карбасъ бушенъ, не требуя о томъ отъ Коллегіи указа».

Вступивъ въ командованіе брантвахтою, Діоперь съ перваго, такъ сказать, шага возбудилъ жалобу Коммерцъ-коллегіи, по поводу нарушенія имъ таможенныхъ правилъ, а дальнѣйшими своими притязаніями и проступками въ отношеніи мѣстныхъ лоцмановъ и таможенныхъ операций, навлекъ на себя окончательно неудовольствіе Адмиралтейской Коллегіи, посѣдившей замѣнить его другимъ, болѣе обходительнымъ лицомъ. Такъ, напр., Діоперь приказывалъ лоцманамъ вести купеческія, иностранныя суда прямо къ городской таможенѣ, не останавливаясь у Новодвинской крѣпости, гдѣ находилась, какъ видѣли выше, таможенная за-

става, подъ угрозою наказанія ослушникамъ его воли, а на вопросъ Коллегіи: «для какихъ своихъ прибытковъ такое непристойное дѣло на себя принялъ»? Діоперь отозвался невѣденіемъ ему о существованіи таможенной заставы. Въ распоряженіи Діопера на плюпкѣ гребцами были, какъ извѣстно, лоцмана, въ числѣ 10 челов., трудами которыхъ онъ пользовался и въ зимнее время, держа ихъ при себѣ для своихъ частныхъ услугъ. Лоцмана на это жаловались въ Коллегію, которая предписала Діоперу распоряжаться лоцманами лишь по службѣ въ навигаціонное время. Но Діоперь сими внушеніями Коллегіи не довольствовался. Онъ началъ доучать ей своими мелочными требованіями о предметахъ канцелярскихъ принадлежностей, о писарѣ и т. п. Коллегія снисходительно доказывала Діоперу, что какъ онъ получаетъ съ корабельщиковъ за регламенты *извѣстную сумму ефимками* въ свое пользованіе, поэтому «впредь не утруждать Коллегію такими своими малыми требованіями».

Коммерцъ-коллегія вторично жаловалась на капитана Діопера, что онъ положительно стѣсняетъ своими распоряженіями заграничную торговлю Архангельскаго порта, и тогда Адмиралтейская Коллегія журнальнымъ постановленіемъ въ 1728 г., положила: «понеже находящійся у Архангельскаго порта, для смотрѣнія надъ приходящими и отходящими торговыми кораблями, капитанъ Діоперь является по должности своей слабъ и не исправенъ, то чтобы не остаться въ постыдности предъ иностранцами, приходящими на корабляхъ къ Архангельскому порту, надлежитъ его, Діопера, смѣнить, и на мѣсто его опредѣлить достойнаго» (87).

Вмѣсто Діопера назначенъ былъ, по вызову желающихъ, артиллерійскій капитанъ *Янз Вальронтъ*, съ тѣмъ же жалованьемъ, какое получалъ и Діоперь, а сему послѣднему велѣно было явиться немедленно въ Адмиралтействъ Коллегію.

По принятіи капитаномъ Вальронтомъ брантвахтеннаго поста, Архангельская губернская канцелярія вмѣнила ему

(87) Дѣло канцеляріи Адмиралт. Коллегіи № 2. 1729 г.

въ обязанность рапортовать еженедѣльно о проходящихъ мимо крѣпости купеческихъ судахъ, такъ какъ брантвахтенное судно становилось въ это время ниже Новодвинской крѣпости, въ разстояніи отъ послѣдней на 3 версты, близъ острова Быкова, о которомъ сказано выше⁽⁸⁸⁾. Постъ этотъ былъ, такъ сказать, подвижной, ибо ботъ, по смыслу адмиралтейскаго регламента 1722 г., рѣдко стоялъ на якорѣ, а былъ болѣе подъ парусами и назывался обыкновенно *крейсеромъ*.

На Мудьюжскомъ острову, гдѣ въ навигаціонное время находились лопмана, имѣлась тогда деревянная башня, служившая опознательнымъ знакомъ для судовъ, шедшихъ Двинскимъ устьемъ, и при башнѣ имѣлся военный караулъ изъ мѣстныхъ гарнизонныхъ солдатъ при сержантѣ.

Хотя Двинскій фарватеръ, со времени первоначальнаго учрежденія казенной верфи на Соломбалѣ, измѣнился мѣстами такъ значительно, что за его мелководіемъ, купеческія суда съ 1723 г. не могли уже, съ грузомъ какъ прежде, проходить къ самому городу, и принуждены были останавливаться, болшею частію, въ Соломбалской гавани, гдѣ и нынѣ останавливаются, однако генеральнаго плана какъ С. Двины, такъ и самаго порта до 1727 г. не существовало. Обстоятельство это обратило на себя вниманіе Адмиралтейской Коллегіи, которая въ 1727 г. командировала для сего подштурмана *Иматія Козакова*, и ученика *Василія Ковалева*, вмѣнивъ имъ въ обязанность произвести промѣръ отъ Мосѣева острова до Березоваго бара, и составить «*планъ и чертежъ Архангелогородскому порту, фарватеру Двины и Соломбалъскому острову*». На принадлежности къ симъ работамъ отпущено было губернскою канцелярією означеннымъ штурманамъ всего 5 руб. 33 коп.

(88) Въ 1730 г. Капитанъ Клаверь, будучи командиромъ брантвахты, испросилъ у Адмир. коллегіи дозволеніе поставить брантвахтенный пакетъ-ботъ для лучшаго смотрѣнія за тайнымъ провозомъ контрабанды, ниже Новодвинской крѣпости за 5 версты, ибо, доносилъ онъ, лучше бы стоялъ пакетъ-боту у Мудьюжскаго острова, но за великими вѣтрами и за малостію бота, опасаясь. (Дѣло канцеляріи Адмиралт. коллегіи 1729 г. № 2).

въ счетъ адмиралтейскаго сбора. Срокъ окончанія работъ опредѣленъ былъ самый краткій: въ одно лѣто 1728 г. а затѣмъ отправиться имъ обратно съ картами и планами въ С.-Петербургъ.

Штурмана трудились до поздней осени и однако не могли окончить порученнаго дѣла къ сроку, и остались зимовать въ Архангельскѣ, окончивъ свои работы лишь въ 1729 г.

Такъ какъ въ семь году, весною, требовалось отвести въ Коуу вѣтоловный корабль Вальфишъ, зимовавшій у Архангельска, а въ наличіи при портѣ штурмановъ не оказалось, то губернская канцелярія *силою* принудила означенныхъ выше штурмановъ вести въ Коуу вѣтоловный корабль, который и былъ ими отведенъ благополучно, и по поводу котораго Адмиралтейская Коллегія предписала губернской канцеляріи, «на будущее время, безъ указа Коллегіи, морскихъ служителей ни куда не употреблять» ⁽⁸⁹⁾.

Въ 1729 году, вмѣсто умершаго капитана Вальронта, на его мѣсто, по распоряженію Коллегіи, и по желанію, прибылъ въ Архангельскъ заслуженный капитанъ 1-го ранга *Петръ Клавверъ*, полезная дѣятельность котораго при Архангельскомъ портѣ, въ пору временнаго затишья Соломбальской казенной верфи, при скромномъ характерѣ самой дѣятельности Клавера, заслуживаетъ вниманія исторіи, ибо его имя тѣсно связывается съ возобновленіемъ Архангельскаго военнаго порта.

При вступленіи въ свою должность, онъ первый обратилъ серьезное вниманіе на р. Курью, по поводу укрѣпленія ея песчаныхъ береговъ, и на выгрузку баласта съ иностранныхъ купеческихъ судовъ, засоравашаго до сего времени значительно фарватеръ С. Двины.

Довѣся Архангельской губернской канцеляріи, въ 1730 г., что «на Соломбальской верфи изъ р. Курьи, куда выгружается съ иностранныхъ судовъ весь песчаный баластъ, онный выносятся большою водою на Двину», капитанъ Клаверъ, для предотвращенія этого вреда, предложилъ канце-

(89) Дѣло канцеляріи Адмиралт. Коллегіи 1727 г. № 80.

лярій способъ укрѣпленія береговъ означенной рѣчки обрубомъ и сваями наглухо, приславъ къ тому и рабочихъ людей, требовавшихъ за производство всей работы только 25 руб.

Губернская канцелярія, удостовѣрясь чрезъ командированнаго ею Устюжскаго полка полковника Стражина о дѣйствительности указаннаго Клаверомъ факта, разрѣшила последнему начать означенную работу, которая въ томъ-же году и была окончена.

Съ этого времени, для поднятія Соломбальскаго острова, начали частью высыпать баластъ на болѣе низменныя его мѣста, т. е. на Банный (крайній) островъ, погружая остальную часть баласта по прежнему въ рѣчки Курью и Соломбалку.

Цѣль такого систематическаго засариванія этихъ рѣчекъ объясняется, повидимому, тѣмъ доводомъ въ пользу Двинскаго фарватера, который на практикѣ оказался однако совершенно непримѣнимымъ. Должно быть думали, что засореніемъ Соломбалки и Курьи предотвращался выносъ изъ нихъ илу на р. Двину; но вѣсныя высокія воды легко разрушали такую преграду и, напротивъ, уносили изъ рѣчекъ весь песокъ до такой степени, что даже, по донесенію самаго Клавера, 1730 г. въ губернскую канцелярію, «балласта, высланнаго въ р. Курью въ прежніе годы, нынѣ не видно»⁽⁹⁰⁾. И, странно, тотъ-же Клаверъ продолжалъ сыпать

⁽⁹⁰⁾ Въ томъ же 1730 г. Адмиралтейская Коллегія предписывала капитану Клаверу доносить ей, съ первою почтою, о приходящихъ и отходящихъ купеческихъ корабляхъ: откуда они, съ какими грузомъ прибыли, и куда отправятся; имѣть строгое наблюденіе, чтобы приходящіе къ Архангелскому порту корабли балласта *изъ рѣчки* отнюдь не бросали, и не засоряли бы тѣмъ фарватера; а Архангельская губернская канцелярія, ревнуя о томъ же фарватерѣ, предложила въ 1732 г. Клаверу доносить ей, ежедневно, о числѣ купеческихъ судовъ и количествахъ выгруженнаго изъ нихъ балласта (Арханг. губери. Вѣд. 1863 г. № 7). Для опредѣленія этого количества, вся операція выгрузки балласта совершалась тогда, по точному смыслу Адмиралт. регламента 1722 г. *въ казенныхъ, т. е. поименованныхъ судахъ*, коими заведывалъ до возобновенія Арханг. порта, командиръ брайтвахтеннаго поста. Со всякаго галста песку въ мадось со шкипера *по полмефимку* на госпиталь.

За неточное указаніе о количествѣ въ судѣ балласта, шкиперъ, по регламенту, обязывался платить штрафу 7 ефимковъ.

въ сѣн рѣчки балласть, поручивъ надзоръ за выгрузкою его, съ разрѣшенія губернской канцеляріи, особому караулу, находившемуся вблизи бывшей Соломбальской верфи для наблюденія за казенными амбарами.

Такое недоразумѣніе длилось впрочемъ не долго, какъ вскорѣ увидимъ.

Водареніе на російскій престолъ Императрицы Анны Иоанновны (1729), отразившись благотворно на преобразованіяхъ по Морскому вѣдомству⁽⁹¹⁾, отразилось и въ частности на судьбѣ Архангельскаго порта, такъ какъ учрежденная, по волѣ Государыни, *Воинская Морская Коммисія* имѣла цѣлю: рассмотреть и привести въ добрый, надежный порядокъ флоты и адмиралтейства. Членами этой коммисіи были: вице-адмиралы *Сандерсъ* и *Сенявинъ*, контръ-адмиралы *Бредаль*, *Дмитріевъ-Мамоновъ* и *графъ Головинъ*. Предсѣдателемъ же назначенъ былъ вице-канцлеръ, дѣйствительный тайный совѣтникъ, *графъ Анд. Ив. Остерманъ*. Полномочіе коммисіи состояло въ томъ, что она, во всякое время могла требовать къ себѣ морскихъ чиновъ, «а для лучшаго и порядочнаго произведенія, что отъ коммисіи опредѣлено будетъ, то повелѣвается отправлять безъ ущущенія»⁽⁹²⁾.

Изыскивая, между прочимъ, способы къ лучшему устройству адмиралтействъ по предметамъ снабженія ихъ корабельными лѣсами, и встрѣчая трудность доставки Казанскаго дуба къ С.-Петербургскому порту, по отдаленности его мѣсторожденія, *Воинская Морская Коммисія* обратила свое вниманіе на растительное богатство Архангельской губерніи, въ отношеніи лѣсовъ, и преимущественно на *лиственницу*, крѣпость которой коммисія предварительно испытала на построенномъ въ 1712 г. при Архангельскомъ портѣ военномъ кораблѣ изъ сего дерева, и основываясь на прочности корабельныхъ членовъ пришла къ убѣжденію, что весьма удобно было-бы рубить и сплавлять сей лѣсъ къ Архангель-

(91) См. книгу: «Историческое обозрѣніе устройства управленія Морскимъ вѣдомствомъ въ Россіи». В. Чубинскаго.

(92) Полное собраніе Зак. Указъ 1732 г. января 22 дня.

ску, и строить изъ него 54 пуш. корабли на мѣстѣ, гдѣ во времена *Петра Великаго* существовала казенная корабельная верфь, чрезъ что, по мнѣнію комисіи, вытекала бы для государства слѣдующая польза:

1. «Флотъ вскорѣ поправленъ и въ силу приведенъ быть имѣеть».

2. «Дубовые лѣса могутъ употреблены быть въ строеніе здѣсь (въ С. П. Б.) другихъ большихъ ранговъ кораблей, и не столько уже ихъ сюда ставить будетъ потребно, отчего не малая сумма остается и дубовому лѣсу на предбудущее время великое сбереженіе быть имѣеть».

3. «Во ономъ (Арханг.) портѣ всякіе матеріалы безъ нужды доставать, а иные отсюда на фрегатахъ перевозить, а къ тому иные матеріалы и артиллерійскіе припасы съ Олонецкихъ Петровскихъ и Сибирскихъ заводовъ ставить безъ трудности возможно».

4. «Отъ привоуду кораблей къ здѣшнему (С. П. Б.) порту морскимъ служителямъ въ мореплаваніи практика и не малое обученіе будетъ».

и 5. «Изъ тѣхъ кораблей нѣкоторую эскадру и при томъ портѣ для диверсіи содержать»⁽⁹³⁾.

Вотъ главные мотивы, на основаніи которыхъ Военская Морская Комисія признавала полезнымъ, для пользы государства, возобновленіе Архангельскаго военнаго порта, который послѣ временнаго какъ-бы забвенія, призывался снова на службу интересамъ русскаго военнаго флота.

Такимъ образомъ, для историческаго существованія порта, наступала новая эра.

Сображенія комисіи объ изобиліи въ Архангельской губерніи корабельныхъ лѣсовъ подтвердилъ находившійся при С.-Петербургскомъ портѣ корабельный подмастерье *Брантъ*, письменно заявившій комисіи о такомъ изобиліи. Для приведенія въ извѣстность корабельныхъ лѣсовъ, комисія командировала Бранта въ 1732 г. марта 8 дня изъ Петербурга въ Архангельскъ съ геодезистомъ, снабдивъ его для

⁽⁹³⁾ См. книгу морскихъ штатовъ съ 1711—1825 г. Пол. Собр. Зап.

руководства по заготовленію годныхъ на корабельное дѣло деревь, особою *инструкціею* (Смотр. Приложение 10), въ которой объявлялось ему о приготовленіи корабельныхъ членовъ изъ лиственницы на два 54 пуш. корабля. О такомомъ отправленіи подмастерья и геодезиста Военная Морская Коммисія, указомъ сообщила въ апрѣлѣ Архангельскому губернатору генераль-маіору Шувалову, которому, между прочимъ, писала слѣдующее: «когда оный Брантъ къ городу Архангельскому прибудеть, тогда по требованію его, какъ *знателей тѣсу*, такъ и для развѣзду подводы и надлежащее число служителей давать, и въ прочемъ чинить ему всякое вспоможеніе; и ежели по обыску его явятся гдѣ на корабельное строеніе годныя лѣса и ему, Бранту, велѣно о томъ вамъ объявить, и того для велѣтъ вамъ тѣ лѣса накрѣпко беречь, и къ рублѣ позволенія никому не чинить, дабы отъ несмотрѣнія вашего тѣмъ лѣсамъ не учинилась трата, и то взыщется на васъ»⁽⁹⁴⁾.

Брантъ прибылъ въ Архангельскъ 3-го апрѣля, водою, на казенномъ ботѣ съ слѣдующими служителями: 2 корабельные ученика, 2 комендора, 1 десятникъ, 1 писарь и 9 челов. плотниковъ, коимъ всѣмъ выдано было Адмиралтейскою Коллегіею денежное и хлѣбное жалованье по январь 1733 г.⁽⁹⁵⁾.

По прибытіи своемъ, Брантъ донесъ губернской канцеляріи, что онъ встрѣчаетъ нужду въ лѣсномъ знателѣ, о чемъ немедленно наведены были справки чрезъ смотрителя надъ казенными цильными мельницами и чрезъ лѣсныхъ промышленниковъ Баженина и Крылова. Первый изъ нихъ указалъ на Холмогорскаго вѣстьянина Варакина, который и былъ губернской канцеляріею прикомандированъ къ экспедиціи Бранта.

⁽⁹⁴⁾ Дѣло Арханг. губернска. архива. 1732 г. № 832.

⁽⁹⁵⁾ Бранту 100 р.: ученику 1 класса 7 р. въ мѣсяць, а 2 класса 5 р.; комендорамъ по 2 р. въ мѣсяць, муки четверть и 5 четвертковъ, крупы по четвертику на треть. Десятнику жалованье 1 руб. 25 коп. въ мѣсяць, а провіантъ, какъ и комендорамъ. Плотникамъ по руб., муки по полусеминѣ, крупы по малому четвертику на мѣсяць (Тамъ же).

Основываясь на вышеуказанномъ повелѣніи Военской Морской Коммисіи, корабельные лѣса, находившіеся у Баженина и Крылова, тогда же отобраны были въ казну, и вмѣстѣ съ симъ губернская канцелярія сдѣлала распоряженіе, чтобы прекратить вообще отпускъ толстошѣрнаго лѣса за море, руководствуясь указомъ 1719 г. іюня 17 дня.

Одобривъ распоряженія губернской канцеляріи, Морская Коммисія желала имѣть отъ нея слѣдующія свѣдѣнія: по какому праву вышеозначенные промышленники рубили корабельный и мачтовый лѣса; сколько, когда, кому вырубить было позволено и вырублено; на какія потребности и въ какихъ годахъ сіе состоялось; такъ какъ по смыслу 12 и 16 пунктовъ вальдмейстерской инструкціи, писала коммисія, безъ особливаго дозволенія Адмиралт. коллегіи, мачтовыхъ деревьевъ рубить никому не дозволяется.

Задача была не легкая, и для удовлетворенія Морской Коммисіи требовались выписки изъ таможенныхъ книгъ за прежнее время; а между тѣмъ Баженины представили въ губернскую канцелярію дарованныя имъ Петромъ Великомъ льготы, Крыловъ-же свою привиллегію, данную ему Коммерцъ-коллегіею въ 1732 г. іюня 5 дня на учрежденіе вольной верфи въ Архангельскѣ, носившей названіе *Быковской*, по урочищу *Быкъ*, лежащему подлѣ Архангельска на правомъ берегу Двины. Но и льготы и привиллегія не удовлетворили коммисію, и переписка съ губернской канцеляріею пошла было далѣе, пока въ защиту частнаго интереса торговаго сословія не выступила Коммерцъ-коллегія, донесшая въ томъ-же 1732 г. Военской Морской Коммисіи о жалобахъ иностранныхъ шкиперовъ, по поводу стѣсненія ихъ, какъ о торговлѣ лѣсомъ у Архангельска, такъ и въ лишеніи ихъ возможности исправлять свои корабли при портѣ, безъ чего выходъ въ море становится для шкиперовъ невозможнымъ. При семъ ходатайствѣ, Коммерцъ-коллегія ссылалась на то именно мѣсто указа 1724 г. января 30 д., гдѣ сказано: «дабы никакой остановки шкиперамъ и нужды имъ причинено не было».

Коммисія уступила, и повелѣла губернской канцеляріи

возвратить отобранный у промышленниковъ лѣсъ, или же купить его у нихъ, съ выдачею имъ вознагражденія 10% за труды изъ адмиралтейскаго сбора, а равно отмѣнила и стѣснительныя мѣры по отпускной торговлѣ лѣсомъ у Архангельскаго порта, «ко удовольствію входящихъ и отходящихъ кораблей»⁽⁹⁶⁾. Запрещеніе-же Морскою Коммисіи, лежавшее на Бажениныхъ и Крыловѣ, чтобы они не рубили впредь мачтоваго лѣса и не отпускали бы его за море оставалось пока въ своей силѣ. И хотя тою же коммисіею, какъ увидимъ далѣе, разрѣшено было въ 1734 году Крылову рубить корабельный лѣсъ (кромѣ лиственницы) и строить небольшія суда, но на домогательства о томъ-же Бажениныхъ коммисія почему-то отнеслась строго, и на сей разъ знаменитымъ заводчикамъ корабельнаго на сѣверѣ дѣла не посчастливилось. Тщетно Баженины ссылались на свои грамоты, на то, что они строятъ нынѣ суда изъ сосны, а строеніе военныхъ судовъ при Архангельскомъ портѣ предположено изъ лиственницы, — Коммисія продолжала оставаться при своемъ запрещеніи⁽⁹⁷⁾.

Но обратимся къ Бранту.

Исполнивъ съ успѣхомъ свое порученіе по осмотру лѣсовъ, Брантъ, будучи уже въ Вологдѣ, послалъ на обсужденіе Морскою Коммисіи не большую штуку лиственничнаго дерева, которою Коммисія не удовольствовалась и предписала ему доставить въ С.-Петербургъ, для лучшаго усмотрѣнія твердости означеннаго дерева, большую штуку, чтобы видѣть твердость его сердцевины, и для этого предложила Бранту обратиться за совѣтомъ къ Баженину и Крылову, какъ строившимъ прежде купеческіе корабли изъ лиственницы, чтобы указали они, въ какія мѣста корабля оное дерево употребляется преимущественно, и какой величины строили они корабли? Промышленники отвѣчали согласно, что для лучшаго ознакомленія съ качествомъ лиственницы достаточно послать въ Коммисію кусокъ дерева, величиною

⁽⁹⁶⁾ Дѣло Арх. губерн. архива 1732 г. № 832.

⁽⁹⁷⁾ Дѣло канцеляріи Адмир. Колл. 1732 г. № 1.

не менѣе аршина; а употребленіе лиственицы шло у нихъ на нагели, салинги, мачты, кнехты, крамболы, шпиги, на борта и на *твѣныя* бочки. Размѣръ-же судовъ ихъ не превышаетъ 136 ф., а чаще—менѣе, какъ напр. гальоты, гуко-ры, флейты и т. п. Посылка лиственичнаго обрубка, вѣсившаго 3 пуда, состоялась 1732 года въ іюль, съ нарочно-посланнымъ по подорожной солдатомъ Устюжскаго полка.

Убѣдившись изъ донесеній Бранта, что Архангельская губернія дѣйствительно обладаетъ въ большомъ количествѣ корабельными толстомѣрными лѣсами, найденными имъ въ уѣздахъ: *Кеврольскомъ*, *Каргопольскомъ*, *Устюжскомъ* и *Двинскомъ*, ⁽⁹⁸⁾ Военная Морская Коммисія пришла къ окончательному рѣшенію по вопросу о возобновленіи въ Архангельскѣ казенной корабельной верфи.

Отдавая полную справедливость Бранту, за успѣхъ возложеннаго на него порученія, Морская Коммисія «въ вознагражденіе трудовъ его и въ поощреніе на будущее время, а равно и для примѣра другимъ», выдала ему въ награду *пятьсотъ* руб., сумму, по тому времени, весьма значительную. Постановленіе это состоялось сентября 6 дня 1732 года. ⁽⁹⁹⁾

Но, награждая Бранта за успѣхъ описи лѣсовъ, Коммисія усомнилась однако въ томъ: можно ли поручить ему, какъ корабельному подмастерью, начать постройку въ Архангельскѣ 54-хъ пуш. кораблей? Для удостовѣренія, достоинъ ли Брантъ быть мастеромъ корабельнаго дѣла, спрошены были Коммисіею извѣстные въ то время строители судовъ: Най, Козенць, Меньшиковъ и Починковъ. Мастера отвѣчали, что искусство Бранта подтверждается удостовѣреніемъ корабельнаго мастера Броуна, у коего онъ, Брантъ, долгое время состоялъ въ командѣ, и что Броунъ вполне ручается за Бранта. Однако Морская Коммисія безъ надлежащей экза-

⁽⁹⁸⁾ Такъ напримѣръ въ Каргопольскомъ уѣздѣ, на рѣкѣ Емцѣ, оказалась лиственичная лѣса вышиною въ 10—11 сажень, и въ отрубѣ до 19 дюймовъ. (Дѣло Архангельскаго Губернскаго архива 1732 г. № 832).

⁽⁹⁹⁾ Дѣло канцеляріи Адмиралтейской Коллегіи 1732 г.

менаціи, признать Бранта мастеромъ не рѣшилась, предписатьъ ему, чтобы онъ прислалъ въ Адмиралтейскую Коллегію на разсмотрѣніе, составленные имъ чертежи всѣхъ ранговъ судовъ, и, одновременно, чтобы нѣтъ же приступилъ въ Архангельскѣ къ постройкѣ, по собственному чертежу, одного корабля, подъ непремѣннымъ при томъ наблюдениемъ корабельнаго мастера. Выборъ комисіи о посылкѣ въ Архангельскъ корабельнаго мастера палъ на *Ричарда Козенца*, который и прибылъ въ Архангельскъ марта 23 дня 1733 года.

Пока рѣшался вопросъ о томъ, кому строить въ Архангельскѣ корабли, Морская Коммисія предварительно желала обсудить болѣе важное обстоятельство въ семь дѣлъ: на какомъ именно удобномъ мѣстѣ въ Архангельскѣ учредить корабельную верфь? Для этого, Морская Коммисія въ 1732 году предписала чрезъ Адмиралтейскую Коллегію, капитану Клаверу, чтобы онъ, съ знающими отъ Архангельской губернской канцеляріи людьми, осмотрѣлъ и оцѣнилъ частную Выковскую корабельную верфь купца Никиты Крылова, ибо, сказано было въ указѣ Коллегіи, «*мѣсто сіе удостоивается нынѣ для строенія военныхъ кораблей*» (100).

Въ помощь къ капитану Клаверу, по важности дѣла, командированъ былъ въ Архангельскъ капитанъ 3-го ранга *Василій Алексѣевичъ Мятлевъ*, по прибытіи котораго и было приступлено къ оцѣнкѣ Крыловской верфи. Верфь эта имѣла два элинга, длиною 15, шириною 7 саженой и глубину у воды 7 ф., амбары для поклажи матеріаловъ, кузницу, угольный сарай, казарму для рабочихъ и проч. строенія, а равно въ запасъ, листовичный и сосновый лѣсъ и желѣзо. Предсѣдателемъ оцѣночной комисіи былъ Архангельскій Губернаторъ Князь Щербатовъ.

Крыловская верфь оцѣнена была въ 2402 руб., за исключеніемъ лѣснаго запаса и желѣза. Крыловъ такою оцѣною остался недоволенъ, и жаловался въ Коллегію, что «комми-

(100) Дѣло Канцеляріи Адмиралтейской Коллегіи 1732 г.

сія оцѣнивала верфь его, какъ конфискованный товаръ, ибо такихъ заводовъ сами оцѣнщики никогда нестроили».

Адмиралтейская Коллегія, принявъ сію жалобу, предписала оцѣночной комиссіи переоцѣнить верфь, *настоящею цѣною*, приглася для правильной оцѣнки лицъ купечества и оберъ-фискала, а деньги выдать Крылову изъ адмиралтейскаго сбора.

Оцѣночная комиссія, какъ сторона въ свою очередь обиженная, недоувѣрительна къ ея дѣйствіямъ, отвѣчала Коллегіи, что, по ея мнѣнію, сосновый лѣсъ слѣдуетъ оставить за Крыловымъ, пріобрѣти лишь у него покупкою листовичныя сосновыя и еловыя коры, но что самую верфь *лучше имѣть на Соломбаль*, нежели покупать у Крылова—и, съ этого, такъ сказать, момента, вопросъ о Соломбаль началъ выдвигаться на первый планъ, конкурируя съ вопросомъ о верфи на Быку, на сторонѣ которой находилась Военская Морская Коммиссія. Докладъ о лѣсахъ рѣшенъ былъ въ смыслѣ оцѣночной комиссіи по той дѣнѣ, по какой обошелся лѣсъ самому Крылову, съ прибавкою 10% за труды, но вопросу о верфи суждено было длиться въ теченіи всего 1733 года. Для рѣшенія столь важной задачи, Военская Морская Коммиссія указомъ отъ 6-го сентября 1732 года требовала черезъ Архангельскую губернскую канцелярію сообщенія на *пять* предложенныхъ ей пунктовъ, возложивъ исполненіе ѣдал, ближайшимъ образомъ, на капитана Клавера.

1) «Такъ какъ имѣются у города на бывшей Соломбальской верфи построенные прежде, при строеніи тамъ военныхъ кораблей, жилые, кладовые и мастерскіе покои, которые уже отъ долговременнаго стоянія, а вѣднѣе отъ разлитія водъ въ весьма поврежденіи состоятъ, и для того по Сенатскому указу опредѣлено было ихъ продать, однакожь по Его Императорскому Величеству указу комиссія за потребно разсудила: не будутъ ли оныя строенія все потребны, или не выберется ли изъ нихъ чего годнаго для учрежденія верфи, въ виду намѣренія строить военные корабли, и того ради ихъ не продавать.»

2) «Капитану Клаверу Двину рѣбу по преждепосланному іюля 27 дня указу вымѣрять, начиная отъ самаго свобод-

наго морскаго хода вверхъ по той рѣкѣ выше урочища, именуемаго *Быкъ*, кака я гдѣ рѣкою и фарватеромъ глубина состоитъ, и тому всему учинить обстоятельную карту, и прислать въ Коммисію.»

✓3) «Въ тѣхъ мѣстахъ осмотрѣть и обыскать обще съ капитаномъ Клаверомъ и посланнымъ туда подмастерьемъ Брантомъ такое мѣсто, гдѣ-бъ для строенія военныхъ кораблей верфь учинить, съ которой линейные корабли на воду спускать и въ море проводить было-бы способно, такожь той верфи и отъ разлитія водъ поврежденія не учинилось.»

✓4) «Гдѣ для учрежденія такой верфи способное мѣсто отыщеть, на томъ оно строеніе назначить, и къ тому строенію преемное Соломбальскаго острова годное строеніе перевести и строить напередъ элинги, о чемъ нужное стараніе имѣть ему Клаверу, а потребныя къ тому матеріалы и дѣла покупать, и мастеровыхъ работныхъ людей нанимать отъ той канцеляріи по указу, и деньги держать на счетъ адмиралтейскаго сбору, и въ прочемъ къ тому принадлежащемъ во всемъ оной канцеляріи ему, Клаверу, помогать.»

✓5) «Между тѣмъ, какимъ образомъ та верфь и въ какомъ мѣстѣ построена быть надлежитъ, тому всему учинить той канцеляріи обще съ капитаномъ Клаверомъ и съ помянутымъ подмастерьемъ проектъ и планъ, прислать въ коммисію при репортѣ чрезъ первую почту.»

Губернская канцелярія, получивъ сей указъ, сообщила Клаверу, что «первая почта весьма къ отправленію наступаетъ», и просила его немедленно представить обо всемъ смѣту.

Указъ былъ полученъ 26 го сентября, а 29-го числа того же мѣсяца капитанъ Клаверъ уже рапортовалъ въ воинскую морскую коммисію слѣдующее:

На 1-й пунктъ: «У города Архангельскаго подмастерья Бранта еще въ прибытіи нѣтъ, а я на Соломбальской верфи, противъ вышеозначеннаго указа, строенія и верфи все осматривалъ и на оной верфи строенія имѣются: сверху, на углѣ самаго берега *большой дворъ и септица*, половину

перенести на другое мѣсто, поставить и починить можно; а другая половина отъ вешнихъ водъ вся изломана, и переставить не можно. Да на берегу подлѣ, внутри верфи, близъ того двора, возлѣ рѣчки Соломбалки, *домъ* въ которомъ прежде жилъ корабельный мастеръ, починить и поправить на мѣстѣ можно. *Четыре амбара и кладовыхъ*, въ нихъ по три покоя—починить на мѣстѣ можно; *дворъ*, въ немъ такелажная и прочія мастерскія, и покоевъ нижнихъ пять, да верхнихъ пять же—починить на мѣстѣ можно. *Шесть казармъ* на берегу перенести и поставить годны. А прочее строеніе которое было, все вешними водами изломало и годнаго не имѣется. У той верфи, гдѣ прежде были элengi, нынѣ строить можно.»

На 2-й пунктъ: «Глубина фарватера для спуска, близъ самаго берега 13 и 14 футовъ, а съ берегу на фарватеръ 3, 4 и 5 сажений, и на ономъ мѣстѣ спущать корабли можно, и оную верфь утвердить и строить можно. Внизъ отъ Соломбалы фарватеръ къ Архангелогородской крѣпости, или десятаго острова, съ версту, и не дошедъ крѣпости версты за двѣ, 3, 4 и 5 сажений; а на ономъ самомъ мѣстѣ, именуемомъ *паса*, ординарная вода 15 футовъ, а ниже того паса, до Мудьюжскаго острова, и до самаго выхода на море 3, 4, 5, 6, 7 и 8 сажений и больше, а на самомъ выходѣ на море (на барѣ) обыкновенная полная вода 16 футовъ, въ разстояніи съ версту, и оттолъ имѣется уже самый свободный морской ходъ.»

«Отъ вышеобъявленной Соломбалской верфи, вверхъ Двиною рѣкою къ самому городу Архангельскому выше Хабарки и промежъ Монсѣева острова, полная вода 11 футовъ, а выше того мѣста и до города 3, 4 и 5 сажений; а сверху отъ города и выше урочища, именуемаго *Быкъ*, съ версту, 6, 7 и 8 сажений и больше, а на ономъ мѣстѣ именуемомъ *Быкъ* и выше, верфь и строеніе кораблей учинить и на оной корабли спущать можно, только внизъ къ Соломбалѣ большіе корабли за мелкостью воды проводить не можно *а по усмотрѣнію моему, для строенія верфь учинить и корабли спущать на прежнемъ Соломбалскомъ острову,*

понеже оныя на море проводить способнѣе, только мнѣ до прибытія подмастерья Бранта проектъ и планъ сочинять невозможно...»⁽¹⁰¹⁾.

Брантъ прибылъ въ Архангельскъ изъ своей экспедиціи въ ноябрѣ и по осмотру мѣстности рѣшилъ, что верфь строить лучше на Быку, гдѣ отъ разлитія водъ и мѣсто безопасное; но только для проводки кораблей потребны будутъ *камели*. Капитанъ Клаверъ, измѣнивъ свое мнѣніе объ удобствѣ Соломбалы, вполне согласился съ мнѣніемъ Бранта, и въ такомъ смыслѣ посланъ былъ новый докладъ въ комиссію вмѣстѣ съ планомъ и смѣтою.

Получивъ то и другое, Военская Морская Коммисія пришла къ тому же заключенію, т. е. согласилась съ мнѣніемъ Бранта, и *въ 1733 году марта 15 дня*, указомъ, чрезъ губернскую канцелярію, предписала—«для строенія въ Архангельскѣ военныхъ кораблей *учредить верфь на мыстѣ, называемомъ Быкъ*. Верфь окопать ровомъ и огородить полясадомъ. Внутри строить суда и имѣть магазины, а мастерскія и казармы расположить внѣ герфи, какъ показано на планѣ. Въ новое строеніе взять и употребить, что годится изъ стараго, бывшаго на Соломбалѣ»⁽¹⁰²⁾.

Такимъ образомъ состоялось *возобновленіе Архангельскаго военнаго порта*, о дальнѣйшей дѣятельности котораго читатель усмотритъ въ слѣдующихъ отдѣлахъ.

⁽¹⁰¹⁾ Дѣло Архангельскаго губернскаго архива 1732 г. № 866.

⁽¹⁰²⁾ Матеріалы извлечены изъ Архангельскаго портоваго архива Кузьмичевымъ. Архангельскія Губернскія Вѣдомости 1848 г. № 14.

ОТДѢЛЪ ВТОРОЙ

1733—1799.

ГЛАВА V.

Отправление командъ въ Архангельскъ.—Адмиралтейскіе припасы.—Квартирный вопросъ.—Лѣсная заготовка.—Контръ-адмиралъ П. П. Бредаль.—Доводы Бредаль о преимуществахъ Соломбалы прекуъ Быковскою верфью.—Окончательное рѣшеніе вопроса въ пользу Соломбалы.—Административное устройство порта.—Обиундированіе командъ.—Оклады жалованья въ 1734 году.—Подряды.—Учрежденіе морскаго госпиталя съ аптекою.—Начало адмиралтейскихъ работъ.—Участіе порта въ снаряженіи Обской экспедиціи. — Возведеніе казенныхъ построекъ въ адмиралтействѣ и въ Доломинской гавани.

Со времени рѣшенія вопроса о возобновленіи Архангельскаго военнаго порта, воинская коммисія распорядилась немедленно о снабженіи его потребнымъ количествомъ морскихъ командъ и необходимыми матеріалами и припасами.

Тогда же, капитаномъ надъ Архангельскимъ портомъ назначенъ былъ капитанъ 3-го р. В. А. Мятлевъ, находившійся въ то время въ отпуску, въ Вологодскомъ уѣздѣ. Адмиралтейская коллегія, 17 октября 1733 года, послала ему свой указъ, чтобы онъ, по окончаніи срока отпуска, ѣхалъ прямо въ Архангельскъ, для вступленія въ должность ⁽¹⁰³⁾.

⁽¹⁰³⁾ В. А. Мятлевъ былъ образованнѣйшій человекъ своего времени. Будучи лично извѣстенъ Петру Великому, молодой Мятлевъ, съ 1708 года уже перѣдко исполнилъ, возлагавшіяся на него важныя порученія. Въ 1720 г. Мятлевъ былъ произведенъ въ лейтенанты. По окончаніи Шведской войны участвовалъ въ построеніи судовъ для Персидскаго похода и, за успѣшное окончаніе этого порученія былъ произведенъ въ капитанъ-лейтенанты. Въ 1730 году онъ получилъ чинъ капитана 3 ранга, и опредѣленъ въ то же время начальникомъ

Морскія команды, назначенныя отправиться въ Архангельскій портъ, состояли изъ 482 человекъ нижнихъ чиновъ, взятыхъ изъ состава корабельныхъ экипажей Балтійскаго флота; собственно же для адмиралтейскихъ работъ послано было 149 мастеровыхъ, въ томъ числѣ корабельный подмастерье, корабельные ученики, комендоры, плотники, пильщики, кузнецы, парубники и т. д., долженствовавшіе находиться въ ближайшемъ вѣдѣніи корабельнаго мастера Козенца. Строевые чины, отправлявшіеся въ Архангельскъ, раздѣлены были на три партіи, изъ коихъ первую велъ капитанъ Паддонъ (167 человекъ), вторую — лейтенантъ Баренсъ (158 чел.) и третью — лейтенантъ Фондезенъ (157) чел. ⁽¹⁰⁴⁾. Съ этими же партіями прибыли въ Архангельскъ: лейтенанты Чернышевъ, Толбухинъ, Маурецъ и Трубниковъ; мичманы: Траханіатовъ, Мусорской и Ивашкинъ; шкиперъ Гольцовъ; лѣкарь Факъ; штурмана: Томсонъ и Нероновъ (произведенный въ томъ же 1733 г. въ лейтенанты). За ними, вскорѣ, согласно штату 1732 года, прибыли; главный лѣкарь Боу; лѣкаря: Аренсонъ и Янъ-Фейстъ; подлѣкаря: Штейнъ и Арменди, и съ ними 4 лѣкарскіе ученика, 4 подштурмана и 6 магазинъ-вахтеровъ.

Такъ какъ при портѣ для корабельнаго строенія средствъ

морскаго училища, въ Сухаревой башнѣ, въ Москвѣ. Въ 1735 году, будучи капитаномъ надъ Архангельскимъ портомъ, исправляя въ то же время и должность главнаго командира порта, за отсутствіемъ к.-а. Вредали. Въ 1743 году Мятлевъ былъ произведенъ въ контръ-адмирала, а въ 1752 году, съ чиномъ генералъ-лейтенанта, назначенъ Сибирскимъ губернаторомъ. По прибытіи къ своей новой должности, получилъ Высочайшее повелѣніе принять въ свое вѣдѣніе Камчатскую экспедицію, для описи острововъ, лежащихъ къ востоку отъ Камчатки; но эта экспедиція, по причинамъ, отъ Мятлева не записаннымъ, не состоялась. Въ 1753 году Мятлевъ награжденъ былъ знаками ордена Св. Александра Невскаго. Будучи Сибирскимъ губернаторомъ, Мятлевъ сдѣлалъ много полезнаго въ томъ отдаленномъ краѣ: постановилъ правила для вольныхъ морскихъ промышленниковъ, научилъ ихъ строить прочія мореходныя суда, выхлопоталъ позволеніе имѣть на этихъ судахъ казенныхъ штурмановъ, учредилъ въ Иркутскѣ и Перчипинѣ морскія школы и т. д. Въ 1757 году произведенъ былъ въ адмирала. Умеръ въ 1762 году (Жизнеописаніе российскихъ адмираловъ. Берга).

⁽¹⁰⁴⁾ Дѣло канцеляріи Адмиралтейской коллегіи 1732—1739 года № 5.

еще не было, то Адмиралтейская коллегія отъ 27 апрѣля 1733 года предписала архангельской конторѣ надъ портомъ: «сукно сермяжное, коровій войлокъ, хрящевой холстъ, юфтенныя кожи, овечью или коровью шерсть, домкраты и сталь, купить на мѣстѣ съ публичныхъ торговъ, а канифасъ употребить изъ имѣвшагося при портѣ въ наличи». О прочихъ матеріалахъ коллегія увѣдомляла, что они будутъ доставлены въ Архангельскъ лѣтомъ, на двухъ фрегатахъ. Для покупки гвоздей велѣно командировать изъ Архангельска офицера въ Пошехонье и въ другія мѣста, гдѣ гвозди выдѣлываются; также предписывалось заготовить въ тѣхъ мѣстахъ и прочія желѣзныя вещи, съ подряда. Касательно же полосоваго желѣза, требовавшагося Архангельскимъ адмиралтействомъ, разнаго сорта, до 3613 пудовъ, то коллегія, имѣя въ виду, что желѣзо, при Петрѣ Великомъ, ставилось въ Архангельскій портъ съ сибирскихъ заводовъ дворянина Демидова, признала для казны выгоднымъ заключить съ Демидовымъ контрактъ снова, чтобы онъ съ 1734 года доставлялъ желѣзо и въ Архангельскъ, и въ Петербургъ, сколько требоваться будетъ, по 60 коп. за пудъ, и съ выдачею ему впередъ половины контрактной суммы. Въ договорѣ сказано, чтобы съ провоза желѣза пошлинъ не брать, а также не брать и *привалныхъ* и *отвалныхъ* денегъ, которыя обыкновенно въ то время вимались въ размѣрѣ $\frac{1}{10}$ доли цѣнности товара. Сдачу желѣза въ Архангельскѣ, Демидовъ обязывался произвести въ мѣсячный срокъ, но чтобы избытокъ въ одномъ сортѣ засчитывался приемщиками за недостатокъ въ другомъ. Къ 1734 году Демидовъ долженъ былъ доставить въ Архангельскъ 6 т. пуд.; а чтобы не остановить при портѣ работъ, Адмиралтейская коллегія распорядилась принять отъ Демидова желѣзо, находившееся въ Ярославлѣ, вмѣсто полосоваго—осьмиграннаго, полосное—четырегранное и обручное ⁽¹⁰⁵⁾.

Обѣщанные коллегіею матеріалы доставлены были въ Ар-

(105) Журналъ Адмиралт. коллегіи, 1733 года; ноябрь.

хангельскѣ позднею осенью 1733 года на двухъ фрегатахъ: «Вахтмейстеръ» и «Кронделинде» ⁽¹⁰⁶⁾.

Пушки и прочія артиллерійскія вещи доставлены были въ Архангельскъ, для двухъ 54 п. кораблей, тоже морскимъ путемъ, на фрегатѣ «Амстердамъ-Галей», гукорѣ «Кроншлотъ» и на флейтѣ «Петергофъ», пришедшихъ къ порту въ 1734 г.

Наплывъ большого числа морскихъ и адмиралтейскихъ командъ въ городъ, не имѣвшій въ то время ни одного свободного общественнаго зданія, и весьма ограниченное число обывательскихъ домовъ, уцѣлѣвшихъ отъ пожара 1724 года, поставилъ полицмейстерскую контору и контору надъ портомъ въ большое затрудненіе.

Въ состоявшемся указѣ Адмиралтейской коллегіи отъ 16 мая 1733 года въ Архангельскую губернскую канцелярію, о размѣщеніи служившихъ людей предписывалось, чтобы морскимъ и прочимъ офицерскимъ чинамъ квартиры не отводить, а пусть они нанимаютъ квартиры у обывателей. Дѣло въ томъ, что обстройка города обширными домами была такъ скудна въ то время, что во исполненіе указа, требовалось стѣснить обывателей, въ ихъ собственныхъ квартирахъ, вопреки ихъ желанію ⁽¹⁰⁷⁾. Такіе невольные постой, длившіеся не годъ и не два, а слишкомъ 10 лѣтъ съ ряду, были столь тяжелы для Архангельска, что весьма часто служили причиною не только крутыхъ ссоръ домохозяевъ съ своими квартирантами, но и вели не рѣдко къ трагическимъ развязкамъ, о которыхъ портовой архивъ сохранилъ не мало свидѣтельствъ.

⁽¹⁰⁶⁾ Фрегаты эти были не первыми гостями на Соломбальскомъ рейдѣ. Съ 1728 года изъ Кронштадта въ Архангельскъ были посылаемы ежегодно военные суда для практическаго обученія командъ и для привоза изъ Архангельска *сухой трески*, отпусавшейся нижнимъ чинамъ въ морскомъ плаваніи, по Морскому Уставу, вмѣстѣ съ прочимъ провіантомъ. Такимъ образомъ, въ 1728 году послано было въ Архангельскъ *два* фрегата; въ 1729 года *два* фрегата и *два* флейта; въ 1730 и 1731 по *два* фрегата. Въ указѣ, касательно посылки въ Архангельскую фрегатова, сказано: «По прибытіи, зимовать у города, а по прошествіи зимы, пачи слѣдовать въ Кронштадтскому порту, въ іюніи мѣсяцѣ».

(Указы 1731 года Декабря 5 и 1732 года марта 3, См. П. С. Зак.)

⁽¹⁰⁷⁾ Крестининъ, Исторія города Архангельскаго 1792 года.

Размѣщеніе командъ состоялось, къ крайнему ущербу и неудовольствію городскихъ жителей.

Разсматривая присланный изъ Воинской морской комисіи планъ для устройства новаго адмиралтейства на *Быку*, и расположеніе въ немъ эллинговъ и зданій, корабельный мастеръ Козенць объявилъ конторѣ надъ портомъ, что «мѣста вдоль рѣки по берегу назначено до-вольно, а отъ рѣки будетъ мало, понеже берегъ высокъ, «и мѣста для строенія кораблей надо сдѣлать далѣе отъ «берега». Козенць сочинилъ новый планъ, *по примѣру фортификаціи*, назначивъ мѣста для мастерскихъ, магазиновъ и для лѣсныхъ сараевъ. При новомъ расположеніи, болѣе выгодномъ и удобномъ для работъ, надзора и карауловъ, требовалось, избранное мѣсто подъ верфь, окопать ровомъ и оградить полисадомъ на 200 саж. болѣе, чѣмъ предполагалось прежде.

Съ планомъ Козенца согласились во всемъ губернаторъ Князь Щербатовъ и капитанъ надъ портомъ Мятлевъ ⁽¹⁰⁸⁾.

Для строенія верфи, контора распорядилась купить лѣсъ чрезъ комиссаровъ, находившихся въ Кеврольскомъ и Каргопольскомъ уѣздахъ ⁽¹⁰⁹⁾.

А для кораблестроенія лѣсъ съ ранней весны 1733 г. начали сплавать Двиною къ Архангельску, такъ какъ Воинская комиссія непремѣнно требовала, чтобы весь лѣсъ, для двухъ 54 пуш. кораблей, поставленъ былъ къ порту не позже августа. Изъ Устюжскаго уѣзда доставлено было лиственничныхъ и сосновыхъ деревъ 1620 штукъ, стоившихъ казнѣ 1681 руб.; изъ Каргопольскаго уѣзда было доставлено 1855 того же сорта деревъ, а также лиственничныхъ нагелей 20000 штукъ. Изъ Кеврольскаго 688 деревъ.

⁽¹⁰⁸⁾ Кузмицевъ. Матеріалы для Ист. Арх. Порга.

⁽¹⁰⁹⁾ Въ 1707 году, при раздѣленіи Россіи на губерніи, Архангельскъ назначенъ былъ губернскимъ городомъ *Архангельской губерніи*, и въ нее, кромѣ города *Архангельскаго*, включены города: *Кольскій Островъ, Кевроль, Мезень, Тотма, Чаронда, Вага, Галичъ, Ужга, Пауфельевъ, Колоуривовъ, Пустозерскій Островъ, Устюгъ Великій, Соль-Вычегодская и Устьицкая волости, Вологда, Соль-Галичскъ, Чухлома, Судай, и Юнешема*; всего 20 городовъ.

(Описаніе Архангельской губ. Пущкарева.)

Весь этот лѣсной запасъ былъ собранъ въ р. Уйму, и разсортированъ по степени годности на корабельные члены.

Распоряженіемъ Адмиралтейской коллегіи, въ сентябрѣ того-же 1733 года, посланы были изъ Петербурга въ Архангельскую губернію и ея провинціи ⁽¹¹⁰⁾ 4 геодезиста, для точной описи заповѣдныхъ корабельныхъ роцъ, и для составленія лѣсныхъ картъ. А для пятнанія лѣса, тогда же велѣно было сдѣлать при портѣ клейма съ годовыми литерами.

Затѣмъ, оставалось конторѣ надъ портомъ приступить немедленно къ адмиралтейскимъ сооруженіямъ и къ закладкѣ кораблей; но, съ прїѣздомъ въ Архангельскъ, назначеннаго по Высочайшему повелѣнію отъ 21 іюня 1733 года *контръ-адмирала П. П. Бредаля* ⁽¹¹¹⁾ на должность

⁽¹¹⁰⁾ Въ послѣдніе годы царствованія Петра I-го, Архангельскъ считался губернскимъ и провинціальнымъ городомъ, къ которому принадлежали города составлявшіе его провинцію: *Холмогоры, Вага, Кеероль, Яренскъ, Мезень*, и остроги: *Умба, Пустозерскій, Тумскій и Колескій*. Кромѣ *Архангельской провинціи* губернію Архангельскую составляли: *провинція Вологодская, провинція Устюжская и провинція Галужская*. Къ губерніи же причислялись острова: *Новая Земля, Коммуевъ и Соловецкіе*. (Описаніе Арх. губерніи. Пушкирева.)

⁽¹¹¹⁾ Петръ Петровичъ Бредалъ, родомъ Норвежецъ, приглашенъ былъ въ русскую службу адмираломъ Крюсомъ, въ 1703 году. Императоръ Петръ I принялъ Бредала съ чиномъ унтеръ-лейтенанта въ гребной флотъ. Репностанная служба его была замѣчена, и, въ 1713 г., Бредалъ былъ уже капитаномъ 3-го ранга, а въ 1714 г. командовалъ эскадрою изъ 2-хъ фрегатовъ и шлюпы, и отличился въ Гапгеудскомъ сраженіи, за которое награжденъ былъ золотою медалью, вѣсомъ въ 25 червонцевъ. Въ 1715 году, Государь поручилъ Бредалю эскадру военныхъ судовъ для крейсерства въ Балтійскій и для взятія шведскихъ канперовъ, что было имъ съ успѣхомъ исполнено, ибо взялъ онъ, близъ Виндавы, три шведскихъ канпера. За это дѣло Бредалъ получилъ чинъ капитана 2 ранга. Въ томъ же 1715 г. Петръ I поручилъ Бредалю эскадру судовъ, долженствовавшихъ плавть въ Англію съ корабельными припасами, и для вопропанія отъ туда новыхъ кораблей, заказанныхъ Государемъ. Для той же дѣли Бредалъ посланъ былъ въ Англію и въ 1717 году, въ 1720 году произведенъ въ капитана 1 ранга. Тогда же Петръ Великій посылалъ Бредала съ секретнымъ порученіемъ въ Данцигъ, Копенгагенъ, Любекъ и Мемель, для приглашенія въ русскую службу опытныхъ капитановъ и штурмановъ, а при заключеніи Ништадскаго мира, Бредалъ пожалованъ въ капитанъ-командоры и, съ дипломатическимъ порученіемъ отправленъ былъ въ Испанію. За неомѣрную свою горячность, Бредалъ не разъ предаваемъ былъ военному суду, но всякій разъ былъ оправдаемъ въ уваженіе отлично-полезной службы

главнаго командира *Архангельскаго порта*, обстоятельства измѣнились и закладка кораблей на Быку отодвинута была на второй планъ, а на первый снова выступилъ прежній вопросъ: гдѣ лучше имѣть корабельную верфь на Быку или на Соломбалѣ? Вопросъ на этотъ разъ поднять былъ конторою надѣ портомъ такъ энергично, что, въ виду важныхъ преимуществъ одного мѣста надъ другимъ, Военская морская коммисія привлечена была къ всестороннему его обсужденію, въ продолженіе котораго всѣ предположенныя работы были приостановлены.

Контръ-адмиралъ Бредаль прибылъ въ Архангельскъ въ августѣ 1733 года. Передъ своимъ отправленіемъ, онъ получилъ отъ адмиралтейской коллегіи слѣдующую инструкцію: «ѣхать къ городу и принять контору на портомъ, дѣла служителей, строеніе кораблей, и все, что есть тамъ подъ вѣдѣніемъ адмиралтейскимъ. Касательно подрядовъ и покупокъ провіанта, матеріаловъ и проч.—исполнять съ публичныхъ торговъ, вмѣстѣ съ архангельскимъ губернаторомъ и съ капитаномъ надѣ портомъ; а въ конторѣ надѣ портомъ, яко главному командиру, имѣть перво-присутствіе ⁽¹¹²⁾.

По причинѣ поздняго полученія въ Архангельскѣ указа о

Въ 1727 г. получилъ чинъ *шаубенахта* (контръ-адмиралъ), состоялъ членомъ адмиралтейской коллегіи, а въ 1730 г. получилъ назначеніе главнымъ командиромъ Ревельскаго порта. Въ 1732 г., какъ опытный и искусный адмиралъ, Бредаль назначенъ состоять членомъ Военской морской коллегіи, по окончаніи занятій которой, посланъ былъ, съ званіемъ главнаго командира, въ Архангельскій портъ, который обязанъ ему прочнымъ основаніемъ и хозяйственнымъ устройствомъ. Въ 1735 г., за смертью вице-адмирала Зиаевича, Бредаль назначенъ былъ главнымъ командиромъ въ Тауровъ, для приведенія тамошняго адмиралтейства на военное положеніе, и, вмѣстѣ съ графомъ Минихомъ, онъ укрѣпилъ Воронешскую корабельную верфь, заложилъ таковую же въ Брянскѣ, построилъ рѣчные суда и, вообще, содѣйствовалъ Миниху во всѣхъ военныхъ предпріятіяхъ. Въ 1737 году, Бредаль участвовалъ въ сраженіи съ Турецкимъ флотомъ, на *Дону*, командуя гребною флотиліею, за эту побѣду произведенъ былъ въ вице-адмирала. Въ 1741 г., по случаю Шведской войны, Бредаль назначенъ былъ вторично главнымъ командиромъ Архангельскаго порта и получалъ въ то же время знаки ордена Св. Александра Невскаго. О дальнѣйшей печальной судьбѣ этого адмирала указано будетъ въ своемъ мѣстѣ. Онъ умеръ въ 1756 г. (Жизнеописаніе Адмираловъ Берга).

(112) Кузмищевъ. Матеріалы для исторіи Архангельскаго порта.

строения верфи на Быку (3-го апрѣля), никакихъ работъ, во времени приѣзда Бредаля, начато еще не было, кромѣ построенной Брантомъ *модель-камеры* ⁽¹¹³⁾ и заготовленія килей и штевней для двухъ 54 пушечныхъ кораблей. Такиимъ образомъ, время къ поднятію вопроса о Соломбалѣ было самое благопріятное, тѣмъ болѣе, что до того времени контора надъ портомъ находилась въ полной неизвѣстности, почему именно капитанъ Клаверъ, подмастерье Брантъ и губернская канцелярія предпочли недостатокъ Быковской верфи преимуществамъ Соломбальской? Въ сентябрѣ 1733 г. контора надъ портомъ затребовала у Клавера, Козенца и Бранта письменное мнѣніе: гдѣ способнѣе и надежнѣе строить военные корабли — на Быку, или на Соломбалѣ, и откуда удобнѣе и легче ихъ проводить?

Въ виду такъ категорически поставленнаго вопроса, упомянутыя лица отвѣчали конторѣ слѣдующее:

1) *Капитанъ Клаверъ*:—строить корабли на Быку лучше, потому что тамъ мѣсто высокое и весенними водами никогда *не понимаетъ*, и поврежденій отъ льда и отъ воды не случается, *только корабли внизъ надо проводить и на камеляхъ то—съ великимъ трудомъ*. А на Соломбалѣ строить и проводить отъ туда корабли въ море способнѣе, за то отъ разлитія воды и отъ льда не безопасно.

2) *Мастеръ Козенцъ*:—хотя на Быку для строения кораблей мѣсто удобно, потому что весною оно не покрывается водою, и для спуска кораблей глубоко, *но прочному строенію верфи быть невозможно*, потому что лѣтомъ отъ быстрого теченія, а осенью отъ погодъ, берегъ значительно подмываетъ, и глубина прибавляется. А на такой глубинѣ, на крутомъ

(113) Въ отчетъ о построеніи модель-камеры, поданномъ Брантомъ въ контору надъ портомъ, видны слѣдующія цѣны того времени: 300 доски *тесаныхъ*, 5 сажень, толщиною въ 3 дюйма, стоили 90 рублей. Бревно въ 3 сажени и въ отрубѣ отъ 6—8 вершковъ, стоило 6 копѣекъ; а въ 11 вершковъ, 12 копѣекъ. Длинною же въ 5 сажень и въ отрубѣ 13 вершковъ, стоило 30 коп., а длиною въ 9 сажень и въ 6 вершк.,—80 коп. Гвозди въ 3 дюйма стоили пудъ 1 руб. 60 коп.; а въ 6 дюйм.—2 р. 40 к. (Кузмищевъ. Матеріалы для исторіи Архангельскаго порта).

подрываемомъ берегу, и на слабой землѣ, не только сваями или обрубомъ, но и камнемъ укрѣпить невозможно. И хотя на Быку и можно построить два 54 пуш. корабля, но фарватеръ до Соломбалы не способенъ и не безопасенъ: *того ради удобнѣе быть строенію корабельному и верфи на Соломбалѣ*. А если весною и покрывается островъ водою, то это случается не ежегодно. Хотя островъ послѣ прежняго бывшаго тамъ строенія кораблей и оставался нѣсколько лѣтъ безъ призранія, однакожъ; поврежденія большаго не было. И если верфь учредить на Соломбалѣ, то вскорѣ островъ можетъ быть поднять, такъ что и весеннею водою *понимаемъ* не будетъ.

3) *Подмастерье Брантъ*:—мѣсто на Быку никогда не покрывается водою, а на Соломбалѣ всегда; а о провозденіи фарватеромъ кораблей *капитанъ Клаверъ знаетъ и я надѣюсь*, что отъ Быка не меньше воды, какъ отъ Соломбалы ⁽¹¹⁴⁾.

Получивъ эти отвѣты, контора надъ портомъ тогда же предписала лейтенантамъ Баренсу, Фондезину, Толбухину, Муравьеву, мастеру Орлову (вновь прибывшимъ въ Архангельскъ) и штурманамъ промѣрить фарватеръ Двины, отъ Быка до Соломбалы, и далѣе внизъ, до Новодвинской крѣпости ⁽¹¹⁵⁾, а Козенцу поручено было обмѣрить глубину у Соломбальскаго берега на томъ мѣстѣ, гдѣ прежде строились корабли. Козенць нашелъ, что въ 6 саж. отъ берега глубина была 18 фут. въ 10 саж.—21 фут., а въ 20 саж.—18 футъ.

По соображеніи всѣхъ этихъ свѣдѣній, выгодъ и преимуществъ, контръ-адмиралъ Бредалъ донесъ 5-го октября

⁽¹¹⁴⁾ Кузищевъ. Матеріалы для исторіи Архангельскаго порта.

⁽¹¹⁵⁾ Глубина оказалась слѣдующая: отъ Быка до Кегострова 11 и 8 саж., а отъ Кегострова 8 и 5 саж., далѣе до *островковъ* — 8 и 3 саж. отъ островковъ, между ними, *Мосѣвинъ* и *Песочинъ*, (безымянныхъ островковъ и острова Песочнаго давно уже не существуетъ) лежащихъ противъ Соломбалы, отъ 3 до 8 фут. банками. Эти мѣди въ длину по фарватеру около 400 саж. Отъ Соломбалы и Песочнаго — 16 и 13 фут., а въ длину по фарватеру на 50 саж., а отъ *банки* 4 и 5 саж. До *банки* же, лежащей близъ крѣпости глубина 15 и 16 ф., а противъ крѣпости 4 и 5 саж. (Кузищевъ. Матеріалы для исторіи Архангельскаго порта).

1773 г. въ Воинскую морскую комиссію и въ Адмиралтейскую коллегію, что мѣсто на Соломбалѣ для верфи лучше, чѣмъ на Быку.

Доводы его при этомъ были слѣдующіе:

«I. Мѣсто на Быку весьма не ровное, *гористое и болотистое* ⁽¹¹⁶⁾; къ рѣкѣ берегъ высокъ и крутъ и очень приглубъ; грунтъ не крѣпкій, иловатый и мягкій; теченіе при берегѣ быстрое, которымъ подрываетъ берегъ съ самаго дна. Въ продолженіе лѣта и осенью отмыло отвъ берега на 4 саж., а 50-ю саженьями ниже—на 8 саж. И потому надо: 1) чтобы выровнять берегъ много рабочихъ; 2) бить сваи, дѣлать обрубъ и опускать ящики съ камнями, на что потребно много суммы и времени; но всѣ эти укрѣпленія не такъ надежны, сколько сомнительны, потому что, если сваи будутъ вбиты на 4 саж. глубины, то въ рѣку подвинутся только на 1 или на 2 саж., а какъ теченіе подмываетъ съ самаго дна, то всѣ эти укрѣпленія легко могутъ быть подмыты, и только всякіе тщетные убытки понестися могутъ.

«Напротивъ, на Соломбалѣ мѣсто ровное, грунтъ твердый, сухой, и для варавниванія никакихъ трудовъ не требуетъ. Хотя теченіемъ берегъ нѣсколько и отмыло, но сверху, а не снизу. И потому, для укрѣпленія не требуется ни великихъ издержекъ, ни столько времени и трудовъ. Укрѣпя берегъ, можно надѣяться, что онъ будетъ проченъ и бозопасенъ, потому что всѣ прежнія строенія, оставленныя нѣсколько лѣтъ безъ присмотра, стоятъ отъ вѣсныхъ льдовъ безъ поврежденія.

«II. Если корабли, построенные на Быку, не будутъ по чему-либо тою же весною проведены до Соломбалы, то по убыли весенней воды, черезъ банки между Мосѣевымъ и Кегостровомъ провести ихъ будетъ невозможно, такъ какъ лѣ-

(116) Тутъ, съ перваго взгляда, кажется противорѣчіе, но въ Архангельской губерніи, нерѣдко можно найти на горахъ болотистое или тундренное мѣстополюженіе, какъ напр. въ нашемъ Поморьѣ.

(117) Дѣло Канц. Адмир. Колл. 1782 г. № 1, дѣло архива Архангельскаго порта 1873 № 593.

томъ тамъ только 8 фут. глубины; а по Двинѣ, выше Соломбалы, нѣтъ мѣста, гдѣ бы корабли зимовали. А потому придется отложить спускъ кораблей до другой весны, или проводить ихъ на камеляхъ, а отъ этого будутъ только лишніе труды и убытки.

«На Соломбалѣ же, когда бы ни были спущены корабли, хотя бы въ самую глубокую осень, то и тогда можно провести ихъ безъ камелей до рѣчки Повракулки, ежели глубина не измѣнится. Тутъ могутъ, *какъ и прежде, зимовать два или три корабля.*

«III. Лѣса для верфи на Быку останавливаются отъ годовъ въ рѣкѣ Уймѣ, въ 10 верстахъ выше, а на Быку нѣтъ никакого прикрытія отъ вѣтровъ, гдѣ, при глубокомъ берегу, бываетъ большое волненіе и плоты разбиваетъ. Подъемъ лѣсовъ на высокой и крутой берегъ весьма труденъ и медленъ, а потому, надо вырыть каналъ для ввода лѣсовъ и судовъ съ разными къ строенію припасами. Для вырытія же канала потребно вынимать земли не меньше 16 футъ, чтобы дойти до горизонта воды.

«Напротивъ, на Соломбалѣ для ввода лѣсовъ есть, по обѣ стороны верфи, двѣ малыя рѣчки, поднимать же лѣса на низменные и отлогія берега несравненно легче и успѣшнѣе. Для мелкихъ судовъ приставать къ берегу и выгружаться всегда возможно, потому что, мѣсто отъ волненія закрыто островами.

«IV. Недостатокъ Соломбалы передъ Быкомъ только тотъ, что весной, при вскрытіи рѣки, островъ покрывается водою; но и тогда больше 10 дней остановки въ работахъ не будетъ, что весьма вознаграждается другими вышеприведенными преимуществами» ⁽¹¹⁷⁾.

Итакъ, главный командиръ порта, вмѣстѣ съ членами конторы надъ портомъ, пришли къ заключенію; что строеніе кораблей должно производиться на Соломбалѣ, а не на Быку.

(117) Дѣло канцеляріи Адмир. колл. 1732 г. № 1, дѣло архива Арханг. порта 1733 г. № 598.

Мнѣніе это подписали: Бредаль, Мятлевъ, Козенць, Паддонъ, Баренсъ, Фондезинъ, Толбухинъ, Муравьевъ и корабельный подмастерье Батаковъ. (Замѣчательно, что Клаверъ и Брантъ не подписали этого общаго весьма основательнаго мнѣнія). О мѣстѣ избранномъ для верфи Бредаль сообщилъ еще особо въ письмѣ къ президенту Адмиралтейской коллегіи Н. Ѡ. Головину.

Воинская коммисія, не удовлетворяясь, повидимому, представленными ей *резонами* о преимуществахъ Соломбалы передъ Быкомъ, предложила 12 ноября того же года, конторѣ надъ портомъ составить смѣту: во сколько обойдется устройство на Быгу всѣхъ укрѣпленій, канала и пр. и можно ли на ту же сумму укрѣпить мѣстность Соломбальской верфи такъ, чтобы верфь, элинги и корабли обезопасить совершенно отъ льда, а льса—отъ разноса водою; ежели суммы этой будетъ достаточно, то представить планъ укрѣпленій.

«Въ противномъ случаѣ», писала коммисія, «не лучше ли на Быку для отвода воды сдѣлать обрубъ за нѣсколько сажень выше верфи»; а если это невозможно, то предписывалось осмотрѣть: какой берегъ и грунтъ при р. Уймѣ, нельзя ли тамъ устроить верфь? Для этого надо промѣрить глубину: Двини отъ Уймы до Быка, и рѣшить, можно ли отъ туда, весною, проводить корабли до Быка безъ камелей.

Вотъ съ какою осторожностью и оглядкою дѣйствовала воинская коммисія въ данномъ случаѣ, при избраніи мѣстности подъ корабельную верфь,—та самая коммисія, которая, какъ мы видѣли, поспѣшила прежде таеъ скоро согласиться съ мнѣніями Клавера и Бранта о преимуществахъ Быковской верфи передъ Соломбальскою!..

Контора надъ портомъ, не смотря на позднюю осень, приказала штурманамъ промѣрить вышеозначенное пространство (¹¹⁸), а для лучшаго осмотра мѣстности при р. Уймѣ,

(¹¹⁸) По промѣру, произведенному въ послѣдней половинѣ ноября 1733 г., оказалось: на устьѣ Уймы и вверхъ по ней на версту, глубина 4 и 4½ саж., грунтъ песокъ. Ширина фарватера 25 и 30 саж. Отъ Уймы внизъ по Двинѣ на 4½ версты до Лись-острова, глубина 3, 4 и 5½ саж., грунтъ песокъ, а противъ Лись-острова 2 саж. Отъ острова до Быка 3, 4½, 5 и 8 саж., а ближе

отправился туда же, вмѣстѣ съ Мятлевымъ, и самъ главный командиръ.

Разсматривая, затѣмъ, доставленные планы укрѣпленій *Быка* и *Соломбалы*, воинская коммисія усмотрѣла, что для перваго требовалось издержекъ болѣе, чѣмъ для второй, и принявъ на этотъ разъ въ уваженіе, мнѣніе самаго Бредаля и всѣхъ находившихся въ Архангельскѣ морскихъ офицеровъ, рѣшила наконецъ, въ послѣдній день декабря 1733 г., *устроить верфь на Соломбалѣ*, съ тѣмъ, чтобы эта верфь, «послѣ разсужденія оныхъ персонъ, отъ всѣхъ мнимыхъ опасностей какъ наилучше возможно укрѣплена быть могла» ⁽¹¹⁹⁾.

Указъ объ этомъ рѣшеніи полученъ былъ въ Архангельскѣ 12 января 1734 года.

Заводчики частныхъ корабельныхъ верфей: Крыловъ и Баженинъ, ожидали этого указа съ нетерпѣніемъ по той причинѣ, что до рѣшенія вопроса о мѣстѣ подъ казенную верфь всѣ работы на ихъ верфяхъ были приостановлены Адмиралтейскою коллегіею.

Съ рѣшеніемъ же вопроса о Соломбалѣ, Крыловъ и Баженинъ вошли немедленно съ своими прошеніями въ коллегію, испрашивая дозволенія строить имъ гукоры, галіоты, каты и флейты изъ сосноваго и еловаго лѣсовъ. Коммисія успѣшила дать свое разрѣшеніе Крылову съ однимъ условіемъ: не употреблять въ строеніе судовъ листовницы, исключая необходимыхъ подѣлокъ изъ сего лѣса; но Баженину было отвѣчено, что пока посланные геодезисты не приведутъ въ извѣстность всего лѣса, и не заклемятъ годнаго, до тѣхъ поръ, она, Адмиралтейская коллегія, не можетъ судить—достанетъ ли сосновыхъ лѣсовъ на купеческое судостроеніе!...

Позже, въ 1735 году, контора надъ портомъ донесла положительно коллегіи, что посланный ею для осмотра и описи

къ Быку и 10 саж. фарватеръ шириною 100 саж. и менше. Рапортъ объ этомъ промѣрѣ подписали штурмана: Томсонъ, Игельдевъ, Ти, Трусовъ и Гордѣевъ. (Кузмищевъ. Матеріалы).

⁽¹¹⁹⁾ Дѣло канцеляріи Адмир. коллегіи 1732 г. № 1, и дѣло архива Арханг. порта 1733 г. № 598.

корабельныхъ лѣсовъ, мичманъ Мусорской далъ отзывъ о недостаточности лѣственнаго лѣса въ ближайшихъ къ Архангельску мѣстностяхъ, а поэтому опъ же, мичманъ Мусорской, доносилъ конторѣ надъ портомъ, что *дозволенія Баженину на рубку лѣса сосноваго лучше не давать, тогда-де его мастеровые люди охотнѣе пойдутъ работать на казенную Соломбальскую верфь* (¹²⁰). Этимъ разъясняется почему одному лицу дозволялось, а другому не дозволялось начать купеческое судостроеніе! Изъ дѣлъ архива видно, что суда, строившіяся у Баженина, отличались всегда болѣе искусною постройкою, нежели суда Крылова (¹²¹), а потому, очень естественно было желать морскому начальству привлечь какъ можно болѣе на казенную верфь лучшихъ Баженинскихъ плотниковъ, для успѣха начинавшагося при портѣ казеннаго судостроенія.

Планъ этотъ почему то, однако, не состоялся, и Баженинъ, хотя закрывъ въ 1733 г. свою Вавчужскую верфь, но перенесъ отъ туда свою дѣятельность въ Архангельскъ, гдѣ, въ 1735 г. поставилъ свою верфь, подлѣ верфи Крылова, продолжая, такимъ образомъ, строить съ успѣхомъ свои торговые корабли.

Но обратимся къ Архангельскому адмиралтейству, и взглянемъ, прежде всего, на административное его устройство.

Въ началѣ 1734 г., отъ комиссаріатской экспедиціи опредѣленъ былъ въ контору надъ портомъ, въ рангѣ лейтенанта, комиссаромъ Михаилъ Клеопинъ. Какъ членъ присутствія конторы, Клеопинъ утверждалъ своею подписью всѣ входящія и не по его части бумаги, на равнѣ съ главнымъ

(¹²⁰) Дѣло канцеляріи Адмир. Коллег. 1732 г. № 1.

(¹²¹) Такъ, напримѣръ, въ 1735 г. Адмиралт. коллегія велѣла взять за деньги, построенный купцомъ Крыловымъ флейтъ въ 300 ласт., но, по надлежавшемъ освидѣтельствованіи, оказалось, что флейтъ построенъ былъ по голландскому манеру, не имѣетъ надлежащаго сръвѣленія, и въ тому же во время спуска повалился на бокъ, и, по мнѣнію конторы надъ портомъ, признавался поврежденнымъ и непрочнымъ. «*Такоежъ*» доносила контора, «*фасономъ противъ Баженинскаго флейта далеко не дошелъ*, и взять въ адмиралтейству оной не только за 3376 р., какъ Крыловъ просить, но за 2000 р. дать за оный не за что» (Кузмищевъ, Матеріалы).

командиромъ и капитаномъ надъ портомъ. Содержаніе же получалъ Клеопинъ, по нынѣшнему времени, очень скудное—10 руб. въ мѣсяцъ.

Въ должность экипажмейстера опредѣленъ былъ, въ томъ же 1734 г., лейтенантъ Нероновъ, а въ должность смотрителя надъ верфью и строеніями—лейтенантъ Сухотинъ.

Письменные дѣла конторы надъ портомъ подраздѣлялись въ 1734 г. на слѣдующія категоріи:

1) *По экспедиціи генералъ-кригс-коммисара*—приходъ и расходъ денегъ и провіанта; покупка и подряды на поставку матеріаловъ, провіанта и припасовъ; смотры и командировки служителей. Дефекты.

2) *По экспедиціи генералъ-интенданта надъ верфями и строеніями*—строеніе верфи, элинговъ, кораблей и другихъ судовъ, приготовленіе и отправленіе ихъ, строеніе ластовыхъ судовъ, постройка казенныхъ зданій, заготовленіе лѣсовъ и припасовъ, распредѣленіе адмиралтейскихъ служителей, и объ нихъ въ контору рапортованіе.

3) *По экспедиціи генералъ-экипажмейстера*—всякое приготовленіе матеріаловъ, припасовъ и такелажа, артиллерійскія и др. дѣла, снабженіе военныхъ судовъ и т. п. ⁽¹²²⁾.

Всеми этимъ обширнымъ дѣлопроизводствомъ въ конторѣ надъ портомъ *должны были завѣдывать*: секретарь съ бухгалтеромъ и положенными по штату приказными служителями, но въ дѣйствительности контора надъ портомъ имѣла въ началѣ 1734 г. для письменныхъ дѣлъ одного лишь корабельнаго писари, да и тотъ къ приказнымъ дѣламъ былъ *весьма неискусный*, по донесенію конторы въ Адмиралтейскую коллегію.

Воинская морская коммисія, на это донесеніе, предписала губернской канцеляріи опредѣлить въ контору нужное число писцовъ изъ губернскихъ приказныхъ, впредь до присылки таковыхъ изъ коллегіи. Но, по всеобщей скудости въ то время въ грамотныхъ людяхъ, губернская канцелярія отвѣ-

(122) Разныя дѣла архива Архангельскаго порта за 1734 г.

типа въ комиссію, что не можетъ прислать въ контору ни одного писца, по недостатку подъячихъ.

(Кузмищевъ. Матеріалы).

Адмиралтейская коллегія, въ іюлѣ 1734 г., прислала въ Архангельскій портъ секретаря Федора Комарова, трехъ канцеляристовъ и шесть копистовъ, а вслѣдъ за ними, по требованію конторы, выслала для письменныхъ дѣлъ и стальную печать Архангельскаго порта, сдѣланную на Сестрорѣцкомъ заводѣ (123).

Такъ какъ по новому штату 1732 года назначенъ былъ состоять при портѣ *фискалъ*, то оный, по назначенію правительствующаго сената, и прибылъ въ Архангельскъ въ іюлѣ, Иванъ Сверчковъ, съ жалованьемъ по 1 р. 39¹/₄ к. въ мѣсяць (124).

Еще въ исходѣ 1733 г., согласно общему раздѣленію всѣхъ чиновъ флота на двѣ дивизіи, и въ Архангельскомъ портѣ морскіе служители подвергнуты были тому же раздѣленію: въ *первой* дивизіи, подъ командою лейтенанта Баренса, числилось 243 чел., а во *второй*, подъ командою лейтенанта Толбухина—220 чел.

Изъ морскихъ солдатъ составлены были *два морскіе полка*, состоявшіе изъ 95 и 99 чел. Начальство надъ ними поручено было мичману Траханіатову (125).

(123) Изъ числа присланныхъ въ контору надъ портомъ приназныхъ двое оказались не умѣющими ни читать, ни писать, о чемъ тогда же контора и донесла Адмиралтейской коллегіи, прося прислать въ замѣну другихъ двухъ. Коллегія усомнилась въ безграмотности писцовъ и отвѣчала, что никто-де раба не жаловался на нихъ, и всѣ были или довольны, посему предписывала конторѣ оставить ихъ на мѣстѣ, а впредь такими нерезонами коллегію не утруждать. Но контора надъ портомъ, въ удостовѣреніе, послала коллегіи образчики рукописей безграмотныхъ писцовъ; однако и самые почерки эти не могли поколебать мнѣнія коллегіи, нашедшей что *почерки еще годны*. (Журналъ Адмиралт. коллегіи 1734 г. августъ).

(124) Обязанность фискаловъ, по регламенту 1722 г. заключалась въ допесеніяхъ Адмиралт. коллегіи о всѣхъ негласныхъ дѣлахъ, о которыхъ официально могло умалчиваться: о незаконной тратѣ казеннаго интереса, о малолѣтнихъ сиротахъ морскаго вѣдомства, не найвшихъ родственниковъ, объ убитыхъ, о пришельцахъ, о безродныхъ, о преступленіи каждаго чиновъ своего званія и т. п. Въ дѣла же, «*годось имѣющія*», фискалъ отнюдь не обязанъ былъ вмѣшиваться.

(125) Кузмищевъ. Матеріалы.

Всѣ служители имѣли тогда обмундировку, весьма отличную отъ нынѣшней.

Присланные въ Архангельскъ отъ экспедиціи генераль-бригасъ-коммисаріата *образцы* мундирныхъ вещей, 1733 г., даютъ возможность составить понятіе объ officialномъ костюмѣ морскихъ нижнихъ чиновъ, для коихъ предписывалось шить при портѣ одежду на три роста: на большой, средній и малый.

Костюмъ этотъ состоялъ изъ слѣдующихъ принадлежностей: *епанча суконная, васильковаго цвѣта; кафтанъ строевой суконный того же цвѣта, а рабочей—изъ камифасу съ хрящевою подкладкою; камзолъ и штаны красные, съ большими по бортамъ роговыми пуговицами; стърые чулки и башмаки съ желѣзною пряжкой; шляпа вязеная, закрывающая половину ушей: шпала съ черною португесю черезъ плечо, и лядунка спереди—* вотъ праздничная обмундировка адмиралтейскаго мастерового тридцатыхъ годовъ прошлаго столѣтія! Будничную же, такъ сказать, одежду матроса составляли: *тиковый сидринъ и парусинный бострогъ. Первый имѣлъ видъ куртки, по поясъ, а послѣдній—по колѣно, какъ нынѣшнее пальто.*

Офицеры же въ то время, какъ видимъ изъ архивныхъ дѣлъ за 1731—41 годы, большаго отличія отъ нижнихъ чиновъ въ костюмѣ не имѣли. Такъ, на примѣръ, оберъ-офицеры носили мундиръ *васильковаго сукна съ красною подкладкою, а штабъ офицеры—такіе же мундиры, но съ позументами, на стамедовой подкладкѣ* ⁽¹²⁶⁾. За эти послѣдніе предметы, выдававшіеся отъ казны натурою, были производимы большіе вычеты изъ жалованья; такъ, съ капитановъ фрегатовъ, отправленныхъ изъ Ревеля въ 1741 г. въ Архангельскъ: князя Несвицкаго, Мордвинова и Нагаева велѣно было вычесть изъ жалованья за позументъ и стамедь по 86 р. 63½ к., а съ князя Мещерскаго—101 р. 46¾ к. (Вычеты по тому времени, когда ржаная мука стоила не болѣе 20 коп. за пудъ— весьма значительные).

Приказные же служители, какъ-то: канцеляристы, под-

(126) Разныя дѣла арх. Арханг. порта и Матеріалы Кузмищева.

канцеляристы и копиисты, одѣвались кто во что могъ, по состоянію каждаго; имъ не была присвоена опредѣленная форма одежды.

Мѣсячные оклады жалованья въ 1734 г. чиновъ Архангельскаго порта были слѣдующіе: капитанъ-надъ портомъ 25 р., лейтенантъ 15 р., унтеръ-лейтенантъ 4 р. 16²/₃ к., комиссаръ 10 р., лѣварь 15 р., лѣкарскій ученикъ 2 р., штурманъ 18 р., шкиперъ 12 р., мичманъ 5 р., подштурманъ 5 р., боцманмать 3 р., шхиманъ (боцманъ) 5 р., шхимапмать (подшкперъ) 3 р., квартирмейстеръ 2 р., писаръ корабельный 3 р., матросъ 1-й ст. 1 р. 50 коп., матросъ 2-й ст. 1 р., морской солдатъ 93 к., трубачъ 2 р., купоръ 2 р. 20 к., унтеръ-купоръ 1 р., слесарь 1 р., поваръ 1 р., профось 1 р. (смотритель за чистотою вообще).

Адмиралтейскаго состава: корабельному мастеру Козенцу 153 р. 33¹/₄ к. въ мѣсяцъ, и провіанта на 5 деньщиковъ, подмастерью 10 р., ученику 2 класса 5 р., ученику 3-го класса 3 руб., десятнику и комендору по 2 р., плотнику 1 класса 1 р. 25 к., плотнику 2 класса 1 р. и кормовыхъ 3 к. въ день, плотнику 3-го класса 1 р., работнику 1 р., пильщику 1-го класса 2 р., пильщику 2-го класса 1 р. 25 к., пильщику 3-го класса 1 р., дозорщину 4 р. 16 к., кузнечному мастеру 15 р., подмастерью 7 р., ученику 1 класса 5 р., 2 класса 3 р., кузнецу 1 класса 2 р., 2 класса 1 р. 25 к., 3 класса 1 р., отдѣльщику 2 класса 1 р. 25 к., 3 класса 1 р., инструментальному подмастерью 7 р., машинному ученику 1 класса 4 р., литейщику 1 р., паруснику 2 руб., ботовому и шлюпочному мастеру 10 р., ученику 2 класса 5 р., 3-го класса 1 р. 25 коп.

Офицерамъ на деньщиковъ жалованье полагалось по 50 к. въ мѣсяцъ, а провіанту: 1 пуд. 32¹/₂ ф. муки, 7¹/₂ ф. крупы и соли по 2 фун. (127).

Секретарь въ конторѣ надъ портомъ получалъ 12 р. 50 к. въ мѣсяцъ, а приказные служители отъ 3-хъ и до 6 руб. Иногда же, вмѣсто денегъ, Адмиралтейская колле-

(127) Дѣло Канц. Адмир. колл. 1732 г. № 5.

гія присылала въ раздачу имъ, по окладамъ, *сибирскіе товары*; поэтому въ портѣ не было ни одного надежнаго подъячаго. Первый (по времени) секретарь Комаровъ, какъ видно изъ архивныхъ дѣлъ порта, за неисправность и проступки по службѣ, а болѣе за пьянство, почти «*неисходимо содержался въ конторѣ, иногда даже скованъ бывалъ*» (128).

Требовавшіяся конторою надъ портомъ на адмиралтейскіе расходы деньги выдавались, обыкновенно, губернской канцелярією подъ росписку получателя, не стѣняясь даже самою малою суммою, хотя-бы и 20 коп.—пбо контора надъ портомъ въ своемъ распоряженіи не имѣла ни копѣйки. Такой порядокъ, былъ крайне-неудобенъ для обѣихъ сторонъ, и, чтобы устранить неудобство, губернская канцелярія, въ ноябрѣ 1733 года, просила Адмиралтейскую коллегію разрѣшить отпущкѣ денегъ въ контору надъ портомъ *суммою*, «а не по мелочамъ», на что послѣдовало разрѣшеніе выдавать деньги на потребности конторы *по третямъ*, въ размѣрѣ надобности, *изъ адмиралтейскаго сбора* (129).

Этотъ сборъ, опредѣленъ былъ въ совокупности на всѣ російскіе военные порты 1 200 000 руб., который въ 1735 г. распределенъ былъ на 14 провинцій, и въ каждую изъ провинцій, для устраненія задержекъ въ денежныхъ операціяхъ, командировались, по указу 1731 г. августа 13 дня, лучшіе морскіе офицеры, обязанные о сборѣ денегъ ежемѣсячно рапортовать въ Адмиралтейскую коллегію. Они смѣялись ежегодно. При офицерахъ находилось до 6 челов. морскихъ солдатъ. Правильность же и успѣшность сбора ближайшимъ образомъ лежала на губернаторахъ и на воеводахъ. Собственно на Архангельскій портъ, съ провинцій, причисленныхъ къ городу Архангельскому (Вологодской, Устюжской и Галицкой), опредѣлена была сумма въ 243 208 руб. 12½ к., расходовавшаяся на: на дачу жалованья, на пріемъ рекрутовъ, на содержаніе малолѣтнихъ дѣтей, на наемныхъ плотниковъ и работниковъ, на подряды по поставкѣ морской и сухо-

(128) Историинъ. Арх. губ. вѣдомости 1862 г.

(129) Журн. Адмиралт. коллегіи 1733 г. полбрь.

путевой провизій, на дрова, гвозди и на уголье къ корабельному строенію, на матеріалы и припасы для верфи, на содержаніе госпиталя, на порціонныя и *каютныя* деньги офицерамъ въ морской кампаніи, на ремонтировку верфи, на спускъ кораблей и т. п. ⁽¹³⁰⁾.

Затруднительность подобной финансовой системы была такъ велика, что недоимки съ провинцій часто возрастали до большихъ суммъ. Такъ, напр., за сентябрьскую треть 1734 г. и за январьскую 1735 г. на Архангельскій портъ не было дослано изъ провинцій 17 805 руб. ⁽¹³¹⁾.

Помимо командировки изъ порта офицеровъ въ провинціи для сбора денегъ, туда не рѣдко посылались офицеры и для заготовленія провіанта, ежели, почему-либо, нельзя было его приобрести мѣстною покупкою ⁽¹³²⁾.

Мѣстная же покупка всѣхъ припасовъ и матеріаловъ совершалась въ то время при портѣ съ подрядовъ, о которыхъ разсылались конторою повсемѣстно въ губернію особыя объявленія, называвшіеся *публиками* или *билетами*, которые заключали въ себѣ вызовъ на торги: «понеже потребно для Архангелогородскаго порта (поименовывалась цѣль вызова), то-бъ люди для договора явились въ Архангелогородскую контору надъ портомъ (тогда-то)».

Такия «публики» выставлялись въ городѣ при барабанномъ боѣ, въ 4-хъ главныхъ, болѣе людныхъ, мѣстахъ: *на голландскомъ рынкѣ, на голландской пристани, въ купеческихъ рядахъ и на Юрьевъ озвонъ*. Отъ явившихся въ контору на торги, отбирались *сказки*, съ краткимъ изложеніемъ условий; потомъ писалось *договорное письмо* на гербовой бумагѣ, подъ которымъ, кромѣ подрядчика, подписывалось нѣсколько поручителей. Затѣмъ, составлялось *постановленіе* конторы, тоже на гербовой бумагѣ. Постановленія эти, или *приговоры*,

⁽¹³⁰⁾ Дѣло Капцелярія Адмир. колл. 1742 г. № 46.

⁽¹³¹⁾ Вузницевъ. Матеріалы.

⁽¹³²⁾ Такъ, въ 1734 г., командированъ былъ въ Архангельскъ въ Вятку лейтенантъ Толбухинъ для заготовленія и закупки: муки, крупы, масла коровьяго, уксусу, сухарей и солода—на что и выдано было ему 5000 р. (Равныя дѣла Арханг. портов. архива. 1734 г.).

подписывались главнымъ командиромъ порта, Архангельскимъ губернаторомъ, капитаномъ надъ портомъ и присутствовавшими при торгахъ начальниками частей портового управления (133).

Моренный уголь, требовавшійся для адмиралтейства ежегодно въ количествѣ 4 т. четвертей, поставлялся обыкновенно крестьянами, согласно существовавшей съ 1734 года при портѣ клейменной мѣры, имѣвшей въ вышину и ширину *по аришину*, а мѣрою—*8 четвериковъ*. Подрядчики ставили уголь по $6\frac{1}{2}$ к. за четверть, съ выдачею имъ въ задатокъ половины подрядной суммы.

Въ постановленіи конторы надъ портомъ 1734 г. по поводу крестьянскихъ подрядовъ, читаемъ: «хотя по 22 пункту коллежскаго регламента и не слѣдуетъ допускать къ подрядамъ крестьянъ, а по указу коллегіи предоставлено, по нуждѣ, «подрядать крестьянъ надежныхъ съ выдачею имъ впередъ «денегъ не болѣе *пятой* части: но, какъ по многократнымъ «публикамъ на поставку угля, кромѣ крестьянъ, никого не «явилось, а безъ угля обойтись нельзя, и время заготовленія наступило, дешевле-же никого желающихъ не сыскалось, то контора надъ портомъ *приказала* отдать этотъ «подрядъ поименованнымъ крестьянамъ съ выдачею имъ «впередъ половины денегъ» (134).

Мелочные же материалы и вещи, не превышавшіе цѣны

(133) Документы эти писались по слѣдующимъ формамъ: а) *Сказка*: годъ, мѣсяцъ и число, названіе города или уѣзда, такой-то (звание, имя, отчество и фамилія), въ Архангелогородскую контору надъ портомъ явился и сказалъ, что поставитъ въ Адмиралтейству то-то и то-то, по N цѣнѣ, на N срѣтъ. Потомъ—условіе о времени платежа денегъ и подпись. б) *Договорное письмо*:—также, какъ и сказка, а въ заключеніе писалось: въ поставкѣ къ сроку и во взятыхъ впередъ деньгахъ далъ я по себѣ порукою (такихъ-то), съ условіемъ, что въ случаѣ неустойки взять на мнѣ, подрядчикѣ, и на поручикахъ по подряду, всѣ деньги съснана, и сверхъ того штрафъ, что подлежатъ по Е. И. В. указамъ; и в) *Приговоръ*; по указу Е. И. В., въ Архангелогородской конторѣ надъ портомъ, въ присутствіи господъ (такихъ-то), слушавъ (то-то), приказавъ... за тѣмъ, въ концѣ: сей приговоръ съ подписею и съ договоромъ записавъ, отдать въ повѣсть, Мѣсяцъ, число и годъ. Внизу писалась отмѣтка объ исполненіи, куда и когда дано. (Разные дѣла архива Архангельскаго порта).

(134) Разныя дѣла архива Арханг. порта (1734 г.).

полтора руб., согласно указу Адмиралтейской коллегіи 1735 г. (январь), велѣно было покупать, *не приводя продавцевъ въ контору*. Крестьяне же участвовали въ подрядахъ на поставку къ порту корабельныхъ лѣсовъ, при постройкѣ казенныхъ зданій и т. п. ⁽¹³⁵⁾.

При первомъ, такъ сказать, дѣйствиі возобновленнаго порта въ 1733 г., состоялся при конторѣ надъ портомъ съ крестьянами же договоръ о числѣ лошадей, требовавшихся къ адмиралтейскимъ работамъ. Этимъ договоромъ крестьяне обязывались: «содержать для адмиралтейскихъ нуждъ *12-ть лошадей* съ дровнями, съ хомутами и всякимъ конскимъ приборомъ, и съ работными людьми, отъ 15 декабря по 1-е мая 1734 г. Чтобъ оныя лошади были добрыя, и къ работамъ надсяжныя, цѣною не меньше *десяти рублей* каждая; чтобы работы исправлялись безъ всякой остановки, а радили оныя на каждую лошадь по 3 р. 50 к. въ мѣсяць; а въ воскресные дни и господскіе праздники не работать, *кромя могущихъ случиться поъздокъ служителей по службу*, и далѣе 30-ти верстъ отъ города не отлучаться, и клади на каждую лошадь больше 20 пуд. не класть, и выдать имъ впередъ на 1 мѣсяць, а потомъ помѣсячно» ⁽¹³⁶⁾.

Такіе же договоры, въ 1734 г. заключались въ конторѣ и съ вольными плотниками, нанимавшимися къ кораблестроительнымъ работамъ ⁽¹³⁷⁾.

⁽¹³⁵⁾ Цѣна на поставку полнаго комплекта листовныхъ лѣсовъ была, напр., въ 1754 году слѣдующая: на 66 пуш. корабль *4 380 руб.*, на 54-хъ пуш. *3 400 руб.*, на 32-хъ пуш. фрегаты—*2 500 руб.* (Дѣло Архангельской губернской канцеляріи 1754 г. №³117).

⁽¹³⁶⁾ Разныя дѣла архива Арханг. порта.

⁽¹³⁷⁾ Форма договорнаго письма плотниковъ была слѣдующая:

«Дѣла 1734 года N апрѣля, десятникъ N и плотники NN. Дали мы сіе договорное письмо въ томъ, что обязуемся мы корабельную и прочую топорную работу исправлять своими топорами, гдѣ кака я намъ показана будетъ, за которую давать намъ съ того числа, какъ въ оную работу вступимъ впередъ на годъ до того же числа, цѣною каждому на годъ по *двадцати по два руб.*, въ которой работѣ быть намъ всѣмъ знающимъ плотничную работу добраго мастерства и работать безъ лѣности, а шабаша намъ имѣть противъ адмиралтейскихъ плотниковъ, а ежели изъ насъ который явится плотничнаго мастерства не доволенъ, или болѣзнь, то вмѣсто того переимѣнить другою, знающаго плотничную работу; и

Годовая плата работникамъ была по 15 р. Въ началѣ 1734 г. число вольныхъ плотниковъ и работниковъ простиралось до 425 челов.

На долю перваго главнаго командира порта выпало много труда и заботъ, по чрезвычайной сложности встрѣчавшихся дѣлъ, требовавшихъ немедленнаго рѣшенія, начиная съ размѣщенія массы ежегодно прибывавшихъ въ Архангельскъ нижнихъ чиновъ и офицеровъ, какъ берегомъ, такъ и морскимъ путемъ, остававшихся зимовать въ городѣ, и оканчивая спѣшнымъ возведеніемъ различныхъ мастерскихъ, магазиновъ, сараевъ и т. п.

Изъ вновь прибывавшихъ въ Архангельскъ многіе заболѣвали и вопросъ о *больныхъ* былъ, конечно, первостепенной важности, заботившій и Адмиралтейскую коллегію, въ слѣдствіе частыхъ о этомъ предметѣ донесеній Бредала. Наибольшее число больныхъ являлось на приходившихъ изъ Кронштадта фрегатахъ, достигая размѣровъ 100 ч. и болѣе, съ одного судна. Аптеки въ то время еще не имѣлось въ Архангельскѣ.

Какъ велико было заболѣваніе судовыхъ командъ, видно изъ того, что, напр., въ 1741 г. на трехъ фрегатахъ, пришедшихъ въ Архангельску, больныхъ было 303 ч., да умершихъ 104 чел. (138). Поэтому, вопросъ объ *аптеки* являлся нетерпящимъ отлагательства, и Адмиралтейская коллегія еще въ 1733 г. признала нужнымъ учредить при портѣ *Архангелогородскую морскую аптеку*, донося объ этомъ въ воинскую морскую комиссію, слѣдующимъ образомъ: «пожебъ, учрежденіе аптекъ и положеніе медицинскаго числа служителей находится въ вѣдѣніи медицинской канцеляріи,

буде кто изъ насъ самовольно отъ работы сколько дней прогулетъ, у того вычесть жить за тѣ дни противъ выписанной договорной цѣны *впрог*. Также, ежели приключится вужная когда работа, хотя и въ шабашные дни, тогда намъ потомужъ работать безъ всякихъ отговорокъ, и за тѣ дни сверхъ выписанной цѣны болѣе не требовать, и деньги намъ съ начала работы нашей по означенному обязанію выдать напередъ каждому на одинъ мѣсяць, а впрѣдъ давать по зарабатыванію, а порукою мы обязуемся *другъ по другъ*, подъ штрафомъ, что надлежитъ по Е. И. В. указамъ. (Разныя дѣла архива Архангельскаго порта 1734 г.)

(138) Кузмищевъ. Матеріалы.

а нынѣ та канцелярія объявляетъ, что при Архангелогородскомъ портѣ весьма нужно и надлежитъ завести аптеку, о учрежденіи которой и Адмиралтейская коллегія со оною канцелярією согласуется: понеже тамо имѣеть быть служителей содержится не малое число, чего ради, колкое число въ той аптеки, какихъ чиновъ служителей, и на вакахъ окладахъ содержать, та канцелярія разсуждаетъ о томъ во оную комиссію сообщить извѣстіе, и требовать, чтобы при Архангелогородскомъ портѣ о содержаніи той аптеки служителей благовопла Военская морская комиссія учинить положеніе въ штатъ. При томъ же, во оную комиссію объявить, что помянутую аптеку... учреждать коллегія будетъ ради лучшей пользы обрѣтающимся тамъ морскимъ и адмиралтейскимъ служителямъ, понеже, какъ при тамошнемъ портѣ, а наипаче на посылаемыхъ туда фрегатахъ бываетъ больныхъ не малое число, и затѣмъ обойтись безъ аптеки тамъ за невозможностью разсуждается» ⁽¹³⁹⁾.

Для этого велѣно изъ Ревельской аптеки немедленно отправить часть медикаментовъ въ Архангельскъ — зимнимъ путемъ, а остальную часть — моремъ, на фрегатахъ. Для помѣщенія аптеки въ январѣ 1734 г. было велѣно конторѣ надъ портомъ приобрести покупкою въ городѣ домъ или дворъ. На объявленную о томъ публикацію явился въ контору Денисъ Баженинъ съ предложеніемъ купить у него домъ за 420 руб., на *бору*. По выгодности мѣстоположенія Баженинскаго дома, онъ былъ тогда же купленъ конторою и при домѣ разведенъ былъ начальствомъ *огорода* для цѣлебныхъ растений. Первымъ аптекаремъ былъ нѣкто Пехартъ, съ жалованьемъ по 300 р. въ годъ. *Гезелю* (помощнику) было положено 140 р. въ годъ, ученикамъ по 40 р., и четверемъ работникамъ при аптекѣ по 6 к. въ день. Тутъ же была устроена и *лабораторія*, для надзора за которою учрежденъ былъ постоянный караулъ изъ гарнизонныхъ солдатъ.

Устройство аптеки обошлось казнѣ 452 р., а лабораторіи—45 р., съ разведеніемъ же огорода, и съ заробочейо

(139) Журналъ Адмиралт. возл. 1733 г. декабрь.

платою все вообще устройство аптеки стоило казнѣ 1130 руб. ⁽¹⁴⁰⁾.

Для помѣщенія больныхъ, въ то же время былъ купленъ другой домъ Баженина, гдѣ и учрежденъ первый *Архангелогородскій морской госпиталь*, на 100 кроватей, куда, въ томъ же 1734 г. требовалось на обзаведеніе купить: чашъ оловянныхъ большихъ и малыхъ по 12 шт., тарелокъ деревянныхъ 50, войлоковъ большихъ 100, и на 60 подушекъ оленьей шерсти. О содержаніи же лекарствъ и объ отпускѣ ихъ безденежно морскимъ чинамъ и солдатамъ двухъ мѣстныхъ гарнизонныхъ полковъ, дана была отъ Адмиралтейской коллегіи особая аптекарю инструкція въ ноябрѣ 1734 г., которою предписывалось: 1) аптеку содержать по регламенту, учиненному отъ архіатера; 2) на корабли отпускать лекарства и инструменты въ сундукахъ по регламенту, и отдавать ихъ корабельнымъ лѣварямъ съ росписками при докторахъ отъ флота и отъ госпиталя; 3) отставнымъ морскимъ чинамъ лекарства безденежно не отпускать; 4) на каждый гарнизонный полкъ лекарствъ свыше 150 р. не отпускать; 5) обывателямъ до окончательнаго устройства аптеки, лекарствъ не отпускать, кромѣ крайней нужды; и 6) рапортовать ежемѣсячно въ медицинскую канцелярію о состояніи аптеки, о количествѣ отпущенныхъ по рецептамъ и безъ рецептовъ лекарствъ, и о сборѣ денегъ ⁽¹⁴¹⁾.

Обезпечивъ, на первое время, положеніе заболѣвавшихъ морскихъ чиновъ, контора надъ портомъ обратила затѣмъ все свое вниманіе на адмиралтейскія работы, и на устройство удобныхъ помѣщеній для адмиралтейскихъ служителей. Работы предстояло такъ много, что недовольствуясь личнымъ числомъ морскихъ командъ, въ мартѣ 1734 г., контора обратилась въ губернскую канцелярію съ просьбою о командированіи на верфь, по примѣру прежнихъ лѣтъ, 100 чел. солдатъ изъ двухъ мѣстныхъ гарнизонныхъ пол-

⁽¹⁴⁰⁾ Дѣло архива Арханг. порта 1734 г. № 647.

⁽¹⁴¹⁾ Дѣло архива Арханг. порта 1734 г. № 647.

ковъ, ссылаясь при этомъ на указъ Адмиралтейской коллегіи отъ 6 октября 1733 г. ⁽¹⁴²⁾. Но губернская канцелярія отказала въ этой просьбѣ по причинѣ «производившихся въ то время солдатами многихъ фортификаціонныхъ работъ». Требовалось, поэтому, призвать вольный трудъ, и ограничить годовые отпуски низшимъ чинамъ, которые до того времени существовали въ морскомъ вѣдомствѣ. Въ 1734 г. Высочайше повелѣно было морскихъ адмиралтейскихъ служителей, съ будущаго 1735 г., въ домовые отпуски увольнять *миш* на 2 и 3 мѣсяца, чтобы въ мартѣ всѣ были на лицо, а въ годовые отпуски и вовсе не увольнять. Отпуски повелѣвалось чинить съ поручительствомъ товарищей; ежели же уволенные не явятся къ сроку, то, непринимая во вниманіе *никакихъ законныхъ причинъ*, таковые, какъ ослушники воли Е. И. В., будутъ штрафованы и судимы, все движимое и недвижимое имѣніе ихъ поступитъ въ казну. Число поручителей опредѣлялось указомъ въ 4 и 5 человекъ ⁽¹⁴³⁾.

Только эта мѣра дала возможность конторѣ надъ портомъ располагать рабочею силою.

Такъ какъ Архангельское адмиралтейство, по плану, должно было занимать въ длину 247 саж., а на этомъ пространствѣ имѣлось уже не мало крестьянскихъ дворовъ, то контора надъ портомъ, въ апрѣлѣ 1734 г., требовала распоряженія губернской канцеляріи о немедленномъ очищеніи означеннаго мѣста. Эти дворы, частью были куплены конторою на сносъ, а частью перенесены хозяевами на другія мѣста Соломбалы ⁽¹⁴⁴⁾.

(142) Указъ этотъ былъ слѣдующаго содержанія: «къ началію здѣсь корабельнаго строенія, для новості дѣла, *буде можно*, командировать изъ гарнизона къ адмиралтейскимъ работамъ до 100 чел. солдатъ, на которое время за тѣ числа, сверхъ олада жалованья, даваться будутъ заработныя деньги изъ адмиралтейскаго сбора, по указу, а впредь для такихъ работъ надѣлять имѣть Адмиралтейской коллегіи работниковъ своихъ, или наемныхъ, такъ какъ гарнизонными полками производится починка крѣпости, содержаніе городскихъ карауловъ и проч. (Разныя дѣла архива Арханг. порта 1733 г.).

(143) Дѣло архива Арханг. порта 1734 г. № 645.

(144) Дѣло архива Арханг. порта 1734 г. № 645.

Адмиралтейскія постройки прежде всего начали возводиться на двухъ малыхъ островахъ: на среднемъ (главномъ, гдѣ были элинги) и на крайнемъ къ городу.

Весь 1734 годъ прошелъ въ укрѣпленіи сваями рѣчекъ Курьи и Соломбалки, и Двинскаго берега, а также и въ исправленіи старыхъ элинговъ (четырехъ).

Среди этихъ начатыхъ въ адмиралтействѣ работъ, контора надъ портомъ, распоряженіемъ Адмиралтейской коллегіи, призвана была содѣйствовать, снаряженію, такъ называвшейся *Обской экспедиціи*, предпринятой нашимъ правительствомъ съ цѣлью отыскать сѣверной проходъ черезъ Ледовитое море, дабы можно было морскимъ путемъ достигать Камчатки изъ Архангельска. Для этого, предположено было одновременно отправить мореплавателей въ Ледовитое море изъ *трехъ* пунктовъ: 1) отъ Архангельска *два* судна на востокъ, до устья р. Оби, 2) изъ р. Оби на востокъ до устья р. Енисея и 3) отъ Енисея на востокъ до Берингова пролива. ⁽¹⁴⁵⁾

Архангельскій портовый архивъ, о снаряженіи этой экспедиціи, далъ возможность одному изъ нашихъ предшественниковъ, занимавшемуся изученіемъ Архангельской старины (Истоминъ), составить слѣдующее не безынтересное описаніе, застающее возобновленный портъ въ самую, такъ сказать, первую пору его адмиралтейской дѣятельности. Помѣщаемъ здѣсь только то, что касается додѣятельности порта.

«Въ 1733 г., по Высочайшему повелѣнію, снаряжалась изъ Архангельска экспедиція къ устью рѣки Оби, «для осмотра берега, лежащаго отъ сѣвернаго моря до рѣки Оби, гдѣ имѣются мѣста неизвѣстныя, и особливо опасныя». Для этого, въ мартѣ мѣсяцѣ, отправлены изъ С. Петербурга въ Архангельскъ флота-лейтенанты: Вестужевъ-Рюминъ и Павловъ, два подлѣбчаря, два подштурмана и два штурманскихъ ученика. На прогоны для нихъ выдано Павлову 50 р. и шнуровая книга. Оклады жалованья отправляемымъ въ экспедицію людямъ назначены двойные, пока будутъ при экспедиціи.

(145) См. «Путешествіе по Сибири Врангеля», стр. 36.

«Адмиралтейская коллегія 8 мая предписала капитану надъ портомъ Мятлеву, во 1-хъ: распросить упустозерскихъ промышленниковъ о мѣстахъ, куда отправляется экспедиція, и затѣмъ, постронть два судна, безопасныя и удобныя для плаванія въ тѣхъ мѣстахъ, вооружить эти суда артиллерією и снабдить всѣми запасами; въ 2-хъ: на суда взять изъ мѣстныхъ обывателей знающихъ и бывалыхъ людей, а команду назначить изъ морскихъ служителей Архангельскаго порта; въ 3-хъ: командировъ судовъ снабдить мелочными товарами и деньгами—ефимками или червонцами, *какіе лучше и пріятнее по тамошнимъ обычаямъ ходятъ, на подачку князьямъ и другимъ жителямъ*; товаровъ купить на 100 руб. (¹⁴⁶), а денегъ разною монетою выдать 500 руб., развѣдавъ предварительно отъ бывалыхъ людей, *какіе товары и менеты тамъ въ большемъ ходу*» (¹⁴⁷).

«Присланные изъ Архангелогородской губернской канцеляріи, для распросовъ, архангелогородскіе и холмогорскіе купеческіе и посадскіе люди объявили въ конторѣ надъ портомъ, что въ прошлыхъ годахъ (начиная съ 1723 г.) они сваривали для рыбныхъ и звѣрныхъ промысловъ суда (¹⁴⁸), которыя доходили до Вайгача и Югорскаго Шара, а далѣе не бывали. При этомъ они указали на Мезенскихъ промышленниковъ, неоднократно ходившихъ на своихъ судахъ въ устье Печоры и далѣе.

«Присланы были въ Архангельскъ, съ Сибирскихъ горныхъ заводовъ, назначенные въ составъ экспедиціи гинтеръ-фольвальтеръ Одинцовъ и штейгеръ Шель, для отысканія по пути отъ Печоры до Оби металловъ и минералловъ. Даннаго Одинцову, отъ артиллеріи генераль-лейтенанта Гейнинга,

(¹⁴⁶) Товары были куплены слѣдующіе: котлы мѣдные, ножи, топоры, большіе иглы, сундо разныхъ цвѣтовъ, наперстки, кофѣицы для стрѣлы, вино, табакъ, мука ржаная, колокольчики мѣдные и желѣзные, стекларустъ, гребни, печки желѣзныя, овчинныя шубы и нафтаны. (Истоминъ).

(¹⁴⁷) Изъ этого же указа, между прочимъ, видно, что иностранныя корабли еще прежде этого ходили къ устью Печоры, гдѣ стоитъ городъ Пустозерскъ, для ловли рыбы (Истоминъ.)

(¹⁴⁸) Между прочимъ, Братъ Баженины послали туда голюговъ и лхту. (Истоминъ).

инструкція доставлена изъ Адмиралтейской коллегіи въ контору надѣ портотъ при указѣ 30-го октября 1733 года.

«Въ маѣ 1734 г. губернская канцелярія прислала въ контору надѣ портотъ 17 чел., высланныхъ изъ Мезени, для отправленія въ экспедицію; о присылкѣ же 3 чел., знающихъ самоѣдскій языкъ, въ Югорскому Шару, гдѣ будутъ находиться 60 оленей, канцелярія дала предписаніе Пустозерскому воеводѣ.

«Людемъ этимъ назначено было жалованье: 4-мъ кормицамъ и 4-мъ толмачамъ, противъ матроса 1-й ст. двойной окладъ, по 36 р. въ годъ каждому, а бывалымъ людемъ, двойной же окладъ противъ матроса 2-й ст., по 24 р.; и это жалованье выдано имъ впередъ на полгода.

«Всѣхъ людей съ морскими служителями назначено: на одно судно 26, а на другое 25 чел., въ томъ числѣ іеромонахи: Арсеній Матцевичъ и Илья Архангельскій. Начальникомъ экспедиціи и командиромъ перваго судна назначенъ былъ лейтенантъ Муравьевъ, вмѣсто лейтенанта Бестужева-Рюмина, заболѣвшаго въ Архангельскѣ; командование другимъ судномъ поручено было лейтенанту Павлову. Къ іюню 1734 г. суда были готовы, построенныя съ подряда Пинежскими крестьянами Кармакуловыми за 345 р. Они назывались кочи: «Экспедиціонъ» и «Объ», были плоскодонныя, шигля, длиною по 9, ширин. $3\frac{1}{2}$ саж. и глубиною отъ киля до палубы 8 ф. 2 д. Строились въ Островской деревнѣ Кузоменской волости (Пинежскаго уѣзда). Для строенія этихъ судовъ, кромѣ лѣсовъ, топоровъ, напарей и сверль, всѣ прочія вещи и инструменты были даны и доставлены на мѣсто строенія отъ адмиралтейства, а также и 3 кузнеца.... При строеніи находился, для надзора, подштурманъ Андреевъ. 10 іюля 1734 г. экспедиція вышла въ море....

«3-го сентября, генераль-губернаторъ князь Щербатовъ прислалъ въ контору надѣ портотъ, съ своимъ адъютантомъ, холмогорца Куростровской волости Василя Ломоносова (вѣроятно, отца нашего знаменитаго М. В. Ломоносова), который объявилъ, что въ первыхъ числахъ августа, видѣлъ оба экспедиціонныя судна за островами Матфѣевымъ и Долговымъ, въ верстахъ 200 отъ Югорскаго Шара....

«Общая экспедиція длилась съ 1733 года по 1738 годъ». (Дальнѣйшія подробности мы опускаемъ, какъ не идущія къ нашему дѣлу) ⁽¹⁴⁹⁾.

Затѣмъ, возвращаемся къ историческому изложенію дѣла развитія Архангельскаго порта.

Распоряженіемъ Адмиралтейской коллегіи отъ 5-го апрѣля 1734 г. предписывалось отвести на Соломбалѣ мѣста подъ слухательскія казармы и подъ постройку дома для конторы надъ портомъ (помѣщавшейся до этого времени въ городѣ), офицерамъ же казенныхъ домовъ предписывалось не строить, «понеже оные дома имѣть имъ не подлежатъ. А ежели кто изъ нихъ пожелаетъ имѣть на Соломбалѣ свой домъ», писала коллегія, «то въ постройкѣ таковыхъ не препятствовать, и мѣсто указать, лишь не въблизи адмиралтейскихъ зданій» ⁽¹⁵⁰⁾.

По плану корабельнаго мастера Козенца, на среднемъ островѣ, въ адмиралтейства, были заложены въ 1735 г. для морскихъ служителей три казармы, каждая длиною 34, шириною 10 саж., и о восьми покояхъ. Онѣ были окончены въ 1738 году, съ подряда, за 1424 р. 95⁴/₁₀₀ коп. Адмиралтейская коллегія требовала отъ конторы надъ портомъ, чтобы о каждой статьѣ расхода, о постройкѣ чего-бы то ни было въ чертѣ и въ адмиралтейства, доносилось ей ежемѣсячно, а также и въ воинскую морскую комиссію. Такимъ образомъ, въ 1734 г., контора, донося о закладкѣ 2-го и 21 июля двухъ 54 пуш. кораблей, (названныхъ по спускѣ «Городъ Архангельскъ» и «Сѣверная Звѣзда») писала, «что при сей торжественной закладкѣ, израсходовала она на столы (угощеніе) по 10 руб. 74 к.», и этотъ расходъ коллегія признали уважительнымъ ⁽¹⁵¹⁾. Въ 1735 г. контора доносила коллегіи, что выстроены въ чертѣ адмиралтейства: домъ для конторы надъ портомъ о 8-ми покояхъ, стоившій по подрядной цѣнѣ 537 р. 93¹/₁₀₀ к.; караульня о 2-хъ покояхъ, цѣною 94 р. 37 к.; кузница о 10-ти горнахъ, цѣною 471 р. 3¹/₂ к. и восемь

⁽¹⁴⁹⁾ Арханг. Губ. Вѣд. 1861 г. № № 26 и 27. ✓

⁽¹⁵⁰⁾ Журн. Адмиралт. колл. 1734 г. апрѣль.

⁽¹⁵¹⁾ Матеріалы. Кузнецевъ.

мастерскихъ покоевъ: чертежная, фонарная, и др., цѣною
всѣ вообще до 980 р. $9\frac{3}{4}$ коп. ⁽¹⁵²⁾.

Всѣ эти строенія были деревянныя.

Тогда же адмиралтейство начало ограждаться сверху
полисадома, а снизу (къ Двинѣ) *рогатками*.

Одновременно съ начавшимися постройками на Соломбалѣ
приступлено было къ постройкамъ и въ *Лапоминской гавани*,
гдѣ, по ея уже ранѣе испытанному удобству, предположена
была *зимовка* военныхъ судовъ. Еще въ 1733 г., капитанъ
надъ портомъ Мятлевъ испрашивалъ разрѣшенія Адмирал-
тейской коллегіи о постройкѣ въ Лапоминцѣхъ трехъ избъ,
какъ для такелажныхъ работъ, такъ и для другихъ нуждъ
корабельныхъ, что коллегіею и было разрѣшено ⁽¹⁵³⁾. За по-
стройкою этихъ зданій потребовалось въ 1734 г. построить
и *караульный домъ*, а въ 1735 *артиллерійскій сарай*.

Чтобы въ зимнее время морскія команды не забывали пу-
шечной и ружейной экзерциціи выстроена была въ 1735 году,
на городской сторонѣ, противъ нынѣшней первой Солом-
балъской деревни, *учебная батарея*, на которой и произ-
водилось артиллерійское и ружейное ученя съ дѣйстви-
тельною пальбою, какъ артиллеристами, такъ и прочими слу-
жителями, остававшимися отъ портовыхъ работъ свободными,
чтобы каждый имѣлъ практику въ ружейной и пушечной
пальбѣ. Команды посылались на батарею по очереди при
офицерахъ ⁽¹⁵⁴⁾.

Душею всѣхъ этихъ первыхъ проявленій жизни Архан-
гельскаго порта является достойный помощникъ контръ-
адмирала Бредаля, капитанъ надъ портомъ *В. А. Мятлевъ*,
кипучая дѣятельность котораго, не ослабѣвая, росла вмѣстѣ
съ потребностями самаго порта.

Способности его, какъ отличнаго хозяина, развернулись
при этихъ случаяхъ вполнѣ, и оцѣнились своевременно,
какъ Адмиралтейскою коллегіею, такъ и высшею властью.

(152) Разныя дѣла арх. Арханг. порта 1735 г.

(153) Журналъ Адмиралт. Колл. 1733 г. декабрь.

(154) Разныя дѣла архива Арх. порта 1735 и 1752 г.

ГЛАВА VI.

Лапоминская батарея.—Ластовыя суда.—Дальняя и ближняя брантвахты. Таможенный корядокъ при портѣ.—Спускъ первыхъ кораблей и отправленіе ихъ въ море.—Наградныя деньги.—Премія за отысканіе корабельныхъ рощъ.—Адмиралтейская морская школа.—Обмундировка и содержаніе шлюпниковъ.—Отчетность конторы надъ портомъ.—Провіантскій попросъ.—Сухой докъ. Канатный заводъ.—Морской госпиталь.—Устройство адмиралтейскаго канала.

Лапоминская гавань, по своему положенію представлявшая весьма хорошее убѣжище для судовъ во всякое время года, вызвала въ 1734 г. ходатайство к.-адм. Бредалья о необходимости построить при ней батарею, «для охраненія кораблей отъ нечаяннаго непріятельскаго нападенія, такъ какъ», доносилъ Бредаль, «въ р. Двинѣ не имѣется другого удобнаго мѣста для зимовки кораблей». Докладъ Бредалья былъ признанъ коллегією *резоннымъ*, и, въ мартѣ 1734 г., состоялось распоряженіе, чтобы съ общаго мнѣнія главнаго командира, губернатора, капитана надъ портомъ и корабельнаго мастера было избрано удобное въ гавани мѣсто подъ постройку *крѣпости* или *батареи*, по осмотрѣ же—прислать въ коллегію планъ, описаніе и смѣту предполагаемаго сооруженія. Высочайшее разрѣшеніе на постройку батареи послѣдовало 4-го апрѣля того же года. Работы предположено было начать весною, со вскрытіемъ Двины. Къ подряду, на основаніи указа правительствующаго сената отъ 17-го декабря 1733 г., допущены были крестьяне.

Но такъ какъ, по зимнему времени, выборъ мѣста подъ батарею состояться не могъ, и при томъ требовался для такого выбора специалистъ, то Адмиралтейская коллегія, заботясь о скорѣйшемъ составленіи плана и смѣты, предписала 27 мая губернской канцеляріи командировать въ Лапоминскую гавань *фортификаціоннаго офицера*.

Губернская канцелярія командировала въ іюнѣ инженернаго корпуса прапорщика Панова, который только въ ноябрю окончилъ свое порученіе. Между тѣмъ, разо-

сланы были публикаціи о вызовѣ желающихъ взять подрядъ: въ Холмогоры, въ Важскій уѣздъ и въ Вологду, но желающихъ не явилось.

Тогда, коллегія—это было уже въ декабрѣ—предписала губернской канцеляріи строить батарею вольными людьми съ найма, и къ маю 1735 г. батарея при Лапоминской гавани была построена, снабжена орудіями, порохомъ и прочими принадлежностями.

Мѣсто подъ батарею избрано было у входа въ гавань, на лѣвомъ (сѣверномъ) берегу, а самая батарея вооружена была 25-ю пушками. Постройка ея обошлась казнѣ въ 2206 руб. Число рабочихъ было 243 чел. Для надзора за постройкою командированъ былъ отъ порта мичманъ Хомутовъ ⁽¹⁵⁵⁾.

Въ кругъ дѣятельности конторы надъ портомъ, кромѣ означенныхъ береговыхъ построекъ, входила весьма важная забота объ огражденіи Двинскихъ устьевъ и главнаго корабельнаго фарватера предостерегательными знаками.

Для этой цѣли служили: *смоленныя бочки* (замѣнявшія въ то время маяки), *створные береговые знаки*, *вѣхи* и *баканы*.

Первыми двумя средствами ограждались въ 1734 г. всѣ три Двинскихъ устья, а вѣхи ставились лишь отъ *Лапоминки до Бара*, и то только въ тѣхъ случаяхъ, когда ожидался приходъ съ моря военныхъ судовъ ⁽¹⁵⁶⁾. Баканы же ставились *въ р. Догитъ* и на *Барѣ* ⁽¹⁵⁷⁾. За исправнымъ горѣніемъ въ ночное время смольныхъ бочекъ наблюдалъ, обыкновенно, особый *караулъ* изъ гарнизонныхъ солдатъ, а самыя бочки брались бесплатно отъ торговыхъ людей. Створные знаки и вѣхи строились изъ адмиралтейскаго лѣса; за

⁽¹⁵⁵⁾ Дѣло Архангельскаго губерн. архива 1734 г. № 943, и дѣло Арханг. архива 1734 г. № 638.

Примѣчаніе. Названіе *Лапоминки* происходитъ отъ рѣкъ *Лапы* и *Минки*, впадающихъ въ вершину гавани. (Литке. «Четыре-вратное путешествіе».)

⁽¹⁵⁶⁾ Дѣло Арханг. губерн. архива 1734 г. № 970; и разныя дѣла Архангельск. архива 1735 года.

⁽¹⁵⁷⁾ Арханг. Губерн. Вѣд. 1863 г. № 8.

постановкою послѣднихъ вмѣнено было конторою наблюдать брантвахтенному крейсеру. ⁽¹⁵⁸⁾

Имѣя въ виду, что при вооруженіи и разрушеніи кораблей, которыя приходили въ то время въ Лапоминской гавани, а также и для доставленія къ нимъ припасовъ и матеріаловъ, не имѣлось при портѣ грузовыхъ (ластовыхъ) судовъ, которыя бы могли свободно проходить мелководныя мѣста Двинскаго фарватера, контора надъ портомъ еще въ ноябрѣ 1733 г. испрашивала разрѣшенія Адмиралтейской коллегіи на постройку при портѣ пяти ластовыхъ судовъ: *двухъ* гукоровъ, *двухъ* галиотовъ и, «для плаванія и крененія судовъ» *одного киль-мастера*. Разрѣшая постройку, коллегія, въ февралѣ и въ августѣ 1734 г., писала въ контору, что не будетъ ли полезнѣе означенныя суда пріобрѣсть покупкою у мѣстныхъ купцовъ, буде цѣна окажется подходящею, а въ противномъ случаѣ дозволяла построить суда съ подряда, черезъ публикацію; «впредь же, что надобно порту для довольствія, исправленія и содержанія кораблей, безъ чего пробыть не можно, то дѣлать, не отписываясь съ коллегіею, и о всемъ, что будетъ сдѣлано, построено или исправлено—рапортовать» ⁽¹⁵⁹⁾.

Получивъ это разрѣшеніе контора тотчасъ же купила у Сумскаго крестьянина Михалева гукоръ «Андрей Стратилать» за 400 р., а купецъ Никита Крыловъ обязался построить на своей верфи гукоръ и галиотъ въ 80 и 50 ластовъ, съ мачтами и прочими судовыми принадлежностями, кромѣ желѣза, ботовъ и шлюпокъ, цѣною, первый за 500 руб., а второй за 400 руб.. Надзоръ за постройкою, контора поручила корабельному подмастерью Батакову. Размѣры гукора: длина 80, шир. 24 и глубина 11 футъ, а галиота — длина 65, ширина 18 и глубина 9½ футъ.

Суда эти спущены были на воду: первый въ сентябрѣ 1735 г. и названъ былъ «Двиною», а второй — въ 1736 г. и

⁽¹⁵⁸⁾ Дѣло Архангельскаго губерни. архива 1734 г. № 970. Баланы дѣлались тоже отъ порта.

⁽¹⁵⁹⁾ Кузмищевъ. — Матеріалы, и разныя дѣла архива Архангельскаго порта 1734 г.

названъ «Вологдоу» ⁽¹⁶⁰⁾. Постройка, согласно договору, произведена была изъ сосны.

Касательно же постройки *киль-лихтера*, коллегія предписала конторѣ сочинить чертежъ, «понеже безъ показанія пропорціи онаго подряда дѣлать не можно». Пинежанинъ Кармакуловъ, явись въ контору надъ портомъ, брался построить киль-лихтеръ по чертежу, взъ своего лѣса и своими рабочими за 600 руб., требуя при этомъ казеннаго желѣза, кузнецовъ и задатку 400 р. Коллегія отказала Кармакулову, и предложила конторѣ построить киль-лихтеръ портowymi средствами ⁽¹⁶¹⁾.

Съ цѣлью увеличить ластовыхъ судовъ при портѣ, контора тогда же, съ разрѣшенія Адмиралтейской коллегіи, приобрѣла отъ Баженина и Крылова *два* флейта, въ 300 ласт. каждый, цѣною: первый—2400 р., а второй—2415 руб. Размѣры ихъ были: длина 136, шир. 31 и глубина $13\frac{1}{2}$ ф. Кроме того средствами порта въ 1736 г. построены были *два* палубныхъ бота, длиною 55, шир. 15 и глуб. $6\frac{1}{2}$ ф. ⁽¹⁶²⁾. Вся эта ластовая флотилія размѣщалась на зимовку въ Повракульской и въ Лапоминской гаваняхъ. Послѣдняя до 1741 г. не имѣла вовсе *паловъ*, которые бы служили для укрѣпленія судовъ на мѣстѣ и для огражденія отъ весеннихъ льдовъ. Въмѣсто же паловъ, какъ видимъ изъ архивныхъ дѣлъ 1734 г., судамъ служили тогда естественныя удобства:—*порки деревьевъ*, росшихъ по берегу, или же—*свои ятора*.

Такъ какъ съ 1734 г. Лапоминская гавань получила названіе *военной гавани*, то для наблюденія за находившимися на берегу адмиралтейскими и прочими припасами, велѣно

⁽¹⁶⁰⁾ Разныя дѣла архива Арханг. порта за 1734 и 1735 годн.

⁽¹⁶¹⁾ Кузмищевъ. — Матеріалы. *Киль-лихтеръ* въ это время почему-то построенъ не былъ, распорѣженіе же коллегіи о постройкѣ при портѣ киль-лихтера, въ помощь врану, послѣдовало только въ 1740 г., а въ 1741 г. онъ дѣйствительно построенъ корабельными мастерами Ватаковымъ. Судно это имѣло длину 120 ф., въ ширину 40 ф. и въ глубину 7 ф. (Дѣло архива Архангельскаго порта 1740 года № 836.).

⁽¹⁶²⁾ См. списокъ судовъ, построенныхъ при Архангельскомъ портѣ.

было брантвахтенному командиру, капитану Клаверу, съ порученнымъ ему *палубнымъ ботомъ*, стоять противъ самой Лапоминки, и о всѣхъ приходящихъ съ моря судахъ рапортовать въ контору надъ портомъ, по данной инструкціи и регламенту. Ботъ былъ вооруженъ 4-мя малыми мѣдными пушками. При ботѣ, для осмотра кораблей, имѣлась 6 ти весельная шлюпка. Число команды было 17 чел., котрымъ дачи морскаго провіанта, по прежнему примѣру, не производилось. Лоцмановъ въ гребцы брать было не велѣно, и изъ нихъ лишь *двое* обязаны были находиться при брантвахтѣ. Зимой же, всѣ вообще лоцмана увольнялись портовымъ начальствомъ на заработки по промысламъ и съ обязательствомъ явиться къ назначенному сроку, весною. По распоряженію губернской канцеляріи, въ 1734 г., на дальнюю брантвахту высылались изъ Новодвинской крѣпости, на всю навигацію, по 6-ти чел. солдатъ для наблюденія, чтобы иностранные корабли не провозили балласта мимо указанныхъ мѣстъ, а равно за контрабандою и за безпаспортными людьми.

Указанное же мѣсто для выгрузки балласта—была Соломбала, куда требовался балластъ для укрѣпленія и возвышенія адмиралтейства. Эти командированные на брантвахту солдаты были обязаны, по одному человѣку, сопровождать къ Соломбалѣ каждый приходящій корабль, находясь на которомъ они записывали и количество балласта (¹⁶³).

О сборѣ же *огневыхъ* (маячныхъ) и ластовыхъ денегъ при портѣ послѣдовалъ въ 1735 г. изъ Адмиралтейской коллегіи такой указъ: «Въ 1724 г. августа 5 дня указомъ Петра Великаго велѣно въ портахъ: С.-Петербуржскомъ, Нарвскомъ и Архангелогородскомъ, съ приходящихъ торговыхъ кораблей, собирать огневныя и ластовныя деньги и отдавать адмиралтейству. А потому, коллегія предписываетъ конторѣ надъ портомъ имѣющіяся въ Архангельской портовой таможенѣ наличныя деньги нынѣ же принять въ контору и *впредь принимать ежемесячно*, и по приемѣ записывать

на приходъ въ особую книгу» ⁽¹⁶⁴⁾. Деньги эти контора архсходовала на госпиталь.

Въ то же время капитану Клаверу конторою предписано было: «отъѣзжающихъ за море людей разнаго чина пропускать безъ задержанія по паспортамъ, даннымъ отъ губернской канцеляріи, явленнымъ и засвидѣтельствованнымъ въ конторѣ надъ портомъ ⁽¹⁶⁵⁾. За выдачу паспорта контора взимала, согласно указу 27 октября 1723 г., по *одному битолу ефилку* съ каждаго, которые и отсылались въ Адмиралтейскую коллегію особо, не смѣшивая съ другими доходами.

Контора надъ портомъ подобные паспорта выдавала тогда и каждому русскому шкиперу, ежели, по освидѣтельствованію корабельнаго мастера, судно признавалось благонадежнымъ къ морскому плаванію. Безъ такого свидѣтельства ни одно русское судно, имѣвшее назначеніе плавать въ морѣ, не могло выйти изъ порта ⁽¹⁶⁶⁾.

Замѣчательно при этомъ, по своей сложности, самая процедура снабженія шкиперовъ паспортами. Они заготовлялись въ портовой таможенѣ, откуда посылались къ губернатору для записки въ книгу и для приложенія печати губернской канцеляріи, которая и возвращала ихъ снова въ таможеню, отсюда они отдавались на корабли, шкипера которыхъ, въ концѣ концовъ, приходили въ контору надъ портомъ, и здѣсь паспорта ихъ прописывались и взималась пошлина ⁽¹⁶⁷⁾.

Одновременно съ послѣдовавшимъ распоряженіемъ о мѣстѣ нахождения дальней брантвахты, въ 1734 году учреждена была въ Соломбальской гавани, согласно регламенту

⁽¹⁶³⁾ См. Губерн. Арханг. вѣдомости 1863 г. № 8. Въ 1746 г. мѣсто дальней брантвахты находилось вблизи *бара*. (Дѣло архива Арханг. порта 1746 года за № 1125).

⁽¹⁶⁴⁾ Тамъ-же.

⁽¹⁶⁵⁾ Арханг. Губ. Вѣд. 1863 № 8.

⁽¹⁶⁶⁾ Арханг. Губерн. Вѣдомости 1863 г. № 8. Дѣло архива Архангельскаго порта 1739 г. № 806.

⁽¹⁶⁷⁾ Тамъ-же.

Петра I го, и *внутренняя брантвахта*, для надзора за рейдовымъ порядкомъ вообще, а главное, съ цѣлью осмотра у приходящаго въ гавань судна: имѣется ли на немъ караульный съ дальнѣйшей брантвахты, или письмо, что судно уже было осмотрѣно. Этою же брантвахтою указывалось судну опредѣленное мѣсто въ гавани, если же являлось какое-либо подозрѣніе, то, до разрѣшенія конторы, надъ прпшедшимъ судномъ учреждался караулъ, вѣдѣніемъ (168).

Внутреннею брантвахтою, въ первый годъ ея учрежденія, командовалъ лейтенантъ Сухотинъ, а затѣмъ, до 1744 г. на этомъ посту не было постоянныхъ командировъ, должность которыхъ исполняли дежурные офицеры, подъ вѣдѣніемъ капитана надъ портомъ (169).

(168) Чтобы судить о крайней осторожности портового начальства того времени, при пропускѣ приходящихъ съ моря кораблей, приводимъ случай, происшедшій въ Архангельскѣ въ 1751 г.—Лейтенантъ Черевинъ, съ дальнѣйшей брантвахты донесъ конторѣ надъ портомъ, что пришелъ съ моря изъ Гамбурга трехмачтовый галіотъ *Нертилис*, на которомъ, по осмотрѣ, паша *мертвое тѣло въ гробѣ*. Нужно было знать отъ какой болѣзни умеръ человѣкъ, и съ какою цѣлью привезено въ Архангельскъ тѣло. Но, такъ какъ на брантвахтѣ никто не зналъ нѣмецкаго языка, то судно и было остановлено, а въ ковчугу надъ портомъ послано допесеніе. Контора командировала ябчаря Килеванта для осмотра тѣла. Исполнивъ порученіе, медикъ донесъ, что иностранецъ умеръ въ пути не отъ опасной болѣзни, а отъ холеры; привезти же въ Архангельскъ, какъ показали шкиперъ, потому, что будучи при смерти, просилъ его, шкипера, не бросать тѣло въ море. Тогда, контора надъ портомъ разрѣшила похоронить тѣло въ землѣ, а судно, на всякій случай, *велѣла отвезти къ острову Лебединому, для выдержанія недѣльнаго карантинна*. Этотъ случай вызвалъ распоряженіе назначать на брантвахту *лучшихъ лоцмановъ*, знающихъ нѣмецкій языкъ. (Арх. Губерн. Вѣдомости 1863 г. № 8.)

(169) Помѣщаемъ съ 1744 по 1800 г. имена командировъ *внутренней брантвахты*, по порядку годовъ: Капитанъ Хитрово, лейтенантъ Фондезинъ, штурмана: Ломовъ, Шлиновъ, Крыласовъ, лейтенантъ Уколовъ, капитанъ-лейтенантъ Агабаловъ, шкиперъ Марковъ, штурманъ Воробьевъ, шкиперъ Дружининъ, лейтенантъ Ханцовъ, шкиперъ Игнелевъ, капитанъ-лейтенантъ Патрикъ, шкиперъ Михайловъ, тавелажмейстеръ Дружининъ, шкипера: Эрбитовъ, Юсипъ, лейтенантъ Фроловъ, капитанъ Немчиновъ, капитанъ-лейтенантъ Цацъ и шкиперъ Вугаевъ. *Дальней брантвахты* съ 1734 по 1800 г. командирами были: капитанъ Клавери, лейтенанты: Креницинъ, Фондезинъ, Черевинъ, Степановъ, штурманъ Токмачевъ, лейтенантъ Курияновъ, лейтенантъ Полянскій, капитанъ-лейтенантъ Агибашевъ, лейтенанты: Уколовъ, Суворовъ, Филатевъ, Цатрикъ, Глушияновъ, Фроловъ, Бабасевъ, Полябинъ, Голеинцевъ-Кутузовъ, Корняловъ, Бекманъ, ка-

22 июня 1735 г. назначенъ былъ въ Архангельскомъ адмиралтействѣ спускъ 54 пуш. корабля «Городъ Архангельскъ», о чемъ, при барабанномъ боѣ, извѣщены были заблаговременно отъ полицмейстерской конторы, черезъ письменныя объявленія, всѣ городскіе обыватели.

«Въ часы спуска корабля входъ въ адмиралтейство никому не возбраняется»—извѣщала при этомъ полиція, приглашая такимъ образомъ гражданъ принять живое участіе въ этомъ первомъ морскомъ торжествѣ военного порта.

Такимъ же торжественнымъ порядкомъ спущенъ былъ 15 июля и «Сѣверная звѣзда», и также точно происходили всѣ послѣдующіе спуски военныхъ большихъ судовъ.

«Городъ Архангельскъ» сошелъ на воду благополучно, въ присутствіи начальствовавшихъ и почетныхъ городскихъ лицъ, при громѣ орудій, не умолкавшихъ и во все то время, пока, по спускѣ, продолжался на кораблѣ *столъ* (угощеніе) приглашенныхъ. Всѣ морскіе служители и плотники не оставались при этомъ праздыми зрителями: для нихъ выкачена была сорока-ведерная бочка вина и такая же—пива. Въ этотъ день, какъ видно изъ дѣлъ архива, сожжено было пороху до 5-ти пуд., а на приготовленіе стола израсходовано 41 р. 55 к., вмѣстѣ съ виномъ и пивомъ (купленныхъ на 28 р.) все угощеніе стоило до 70 руб. ⁽¹⁷⁰⁾.

пятакъ-лейтенантъ; Башуцкій, Кузмищевъ, лейтенанты: Понафидинъ, Бавлановъ и Перфильевъ. Нѣкоторые изъ этихъ офицеровъ командовали брантвахтою по 4 и по 5 лѣтъ сряду, а капиталь Клаверъ—11 лѣтъ. (Архангельскія Губернскія Вѣдомости 1863 г. № 8. «Соломбальская, купеческая гавань въ прошломъ столѣтіи»—Истомина).

⁽¹⁷⁰⁾ Разныя дѣла архива Архангельскаго порта за 1735 г., и Кузмищевъ. Матеріалы. Достоинно любопытства, какіе именно припасы требовались въ то время *къ столу* при спускахъ судовъ. Вотъ, напримѣръ, перечень припасовъ, употребленныхъ въ 1736 году при спускѣ 32 пуш. фрегата «Гекторъ», какъ видно изъ поданнаго въ контору надъ портомъ счета отъ корабельнаго мастера, съ обозначеніемъ *цѣны* того времени.

Водки французской 1 анкеромъ цѣною 8 р., изъ котораго поль-анкерва перещуцено было черезъ сахаръ въ корицную водку. Вина бѣлаго 3 анкерва на 18 руб.; вина бургонскаго 6 бут., по 6 коп. бут.; вина горькаго 2 слянки по 20 коп.; полпива 1 анкеромъ, цѣною 50 коп.; окорокъ копченый, цѣною 1 р.;

Этотъ расходъ произведенъ былъ на основаніи указа Адмиралтейской коллегіи 1735 г., въ силу котораго разрѣшалось: при спускѣ корабля употреблять на *столаы* до 70 руб., при спускѣ же фрегата до—50 руб. Если случалось два спуска въ *одинъ* день, то для угощенія морскихъ служителей и вольныхъ плотниковъ употреблялось простаго вина до 70 ведеръ, а пива до 40 ведеръ; напитки эти въ такіе дни отпускались по слѣдующимъ командамъ: корабельныхъ мастеровъ, корабельныхъ подмастерій, гаваньмейстера, офицера надъ магазинами и караульнаго офицера. На каждаго человѣка полагалось по 2 чарки. Изъ этого видно, что спуски судовъ тогда были не только очень веселы, но и довольно роскошны, а отъ сорокового вина и пива, вѣроятно, не трезвы и шумливы (¹⁷¹).

До 1735 г., за благополучные спуски судовъ корабельнымъ мастерамъ награды были двойныя: за корабли и фрегаты со временъ Петра Великаго, давались кружки (стоны) или ставаны *серебряные*, а за мелкія суда—*сукино отъ 8 до 10 арш.* (свѣтло-зеленое, или другое). Въ концѣ 1735 г., о

мяса копченнаго 1 пудъ, цѣною 60 коп.; лзыговъ копченныхъ 6, по 6 к. каждый; полтеленка, цѣною 60 коп.; барашекъ, цѣною 40 коп.; алчюсовъ 1 боченокъ, цѣною 50 коп.; смага свѣжал, цѣною 20 коп.; семга копченна вѣсомъ 7 фунтовъ, цѣною вся 25 коп.; масла коровьяго 10 фунт., цѣною по 3 к. фунтъ; табаку картузнаго 2 фунт., цѣною по 50 коп.; трубокъ табачныхъ 2 дюжины, цѣною по 10 коп. дюж.; куръ индѣйскихъ 2, цѣною по 7 коп.; гусей дворовыхъ 2, цѣною по 50 коп.; гусей дѣлныхъ 2, цѣною по 10 коп.; утокъ дворовыхъ 4, цѣною по 20 к.; утокъ дикихъ 8, цѣною по 2 коп.; куликовъ 8, цѣною по 10 коп.; курицъ русскихъ 6, цѣною по 7½ коп.; пѣтушковъ 2, цѣною по 4 коп.; хлѣба ситнаго 10 (числомъ) цѣною по 5 к.; булокъ 50 цѣною по 1 деньгъ, сухарей голландскихъ 200, цѣною по 15 к.; сотня; сахару 5 фунтовъ; цѣною по 12 коп.; кофе 2 фунта, цѣною по 50 коп.; чаю ½ ф., цѣною по 40 коп. (полфунтъ); укеусу ренскаго 2 бут., цѣною по 30 коп.; оливковъ 1 боченокъ 2 руб.; лимонъ солѣныхъ 1 дюжина, цѣною по 25 коп.; конфетъ сахарныхъ для заѣдокъ по 2 руб. 33 коп.; миндаляныхъ ядеръ 5 фунт., цѣною по 20 коп.; изюму 3 фунта, цѣною по 6 коп.; черпосливу 3 фунта, цѣною по 3 коп.; вишневыхъ ягодъ 4 фунта, цѣною по 4 коп.; корицы 1 фунтъ цѣною по 8 коп.; горчицы 1 фунтъ, цѣною по 5 к.; перцу ¼ ф., цѣною по 8 к. (четверть); сыру голландскаго 12 фунтовъ, цѣною по 3½ коп.; священнику за молебень и водосвятіе 1 руб.; кухмистеру за труды 50 коп. Всего на 50 рублей 28½ копѣекъ. (Разныя дѣла архива Архангельскаго порта 1736 г.)

(¹⁷¹) Разныя дѣла архива Арханг. порта 1736 г.

вознагражденіи корабельныхъ мастеровъ, состоялось Высочайше утвержденное новое положеніе, изложенное слѣдующимъ образомъ: «за строеніе кораблей и прочихъ судовъ, при спускахъ ихъ, мастерамъ, въ знакъ Е. И. В. милости, и дабы они съ наилучшимъ тщаніемъ въ художествахъ и въ должностяхъ своихъ стараніе имѣли, производить: за корабли, фрегаты и прамы *съ каждой пушки по 3 руб.*; за камели—по рангамъ кораблей, для которыхъ сдѣланы, *по 2 р. съ пушки*; за бомбардирскіе корабли, яхты, галеры, пакеть-боты и флейты—*по 50 руб. за каждое судно.*

«А на *стола* употреблять при спускахъ, почитая до такой суммы, какъ съ котораго (судна) мастерамъ выше сего положено; а при закладкѣ того *въ полы.*

«Если же при томъ не будетъ знатныхъ персонъ, то и соуменьшеніемъ» (172).

За неизмѣнимъ въ порту ливъеницы, корабль «Городъ Архангельскъ» обшить былъ, съ разрѣшенія коллегіи, сосновыми и еловыми досками отъ кила до нижнихъ баргоутовъ, но на будущее время предписывалось обшивать корабли не иначе, какъ ливъеницею (173).

Такъ какъ, по отзыву Козенца, находимый вблизи Архангельска сосновый лѣсъ, отличался хорошими качествами, то еще въ 1734 г. контръ-адмиралъ Бредаль входилъ съ представленіемъ въ Адмиралт. коллегію, испрашивая указа на постройку одного фрегата, *на пробу*, изъ сосны. Коллегія согласилась (174), но съ тѣмъ, чтобы форъ-и ахтеръ-штевни, для лучшей крѣпости, сдѣланы были *изъ дуба*, выписаннаго изъ Гамбурга, на купеческомъ суднѣ, чтобы оный доставленъ былъ въ Архангельскій портъ къ сроку. Выписка дуба, состоялась лѣтомъ 1735 г., въ числѣ 9-ти деревьевъ, для двухъ 32 п. фрегатомъ; по освидѣтельствованіи, дубъ былъ принятъ къ Архангельскому адмиралтейству. Стоимость его съ доставкою обошлась 178 р. 40 к. Однако, эта проба ограничилась

(172) Дѣло архива Архангельскаго порта 1736 г. № 754. и Кузмищевъ. Матеріалы.

(173) Журналъ Адмиралт. коллегіи, 1735 года, февраль.

(174) Тамъ же.

только однимъ фрегатомъ «Гекторъ», всё же послѣдующіе корабли и фрегаты вѣрно было строить при портѣ изъ одной лиственицы (176).

Спущенные на воду первые корабли горошили вооруженіемъ, чтобы выслать ихъ въ море не позже половины августа. На это контора надъ портомъ доносила, что она не можетъ справиться такъ скоро, по причинѣ недостатка въ людяхъ и въ ластовыхъ судахъ, на которыхъ слѣдовало всё тяжести отправлять за Баръ (176). Коллегія отвѣчала, что усилить число рабочихъ можно вольными людьми, а для перевозки тяжестей наять купеческія суда, «если корабли и не дойдутъ до Кронштадта за позднимъ временемъ, то они могутъ зимовать въ Ревелѣ» (177).

Рекрута для укомплектованія кораблей посланы были въ Архангельскъ еще зимою—и 30-го іюля «Городъ Архангельскъ» вступилъ подъ паруса, и отправился по назначенію, а «Сѣверная Звѣзда», за неготовностью къ походу, остался при портѣ, и только на слѣдующій годъ отправился въ море, вмѣстѣ съ флейтомъ «Св. Михаилъ».

За неотысканіемъ цѣльныхъ деревъ, мачты у этихъ двухъ первыхъ кораблей сдѣланы были составныя, а также и бушприты, протъ-и фюка-реи (178).

Не ограничиваясь получавшимися ежегодно свѣдѣніями о мѣстѣ находенія корабельныхъ лѣсовъ на сѣверѣ, Адмиралт.

(175) Разныя дѣла архива Арханг. порта 1735 г.

(176) Береговое устье Двины, какъ извѣстно, имѣетъ три, такъ называемые, бара, т. е. мелководья: *Старый, Лодейный и Новый бары*. Со времени Петра I, и даже ранѣе, всё вообще суда, шедшія къ Архангельску, проходили *Старымъ баромъ*. Съ 1732 по 1768 г. этимъ фарватеромъ проходили и военные корабли; но, за постепеннымъ уменьшеніемъ на немъ воды, открытъ былъ для прохода военныхъ кораблей *Лодейный* фарватеръ въ 1745 г., а когда и этотъ баръ обмелѣлъ до невозможности проводить по немъ большіе корабли, что случилось черезъ сто лѣтъ, т. е. въ 1845 г., тогда открытъ былъ Новый баръ (черезъ *Лигу*), котораго и по настоящее время ходятъ къ порту всё большія суда. Енѣй глубина на немъ въ малую воду не болѣе 12 фут. (Рейнеке. Гидрогр. описаніе Б. и. часть 1).

(177) Журналъ Адмир. коллегіи 1735 г., февраль.

(178) Разныя дѣла архива Арханг. порта 1734 г.

коллегія, въ 1735 г., во избѣжаніе расходовъ на посылку нарочныхъ людей, опредѣлила премію тѣмъ изъ жителей, которые укажутъ годныя на корабельное дѣло деревья, вблизи сплавныхъ рѣкъ. Премія эта была слѣдующаго размѣра: *сто рублей* тому, кто первый укажетъ годный лѣсъ, хотя бы на одинъ корабль, не далѣе отъ сплава какъ въ 10 верстахъ; *пятьдесятъ руб.* тому, кто укажетъ лѣсъ въ разстояніи 20 верстъ и менѣе отъ сплава; *двадцать пять руб.*—кто укажетъ въ разстояніи 50 верстъ, и не далѣе 100 верстъ ⁽¹⁷⁹⁾. Такой вызовъ распубликованъ былъ во всѣхъ губерніяхъ и провинціяхъ, но возымѣлъ ли свое дѣйствіе,—неизвѣстно.

Для всесторонняго благоустройства порта, согласно регламенту, конторѣ надлежало, помимо своихъ прямыхъ обязанностей, «заботиться не объ однихъ адмиралтейскихъ служителяхъ, но и о *малолѣтнихъ дѣтяхъ* служителей, объ обученіи ихъ при портѣ *цифрью и мастерствамъ*, во исполненіе указа Петра Великаго отъ 29^{го} октября 1717 г., не-премѣнно-требовавшаго устройства портовыхъ школъ.

Указъ этотъ повелѣвалъ: «плотничныхъ, матросскихъ дѣтей, и братьевъ и свойственниковъ ихъ, которые ниже 16 лѣтъ, обучать *русской грамотѣ и цифрью*, а которые выше тѣхъ лѣтъ—опредѣлять по мастерствамъ» ⁽¹⁸⁰⁾.

Въ виду подобнаго указа, контора надъ Архангельскимъ портомъ въ 1733 г. обратилась въ Адмиралт. коллегію съ вопросомъ: «нужно ли при Архангелогородской верфи учредить цифирную школу, для обученія въ оной дѣтей морскихъ адмиралтейскихъ служителей», которыхъ въ то время насчитывалось при портѣ, въ возрастѣ отъ 5-ти до 10-ти лѣтъ, 23 человека ⁽¹⁸¹⁾.

На этотъ вопросъ, въ началѣ 1734 г. коллегія разрѣшила учредить *адмиралтейскую морскую школу*, предписавъ, на первое время выбрать учителемъ грамотнаго изъ *старыхъ матросовъ*, касательно же пищи и обмундиро-

⁽¹⁷⁹⁾ Журналъ Адмир. колл. 1735 г., февраль.

⁽¹⁸⁰⁾ Журналъ Адмир. колл. 1731 г., февраль.

⁽¹⁸¹⁾ Разница дѣла архива Арханг. порта 1733 г

ванія учениковъ, — сообразоваться съ С.-Петербургскою морскою школою (182). Вслѣдъ за этимъ, 8-го апрѣля того же года коллегія назначила въ новоучрежденную морскую школу учителемъ, изъ учениковъ морской академіи, *Михаила Тарбѣева*, съ жалованьемъ по 3 р. въ мѣсяцъ, изъ академическихъ суммъ (183). Тарбѣеву предписано было отправиться въ Архангельскъ весною на военныхъ судахъ, но онъ, по чему то, подалъ въ Адмиралт. коллегію прошеніе о дозволеніи ему отправиться къ мѣсту назначенія зимнимъ путемъ, «на свой коштъ», что и было ему разрѣшено (184).

Морская академія, основанная 1-го октября 1715 г., была, какъ извѣстно, въ то время единственнымъ разсадникомъ знаній морскаго дѣла, по всѣмъ его разнообразнымъ спеціальностямъ. Лучшіе ученики выпускались на флотъ *геодезистами, механиками, корабельными мастерами, штурманами* и т. п. Принимались въ нее дѣти всѣхъ сословій. Адмиралтейскія же школы относились къ морской академіи такъ же, какъ низшія училища къ высшимъ, какъ гимназіи къ университетамъ, и, хотя большинство учениковъ портовыхъ морскихъ школъ по выходѣ, поступало въ различныя адмиралтейскія должности, по степени познаній, тѣмъ не менѣе, способнѣйшимъ изъ нихъ, не закрыты были двери и академіи, для дальнѣйшаго усовершенствованія въ морскихъ наукахъ. Но такихъ, обыкновенно, бывало не много, большинство же, по сильной въ то время потребности въ грамотныхъ людяхъ, оставалось чаще всего тутъ же при портѣ. Кромѣ учителя, при портовыхъ школахъ, въ качествѣ надзирателей находились *дядьки*, избравшіеся изъ старыхъ матросовъ, уже не могшихъ нести никакой болѣе трудной службы (185).

(182) Журналъ Адмир. колл. 1734 г., февраль.

(183) Журналъ Адмир. коллегіи 1734 г., февраль. Тарбѣевъ въ морскую академію поступилъ въ 1718 г., а въ 1721 г. вышелъ изъ академіи ученикомъ одной лишь цифирной науки. По выходѣ, онъ былъ назначенъ тогда же учителемъ въ *Пошехонье* для обученія грамотѣ и цифири подъяческихъ и монастырскихъ дѣтей, гдѣ и состоялъ до 1734 г. Учительство Тарбѣева при Арханг. портѣ продолжалось съ 1734 по 1742 г. (Разныя дѣла Арханг. порта за сіи годы).

(184) Журналъ Адмир. колл. 1734 г., февраль.

(185) *Веселию* — «Очеркъ исторіи морск. корпуса 1852 г.

Изъ поданнаго въ декабрѣ 1734 г. прошенія десятниковъ съ товарищами въ Архангельскую контору надъ портомъ видимъ, что ученики морской школы довольствовались въ то время *денежнымъ* жалованьемъ по 1-й коп. въ день, и *хлѣбнымъ*: по малому четверику муки, по 3 ф. 80 зол. крупы и по 89 зол. соли въ мѣсяцъ на каждаго. Ученики имѣли въ школѣ общій столъ и форменную одежду, на что употреблялось положенное на школу содержаніе 50 р. 10 к. Если ученикъ имѣлъ въ живыхъ родителей или родственниковъ то содержаніе ученика возлагалось на нихъ, съ выдачею имъ отъ школы всего слѣдовавшаго ученику довольствія ⁽¹⁸⁶⁾.

Далѣе, изъ архивныхъ дѣлъ порта видимъ, что учрежденная морская школа въ 1735 г. уже имѣла 31 ученика, для которыхъ конторою предписывалось Тарбѣву спить слѣдующую обмундировку: *кафтанъ изъ сырого сукна съ разръзными безъ обилаговъ рукавами; камзолъ и штаны изъ Олонейскаго небыленаго холста, на хрящевой подкладкѣ; петли какъ у камзола и кафтана, такъ и у штановъ должны быть обметаны синими нитками; тулосшы—черныя, роговыя, карпучъ (картузъ) изъ васельковаго яренка (крашенина), или вообще изъ недорогого сукна съ холстинною подкладкою. На ногахъ—чулки и башмаки* ⁽¹⁸⁷⁾ Въ то же время Тарбѣву предписывалось, чтобы *нагизъ и босызъ учениковъ отнюдь не было.*

Помѣщеніе для морской школы первоначально отведено было на городской сторонѣ, въ вольно-наемномъ домѣ, но въ 1739 г. уже построено было при Соломбальской верфи казенное зданіе, сгорѣвшее въ 1740 г. Съ того времени ученики помѣщались сначала въ *морскомъ госпиталѣ*, а потомъ въ *служительскихъ казармахъ* ⁽¹⁸⁸⁾.

⁽¹⁸⁶⁾ Разныя дѣла Арханг. порта 1734 г.

⁽¹⁸⁷⁾ Тамъ же.

⁽¹⁸⁸⁾ Разныя дѣла Архангельскаго порта 1739 г. Въ 1741 г. въ июль, по несмыа увеличившемуся числу больныхъ въ госпиталѣ, главный лѣкарь Боу представлялъ въ контору надъ портомъ, чтобы *учителя Тарбѣва съ школьниками вывести изъ госпиталя*, и дать имъ другое мѣсто. Но контора не согласилась на это, и приказала разищать больныхъ сколько можно по наличнымъ свѣтлицамъ, въ госпиталѣ. (Кузмищевъ, Матеріалы). Въ казармахъ же видимъ школу въ 1784 г.

Школа снабжена была всѣми классными принадлежностями: глиняными чернильницами, столами, аспидными досками, грифелями, азбуками, псалтирями и часословами, а для цифирной и навигацкой наукъ: счетами, циркулями, логарифмами и меридіональными таблицами. Кромѣ двухъ послѣднихъ, другихъ печатныхъ руководствъ при школѣ не имѣлось; преподаваніе геометріи, тригонометріи и плоской навигаціи производилось по запискамъ учителя ⁽¹⁸⁹⁾.

Срокъ обученія продолжался съ 7-ми до 16-ти лѣтъ.

Сироты моложе 5-ти лѣтъ, отдавались обыкновенно для пропитанія морскимъ женатымъ служителямъ хорошаго поведенія, съ ихъ согласія, и съ выдачею имъ, до времени поступленія дѣтей въ школу, всего положеннаго на ученика морской школы содержанія.

Морская школа при Архангельскомъ портѣ быстро развивалась, такъ что число ея учениковъ, считавшееся вначалѣ десятками, вскорѣ возросло до нѣсколькихъ сотенъ, а именно: въ 1738 г. учениковъ было 47 ч., въ 1739 г. — 67 ч., въ 1747 г. — 200 ч., а въ 1772 г. — 500 челов. ⁽¹⁹⁰⁾.

Такой ростъ морской школы зависѣлъ отъ увеличенія морскихъ и адмиралтейскихъ командъ, присылавшихся изъ Петербурга и Кронштадта въ Архангельскъ большими партіями, для отвода въ Балтику кораблей и фрегатовъ цѣлыми эскадрами. Такимъ образомъ, спустя три года по возобновленіи порта, число постоянныхъ при немъ служителей дошло до 1390 чел., а съ увеличеніемъ дѣятельности въ послѣдующіе годы росла, естественно, и численность командъ. (Въ 1741 году при портѣ состояло 3104 чел.).

Контора надъ портомъ въ морской школѣ, имѣла себѣ большое подспорье, такъ какъ въ первой половинѣ прошлаго столѣтія, школа ежегодно выпускала отъ 25 до 30 чел. грамотныхъ, поступавшихъ мастеравыми въ разныя портовые мастерства: рыбное, прядильное, нуторное, котельное, блоковое, столярное и т. д., въ каютъ юнги, а мало-

⁽¹⁸⁹⁾ Дѣло Арханг. архива 1746 г. № 1020.

⁽¹⁹⁰⁾ Журн. Адмир. коллегии 1776 г. февраль.

способные, въ *корабельные плотники*. Ученики же съ тѣлесными недостатками, какъ, на примѣръ, *горбатые, коротконогіе, глухіе*, опредѣлялись въ госпиталь и въ самую контору надъ портомъ, постоянно нуждавшуюся въ писаряхъ.

Чтобы видѣть, до какой степени простиралась эта нужда въ писаряхъ, достаточно указать, что когда, въ 1736 году, Адмиралтейская коллегія затребовала отъ конторы надъ портомъ присылки вѣдомостей или отчетовъ за прошлые три года (съ 1733 г.), то контора, спѣша выполнить указъ, доносила коллегіи, что «секретарь и приказные держатся въ конторѣ неисходимо, а секретарь и скванъ бываетъ, ранѣе же послать этихъ отчетовъ было невозможно, по новости заведенія всего и самаго порта, особливо же—по недостатку приказныхъ, которые, не смотря на самыя строгія мѣры и общее усердіе, посидѣвать не могутъ». Далѣе, контора писала, что «за невозможностью отправленія положенныхъ дѣлъ въ указные термины, *приказные жалованья не получаютъ десятый мѣсяцъ*, и если это продолжится, то дѣлъ исправлять будетъ всемѣрно некъмъ» (191).

Изъ этого видно, что спросъ на *грамотныхъ* въ то время былъ очень великъ.

Оставшіяся въ конторѣ отъ неполнаго числа приказныхъ служителей деньги 66 р. 66 к., коллегія приказала: «по силѣ указа о штатѣ, раздѣлить на наличныхъ приказныхъ, по трудамъ и заслугамъ, и впредь поступать потомужъ» (192).

Съ большимъ наплывомъ командъ къ порту, его конторѣ приходилось усиленно заниматься вопросами: *провантскимъ*,

(191) Кузьмищевъ. Матеріалы. Формы для счетоводства по конторѣ надъ портомъ были тогда весьма сложны. Они велись по 14 книгамъ, подраздѣлявшимся на такія рубрики: 1-я) о денежномъ приходѣ вообще, 2) о расходѣ, 3) о счетѣ съ приходо-расходомъ, 4) о рапортахъ въ Адмир. коллегію, 5) окладная книга, 6) о счетѣ съ истрядчиками, 7) штатнаго положенія расхода, 8) матеріальная книга о приходѣ, 9) о расходѣ, 10) о счетѣ съ 8 и 9 книгами, 11) о матеріальномъ штатѣ, 12) о расходѣ противъ матеріальн. штата, 13) счетная книга объ отпускѣ изъ магазиновъ матеріаловъ и 14) о корабельномъ расходѣ съ промислиемъ цѣны (Указъ Адмир. колл. 1735 г. 16 декабря).

(192) Кузьмищевъ—матеріалы.

госпитальнымъ, квартирнымъ, кораблестроительнымъ и дефектнымъ.

Вопросъ о провіантѣ затруднялъ всего болѣе. Дѣло въ томъ, что хлѣбъ, по существовавшему положенію, отпускалась въ команды изъ комиссаріатской экспедиціи, болшею частію, не молотый, а *зерномъ*. Мукомольныхъ же мельницъ въ распоряженіи порта не было (193).

Командиры судовъ, получая провіантъ рожью, жаловались неоднократно, что по дороговизнѣ помола на частныхъ мельницахъ (гдѣ съ каждой четверти ржи брали 8 к.) они рискуютъ оставить свои команды безъ хлѣба; такъ въ 1741 г. командиръ фрегата «Вахтмейстеръ», капитанъ Кейзеръ, доносилъ изъ Лапоминской гавани, что въ командѣ порученнаго ему фрегата, *по неимѣнію муки и непеченію хлѣба*, люди претерпѣваютъ великую нужду и больныхъ уже 28 человекъ (194).

Также и другіе командиры доносили, что не отпущено имъ для ржи ни мѣшковъ, ни кулей, и что рожь молоть не знаютъ гдѣ; корабельные мастера, съ своей стороны, писали въ контору о «безхлѣбїи находившихся у корабельнаго строенія плотниковъ и работниковъ», жаловавшихся имъ, что привозный къ городу на баркахъ и плотахъ хлѣбъ продается лишь большими партіями, да и то дорогою цѣною: *рожь выше рубля четверть, а мука по 20 к. за пудъ*; что наемные люди, находясь въ нуждѣ, легко могутъ отлучиться отъ работъ и остановить постройку кораблей и фрегатовъ (195).

Доносъ обо всемъ этомъ въ Адмиралтейскую коллегію, и прося указа, какъ поступать, контора между тѣмъ принимала всѣ мѣры для удовлетворенія командъ и вольныхъ людей.

Для послѣднихъ предписала она комиссару Клеопину приторговать ржи или муки до 3 т. четвертей; а для пер-

(193) Московская пшеничная мельница, по ветхости, была разобрана въ 1721 г. и перенесена на городскую сторону. Подобно Ширшенинской, она до 1734 г. состояла въ вѣдѣніи Арханг. губерн. канцеляріи.

(194) Кузьмищевъ. Матеріалы.

(195) Кузьмищевъ. Матеріалы.

выхъ—купить 17-ть *жернововъ*, и снабдить ими служительскія казармы, по *парть* въ каждую, какъ въ Соломбалѣ, такъ и въ Лапоминской гавани. Коллегія, одобряя принятія конторою мѣры, разрѣшила, для помола ржи на частныхъ мельницахъ, отпускать командирамъ деньги, по мѣрѣ надобности, а при казенныхъ мельницахъ (пильныхъ) устроить и *мукомольныя* (196).

Вопросъ о *сухой трескѣ*, входившей, по регламенту, въ состав морской провизіи, иногда возбуждалъ также затрудненія. Такъ, напримѣръ, въ 1734 г. требовалось заготовить въ Архангельскѣ сухой трески 4989 п. 21 ф. и столько же на 1735 годъ, всего 9979 п. 2 ф., половину этого количества требовалось доставить въ Петербургъ зимою 1734—35 г. Для этого, конторою назначены были торги, но желающихъ торговаться не явилось: все количество имѣвшейся въ то время въ Архангельскѣ для продажи трески не превышало 6677 пуд. Контора обратилась къ поморскимъ рыбопромышленникамъ, которые и взялись поставить треску къ порту по 22 к. за пудъ, а за провозъ до С.-Петербурга просили по 34 в. съ пуда. Такую цѣну Адмиралтейская коллегія и контора надъ портомъ признали высокою, хотя, по справкѣ Архангельской портовой таможни, треска и въ прежнее время перевозилась въ Петербургъ не только не дешевле, но еще и дороже, а именно: въ 1719 года по 40 коп., въ 1720 — 47 коп., въ 1722 г.—42 коп., а въ 1726 г. по 75³/₄ в. съ пуда. Въ виду несогласія коллегіи на объявленную подрядчиками цѣну, контора рѣшилась отправить сухую треску (5 т. пудовъ) зимою 1735 г., въ четырехъ партияхъ, черезъ уѣздныхъ людей, по плакату, и подъ присмотромъ мичмана Квашнина (197).

(196) Кузьмищевъ. Матеріалы. Частныхъ мукомольныхъ мельницъ тогда въ Архангельскѣ было лишь двѣ: *Крыловская* (на Быку) и *Денисовская*, въ 15-ти верстахъ отъ города, на рѣкѣ Лаѣ, почему и мельница называлась Лайскою. Тутъ же находились *якорные* и *мелочильные заводы* (Лайскіе). «Купеческое судостроеніе въ Россіи *Богославскаго*» (Молчановъ—Описаніе Арх. губ. 1812 г.)

(197) Разныя дѣла Арх. архива 1735 г. и Кузьмищевъ Матеріалы. Для любознательства, помѣщаемъ цѣны морской провизіи того времени: мука ржаная пудъ 15 в. мука четверть 1 р., сухари пудъ 23 к., масло коровье пудъ 1 р. 10 к., круп,

Такимъ же точно порядкомъ, т. е. партіями, какъ видно изъ архивныхъ дѣлъ порта, сухая треска отправляема была изъ Архангельска и на югъ Россіи, въ *Астрахань*.

Въ 1735 г. главный командиръ порта П. П. Бредаль былъ вызванъ коллегією въ С.-Петербургъ для личныхъ объясненій «о портѣ, строеніяхъ и о проч.», а по возвращеніи въ Архангельскъ, въ томъ же году, въ августѣ, получилъ новое назначеніе: въ Тавровъ, передавъ исправленіе дѣлъ по Архангельскому порту своему дѣятельному помощнику, капитану надъ портомъ, В. А. Мятлеву.

Имѣя, разрѣшеніе, данное конторѣ въ дѣлать что надобно для порта, «не отписываясь въ коллегію», Мятлевъ въ 1736 г. призналъ необходимымъ построить *лоцъ шхоутъ*, для посылокъ въ Лапоминку, къ кораблямъ стоявшимъ за баромъ и для постановки по фарватеру вѣхъ и бакановъ, «понеже», доносилъ онъ, «во время погодъ на шлюпкахъ ѣздить опасно» (1736).

Въ это же время, по инициативѣ Мятлева, начали строить въ адмиралтействѣ *сухой докъ*, для исправленія въ немъ гукора «Кроншлотъ» пришедшаго изъ Кронштадта съ большими поврежденіями съ подводной части. Адмиралтейская коллегія, на донесеніе конторы о поврежденіяхъ гукора, предписывала вытащить его на берегъ, для килеванія, но контора, съ корабельными мастерами: Козенцомъ, Брантомъ и Батаковымъ, находила подобную вытаску стараго гукора не безопасною для его членовъ, и просила дозволенія построить *элингъ* изъ налчныхъ лѣсовъ, чтобы весною будущаго (1736) года, на полной водѣ, удобно было бы ввести гукоръ въ этотъ элингъ.

Коллегія, одобряя проектъ, требовала только, увазомъ отъ 6 окт. 1735 г., скорѣйшаго исправленія гукора, «понеже оный гукоръ въ походу надобенъ». *Построенной* сухой докъ

овсяная п 19 к., соль п. 20 к., свинина пуд. 78 к., лукъ 76 к., ведро, вино 71 к. ведро, солдъ лчневый четверть 1 р., морозка умять 25 в., лукъ четверть 1 р. 60 к., чеснокъ пудъ 60 к., сухая треска пудъ 73 к., горохъ пуд. 40 к.

(1736) Кузьмищевъ. Матеріалы.

имѣлъ длины 103, шир. 32 и глубины 7 футъ. Въ маѣ 1736 г. «Кроншлотъ» былъ уже введенъ въ него. По представленію Мятлева, въ сентябрѣ, приступлено было къ расширенію дока.

По смѣтѣ, все устройство сухаго дока обошлось въ 674 р. 27 к. ⁽¹⁹⁹⁾.

Въ 1736 года построенъ былъ *корабельный кранъ* на сѣверо-западномъ углу адмиралтейства, при устьѣ р. Курьи, куда для постановки мачтъ и сходили крѣпкіи. Устройство крана стоило казнѣ 902 р. Другой кранъ признано было полезнымъ имѣть въ Лапоминской гавани для фрегатовъ и ластовыхъ судовъ. Такъ какъ послѣдвія нерѣдко требовали килеванія, то контора для этого въ той же Лапоминской гавани устроила и *киленбалку* ⁽²⁰⁰⁾.

Адмиралтейскія строенія съ 1735 и по 1739 годъ значительно умножились въ числѣ, на всѣхъ *трезъ* островахъ. Такъ напр., къ строеніямъ прибавлены были: *прозіантскіе анбары, смоляная, такелажная мастерская, экипажескіе магазины, важня, льсные сараи съ модель-камерою, адмиралтейскія ворота* и т. п. Портовое же казначейство въ эти годы находилось, для безопасности отъ огня, на городской сторонѣ, въ каменныхъ кладовыхъ *Русскаго гостиннаго двора*, а въ верфи было перенесено лишь въ послѣдствіи ⁽²⁰¹⁾.

Адмиралт. коллегія, съ своей стороны, обращая вниманіе на возникавшія нужды Архангельскаго порта, не могла, конечно, не взвѣсить существовавшаго для него важнаго неудобства, относительно снабженія судовъ такелажемъ и другими пеньковыми принадлежностями, высылавшимися для этого изъ Кронштадта, ежегодно морскимъ путемъ, на военныхъ судахъ. Суда эти не рѣдко, за поврежденіями, останавливались и зимовали въ чужихъ портахъ, прекращая тѣмъ дѣятельность Архангельскаго адмиралтейства.

Для устраниенія этого неудобства, коллегія признала полезнымъ учредить при портѣ *канатное дѣло*, о чемъ и послѣ-

⁽¹⁹⁹⁾ Разныя дѣла Арх. порта 1736 г.

⁽²⁰⁰⁾ Разныя дѣла Арх. порта 1736 и 1737 г.

⁽²⁰¹⁾ Дѣло канц. Адмир. полл. 1742 г. № 36.

довалъ въ контору надъ портомъ указъ отъ 23 ноября 1736 г. которымъ предписывалось:

1) находившемуся въ то время въ малороссійскихъ городахъ для покупки пеньки лейтенанту Безобразову кунить, на счетъ адмиралтейскаго сбора, опредѣленнаго на Архангельскій портъ, пеньки до 4 т. пуд., и отправить ее немедленно зимнимъ путемъ въ Вологду, гдѣ и сдать находившемуся у сбора денегъ лейтенанту Кукарину;

2) лейтенанту Кукарину, принявъ отъ Безобразова пеньку, отправить ее, со вскрытіемъ Двины, на судахъ, въ Архангельскъ, и сдать конторѣ надъ портомъ съ браку

3) для дѣланія такелажа и канатовъ отправить изъ Петербурга въ Архангельскъ 50 чел. прядильщиковъ при подмастерьѣ, зимою; и—

4) построить въ Архангельскомъ портѣ, прядильный анбаръ съ банею, благовременно, до привоза пеньки, чтобы канатное дѣло отнюдь не встрѣтило остановки (²⁰²).

Въ виду такого капитальнаго сооруженія, какъ прядильный анбаръ (канатный заводъ), требовавшій, по низшему мѣстоположенію Соломбалы, прочнаго и высокаго фундамента, на свояхъ, контора надъ портомъ, получа указъ, немедленно донесла Адмиралт. коллегіи о невозможности въ такой короткій срокъ построить прядильный анбаръ, не приготовивъ подъ него надлежащаго фундамента, для ускоренія же дѣла контора испрашивала у коллегіи дозволенія, пока будутъ строить канатный заводъ, приобрести покупкою на городской сторонѣ старый прядильный анбаръ съ банею, отъ жены комиссара Избранта. Ранѣе 1737 г. контора не находила возможнымъ построить новый заводъ.

За смертію же въ это время корабельнаго мастера Козенца остановилось и составленіе смѣты на предположенную постройку. Корабельный подмастерье Батаковъ могъ только указать мѣсто подъ заводъ, на маломъ Соломбалъскомъ островѣ, но отъ составленія смѣты рѣшительно отказался, по

(202) Дѣло архива Арханг. порта 1736 г. № 706.

не опытности своей въ подобномъ дѣлѣ. Длина завода определена была конторою *въ 260 саж.*, а ширина 8 саж. При устройствѣ завода предположено было, чтобы въ верхнемъ этажѣ могла производиться пряжа каболокъ, а въ нижнемъ спускъ канатовъ.

Но Адмиралт. коллегія не уважила *резонновъ* конторы и подтвердила, чтобы заводъ нынѣ же начать былъ постройкою, *со всякимъ постыщеніемъ*.

Работа закипѣла. Къ концу 1737 г., по предположенному плану, канатный заводъ былъ уже сооруженъ вчернѣ, и стоилъ 1012 р. 34 к. ⁽²⁰³⁾.

Затѣмъ, на первый планъ выдвинулся госпитальный вопросъ, уже давно стоявшій на очереди.

Тѣснота въ первоучрежденномъ морскомъ госпиталѣ много затрудняла контору надъ портомъ; приходилось прискивать для больныхъ квартиры, и устранивать особый надзоръ за ними, со стороны медіцинскихъ чиновъ порта. Нужда становилась годъ отъ году чувствительнѣе и медлить далѣе уже не было возможности; больные съ фрегатовъ, приходившихъ изъ Кронштадта, поступали въ госпиталь не въ одиночку, но партіями (См. ниже).

На представленіе конторы въ 1737 г. о необходимости построить удобное зданіе подъ морской госпиталь. 28 ноября послѣдовалъ указъ Адмиралт. коллегіи о постройкѣ просимаго зданія, *на 300 кроватей*, съ надлежащими при немъ удобствами: аптекою, банею, кухнею, погребамъ и пр. Выборъ мѣста подъ новый госпиталь предоставлялся конторѣ надъ портомъ.

Получивъ этотъ указъ, контора немедленно предписала корабельному подмастерью Батакову и главному лѣкарю Боу составить свои соображенія, первому о мѣстѣ для госпитального зданія, а второму— о числѣ требовавшихся покоевъ, о различныхъ при зданіи службахъ и т. п.

Въ то же время, контора испрашивала дозволенія коллегіи о постройкѣ при морскомъ госпиталѣ и *церкви*, мотивируя

(203) Дѣло архива Арх. порта 1736 г. № 706.

свое ходатайство тѣмъ, что морскимъ и адмиралтейскимъ служителямъ далеко и не всегда возможно ходить въ городскія церкви, отстоящія отъ верфи на 3 и на 4 версты, чрезъ р. Кузнечиху,—что въ лѣтнюю пору, по отсутствію прямого сообщенія Соломбалы съ городомъ, еще болѣе затруднительно. Адмиралтейская коллегія и это требованіе признала уважительнымъ, и въ февралѣ 1738 г. разрѣшила конторѣ постройку церкви ⁽²⁰⁴⁾.

Такъ какъ большая часть морскихъ командъ продолжала еще квартировать въ городѣ, гдѣ жили и главный командиръ и прочее морское начальство порта, то для удобства сообщенія съ верфью, въ 1738 г. учрежденъ былъ чрезъ р. Кузнечиху казенный перевозъ ⁽²⁰⁵⁾.

Батаковъ избралъ мѣсто для постройки госпитальнаго зданія на маломъ (крайнемъ) Соломбальскомъ островѣ, на юго-восточномъ концѣ его, предполагая, для безопасности зданія отъ разлива весеннихъ водъ, поднять избранную мѣстность выше адмиралтейскаго уровня помощью привозимаго на купеческихъ корабляхъ балласта песчанаго и каменнаго, размѣщая оный между сваями, долженствовавшими служить фундаментомъ зданію.

Главный лѣкаръ Боу, раздѣляя мнѣніе Батакова, объ избранной мѣстности, подъ госпиталь (мѣстности затопляемой водою, а слѣдовательно не отвѣчающей гигиеническимъ условіямъ хорошаго госпиталя)—представилъ съ своей стороны, слѣдующія соображенія о величинѣ и о числѣ покоевъ и надворныхъ строеній:

«1) Шестнадцать каморъ, длиною по 5, шир. по 4 саж. Между ними *спли* (корридоръ) по 2 саж., въ которыя (каморы) поставятся по 9 кроватей, на каждую по два болящихъ, итого по 18 челов.; а всего, въ показанныя 16 каморъ вмѣстится болящихъ 288 чел. При томъ еще для *селиваціи* (сифлиса?) одна, длиною 4 саж., и при ней двѣ по 2 саж., и оныя причислить къ тѣмъ же 16-ти, и будетъ вмѣщеніе 300 ч. болящихъ.

(204) Дѣло архива Арх. порта 1737 г. № 752.

(205) Разныя дѣла Арх. порта за 1738 г.

2) Анатоміи камора, длиною 8, шир. $7\frac{1}{2}$ саж., при оной аптека, и аптекаря камора по 3 саж.

3) Главному лѣкарю двѣ каморы, длиною по 4, шир. по 3 саж., и въ нихъ *конторка*, а передъ ними сѣни.

4) Лѣкарю двѣ каморы, по 3 саж., и сѣни.

5) Двумъ подлѣкарямъ по одной каморѣ, да четыремъ ученикамъ двѣ каморы по 3 саж.

6) Коммисару двѣ каморы, подъ *конторку* и писарямъ три каморы. *Пону* одна камора.

7) Да надлежитъ посреди двора быть одной кухнѣ, длиною 5, шириною 4 сажени; одной хлѣбнѣ, въ оной же *караулка*.

8) Два погреба, одинъ сухой, а другой ледяной, длиною по 5-ти, шир. по 4 саж.; а надъ ними сарай для убирания кроватей и прочаго.

9) Да позади покоевъ надобна одна баня для болящихъ, длиною и шириною по 4 саж. При ней сѣни въ 2 сажени; да для бывающихъ въ *симваши*—баня же, длиною и шириною $2\frac{1}{2}$ саж. и при ней сѣни въ $1\frac{1}{2}$ сажени. Да при оной госпитали надлежитъ быть церкви, а какою пропорціею, то полагаю въ разсужденіе оной *конторы* ⁽²⁰⁶⁾.

Всѣ эти проскты, одобренные коллегіею, получили осуществленіе въ слѣдующемъ году, кромѣ церкви, которой постройка окончилась въ 1740 г. Устройство госпиталя стоило казнѣ 1479 руб. ⁽²⁰⁷⁾.

По возведеніи на Соломбалѣ канатнаго завода и морскаго госпиталя, приступлено было въ томъ-же 1738 году еще къ третьему сооруженію, не менѣе капитальному, — къ постройкѣ *адмиралтейскаго канала*, долженствовавшаго прохо-

(206) Дѣло Арханг. архива 1737 г. № 752.

(207) Для написанія иконостаса въ госпитальную церковь подряченъ былъ изъ Устюга иконописецъ *Козьма Березинъ*. Первымъ священникомъ при Госпитальной церкви опредѣленъ былъ въ 1810 г. *Иванъ Степановъ* изъ Кемь. Онъ былъ смѣненъ въ 1814 г. и на его мѣсто опредѣленъ въ 1815 г. іеромонахъ *Кузнецкинскій* исправлявшій до 1849 г. при адмиралтействѣ всѣ духовныя требы. (Разныя дѣла Арханг. Порты).

дять внѣ адмиралтейской черты, между рѣчками Соломбал-
вою и Курьею.

Необходимость этого канала была указана Военною мор-
скою комиссіею при самомъ возобновленіи Архангельскаго
порта, на проектированномъ ею *планѣ Соломбальской верфи*,
присланномъ тогда же въ контору; но послѣдній только въ
1838 г. нашла возможнымъ приступить къ подобной работѣ,
усложнявшейся тѣмъ, что *отъ проектированнаго канала пред-*
положенъ былъ на планѣ другой каналъ, который-бы проходилъ
отъ середины первого внутрь адмиралтейства, на разстояніе
100 саж., съ цѣлью осушить мѣстность, занимаемую адми-
ралтействомъ, а главное,—доставить лучшую возможность
верфи, помощью такой канализаціи, сплавлять и выгружать
корабельный лѣсъ, чтобы оный былъ ближе къ эллингамъ. «А
которая земля», сказано въ указѣ Военной комиссіи, «будетъ
выниматься, та къ поднятію верфи угодна быть имѣетъ».

Ширина каналовъ предположена была въ 10 саж., а глу-
бина ихъ, въ малую воду, 6 фут. (208).

Подрядъ на прорытіе этихъ каналовъ остался за Воло-
годскимъ посадскимъ челоѣкомъ Федоромъ Лыжинымъ, обя-
завшимся своими рабочими людьми, но казенными инстру-
ментами, прорыть землю до 500 саж., а берега укрѣпить
обрубами. Для наблюденія за правильностію выемки въ ку-
бическихъ мѣрахъ земли назначенъ былъ отъ конторы гео-
дезистъ Зубовъ, присланный коллегіею въ 1737 г. въ Архан-
гельскъ, изъ учениковъ академіи, для сочиненія при портѣ
всѣхъ чертежей (209).

Въ копаниіи этого канала прошелъ весь и 1739 г., однако
работа подвигалась такъ медленно, что вынуто было земли,
близъ р. Соломбалки, за верфью, только 30 саж. и затѣмъ,
вся работа по канализаціи, въ виду значительныхъ денеж-
ныхъ затратъ на нее, была совершенно оставлена, безъ
всякихъ послѣдствій. На копаніе канала употреблено было
1163 р. 98¹/₂ к. (210). Стало быть, въ какую громадную

(208) Дѣло архива Арх. порта 1738 г. № 756.

(209) Дѣло архива Арх. порта 1738 г. № 756.

(210) Разныя дѣла Арх. порта за 1738 г. 1739 г.

сумму обошелся-бы весь проект о канализации адмиралтейства!...

При томъ, не получая своевременно изъ конторы надъ портомъ точныхъ отчетовъ въ расходованіи адмиралтейскихъ суммъ на постройки и сооруженія, коллегія вынуждена была въ 1739 г. временно приостановить всѣ работы по береговымъ постройкамъ. Она требовала отъ конторы немедленной присылки вѣдомостей за все время съ 1733 до 1839 года, чтобы въ присланныхъ вѣдомостяхъ было пояснено: сколько и какихъ матеріаловъ издержано, на какую сумму, сколько употреблено рабочихъ, за какую плату и т. п.

Донесеніе конторы надъ портомъ на подобное требованіе для Адмиралтейской коллегіи не было утѣшительное. Она доносила (въ іюнѣ), что «вскорѣ исполнить этого невозможно по крайнему недостатку приказныхъ служителей: и не только что за прошлые годы, но и въ настоящемъ—текущая дѣла остаются за тѣмъ, что дѣлъ умножилось, а приказныхъ уменьлось» (211).

Въ августѣ того же 1739 г., коллегія повторила свое требованіе, угрожая, въ противномъ случаѣ, что *присутствующие* въ конторѣ надъ портомъ будутъ *арестованы*, а приказные—штрафованы, по указамъ, съ удержаніемъ жалованья; но контора отвѣчала то же, что и ранѣе.

Тогда коллегія рѣшилась исполнить свою угрозу: командировала въ Архангельскій портъ нарочнаго курьера съ наказомъ: «доколѣ вѣдомости учинены будутъ, какъ *присутствующихъ*, такъ секретаря и приказныхъ держать въ конторѣ *неисходныхъ*», а по окончаніи вѣдомостей, конторѣ предписывалось доставить ихъ съ тѣмъ же курьеромъ—въ коллегію (212).

Къ сожалѣнію, изъ дѣлъ не видно, долго ли продолжался этотъ *арестъ* начальствовавшихъ надъ Архангельскимъ портомъ!...

(211) Кузнецовъ. Матеріалы.

(212) Кузнецовъ. Матеріалы.

ГЛАВА VII.

Ходайтество Мятлева о нуждахъ Архангельскаго порта.—Постройка офицерскихъ домовъ на Солонбалѣ.—Личный составъ морскихъ командъ при портѣ въ 1739 г.—Начало адмиралтейской слободки.—Постройка госпиталя на городской сторонѣ.—Лѣсная опись.—Лямбе Ямесь.—Кедровая яхта.—Екатеринишская гавань.—Приготовление эскадры подъ начальствомъ В. А. Бредаля.—Корабль «Благополучіе». — Отправленіе въ море эскадры и ея неудачное плаваніе.

Разнообразныя нужды Архангельскаго порта нашли въ Мятлевѣ такого усерднаго ходатая, что ни одинъ болѣе или менѣе важный вопросъ не былъ имъ забытъ, когда, въ 1738 г., онъ явился въ Адмиралтейскую коллегію съ личнымъ докладомъ о томъ, что требовалъ Архангельскій портъ для своего улучшенія. Вслѣдствіе этого доклада, въ томъ же 1738 г. 15 февраля, состоялся указъ Адмиралтейской коллегіи, заключавшій въ себѣ слѣдующія распоряженія:

1) Постройку судовъ при портѣ производить въ такомъ порядкѣ, чтобы въ рангахъ кораблей ежегодно соблюдалась очередь: за 66 пуш. кораблемъ должна слѣдовать закладка и постройка 54 пуш. корабля и 32 пуш. фрегата, за ними, опять— 66 пуш. корабль и т. д., производя постройку въ годичный срокъ. Для соблюденія такой очереди, всегда должно имѣть при портѣ листовичные лѣса: на *два* 66 пуш. корабля, на *два* 54 пуш. и на *два* фрегата. Заготовка лѣсовъ лежитъ на прямой обязанности конторы надъ портомъ, не требуя на то каждый разъ указа коллегіи, а только донося ей для свѣдѣнія. Судовые же чертежи каждой новой постройки присылать, согласно регламенту, въ коллегію на разсмотрѣніе и утвержденіе ⁽²¹³⁾.

⁽²¹³⁾ Порядокъ, соблюдавшійся при постройкѣ каждаго военнаго судна, былъ въ то время слѣдующій: съ полученіемъ указа въ контору о строеніи корабля или

Для дефектныхъ исправленій судовъ, какъ приходящихъ къ порту изъ Кронштадта, такъ и для мѣстныхъ, ластовыхъ, контора обязана имѣть всегда приличный запасъ ливственицы, по своему усмотрѣнiю, чтобы въ то же время изъ этого запаса можно было отдѣлять часть лѣсовъ, для отправки въ Кронштадтъ, на починку судовъ Балтійскаго флота.

2) Для болящихъ морскихъ служителей построить при портѣ *госпиталь*, согласно учивенному 6 февраля 1738 г. журнальному опредѣленiю.

3) Для исчисленiя въ кубическихъ футахъ употреблявшихся въ строенiе лѣсовъ, и для сочиненiя чертежей и плановъ, опредѣлять находящагося въ распоряженiи Архангельской губернской канцелярiи геодезиста Луцандина, прикомандировавъ его къ адмиралтейству.

4) Такъ какъ штабъ и оберъ офицеры, какъ о томъ представилъ Мятлевъ, казенныхъ домовъ на Соломбалѣ не имѣютъ, а *собственныхъ имѣть не желаютъ*, по причинѣ кратковременной ихъ службы при портѣ, чрезъ что, и продать потомъ не кому будетъ; а въ то же время, живя за р. Кузнечихою, вдали отъ верфи, на вольныхъ городскихъ

ишаго судна, капитанъ надъ портомъ приказывалъ корабельному мастеру сдѣлать *чертежи*, который потомъ, въ присутствiи наличныхъ мастеровъ, рассматривался, и, по разсмотрѣнiи, представлялся въ Адмиралтейскую коллегiю на утвержденiе. По утвержденiи, присланный въ контору чертежъ подписывался мастерами, и тогда уже приступали къ самому строенiю. Коль скоро закладывался киль, то немедленно приглашались снова всѣ мастера, потребные для работы корабля, каждый по своему мастерству, и имъ давалась известная пропорцiя *длины, ширины и глубины* судна, чтобы по ней каждый мастеръ готовилъ все потребное. При этомъ отъ каждаго мастера въ контору подавалась *ростись* предметовъ, входившихъ въ строенiе, а капитанъ надъ портомъ по нимъ дѣлалъ распоряженiя объ отпускахъ, кому что слѣдовало. Затѣмъ, отъ мастерствъ еженедѣльно подавались *рапорты* объ успѣхѣ работъ. Въ строенiе судовъ употреблялись дрова прежде-рубленные, по *измѣру*, по рангу судна. При постройкѣ корабля, или ишаго большаго судна, корабельный мастеръ обязанъ былъ сдѣлать *половинчатую модель на доскѣ*, и эту модель, вмѣстѣ съ чертежемъ, контора стирала немедленно въ коллегiю. Лѣсъ же, употреблявшiйся на корабельное строенiе хранился *подъ водою* въ р.р. *Буръ* и *Соломбалкѣ*.

квартирахъ, не могутъ посидѣвать на службу въ указные часы, къ явному ея ущербу, то *построить на Соломбальскомъ островѣ казенные для нихъ дома, а равно и для членовъ конторы, приказнымъ служителямъ, и прочимъ надъ магазинами комиссарамъ*—въ умѣренномъ числѣ покоевъ, по усмотрѣнію конторы. Вычета изъ жалованья на эту постройку у офицеровъ не производить, такъ какъ они, живя близъ верфи, усердіемъ своимъ могутъ принести пользу службѣ. Дома эти построить въ пристойныхъ и безопасныхъ мѣстахъ, а объ отводѣ земли подъ нихъ, коллегія уже предписала Архангельской губернской канцеляріи.

5) Определить по одному комиссару на мельницы Ширшемянскую и Архангельскую для наблюденія за распиловкою лѣсовъ и за ихъ отпускомъ, хотя по штату на мельницы комиссаровъ и не положено.

6) Мѣсячные рапорты о происходящихъ въ портѣ работахъ посылать лишь въ экспедицію генералъ-интенданта надъ верфями и строеніями, и викауда болѣе.

7) Такъ какъ имѣвшіеся при портѣ *магазинъ-вахтеръ*, въ смотрѣніи коихъ находились одни лишь прихода-расходныя книги, дѣлились на *три* сорта, но въ письмѣ были не все исправны, (²¹⁴) то, по представленію Мятлева, магазинъ-вахтеровъ раздѣлить на *два* разряда, для наблюденія за прихода-расходомъ и для писанія рапортовъ, а двухъ человекъ отрѣшить, вмѣсто коихъ определить въ контору добрыхъ писцовъ, которые на меньшемъ содержаніи исправнѣе будутъ вести счетоводство и всю письменную часть.

8) Хотя по штату въ Архангельскомъ портѣ для смотрѣнія за гаванью и за магазинами положенъ лейтенантъ съ особою командою, обязанный находиться безотлучно при портѣ, а между тѣмъ извѣстно, что военныя и ластовыя суда содержатся въ рѣчкахъ *Повражумль* и *Лапоминкль*, гдѣ про-

(214) Изъ находившихся при Арханг. портѣ *магазинъ вахтеровъ* въ 1739 г., въкоторые были съ старинными дворянскими фамиліями, какъ напримѣръ: *Мусинъ-Пушкинъ, князь Шаховской, князь Мецкерскій* и друг. (Кузнецевъ. Матеріалы).

исходитъ вооруженіе и разруженіе судовъ и выдача матеріаловъ и припасовъ.

Въ силу резоновъ, представленныхъ Мятлевымъ, чтобы опредѣлить въ тѣ гавани особаго лейтенанта съ особою же командою, состоящею изъ шкипера, боцмана и боцманмата, коллегія запотребно разсудила опредѣлить въ *Латоминку*, съ званіемъ *смотрителя надъ гаванями*, лейтенанта Фондезина, а лейтенанта Сухотина оставить по прежнему смотрителемъ надъ гаванью при верфи.

9) Для приѣма такелажныхъ и прочихъ припасовъ, высылаемыхъ морскимъ путемъ изъ Кронштадта въ Архангельскъ, посылать на приходящія суда *пріемщиками*: комиссаровъ, констапелей и штурмановъ, смотря по тому, до кого изъ нихъ дѣло касаться можетъ.

Означеннымъ пріемщикамъ вести надлежащимъ образомъ приходо-расходныя книги, а въ конторѣ надъ портомъ тѣхъ припасовъ уже не записывать, во избѣжаніе излишней переписки. И признавать этихъ пріемщиковъ за официальныхъ лицъ, которымъ и отдавать все приготовлявшееся при портѣ изъ припасовъ, для храненія, съ росписками; а пріемщикамъ имѣть припасы портовые отдѣльно отъ привозимыхъ изъ Кронштадта.

10) По примѣру другихъ портовъ и адмиралтействъ, имѣть при Архангельскомъ портѣ *адмиралтейскій съ якорями флагъ*, и подымать его въ надлежащее время, ибо бываетъ туда въ приходѣ иностранныхъ кораблей довольное число.

11) Хотя по штату надъ канатною работою и не положено имѣть при Архангельскомъ портѣ комиссара и другихъ служителей, а имѣется лишь подмастерье, но коллегія, разсуждая, что исправлять такуюю обязанность подмастерью невозможно и опасно, во избѣжаніе могущаго произойти казнѣ какого-либо убытка и безпорядка, — приказала опредѣлить *коммисара* и, въ помощь въ нему, одного флотскаго унтеръ-офицера, грамотѣ умѣющаго.

12) Обо всѣхъ отправляемыхъ изъ Петербурга въ Архангельскъ припасахъ увѣдомлять контору надъ портомъ пред-

варительными вѣдомостями, сколько чего именно послано, чтобы не произошло при портѣ двойной заготовки.

13) Денежныя, матеріальныя и окладныя книги содержать исправно и по формѣ, для произведенія по нимъ ясной отчетности; и—

14) Согласно представленію Мятлева, увеличить при конторѣ число приказныхъ служителей, «*понеже Архангелогородскій портъ нынѣ предъ другими мѣстами состоитъ правленіемъ многотруднѣе*», положивъ на нихъ сумму 440 р., начиная 1738 года, и переведа изъ Астрахани въ Архангельскую контору *бухгалтера съ жалованьемъ 125 руб., да изъ Казани двухъ канцеляристовъ* (²¹⁵).

Таковъ былъ результатъ поѣздки въ Петербургъ Мятлева, который въ томъ же году возвратился въ Архангельскъ.

Съ полученіемъ вышеприведеннаго указа, контора надѣ портомъ немедленно распорядилась составленіемъ чертежей, какъ офицерскихъ домовъ, такъ и домовъ приказныхъ служителей, избравъ мѣстомъ для первыхъ—крайній Соломбальскій островъ по берегу р. Кузнечихи, а для послѣднихъ—средній островъ по берегу р. Курьи, въ одну линію съ служительскими казармами. На первый случай приступлено было къ постройкѣ трехъ офицерскихъ домовъ. Строеніе произведено было съ подряда, изъ казеннаго дѣла, подѣ наблюденіемъ ботоваго мастера Грабленаго. Дома имѣли одинаковый размѣръ длиною $9\frac{1}{2}$, а шир. $8\frac{1}{4}$ саж. Въ каждомъ домѣ назначено было имѣть 4 покоя съ кухнею. Каждый домъ обошелся казнѣ *въ 95 руб.*, съ выдачею денегъ въ три срока. Постройка этихъ домовъ должна была окончиться къ ноябрю того же 1738 г., но къ сроку выстроены были лишь два дома, а третій въ слѣдующемъ году (²¹⁶).

Настоятельная нужда въ скорѣйшей постройкѣ домовъ на Соломбалѣ въ особенности почувствовалась въ 1738 г., когда сильный городской пожаръ поставилъ полицію и контору надѣ портомъ въ чрезвычайное затрудненіе. По

(215) Разныя дѣла Арханг. порта 1738 г.

(216) Дѣло Арханг. порта 1738 г. № 765.

приведеніи въ извѣстность общаго числа домовъ, въ Архангельскѣ оказалось, что число это не превышало въ 1739 г. 1887 дворовъ, а число покоевъ въ нихъ 2701. Въ числѣ дворовыхъ строеній числилось тогда 78 домовъ, принадлежащихъ морскимъ служителямъ. Штатный-же составъ морскихъ чиновъ въ 1739 г. былъ слѣдующій: офицерскаго ранга 108 человекъ, унтеръ-офицерскаго званія 172, матросовъ 705 и разночинцевъ 178—*всего 1163 чел.*

Чтобы рѣшить трудность возникшаго квартирнаго вопроса, канцелярія конфискации (Правит. Сената) въ 1839 г. указомъ предписывала Арханг. губернской канцеляріи размѣстить морскихъ служителей въ пустыхъ казенныхъ и партикулярныхъ домахъ, а если этого окажется недостаточно, то и въ жилыхъ всякаго чина обывательскихъ дворахъ, по пропорціи строенія, *чтобы никто изъ домохозяевъ обойденъ постояемъ не былъ.* Для лучшаго же уравненія этой постоянной повинности, тѣмъ же указомъ предписано было Арханг. полицмейстерской конторѣ выдавать домохозяевамъ особыя билеты съ строгимъ подтвержденіемъ всѣмъ квартирантамъ: ежели на занимаемыхъ ими квартирахъ окажется что либо утраченымъ по нерадѣнію ихъ, то взыщется съ нихъ безъ всякаго упущенія. Для домохозяевъ-же, уже и то было большою милостію, что лучшіе покои, *позволено* имъ удержатъ за собою, а квартиры отдавать и принимать по описямъ ⁽²¹⁷⁾.

Стѣсненіе въ квартирахъ было тогда такъ велико, что когда въ 1740 г. пришли въ Архангельскъ изъ Петербурга морскіе чины, въ числѣ 967 чел., на строившіеся корабли и фрегаты, и потребовались для нихъ квартиры въ городѣ, то полицмейстерская контора отвѣчала морскому начальству: «съ великою нуждою отыскалось еще нѣсколько квартиръ, а прочихъ морскихъ служителей на Архангелогородскомъ посадѣ удовольствовать негдѣ» ⁽²¹⁸⁾.

Для присканія крова пришедшимъ командамъ, контора надъ портомъ вынуждена была помѣстить ихъ въ ближай-

(217) Дѣло Арханг. губерн. архива 1739 г. № 1304.

(218) Кузнецевъ, *Матеріалы.*

шихъ зарѣчныхъ деревняхъ; въ *Кеостровъ*, *Заостровъ* и др., и въ то же время озаботиться скорѣйшею постройкою казармъ въ Лапоминской гавани и офицерскихъ домовъ на Соломбалѣ, увеличивъ число имѣвшихся на крайнемъ островѣ домовъ еще *двумя* на Большомъ островѣ. А такъ какъ, въ это время, многіе изъ служителей изъявили желаніе имѣть свою осѣдность на Соломбалѣ, то контора охотно отвела на Среднемъ и Большомъ островахъ мѣста по обѣ стороны р. р. Курьи и Соломбалки для постройки частныхъ обывательскихъ дворовъ, въ приличномъ разстояніи отъ верфи и отъ казенныхъ строеній.

Упомянутое желаніе, въ то же время, соотвѣтствовало и интересу службы, способствуя успѣшному ходу адмиралтейскихъ работъ и облегчая надзоръ въ дисциплинарномъ отношеніи, такъ какъ требовалось, чтобы послѣ пробитія вечерней зари, никто изъ нижнихъ чиновъ не отлучался отъ своего мѣста жительства, подъ опасеніемъ жестокаго наказанія.

Для помѣщенія морскихъ служителей на Соломбалѣ, въ томъ же 1740 г., было приступлено къ постройкѣ еще *двухъ* казармъ, на Большомъ островѣ, ближе къ верфи;— словомъ, съ этого времени, внѣ верфи, начали быстро возводиться и частныя, и казенныя дома, образовавъ собою адмиралтейскую слободку, выросшую въ теченіе 128 лѣтъ, изъ нѣсколькихъ десятковъ избъ, въ цѣлое *селеніе*, число жителей котораго въ 1860 г. доходило до 12 т. чел....

Къ концу 1740 г. на Среднемъ островѣ образовалось *девять улицъ домовъ*, на протяженіи 128 саж. по р. р. Курьи и Соломбалки. Дома эти были простыми избами и избушками, стоявшими безъ опредѣленнаго плана, на деревенскій образецъ, т. е. съ повѣтями, хлѣвами, банями и т. п. ⁽²¹⁹⁾

Такъ какъ коренное осѣдлое населеніе адмиралтейской слободки образовалось изъ пришельцевъ, людей, состоявшихъ въ морской службѣ, поэтому, и первоначальный составъ соломбальскаго общества не могъ имѣть среди себя ни поселянъ, ни посадскихъ, ни купеческихъ людей; эле-

(219) Арх. Губер. Вѣдом. 1862 г. № № 1, 2 и 3.

ментъ былъ чисто морской. Слѣдуетъ принять еще во вниманіе и то, что право на отставку пріобрѣталось въ то время только одною лишь совершенною дряхлостью, неспособностью ни въ какой службѣ;—и вотъ эти-то инвалиды, обзаведясь на службѣ своимъ домомъ, оставались потомъ здѣсь навсегда, образуя такимъ образомъ, ядро Соломбальской адмиралтейской слободки ⁽²²⁰⁾.

Съ наступленіемъ весны, контора надъ портомъ испытывала особое затрудненіе въ пріисканіи помѣщеній для морскихъ служителей, квартировавшихъ въ зарѣчныхъ деревняхъ. Ихъ заблаговременно переводили на Соломбалу и размѣщали частью въ морскомъ госпиталѣ, частью въ городѣ и въ Соломбальскихъ деревняхъ; но съ 1741 г. контора не могла уже помѣщать служителей въ госпитальномъ зданіи, такъ какъ оно, отъ неизвѣстной причины, въ этомъ году *сгорѣло* до основанія, вмѣстѣ съ церковью и надворными строеніями; больные переведены были въ служительскія казармы, къ обоюдному стѣсненію и себя и другихъ. Къ этому несчастію присоединилось еще одно затруднительное обстоятельство. Капитанъ Путиловъ, посланный изъ Ревеля въ Архангельскъ съ тремя фрегатами: «Вахтмейстеръ», «Кронделивде» и «Кавалеръ», прибывъ 7-го іюля на Двинскій баръ, донесъ конторѣ надъ портомъ, что на «фрегатахъ» состоитъ больныхъ *326 челов.*; а умершихъ въ пути было: на «Вахтмейстерѣ»—*60 челов.*, на «Кронделивде»—*17*, и на «Кавалерѣ» *27 ч.*—всего *104 челов.*, что для пользованія больныхъ на судахъ нѣтъ медикаментовъ, а на «Вахтмейстерѣ» оба лѣкаря и ученикъ больны; болящихъ и умершихъ весьма отъ часу умножается многое число; почти и всѣ больны». ⁽²²¹⁾ Вслѣдствіе всего этого Путиловъ просилъ

⁽²²⁰⁾ Изъ дѣлъ Архангельскаго архива за 1739 г. видимъ, между прочимъ, что изъ морскихъ служителей увольняемы были въ отставку лишь такіе субъекты, у которыхъ или «моча не держалась», или «ночи сводило», или «зрѣніемъ были весьма уже слабы» и т. п.

⁽²²¹⁾ Кузипщевъ. *Материалы*. Согласно таблицы о корабельныхъ командахъ, положено было имѣть: на 66 пуш. кораблѣ *316 чел.*, на 54 п. *270 ч.* и на

немедленно прислать за барь, для выгрузки артиллеріи и припасовъ и для отвоза больныхъ въ госпиталь, ластовыя суда, а на мѣсто—умершихъ прислать на тѣхъ же судахъ здоровыхъ людей для работъ, равно лѣкаря и медикаментовъ. Изъ рапорта Путилова отъ 18-го іюля видно, что больныхъ въ госпиталь отправлено съ фрегатовъ еще 19 челов., хотя переходъ фрегатовъ изъ Ревеля въ Архангельскъ, какъ видимъ, сдѣланъ былъ въ самую лучшую пору года.

Адмиралт. коллегія, получивъ извѣстіе о такой смертности на фрегатахъ, требовала отъ командировъ донесеній, съ засвидѣтельствованіемъ лѣкарей, какими болѣзнями страдали люди, и отъ какихъ померли? Къ сожалѣнію, отвѣтовъ въ дѣлахъ не находится.

Контора надъ портомъ пополнила убыль на фрегатахъ здоровыми людьми, но относительно размѣщенія больныхъ, по неимѣнію госпиталя, находилась въ большемъ затрудненіи. Главный лѣкарь Боу въ 1742 г. доносилъ съ своей стороны въ медицинскую канцелярію, что «больные при Архангельскомъ портѣ, по неимѣнію госпиталя, помѣщаются въ служительскихъ казармахъ, *на нарахъ*, безъ надлежащихъ постелей, бѣлья и всего, что требуется по госпитальному штату. Изъ имѣвшихся въ его распоряженіи двухъ подлѣкарей, одинъ былъ въ параличѣ, а другой умеръ въ 1741 г., больныхъ же скопилось *болѣе 700 чел.*, не имѣющихъ за собою никакого ухода, а особливо зимою». Изъ того же донесенія видимъ, что главный лѣкарь жилъ за 5-ть верстъ отъ Соломбалы, т. е. въ городѣ ⁽²²²⁾.

Медицинская канцелярія ходатайствовала передъ Адмиралт. коллегією о немедленной постройкѣ въ Архангельскѣ новаго госпитальнаго зданія, на лучшемъ и безопасномъ отъ наводненія мѣстѣ, и о снабженіи временнаго госпиталя всѣми медицинскими инструментами и штатомъ лѣ-

32 п. фрегатѣ 136 *челов.* Значитъ процентъ заболѣванія и смертности на пришедшихъ фрегатахъ былъ такой, что здоровыхъ вовсе не было, а изъ каждыхъ четырехъ человѣкъ умеръ одинъ....

(222) Дѣло Арханг. архива 1763 г. № 942.

карскихъ помощниковъ, и чтобы медицинскіе чины жили при самомъ госпиталѣ.

Коллегія предписала конторѣ составить надлежащій планъ госпитальному зданію, казармы же, гдѣ содержались больные до постройки новаго госпиталя, предписала снабдить всеми госпитальными удобствами, а также—найти по близости квартиру главному лѣкарю.

Боу, представивъ въ контору надъ портомъ планъ новаго зданія, подалъ мнѣніе, что мѣсто подъ эту постройку удобнѣе избрать *на городской сторонѣ*, близь сухопутнаго госпиталя, гдѣ мѣсто и высоко, и сухо. Самый-же планъ зданія составленъ былъ подобно бывшему, только съ небольшими измѣненіями, и тоже *на 300 краватей*. При новомъ госпиталѣ проектирована была и церковь. Госпиталь начать постройкою въ 1743 г., съ подряда, на указанномъ Боу мѣстѣ, *тремя* отдѣльными корпусами, изъ коихъ главный, имѣвшій длину 51, а ширину 8½ саж., предназначался собственно для больныхъ, второй—для главнаго лѣкаря и служителей, третій—для кухни, пекарни и прачешной. Два послѣдніе корпуса имѣли длину не болѣе 13-ти саж. Между корпусами предположенъ былъ *крытый переходъ*. Работы окончены въ 1744 г.; производились изъ казеннаго лѣса вольными людьми. Стоимость новаго морскаго госпиталя была 1500 руб. ⁽²²³⁾.

Но все эти береговныя постройки, поглощавшія, повидимому, главное вниманіе Мятлева, не отвлекали его и отъ другихъ распоряженій, касавшихся мѣстной гидрографіи Двинскаго фарватера и заготовленія корабельныхъ лѣсовъ, требовавшихся въ адмиралтейство. Въ 1738 г. Мятлевъ, по возвращеніи изъ Петербурга, предписалъ штурманамъ *Есипову* и *Чижачеву* составить точную карту р. Двины отъ Уйма и Ширшеминской мельницы до Двинскаго бара, съ нанесеніемъ на карту глубинъ, описи острововъ и проливовъ, а равно сухихъ и подводныхъ банокъ и мелей, такъ

(223) Дѣло Арханг. архива 1743 г. № 942.

какъ подобной карты не имѣлось до того времени при конторѣ надъ портомъ. Въ помощь штурманамъ данъ былъ ученикъ академіи Козыревъ. Промѣръ Двины съ Лапоминскою гаванью оконченъ былъ въ одно лѣто ⁽²²⁴⁾.

Касательно же заготовки лѣсовъ, контора доносила въ 1738 г. въ коллегію, что какъ въ строеніе военного судна, кромѣ лиственницы, для мачтоваго и блоковаго дѣла, входитъ неизбѣжно и *дубъ*, мѣстороженіе котораго уже найдено *въ Галицкомъ уездѣ*, то для полученія вѣрныхъ свѣдѣній о дубовыхъ лѣсахъ, она испрашивала разрѣшенія на производство надлежащей этимъ лѣсамъ описи.

Получивъ въ томъ же году разрѣшеніе Адмиралт.-коллегіи, контора надъ портомъ командировала немедленно въ сѣверныя провинціи лейтенанта князя Вяземскаго, снабдивъ его инструкціею отъ генераль-интенданта Головина, кою предписывалось: 1) означенную развѣдку произвести тщательно, осматривая твердость и годность находимаго лѣса, не пропуская производить подобное же испытаніе и другимъ родамъ деревьевъ: *ясени, вяза, ильмы и сосны*.

2) Отыскавши годный лѣсъ, требуется описать способы его сплава по рѣкамъ къ Архангельску, и произвести примѣрное исчисленіе: въ какіе именно члены найденный лѣсъ годенъ на корабли, фрегаты и мелкія суда.

3) Усмотрѣвъ годный лѣсъ, обратить вниманіе и на его мѣстонахожденіе, и на самую почву: гористое или низменное, песчаное или черноземное, и покрывается ли усмотрѣнная мѣстность весенними водами. Всѣмъ усмотрѣннымъ лѣсамъ: и *годнымъ*, и *негоднымъ* составить описи отдѣльно, и положить ихъ на карту, съ ясными подраздѣленіями рода деревьевъ ⁽²²⁵⁾.

Инструкція была такъ обширна, что Адмиралтейская коллегія скоро поняла ея невыполнимость для морскаго офицера, такъ какъ она совершенно превышала его спеціальныя познанія, а потому, въ томъ же 1738 г., на мѣсто князя

(224) Дѣло Арханг. архива 1738 г. № 763.

(225) Дѣло Арханг. архива 1738 г. № 782.

Вяземскаго, коллегія командировала *ученаго форштмейстера Фокеля* съ 4-мя учениками и геодезистомъ. Фокелю даны были инструменты и рабочіе люди.

Окончивъ это сложное порученіе въ январѣ 1739 г., Фокель донесъ коллегіи, что онъ отыскалъ дубъ въ *Галицкомъ уѣздѣ*, по обѣимъ сторонамъ рѣки *Вятлуги*, между еловымъ лѣсомъ, болѣе 3 т. деревьевъ, годныхъ въ корпуса кораблей и фрегатовъ, толщиною отъ 10 и до 18 дюйм., а длиною до 34 футь. Между этимъ дубомъ отыскано имъ много и лиственницы, толщиною отъ 12 и до 20 дюйм., а вышиною отъ 20 и до 60 футь, такъ что все занимаемое лѣсомъ пространство обнимало собою до 30-ти вер. длины и до 5-ти верстъ ширины.

Въ другихъ уѣздахъ, какъ на примѣръ, въ Великоустюжскомъ, ни дубу, ни лиственницы не было усмотрѣно, а найдена только сосна, длиною отъ 70 и до 100 футь и въ отрубѣ до 13 дюймовъ.

Усмотря изъ донесенія Фокеля, что Галицкій уѣздъ оказался богатымъ дубомъ, лиственницею и сосною, Адмиралтейская коллегія предписала Архангельской губернской канцеляріи и конторѣ надъ портомъ учредить надъ этою мѣстностью строгій контроль, опредѣленіемъ въ нее особыхъ надзирателей, обязанныхъ принять всѣ мѣры въ сохраненію заповѣдныхъ лѣсовъ ⁽²²⁶⁾.

Одновременно съ происходившимъ розыскиваніемъ дубоваго лѣса, Адмиралтейская коллегія, основываясь на личномъ докладѣ *Мятлева*, что въ Яренскомъ уѣздѣ оказался растущимъ въ небольшомъ числѣ *кедръ*, годный на постройку яхтъ,—предписала въ февралѣ того же 1738 г. конторѣ надъ портомъ послать, для приведенія этого лѣса въ извѣстность, штурмана *Гулидова* съ писаремъ, съ корабельнымъ ученикомъ и съ двумя плотниками, чтобы онъ, произведя въ Яренскомъ уѣздѣ опись кедровому лѣсу, не упустилъ изъ виду осмотрѣть и другія мѣстности, не окажется ли и еще гдѣ-либо того же лѣсу. По отысканіи кедръ,

(226) Дѣло Арханг. архива 1738 г. № 782.

штурману Гулидову вменялось въ обязанность подрядить крестьянъ на вырубку и доставку его въ Архангельскъ, для постройки яхты.

Денегъ на эти расходы отпущено было Гулидову 1200 р. Порученіе требовалось исполнить быстро, не упуская зимняго времени, чтобы лѣсъ можно было сплавлять весною къ порту.

Но заготовка кедра состоялась лишь въ слѣдующемъ году, въ количествѣ 1065 деревьевъ, найденныхъ въ одномъ только Яренскомъ уѣздѣ и сплавленныхъ къ Архангельску лѣтомъ. Стоимость кедра съ доставкою обошлась казнѣ въ 926 р. 27¹/₂ коп. (227).

По доставленіи изъ коллегіи въ контору надъ портомъ чертежа *яхты*, предписывалось начать ея постройку изъ кедра, что же касалось до ея *орнаментовъ*, то вѣрно было, составивъ имъ рисунокъ, прислать его въ коллегію, на разсмотрѣніе. Въ это время прибылъ на службу къ Архангельскому порту *корабельный мастеръ Лямбе-Ямесь* (228), которому была поручена означенная постройка. Но Ямесь, видимо желая зарекомендовать на первый разъ свое строительное искусство, не одобрилъ доставленнаго къ нему конторою яхтеннаго чертежа, а сочинилъ свой, и къ нему орнаменты, которые и были коллегіею вполне одобрены, и предписано заложить яхту немедленно, поспѣвая постройкою, чтобы къ будущему 1740 г. она была въ готовности, исключая столярной работы. Назначеніе яхты предполагалось для С.-Петербургскаго порта. Заложена 30 октября 1739 г., кедровая яхта имѣла длину 90, ширину безъ об-

(227) Дѣло Канц. Адмир. коллегіи 1742 г. № 46.

(228) Корабельный мастеръ Лямбе-Ямесь въ российскую службу вступилъ въ 1737 году, изъ Англіи, по контракту, съ окладомъ жалованья по 480 р. въ годъ, въ рангѣ майора. За постройку кедровой яхты, въ 1740 г., по опредѣленію Адмиралт. коллегіи, къ получавшемуся Ямесомъ окладу жалованья прибавлено было 120 руб. въ годъ. Построенныя Ямесомъ при Архангельскомъ портѣ суда были слѣдующія: 66-ти п. кораблей—13; 54-хъ п.—6, фрегатовъ 32-хъ пучечн.—7, шлюпокъ—12, брандвахтенное судно—1 и яхта—1; итого 40 судовъ. (Дѣло Канц. Адмиралт. колл. 1742 г. № 36).

пшвки 25 фут. и глубину интрюма 10 ф. 9 д. По спустѣ ея, 17 мая 1730 г., яхта названа была «Дианою» ⁽²²⁹⁾.

Въ этомъ году Мятлевъ, получивъ высшую должность по службѣ, оставилъ Архангельскій портъ, сдавъ обязанность *Капитану Толбухину* ⁽²³⁰⁾.

По измѣнившимся съ 1741 г. политическимъ обстоятельствамъ, коллегія отмѣнила плаваніе «Дианы», предписавъ конторѣ разружить ее, поставить въ безопасное мѣсто на Соломбальской верфи, и окончить на ней рѣзную и столярныя работы, а экипажъ распределить на приготовлявшуюся для похода въ Балтику эскадру.

Въ виду указа коллегіи отъ 31 мая 1739 г., которымъ предписывалось Архангельской конторѣ надъ портомъ «продолжать корабельное строеніе, но построенныя суда, до времени, не высылать въ Балтику» ⁽²³¹⁾, становится очевиднымъ, что предположенный въ 1749 г. походъ Архангельской эскадры не могъ быть явленіемъ обыкновеннымъ, и что слово «до времени» обозначало—экстренную необходимость. И точно, необходимость эта вызывалась военными обстоятельствами, по случаю разрыва съ Швеціею, для борьбы съ которою правительство желало усилить составъ Балтійскаго флота Архангельскою эскадрою. Эта эскадра состояла изъ 11-ти вымпеловъ, раздѣленныхъ на два отряда, изъ нихъ одинъ находился при портѣ, а другой—въ одномъ изъ заливовъ Кольской губы, въ *Екатерининской гавани*, лежащей отъ Колы въ 45-ти верстахъ. Екатерининская гавань съ 1741 и по 1744 г. служила мѣстомъ для зимовки преимущественно кораблей, такъ какъ Березовый баръ всегда служилъ большимъ затрудненіемъ для проводки

(229) Дѣло Канцеляріи Адмир. коллегіи 1742 г. № 46.

(230) Василій Алексѣевичъ Мятлевъ въ 1740 г. произведенъ былъ въ оберъ-интенданты, бригадирскаго ранга, съ оставленіемъ при тѣхъ же должностяхъ въ Архангельскѣ. Но въ томъ же году, по предложенію данному коллегіи отъ генералъ-адмирала графа Остермана, Мятлеву велѣно быть оберъ-интендантомъ въ интендантской экспедиціи Адмиралт. коллегіи. (Бергъ. Жизнеописаніе Россійскихъ адмираловъ).

(231) Записки гидр. департ. М. М., 1847 года стр. 258.

большихъ судовъ въ Архангельскѣ (232). Но географическія и климатическія условія Екатерининской гавани служили не малымъ препятствіемъ для доставки на зимовавшую тамъ эскадру провіанта и матеріаловъ; береговая доставка въ такой отдаленный отъ порта край, по отсутствію путей сообщенія, была положительно невозможною и сообщеніе съ гаванью могло производиться только морскимъ путемъ, на портовыхъ ластовыхъ судахъ.

Заботясь о сохраненіи здоровья командъ, зимовавшихъ въ Екатерининской гавани, коллегія предписала конторѣ, въ зимнее время производить морскимъ чинамъ морской провіантъ, а вмѣсто сухарей—отпускать муку; для жилья же выстроить немедленно казармы (233).

Предварительный осмотръ мѣстности, съ промѣромъ и описью гавани, и р. Колы до острова *Кильдина* ввѣлочно, порученъ былъ коллегіею въ 1741 г. лейтенанту Винкову, въ помощь которому назначенъ былъ академическій подмастерье *Страховъ* и геодезистъ *Зубовъ*. Экспедиція, отправившейся изъ Архангельска на военномъ кораблѣ «Санкт-Исаакій», выдано было на расходы 50 руб. и морской провизіи на 2 мѣсяца. Корабль «Исаакій» долженъ былъ доставить экспедицію къ мѣсту работъ, у о-ва *Кильдина*, а самъ долженъ былъ слѣдовать въ Екатерининскую гавань, на соединеніе съ эскадрою, тамъ уже бывшею. Винкову предписывалось, между прочимъ, узнать точнѣ глубины Екатерининской гавани, ея естественныя укрѣпленія, и, главное,—опредѣлить мѣста для *магазиновъ*, для *служительскихъ казармъ на 3500 человекъ* и для *сооруженія батарей*. Ему даны были отъ порта двѣ шлюпки и боть. Инженера же послано не было, а потому, хотя Винковъ, въ сентябрѣ того же года, и окончилъ свое порученіе, но Адмиралт. коллегія, получивъ карту Кольской губы, осталась не довольна, какъ самою описью, такъ и выборомъ мѣстъ для береговыхъ построекъ. Винковъ немедленно по-

(232) Дѣло Арханг. архива 1740—1742 № 853.

(233) Дѣло капц. Адмиралт. коллегіи 1742 г. № 46.

сланъ былъ вторично въ Колу, для пополненія усмотрѣнныхъ коллегіею въ его описи пробѣловъ, и съ нимъ командированъ былъ инженеръ; коллегія получила новую карту Кольской губы въ 1742 г. ⁽²³⁴⁾.

Зимовавшая въ Кольской губѣ часть эскадры состояла тогда изъ слѣдующихъ судовъ: 66-ти п. корабля «Лефермъ» (капитанъ Никласъ), 54-хъ п. кораблей: «Исаакій» (князь Мещерскій), «Пантелеймонъ» (капитанъ Люисъ) и 32-хъ п. фрегата «Аполлонъ» (капитанъ Апрулевъ). Эскадра состояла подъ начальствомъ капитана Люиса.

Въ Архангельскѣ же въ это время находились: 66-ти п. корабли: «Счастіе» (князь Несвицкій), «Благополучіе» (капитанъ Кейзеръ); 32-хъ п. фрегаты: «Вахтмейстеръ» (капитанъ Мордвиновъ), «Меркуріусъ» (капитанъ Нагаевъ), «Кавалеръ» (капитанъ Игнатьевъ), «Кронделивде» (капитанъ Прончищевъ), 12-ти п. гукоръ «Кроншлотъ» (лейтенантъ Винговъ) и, неготовившаяся къ походу, 24-хъ п. яхта «Діана» (лейтенантъ Нащокинъ). На стапель находились 66-ти п. корабли: «Фридемакеръ» и «Екатерина».

Для командованія соединенною Архангельскою эскадрою назначенъ былъ изъ Таврова, съ званіемъ главнаго командира, заслуженный вице-адмиралъ П. П. Бредаль, который и прибылъ въ Архангельскъ въ 1741 г., а въ апрѣлѣ 1742 г. Бредаль получилъ изъ Адмиралтейской коллегіи слѣдующее предписаніе: «готовить къ походу всѣ находящіяся у города военныя суда, включая и яхту «Діана», а по вооруженіи, взявъ морскаго провіанта на 4 мѣсяца, да на 5-й сколько умѣстится можетъ, слѣдовать въ Балтійское море, съ зимующими въ Колѣ вораблями».

Далѣе коллегія предписывала Бредалю: «когда вы получите о состояніи непріятельскаго флота или какой эскадры, изъ Копенгагена, отъ чрезвычайнаго посланника Корфа, извѣстіе, по которому, ежели тамъ непріятельскихъ не болѣе шести кораблей будетъ, то вамъ итти немедленно,....однакожь силу непріятеля противъ порученной вамъ эскадры въ

(234) Дѣло Арханг. архива 1740—1742 г. № 884.

разсужденіе располагать по пропорціи кораблей, и по числу и калибру пушекъ» ⁽²³⁵⁾.

Въ секретной же инструкціи, данной изъ кабинета Е. И. В., между прочимъ, въ VII пунктѣ изображалось: «ежели, не доходя до Копенгагена, за какимъ препятствіемъ и по вѣдомостямъ за опасностію отъ непріятеля, когда оный будетъ въ сильномъ движеніи, уже крайне пройти будетъ къ вѣшнимъ портамъ невозможно, то, съ общаго консиліума, ретироваться въ Коу или въ Норвегію» ⁽²³⁶⁾.

Указъ о выступленіи въ море Архангельской эскадры поставилъ Бредаль въ большое затрудненіе, такъ какъ въ то время, при портѣ, чувствовался недостатокъ во многихъ предметахъ, безъ которыхъ неммыслимо было выходить въ море.

24-го апрѣля, Бредаль донесъ Адмиралт. коллегіи о затруднительности своего положенія и какъ флагмана, и какъ главнаго въ портѣ командира, слѣдующимъ замѣчательнымъ рапортомъ, бросающимъ свѣтъ на порядки и на распоряженія того времени. Онъ доносилъ, что «новостроющіеся на верфи два корабля въ нынѣшнемъ году къ спуску готовы быть не могутъ, потому что, строятся одновременно нынѣ 4 корабля, а поэтому въ плотникахъ большой недостатокъ при портѣ ощущается. Яхта «Діана», хотя на видѣ и красиво построена, но, за низкостью отъ воды, и за мягкостью кедроваго лѣса, *который есть какъ губка*, въ кампаніи со мною быть неспособна, ибо въ Сѣверномъ океанѣ отъ великаго волненія, она можетъ погибнуть со всѣми людьми, и при томъ, не только 24-хъ пуп., но и 16-ти не въ состояніи имѣть, *да и орудій при портѣ не имѣется*, стало быть, въ морѣ она будетъ бесполезна, и только помѣха. *Ей всею мучие подобаетъ стоять въ р. Двинѣ, сдѣлавъ у ней кака-бортъ, на брандвахтѣ, противъ Лапоминки.*

«Капитану Люису послано отъ меня съ курьеромъ извѣстіе, чтобы по силѣ данной мнѣ инструкціи, при перво-

(235) Дѣло канц. Адмиралт. коллегіи 1742 г. № 46.

(236) Бергъ. Жизнеописаніе Россійскихъ адмираловъ.

удобномъ времени, съ 3-мя кораблями и фрегатомъ, послѣ-
шаль изъ Екатерининской гавани къ бару, на соединеніе
съ эскадрою... весьма жаль, что недостаетъ для двухъ
фрегатомъ 48 пушекъ, и что нѣтъ пороху, которые должны
притти водою съ Вологды, а равно и морская провизія изъ
Устюга, Вятки и изъ Вологды. Здѣсь же, по неимѣнню де-
нежной казны, морскіе служители не получаютъ жалованья
уже 8 мѣсяцевъ, чрезъ что находятся въ великой нуждѣ и
и въ домахъ, а изъ унтеръ-офицеровъ и рядовыхъ многие на-
ходятся и безъ мундировъ, которые, ежели изъ Вологды
водою и доставятся, но шить уже будетъ тогда некогда, а
равно не присланы еще и книги сигнальныя» (237).

Адмиралт. коллегія, по полученіи этого рапорта, послѣ-
дила увѣдомить адмирала: 1) что пушки и порохъ зим-
нимъ путемъ ею уже отправлены на Вологду для доставле-
нія въ Архангельскъ.

2) Не ожидая новостроющихся двухъ кораблей, съ осталь-
ными слѣдовать по назначенію.

3) Яхту «Діана» въ походъ, за ея неспособностью, не
посылать, а освидѣтельствовать ее при портѣ комиссією, о
дѣйствительномъ состояніи ея корпуса, и что надлежитъ—
передѣлать, для безопасности ея плаванія.

4) Когда капитанъ Люисъ прибудетъ съ эскадрою изъ
Колы, то снабдить его припасами отъ порта.

5) О денежной казнѣ сдѣлано по провинціямъ распоря-
женіе, чтобы собраны были слѣдующія по раскладкѣ на
январскую треть деньги вмѣстѣ съ недоимкою за прошлые
годы (эта недоимка за 1740 и за 1741 годы простиралась до
100 т.), послѣшая съ деньгами въ Архангельскъ денно и
ночно. Въ противномъ случаѣ сборщики подвергнутся та-
чайшему наказанію, безъ всякихъ съ ихъ стороны резоновъ; и

6) Мундирные матеріалы уже отправлены на Вологду, и
ежели нельзя будетъ послѣть шить мундировъ, то «заняться
этимъ и въ морѣ можно»—заклчила коллегія (238).

(237) Дѣло канцеляріи Адмиралт. колегіи 1742 г. № 46.

(238) Дѣло канцел. Адмиралт. коллегіи 1742 г. № 46.

Такимъ образомъ, Архангельская «эскадра, не имѣя ни артиллерійскаго комплекта, ни мундировъ, ни пороха, ни денегъ, принуждена была готовиться въ морской путь, со вскрытіемъ Двины, которое послѣдовало 19 мая.

Корабли: «Благополучіе» и «Счастіе» (переименованные изъ «Россійскаго Генералиссимуса» и «Правительницы Россійской»). зимовавшіе въ Лапоминкѣ, вмѣстѣ съ фрегатами и гукоромъ, предприняли *надлежащія мѣры* къ переходу черезъ баръ, имѣвшій въ то время глубину въ сизигійныя воды $14\frac{3}{4}$ ф.

Мѣры эти и тогда, и въ послѣдствіи заключались въ томъ, чтобы поставить корабль *на ровный киль* и уменьшить его водоизмѣщеніе снятіемъ многихъ тяжестей, для погрузки которыхъ находились при суднѣ мелкосидящія портовныя (ластовныя) суда, слѣдовавшія за кораблемъ при переходѣ его черезъ баръ.

Въ ожиданіи благоприятныхъ обстоятельствъ для перехода, т. е. тихой погоды и высокой воды, корабли простояли предъ баромъ до 6-го іюня, пока лоцмана не увѣдомили Бредаля о наступленіи желаннаго времени. Корабль «Счастіе», тронувшись въ путь, хотя и касался килемъ твердаго песчанаго грунта бара, но миновалъ его благополучно, бросивъ якорь на глубинѣ 7 саж. Съ кораблемъ же «Благополучіе» случилось не такъ. Дѣло въ томъ, что *неудачная постройка новаго эльма (5-го) и спускъ корабля на воду* ⁽²³⁹⁾

(239) 66 пуш. корабль «Благополучіе» заложенъ былъ 13 іюня 1740 г. и отстроенъ въ 1741 г. корабельнымъ мастеромъ Лимбе-Ямсонъ. Къ спуску этого корабля на воду приступлено было 14 мая, въ 4 ч. дня. Сначала онъ пошелъ хорошо, хотя весьма тихо, но вскорѣ остановился, сойдя въ воду ахтерштевнемъ на 36 футовъ, большая часть корпуса осталась на фундаментѣ. Въ такомъ положеніи онъ пробылъ *двое* сутокъ и только вечеромъ 16 числа, съ помощью стрѣль, клинцевъ, завозовъ и пр. удалось стянуть его на свободную воду. По отнятій полизьевъ, углубился форштевнемъ 9 ф. 2 д., и ахтерштевнемъ 15 ф.

д, тогда какъ корабль не имѣлъ никакихъ тяжестей, противъ положеннаго для спуска балласта. Корабль немедленно былъ осмотрѣнъ, и оказались слѣдующія поврежденія: нижнюю и верхнюю палубу выгнуло кверху, и доски нижняго дека отъ ахтерштевня оттянуло болѣе чѣмъ на 2 дюйма; отъ форштерна—на 2 д., замокъ кильсона на 1 дюймъ. Впрочемъ, капитальныхъ поврежденій въ корпусѣ не оказа-

были главною причиною неудачи и при переходѣ корабля черезъ баръ, ибо, съ малымъ количествомъ груза, «Благополучіе» сидѣлъ кормою болѣе 15 фут., а когда, для перехода, оставили въ немъ чугунаго балласта 406 пуд., якорные капаты, такелажъ и наруса, то корабль, съѣлъ кормою 14 футъ 3 дюйма. Служительскій багажъ сгруженъ былъ на берегъ, а команды оставлено было на кораблѣ 150 чел. «Менѣе же сего количества тяжестей», доносилъ Бредадь 17 іюня въ коллегію, «оставить было опасно, чтобы отъ сильныхъ вѣтровъ и противнаго теченія корабль не опрокинуло.»

Съ общаго *консильіума* всѣхъ морскихъ офицеровъ и портоваго начальства рѣшено было, при наступившихъ благоприятныхъ обстоятельствахъ погоды и глубины, приступить къ рискованной операціи перехода. Подходя къ *первому красному бокану*, «Благополучіе» началъ уже касаться дна; а

лось, но справедливо предполагая, что могли быть значительныя поврежденія въ подводной части, портовое начальство, по указу Адмир. коллегіи, рѣшило корабль *киевать*. Для чего построены были *мачты-исперъ* и *кель-матеръ*. По освидѣтельствованіи при выѣздѣ корабля всѣми наличными морскими офицерами и въ присутствіи главнаго командира Бредади и корабельныхъ мастеровъ, оказалось: *фальшкиль* перегнулся подъ гротъ мачтою на 19 дюйм., *вилъсонъ* раздвинулся на 1¼ дюйма; нижнюю штую форштевня отъ передняго конца вѣла въ самомъ замкѣ оттянуло на ¾ дюйм., а передній конецъ фальшкиль оттянуло отъ дека на 1½ дюйм. Нижний конецъ второй спизу штучи форштевня раскололся вверхъ на 8 фут., а *цѣпную* штучу дека, въ составѣ съ другою штучою, растянуло снаружи на 2 д., а внутри болѣе чѣмъ на ½ д. Оказались и другія поврежденія, менѣе важныя. Въ составленномъ по этому поводу актѣ коммисіи было изъяснено: 1) что какъ корабль при спускѣ своемъ, идучи съ злига, всею тяжестью корпуса вдругъ остановился, то *мится* не одинъ егѣ членъ не остался не передвинутымъ съ своего мѣста, а особенно желѣзные болты, могшіе или погнуться, или переломиться, 2) медь *на баръ* шириною болѣе версты, глубокою въ полую воду до 15 фут., и то не всегда; мѣсто открытое со всѣхъ сторонъ для сильныхъ вѣтровъ. Корабль «Благополучіе» необходимо долженъ сидѣть въ грузу до 14½ ф. при этомъ *будетъ битися о землю*, или же, если за баромъ погода не допустить прибавить *балласта*, тогда корабль *можетъ опрокинутися*, а если весь балластъ, для уравненія вѣла, *будетъ положенъ въ носъ*, тогда корабль отъ великой тяжести *можетъ переломиться*. Но Бредадь представилъ Адмир. коллегіи, что, по его мнѣнію, корабль «Благополучіе», по исправленіи поврежденій, къ службѣ способенъ, и его можно будетъ отправить въ море. По крѣгованіи, корабль исправили лишь тѣмъ, что поврежденныя мѣста перекончатили пеньюю, оттянутыя доски укрѣпили въ обонхъ декахъ, между пушечныхъ портовъ положили распорки изъ толстыхъ брусель, (Дѣло Арханг. архива 1742—1744 г. № 934).

идя далѣе, при стихнувшемъ вдругъ попутномъ вѣтрѣ, онъ остановился, такъ какъ паруса и шлюпочные буксиры не осиливали болѣе препятствія, и руль не дѣйствовалъ. Остановившись, корабль поворотился силою теченія и вѣтра поперегъ бара и, не смотря на всѣ старанія поставить его по фарватеру, остался неподвижнымъ на своемъ мѣстѣ. Пробованъ стянуть корабль съ мели завозами, работали и день и ночь, но усилившійся съ моря вѣтеръ, разредя на барѣ сильное волненіе, отнялъ всякую надежду на успѣхъ перехода, и лопмана подпискою объявили, что ежели корабль не прошелъ въ нынѣшнее полполупіе, при самой высокой водѣ, то они не берутся вести его ни въ какое другое время опасаясь сильныхъ вѣтровъ. Между тѣмъ, удары корабля о твердый песчаный грунтъ, при расхоловшемся волненіи, произвели въ немъ такую течь, что вода прибывала по 3 дюйма въ каждыя полчаса. Начавшійся отливъ грозилъ кораблю еще большимъ несчастіемъ — онъ могъ упасть на бокъ, такъ какъ въ то время, при малой водѣ, глубина на барѣ бывала не болѣе 10 футъ, а посему немедленно приняты были мѣры къ спасенію корабля отъ окончательной гибели: поставили по бокамъ *стрѣлы* и грузовые палубные бота и только этими средствами корабль былъ спасенъ.

За подписью всего портового начальства и корабельныхъ офицеровъ составленъ былъ тогда-же приговоръ неудавшемуся кораблю, онъ былъ признанъ къ дальнѣйшей службѣ неспособнымъ, и требовавшимъ килеванія

Съ немалымъ трудомъ повели его назадъ и поставили въ Лапоминскую гавань.

Спущенный въ томъ же 1742 г. 16-го іюня корабль «Екатери́на» едва не подвергся той же участи, какъ и «Благополучіе», потому что, по спускѣ на воду, въ немъ открылась течь *по 8 дюйм. въ часъ*, — что заставило портовое начальство немедленно отвести корабль «Екатери́на» для килеванія въ Лапоминскую гавань.

Адмиралт. коллегія, на донесеніе Бредала о кораблѣ «Благополучіе», указомъ отъ 2-го іюля 1742 г. предписала конторѣ надъ портомъ объ исправленіи корабля *учинить*

консиліумъ и исправить его безъ упущенія времени; для удобства и безопасности при переводѣ его черезъ баръ, по посланному отъ адмирала и президента коллегіи Головина къ корабельному мастеру Ямесу письму, предписывалось употребить *ящички* или *сундуки*, на которые бы корабль можно было нѣсколько поднять, предварительно испытавъ ихъ подъемомъ корабля въ Лапоминкѣ. Лямбе-Ямесь, получивъ предписаніе конторы о составленіи чертежа на постройку означенныхъ сундуковъ, отозвался, что этотъ способъ не принесетъ никакой пользы при проводкѣ черезъ баръ корабля, потому что ящички или сундуки подъ кораблемъ нельзя такъ укрѣпить, чтобы ихъ не вышибло въ бурную погоду волною, а въ тихую — теченіемъ, и при томъ они затруднятъ лишь дѣйствіе руля при переходѣ корабля подъ парусами.

А потому онъ, Ямесь, предлагаетъ для этого свой способъ *нарузить сколько можно два судна, прикрѣпить ихъ къ кораблю, а затѣмъ разрузить*; — съ подъемомъ судовъ долженъ подняться и корабль. (Вотъ, кажется, первая мысль объ употреблявшихся съ успѣхомъ впоследствии, при Архангельскомъ портѣ, *подъемныхъ ботахъ*.)

Способъ Ямеса былъ признанъ коллегіею вполне уважительнымъ. Между тѣмъ, при тщательномъ освидѣтельствованіи корабля въ Лапоминской гавани, онъ былъ признанъ комиссіею окончательно неспособнымъ къ плаванію, по причинѣ погиби кили внутрь судна на 24 дюйма и другихъ поврежденій въ корпусѣ и, хотя при помощи проектированныхъ Ямесомъ ботовъ, корабль въ 1744 г. и переходилъ баръ, для испытанія исправленныхъ поврежденій, но, за открывшеюся въ немъ сильною течею, возвращенъ снова въ портъ, и уже болѣе не вооружался ⁽²¹⁰⁾.

Но обратимся къ отправлявшейся изъ Архангельска эскадрѣ.

(210) Дѣло Арханг. архива 1742 - 1744 г. № 984. Въ 1745 г. корабль «Благополучіе», по распоряженію коллегіи, превращенъ въ киль *мастеръ*, но въ 1748 г. велѣно было этотъ *киль-мастеръ* разломать, такъ-какъ для сего оказался онъ и высокъ и неудобенъ. (Дѣло канц. Адмирал. коллегіи 1742—51 г. № 36).

Капитанъ Люневъ, выйдя съ эскадрою изъ Колы 6-го іюня, на соединеніе съ вице адмираломъ Бредалемъ, прибылъ благополучно на Двинскій баръ 16-го іюня, гдѣ вся соединившаяся эскадра простояла *цѣлый мѣсяцъ*, прежде чѣмъ отправиться въ морской путь, и только 19-го іюля, въ числѣ 10 вымпеловъ, могла сняться съ якоря и вступить подъ паруса.

Причины, задержавшія такъ долго эскадру, были слѣдующія: 1) Стояли противные вѣтры, или штили. 2) Доставка съ эскадры въ порту больныхъ, и замѣна ихъ здоровыми людьми, при крайнемъ недостаткѣ ластовыхъ судовъ. (съ корабля «Лефермъ» отправлено было больныхъ 103 ч.; съ «Исаакія» 38; съ «Повтелеймона» 72 и съ фрегата «Аполлонъ» 26 ч.). 3) По причинѣ вѣтровъ и тумановъ доставка судовъ всей эскадры была чрезвычайно затруднительна, пбо перевозочныя суда, идучи изъ города, должны были верповаться, иногда противъ теченія; а главное затрудняло то, что запасы прѣсной воды должны были пополняться изъ Архангельска, а у Лапоминской гавани вкусъ воды отъ морскихъ вѣтровъ оказывался солоноватымъ. Пока суда привозили прѣсную воду на эскадру, прежніе запасы ея уже издерживались. 4) Ластовыя суда съ грузомъ, для перехода черезъ баръ, должны были, по своему углубленію, выждать момента полной воды и способнаго вѣтра 5) Раздача шалованца за сентябрьскую и январьскую трети, равно и мундирныхъ матеріаловъ, присланныхъ не вполне и не сшитыми. Большею частью прислано было одно только сукно, безъ подкладочнаго холста, и безъ пуговиць ⁽²⁴¹⁾.

Не безъ препятствій было и дальнѣйшее плаваніе адмирала, при постоянно дувшихъ противныхъ вѣтрахъ, и при густыхъ, по времени года, туманахъ.

Черезъ 4 дня, корабль «Счастіе» и гукоръ «Кроншлотъ», за туманомъ, отдѣлились отъ эскадры, а 9-го августа, жестокимъ противнымъ вѣтромъ, около Нордкапа, за 18 миль отъ послѣднаго, повредило флагманскій корабль «Лефермъ»

(241) Дѣло напц. Адмир. кодл. 1742 г. № 46.

и фрегаты: «Вахтмейстеръ» и «Кронделивде» до такой степени, что открылась въ нихъ сильная течь, а столбчя *деревянныя кницы*, служившія на судахъ того времени главнымъ крѣпленіемъ корпуса, отъ тяжести орудій и отъ волненія, частью *расколосились* на корабль «Лефермъ», угрожая конечною гибелью и судну, и экипажу. Фрегатъ «Аполдонъ», за туманомъ, тоже разлучился.

Съ оставшимися двумя кораблями и прочими фрегатами адмиралъ не рѣшился слѣдовать далѣе, основываясь на смыслѣ секретной инструкціи, и, съ общаго генеральнаго совѣсііума офицеровъ эскадры, нашелъ полезнымъ возвратить корабли въ Екатерининскую гавань на зимовку, а самому съ фрегатами слѣдовать въ Архангельскъ. 26-го августа, Бредаль съ пятью фрегатами пришелъ къ бару, требуя отъ конторы надъ портомъ скорѣйшей присылки ластовыхъ судовъ, для облегченія фрегатомъ, по причинѣ открывшейся въ нихъ *сильной течы*.

Доносъ подробно въ Адмиралт. коллегію о причинахъ своего возвращенія, Бредаль заключилъ свой рапортъ слѣдующимъ образомъ: «могу обнадѣжить государственную Адмиралт. коллегію, что по моей присяжной вѣрности, наблюдая высокій интересъ Е. И. В. и убѣгая безславія, употреблялъ я съ «своей стороны всѣ человѣческія усилія исполнить волю «Е. И. В., *но*, за вышепрописанными приключеніями, исполнить не могъ» (242).

(242) Дѣло канц. Адмир. колл. 1742 г. № 46. Секретная экспедиція правит. сената, усматривая въ 1742 г., что *во время корабляхъ и прочихъ судахъ нашихъ портовъ* происходятъ частыя открытія течы и другія неисправности, препятствующія исполненію возлагаемыхъ на эскадры порученій, подобно возвратившейся эскадрѣ Бредала, особымъ указомъ подтвердила Адмир. коллегія: подвергнуть во всѣхъ портахъ военныхъ суда строгому осмотру и исправить ихъ, и ежели затѣмъ окажется въ корабляхъ при будущей кампаніи неисправность или-же въ провизіи недостатокъ, то гзыщется за то съ Адмиралт. коллегіи *безъ всякихъ отговорокъ*. Въ силу чего, коллегія предписала Архангельскому корабельному мастеру Лябе-Ямесу осмотръ и исправить къ кампаніи будущаго 1743 г. всѣ суда, а по исправленіи ѣхать немедленно въ Петербургъ для подробнаго отчета о привѣченныхъ неисправностяхъ въ корабляхъ. Въ мартѣ 1743 г. Лябе-Ямесъ прибылъ съ отчетомъ въ С.-Петербургъ. (Дѣло канцлар. Адмир. колл. 1742—1751 г. № 36).

Этотъ рапортъ былъ отправленъ съ лейтенантомъ Щуплеповымъ, который состоялъ при адмиралѣ, на кораблѣ «Лефермъ».

Съ полученіемъ рапорта въ коллегіи, въ молчаніи для Бредали прошло болѣе полугода. Во все это время оцъ находился въ Архангельскѣ, при отправленіи своей должности. Наконецъ, оцъ получилъ Высочайшій указъ отъ 2 апрѣля 1743 г., предписывавшій ему прибыть въ С.-Петербургъ.

Указъ былъ слѣдующаго содержанія:

«Понеже вице-адмиралъ Бредаль по данному ему въ прошломъ 1742 г. указу, о походѣ его съ эскадрою Архангелогородскою въ Копенгагенъ, не исполнилъ, не имѣя законной причины, и не дошедъ до того мѣста, гдѣ ему надобно было искать посланнаго изъ Копенгагена судна съ извѣстіемъ о непріятельской морской силѣ, наки повернулся къ городу Архангельскому и въ Колю, и въ Кильдѣинъ, никакого страху отъ непріятеля не видя, ниже о томъ слыша, и бывъ уже въ немаломъ продолженіи пути къ Копенгагену. Того ради, Е. И. В. повелѣла къ оному вице-адмиралу Бредалю послать указъ, чтобы бытъ ему сюда, отдавъ команду старшему офицеру». 28 мая вице-адмиралъ Бредаль прибылъ въ С.-Петербургъ съ своимъ адъютантомъ, мичманомъ Назимовымъ, и съ двумя канцелярскими служителями ⁽²⁴³⁾.

Онъ былъ судимъ, по словамъ *Бери* (*Жизнеописанія Росс. адм.*), — до самой своей смерти, послѣдовавшей въ 1758 г.

Вся вина заслуженнаго адмирала единственно заключалась въ томъ, въ чемъ не права была и сама Адмиратейская коллегія — *въ плохой системѣ постройки военныхъ судовъ*. Слабо-построенныя, нагруженныя несоразмѣрною артиллеріею, дурно проконопаченныя, военные суда того времени не могли выдерживать не только шторма, но часто и обыкновеннаго сильнаго вѣтра, теряли рангоутъ и сильно текли. Исторія нашего флота даетъ не мало примѣровъ дурной постройки судовъ, и въ доказательство, взглянемъ на судьбу

(243) Дѣло канц. Адмир. колл. 1742 г. № 46.

отдѣлившихся отъ эскадры корабля «Счастіе» и гукора «Кроншлотъ».

Корабль «Счастіе», носимый штормомъ по Сѣверному океану, потерялъ 21-го августа гротъ мачту, а за нею и бизань-мачту, такъ что, только съ помощью фальшиваго вооруженія, достигъ до *Вардегуза*, гдѣ и бросилъ якорь. Тутъ сломило у него и фокъ-мачту, выше середины. Поставивъ вмѣсто мачтъ *стенги*, корабль «Счастіе», съ великимъ трудомъ и опасностью, въ позднюю осень, достигъ о-ва *Кильдина*, гдѣ и остался на зиму. Командиръ его, князь Несвицкій, осмотрѣвъ переломъ мачтъ нашель, *что въ нихъ существовала гниль на 15 дюйм. въ діаметръ, искусно замаскированная дубовыми небольшими чаклами. здороваго же дерева кругомъ было только по 7-ми дюймамъ.* (244)

Гукоръ же, за сильною течею, укрылся 27-го сентября 1742 г., въ Норвежское мѣстечко *Гитроу*, откуда, по повелѣнію Адмиралтейской коллегіи, онъ пришелъ на зимовку въ Христіансандъ, для исправленія своихъ значительныхъ поврежденій. У него порвано было много стоячаго такелажа, а течь была такъ сильна, что въ теченіе *четырехъ* часовъ воды прибывало въ трюмъ до *13 футъ* (245).

(244) Дѣло канцеляріи Адмир. воин. 1742 г. № 46.

(245) Тамъ-же.

ГЛАВА VIII

Капитанъ Люисъ и его плаваніе съ эскадрою въ 1743 году. Отрѣшеніе капитана Толбухина отъ должности капитана надъ портомъ. Причины неудачнаго спуска кораблей при Архангельскомъ портѣ. Шипъ «Лачомника». Корабль «Вараханя». Внутренняя жизнь Архангельскаго адмиралтейства въ половинѣ XVIII вѣка. Обстрѣйка Соломбалы. Ширшеминская мельница. Обуздировка морскихъ чинновъ Архангельскаго порта въ 1763 году.

Государственная Адмиралтейская коллегія, приписавъ неудачное плаваніе Архангельской эскадры единственно винѣ командовавшаго ею вице-адмирала Бредаля, надѣялась, что съ его отстраненіемъ, можно будетъ легко выполнить Монаршую волю, ежели дѣло поручить лицу болѣе энергичному и способному.

Первоначально, выборъ правительства палъ на начальника Ревельской эскадры контръ-адмирала Я. С. Баржа, которому въ именномъ Высочайшемъ указѣ отъ 2-го апрѣля 1743 г. предписывалось, по прибытіи въ Архангельскій портъ, уведомить начальника Кольской эскадры, капитана Люиса, чтобы онъ, не дожидаясь выхода изъ Архангельска кораблей и фрегатовъ, при первомъ удобномъ случаѣ, слѣдовалъ бы съ своею эскадрою къ Норвежскимъ берегамъ, и, крейсера, ожидалъ бы прихода контръ-адмирала Баржа, имѣя рандеву—о. Кильдинъ. Но это распоряженіе, почему то, тогда же было отмѣнено, и вмѣсто Баржа, начальство надъ всею Архангельскою эскадрою ввѣрено было Люису, какъ старшему на флотѣ капитану, которому Адмиралтейская коллегія, препровождая Высочайше утвержденную инструкцію для плаванія въ Балтику, повелѣвала наитос-тливѣйше, со вскрытіемъ Двины, вооружить и приготовить эскадру къ походу, снабдивъ оную морскими служителями

и припасами, по мѣрѣ вмѣстительности судовъ, подъ опасеніемъ штрафа. О выходѣ же въ море—ожидать указа.

Президентъ Адмиралтейской коллегіи, адмиралъ Головинъ, увѣдомляя капитана Василия Ѳомича Люиса о состоявшемся Высочайшемъ повелѣніи, писалъ отъ 12-го апрѣля, между прочимъ, слѣдующее: «желаю вамъ благополучнаго съ эскадрою пути и счастія къ лучшей чести, убѣгая безчестія, *не такъ какъ прошедшая кампанія была, дабы Е. И. В. и флоту російскому, а также и себѣ славу могли доставить*». ⁽²⁴⁶⁾

Сдавъ командованіе надъ Кольскою эскадрою старшему по себѣ, капитану Никласу, Люисъ поспѣшилъ въ Архангельскъ, чтобы приготовить зимовавшія тамъ суда къ раннему выходу въ море. Суда эти были: два 66-ти п. новопостроенные корабли: «Фридемакеръ» и «Екатерина», и фрегаты: «Аполлонъ», «Меркуріусъ», «Кавалеръ» и «Вахтмейстеръ». Фрегатъ же «Кронделивде», за большими поврежденіями въ корпусѣ, не могъ слѣдовать съ эскадрою и оставленъ былъ при портѣ для исправленій.

Но капитану Люису не суждено было оправдать благожеланій президента коллегіи по многимъ препятствіямъ, которыя возникли, какъ до выхода, такъ и послѣ выхода эскадры въ море.

Препятствія эти зависѣли, частью отъ характера самого Люиса, болѣе же всего отъ противодѣйствія капитана надъ портомъ Толбухина, который, ссылаясь на смыслъ указа коллегіи, которымъ ввѣрялось Люису командованіе надъ эскадрою, не признавалъ за Люисомъ правъ главнаго командира порта, о чемъ, дѣйствительно, умолчалъ и Бредаль, отправляясь въ Петербургъ, умолчала и сама коллегія;— чрезъ это всѣ распоряженія по порту Люиса умышленно искажались конторою надъ портомъ, и на его предписанія

(246) Дѣло канц.-л. Адмир. колл. 1743 г. № 12. О служебной карьерѣ капитана Люиса (впоследствии адмирала) см. «Жизнеописаніе Россійск. адмир. Берга. Стр. 51. томъ III.

имъ получались такіа же предписанія конторы, къ явному ущербу службѣ.

Причины несогласія возникли гораздо ранѣе: Люисъ состоялъ при Архангельскомъ портѣ съ 1740 г., съ правомъ присутствовать въ конторѣ надъ портомъ, вмѣстѣ съ В. А. Мятлевымъ; съ первыхъ же дней своего прибытія, Люисъ не сошелся съ послѣднимъ и своимъ обращеніемъ съ Мятлевымъ заслужилъ общее нерасположеніе къ себѣ лицъ, составлявшихъ присутствіе конторы.)

Несогласіе возникло изъ-за старшинства по службѣ. Люисъ полагалъ, что онъ старше Мятлева по времени производства въ капитанскій чинъ, и на этомъ основаніи позволялъ себѣ открыто противодѣйствовать распоряженіямъ по порту Мятлева, не принимая отъ него никакихъ письменныхъ указовъ⁽²⁴⁷⁾.

Капитанъ Толбухинъ, сослуживецъ Мятлева, находился при портѣ съ самаго его возобновленія, а потому, заступивъ въ конторѣ мѣсто бывшаго своего начальника, не могъ дружелюбно сносить стропиваго характера Люиса, а это и послужило основаніемъ той открытой оппозиціи, о которой было сказано выше.

Капитанъ Люисъ, по прибытіи изъ Колы въ Архангельскъ, на первомъ же шагу встрѣтилъ сопротивленіе капитана надѣ

(247) В. А. Мятлевъ, въ жалобѣ своей на капитана Люиса, доносилъ въ 1740 г. коллегіи слѣдующее обстоятельство: «когда онъ, Мятлевъ, пришелъ, однажды, въ присутствіе конторы, то увидѣлъ, что капитанъ Люисъ занялъ его мѣсто, какъ перво-присутствовавшіаго. Мятлевъ показалъ Люису свой патентъ на старшинство въ рангѣ. При видѣ патента, Люисъ съ увѣренностью отвѣчалъ Мятлеву, что-де всѣ капитаны во флотѣ знаютъ, что я старше тебя, и при этомъ тоже показалъ свой патентъ. Однако, изъ сличенія патентовъ оказалось первенство за Мятлевымъ, тогда послѣдній съ горечью замѣтилъ Люису, что-де ты меня обидѣлъ, и мѣсто мое отнялъ, на что Люисъ возразилъ запальчиво, что не онъ обидѣлъ, а коллегія обманула его, Люиса, и что онъ не знаетъ до сей поры объ этомъ старшинствѣ. «А ежели-де я бы зналъ», сказалъ Люисъ, «что ты меня старше, то хотя-бы меня повѣсили, а я ни за что бы сюда не поѣхалъ, и не служилъ бы подъ твою командою». Вотъ черта, характеризующая личность капитана Люиса! (Разныя дѣла архива Арх. порта 1740 г.

портомъ, рѣшившаго даже, одно время, не допускать Люиса и въ присутствіе конторы; затѣмъ, на письменныя требованія Люиса о доставленій ему изъ конторы необходимыхъ свѣдѣній, о количествѣ требовавшагося провіанта, о деньгахъ, о мундирныхъ матеріалахъ и т. п., контора надъ портомъ давала весьма уклончивые отвѣты, ссылаясь, что по недостатку приказныхъ, она едва поспѣвать можетъ и съ текущими дѣлами, а не только производить излишнюю переписку, въ замѣнъ которой, капитанъ Люисъ всегда де можетъ являться въ контору за справками 'самъ, «ежели же вы, капитанъ Люисъ», писалъ Толбухинъ, «чѣмъ нибудь конторою не довольны, то всегда можете учинить о томъ, въ конторѣ же, *опредѣленіе*, ибо контора надъ портомъ, о чемъ ей нужно будетъ, имѣетъ рапортовать въ коллегію отъ себя, по отдаваемымъ же отъ васъ, капитанъ Люисъ, въ контору приказамъ, *исполненіе чинено не будетъ, за тѣмъ, что вы вышней дирекціи надъ оною не имѣете, а опредѣлены лишь командовать надъ эскадрою*» (248).

Такое начало порученнаго Люису дѣла не могло предвѣщать и хорошаго конца, ибо, возникшія пререканія съ конторою, естественно, отзывались медленностью вооруженія и снабженія судовъ эскадры. готовившейся въ морской путь. Къ тому же, дефектныя исправленія судовъ, зимовавшихъ въ Лапоминской гавани, показали, что фрегатъ «Вахтмейстеръ» оказался корпусомъ на столько гниль, что изъ просверленныхъ по обѣ стороны фрегата 18-ти дырьевъ, только лишь четыре оказались здоровыми; да и прочіе фрегаты требовали не малыхъ исправленій, а время, между тѣмъ, шло въ тѣхъ же пререканіяхъ съ конторою надъ портомъ.

Капитану Люису оставалось только обратиться въ коллегію съ жалобою на контору, и преимущественно на Толбухина; приложивъ, въ доказательство своей жалобы, и всю свою

(248) Дѣло канц. Адмир. колл. 1743 г. № 12, и дѣло архива Арх. порта 1743 г. № 94'.

переписку съ конторою. 20-го мая Люисъ такъ и поступилъ, а 27-го мая подалъ вторичную жалобу, что контора надъ портомъ не дѣлаеть никакихъ распоряженій, по приготовленію кораблей для перехода черезъ баръ, не отпускаеть матеріаловъ и припасовъ на прочія суда, а главное, ничего не посылаетъ въ Колу.

Адмиралт. коллегія, получивъ всѣ эти жалобы на Толбухина, 14-го іюля предписала конторѣ надъ портомъ чинить все нужное по требованіямъ капитана Люиса, безъ малѣйшаго промедленія, чтобы скорѣе приготовить эскадру; и въ томъ же предписаніи, отстраняя Толбухина отъ должности капитана надъ портомъ, пересчитывала всѣ его вины, состоящія: 1) въ не заготовкѣ провіанта, по силѣ указа, въ возможно большемъ количествѣ; 2) въ не обмундированіи своевременно служителей надлежащимъ мундиромъ; 3) въ не отправленіи на Кольскую эскадру провіанта и матеріаловъ; 4) въ медленной выгрузкѣ съ кораблей тяжестей, для перехода черезъ баръ. и въ не исправленіи нѣкоторыхъ судовъ по дефектамъ; 5) въ не отпускѣ на фрегаты балласта; 6) въ не исправленіи на фрегатѣ «Кавалеръ» усмотрѣнной гнилости въ гротъ-мачтѣ и 7) въ не отпускѣ потребныхъ ластовыхъ судовъ для перевода черезъ баръ корабля «Фридемакеръ». Въ заключеніе, коллегія ставила Толбухину въ вину, что на требованія Люиса, чинилъ онъ исполненіе *за своею лишь подписью*, а не *опредѣленіемъ* присутствовавшихъ въ конторѣ лицъ, по регламенту.

Вмѣсто Толбухина, тогда же назначень былъ изъ Таврова капитанъ Розеліусъ, а отъ комиссаріата--коммисарь, въ рангѣ капитана, *Головцынъ*, коимъ предписывалось, по прибытіи въ Архангельскій портъ, не отлагательно и безъ всякаго упущенія приступить къ производству слѣдствія надъ капитаномъ Толбухинымъ, для раскрытія истинныхъ причинъ, задержавшихъ эскадру у Архангельска. Пока будетъ длиться слѣдственное производство, Толбухину предписывалось не

отлучаться изъ Архангельска, и быть въ послушаніи у слѣдственной комиссіи ⁽²⁴⁹⁾.

Люису же коллегія предписала, въ случаѣ, если окажется при портѣ мало ластовыхъ судовъ, то брать ихъ наймомъ у мѣстнаго купечества, а «буде оно согласно не похочетъ дать, то и силою взять можно», заплативъ потомъ безобидную имъ цѣну, — лишь бы эскадра могла скорѣе отправиться въ свой путь.

Разобрать средствъ было некогда: нужно было отправляться въ море, а эскадра была далеко еще не готова. «Если-же», добавляла коллегія, «эскадра, паче чаянія, будетъ задержана въ изготовленіи, то взыщется съ виновнаго, какъ съ разрушителя воли Е. И. В.»

Надлежало, слѣдовательно, наверстать потерянное время.

Энергія Розеліуса и Головцына, принявшихъ за дѣло съ жаромъ, подвинула его такъ быстро, что 10-го іюня корабль «Екатерина» и 3 фрегата стояли уже за баромъ, а корабль «Фридемакеръ», чрезъ 2 дня, тоже перешелъ баръ. 6-го іюля вся нагрузка судовъ за баромъ была уже окончена; не забыта была и Кольская эскадра ⁽²⁵⁰⁾

Коллегія, для скорѣйшаго изготовленія эскадры, и какъ бы не довѣряя успокоительнымъ донесеніямъ Розеліуса, командировала въ Архангельскъ курьеромъ *гренадера*, въ инструкціи котораго прописывалось: ѣхать день и ночь въ Архангельску черезъ Ладогу, Бѣлоозеро и Вологду. Подѣзжая къ Архангельску смотрѣть по сторонамъ тракта разные обозы, не окажется ли съ ними будущимъ капитанъ Толбухинъ, котораго увидавъ, вручить ему особый указъ, чтобы ѣхалъ немедленно обратно въ Архангельскъ. (Толбухинъ и не думалъ отлучаться изъ Архангельска). На эти поиски курьеру отпущено было, сверхъ прогоновъ, *одинъ*

(249) Дѣло капц. Адмир. колл. 1743 г. № 12 и дѣло Архан. архива 1743 г. № 947.

(250) Тамъ-же.

рубль. По прибытіи въ Архангельскъ, курьеру повелѣвалось пробыть въ городѣ не болѣе сутокъ, чтобы капитанъ Люисъ могъ вручить ему немедленно вѣдомость о готовности эскадры и о ея недостаткахъ, для всеподданнѣйшаго донесенія коллегіи. 13 го іюля, Люисъ съ вурьеромъ донесъ въ коллегію, что эскадра удовлетворена почти всѣми припасами, и на майскую треть жалованьемъ. Провіанту на корабли погружено на 7-мь мѣсяцевъ, а на фрегаты—на 5-ть, и что съ помощію Божію, 14-го іюля, онъ готовъ яступить подъ паруса (251).

Но въ этотъ самый день, на эскадрѣ полученъ былъ указъ коллегіи о состоявшемся замиреніи съ Шведами, по поводу чего Люисъ распорядился отслужить на эскадрѣ благодарственный молебень, а на другой день снялся съ якоря, и отправился въ море на соединеніе съ Кольскою эскадрою, въ составѣ двухъ кораблей и трехъ фрегатъ: «Аполлонъ», «Меркуріусъ» и «Кавалеръ». Флагманскимъ кораблемъ былъ «Екатерина»

30-го іюля, у остр. Кильдина собралась вся эскадра, состоявшая изъ 9-ти вымпеловъ: 66-ти п. корабли: «Екатерина» кап. Люисъ; «Лефермъ» кап. Никласъ; «Счастіе» князь Несвицкій; «Фридемакеръ» кап. Аурѣлевъ; 54-хъ п. корабли: «Исаакій» кн. Мещерскій; «Пантелеймонъ» кап. Кейзеръ; 32-хъ п. фрегаты: «Меркуріусъ» кап. Нагаевъ; «Аполлонъ» кап. Мордвиновъ; «Кавалеръ» кап. Игнатъевъ.

На кампанію 1743 г., по примѣру прошлаго 1742 г., отпущено было иностранными ефимками: на флагманскій корабль 2 т., на прочіе корабли по 500, и на фрегаты по 300.

Слѣдованіе Архангельской эскадры отъ Кильдина по назначенію было столь же неудачное, какъ и въ прошломъ году, и по тѣмъ же самымъ причинамъ.

Такъ, напримѣръ, фрегатъ «Аполлонъ» отъ жестокаго шторма, встрѣтившаго эскадру 18 го августа въ океанѣ,

(251) Тамъ-же.

потерявши фокъ-мачту и гротъ-стенгу, и съ оборванными снастями, не могъ слѣдовать далѣе съ эскадрою и возвратился на Двинской баръ, разлучась съ кораблями за туманомъ. Корабли: «Лефермъ», «Счастіе» и «Фридемакеръ», потерявъ мачты, съ трудомъ достигли Кольской гавани; Люисъ, слѣдуя съ остальными судами далѣе, лишь 8-го октября достигъ Копенгагена; тамъ къ нему присоединился зимовавшій въ Христіансандѣ гукоръ «Кроншлотъ». Вступивъ въ Балтійское море, эскадра, за туманами, раздѣлилась снова у остр. Готланда, и 27-го октября прибылъ на Кронштадтскій рейдъ одинъ лишь начальникъ эскадры, съ своимъ кораблемъ «Екатерина»; прочія суда зазимовали въ Ревель, исключая фрегата «Меркуріуса», разбишагося, въ Каттегатѣ, у о-ва *Аноута*. Такъ печально окончилась кампанія 1743 г. ⁽²⁵²⁾. Капитанъ Люисъ былъ преданъ суду за поздній выходъ изъ Архангельска и за раздѣленіе эскадры. Всевышій судъ, разсматривая безпристрастно поступки его, нашелъ его не виновнымъ, съ чѣмъ согласилась и Адмиралт. коллегія ⁽²⁵³⁾.

Архангельская контора надъ портомъ, отправивъ немедленно въ Колу корабельныхъ мастеровъ Сутерланда и Качалова съ мастеровыми людьми, для исправленія возвратившихся съ моря трехъ кораблей, между тѣмъ, дѣятельно производила слѣдственное дѣло надъ Толбухинымъ, оказавшимся, по слѣдствію, не такъ виновнымъ, какъ обвинялъ его Люисъ, обращавшійся къ коллегіи съ жалобами на Толбухина и во время самаго слѣдственного производства. Эти жалобы вынудили, наконецъ, коллегію замѣтить Люису, *чтобы онъ разными мелочами не утрудядал болѣе коллегию* ⁽²⁵⁴⁾.

Чѣмъ кончилось слѣдственное производство—неизвѣстно. Оно длилось до 1751 г.

(252) Тамъ-же.

(253) Бергъ. Жизнеописан. Росс. адмираловъ.

(254) Дѣло Канцеляр. Адмир. колл. 1742 г. № 12 и дѣло Архив. архива 1743 года № 983.

Коллегія предписывала конторѣ надѣ портомъ, по исправленіи зимовавшихъ къ Колѣ трехъ кораблей, отправить ихъ въ Кронштадтъ въ будущемъ 1744 году; съ уходомъ этихъ судовъ, Екатерининская гавань утратила навсегда значеніе военной гавани.

Кампаніи 1742 и 1743 г.г., своими печальными результатами обратили вниманіе Адмиралт. коллегіи на причины отрывавшейся *всегда часто сильной течи* въ Архангельскихъ корабляхъ, которая происходила отъ получаемого судовомъ поврежденія въ моментъ самаго спуска.

Желая ближе ознакомиться съ этими причинами, для устраненія ихъ на будущее время, и для приведенія въ извѣстность отъ чего именно происходятъ въ Архангельскѣ неудачные спуски кораблей, коллегія въ 1743 г. обратилась въ контору надѣ портомъ съ требованіемъ по этому предмету мнѣній, какъ отъ корабельныхъ мастеровъ порта, такъ и отъ самой конторы, чтобы рѣшить весьма важный вопросъ, когда способнѣе спускать въ Архангельскѣ корабли— *весною или осенью?* Мастера доказывали, что весною, тотчасъ по вскрытіи рѣки, спускать корабли опасно, потому что случавшіяся большія весеннія воды часто повреждали спусковой фундаментъ, и наносили на него много *илу и песку*, задерживая тѣмъ ходъ судна. Эти же высокія воды, по свидѣтельству мастеровъ, препятствовали иногда осмотрѣть и цѣлость самаго фундамента.

Кромѣ этихъ главныхъ причинъ, мастера ссылались еще и на то важное, по ихъ мнѣнію, обстоятельство, что весеннія воды, покрывая долго нижнюю часть фундамента, лишали корабль возможности пріобрѣтать при спускѣ стремительный ходъ. потому что, когда корабль сходилъ до половины своей длины, то корма его, коснувшись воды, силою быстрого теченія, заворачивалась вдоль рѣки, тогда какъ другая половина корабля оставалась еще на полозьяхъ, поэтому, отъ не нормальной перегибы виля, ослаблялись члены судна, и корабль нерѣдко *останавливался на стапелѣ*, а по спускѣ на воду получалъ и течь.

Лучшимъ временемъ для спуска, корабельные мастера единогласно признавали *начало июня*, или же *последнія числа мая*, когда весевнія воды падаютъ до половины первоначальной своей высоты.

Контора надъ портомъ также донесла, что она вполнѣ раздѣляетъ мнѣнія корабельныхъ мастеровъ о причинахъ неудачнаго спуска кораблей, но отнюдь не находитъ возможнымъ назначить временемъ спуска середину лѣта, потому что, противъ корабельныхъ элинговъ лежатъ мели, на глубинѣ отъ 4-хъ до 10 фут. Такъ какъ эти мели лежатъ близко отъ элинговъ, то корабль, будучи спущенъ среди лѣта, когда уровень воды въ рѣкѣ стоитъ нормальный, съ расхода можетъ удариться о нихъ, и вилемъ даже случалось, что при этомъ онъ получалъ такую сильную течь, что требовалъ немедленнаго *шлювания*. (*Корабль «Екатерина» спущенъ былъ 16 июня*). Спускать же корабли осенью, добавляла контора—не опасно, но они должны будутъ оставаться при портѣ до слѣдующаго года.

Сообразивъ всѣ эти обстоятельства, Адмиралт. коллегія пришла къ слѣдующему выводу: корабли при Архангельскомъ портѣ лучше спускать въ такое время, когда на концахъ фундамента будетъ не *менѣе 8 или 10 ф. воды*, тогда они будутъ сохранять свой стремительный ходъ при спускѣ. Для доставленія кораблю выгоднаго уклона, *фундаменты* слѣдуетъ дѣлать круче, а концы оныхъ—шире, а самые корабли закладывать далѣе отъ берега. Для предохраненія же фундаментовъ отъ заносовъ иломъ или пескомъ, коллегія признавала полезнымъ, накрывать ихъ на зиму *брезентами съ грузомъ*. «Таковыми мѣрами», писала коллегія, «*упователно*, что корабли будетъ можно спускать и въ полную воду» (255).

Но не однѣ эти причины вели къ неудачамъ въ постройкѣ военныхъ судовъ, и преимущественно — кораблей. Появленіе *течи* замѣчалось не у однихъ Архангельскихъ кораблей: ею страдали суда и другихъ портовъ. Причины скрывались въ

(255) Дѣло канц. Адмиралт. коллегія 1742 г. № 36.

самой системы постройки судовъ, господствовавшей во всѣхъ военныхъ Европейскихъ флотахъ до второй половины XVIII вѣка. Система эта отличалась слабостью крѣпленія корпуса судна вообще, подвергая его, черезъ несоразмѣрную тяжесть артиллеріи, расслабленію въ главныхъ частяхъ. Чтобы помочь дѣлу и доставить крѣпость судну, столь необходимую для сопротивленія разрушительнымъ силамъ моря, увеличивали число деревянныхъ кницъ въ палубахъ, прибавляли деревянные ридерсы въ подводной части и въ трюмѣ и т. п. Но мѣры эти оказывались дѣйствительными только до перваго шторма⁽²⁵⁶⁾. Прибавьте къ этому сырость мѣса, входившаго въ корпусъ судна, и отсутствіе всякой вентиляции, введенной лишь съ 1753 г. на англійскомъ флотѣ, а затѣмъ и у насъ, безъ которой заразительный трюмный воздухъ разрушительно дѣйствовалъ, какъ на крѣпость членовъ судна, подвергая ихъ преждевременному иенію, такъ и на здоровье экипажа; представивъ все это себѣ, будутъ вполне понятны всѣ тѣ явленія, которыя въ то время сопровождали тогдашнее плаваніе военного судна, при неблагоприятныхъ обстоятельствахъ вѣтра.

Вслѣдствіе плохой *остойчивости*, не рѣдки были случаи, что военныя суда и опрокидывались.

Въ 1744 г. 2-го іюля, находившійся за баромъ для догрузки корабля «Благополучіе», пинкъ «Лапоминка», будучи съ грузомъ, отъ сильнаго вѣтра, вдругъ повалился на бокъ, и затонулъ на глубинѣ 7 саж. Командиромъ пинка былъ подшкиперъ Путиловъ, который при этомъ несчастіи съ командою спасся, но судовое имущество потонуло все, исключая одного вина.

(256) Окуневъ.—Теорія и практика кораблестроенія. Явленіеечи въ корабляхъ Арханг. порта, по спускѣ ихъ на воду, было такимъ обыкновеннымъ явленіемъ, что корабельные мастера, на вопросы о томъ конторы надъ портомъ, не задумывались отвѣчать всегда успокоительно: «она-де течъ не весьма опасна». А затѣмъ, усмотрѣнную погрѣшность, вышго тщательнаго исправленія, затывала чаще всего пенькою съ саломъ, и корабль, будучи сданъ своему командиру, отправлялся обыкновенно за баръ, гдѣ и оканчивалась вся забота порта о новостроенномъ суднѣ. (Дѣло канц. Адмиралт. колл. 1750 г. № 12 о спускѣ корабля «Москва»).

По распоряженію конторы надъ портомъ назначена была тотчасъ же комиссія изъ морскихъ офицеровъ и корабельныхъ мастеровъ, которой вмѣнено, между прочимъ, въ обязанность поднять затонувшій пинкъ.

Но комиссія донесла конторѣ, что такъ какъ пинкъ опрокинуло не въ рѣкѣ, и не въ гавани, а въ открытомъ морѣ, то она не знаетъ средствъ, какъ искуснѣе поднять его, ибо, состоя изъ морскихъ офицеровъ, она специально назначена плавать на вооруженныхъ судахъ, имѣя для того надлежащія и знаніе, и искусство» (257). Контора, въ виду сихъ *резонновъ*: подняла пинкъ портовыми средствами, способомъ Ламбе-Ямеса, т. е. помощью двухъ судовъ. Поднятой пинкъ, по осмотрѣ, оказался безъ всякихъ поврежденій.

Еще интереснѣе былъ случай, повторившійся на томъ же Двинскомъ барѣ, съ кораблемъ «Варахаиломъ», въ 1749 году. Новопостроенный въ этомъ году 54-хъ п. корабль «Варахаилъ», по надлежащемъ изготовленіи для предстоящаго перехода за баръ, отправился 7-го іюня къ бару, на буксирѣ своихъ шлюпокъ, при легкомъ сѣверномъ вѣтрѣ, имѣя отданными марсели и всѣ нижніе паруса. Кораблемъ командовалъ капитанъ *Шпанбергъ*. Лоцмана объявили, что кораблю надлежитъ поспѣть на баръ къ утреннему моменту полной воды. Миновавъ благополучно опасное мелководіе бара, «Варахаилъ», за перемѣнившимся вѣтромъ, не могъ далѣе слѣдовать на извѣстную глубину и, получа дрейфъ къ лежащимъ вблизи его мелямъ острова *Гольца*, вынужденъ былъ, по настоянію лоцмановъ, бросить якорь на глубинѣ 5-ти сажень. Затѣмъ, тотчасъ же убраны были всѣ паруса, и силою приливнаго теченія и вѣтра, корабль поставило поперекъ бара. Канату выпущено было всего 25 ть сажень. Въ моментъ, когда команда послана была по реямъ крѣпить марсели, а корабль, помощью бизани, сталъ приходить на свой канатъ — онъ вдругъ *опрокинулся и затонулъ до верхняго мѣсца борта*, въ разстояніи отъ острова Гольца $\frac{3}{5}$ мили. При этомъ несчастіи погибли: гардемаринъ и команды

(257) Дѣло Арханг. архива 1744 г. № 1018.

27 человекъ. Спаслось 349 человекъ. Военно судная комиссия при Архангельскомъ портѣ ⁽²⁵⁸⁾ немедленно открыла свои засѣданія для производства строжайшаго изслѣдованія причинъ случившейся катастрофы.

Капитаномъ надъ портомъ былъ въ то время капитанъ Апрѣлевъ, а главнымъ командиромъ порта капитанъ-командоръ Черевинъ ⁽²⁵⁹⁾.

(258) Военно-судная комиссия Арханг. порта была учреждена въ 1741 году, коей первоначально Адмир. коллегія предписывала: «быть на Соломбальской верфи, въ верхней караульной свѣтлицѣ, и имѣть въ распоряженіи своемъ шлюпку съ гребцами». (Кузьмищевъ — Матеріалы).

(259) Біографическіе подробности о *Иванѣ Григорьевичѣ Черевинѣ* находятся у Берга въ его Жизнеописаніи Россійск. адмир. Т. III, стр. 239. Изъ біографіи его видимъ, что онъ назначенъ былъ главнымъ командиромъ Арханг. порта въ 1748 г. а черезъ два года былъ уже смѣненъ, за сору съ капитаномъ надъ портомъ Апрѣлевымъ. Онъ умеръ въ чинѣ контръ-адмирала, въ 1757 г. — Кратковременное командованіе Черевина Арханг. портомъ замѣчательно по его проекту устройства Архангельскаго адмиралтейства. Проектъ этотъ, поданный въ Адмир. коллегію 19 мая 1748 г., состоялъ въ слѣдующемъ: со времени строенія кораблей, на поверхности адмиралтейства накопилось такъ много *щепы*, что въ случаѣ пожара, или грозы, она грозила большою опасностью всей верфи. Для предотвращенія этой опасности полезно было бы засыпать ее *землею*, которая, возвысивъ мѣстность, предохранитъ адмиралтейство и отъ весеннихъ водъ, ежегодно причиняющихъ ущербъ казнѣ, по измѣнному положенію Сокобалы. Сверхъ земли предлагалось выстать все адмиралтейство *каменью*, а на будущее время цену собирать въ одно мѣсто и вывозить изъ адмиралтейства. Для лучшаго достиженія цѣли, поднятія адмиралтейскаго грунта, предлагалось провести въ адмиралтействѣ *каналы*, чтобы помощью вынутой земли возвысить грунтъ. Каналы эти, по смыслу проекта, должны были находиться въ слѣдующихъ мѣстахъ: 1) прежде-начатый каналъ изъ р. Соломбалы въ р. Курью докончить, а изъ онаго провести каналы внутрь адмиралтейства, къ эллингамъ. Кроме этихъ каналовъ, на крайнемъ Соломбальскомъ островѣ, между новыми лѣсными сараями, надлежало выкопать тоже *каналъ*, а равно вычислить р.р. Соломбалку и Курью, тогда, проектируемый каналъ у лѣсныхъ сараевъ, съ большою пользою можетъ служить для вытаскиванія деревьевъ, и для прилава ихъ къ сараямъ. Въ слѣдствіе этого проекта Адмир. коллегія, 16 іюня, предписала Черевину, составить подъ своимъ предсѣдательствомъ комисію (*консилиумъ*) изъ членовъ котторы и корабельныхъ мастеровъ, для обужденія проекта во всей подробности, а также и того: возможно ли устроить каналы безъ большихъ издержекъ казнѣ, и не будетъ ли имъ причиняться вреда отъ *водопой*? 8 декабря того же года, комисія, окончивъ разсмотрѣніе проекта, донесла въ Адмиралтейскую коллегію, за общимъ подписомъ, слѣдующее свое мнѣніе: 1) указанное устройство каналовъ и поднятіе адмиралтейскаго грунта, вполнѣ целесообразно, ибо, устроенный внутри адмиралтейства каналъ былъ бы тѣмъ удобенъ, что

Первымъ дѣйствиємъ комисіи было—поднятіе затонувшаго корабля, для чего въ *самоскорѣйшемъ* времени приказано было отправить отъ порта два пинка: «Повракулку» и «Новую Двинку», съ морскими служителями и мастеровыми людьми; для буксированія пинковъ были назначены всѣ имѣвшіеся при портѣ гребныя суда.

На этихъ же пинкахъ предполагала отправиться съ капитаномъ Шпанбергомъ и военно-судная комиссія. Контора надъ портомъ, за неимѣніемъ казенныхъ водолазовъ, вызы-

на обоихъ берегахъ его, могли бы быть расположены всѣ мастерскія, подобно тому, какъ оныя существуютъ въ Петербургскомъ адмиралтействѣ; 2) опасности отъ весеннихъ водъ комисія не предвидитъ, такъ какъ эти каналы будутъ находиться подъ прикрытіемъ адмиралтейства; 3) по окончаніи каналовъ, рр. Соломбалку и Курью, отъ устья и до канала, слѣдуетъ вычистить, набить по берегамъ свай, и обшить оныя досками; 4) на случай запаса пескомъ рѣчекъ требуется очистку ихъ продолжить за адмиралтейство, до служительскихъ домовъ, чтобы теченіемъ воды песокъ проносило, и для этого обить берега сваями и обшить досками, и имѣть въ нихъ глубину равную капаламъ, тогда весеннія воды пескомъ заносить ничего не будутъ; 5) что же касается до могущихъ случиться поврежденій каналовъ, то комисія полагаетъ, что поперечный и средний каналы, будучи подъ прикрытіемъ адмиралтейскихъ и дѣсныхъ сараевъ, подвергнуться имъ не могутъ, впрочемъ, добавила комисія: *«противъ воли Божіей протиснуться никто не можетъ, а и прежде начатый каналъ продолжается еще существовать безъ поврежденій»*. На устройство этой канализаціи вызвался съ торговъ, Вологодскій купецъ *Федоръ Лыжнинъ*, обзавшійя подпискою приступить сначала къ прежде-начатому каналу, позади адмиралтейства, прокопавъ его шириною на 11 саж., а глубиною до 8 футь. Стоимость каждаго канала и чистка рѣчекъ, по расчету Лыжина, должна была стоить казнѣ:

1) За каналъ на Среднемъ Соломб. островѣ, отъ начатаго прежде канала до р. Курьи—6382 р. 54 коп.

2) За адмиралтейскій каналъ, идущій отъ перваго—6398 р. 88 п.

3) За каналъ отъ прежде-начатаго до р. Соломбалки 534 р. 99¼ коп. всего за 3 канала 13 316 руб. 41¼ коп., а съ углубленіемъ р. Соломбалки отъ ея устья—14 995 р. 54½ коп.

4) За выемку земли изъ р. Курьи отъ ея устья до начатаго канала всего 16 162 р. 68½ коп.

5) На чистку рѣчекъ и каналовъ требовалось 4 машины—797 р. 66 п.

6) За выливаніе изъ каналовъ воды при 4-хъ машинахъ 72 лошад. 3386 р. 88 к., да за 4 копра для битья свай—142 р. 9 п.

Такъ что, весь подрядъ простирался на сумму *45 414 р.* Въ виду такой стоимости, коллегія приняла этотъ проектъ лишь *изъ свѣдѣнію* и болѣе объ канализаціи никакихъ никогда вопросовъ не поднималось.

(См. дѣло канц. Адмир. коллегіи 1742—1751 г. № 36).

вала охотниковъ, но таковыхъ въ Архангельскѣ не отыскалось. Самоскорѣйшее время между тѣмъ уже проходило, а пинки, по неготовности своей къ походу, оставались еще при портѣ, такъ что комиссія отправилась къ мѣсту вѣстствія на гребныхъ судахъ, для предварительнаго осмотра корабля, бортъ котораго, на другіе сутки, давала еще возможность членамъ комиссіи измѣрить точную глубину вокругъ судна; но пока комиссія разсуждала о средствахъ поднятія корабля, вмѣщавшаго въ себѣ грузу до 11 т. пудовъ, силою вѣтровъ и теченія, къ 14-му іюня, когда подошли къ кораблю пинки, наружный бортъ корабля уже погрузился въ воду, и весь корабль замыло иломъ и пескомъ, такъ что о поднятіи его нельзя было и думать, хотя попытки и дѣлались. Спустя же годъ, въ іюнѣ, лоцмана объявили, что на мѣстѣ, гдѣ находился «Варахаилъ», уже нѣтъ его и слѣдовъ: его размыло вѣтрами, льдомъ и теченіемъ окончательно (260).

Формальная сторона дѣла военно-судной комиссіи не менѣе любопытна. Оберъ-аудиторомъ въ эту комиссію назначенъ былъ, состоявшій для этого при портѣ, нѣкто *Фон-Клингстетъ* — чеховѣкъ; не знавшій ни слова по русски, такъ что все дѣлопроизводство велось имъ на нѣмецкомъ діалектѣ. Будучи назначенъ въ комиссію по дѣлу корабля «Варахаилъ», Фон-Клингстетъ желалъ уклониться отъ аудиторской обязанности, отзываясь незнаніемъ русскаго языка и не пониманіемъ морскаго дѣла. — причины, кажется, резонныя, но контора надъ портомъ ихъ не уважила, пригрозивъ аудитору жалобою въ Адмиралтейскую коллегію, за неповиновеніе указамъ. Она опредѣлила къ нему переводчикомъ одного изъ приказныхъ служителей, въ помощь же послѣднему, для письменныхъ дѣлъ, назначила *двухъ матросовъ*, изъ знающихъ грамоту. Помѣщеніе комиссіи было въ конторѣ. Къ дверямъ засѣданія приставленъ былъ ружейный караулъ изъ 7 ч. солдатъ при ефрейторѣ. Слѣдствіе началось съ доставленныхъ въ комиссію рапортовъ капитана корабля, офицеровъ и лоцмановъ, бывшихъ при проводкѣ «Варахаила».

(260) Дѣло Арханг. архива 1749 г. № 1203.

Основывался на статьѣ Морскаго устава: «ежели капитанъ или какой нибудь офицеръ корабль потеряетъ, то взять его за арестъ» комиссія, 10-го іюня приговорила Шпанберга немедленно *взять за арестъ*, для чего и отправился къ нему на квартиру капитанъ надъ портомъ Адрѣлевъ, которому поручено было снятъ съ капитана Шпанберга шпагу, и приставить къ нему караулъ изъ офицера и солдатъ.

Но при арестуемомъ шпаги не оказалось, она утонула со всемъ прочимъ имуществомъ злополучнаго капитана. По отзыву его, данному въ комиссію, на потонувшемъ кораблѣ состояло груза: провіанта на 1 мѣс., *смолы* для Петербургскаго порта 150 бочекъ—всего вѣсомъ до 1500 пуд., водныхъ—52 бочки, якоря, канаты и балластъ—весь грузъ простирался до 11 тыс. пудовъ.

Лоцмана при слѣдствіи письменно объявили, что «Варахаилъ», идучи отъ гавани къ бару, былъ *кривъ на правую сторону*, и что это обстоятельство, по ихъ словамъ, извѣстно было и капитану, и офицерамъ, такъ какъ въ продолженіе пути къ бару, команда для уравниванія корабля, не разъ понуждаема была перобѣгать съ борту на бортъ. Кривизна эта подъ парусами была ощутительна. ⁽²⁶¹⁾

Военно-судная комиссія, обвиняя командира «въ неправильной нагрузкѣ, въ полномъ вооруженіи и въ недостаточности выпущеннаго каната», приговорила его къ ссылкѣ въ галерныя работы на вѣчно. Двухъ старшихъ лейтенантовъ—къ разжалованію въ рядовые: одного до выслуги, другого на вѣчно. Трехъ штурмановъ, шкипера и констабеля—въ рядовые же, до выслуги.

Но Адмиралтейская коллегія, напротивъ, единогласно, оправдала всѣхъ подсудимыхъ, а 15-го декабря 1752 г. состоялся Высочайшій указъ, по которому были освобождены отъ суда и командиръ, и всѣ его подчиненные ⁽²⁶²⁾.

Такимъ образомъ, мы видѣли, въ общихъ чертахъ, какъ неудовлетворительно въ прошломъ столѣтіи совершалось

(261) Дѣло Арханг. архива 1749 г. № 1203.

(262) Морской Сборникъ 1857 г. № 9.

судостроение при Архангельскомъ и др. портахъ, и какіе были существенные недостатки въ этомъ судостроеніи, существіе, впрочемъ, не однимъ нашимъ портомъ, но и другимъ флотамъ государствъ Европейскихъ, страдавшихъ тѣмъ же чѣмъ и мы: отсутствіемъ правильныхъ, строго-научныхъ данныхъ въ корабельномъ искусствѣ, а въ частности — недостаткомъ специально-подготовленныхъ корабельныхъ мастеровъ, и — снѣжностью самыхъ работъ.)

«Судостроение, какъ и всякое механическое искусство», говоритъ г. Окуневъ, «можетъ совершенствоваться не иначе, какъ постепенно, путемъ тщательнаго практическаго изученія»⁽²⁶³⁾, которое и послѣдовало, какъ извѣстно, не ранѣе конца XVIII вѣка.

Взглянемъ теперь на внутреннюю жизнь Архангельскаго адмиралтейства, чтобы, такъ сказать, осязательнѣе видѣть всѣ порядки, существовавшіе въ портѣ, при которыхъ росла и развивалась внѣшная его дѣятельность, а вмѣстѣ съ нею какъ расширялась и улучшалась Соломбальская адмиралтейская слободка, составлявшая съ адмиралтействомъ нераздѣльное цѣлое.

Работы въ адмиралтействѣ распредѣлялись, согласно регламенту, по колоколу, въ различные часы, смотря и по временамъ года: *весною* они обыкновенно начинались съ 4¹/₂ ч. утра и оканчивались въ 7 ч. вечера. Отдыхъ мастеровымъ давался въ это время съ 11 ч. утра и до 12¹/₂ ч. дня. *Лѣтомъ* же работы начинались тоже съ 4¹/₂ утра, и окончивались часомъ позже. На отдыхъ давалось время 2¹/₂ часа. *Осенью* работы оканчивались часомъ ранѣе лѣтняго времени, а *зимой* отъ восхода до заката солнца, т. е. съ 7 часовъ утра и до 3 ч. дня.

Время для отдыха полагалось не болѣе одного часа.

Такое распредѣленіе было, впрочемъ, для рабочихъ, работавшихъ на открытомъ воздухѣ, а въ мастерскихъ и кузницахъ, съ 10 сентября по 10 марта, работали всегда до 8 ч. вечера.

(263) Окуневъ. — Теорія и практика кораблестроенія. Стр. 40.

Ежели не случалось спѣшныхъ работъ, то по причинѣ темнаго и холоднаго времени, рабочимъ давался шабашъ съ 10 ноября и по 10 января. По окончаніи адмиралтейскихъ работъ, *седьмая часть* мастеровыхъ или работниковъ оставлялась, согласно регламенту, на ночь въ порту, для дозора за порядкомъ въ ночное время, подъ наблюдениемъ караульнаго офицера и корабельныхъ мастеровъ, старшій изъ которыхъ ежедневно и рапортовалъ въ контору о благополучіи адмиралтейства.

Для пожарныхъ случаевъ въ Адмиралтействѣ хранились брандспойты, крючья, ведра и др. принадлежности, при караульномъ домѣ, (Брандспойты и *мѣдныя* бочки были присланы въ Архангельскій портъ изъ Петербурга въ 1749 г. Кузмищевъ. *Матеріалы*).

Карауль при верфи стоялъ по *недѣльно* изъ морскихъ солдатъ, а караульными офицерами назначались старшіе всѣхъ родовъ службы, до корабельныхъ мастеровъ включительно; точно также, канатные, блоковые и другіе мастера занимали караулы и на городской сторонѣ, при мельницѣ и др. казенныхъ зданіяхъ, принадлежавшихъ порту.

Разбирательство о проступкахъ нижнихъ чиновъ, нарушавшихъ чѣмъ-либо общественное благочиніе, производилось обыкновенно въ губернской канцеляріи, которая, приследи виновныхъ при депутатѣ, требовала изъ конторы надъ портомъ *промеморіалы* (отношеніями); во все время, пока производилось слѣдствіе, виновные содержались подъ арестомъ на морской адмиралтейской гауптвахтѣ, т. е. при караульномъ домѣ, въ *иселъзахъ*, и употреблялись въ рабочую пору на всѣ тяжелыя работы. Въ Лапомянѣ смѣна служителямъ производилась тоже понедѣльно.

До 1798 г., о времени вскрытія отъ льда Двины, существовало въ адмиралтействѣ обыкновеніе извѣщать жителей Соломбалы *тремя* пушечными выстрѣлами, для пріятія заблаговременно мѣрь на случай ледохода. Но съ 1798 г., главнымъ командиромъ порта вице-адмираломъ П. М. Фондезинимъ, сигналы эти были отмѣнены, а вмѣсто ихъ установлены были *сигнальные флаги*, подымавшіеся предва-

рительно на колокольнѣ *Боровской* церкви (въ городѣ) и репетировавшіеся на колокольнѣ *Соломбальской* церкви. Эти сигналы имѣли слѣдующее значеніе: 1) *флагъ койса*— ледъ ломаетъ противъ города и выше; 2) *бѣлый флагъ*— ледъ идетъ въ *Никольское* устье, и 3) *красный флагъ*— ледъ идетъ *Березовымъ* устьемъ ⁽²⁶⁴⁾.

Выдача жалованья, какъ адмиралтейскимъ служителямъ, такъ и плотникамъ, производилась по *третьимъ года*, и при томъ непременно съ *предварительными* смотрами, на которыхъ морскіе чины находились обыкновенно въ мундирахъ, а морскіе солдаты съ ружьями и въ амуниціи. Кому-же изъ служителей мундировъ положено не было, тѣ влялись на смотръ и въ собственномъ платьѣ. Такіе смотры дѣлались по наряду конторы флотскими капитанами, при фискалѣ. Корабельные же плотники, состоявшіе въ командѣ корабельныхъ мастеровъ, на смотры представлялись своими начальниками, при чемъ наблюдалось строго, чтобы нѣтчиковъ отнюдь не было; *таковымъ и заслуженное жалованье не выдавалось*.

При выдачѣ денежнаго жалованья наблюдалось хорошее правило, чтобы лицамъ, замѣченнымъ въ пьянствѣ или мотовствѣ, на руки денегъ не выдавать, а отдавать ихъ *добримъ* унтеръ-офицерамъ, которые обязывались покупать мотамъ и пьяницамъ платье, а остававшіеся отъ расхода деньги, приобщать къ ихъ артельной суммѣ. Правило это относилось и къ плотникамъ, у которыхъ, въ такихъ случаяхъ, десятники замѣняли *дядекъ*. Ежедневно въ будничные дни, съ вечера, контора надъ портомъ при паролѣ отдавала по командамъ слѣдующій приказъ: «завтренняго числа служителей командировать во всѣ подлежащія работы, а въ прочемъ, исполненіе чинить въ силѣ регламента и указовъ.»

Въ праздничные же церковные или въ высокотожественные дни, таковые приказы видоизмѣнялись слѣдующимъ образомъ: «завтренняго числа для праздника (такого-то), *якакъ* морскимъ, такъ и адмиралтейскимъ служителямъ ша-

(264) Дѣло Арханг. губери. архива 1798 г. № 478.

башь, чтобы Богу молился, гуляли тихо и смирно; шума, дракъ и прочих непотребствъ не чинить.»

Для высокаторжественнаго дня приказывалось артиллерійскому офицеру, послѣ благодарственнаго въ церкви молебна, произвести на Соломбальской верфи салютъ изъ 17-ти выстрѣловъ, а караульному на верфи офицеру—учинить *иллюминацію*, съ 8 часовъ вечера, зажженіемъ свѣчей, какъ въ конторѣ, такъ и въ караульномъ домѣ, въ окнахъ, обращенныхъ въ рѣкѣ, поставя въ каждое окно по 5 свѣчей, чтобы горѣли до *часа ночи*, подъ наблюденіемъ надежнаго боцмана и самого караульнаго офицера.

Такую же иллюминацію предписывалось устроить непременно *и въ обывательскихъ домахъ* адмиралтейской слободки, съ великою при томъ осторожностью отъ огня. На верфи въ такіе дни подымался *штандартъ* на весь день. Въ кавалерскіе праздники и въ день Новаго года, подымался тоже штандартъ и была иллюминація съ 9-ти ч. вечера, но свѣчей зажигалось лишь по *три* въ окнѣ.

Салюта не было, а оный производился лишь въ торжественные дни членовъ Царскаго семейства, изъ 15-ти орудій, а въ дни восшествія на Всероссійскій престолъ изъ 31 орудія; иллюминація тогда начиналась съ 6-ти ч. вечера.

Въ праздники Р. X. и Св. Пасхи отдыхъ командамъ давался на *три* дня, и на все это время усиливался надзоръ за порядкомъ на верфи и на Соломбалѣ, обходами изъ 20 человекъ подъ командою лейтенанта, обязаннаго совершать прогулки свои днемъ и ночью, въ то же время на городскую сторону посылался обходъ изъ 12 ч. морскихъ солдатъ.

Обходы эти совершались на основаніи указа Адмиралт. коллегіи 1733 г. декабря 19. послѣдовавшаго въ Архангельскую контору надъ портомъ по случаю наступавшихъ праздниковъ Р. X. Въ указѣ строго предписывалось: «морскихъ и адмиралтейскихъ служителей и мастеровыхъ людей содержать въ твердой командѣ, по указамъ и регламентамъ, и для прекращенія дракъ, ссоръ, и другихъ непристанныхъ проступковъ изъ корабельной команды посылать ежедневно дозоромъ и ходить по улицамъ съ 1 ч. дня и до 1 ч.

ночи, и смотрѣть, чтобы отъ морскихъ адмиралтейскихъ служителей и отъ мастеровыхъ людей по улицамъ крику, шуму и драгъ не было, и пѣсенъ пьяные не пѣли-бъ, и на извозникахъ не ѣздили-бъ, въ кабакахъ и шинкахъ зервю и картами не играли-бъ. Виновныхъ брали-бъ на гауптвахту, гдѣ по степени вины и чинить наказаніе» (265).

При наступленіи весны контора надъ портомъ обыкновенно отдавала такой приказъ: «понеже нынѣ наступило время теплое, того ради накрѣпко смотрѣть, чтобы живущіе въ казармахъ и въ *обывательскихъ* домахъ, а также въ конторѣ и мастерскихъ, — печей не топили-бъ, для чего, по срдѣ полицейской инструкціи, смотрѣть надъ слободою, *печи все надворныя запечатать, а бани во все лѣто, во всѣхъ домахъ, топить не дозволять, и съ лучиною по улицамъ отнюдь не ходить*».

Мѣра эта была вызвана въ 1748 г., происшедшими тогда въ Соломбалѣ нѣсколькими пожарами. Запрещая по сему поводу топить лѣтомъ бани, а равно и печи въ домахъ, контора дѣлала, впрочемъ, и исключенія для нѣкоторыхъ случаевъ, какъ напр., для родинъ и крестинъ (266).

Находившимся при портѣ шкиперамъ, штурманамъ, мичманамъ, гардемаринамъ, подштурманамъ и ученикамъ, предписывалось строжайше, чтобы въ свободные отъ своихъ обязанностей часы, дважды въ недѣлю, они посѣщали морскую школу, для повторенія наукъ. *Смотрителямъ школы* вѣдѣно было имѣть за этимъ особое наблюденіе, и о нерадивыхъ рапортовать въ контору. Въ морской школѣ съ 1742 по 1752 г. мѣсто Тарбѣева, занималъ академическій подмастерье Михаилъ *Страховъ*, называвшійся *учителемъ навигацкихъ наукъ*. Классомъ же русской грамоты завѣдывалъ изъ матросъ, рѣзной мастеръ Федоровъ.

Въ 1746 г. контора надъ портомъ, въ виду многолюдства учениковъ школы, и для лучшаго надзора за школьнымъ

(265) Журнал. Адмир. колл. 1733 г., декабрь.

(266) Всѣ вышесказанныя данныя извлечены нами изъ дѣлъ Арханг. порта 1752 и 1753 г.г. за №№ 1522 и 1775.

преподаваніемъ и за самими учителями, опредѣлила смотрителемъ школы мичмана *Нельова*, которому велѣно было наблюдать, чтобы учителя дважды въ недѣлю производили при немъ экзаменацію своихъ малолѣтнихъ учениковъ, а также и *экзерцицію* лѣтнихъ и палуновъ. О числѣ учениковъ, кто, съ котораго года и чему обучается, Адмиралтейская коллегія предписала конторѣ въ 1746 году присылать по *третью* вѣдомости, а равно и о вышедшихъ изъ школы — именные списки. за подписью смотрителя и учителей.

Содержаніе Страхову полагалось 9 руб. въ мѣсяцъ.

За смертію его въ 1752 г. учителемъ школы назначенъ былъ подштурманъ Погудкинъ ⁽²⁶⁷⁾.

Въ морской школѣ, со времени ея учрежденія, кромѣ наукъ, школьникамъ обучали также солдатской экзерциціи *деревянными ружьями*, подъ наблюденіемъ унтеръ-офицеровъ, а равно и *барбанному искусству* ⁽²⁶⁸⁾. Независимо посѣщенія классовъ морской школы мичманами, штурманами и др., для нихъ существовали еще ежегодные экзамены при портѣ особю комиссіею изъ капитановъ и старшихъ корабельныхъ

(267) Чтобы видѣть, какъ незавидна была въ матеріальномъ отношеніи, обстановка учителей адмиралтейской морской школы тогдашняго времени, имѣвшей въ 1751 г. до 300 учениковъ, не лишнимъ считаемъ привести здѣсь перечень оставшагося послѣ смерти Страхова имущества: 1) *Шуба* овчинная. 2) *Камзолъ* драгетовый, кофейнаго цвѣта, на овчиномъ меху, ветхій. 3) *Кафтанъ* сѣро-пшеничнаго сукна, ветхій. 4) *Шапка* песочнаго цвѣта, ветхал. 5) *Кортникъ* съ португесю, ветхій. 6) *Картузъ* ветхій. 7) *Пуговикъ* перинный съ тиковою наволочкою и *одна* подушка перинная съ тиковою же наволочкою. 8) *Рубаха* бѣлыхъ съ портами 3 пары. *Штаны* замшевые, ветхіе. 10) *Сапоги* поношенные одна пара. 11) *Сундучекъ* малый и 12) *Тетрадей* учебныхъ 6; — вотъ и все имущественное богатство учителя, которое контора велѣла и сдать черезъ публикацію съ аукціона, а изъ вырученныхъ денегъ удержать 80 в., *за депъ сломанныхъ имъ глиняныхъ чернильницъ, и за пару счетовъ сломанныхъ!* Выручка оказалась всего въ *5 руб. 45 коп.*, кромѣ тетрадой, ни въѣмъ не купленныхъ, но и эти деньги, выѣстъ съ заслуженнымъ мѣсячнымъ жалованьемъ, поступили *въ казну*, по той причинѣ, что оказался недочетъ въ *класныхъ* принадлежностяхъ, въ циркуляхъ, въ логарифмахъ и въ меридіональныхъ таблицахъ. Страховъ имѣлъ жену, жившую въ Петербургѣ, которая обратилась въ контору съ просьбою о деньгахъ своего мужа, но ей было отказано. (Дѣло архива Арх. порта 1752 г. № 1265).

(268) Журналъ адмир. колл. 1748 г. декабрь.

офицеровъ. Экзаменаціи этой подвергались не одни мичмана и штурмана, но и *лейтенанты* ⁽²⁶⁹⁾. Въ прежнее время мичмана производились по экзамену сперва въ *мастера*, а изъ мастеровъ уже въ лейтенанты. (См *Примѣчаніе* за № 11). Экзамены эти были очень строги, по тому времени, и производились въ еопторѣ надъ портомъ слѣдующимъ порядкомъ: вопросы изъ Навигациіи, Плоской и Сферической тригонометріи и астрономіи предлагались *письменные*, на которые должно было отвѣчать *письменно же*, съ ясными доказательствами на чертежѣ. На отвѣтахъ дѣлались помѣтки старшаго члена экзаменной комиссіи: *«исправно, малопорядочно, необстоятельно и т. п.* Экзаменные листы начинались краткимъ формуляромъ экзаменовавшагося, который долженъ былъ своеручно написать въ заголовкѣ листа: гдѣ и когда плавалъ на судахъ, съ какимъ командиромъ, въ какомъ рангѣ, откуда и куда. За симъ уже начинались, послѣ выше-сказанныхъ вопросовъ изъ морскихъ наукъ, письменные же вопросы изъ морской практики и изъ счисленія; оканчивался же листъ всегда слѣдующими, одинаково формулированными вопросами: 1) Когда по регламенту велѣно будетъ тебѣ корабль припятъ въ свою команду, что будешь дѣлать при той смѣнѣ? 2) Когда на берегу будешь командовать ротою корабельною по регламенту, коимъ образомъ распоряженіе будешь имѣть? 3) Когда опредѣленъ будешь на караулъ съ командою, то въ содержаніи того караула днемъ и ночью какъ будешь поступать, — объяви порядочно? 4) Какъ на новомъ кораблѣ мачты поставишь подъ краномъ, а по нуждѣ—безъ крановъ, и что сперва на мачту, еще не поставленную, положить должно, и поставя мачту, что за чѣмъ кладется? 5) Когда повелѣно тебѣ съ твоимъ кораблемъ вытягиваться за гавань, то вышедъ и ставъ на якорь, что первое тебѣ надобно, и гдѣ караулы разставишь? 6) Когда твоему военному кораблю сказано будетъ походить съ эскадрою или одному, какое распоряженіе въ командѣ на кораблѣ долженъ дѣлать прежде, нежели походить сказано;

(269) Кузмищевъ—*Материалы*.

какимъ порядкомъ во всякихъ случаяхъ на море долженъ дѣйствовать пушками и людьми—объяви порядочно, не упуцая ни малѣйшаго дѣйствія? 7) По какимъ мѣстамъ, какихъ чиновъ будешь ты распредѣлять, и по скольку гдѣ потребно? 8) Какъ сняться съ якоря съ Ревельскаго рейда, когда флотъ лежитъ въ полумѣсяцѣ, вѣтръ былъ отъ NNW, а твой корабль отъ флагмана, кт О-у *седьмымъ* кораблемъ, а предъ тобою еще корабль? 9) Какъ сняться въ большой вѣтеръ съ якорей даглиста и плехта? 10) Какъ становиться фертоингъ? 11) Какъ поворотить корабль оверъ-штагъ подъ марселями, брамселями и стакселями, при гротѣ, фокахъ и бизань-парусахъ? 12) Въ великій вѣтръ, какъ лечь въ дрейфъ, имѣя нижніе паруса? 13) Какъ берутся рифы у нижнихъ парусовъ? 14) Во время шторма безъ парусовъ, въ морѣ, сколько дрейфу полагается? 15) Подходя къ мѣсту якорному, что надо дѣлать, чтобы стать на якорь? 16) Какъ стать на якорь, идучи фордевиндъ, подъ однимъ фокомъ, въ великое волненіе и въ великій вѣтръ? 17) Какъ сыскать потерянный якорь? 18) Какъ надобно привязать марсель въ великій вѣтръ? 19) Изъ морской эволюціи объяснить на чертежѣ различныя движенія флота? 20) Солдатскую экзерцицію знаешь-ли? 21) Какъ описывать берегъ, будучи на суднѣ, и какіе къ тому потребны инструменты, и какъ будешь означать его на картѣ? (270)

Такіе экзаменные листы съ отвѣтами и помѣтками отсылались на разсмотрѣніе въ Адмиралтейскую коллегію. Случалось, что по незнанію русскаго языка, экзаменовавшійся давалъ свои письменные отвѣты на англійскомъ или на нѣмецкомъ языкахъ.

Оказавшихся на экзаменѣ слабыми въ наукахъ, по распоряженію Адмиралт. коллегіи исключали изъ морскаго комплекта и опредѣляли таковыхъ къ береговымъ должностямъ. Такъ, напр. въ 1741 г., находившійся при Архангельскомъ портѣ мичманъ Челищевъ, во время экзамена, на данные ему вопросы, «принимался отвѣчать неоднократно, и нѣсколько «пунктовъ розыскивалъ и отвѣтствовалъ, токмо приходя въ

(270) Дѣло ванцелар. адмир. колл. 1751 г. № 10 и Кузнецевъ—*Материалы*.

«безпамятство, ничего надлежащаго, или паче порядочнаго, «отвѣтствозаніемъ окончить не могъ, и объявилъ комисіи, «что овъ науку и практику зналъ, и командиромъ на гек- «ботахъ по Каспійскому морю хаживалъ, только за болѣзнью «меланхоличною и эпохондрикою отвѣчать не можетъ». Въ удостовѣреніе своей болѣзни Чѣлищевъ представилъ и медицинское свидѣтельство. Экзаменная комисіа нашла его въ морской службѣ «весьма неспособнымъ» ⁽²⁷¹⁾.

Въ предыдущихъ главахъ мы видѣли, какъ на Соломбалѣ первоначально начали возводить казенныя строенія для морскихъ офицеровъ и служителей, и какъ, одновременно съ этими постройками, начали ставиться и обывательскіе дворы, умножавшіеся годъ отъ году на всѣхъ трехъ островахъ. До 1748 г. острова эти имѣли между собою естественное сообщеніе: зимою по льду р.р. Курьи и Соломбалки, въ остальное же время на корбасахъ. Слобода ширилась быстро. Въ 1745 г. на крайнемъ островѣ для капитана надъ портомъ построенъ былъ домъ, длиною 15, и шириною 9 саж., стоившій казны 230 руб. ⁽²⁷²⁾. Въ этому времени, въ чертѣ адмиралтейства возведено было много новыхъ построекъ: магазиновъ и мастерскихъ, а самое адмиралтейство въ 1749 году укрѣплено было вокругъ сваями и полисадомъ — короче, Соломбала къ половинѣ XVIII. ст уже представляла не пустынную, но весьма оживленную мѣстность, имѣвшую жителей, со включеніемъ женскаго пола, до 3 т. человекъ.)

При такой населенности, какъ видно изъ дѣлъ архива, до 1749 г. Соломбала не имѣла особаго кладбища, а умершихъ погребали тутъ же, подлѣ своихъ домовъ. И это было въ такой мѣстности, которая ежегодно подвергалась весеннимъ наводненіямъ, вслѣдствіе чего, черезъ разрушеніе болотистаго и песчанаго грунта земли, жителямъ причинялась

(271) Кузмищевъ.—*Матеріалы*.

(272) Дѣло Арханг. архива 1745 г. № 1039. Замѣтить слѣдуетъ, что послѣ вице-адмирала Бредаля, въ Архангельскій, портъ съ 1743 и по 1747 г. не были назначаемы главные командиры, а въ конторѣ надъ портомъ присутствовали отъ флота капитаны: въ 1743—Толбухинъ, въ 1744—Розеліусъ, въ 1745—Апрѣлевъ, въ 1746—Фастингъ, и въ 1747 г. опять Апрѣлевъ.

не малая опасность въ гигиеническомъ отношеніи... Только въ 1749 г. копорта надъ портомъ обратила наконецъ свое вниманіе на эту опасность, и отвела для кладбища мѣсто на крайнемъ Соломбальскомъ островѣ, за канатнымъ заводомъ, оградивъ новое кладбище *заборомъ* и *канавою*, а мѣста, гдѣ прежде погребались умершіе, тщательно засыпаны были щепою и пескомъ ⁽²⁷³⁾.

Нужда имѣть на Соломбалѣ *церковь*, по большому числу морскихъ и адмиралтейскихъ служителей, выяснилась еще въ 1742 г., и на ходатайство о томъ копорты надъ портомъ, Адмиралтейская коллегія тогда же разрѣшила начать постройку деревянной церкви на *Большомъ Соломбальскомъ островѣ*, которая и заложена была въ 1743 г. 2-го октября, во имя Св. Чудотворца Николая, а 24-го января 1744 г., построенная церковь была освящена, при капитанѣ надъ портомъ Розелуѣ. Для увеличенія дохода вновь построенной Никольской церкви, въ томъ-же году, установленъ былъ на казенномъ перевозѣ черезъ р. Кузнечиху, денежный сборъ, по $\frac{1}{4}$ к съ человека, составлявшій съ 1745 и по 1753 г. главную статью церковнаго дохода, такъ какъ за 8-мь лѣтъ поступило въ церковь 652 руб.—сумма по тому времени весьма значительная! Церковный причтъ состоялъ изъ священника и дьякона, получавшихъ отъ морскаго вѣдомства содержаніе по 3 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ ⁽²⁷⁴⁾.

Въ 1756 году начата была постройка на *среднемъ Соломбальскомъ островѣ* и другой церкви, во имя Св. Апостола Іакова, Брата Господня, по близости новаго кладбища, для отпѣванія въ ней умершихъ, но еще до освященія она сгорѣла въ 1758 г., отъ неизвѣстной причины.

Главнымъ командиромъ порта въ этомъ году былъ капитанъ князь Барятинскій, смѣнившій капитанъ-командора Черевина въ 1750 году ⁽²⁷⁵⁾. При князѣ Барятинскомъ, съ 1751 г., началъ укрѣпляться Соломбальскій берегъ сѣрными

(273) Арханг. губ. вѣдом. 1861 г. №№ 50, 51 и 52.

(274) Арханг. губ. вѣдом. 1861 г. №№ 50, 51 и 52.

(275) Тамъ же.

камнемъ, ломка котораго производилась за 50 верстъ, вверхъ по Двинѣ; а при устьѣ рѣчекъ Курьи и Соломбалки устроены бы: *п шлюзы* или *плотины*, чтобы находившійся въ этихъ рѣчкахъ, подъ водою, мачтовый сосновый лѣсъ не разносило весенними разливами водъ. Это устройство обошлось казнѣ въ 1450 руб. ⁽²⁷⁶⁾.

Мысль учредить на Соломбалѣ полицейскій надзоръ и подчинить ее хозяйственному порядку, явилась въ 1743 г. при капитанѣ надъ портомъ Толбухинѣ; въ то время назначенъ былъ *матросъ 2-й ст. Холодовъ*, для наблюденія за чистотою трубъ, топленіемъ бань и пр., а также, чтобы между служителями не было шума, дракъ, и другихъ непогрѣбствъ: зерней, корчемства, вольныхъ домовъ и приста-нодержательствъ. О нарушителяхъ въ слободѣ благочинія и порядка приказывалось Холодову доносить въ контору надъ портомъ ⁽²⁷⁷⁾. Вотъ первый, по времени, полицмейстеръ на Соломбалѣ.

Далѣе, изъ архивныхъ дѣлъ порта видимъ, что въ 1753 г. т. е. спустя 10 лѣтъ, за порядкомъ на Соломбалѣ имѣлъ наблюденіе *весельный подмастерье Хомяковъ со служителями*, коимъ приказывалось, «чтобы у *рогатки* на улицахъ имѣлись взрослые и въ совершенномъ разумѣ; и обходы чинились чаще ночью, а рѣже въ полночь, по всей слободѣ и переулкамъ, чтобы предотвратить всякія воровства и злодѣйства ⁽²⁷⁸⁾.

До 1748 г. адмиралтейская слобода находилась внѣ общаго полицейскаго надзора, и не несла никакихъ по этой части повинностей; но Адмиралтейская коллегія указомъ 12 декабря 1748 г. повелѣла конторѣ надъ портомъ всѣ дворы на слободѣ переписать и обязать жителей исправлять полицейскую обязанность по указамъ. Тщетно контора отстаивала независимость Соломбалы отъ надзора Архангельской полиціи, представляя, что Соломбала удалена

(276) Дѣло Арханг. архива 1752 г. № 1264.

(277) Разныя дѣла Арханг. порта 1743 г. №№ 1001 и 1007.

(278) Дѣло Архангельск. архива 1752 г. № 1522 и 1753 г. № 1775.

отъ города на 5 ть верстѣ, и что въ ней, въ надлежащихъ мѣстахъ, для предосторожности учреждены всюду рогатки и пикеты.

Коллегія однако не уважила этого представленія и дворы были всё переписаны ⁽²⁷⁹⁾.

Одновременно съ обстройкою и развитіемъ Адмиралтейской слободы на Соломбалѣ, вниманіе конторы надъ портомъ обращено было и на улучшение Ширшемской теснопильной мельницы, дѣйствовавшей водою рѣчки Ширшемы или Ширши, выходящей изъ 3-хъ озеръ: Ширшемскаго, Золотицкаго и Холмовскаго, лежащихъ на возвышенности болѣе, чѣмъ 40 футъ надъ среднимъ уровнемъ Двины ⁽²⁸⁰⁾. Въ 1748 году Адмиралтейская коллегія предписала конторѣ надъ портомъ: «Ширшемскую мельницу переправить и привести въ такое состояніе, чтобы къ пилованію досокъ она была годна» ⁽²⁸¹⁾. Контора, осмотрѣвъ мельницу и Ширшемскую плотину, отъ благосостоянія которой зависѣлъ успѣхъ дѣла, донесла коллегіи свои соображенія о требовавшихся исправленіяхъ: 1) плотина и амбары очень ветхи, и требуютъ перестройки; 2) на той же плотинѣ, *по другую сторону рѣки Ширшемы, имѣется Сійскаго монастыря мучная весьма сетхая мельница*, которую слѣдуетъ снести, а плотину и амбары сдѣлать новые; 3) по той же рѣкѣ Ширшемѣ, въ пристойныхъ мѣстахъ, сдѣлать шлюзы для поднятія воды, чтобы во весь годъ мельница могла дѣйствовать; 4) на Холмовскомъ озерѣ слѣдуетъ тоже устроить плотину. Коллегія, получивъ это донесеніе, уведомила контору отъ 21 сентября того же 1748 г., что «всѣ вышеписанныя распоряженія она приѣмлетъ за благо» ⁽²⁸²⁾.

Для устройства плотинъ, и для передѣлки мельницы подрядъ

(279) Арханг. губерн. вѣд. 1861 г. №№ 50, 51 и 52.

(280) Ширшемское озеро надъ уровнемъ Двины имѣетъ возвышеніе 8 футъ; длина его около 2-хъ верстѣ. Золотицкое—на 15 футъ выше перваго, и имѣетъ 6-ть верстѣ длины. Холмовское же возвышается надъ Золотицкимъ на 16 футъ. (Рейнеке Гидрограф. описаніе См. стр. 478).

(281) Журналъ Адмир. коллегіи 1748 г., сентябрь.

(282) Журналъ Адмир. коллегіи 1748 г., сентябрь.

былъ отданъ крестьянамъ Двинскаго уѣзда, Кегостровской волости за 2265 рублей.

Вникая въ удобства смежно-лежащихъ озеръ, благопріятствовавшихъ заведенію на Ширшемѣ и другого рода адмиралтейскихъ сооружений, коветора надъ портомъ съ 1762 г. начала строить нѣкоторыя изъ нихъ и поселять здѣсь морскихъ адмиралтейскихъ служителей, въ построенныхъ ими для себя домахъ, составившихъ впоследствии казенную *Ширшеминскую слободу*, расселившуюся *шестью* отдѣльными деревнями по берегамъ озеръ, и тѣсно связанную съ существованіемъ Ширшеминскаго адмиралтейскаго завода. Названіе этихъ деревень, или отдѣльныхъ слободокъ, слѣдующее: *Церковная, Мокруша Рмачь, Новая, Релка и Старая слободка*. Въ 1751 году число жителей Ширшеминской слободы было 1006 душъ обоюго пола.

Для возвышенія въ Ширшемскомъ озерѣ горизонта воды сдѣлана была въ 1775 г., въ западной его сторонѣ, *перемычка*, называвшаяся *Рмачь*, длиною 236 саж., шириною 1 саж. 4¹/₂ фут., и высотой до 3 футъ. Въ этомъ же году, при Золотицкой плотинѣ была устроена кузница, обращенная въ 1785 г. *въ якорный вододѣйствующій заводъ*, на которомъ началось производство тяжеловѣсныхъ и малыхъ якорей, разнаго рода желѣзныхъ вещей и болтовъ, требовавшихся въ адмиралтейство. Тутъ же построены были и *два мельные завода*, въ одномъ изъ послѣднихъ дѣйствовала *мукомольная мельница* о 3-хъ поставахъ.

Такіе же заводы (до 4-хъ) были построены и при Ширшеминской плотинѣ въ 1784 г., съ *токарною мастерскою* ⁽²⁸³⁾ Позже, въ 1791 году, по причинѣ увеличенія числа Ширшеминскихъ жителей, построена была, при главномъ командирѣ порта вице-адмиралѣ Баржѣ, близъ р. Ширшемы, деревянная *церковь* во имя Богоявленія Господня.

(283) Всѣ эти данныя извлечены изъ Арх. губ. Вѣдом. 1864 г. №№ 41, 42 и 44.

Съ поступленіемъ Ширшеминской мельницы въ вѣдѣніе порта, начальниками завода были слѣдующія лица, наиболѣе замѣчательныя своею дѣятельностью въ прошломъ столѣтіи мастера: *Кузниковъ* и *Дмитріевъ*, капитанъ Несторовъ и майоръ Тюляевъ (Тамъ же).

Изъ всего выше сказаннаго видимъ, что дѣйствіе Ширшеминскаго адмиралтейскаго завода первоначально ограничивалось: отковкою якорей, распиловкою листовичныхъ и сосновыхъ лѣсовъ и приготовленіемъ бакаутовыхъ шкивовъ. Цвѣтущее же состояніе завода относится уже къ началу нынѣшняго столѣтія, о чемъ нами будетъ сказано въ своемъ мѣстѣ; а теперь, послѣ необходимаго ознакомленія читателя съ первоначальнымъ развитіемъ *Ширшеминской пильной мельницы*, обратимся къ Архангельскому адмиралтейству, чтобы прослѣдить историческую жизнь его до конца прошлаго, XVIII столѣтія.

Но прежде чѣмъ перейти къ этому историческому обозрѣнію, необходимымъ считаемъ коснуться послѣдовавшаго, со вступленіемъ на Россійскій престолъ Императрицы Екатерины II-й (1762 г.), измѣненія въ обмундированіи морскихъ чиновъ.

Такъ какъ главные командиры Архангельскаго порта, большею частью, находились въ бригадирскомъ и вице-адмиральскомъ рангахъ, то при новомъ штатѣ обмундирования, согласно ихъ рангу, имъ былъ присвоенъ богатый, шитый золотомъ кафтанъ *изъ бѣлаго сукна*, воротникъ и обшлага котораго были *свѣтло-зеленыя*, съ таковымъ же подбоемъ. Шляпу имѣли они *съ подшиваньемъ и плюмажемъ*. Ранги же отличались *числомъ пуговицъ* на обшлагахъ: адмиралъ имѣлъ 3 пуговицы, вице-адмиралъ 2, а контръ-адмиралъ 1 пуговицу.

Прочіе офицерскіе чины, отъ капитана 1-го ранга до шкипера, имѣя кафтаны *бѣлаго*, а камзолы и штаны *свѣтло-зеленаго цвѣтовъ*, (у нѣкоторыхъ, какъ напр. у *штурмановъ*, цвѣта эти были въ обратномъ порядкѣ), получали различіе, всего болѣе, отъ числа рядовъ золотого галуна по борту, воротнику и обшлагамъ кафтана, и на шляпѣ; а корабельные офицеры, сверхъ этого, имѣли на лѣвомъ плечѣ вытканную золотомъ или серебромъ тесьму *съ кистью* разнаго цвѣта, чтобы всегда имѣть возможность отличить одну корабельную команду отъ другой.

Унтеръ-офицерскіе чины имѣли кафтаны *васильковыя*, су-

конные, пуговицы мѣдныя, шляпу съ галуномъ, черный галстукъ, сапоги и *штибелъ-манжеты*. Морскимъ же служителямъ присвоена была въ это время слѣдующая обмундировка: *бострогъ* голландскій съ брюками свѣтло-зеленаго сукна, камзолъ два: *бѣлый* суконный съ лацканами, и *полосатый* тиковый, для работъ. *Епанча* канфасная съ рукавами, на сермяжной подкладкѣ, и другая суконная васильковая, съ подбоемъ изъ красной каразен. *Голландская рубашка* съ банифасными брюками и *шляпа*, которую подшивать позволено было разными цвѣтами и матеріями; чтобы лучше распознавать къ которому кораблю принадлежать. Черный галстукъ, чулки и башмаки.

Морскіе же солдаты отъ корабельныхъ матросовъ отличались — суконною епанчею васильковаго цвѣта, красными обшлагами и такого же цвѣта воротникомъ на кафтанахъ, главное же — шляпою съ шерстянымъ галуномъ: съ *юродками*, *бантами* и *кисточкою разныхъ цвѣтовъ*, для той же цѣли.

Въ это время и канцелярскіе служители получали офиціальнѣе костюмъ, котораго ранѣе, какъ мы видѣли, они не имѣли. Имъ былъ присвоенъ кафтанъ и штаны изъ свѣтло-зеленаго сукна, камзолъ — изъ бѣлаго сукна. Обшлага, воротникъ и лацкана у кафтана зеленые же, пуговицы мѣдныя, шляпа, чулки и башмаки (284).

(284) См. книгу штатовъ.

ГЛАВА IX

Исправленіе зданій Архангельскаго адмиралтейства. Соломбальскій каменный соборъ. Кириичный заводъ. Капитанъ 1 ранга Ваксель. Депутатскіе смотры. Учрежденіе конторы главнаго командира порта. Составъ чиновъ порта въ 1788 г. Статистика Соломбалы. Планировка. Гукоръ «Св. Павелъ». Впце-адмиралъ И. Я. Баржъ. Воспныя приготовленія для обороны Архангельска въ 1790 г. Общественныя права на Соломбалъ въ XVIII вѣкѣ. Взглядъ на развитіе мѣстнаго коммерческаго судостроенія, въ связи съ дѣятельностью Архангельскаго военнаго порта.

Всѣ адмиралтейскія постройки порта, отъ ежегоднаго развитія весеннихъ водъ, пришли въ 1760 г. въ такое состояніе, что требовалось настоятельно ихъ возобновить; существовавшій-же на городской сторонѣ морской госпиталь нуждался въ расширеніи, такъ какъ въ немъ не было удобнаго помѣщенія ни для больныхъ, ни для священника, состоявшаго при госпитальной церкви, который *съ великою нуждою жилъ въ одномъ покоѣ съ мѣкарскими учениками* (185).

Такое стѣсненіе еще можно было терпѣть пока для отправленія церковныхъ требъ назначались *іеромонахи*; но съ назначеніемъ священника, обыкновенно женатаго и семейнаго, совмѣстное жителство являлось уже невозможностью.

Адмиралтейская коллегія, на донесеніе конторы надъ портомъ обо всемъ этомъ разрѣшила 22 апрѣля 1760 г. перестроить большую часть зданій при верфи и возвести вѣкторыя вновь, а также и увеличить госпиталь новымъ корпусомъ. Для госпитальнаго-же священника предписала купить, вблизи госпиталя, готовый дворъ на счетъ адмиралтейскихъ суммъ.

Постройка началась на Соломбалѣ въ 1761 г. съ подряда, изъ казеннаго лѣса. Выстроены были: *домъ* для конторы надъ портомъ, одно-этажный, о 14 окнахъ, за 1300 руб., *шесть* казармъ для служителей о 4 покоехъ, на Большомъ островѣ, за 2094 руб.; разныя мастерскія, певковый и смоляной амбары, караульный домъ (500 р.), и госпитальный корпусъ о 14 покоехъ за 1600 р. Для госпитального священника купленъ былъ небольшой домъ за 20 руб. Казармы построены были въ двѣ линіи, по набережной р. Курь. Воздвигая на Соломбалѣ адмиралтейскія и другія зданія, контора надъ портомъ, чтобы отстранить на будущее время опасность истребленія церкви пожаромъ, рѣшила, вмѣсто сгорѣвшей кладбищенской деревянной, построить на Среднемъ островѣ *каменную* церковь, съ чѣмъ согласилась и адмиралт. коллегія. Церковь должна была быть одноэтажная, съ двумя прѣдѣлами и съ колокольнею, во имя *Преображенія Господня*. Въ 1760 г. 2 сентября совершена была ея закладка, при главномъ командирѣ порта капитанѣ 1-го ранга Молчановѣ, и при капитанѣ надъ портомъ Чаплинѣ (266). При постройкѣ церкви встрѣтилось большое затрудненіе въ денежныхъ средствахъ, такъ что въ 1763 г. церковь доведена была только до 1 саж. вышины, и какъ не было въ виду средствъ продолжать строеніе изъ кирпича, то уже хотѣли остальное достроить изъ дерева. Но при этомъ вспомнили, что въ конторѣ имѣлись штрафныя деньги, скопившіяся за разное время, въ количествѣ 326 руб. 71 к., которыя адмиралтейская коллегія и рѣшила употребить на достройку каменнаго храма (267). На этотъ же предметъ обратили и денежный сборъ съ казеннаго перевоза черезъ р. Кузнечиху; а такъ какъ для видѣлки

(266) Чаплинъ и погребень при ней, за алтаремъ.

(267) Въ числѣ этихъ, такъ сказать, невольныхъ благотворителей Соломбалскаго храма, были: капитанъ надъ портомъ, два корабельныхъ мастера и др. офицеры и чиновники—всего 8 челов. Штрафы были коллегією наложены въ 1753, 1758, и 1760 г. за не важныя проступки по службѣ. (Архан. губ. вѣд. 1862 г. №№ 1, 2 и 3).

кирпича въ 1760 году построенъ былъ *кирпичный заводъ* ⁽²⁸⁸⁾, на которомъ къ 1764 году было выдѣлано до 50 т. кирпичей, то дѣло созиданія храма подвинулось быстро впередъ.

Первый придѣлъ съ южной стороны, во имя Первоверховныхъ Апостоловъ Петра и Павла, освященъ былъ въ въ 1765 году 13 января, преосвященнымъ Иосафомъ, епископомъ Архангельскимъ и Холмогорскимъ, при главномъ командирѣ капитанъ-командорѣ Давыдовѣ; *второй* придѣлъ, съ сѣверной стороны, во имя Св. Чудотворца Николая, освященъ былъ въ 1775 г. 6-го января, при главномъ командирѣ капитанѣ 1-го р. Вакселя; а главный престолъ освященъ былъ въ 1776 г. 6-го августа, преосвященнымъ Веніаминомъ, епископомъ Архангельскимъ и Холмогорскимъ, при томъ же главномъ командирѣ, находившемся при Архангельскомъ портѣ съ 1772 по 1780 годъ ⁽²⁸⁹⁾. Имя строителя Соломбальскаго собора осталось, къ сожалѣнію, совершенно неизвѣстнымъ.

Капитанъ 1-го ранга *Лаурентій Ксаверевичъ Ваксель* былъ назначенъ въ Архангельскій портъ для отправленія двухъ должностей: главнаго командира и капитана надъ портомъ, такъ какъ предшественникъ его, капитанъ надъ портомъ Ахматовъ, по распоряженію Адмиралт. коллегіи, назначенъ

(288) *Кирпичный заводъ* построенъ былъ на адмиралтейскія средства, въ 5 верстахъ ниже Соломбалы, за р. Кузнечихою, противъ д. *Повракулы*. Въ 1821 г., прида въ упадокъ, заводъ былъ отданъ на аренду архаг. купцу Долгошеву съ условіемъ, чтобы въ теченіе арендныхъ 5 лѣтъ, онъ ежегодно ставилъ для казны 40 т. кирпичей. Заводъ существовалъ и въ 1831 г.; когда же именно онъ прекратилъ свою дѣятельность—по дѣланъ не видно. (Опись дѣламъ Арх. порта Том. IV, 1831 г. № 10 356).

(289) Къ достопамятностямъ Соломбальскаго Преображенскаго собора особенно могутъ быть отвнесены: 1) частицы Св. мощей преподобныхъ Іакова Боровицкаго, Іоанна Дамаскина, часть жезла Св. Θεодора и частица мощей Св. Великомученицы Парасковей, которая хранится въ алтарѣ, на Св. престолѣ, въ небольшомъ деревянномъ ковчегѣ, за печатью; и 2) въ придѣлѣ Св. Николая Чудотворца, на стѣнѣ, долгое время находился указъ Государя Петра Великаго о соблюденіи благопристойности стоящими въ церкви, и при ономъ висѣлъ желѣзный съ тѣловомъ же цѣпью ящикъ, надѣвавшійся въ наказаніе неблагопристойности. Но какъ указъ, такъ и *ящикъ съ цѣпью по вѣчности* уничтожились.

былъ въ 1772 г. командующимъ однимъ изъ строившихся въ томъ году при Фортѣ кораблей, для отвода въ Кронштадтъ.

Назначая Ахматова командиромъ корабля, коллегія, для успокоенія его самолюбія, писала, что это назначеніе дѣлается не по какому либо *сумльнію*, но единственно по недостатку на флотѣ командировъ, «будучи, конечно, вами по должности команды довольна» (290). Имя Вакселя тѣсно связано съ исторією развитія и улучшенія Соломбалы, но, въ сожалѣнію, намъ неизвѣстны біографическія подробности объ этомъ дѣятелѣ. Соломбальская слобода обязана ему своимъ правильнымъ устройствомъ; съ самаго вступленія въ должность главнаго командира, онъ, видя неудобство мѣстоположенія Соломбальскаго кладбища, бывшаго въ сосѣдствѣ съ адмиралтейскими и другими строеніями, избралъ для него другое, болѣе отдаленное мѣсто, на краю Большаго Соломбальскаго острова, къ сторонѣ Маймаксы, въ разстояніи около двухъ верстъ отъ слободскихъ дворовъ, куда въ 1773 году, перенесена была и Никольская деревянная церковь, пришедшая уже въ ветхость. Воздвигнутая на новомъ мѣстѣ, эта церковь въ 1774 году, 10 августа, освящена была во имя Архидіакона Лаврентія; при ней въ 1781 г. Ваксель и былъ погребенъ (291). Мѣсто подъ новое кладбище уступлено крестьянами Терпилова стана. Далѣе за владбищемъ лежалъ пустырь по берегу Двины до р. Маймаксы, а также и отъ устья этой рѣки на востокъ до сѣнокосовъ, называвшихся *титовы косы*. Терпиловцы и это мѣсто въ 1773 г., по стараніямъ Вакселя, уступили по записи Соломбальскимъ обывателямъ подъ выгонъ скота, въ вѣчное владѣніе и смотрѣніе конторы надъ портомъ, съ тѣмъ, чтобы Соломбальцы не выгоняли свой скотъ на сѣнокосныя мѣста по верховьямъ р. р. Курьи и Соломбалки. Уступленная крестьянами земля, по причинѣ болотистаго и

(290) Дѣло канц. Адмир. коллегія 1772 г. № 8.

(291) Въ 1814 году останки его перенесены были въ нынѣшней кладбищенской церкви, построенной въ 1806 году.

частью песчаного грунта, не годилась подь хлѣбопашество (292).

Такимъ образомъ, Соломбальская слобода этимъ актомъ приобрѣла полосу земли, въ сѣверо-восточной части острова, до 4 версты длиною. Для удобства сообщенія съ новымъ кладбищемъ, отдѣлявшимся отъ обывательскихъ дворовъ густо-разросшимся *березнякомъ*, тогда же устроенъ былъ отъ соборной церкви до кладбищенской—*проектъ*, т. е. былъ рачищенъ лѣсъ и сдѣлана деревячная мостовая. Это была первая по времени правильная линія на Соломбалѣ, совпадающая, по всей вѣроятности, съ нынѣшнею Никольскою улицею.)

Такъ какъ слобода къ этому времени довольно густо обстроилась, доходя въ сѣверо—восточной части острова до пахатныхъ крестьянскихъ полей, и уже негдѣ было болѣе ставить обывателямъ своихъ дворовъ, то Ваксель дозволилъ желающимъ строить дворы *по правую сторону* проспекта, гдѣ и отведено было 15 дворовыхъ мѣстъ, изъ которыхъ къ 1776 г. 12 уже были застроены. Эта мѣстность названа была *Вакселевою слободою*. Каждый дворъ имѣлъ въ длину отъ 12 и до 20 саж., а въ ширину отъ 10 и до 12 саж. *По лѣвую сторону* проспекта отведено было мѣсто секретарю конторы надъ портомъ Спиридону *Пастухову*, длиною 40 и шириною 20 саж., по тому уваженію, какъ сказано было въ постановленіи конторы, что «онъ, секретарь имѣеть при себѣ четырехъ дѣтей: одного канцеляриста, одного подканцеляриста, да двухъ копистовъ» (293). Застроившись, мѣсто это впоследствии получило названіе *Секретарской улицы*, существовавшей до 1820 г. вмѣстѣ съ другими двумя улицами, бывшими на мѣстѣ, гдѣ нынѣ находятся каменные морскія казармы и площадь. Эти двѣ улицы назывались *Наличною*, какъ крайняя отъ Двины, и *Маслу-*

(292) Запись эта дана была въ ноябрѣ 1773 г. сотскимъ Терпилова стана Ильею Яковлевичемъ *Латушкинымъ* съ лучшими людьми: (Арханг. губ. вѣд. 1862 г. №№ 1 и 2).

(293) Арханг. губ. вѣдом. 1862 г. №№ 1, 2 и 3.

жиною, по имени плотника Маслухина, построившаго первымъ на этомъ мѣстѣ свой дворъ. Далѣе внизъ по Двинѣ отведено было обширное мѣсто подь *штабскую слободку* (гдѣ впоследствии существовали *офицерскіе* флигеля, и нынѣ-существующія, въ частномъ владѣніи), которая должна была состоять изъ трехъ корпусовъ. Мѣсто это простиралось отъ *проспекта* къ рѣкѣ Двинѣ на 50 саж. въ ширину, а вдоль на 200 саж., отданное, по распоряженію Адмиралтействъ-коллегии главному командиру Вакселю, какъ виновнику приобрѣтенія Соломбальцами вышепомянутой обширной полосы земли ⁽²⁰⁴⁾. Тутъ же контора надъ портомъ отвела мѣсто подь постройку двора корабельному мастеру Портнову; по близости уже стоялъ домъ корабельнаго подмастерья Здоровенкова.

По распоряженію Вакселя, правившему въ то время полицейскую должность на Соломбалѣ мачт-макеру Дубоносому предписано было; означенныя мѣста и дома внести въ общую опись, и впредь, по просьбѣ служителей, на протяженіи того проспекта, но только по правую сторону, отводить мѣста, каждому длиною по 20, и шириною по 10 ти саж.; по другую же сторону проспекта, позади штабскихъ домовъ, никому не дозволять застраивать мѣстность, *чтобы не отнять виду на берегъ и на корабли тѣмъ, которые выстроили свои дома на правой сторонѣ проспекта.* «Если же», писалъ далѣе Ваксель, «сіе дозволить, то дворы будутъ стоять задомъ къ берегу, что было бы не благовидно и неприятно иностранцамъ». А потому, мѣсто это желалъ онъ видѣть чистымъ и обросшимъ лѣсомъ, чтобы служило соломбальцамъ *гулбищемъ*, а равно украшеніемъ слободы, и для чистоты воздуха ⁽²⁰⁵⁾.

Таковы были благоразумныя распоряженія Вакселя о благоустройствѣ Соломбалы.

Но воздавалъ, такимъ образомъ, должное, справедливость понуждаетъ насъ не скрыть отъ читателя и слабую сторону его характера, какъ человѣка, — его непомянутое често-

(204) Арханг. губерн. вѣдом. 1862 г. №№ 1, 2 и 3.

(205) Арханг. губ. вѣд. 1762 г. № 1, 2 и 3.

любие, обнаружившееся рельефным образом, по поводу *депутатскаго смотря*, въ спорѣ его съ контръ-адмираломъ Севявинимъ, прибывшемъ въ Архангельскъ въ качествѣ *флагмана* въ 1772 г., чтобы отвести въ Кронштадтъ новопостроенные четыре 66 п. корабля: «Александръ Невскій», «Борисъ и Глѣбъ», «Преславъ» и «Дерась» (296).

Дѣло въ томъ, что всякому новопостроенному при портѣ военному судну, отправлявшемуся въ морской путь, производился всегда, такъ называемый *депутатскій смотръ* комисіею, состоявшею при Кронштадтскомъ портѣ изъ членовъ адмиралт. коллегіи, а при Архангельскомъ и друг. изъ присутствовавшихъ конторы надъ портомъ при главномъ командирѣ, въ распоряженіи комисіи, для такихъ случаевъ, имѣлись при портѣ *янты*, строившіяся, преимущественно для депутатскихъ смотровъ. Смотры эти производились за *баромъ*, когда судно было уже совсѣмъ готово къ походу. Такіе же смотры производились и возвращавшемуся съ моря судну.

Въ 1772 г. Адмиралт. коллегія, препровождая къ Васелю выписку о депутатскихъ смотрахъ, изложенную въ регламентѣ 1765 г., въ главѣ III. во 2 нум. объ управленіи адмиралтействъ и флотовъ, поясняла, что «*депутаты при Архангельскомъ портѣ должны считаться наравнѣ съ депутатами отъ коллегіи*», и поэтому имъ слѣдуетъ отдавать

(296) Имена кораблей и фрегатъ, строившихся при Архангельскомъ портѣ, довались обыкновенно не по спускѣ ихъ на воду, а по приходѣ въ Кронштадтъ. Отъ Арх. порта новопостроенныя суда уходили подъ №№ 1, 2, 3 и т. д., а также и фрегаты, имѣвше свой счетъ нумеровъ. Сверхъ обыкновенной инструкціи, дававшейся съ 1746 г. изъ адмир. колл. командирамъ судовъ, отправлявшихся изъ Архангельска въ Кронштадтъ (см. *Приложение № 12*) к. а. Севявину предписывалось: «во время своего перехода по Бѣлому морю, начиная отъ *Мушкетскаго маяка до Нордкапа*, производить частые пеленги, бросать лотъ, какъ можно чаще, и доставать грунтъ. Ежели небо ясенъ, то ежедневно въ полдень брать *квадрантомъ* полуденную высоту, измѣрять при томъ высоту глаза отъ воды *футами*. При захожденіи и восхожденіи солнца брать непременно вечернее и утреннее обонихъ краевъ *амплитуды*, записывая всѣ сія наблюденія въ журналъ съ тою цѣлью, чтобы ими можно было провѣрять *иностранныя карты*, по которымъ плавать будете, вѣрно ли нанесены *широты и долготы мѣстъ*. Равно определить и *склоненіе компаса* въ Бѣломъ морѣ». Инструкцію подписалъ графъ Чернышевъ (Дѣло папц. ад. кол. 1772 г. № 3).

военную почеть выстрѣлами изъ 13 орудій, какъ и флагу генералъ-адмирала. Адмиралтейскій же флагъ долженъ быть поднятъ при депутатскомъ смотрѣ на томъ суднѣ, гдѣ будутъ находиться члены комисіи, и что это правило должно быть соблюдаемо въ точности, хотя бы начальникъ отправлявшейся изъ Архангельска эскадры былъ чиномъ и старше предсѣдателя комисіи ⁽²⁹⁷⁾.

Распоряженіе это было получено Вакселемъ тогда, когда новоспущенные 4 корабля стояли еще на Соломбальскомъ рейдѣ, далеко неготовые къ переходу черезъ баръ. Но Ваксель, распоряженіе адмиралт. коллегіи о правахъ депутата, понявъ по своему, и, желая ими скорѣе воспользоваться, поспѣшилъ распорядиться поднятіемъ на портовой яхтѣ «Лотъ шхоутъ» адмиралтейскаго флага и вмѣстѣ съ тѣмъ, послалъ на эскадру *указъ депутатской комисіи*, въ которомъ *напоминалось контръ-адмиралу Сенявину* и командирамъ судовъ о почитаніи депутата наравнѣ съ депутатами отъ коллегіи, и приказывалось кораблямъ поднять свои ординарные вымпела.

Сдѣланнаго было достаточно, чтобы нанести оскорбленіе контръ-адмиралу Сенявину. При томъ Ваксель имѣлъ еще неосторожность выразиться при командирахъ кораблей, что *онъ Сенявина слушать не будетъ*. Сенявинъ тотчасъ же послалъ на имя Вакселя, въ контору надъ портомъ *ордеръ*, заключавшій въ себѣ слѣдующее: 1) Ваксель рано поднималъ адмиралтейскій флагъ, который слѣдовало ему поднять по переходѣ кораблей черезъ баръ, а переводъ кораблей совершается не депутатами, но конторою надъ портомъ. 2) Впредь ему, Вакселю на эскадру Сенявина указовъ не посылать, а посылать лишь бумаги на имя одного флагмана, для зависящаго со стороны послѣдняго распоряженія. Да и вообще — *указовъ* отъ депутата никогда не посылается, а посылаются лишь они отъ конторы надъ портомъ. Депутаты же, писалъ Сенявинъ, имѣютъ лишь *конференціи* вмѣстѣ съ флагманомъ. 3) Касательно поднятія на эскадрѣ вымпеловъ.

(297) Дѣло канц. Адмир. колл. 1772 г. № 3.

до перехода кораблей черезъ баръ, онъ, Сенявинъ сего не дозволяетъ, ибо корабли не окончили еще своего вооруженія и находятся не въ полномъ грузу. Депутату же до этихъ вымпеловъ и нужды никакой нѣтъ, такъ какъ ни баръ слѣдуетъ не депутатъ, а капитанъ надъ портомъ, по своей обязанности. 4) Несвоевременнымъ подняемъ флага, *безъ предварительнаго дозволенія адмирала*, онъ, Ваксель доказалъ лишь неумѣстное свое самолюбіе и прихоть, нарушивъ флотскую службу, какъ бы забывая, что онъ, Ваксель не болѣе какъ капитанъ 1 ранга. Въ заключеніе, Сенявинъ требовалъ немедленнаго отъ Вакселя отвѣта, для донесенія адмиралт. коллегіи. Въ то же время приказомъ по эскадрѣ Сенявинъ подтвердилъ командирамъ ихъ обязанности: исполнять лишь приказанія своего адмирала, а съ конторою надъ портомъ, по мимо флагмана, никакихъ сношеній письменныхъ не имѣть. На другой день, 9 іюня, послѣдовало новое распоряженіе Сенявина по эскадрѣ: прислать къ флагману указъ депутатской комисіи и впредь исполнять лишь требованія конторы надъ портомъ, а поднятый на яхтѣ адмиралтѣйскій флагъ въ настоящее время *не признавать*, и по сигналамъ съ яхты ничего не начинать. Копію съ этого приказа Сенявинъ послалъ и въ депутатскую комисію.

Ваксель отвѣтомъ своимъ не замедлилъ, и на сильныя выраженія не поспешилъ. Онъ писалъ: 1) о повиновеніи власти старшаго на рейдѣ, по регламенту, ему, Вакселю давно извѣстно и безъ посторонняго напоминанія. 2) Корабли, порученные к. адм. Сенявину, еще конторою *подъ росписку командировъ* не сданы, а посему и состоятъ въ полномъ распоряженіи конторы. 3) Подняемъ адмиралтѣйскаго флага онъ, Ваксель поступилъ по регламенту, такъ какъ, кромѣ званія депутата, имѣеть онъ еще и старшинство при портѣ, *яко главный командиръ*. 4) Спрашиваться о поднятіи флага у к. - адм. Сенявина ему, Вакселю нужды не было. 5) Посланнымъ къ нему, Вакселю, *ордеромъ*, к. — адм. Сенявинъ поступилъ противъ регламента, ибо въ такихъ случаяхъ, писалъ Ваксель, относиться въ контору надъ портомъ слѣдуетъ съ

требованіемъ, а не съ ордеромъ. При этомъ онъ настаивалъ, чтобы корабли подняли свои вымпела, такъ какъ на нихъ имѣются пушки и порохъ — для отданія депутатскому судну должной чести.

Такой отвѣтъ еще болѣе раздражилъ Сенявина, отвѣчавшаго въ контору, что «пока 4 корабля не будутъ переведены за баръ и готовы, до тѣхъ поръ онъ, Сенявинъ ихъ не принимаетъ, и къ бару не поѣдетъ. *«А не поѣду на баръ потому, что фламаны на пустыхъ судахъ, въ которыхъ кромѣ балласту ничего нѣтъ, флаговъ своихъ не поднимаютъ.»*

Вражда эта гресила принять еще болѣе широкій размѣръ, если бы Адмиралтейская collegія не положила своевременно конца пререкавіямъ. Она затребовала всю переписку соорившихся сторонъ и, по разсмотрѣніи, препроводила 12 іюля 1772 г. мнѣніе свое въ контору надъ портомъ, касательно виновности Вакселя передъ Сенявинымъ.

Обвиненіе это было выражено слѣдующимъ образомъ: «Капитанъ Ваксель поднялъ адмиралтейскій флагъ не по депутатству и не по главной командѣ, а изъ *единого тщеславія и ложнаго понятія о чести мобли*, которое токмо его и руководило, какъ видно изъ того, что онъ посылалъ указы контръ адмиралу Сенявину». Вообще collegія, изъ поступковъ Вакселя, усматривала предосудительную дерзость и нарушение субординаціи, грозя отдать его за это подъ судъ, и отдавала въ то же время полную справедливость умѣренности дѣйствій Сенявина, въ огражденіе чести котораго, какъ сторонѣ обиженной, collegія дозволила, во время депутатскаго эскадръ смотра, на ней не быть, а быть только капитанамъ кораблей.

Депутатскій смотръ эскадръ Сенявина не прошелъ однако безъ приключенія, происшедшаго на этотъ разъ уже по винѣ самого Сенявина, не приказавшаго эскадръ произвести узаконеннаго салюта депутатской комиссіи, съѣхавшей съ своей яхты подъ *шлюпочнымъ* флагомъ. Вся честь депутатамъ отдана была лишь посылкою людей по реямъ и по вантамъ, съ криками *гузе! гузе!...* (слово *ура* на флотѣ прежде не употреблялось). Жалобу Вакселя на этотъ разъ

Адмиралтейская коллегія признала *резонною* и, сдѣлавъ Себявину строгій выговоръ, за неповиновеніе указу о салютаціи, предписала ему сдать командованіе надъ эскадрою старшему по себѣ, капитану бригадирскаго ранга *Вазбалу*, а самому прибыть въ С. Петербургъ для отвѣта ⁽²⁹⁸⁾.

Для Вакселя же вся предыдущая исторія прошла безъ всякихъ дурныхъ послѣдствій; въ 1777 г. опредѣленіемъ Адмиралт. коллегіи, Ваксель, получивъ рангъ бригадира, утвержденъ былъ въ должности главнаго командира Архангельскаго порта, а съ этимъ утвержденіемъ учреждена была и особая при немъ *контора*, независимо отъ существовавшей конторы надъ портомъ.

Учрежденіе конторы главнаго командира вызвано было слѣдующимъ соображеніемъ коллегіи: «понеже у города Архангельскаго опредѣлено быть главному командиру, а нынѣ тамъ великое число служителей, *и построение кораблей и фрегатовъ столь усиленное, какого прежде никогда не бывало*; въ тому же и эскадра тамъ положена навсегда, и военная команда въ не маломъ числѣ состоитъ, и впредь состоять будетъ, а потому—учредить контору главнаго командира Архангельскаго порта, съ распределеніемъ по департаментамъ правленій; а какъ по штату канцелярскіе чины положены только генерально въ портъ, а особо для конторы главнаго командира оныхъ не положено, то исправляться по оной конторѣ изъ наличныхъ служителей съ тѣмъ, однакоже, чтобы и по конторѣ надъ портомъ въ отправленіи письменныхъ дѣлъ остановки не было ⁽²⁹⁹⁾.

Такое учрежденіе было лишь исключительнымъ для Архангельскаго порта, ибо общее учрежденіе въ портахъ конторъ главныхъ командировъ вошло въ силу, какъ извѣстно, не ранѣе 1798 г., согласно новымъ штатамъ, изданнымъ въ этомъ году.

Вакселю повелѣно было въ то же время командовать и портовою эскадрою, а въ должность капитана надъ портомъ

(298) Дѣло канц. Адмир. колл. 1772 г. № 8.

(299) Дѣло архива Арханг. порта 1778 г. № 1794.

былъ назначенъ капитанъ 1-го ранга князь Федоръ Шаховской, который и прибылъ къ мѣсту служенія въ сентябрѣ 1777 года.

Въ конторѣ надъ портомъ къ этому времени число приказныхъ служителей состояло изъ одного секретаря, *доухъ* бухгалтеровъ, 6-ти канцеляристовъ, 8-ми подканцеляристовъ, 8-ми копистовъ, 4-хъ писцовъ и 15-ти писчиковъ.

Велѣно было въ контору главнаго командира взять секретаря, бухгалтера и потребное число канцеляристовъ.

Къ кругу обязанностей конторы надъ портомъ съ этого времени отнесено: попеченіе о заготовкѣ лѣсовъ, матеріаловъ и припасовъ, о построеніи судовъ, и о содержаніи при портѣ адмиралтейскихъ служителей, а также смотрѣніе за магазинами и вся счетная часть.

Распоряженія по порту должны были исходить изъ конторы главнаго командира.

При такой переувѣ въ организаціи портоваго управленія должность кригс-коммисара была отдѣлена, и учреждена особая *кригс коммисариатская канцелярія*, которой обязанность заключалась: въ раздачѣ денежнаго и хлѣбнаго жалованій, въ заготовкѣ мундирныхъ и аммуничныхъ вещей, надлежащія вѣдомости о которыхъ канцелярія обязывалась представлять на утвержденіе конторы главнаго командира ежегодно въ два срока: въ маѣ и въ сентябрѣ.

Стараніемъ того же Вакселя и самое адмиралтейство приведено было въ надлежащій порядокъ: въ 1776 и 1777 годахъ вычищены были рѣчки Курья и Соломбалка, для безпрепятственнаго входа въ нихъ ластовыхъ судовъ, а берега этихъ рѣчекъ обдѣланы были срубамъ.

Число корабельныхъ элянговъ было увеличено въ 1773 г. *тремя новыми*, устроенными на Большомъ островѣ, по причинѣ усилившагося съ 1772 г. судостроенія. Самое большее число судовъ, спущенныхъ на воду, было въ 1774 г., а именно: *девять*. Очевидно, что при такой дѣятельности адмиралтейства, и число чиновъ порта, жившихъ на Соломбалѣ, должно было быть значительно; и дѣйствительно, составъ служащихъ въ 1788 году былъ слѣдующій.

Портовой команды: капитанъ надъ портомъ 1; капитанъ-лейтенантовъ 2; кригсъ-коммисаръ 1; лейтенантовъ 2; шкиперовъ 5; унтеръ-такелажмейстеръ 1; коммисаровъ 3; писарей 10; подшкиперовъ 2; боцмановъ 3; боцманматовъ 4; квартирмейстеровъ 8; матросовъ 1 и 2 ст. 168; работниковъ 100.

Отъ солдатъ: капитанъ 1; поручикъ 1; подпоручикъ 1; сержантовъ 3; каптенармусъ 1; фурьеровъ 3; капраловъ 2; мушкатеровъ 74; барабанщиковъ 2; артиллеріи капитанъ 2 ранга 1.

Корабельнаго строенія: корабельный мастеръ (въ рангѣ полк.) 1; подмастерьевъ 4; тиммермановъ 3; тиммерманскихъ учениковъ 11; комендоровъ 4; доворщикъ 1; плотниковъ 490.

Разныхъ мастерствъ: резель 1; мастеровъ 9; подмастерьевъ 19; учениковъ 20; рядовыхъ 454.

Канцелярскихъ слугисителей: секретарь 1; бухгалтеровъ 2; регистраторъ 1; канцеляристовъ 5; подканцеляристовъ 5; копистовъ 9; писцовъ 20; писчиковъ 12.

Для судебныхъ дѣлъ: аудиторъ 1; писарь 1.

При провіантскихъ магазинахъ: магазинъ вахтеровъ 8; писарей 2; мясосоль 1; хлѣбниковъ 3.

При экипажескихъ: унтеръ-экипажмейстеръ 1; вагенмейстеръ 1; унтеръ-вагенмейстеръ 1; магазинъ-вахтеровъ 6; счетчикъ 1.

При морскомъ госпиталѣ: штабъ-лѣкарь 1; коммисаръ майорскаго ранга 1; писарь 1; подлѣкарей 2; лѣкарейскихъ учениковъ 4; надзирателей 2; пивоваровъ 1; поваровъ и хлѣбниковъ 6; работниковъ 24; инвалидовъ на пропитаніи 30.

Морской школы: штурманъ капитанск. ранга 1; штурманъ подпоручикъ 1; учителей 7; надзирателей 3; школьниковъ 472.

Инвалидной команды: капитанъ 3 ранга 1; лейтенантъ 1; унтеръ-лейтенантъ 1; шкиперовъ 8

Отъ солдатъ: поручикъ 1; подпоручикъ 1; прапорщикъ 1; коммисаровъ 2; боцмановъ 7; боцманматовъ 2; квартирмейстеровъ 7; матросовъ 1 и 2 ст. 9; фурьеръ 1; капра-

ловъ 2; солдатъ 1; артиллер. сержантовъ 3; каптенармусъ 1; мастеровыхъ 14.

Итого адмиралт. командъ 2116.

Флотской команды: контръ-адмиралъ 1; капитанъ бригад. ранга 1; капитановъ 2 ранга 4; капитанъ-лейтенантовъ 8; лейтенантовъ 35; мичмановъ 41; клерковъ 7; шкиперовъ 12; комиссаровъ 12; лѣварей 7; штурмановъ 21; писарей 23; подлѣварей 23; подштурмановъ 29; подшепнеровъ 7; тиммермановъ 5; боцмановъ 20; боцманматовъ 50; лѣварскихъ учениковъ 15; штурманскихъ учениковъ 26; квартирмейстеровъ 77; матросовъ 1 и 2 ст. 2029; кактъ-юнговъ 107; плотничьихъ десяти. 5; плотниковъ 29; конопатчиковъ 28; парусныхъ учениковъ 19; купоровъ и унтеръ-купоровъ 18; унтеръ-баталеровъ 10; баталеровъ 11; трубачей 19; новаровъ 19; профосовъ 5.

Солдатской команды: капитановъ 6; поручиковъ 6; подпоручиковъ 4; сержантовъ 17; каптенармусовъ 4; фурьеровъ 10; капраловъ 22; гренадеровъ 158; мушкатеровъ 687; барабанщиковъ 12; рекрутовъ 293.

Артиллерійской команды: лейтенантовъ 3; унтеръ-лейтенантовъ 2; констапелей 7; сержантовъ 19; каптенармусовъ 8; отъ бомбандировъ капралъ 1; капраловъ 14; бомбандировъ 43; готлангеровъ 37; канонировъ 1 и 2 ст. 321; писарей 5; меднѣй 1.

Итого флот. и артилл. командъ 4403.

Всѣго же при портѣ состояло 6519 чел.

Статистическія данныя Архангельскаго порта, въ отношеніи обстройкѣ въ этому же времени, заключаются въ слѣдующемъ: при адмиралтействѣ имѣлось двѣ церкви: каменная въ имя Преображенія Господня и деревянная, владбищенская, въ имя Архидіакона Лаврентія. *Каменныхъ казенныхъ зданій:*—денежная кладовая, смоловарня и канатная баня для смоленія пряжи; деревянныхъ: контора надъ портомъ, и 86 прочихъ строеній, какъ-то: мастерскихъ, магазиновъ и домовъ для штабъ и оберъ-офицеровъ, служительскихъ казармъ и пр., съ госпиталемъ.

Заводовъ казенныхъ деревянныхъ: на городской сторонѣ лѣсопильная мельница, и на р. Ширшемѣ 6 вододѣйствующихъ: канатный, прядильный, кирпичный и два колоколенныхъ и кузница адмиралтейская; общественныхъ на Соломбалѣ лавокъ 27, будокъ 16, обывательскихъ на Соломбалѣ домовъ 748, при госпиталѣ 28, при городской мельницѣ 4 и на Ширшемѣ 26.

Число осѣдлыхъ жителей на Соломбалѣ въ 1785 г. было:

казеннаго вѣдомства	526 м. 506 ж.
плотниковъ	628 — 17 —
разночинцевъ	99 — 119 —

Всего . 1253 м. 642 ж. ⁽³⁰⁰⁾.

Такъ какъ Соломбальскія церкви были устроены адмиралтействомъ и содержались его издвигеніемъ, то и надзоръ за ними былъ со стороны порта. До 1788 г. церковная сумма находилась въ полномъ распоряженіи главныхъ командировъ порта, безъ всякаго по каторѣ надъ портомъ счисленія, но съ 1788 г., поступивъ въ вѣдѣніе конторы, она числилась по шнуровымъ книгамъ въ приходѣ и расходѣ, и употреблялась по представленію чиновниковъ опредѣлявшихся отъ порта за ктиторовъ, и по объявленіямъ церковно-служителей. На эту же сумму содержалась и просвирня.

Причтъ Соломбальской церкви (соборной) къ 1795 г. получалъ изъ конторы надъ портомъ содержаніе въ слѣдующемъ размѣрѣ: протопопъ 70 р. въ годъ, два священника по 45 р., два дьякона по 30 р., два дьячка по 14 р., и просвирня по 9 р. ⁽³⁰¹⁾.

Въ 1784 г., при главномъ командирѣ порта, капитанѣ бригадирскаго ранга А. В. Мусинѣ-Пушкинѣ, былъ присланъ Высочайше подтвержденный планъ Соломбалы вмѣстѣ съ планомъ г. Архангельска.

⁽³⁰⁰⁾ Дѣло Соломб. Преобр. собора 1785 г.

⁽³⁰¹⁾ Дѣло Соломб. Преобр. собора 1785 г.

Контора главнаго командира, сообразивъ вновь утвержденный планъ съ мѣстностью и расположеніемъ существовавшихъ тогда строеній, нашла, что назначенные на планѣ *квартилы* слишкомъ обширны въ поперечныхъ линіяхъ, и что линіи эти не соотвѣтствуютъ мѣстному расположенію домовъ, да притомъ и самый планъ оказался весьма обширнымъ и неудобнымъ къ исполненію. Поэтому, 3-го апрѣля 1786 г., главный командиръ представилъ въ Адмиралтейскую коллегію слѣдующія своя предположенія:

1) На Среднемъ островѣ казенныя строенія, какъ-то: магазины и амбары, какъ приходящія уже въ ветхость, оставить догнивать, а на ихъ мѣста строить другія по плану, гдѣ оныя быть должны.

2) Къ имѣющимся провіантскимъ магазинамъ слѣдуетъ прибавить еще 6.

3) Обдѣлать за-ново срубамн берега р. Курьи подобно тому, какъ обдѣланы берега Двины и Соломбалки.

4) Находящіяся на Большомъ островѣ дома адмиралтейскихъ служителей оставить на прежнихъ мѣстахъ, только «съ поправленіемъ кварталовъ и улицъ, для приведенія ихъ въ порядочное расположеніе».

5) Морскую школу, находящуюся въ одной изъ казармъ на Большомъ островѣ вывести и домъ для школы построить на Среднемъ островѣ, на площади противъ церкви.

6) Домъ главнаго командира, стоящій на берегу р. Кузнечихи, на Маломъ островѣ, вблизи канатнаго завода, оставить на прежнемъ мѣстѣ, но по той же линіи набережной выстроить два дома: одинъ на случай пріѣзда флагмановъ, а другой—для корабельнаго мастера.

7) Въ 30-ти саж. отъ *сахарнаго* завода (на Маломъ островѣ), по той же линіи набережной, построить *масосольню* (мясо и масло можно солить въ одной изъ комнатъ зданія госпиталя, на городской сторонѣ, пришедшаго въ ветхость).

8) На Большомъ островѣ, въ *третьей части адмиралтейства*, строенія оставить въ прежнемъ положеніи, а равно и находящіяся на томъ-же островѣ, внѣ адмиралтейства, *торговля лавки* съ мелочными припасами.

9) Въмѣсто трехъ ветхихъ офицерскихъ домовъ на томъ же Большомъ островѣ построятъ новыя, казармы же и домъ капитана надъ портомъ, стоящій на Среднемъ островѣ, оставить на ихъ мѣстахъ.

10) Такъ какъ въ Соломбалѣ кварталы не равны по величинѣ и улицы въ нихъ кривы, то отъ переноса строеній, для жителей, которые почти всѣ бѣдны, произойдетъ большое разореніе, а потому строенія оставить слѣдуетъ на прежнихъ мѣстахъ до изгоя; только бани и сараи перенести на другія мѣста. Строенія же, стоящія на самомъ берегу Двины, какъ подлежащія опасности при наводненіи, не возобновлять⁽³⁰²⁾, черезъ что мѣсто это со временемъ очистится.

11) Положенный на планѣ обводной вокругъ селенія *каналъ* выкопать казеннымъ иждивеніемъ, а не партикулярнымъ, и 12) въ прежнихъ кварталахъ отводить подъ постройку домовъ мѣста, каждое по улицѣ поперечнику 10 саж., а въ длину сколько возможно будетъ, смотря по величинѣ квартала; раздавать мѣста каждому—одно, а кто пожелаетъ взять болѣе, тѣмъ давать и по два мѣста, но по разсмотрѣніи его состоянія; дома, по бѣдности жителей, позволять строить на деревянныхъ фундаментахъ; сносить же ихъ, для урегулированія ливій, обывателей не принуждать⁽³⁰³⁾.

Всѣ эти предположенія были въ послѣдствіи утверждены высшимъ начальствомъ, и съ тѣхъ поръ Соломбала начала обстраиваться болѣе правильно.

Находящійся на городской сторонѣ морской госпиталь около этого времени пришелъ въ совершенную ветхость. Архангельскій и Олонецкій генераль-губернаторъ Тучол-

(302) Въ 1779 г. при вскрытіи отъ льда р. Двины, вода поднялась до 17 футт., и япаромъ льда опрокинуло и снесло 16 домовъ, стоявшихъ въ гавани, на Двицкомъ берегу; въ 1784 г. вода была еще выше: она доходила до 19 футт. (въ 1811 г. вода подымалась до 20 футт.); цифра убытка въ 1779 г. простиралась до 26 179 р.), послѣднимъ наводненіемъ *засыпало* и *занесло* пескомъ рѣчки Соломбалку и Курью, такъ что тамъ, гдѣ прежде проходили большія грузовыя суда (до 1-й Соломб. деревни), съ того времени не стало проѣзда и для малыхъ барбасовъ. Арх. губ. вѣд. 1862 г. №№ 1, 2 и 3.

(303) Арх. губ. вѣд. 1862 г. №№ 1, 2 и 3.

минь предполагалъ этотъ госпиталь перенести на Соломбалу, и выстроить на крайнемъ островѣ, по набережной, въ линію съ домою главнаго командира.

Но Адмиралт. коллегія, находя, что мѣсто это, потопляемое ежегодно весеннею водою, нездорово и неудобно для госпиталя, велѣла построить зданіе на городской же сторонѣ, избравъ для того удобное и сухое мѣсто, которое и выбрано было по близости Кузнечевского селенія.

Но не одѣ весеннія воды производили тогда опустошенія на Соломбалѣ: частые пожары вредили ей не менѣ весеннихъ водъ; пожары происходили отъ неосторожнаго обращенія съ огнемъ и отъ лѣтнихъ грозъ. Въ июль 1788 г. надъ Соломбалою разразилась столь сильная гроза, что молнія причинила разомъ три пожара, отъ которыхъ сгорѣли: два пеньковые въ адмиралтействѣ сарая, служительскій домъ на Большомъ островѣ въ *Безсмертной* улицѣ ⁽³¹⁴⁾; и таковой же домъ на Среднемъ островѣ.

Въ этомъ же году случилось несчастіе и на Двинскомъ барѣ, гдѣ находился гукоръ «Св. Павель», нагруженный артиллеріею и якорями для 66-ти пуш. корабля «Сѣверный Орель». Отправлявшаяся тогда въ Кронштадтъ эскадра состояла изъ *пяти* судовъ, кораблей: «Сѣверный Орель», «Александръ Невскій» и «Максимъ Исповѣдникъ»; фрегатовъ: «Архангелъ Гавріиль» и «Помощный»; флагманомъ былъ контръ-адмиралъ Повалишинъ. Главнымъ же командиромъ порта въ этомъ году былъ генераль-маіоръ Баскаковъ. 29 мая, гукоръ «Св. Павель», стоя за баромъ, потекъ такъ сильно, что воды въ трюмъ прибывало до 50-ти дюйм. въ сутки, и командиръ гукора мичманъ Ахматовъ, желая сохранить судно отъ потопленія, отрубилъ якорный канатъ, и подъ всѣми парусами бросился къ Мудьюжскому маяку, на отмели. Но едва только перешелъ баръ, какъ при сильномъ волненіи, пошелъ ко дну, на глубинѣ 20 футъ.

(304) Были еще улицы: *Ханова*, *Захарова*, по имени мастеровъ, жившихъ здѣсь издавна свои дома, *Бардукова*, *Размослова* и др. (Арханг. губери. вѣд. 1862 г.).

Экипажъ гукора спасся на вантахъ. По осмотрѣ затонувшаго гукора оказалось, что онъ верхнимъ своимъ бортомъ въ малую воду былъ видѣнъ на столько, что не было сомнѣннй въ успѣхѣ работы по подъему изъ него артиллеріи, якорей и канатовъ, въ коихъ весьма нуждался корабль «Сѣверный Орелъ», стоявшій за баромъ безъ груза, съ однимъ балластомъ.

Контора распорядилась тогда же снабдить корабль частью артиллеріи съ «Александра Невскаго», а потребное число канатовъ приобрести покупкою на вольныхъ Архангельскихъ канатныхъ фабрикахъ. Для снятія же съ гукора верхнихъ тяжестей посланъ былъ отъ порта гукоръ «Онега», но, по неимѣнію въ то время водолазовъ, едва успѣли снять лишь 3 якоря и 20 пушечныхъ станковъ, какъ гукоръ «Св. Павелъ», отъ сильнаго теченія и прибой волнъ, погрузился окончательно подъ горизонтъ воды. Контора желала поднять гукоръ съ подряда. Подрядчикамъ явились купецъ Истоминъ и три Лисестровскіе крестьянина, бравшіеся достать все изъ затонувшаго гукора, и даже поднять самый гукоръ, *но портовыми средствами и казенными людьми.* Работу, за которую просили 2 т. руб., обазывались кончить въ одинъ мѣсяць, съ выдачею впередъ 100 р., на наемъ 20-ти вольныхъ работниковъ. При заключеніи такого контракта Истоминъ и компанія выговорили, между прочимъ, условіе, что ежели они гукора и не подымутъ, то вѣданныхъ имъ 100 руб. съ нихъ не взыскивать!...

Главный командиръ Баскаковъ не задумался утвердить этотъ контрактъ, и далъ подрядчикамъ два казенныя судна съ служителями въ полное ихъ распоряженіе.

Адмиралт. коллегія, получивъ между тѣмъ рапортъ Баскакова о случившемся, отвѣчала ему, что изъ сего несчастія коллегія не усматриваетъ невозможности поднять грузъ съ такой малой глубины, и надѣется, что благоразумными распоряженіями порта работа не задержитъ отправляющуюся въ море эскадру. «Коллегія отнюдь не видитъ, ниже думать можетъ, о каковой либо невозможности на поднятіе изъ того судна пушекъ» и проч., а въ заключеніе требо-

вала немедленнаго донесенія, что именно предпринялъ портъ для спасенія груза? На барѣ работа надъ гукоромъ «Св Павель» продолжалась уже 1½ мѣсяца, но безъ видимаго успѣха. Достали только 58 пушечныхъ станковъ, 4 каната и 10 ть 12 фунт. пушекъ.

Получивъ донесеніе Баскакова о заключенномъ подрядѣ, Адмиралт. коллегія, 10 іюня, писала въ отвѣтъ, что она много удивляется его распоряженіямъ о поднятіи съ гукора груза *чужими руками*, когда при портѣ всегда имѣются средства и свѣдущіе въ механикѣ люди; назвавъ Баскаковскія распоряженія *крайне предосудительными*, коллегія тогда же отрѣшила его отъ должности, назначивъ главнымъ командиромъ порта вице-адмирала Ив. Яков. Баржа, который въ іюль и прибылъ въ Архангельскъ.

Первымъ дѣйствіемъ новаго главнаго командира было — прогнать Истомина съ его Лисестровцами и начать работу казенными средствами съ помощью водолазовъ, прибывшихъ изъ Петербурга вмѣстѣ съ начальникомъ порта. А чтобы работа шла успѣшнѣе, Баржъ обѣщаль награду: за каждую поднятую пушку по 1 руб., а для поощренія въ работѣ, по его же приказанію, было выдано командѣ 6 ведеръ вина:

Мѣры эти оказались дѣйствительными; въ нѣсколько дней вся артиллерія, всѣ канаты и прочій грузъ были подняты; поднять же самый гукоръ было уже невозможно, такъ какъ онъ развалился ⁽³⁰⁵⁾.

Эскадра контръ-адмиралъ Повалишина въ первой же половинѣ іюля отправилась въ море на соединеніе съ Балтійскимъ флотомъ, но, дойдя до Копенгагена, она должна была остановиться, по случаю происшедшаго въ то время разрыва Россіи съ Швеціею. Шведская война, не смотря на то, что театромъ дѣйствій имѣла тогда одинъ Финскій заливъ, озабочивала наше правительство привести и Архангельскій портъ въ оборонительное положеніе, на всякій случай, — что въ 1790 году и было приве-

(305) Дѣло архива Арханг. порта 1788 г. № 1607.

дено въ исполненіе, согласно распоряженію президента Адмиралтейской коллегіи графа Чернышева. Вице-адмиралъ Баржъ дѣятельно принялъ всѣ зависящія мѣры къ оборонѣ города и порта, обративъ особенное вниманіе на защиту Двинскихъ устьевъ и водъ Бѣлаго моря, съ помощью береговыхъ батарей и военныхъ судовъ, начальство надъ которыми поручено было капитану бригадирскаго ранга Макарову.

Сообразуясь съ мѣстными потребностями для защиты порта и города и руководствуясь распоряженіями графа Чернышева, полученными въ іюнь, въ Архангельскѣ, Баржъ снабдилъ Макарова подробною инструкціею, обнимавшею собою весь тогдашній способъ защиты отъ непріятельскаго вторженія въ Двинскія устья.

Инструкція начиналась съ предписанія графа Чернышева: «Есть извѣстіе», писалъ Чернышевъ къ Баржу, «что непріятель имѣетъ намѣреніе сдѣлать покушеніе въ Бѣлое море, истребить, буде бы то ему удалось—у города Архангельскаго верфь, или стоящіе въ Лапоминкѣ корабли.

«Неуповательно, чтобъ послалъ онъ для того линейные корабли, ибо умалилъ бы тѣмъ токмо морскія свои силы въ Балтійскомъ морѣ, а до злонамѣреннаго предпріятія своего, за встрѣчающимися великими затрудненіями при переходѣ имъ черезъ баръ, не достигъ. Тѣмъ не менѣе, однакожь, можетъ онъ сдѣлать такое покушеніе на судахъ вооруженныхъ, но не глубоко-ходныхъ, которыя тѣмъ болѣе и опасны, что р. Двина, при впаденіи своемъ въ море, имѣетъ много рукавовъ и острововъ, которыми прокрасться могутъ, какъ то и по упомянутому извѣстію все сіе предпринять намѣревается произвести на катерахъ, и тому подобныхъ судахъ, вооружа и снабдя ихъ всѣмъ въ Англіи, на которыхъ, вѣроятно, и часть экипажа будетъ изъ той же и другихъ націй присообщена къ шведамъ. Но какъ не иначе оны быть могутъ и должны подъ шведскимъ флагомъ, то слѣдовательно, изъ каковой бы націи экипажъ на оныхъ не состоялъ, не менѣе, за непріятельскій почитаемъ быть долженъ». Далѣе самъ Баржъ писалъ:

«Не для одного только воспрепятствованія столь вредному непріятельскому предпріятію, но и для наказанія такого дерзкаго покушенія и совершеннаго истребленія послыаемыхъ для того судовъ, буде-бъ столько отважились—по Все-высочайшему Ея Императорскаго Величества имянному указу, вооружается эскадра, состоящая изъ имѣющихся въ здѣшнемъ портѣ *трехъ* фрегатовъ, *трехъ* матеровъ и 6 канонирскихъ лодокъ, которымъ назначаются мѣста и дѣйствіе, именно: *фрегатамъ*—для преграды и отпору отъ трехъ знатныхъ входовъ съ Бѣлаго моря въ Двину рѣку, на такой между собою дистанціи, чтобы одинъ отъ другого сигналъ видѣлъ, и въ случаѣ нужды, помощь сдѣлалъ. *Катерамъ*—дѣйствіе для вспоможенія фрегатамъ и крейсерованія, для обзрѣнія и открытія непріятельскихъ судовъ въ Б. морѣ. *Канонирскимъ лодкамъ*—мѣста и дѣйствіе для вспоможенія батареямъ; при всемъ томъ, однакоже, оставлено на усмотрѣніе мое по свѣдѣнію положенія здѣшнихъ мѣстъ, въ случаѣ нужды и перемѣнить, если черезъ то можно имѣть болѣе надежды не только къ воспрепятствованію непріятельскаго покушенія, но и къ истребленію его судовъ.

«Все сіе поручено на попеченіе и распоряженіе мое, яко главнаго здѣсь въ портѣ командира. Эскадреннымъ же надъ парусными судами, т. е. тремя фрегатами и тремя катерами, опредѣлены ваше высочородіе.

«И вслѣдствіе учиненнаго мнѣ тою инструкціею, вамъ, господину бригадирю и кавалеру имѣю предписать же слѣдующее:

1) «Въ поручаемую подъ начальство ваше эскадру опредѣляются нижесписанныя суда, именно фрегаты: «Архипелагъ», «Кронштадтъ», «Ревель» и «Рига» (сей же будетъ и брандвахтою); катера №№ 1, 2 и 3-й. А хотя, какъ выше сего изображено, что въ вооруженную эскадру полагается три фрегата, но на случай, ежели бы вознадобилось сдѣлать какой отрядъ, также и для усиленія обороны, прибавлень къ онымъ и четвертый фрегатъ «Ловець».

2) «По отправленіи съ бара фрегаты расположить къ прегражденію входовъ и устьевъ Двины, по усмотрѣнію ва-

шему такъ, чтобы одинъ другого сигналы видѣлъ, и въ потребномъ случаѣ могли въ самой скорости и при всякомъ вѣтрѣ соединиться. Изъ нихъ «Ригу» поставить на томъ мѣстѣ, гдѣ обыкновенно стоитъ брандвахта, который и состоять имѣеть въ полномъ вашемъ повелѣніи.

«Во время-жъ стоянки на опредѣленномъ своемъ постѣ, долженъ исправлять должность брандвахты, а въ случаѣ надобности будетъ слѣдовать въ эскадрѣ съ прочими судами, и то же самое, что и они исполнять, а на то время, которое пробудеть въ отлученіи отъ поста, должность брандвахты вмѣсто онаго исправлять имѣеть поставленный противъ Лапоминской гавани фрегатъ «Наянъ», о чемъ командующимъ оными фрегатами къ исполненію, по силѣ регламента брандвахтенной должности, отъ котораго главнаго командира повелѣнія даны. Сверхъ же того, командующему фрегатомъ «Рига» благоволите сдѣлать свое предписаніе, чтобы и во время съ брандвахтеннаго поста отлученія, ежели въ близости его будутъ проходить купеческія суда, чинить имъ осмотръ, какъ брандвахтѣ узаконено. Катерамъ, какъ выше сего изображено, — назначаются оныя крейсеровать въ Б. морѣ, здѣсь же въ пополненіе того присовокупляется, но не такъ однакожъ, чтобы то было непременно, а оставляется на благоусмотрѣніе ваше, что для крейсерованія онымъ катерамъ въ морѣ, по положенію того моря удобными мѣстами почитаются слѣдующія: первымъ двумъ: *между мыса Катенеса (Зимнія горы) и острова Крюсъ-Эйланда (О. Сосновець)*; третьему: *отъ Крюсъ-Эйланда къ острову Моржовицу и до Трехъ острововъ или мыса Орловена (Орловъ)*, какъ за удобіе признано будетъ. Какъ фрегатамъ близъ устья Двины, такъ и катерамъ въ Б. морѣ не должно ни подъ какимъ видомъ дѣлать какое-либо препятствіе торгующимъ судамъ, ибо не можетъ тамъ быть другихъ, какъ таковыхъ, которыя или къ городу Архангельскому, или изъ онаго съ товарами идутъ. Но еслибъ появились въ ономъ морѣ непріятельскія, то, съ Божіею помощію, стараться ихъ разбить, и конечно не допустить,

чтобъ могли причинить какое нибудь препятствіе *совершенно свободной торговль и мореплаванію.*

3) «Командирамъ катеровъ имѣть крайнее наблюденіе, дабы никакое судно не могло прокрасться безъ обозрѣнія, а сомнительное, безъ надлежащаго осмотра, равно и всѣ проходящія суда—опрашивать съ крайнимъ наблюденіемъ, но не причиняя имъ ни малѣйшей въ пути ихъ остановки. Буде явится вооруженное, то проводить оное до фрегатовъ, которые не должны впустить его въ устье Двины, предварительно не донеся о томъ мнѣ, и не получивъ на то повелѣнія, какъ то въ должности бригадирнаго офицера узаконено.

4) «Ежели-бъ показались на виду непріятельскія суда, то въ такомъ случаѣ, буде силы соразмѣрны, стараться на оныя напасть, разбить, овладѣть или и совсѣмъ истребить; а ежели превосходище, тогда стараться соединиться другъ съ другомъ, и всѣми силами напасть; буде же и сего по превосходству сдѣлать не можно, то приложить всѣ способы о томъ васъ немедленно извѣстить, а вы посему должны будете, совокупя фрегаты, со оными то сдѣлать.

5) «При случившихся крѣпкихъ вѣтрахъ, а паче штормахъ, буде катерамъ держаться на морѣ будетъ невозможно, то убѣгать имъ въ тѣ только мѣста, для пребытія на якоряхъ, гдѣ оныя во всякое время и при всякомъ вѣтрѣ сняться могутъ и сами выйти въ море.

6) «А по приходѣ на якорь тотчасъ учредить на ближайшихъ высотахъ къ морю постъ, для обозрѣнія проходящихъ судовъ, и буде бы показались непріятельскія, то въ тотъ же часъ, хотя и съ потеряніемъ якорей, сняться и исполнять по предписанному. Посему распоряженію неуповательно, чтобъ непріятель могъ пройти безъ обозрѣнія крейсеровъ. Но для вѣщей предосторожности, сверхъ крейсеровъ, полагается учредить на вышнѣмъ мысѣ *Катнеса* (Зимнія горы) постъ, къ которому всѣ идущія къ городу Архангельскому суда приходятъ на видъ, для поворота къ бару; каковой постъ и благоволите учредить по выходѣ эскадры за баръ, опредѣля на оный пристойное число служите-

лей, и одного изъ штурманскихъ чиновъ, для разсматриванія на проходящихъ судахъ флаговъ, и снабдя его такимъ наставленіемъ: буде съ сего поста усмотрѣны будутъ непріятельскія суда, то о количествѣ оныхъ, для извѣщенія хотя и слѣдовало учредить на томъ постѣ сигналы подниманіемъ и опусканіемъ флаговъ, но какъ они отстоятъ должны въ немаломъ одиѣ отъ другого разстояніи, то сіе и сдѣлаться можетъ тщетнымъ, а потому и учреждены *огненные маяки*, и *первый*—на мысѣ и поверхности Катенеса, гдѣ тотъ постъ учрежденъ бытъ имѣеть, а прочіе и до бара, въ равномъ между собою разстояніи. Для того, по усмотрѣніи непріятельскихъ судовъ, велѣтъ ему тотчасъ зажечь на мысу маякъ, и довольно ясно, почему и слѣдующіе отъ него и до самаго бара маяки то же исполнять будутъ, а черезъ то въ самое кратчайшее время извѣщены бытъ могутъ стоящіе у входовъ фрегаты, для чего таковыя-жъ маяки учреждены по островамъ у всѣхъ трехъ устьевъ Двины рѣчки до города Архангельскаго, по которымъ и здѣсь свѣдать неукоснительно можемъ.

7) «При всѣхъ такихъ распоряженіяхъ, дѣлаемыхъ для обезпеченія всего города Архангельскаго отъ всякихъ непріятельскихъ покушеній, приходящія изъ Олонецкаго намѣстничества къ здѣшнему порту суда, каковыя наипаче ожидаются съ пушками и со снарядами съ *Александровскаго завода черезъ Сумскую Бѣломорскую пристань*, хотя и не могутъ почти подвергнуться какому явному страху, при всемъ томъ, однакожъ, чтобы и оныхъ не выпустить изъ вида, и чтобы какое нибудь изъ таковыхъ, или другихъ тому подобныхъ, не сдѣлалось жертвою непріятели, для того и предписать въ повелѣніи катерамъ, что если во время ихъ крейсерства усмотрятъ какое либо отъ непріятели на оныя суда нападеніе, то немедленно бѣ пустились къ нимъ, хотя одинъ или два, и сдѣлали-бъ возможную помощь и защищеніе.

8) «Катерамъ же, во время крейсерованія своего, когда повстрѣчаются промышленныя суда, упражняющіяся въ рыбной ловлѣ у Мурманскаго берега, прикрывать оныя отъ

назначенныхъ по инструкціи мѣсть, равномѣрно и конвоировать до ближайшихъ сюда мѣсть, когда къ тому возможность позволять будетъ.

9) «Употребленіе брандсугелей въ морѣ съ вооруженныхъ судовъ почитается не позволительнымъ до тѣхъ поръ, пока сіи истребительныя орудія на покажутся со стороны непріятеля; но коль скоро такой запрещенный поступокъ дѣйствительно будетъ примѣченъ, то взаимное оныхъ употребленіе и на своихъ судахъ очень нужно.

10) «Какъ на фрегаты, стоящія у входовъ, такъ и на катера опредѣлены изъ мореходцевъ, здѣшнихъ лоцмановъ по два человѣка, кои знаютъ во всемъ Бѣломъ морѣ всѣ заливы и входы, равнымъ образомъ для всякаго случая изъ здѣшнихъ лоцмановъ, которые переводятъ суда черезъ баръ, по два человѣка на каждый, коимъ и остаться на оныхъ долженствуетъ до окончанія кампаніи. Всѣ оныя денежную плату получить имѣютъ у меня, порцію жъ производить имъ морскую, какъ и прочимъ служителямъ.

11) «Какъ на опредѣленные въ эскадру четыре фрегата на кампанію соленаго мяса отпущено только на 3 мѣсяца, а для лучшаго подкрѣпленія служительскаго здоровья полагается производить иногда и свѣжее мясо, и чтобы оное ближе и удобнѣе можно было получать, приговоренъ мною Архангельскій купецъ Никифоръ Шалогинъ, который одолжается содержать на Мудьюжскомъ островѣ живой скотъ. Почему, сколько когда потребно будетъ, приказать принимать отъ онаго Шалогина, или отъ того, кому отъ него довѣрено будетъ, ведя всему вѣрныя записки, и записывая въ приходъ. А сколько во время кампаніи всего мяса принято будетъ, о томъ, для выдачи ему, Шалогину, денегъ, по возвращеніи къ порту, подать ко мнѣ обстоятельный рапортъ.

12) «Если, сверхъ чаянія, получите освѣдомленіе отъ входящихъ торговыхъ судовъ, что есть въ морѣ арматоры или крейсериющія, или жъ направляющія путь къ здѣшнему мѣсту непріятельскія суда, то если вамъ прямо ко мнѣ приписать о семъ свѣдѣніе будетъ невозможно, то отослать

ное на Мудьюжскій островъ къ опредѣленному на батарею офицеру Архангельскихъ баталіоновъ, майору Бѣляеву, съ тѣмъ, чтобы онъ, какъ возможно нанкорѣе, по мнѣ переслалъ.

13) «Поелику на отправляемой эскадрѣ команда состоитъ большею частью изъ рекрутовъ, то ваше высочордіе, не оставите приказать дѣлать эзерцицію лавированіемъ фрегатовъ, при такомъ, однакожъ, вѣтрѣ, чтобы въ случаѣ надобности, безпрепятственно могли возвратиться и стать по прежнему на опредѣленныхъ мѣстахъ; дабы оныхъ, сколько можно, приобучать всему тому, что принадлежитъ къ порядочному управленію судномъ, равномерно обучать и военной эзерциціи, какъ изъ пушекъ примѣрно, такъ и изъ ружей дѣйствительною пальбою» (306).

Береговая защита заключалась изъ ряда батарей, воздвигнутыхъ въ слѣдующихъ главныхъ пунктахъ:

«Въ Лапоминской гавани и на мысу той же гавани, выходящемъ къ Двинскому фарватеру, — двѣ земляныя батареи, вооруженныя 8-ю и 10-ю орудіями 30-ти ф. калибра. На Мудьюжскомъ островѣ — редутъ съ 8-ю орудіями 30-ти ф. калибра.

Въ Пудожемскомъ устьѣ, на мысахъ острова *Нижніе Ягры* и *Лясомине*—два редута: первый съ 8 орудіями 30 ф. калибра, а второй съ 7 орудіями 19 фунт. калибра.

Такіе же редуты и въ Никольскомъ устьѣ, на томъ же островѣ *Нижніе Ягры* съ 6 орудіями 12 фунт.

На Мурманскомъ устьѣ два редута: на остр. *Кумбышѣ* съ 10 орудіями 30 фунт., и на остр. *Сокольскій Наволокъ* съ тѣмъ же числомъ орудій и того же калибра.

При входѣ въ Мурманское устье, между островами *Кумбышемъ* и *Лавды* поставленъ былъ фрегатъ «*Ловець*» на шпрингѣ; а противъ Лапоминской гавани, для защиты входа въ нее, фрегатъ «*Наянъ*». Чтобы предупредить высадку на берегъ непріятельскаго десанта, и для пересѣченія способа

(306) Дѣло (секретное) архива Арханг. порта 1790 г № 1884.

прорваться устьями на фарватеръ Двины, назначены были *шесть* канонерскихъ лодокъ, мѣста которымъ указаны были:

1. Въ Березовомъ устьѣ, между островами Нетисово и Холунково — двѣ лодки.

2. Въ Мурманскомъ устьѣ, между Чекаминскимъ наволокомъ (мысомъ) и Никольскимъ островомъ — двѣ лодки.

3. Въ Пудожемскомъ устьѣ, у южнаго конца острова Лясомине — двѣ же лодки.

Въ Соловецкій монастырь былъ посланъ военный отрядъ подъ начальствомъ премьеръ-маіора Бѣляева.

Подъ защитою батарей и фрегата «Наинъ» въ Лапомякѣ стояли вооруженные артиллеріею корабли: «Ворисъ и Глѣбъ», «Никаноръ», «Имень» и «Пармень» и фрегатъ «Боець». Тутъ же находились и ластовыя суда: «Полярная Звѣзда», «Савватій», «Дубянка», «Онега», «Чесма» и яхта «Торншхоуть».

Для охраненія же собственно адмиралтейства, главный командиръ отдалъ въ июнѣ строгій приказъ караульнымъ офицерамъ на морской гауптвахтѣ, чтобы *седьмую* часть адмиралтейскихъ служителей раздѣлять по всемъ элингамъ, на часы, по 2 челов., «дабы они», говорилось въ приказѣ, «недреманнымъ окомъ, въ ночное время, во все стороны имѣли смотрѣніе, и всѣхъ подозрительныхъ людей, входившихъ въ адмиралтейскія ворота, задерживали».

Таковы были приготовленія Архангельскаго порта, въ ожиданіи нападенія шведовъ, которые, какъ извѣстно, потерпѣвъ въ Финскомъ заливѣ пораженія отъ русскаго флота, заключили съ Россіею миръ 3-го августа 1790 года.

Разматривая историческое развитіе Архангельскаго порта по архивнымъ документамъ, относящимся къ XVIII стол., мы такимъ образомъ подошли, наконецъ, къ рубежу, отдаляющему *рызкою чертою* вѣкъ нынѣшній отъ вѣка минувшаго. эта черта, лежитъ не во внѣшней дѣятельности порта, но въ нравственномъ бытѣ нашихъ предковъ, въ ихъ жизненныхъ условіяхъ, при которыхъ призваны были они жить, работать и прибрѣтать осѣдность при Соломбальской казенной верфи.

Условія эти были суровы, и далеко не похожи на нынѣшнія, при общей грубости нравовъ и обычаевъ того, отдаленнаго отъ насъ, времени.

Обойти ихъ, не коснуться хотя въ бѣглому очеркѣ, значитъ, по нашему мнѣнію, не выполнить цѣли избранной нами задачи.

Съ одной стороны дисциплинарная строгость службы, и нераздѣльная съ нею экзекуціи плетью, шпидрутенами, кошками, палками, съ другой — постоянныя ябеды, ежедневныя драки и грабежи, совершавшіяся среди бѣлаго дня, — таковы были явленія, считавшіяся тогда весьма обыкновенными, отъ которыхъ, какъ извѣстно, не было пощады ни чину, ни полу, ни возрасту. Всякая вина была тогда виновата, — что подтверждаютъ вполнѣ архивныя дѣла, уцѣлѣвшія до настоящаго времени.

Возьмемъ, на выдержку, нѣсколько подобныхъ фактовъ, краснорѣчиво свидѣтельствующихъ какъ о суровости дисциплины вообще, такъ и о нравственномъ духѣ, господствовавшемъ въ то время.

Въ 1740 г. караульный офицеръ изъ Лапоминской гавани доносить въ контору надъ портомъ, что матросъ изъ рекрутовъ, ночью, во время смѣны съ часовъ, упалъ и переломилъ у негодной шпaги желѣзныя ефесь. Контора приказывала починить сломанный ефесь, на счетъ жалованья того рекрута.

Гардемарины Кирѣевъ въ 1733 г. уволенъ былъ въ годовой отпускъ, и просрочилъ 2 $\frac{1}{2}$ мѣсяца, показывая причиною просрочки кончину своего отца и раздѣлъ имѣнія съ братомъ. Адмиралтейская коллегія, за эту просрочку, предписала конторѣ наказать виновнаго «битьемъ батогами», и потомъ опредѣлить въ команду по прежнему.

Въ 1734 г. матросъ Константиновъ жалуется въ контору надъ портомъ, что идучи домой, днемъ, встрѣтилъ онъ 8 чел. морскихъ солдатъ, которые начали его бить, топтать ногами, а въ заключеніе до-чиста ограбили, нанеся большое увѣще, черезъ которое онъ лежитъ при смерти въ морскомъ госпиталѣ. Контора приняла это обстоятельство *къ сведѣнію*, по неотысканію виновныхъ.

Въ 1734 г. полицмейстерская контора въ Архангельскѣ официальнымъ образомъ писала въ контору надъ портомъ, что морскіе служители не въ указаннныя часы ночи поютъ пѣсни, и даже днемъ бьютъ и грабятъ гражданъ, прося принять съ своей стороны зависящія мѣры; «а въ противномъ случаѣ», писала полиція, «она вынуждена будетъ жаловаться въ Адмиралт. коллегію». Такою угрозою контора оскорбилась, и требовала ясныхъ фактовъ. Полиція отвѣчала, что обиженная сторона боится указать на своихъ преступителей, и потому письменныхъ жалобъ чаще всего не подаетъ. Тѣмъ дѣло и покончилось.

Въ 1748 г., въ декабрѣ, мачтовый корабельный подмастерье, безъ позволенія караульнаго при адмиралтействѣ офицера, затопилъ казенную баню, которая, къ ихъ несчастію, загорѣлась, но вскорѣ была потушена. Контора надъ портомъ, рапортуя о такомъ происшествіи въ Адмиралт. коллегію, писала, что за такую продерзость виновныхъ, она приговорила: мачтоваго подмастерья поставить *подъ 12 ружей на 6 часовъ*, а потомъ на карауль *безсмынно* на 2 мѣсяца; корабельнаго же подмастерья понизить чиномъ въ корабельные ученики на 1 мѣсяць, а за поврежденіе бани вычесть у обоихъ стоимость ремонта оной. Коллегія отвѣчала, что она мѣру наказанія находитъ *резонною*.

Лѣбарь Арнонъ *смертнымъ боемъ* бьетъ свою жену, которая спасается едва живая и жалуется въ контору надъ портомъ формально на повседневныя истязанія со стороны мужа, поклявшагося ее убить. Начальство призываетъ лѣбара въ контору и *советуетъ* ему помириться съ женою...

Учитель морской школы Торбѣевъ, не объявляя вины, нещадно бьетъ кошкою, таскаетъ за волосы, и топчетъ ногами малолѣтняго своего ученика Стремянникова до того, что мальчикъ сильно заболѣлъ. Начальство призвало Торбѣева въ контору и *объявило*, чтобы «онъ такими побоями никого не билъ, а наказывалъ бы, какъ обычно при ученіи водится».

А сколько жалобъ поступало въ контору, чуть не ежедневно, отъ домохозяевъ, преимущественно отъ вдовъ, что

морскіе ихъ квартиранты выгоняютъ совсѣмъ изъ домовъ, или производятъ въ домахъ насиліе и т. п. безчинства!..

Въ 1745 г. одинъ подканцеляристъ жаловался въ губерльскую канцелярію на двухъ гардемариновъ, стоящихъ въ его домищѣхъ постоемъ, что квартиранты бьютъ его и его жену, черезъ что онъ, канцеляристъ бросилъ свой домишко и бѣжалъ съ женою въ городъ, къ своимъ родственникамъ.

Въ одно время (въ 1743 г.) содержалось въ караульной домъ 46 преступниковъ, изъ которыхъ: за смертоубійство 5, за *побѣги* 23, ⁽³¹⁷⁾ за кражу 14, за подлогъ 2, за драку съ часовымъ 2.

Статистика эта подкрѣпляетъ достаточно все вышесказанное о нравственныхъ принципахъ нашихъ предковъ.

Не менѣе любопытно видѣть, какъ, рядомъ съ казеннымъ адмиралтействомъ, быстро возникло, въ прошломъ столѣтіи, и частное судостроеніе русскаго купечества, на памяти котораго свѣжи еще были слѣды, такъ называемыхъ, *Царскихъ торговыхъ*.

Примѣръ Великаго Петра, начавшаго, какъ мы видѣли, строить въ Архангельскѣ, для успѣха русской коммерціи, свои торговыя суда, не пропалъ безслѣдно, но напротивъ, послужилъ хорошимъ толчкомъ русской предприимчивости. И вотъ, пользуясь благоприятными обстоятельствами, съ возобновленіемъ военнаго Архангельскаго порта, мѣстное купечество начало быстро ставить свои верфи въ разныхъ мѣстахъ около Архангельска, заводить лѣсопильные мельницы, якорные и канатные заводы, парусинныя фабрики и т. п., благодаря тѣмъ широкимъ льготамъ правительства, которое, вопреки стѣснительнымъ и узкимъ взглядамъ Адмиралтейской коллегіи, ревниво оберегавшей кораблестроительный матеріалъ, дозволило купечеству рубить для судостроенія лѣсъ, за исключеніемъ лиственницы, дуба, вяза, ильмы, ясени и сосны, имѣвшихъ толщину отъ 12 вершковъ

(307) Побѣги особенно усиливались передъ отправленіемъ кораблей въ море: дезертировали по 6 и 7 челов. за разъ, главнымъ образомъ, рекрута. (Арханг. губ. вѣд. 1862 г. №№ 1, 2 и 3).

и выше въ отрубѣ, лишь бы рубка эта не производилась по р. Двинѣ и по ея притокамъ ⁽³⁰⁸⁾. Поощряя частное судостроеніе, правительство дозволило и отпускъ лѣса за море, для торговыхъ оборотовъ.

Мы видѣли уже, что въ 1732 г. купецъ Крыловъ поставилъ свою верфь въ 5-ти верстахъ отъ Архангельска, на *Быку*, которая и получила названіе *Быковской верфи*. За нимъ, въ 1835 г., сюда же перенесъ свою дѣятельность и Баженинъ, за упраздненіемъ своей Вавчужской верфи. Открывши широкую заграничную торговлю на своихъ судахъ, строившихся по два ежегодно, Крыловъ и Баженинъ одновременно оказали свое содѣйствіе и возникшей на Соломбалѣ казенной верфи, — строил по подряду ластовыя суда для порта, въ нихъ нуждавшася. Примѣръ этихъ полезныхъ дѣятелей не остался безъ подражанія, породивъ соревнованіе и въ другихъ Архангельскихъ купцахъ. Здѣсь же, вскорѣ послѣ Быковской и Баженинской верфей, поставили (около 1748 г.) свои верфи купцы: *Барминъ* и *Амосовъ*. За ними *Зыковъ* и *Пругавинъ* поставили свои верфи на р. Маймаксѣ, а *Денисовъ* и *Голубинъ* — первый въ 15-ти, а второй въ 30-ти верстахъ отъ Архангельска — построили *жорные заводы*, въ которыхъ, естественно, при такомъ лихорадочномъ судостроеніи нужда ощущалась не малая.

Что же именно могло вызвать, въ прошломъ столѣтіи, такую строительную на сѣверѣ лихорадку, создавшую быстро нашу торговую флотилію? Она вызвана была двумя главными причинами, способствовавшими оживленію торговли: уничтоженіемъ внутреннихъ пошлинъ въ 1755 г., и представленіемъ Бѣломорской торговли въ 1762 г. одинаковыхъ правъ съ С. Петербургскою, т. е. правъ полной коммерческой свободы.

Этимъ благодѣтельнымъ актомъ Екатерина Великая возвратила Архангельску то, что было отнято у него Петромъ I-мъ при первоначальномъ учрежденіи Петербургской морской торговли. Мѣра эта при Петрѣ вызвана была грустною

(308) См. Полн. собр. закон. том. XVI, стр. 12 066.

необходимостью; Императрица же не имѣла болѣе нужды стѣснять Архангелскую торговлю; Великая Монархия не срывала своего желанія и удовольствія видѣть русской торговый флагъ развѣвающимся на всѣхъ моряхъ, къ славу Россійской Имперіи.

Новымъ таможеннымъ уставомъ, съ уничтоженіемъ внутренней пошлины, уничтоженъ былъ и досмотръ товаровъ, сопровождавшійся обыкновенно большими злоупотребленіями таможенныхъ цѣловальниковъ и подъячихъ, вымогавшихъ крупныя взятки отъ купечества. ⁽³⁰⁹⁾

Указомъ же 31 іюля 1762 г., о вольной торговлѣ Архангельска, повелѣвалось: «Портъ города Архангельскаго всѣми тѣми преимуществами и выгодами снабдить, какими Санктпетербургскій пользуется, и всякихъ товаровъ привозъ и отпускъ безпрепятственно позволяемъ, съ равною противъ Санктпетербургскаго и прочихъ портовъ свободою и пошлиною.» ⁽³¹⁰⁾

Другимъ-же указомъ, послѣдовавшимъ въ 1764 г. 18 августа, въ виду развитія и поощренія русскаго купеческаго судостроенія, строго воспрещено было привозить изъ за границы на русскихъ и иностранныхъ корабляхъ въ русскіе порты предметы, требовавшіеся къ оснасткѣ и снабженію купеческаго судна: различные инструменты, посуду, краски, такелажъ, якоря—все, за исключеніемъ *корабельныхъ блоковъ*. ⁽³¹¹⁾

Всѣ эти правительственныя мѣры, клонившіяся явно къ преуспѣванію какъ внѣшней, такъ и внутренней русскаго купеческаго торговли, не могли не вызвать въ средѣ русскихъ капиталистовъ стремленія къ возможному расширенію своихъ торговыхъ оборотовъ, такъ что заграничная торговля Архангельска въ 1787 году была на *половину* въ рукахъ русскихъ купцовъ, имѣвшихъ въ 1786 г. въ Архангельскѣ до *тридцати* торговыхъ домовъ ⁽³¹²⁾.

(309) Истранинъ. Исторія города Архангельска 1792.

(310) См. Подл. собр. зак. томъ XVI, стр. 11 630.

(311) Дѣло Арх. губ. архива 1766 г. № 230.

(312) Пушкаревъ. Описаніе Архан. губери. 1845 г.

Поощряя частное судостроеніе, правительство наше, въ то же время, стремилось расширить и лѣсную на сѣверѣ торговлю широкими льготами, при помощи которыхъ эта торговля столь-же быстро развилась, какъ и самое судостроеніе.

Въ 1752 г., по челобитью графа Шувалова, дозволено было ему вырубать по рѣкамъ, текущимъ въ Лапландіи, кромѣ впадающихъ въ Двину и въ Бѣлое море, и отпускать ежегодно за границу до 250 000 сосновыхъ и елевыхъ бревенъ и брусьевъ, 1 000 мачтовыхъ и 1 000 рейныхъ, 200 000 пильныхъ досокъ, 5 000 березовыхъ досокъ и 200 000 елевыхъ шестовъ, а для распилки лѣса—построить при означенныхъ рѣкахъ, на удобныхъ мѣстахъ, пильныя мельницы⁽³¹³⁾.

Въ 1760 году графъ Шуваловъ, по контракту, передалъ лѣсной промыселъ авглійскому куцу *Димли Гому* и его наслѣдникамъ, на 30 лѣтъ, т. е. до 1790 г. Тогда же, по прошенію Гома, правительство наше дозволило ему и постройку изъ сосноваго лѣса потребнаго числа кораблей какъ по рѣкамъ Онегѣ и Мезени, такъ и на Двинѣ у Архангельска, даже въ чертѣ казеннаго адмиралтейства; и чтобы онъ, Гомъ, для лучшаго успѣха своихъ операций, имѣлъ собственныхъ не менѣе *20-ти кораблей*, для чего разрѣшено ему было строить въ Архангельскѣ ежегодно не менѣе трехъ кораблей, лѣсъ для которыхъ указанъ былъ по рѣкамъ: Вычегдѣ, Югѣ, Лузѣ и Сухонѣ, въ какомъ-бы ни было разстояніи отъ берега. Равно дозволено Гому рубить лѣсъ и по р. Онегѣ, по озерамъ Лагѣ и Вожѣ (въ Онежскомъ округѣ)⁽³¹⁴⁾.

Гомъ отлично воспользовался своею широкою привилегіею на рубку лѣса и на отпускъ его за море. Какъ иностранцу, ему, конечно, мало было нужды до интересовъ чужаго края, а еще менѣе до грядущихъ его поколѣній. Онъ радѣлъ лишь о собственныхъ своихъ интересахъ, и, имѣя въ 8 ми верстахъ выше Архангельска, на Двинѣ, корабельную верфь о *трехъ* элингахъ, носившую послѣ на-

(313) См. Полн. собр. зак. том. XV стр. 12 223.

(314) См. Полн. собр. зак. том. XIV стр. 10 248 и томъ XVI стр. 12 223.

званіе *Фразерской*, Гомъ поставилъ еще *дѣя* верфи съ 4 мя *эммами* на р. Онегѣ и при всѣхъ этихъ верфяхъ выстроилъ лѣсопильныя мельницы, лѣсныя амбары и кузницы. Онъ даже и въ устьѣ р. Мезени поставилъ лѣсопильную мельницу, замышляя открыть здѣсь корабельную верфь и начать дальнѣйшія свои лѣсныя оустошенія.

Тщето Адмиралтейская коллегія входила къ высшему правительству съ представленіемъ о вредности дарованной Гому столь широкой привилегіи, истреблявшей наши лучшіе лѣса на сѣверѣ. Ея не слушали, предполагая, что на сѣверѣ лѣсовъ еще очень много ⁽³¹⁵⁾. Но къ счастью края, дѣла Гома въ 1769 г. запутались, такъ что, за неплатежъ имъ, слѣдовавшихъ по обязательству съ казною денегъ, лѣсной торгъ былъ, наконецъ, отнятъ отъ Гома и порученъ въ управленіе статскаго совѣтника *Гаумана*, подъ непремѣннымъ надзоромъ губернатора, а въ 1781 г. переданъ былъ въ вѣдѣніе Вологодской казенной палаты ⁽³¹⁶⁾.

Къ 1762 г. при одной Онежской верфи, Гомъ имѣлъ собственныхъ 50 кораблей, экипажъ на которыхъ былъ изъ иностранцевъ ⁽³¹⁷⁾.

Постройка такого флота, естественно, давая заработки поморскимъ жителямъ, на долго превратила ихъ въ истыхъ моряковъ въ дровосѣжковъ, пильщиковъ и работниковъ. Но какъ нѣтъ худа безъ добра, то на верфяхъ того же Гома, въ періодъ его торговаго владчества надъ сѣвернымъ краемъ, сформировались и наши корабельные плотники, приложившіе съ усиліемъ свое знаніе, какъ при адмиралтейскомъ судостроеніи, такъ и на частныхъ купеческихъ верфяхъ, не ощущавшихъ поэтому въ рабочихъ недостатка.

Итакъ, коммерческое судостроеніе на сѣверѣ, въ прошломъ столѣтіи, находилось въ самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ для своего дальнѣйшаго развитія. Къ тому же, и близость казеннаго адмиралтейства не могла, конечно, въ техническомъ отношеніи, не вліять благотворно на успѣхъ строительнаго искусства.

(315) См. Полн. собр. зак. том. XVI стр. 12 066.

(316) Архан. губ. вѣд 1859 № 37.

(317) Тамъ-же.

Съ 1770 г., увеличено было строеніе судовъ и при Архангельскомъ военномъ портѣ: ежегодно начали спускать на воду по 4 и по 6-ти кораблей, и по 4 фрегата одновременно.

При такомъ количествѣ спѣшно-строившихся судовъ, казенныхъ плотниковъ далеко не доставало, а вольные на казенную верфь, при малой сравнительно платѣ, шли не охотно; поэтому контора надѣ портомъ въ прискавіи рабочихъ испытывала большое затрудненіе, существовавшее и для губернской канцеляріи, помощи которой настоятельно требовала, въ такихъ экстренныхъ случаяхъ, Адмиралтейская коллегія.

Повинуясь указамъ, губернское начальство стѣняло въ адмиралтейство къ работамъ всѣхъ вообще крестьянъ безъ разбора, т. е. не справляясь много о томъ, умѣютъ ли они владѣть топоромъ на столько, чтобы быть полезными при корабельномъ дѣлѣ. Такимъ образомъ привлекаемы были въ адмиралтейскимъ работамъ всѣ крестьяне не платившіе, по бѣдности, казенныхъ долговъ, или же *бобыли* (безъ земельные). При этомъ обыкновенно обѣщали, даже для плохихъ работниковъ, хорошіе заработки, ежели они добровольно явятся въ адмиралтейство.

Съ упорными же много не церемонились: ихъ привлекали и *силою*, подѣ карауломъ, отбирая паспорта и увольнительные отъ общества билеты на все время, пока срочная работа въ адмиралтействѣ не была кончена ⁽³¹⁸⁾.

Нужно замѣтить, что корабли при Архангельскомъ портѣ въ то время строились, за весьма малыми исключеніями, всегда средствами порта, но фрегаты и прочія суда большею частью съ подряда, вольными плотниками за 14 и 16 т. рублей.

Такъ, велось при Архангельскомъ портѣ, въ прошломъ столѣтіи, кораблестроеніе. Число построенныхъ судовъ съ 1734 по 1800 годъ было: кораблей 104, фрегатовъ 52 и мелкихъ судовъ 62—всего 218 судовъ, большею частью, проходившихъ службу свою въ Балтикѣ, и только малое число оставалось для надобностей самаго порта.

(318) Дѣло Арханг. губ. архива 1773 г. № 374.

ОТДѢЛЪ ТРЕТІЙ.

1800—1825 г.

ГЛАВА X.

Положеніе Архангельскаго адмиралтейства въ началѣ текущаго столѣтія, — Внутреннія его преобразованія, со вступленія на престолъ Императора Александра I-го. — Докладъ адмирала П. В. Чичагова объ Архангельскомъ портѣ. — Дальнѣйшія постройки на Соломбалѣ. — Упраздненіе адмиралтейской морской школы. — Ширеманскій заводъ. — Каменная кладбищенская церковь. — Плавучій мостъ черезъ рѣку Кузнечиху. — Учрежденіе общихъ собраний. — Мѣры для улучшенія адмиралтейскихъ работъ. — Казенныя лошади. — Чижовскій карантинъ. — Проектныя Бѣломорскіе маяки и башни.

Изъ предыдущаго мы видѣли, что не безслѣдно пронеслось надъ Архангельскимъ портомъ минувшее 18-е столѣтіе. Видѣли, какъ на одномъ изъ Соломбальскихъ острововъ Великій Петръ указалъ бытъ казенной корабельной верфи. Видѣли и ея дѣятельность, и ея временное затишье, въ продолженіи котораго Соломбалѣ какъ бы возвращенъ былъ первобытный видъ мѣстности, мирно лежащей подлѣ торговаго Архангельска. Это затишье было не болѣе какъ предвѣстницею новой, бурной жизни, длившейся уже безъ прерыва до начала нынѣшняго столѣтія, которое застало Соломбалу далеко не въ томъ видѣ, въ какомъ она была раньше, т. е. въ первый періодъ ея историческаго значенія. Мы присутствовали при этомъ ея возрожденіи и видѣли, какъ Соломбальская казенная верфь начала дѣятельность свою въ столь широкихъ размѣрахъ, что захватила разомъ все три Соломбальскіе острова, сообщивъ имъ небывалую жизнь до пустынныхъ береговъ р. Маймаксы — съ одной стороны, а съ другой, — до мѣстности не менѣе пустынной, лежащей выше города Архангельска.

✓ На всемъ этомъ районѣ царилъ духъ судостроенія. По положенію своему Архангельское адмиралтейство служило какъ бы центромъ онаго.

Къ началу текущаго столѣтія въ адмиралтействѣ имѣлось девять эллинговъ и оно состояло изъ *трехъ* главныхъ частей, изъ коихъ *первая* была на Среднемъ островѣ, заключавшая въ себѣ 45 №№ казенныхъ построекъ. *Вторая* часть адмиралтейства была на Маломъ островѣ и заключала въ себѣ 24 №№, а на Большомъ островѣ была *третья* часть, заключавшая болѣе 30 №№ построекъ.

Обывательскіе дома скучены были преимущественно на Большомъ островѣ, гдѣ находились и служительскія казармы. Домъ главнаго командира порта стоялъ на Маломъ, а домъ капитана надъ портомъ—на Большомъ островахъ.

Черезъ р. Курью перекинута были три моста: *Адмиралтейскій, Никольскій* и *Безсмертный*, а черезъ р. Соломбалку—*Прадиленный*.

Отъ самаго Двинскаго берега, подлѣ третьей части адмиралтейства, вверхъ по р. Курьѣ, расположены были обывательскія строенія неправильными кварталами, и съ улицами слѣдующихъ названій: Секретарская, Задній порядокъ, Наличная, Маслухина, Хапова, Соколова, Никольская, Попова, Назарьева, Захаваева, Безсмертная, Размыслова и Бардукова. На Среднемъ же островѣ улицы носили названіе *порядковъ*: 1-й, 2-й, 3-й, 4-й и 5-й. Число морскихъ служителей простиралось къ этому времени до 3 228 чел., имѣвшихъ на Соломбалѣ, большею частью, свою осѣдлость. Изъ адмиралскихъ деревянныхъ зданій значительное число было уже на столько ветхо, что вмѣсто нихъ настоятельно требовалось возведеніе новыхъ; въ числѣ старыхъ строеній существовали и строившіяся въ 1734 г. Каменныхъ зданій существовало только: *пары* для паренія досокъ; *смоловарня*; *казначейство съ архивомъ*; *смольная*; *кузница*; *брандспойтно-котельная* и *машинная*—въ одномъ корпусѣ, и *провіантскій магазинъ*.

Эти зданія, по преимуществу, находились въ третьей части адмиралтейства, только самая малая часть—на Среднемъ островѣ.

Взглянемъ теперь на дальнѣйшую историческую судьбу Соломбалы, которой долго еще суждено было играть не мало-важную роль въ исторіи русскаго флота.

Императоръ Павелъ I, обративъ вниманіе на жалкое состояніе Архангельскаго адмиралтейства, желалъ привести его въ лучшій порядокъ, и, для осуществленія своего желанія, согласно представленію Адмиралтействъ-коллегіи, указомъ отъ 9 го марта 1800 г. повелѣлъ передать Онежскій казенный лѣсной торгъ, со всѣми заведеніями и денежными суммами, въ вѣдѣніе Лѣснаго департамента, съ тѣмъ, чтобы всю прибыльную сумму, какъ состоящую по наличію, такъ и имѣющую поступать впредь отъ продажи за море лѣсовъ, употребить на перестройку адмиралтейства, по обширному плану, начавъ его строить по частямъ. Всѣ деревянныя зданія предположено было выстроить на каменномъ фундаментѣ, съ возведеніемъ многихъ изъ одного камня, начавъ постройку прежде всего съ лѣсныхъ и пильныхъ сараевъ, затѣмъ, строить сараи для храненія лѣсовъ и мастерскія. Съ этимъ вмѣстѣ предполагалось начать очистку и углубленіе рѣчекъ Курьи и Соломбалки, и выкопать, для отдѣленія адмиралтейства отъ частныхъ зданій, проводной, поперечный каналъ, согласно плану.

На всѣ эти работы повелѣвалось употреблять команды, послывшіяся ежегодно въ Архангельскъ на новостроившіеся корабли, съ платою имъ заработныхъ денегъ, подъ непосредственнымъ наблюденіемъ главнаго командира порта. На сей предметъ ассигновано было 536 076 р 88 к., каковую сумму велѣно отпускать изъ Государственнаго казначейства въ теченіи 6-ти лѣтъ: въ первые 5 лѣтъ по 100 т., а въ шестой годъ остальную сумму ⁽³¹⁹⁾.

Но военныя приготовленія порта, по случаю внезапнаго разрыва Россіи съ Англіею, который послѣдовалъ въ томъ же 1800 г., помѣшали приступить немедленно къ предложенному переустройству Архангельскаго адмиралтейства. Надлежало прежде всего озаботиться защитою самаго порта.

(319) См. Полн. собр. зак. 1800 г. № 19 317.

Главнымъ командиромъ въ это время былъ адмиралъ М. П. Фондезинъ, а капитаномъ надъ портомъ генералъ-майоръ Суевинъ.

Согласно Высочайшему повелѣнію, въ августѣ 1800 г. учреждено было крейсерство противъ Новодвинской крѣпости, для того «чтобы никакое непріятельское судно рѣкою вверхъ пройти не могло». Въ крейсерство назначены были три катера, вооруженные каждый двумя каронадами 24 ф. калибра, подъ командою капитанъ-лейтенанта Смирнова.

Командиру дальпой брандвахты, лейтенанту Перфильеву, велѣно, съ порученнымъ ему фрегатомъ «Соловки», перейти на *здѣшнюю стѣну бара*, и стать противъ Мудьюжской башни, на самомъ фарватерѣ; дежурство лодмановъ изъ лодманской избы перевести въ себѣ на судно, а для предварительнаго осмотра приходящихъ къ бару съ моря иностранныхъ и промышленныхъ судовъ посылать мичмановъ по одному на шлюпки, съ подлежащимъ числомъ лодмановъ и служителей со всякою предосторожностью, и въ случаѣ опасности тотчасъ поднять на брандвахтѣ флагъ, и палить изъ пушки черезъ три минуты, продолжая пальбу, пока не усмотритъ на островахъ *Лебединъ* или *Мурагомъ* зажженного маяка, извѣщающаго Новодвинскую крѣпость и крейсерующіе катера о приближеніи сомнительнаго судна⁽³²⁰⁾.

Въ ноябрѣ того же года послѣдовали Высочайшія повелѣнія: 1) о наложеніи на всѣ англійскія суда, находившіяся въ російскихъ портахъ, амбарго; 2) о непускѣ въ порты кораблей, пришедшихъ изъ Испаніи, по случаю открывшейся въ Кадисѣ заразной болѣзни; и 3) о принятіи мѣръ къ защитѣ Двинскихъ устьевъ отъ непріятельскаго вторженія.

Главнокомандующимъ войсками, расположенными въ Архангельскѣ, назначенъ былъ инженеръ-генералъ Сухтеленъ, который и отправленъ былъ сюда съ двумя полками. Въ силу Высочайшей воли, со всѣхъ англійскихъ судовъ, находившихся тогда въ портѣ (12 судовъ), снятъ былъ

(320) Арх. губ. вѣд. 1863 г. №№ 26—31.

грузъ, и положенъ въ таможенные пакхаузы, а корабли отданы были въ вѣдѣніе адмиралтейства.

Противъ Новодвинской крѣпости, на о-вѣ Марковѣ начали воздвигать земляной редутъ въ 9-ть орудій, и самую крѣпость усиливать отпущенными отъ порта, по требованію военнаго губернатора Беклешева, 78-ю пушками и картечьными единорогами.

На стапеляхъ въ адмиралтействѣ стояли готовыми къ спуску три фрегата. Кромѣ ихъ велѣно было построить два корабля, фрегатъ, два транспорта, катеръ и шлюпы.

Двинскія устья заграждены были 6-ю канонерскими лодками о 2 орудіяхъ каждая, и 30-ю карбасами, такъ что въ каждомъ изъ трехъ устьевъ находилось по 2 лодки и по 10-ти карбасовъ.

Отрядными начальниками были лейтенанты: Глѣбовъ, Шишковъ и Бачмаковъ. Общее же командованіе надъ морскими отрядами поручено было командиру транспорта «Св. Θεодоръ», капитанъ-лейтенанту Креницину.

Въ помощь къ гребной флотилии было построено въ 1801 году 59 іоловъ, вооруженныхъ каждый одною пушкою.

Независимо опасности, грозившей Архангельскому порту отъ непріятельскаго вторженія, въ томъ-же 1800 г., портъ выдержалъ въ іюнь и іюль чрезвычайные штормы съ грозою.

Со 2 на 3 іюня, начался и продолжался около сутокъ крѣпчайшій вѣтеръ отъ запада, перешедшій въ штормъ, отъ котораго пострадали грузовыя суда, стоявшія въ Двинѣ съ провіантомъ и другими жизненными припасами.

Разбито было 25 барокъ, въ числѣ которыхъ двѣ съ принадлежавшимъ адмиралтейству дубовымъ лѣсомъ. Лѣсные плоты, назначавшіеся къ адмиралтейству, всѣ распало Гаванскій Соломбальскій берегъ сильнымъ волненіемъ отмыло до 2½ саж., близъ кладбищенской Лаврентьевской церкви, обнаживъ самое кладбище. Равно повредило не мало и адмиралтейскія суда (ластовыя), повреждавшія килебанія. Однако самое адмиралтейство выдержало штормъ безъ особыхъ потерь.

Едва жители успѣли оправиться отъ цаньбы, какъ 24

юля штормъ повторился съ прежнею силою, жертвою котораго было 15 барокъ и каюковъ съ хлѣбомъ, и одинъ каюкъ съ желѣзомъ.

Между первымъ и вторымъ штормами, 7-го іюля, отъ сильной грозы, въ Лапоминской гавани вспыхнулъ пожаръ, отъ котораго сгорѣли два ластовыхъ судна. Прочія суда (всѣхъ тамъ было 13) спасены лишь тѣмъ, что отрубили у нихъ швартовы, и оттянули отъ горѣвшихъ судовъ ⁽³²¹⁾.

Этими событіями ознаменовалось для Архангельскаго порта вступленіе въ нынѣшнее столѣтіе.

Императоръ Александръ I, вступивъ на престолъ въ 1801 г., поспѣшилъ уладить возникшую съ Англіею распрю, и заключилъ съ нею мирный трактатъ, за которымъ немедленно приступлено было къ тѣмъ административнымъ реформамъ, которыя коснулись всего государственнаго строя Россіи.

Съ учрежденіемъ восьми министерствъ, сосредоточившихъ внутри себя все управленіе государствомъ, Адмиралтействъ-коллегія вошла въ составъ *министерства морскихъ силъ*, переименованнаго въ 1815 году въ *морское министерство*.

Чтобы привести въ ясность вопросы, касавшіеся до образованія флота и всего морскаго министерства, 11-го ноября 1802 г., учрежденъ былъ особый комитетъ изъ 8-ми морскихъ лицъ, въ средѣ которыхъ докладчиками и главнымъ дѣятелемъ является контръ-адмиралъ П. В. Чичаговъ, получившій въ 1803 г. назначеніе состоять товарищемъ министра морскихъ силъ.

Въ программѣ занятій этого комитета, долженствовавшего собрать разностороннія свѣдѣнія по морской части, между прочимъ, вмѣлились слѣдующіе пункты: 1) узнать сколько лѣсовъ и прочихъ матеріаловъ ежегодно заготовляемо должно быть для адмиралтействъ; 2) сколько разомъ судовъ строить позволяетъ мѣстное положеніе; 3) во сколько лѣтъ строеніе оканчивается и наконецъ,

(321) Арх. губ. вѣд. 1863 г. №№ 26—31. ✓

4) сколько лѣтъ корабль съ бережливостью прослужить можетъ? ⁽³²²⁾.

Чтобы рѣшить съ точностью первые два вопроса комитету надлежало обзрѣть на мѣстѣ положеніе нашихъ портовъ, начиная съ Архангельскаго порта.

Для этой цѣли, въ 1803 г. прибылъ въ Архангельскъ товарищъ министра морскихъ силъ П. В. Чичаговъ.

Личный обзоръ адмиралтейства и обсужденіе способовъ къ продолженію существованія корабельной верфи, внушили ему мысль перенести адмиралтейскія постройки на Большой Соломбальскій островъ и главное, — *ограничить портовую дѣятельность, съ виду крайней несостоятельности самаго адмиралтейства*; эта мысль положена была въ основаніе докладной записки, поданной Чичаговымъ Государю Императору, по возвращеніи изъ Архангельска.

Записка эта есть замѣчательный документъ исторіи Архангельскаго порта, служащій неопровержимымъ основаніемъ, которое привело окончательно правительство къ мысли о совершенномъ упраздненіи военнаго Архангельскаго порта; къ тому же побуждали и другія важныя причины, о которыхъ нами будетъ сказано въ своемъ мѣстѣ.

Записка начиналась такъ:

«Положеніе приморскихъ мѣстъ Архангельской губерніи, будучи весьма выгодно по разнымъ промышленнымъ и торговымъ отношеніямъ своимъ, должно всегда было обращать на себя вниманіе. Оно представляетъ всѣ удобства для разведенія обширнѣйшихъ рыбныхъ промысловъ, и всѣ способы вмѣщать великое множество купеческихъ судовъ.

«Въ 1724 г. было тамъ пришедшихъ 23 иностранныхъ купеческихъ корабля, а въ 1802 г. было ихъ 216, но и 2000 съ равною удобностью помѣститься могутъ.

«По таковымъ многообразнымъ выгодамъ Архангельскъ способенъ сдѣлаться обширнѣйшимъ купеческимъ портомъ, ибо распространеніе торговли въ семъ краѣ едва ли можетъ быть ограничено. Сверхъ того, обыватели сей и смежныхъ

(322) Полн. собр. зак. 1803 г. № 24033.

губерній, получающіе съ дѣтства навыкъ къ мореходству, доставляютъ надежный способъ для укомплектованія военнаго флота лучшими и способнѣйшими матросами, а великое изобиліе тамошняго края лиственничнымъ и сосновымъ лѣсами по-даетъ средство къ построенію военныхъ кораблей и другихъ судовъ. Поэтому, сначала усмотрѣно было, что столь великое количество удобнаго для корабельнаго строенія лиственничнаго лѣса не иначе обращено. быть могло на пользу флота, какъ перестройкою его въ корабли на мѣстѣ, ибо всякой другой способъ доставленія въ Балтійскіе порты былъ бы чрезвычайно медленъ, труденъ и убыточенъ. По таковымъ основательнымъ уваженіямъ, въ 1733 г., учрежденною особою морскою комиссіею, близъ-лежащій къ Архангельску острове Соломбадъ былъ избранъ для устроенія на немъ верфи со всѣми принадлежащими къ тому удобствами и заведеніями. Изъ дѣлъ же Архангельской губернской канцеляріи извѣстно, что сіе мѣсто еще гораздо прежде того не было оставлено безъ замѣчанія отъ провинцательнаго ума Государя Императора Петра I-го, и гдѣ строились военные корабли, на что лѣса употреблялись изъ казенныхъ рощъ, а доски и брусья пилены были на казенныхъ двухъ пильныхъ мельницахъ: Ширшеминской и Мосѣвской. Заведеніе сіе хотя никогда не было содержано съ надлежащимъ присмотромъ, однакоже, распространяясь годъ отъ году, въ настоящее время состоитъ изъ трехъ безъ всякаго порядка разбѣянныхъ адмиралтействъ, отдѣляющихся засоренными рѣчками и каналами. Первое отдѣленіе извѣстно подъ именемъ *Большаго*,—второе — *Средняго*, и третье— *Малаго* острововъ.

«Бывшее тамъ изобиліе лѣсовъ, конечно, могло бы служить никогда неистощимымъ запасомъ для судоваго и береговаго строенія, *если бы употребленіе ихъ съ возвращеніемъ было соразмѣрено*. Но вмѣсто того, о существованіи въ настоящее время лѣсовъ получились слѣдующія свѣдѣнія: по *Двинѣ*, не оказалось никакихъ важныхъ деревьевъ, кромѣ тонкомѣрныхъ; по *Вычедѣ* и *Вылѣ*—совсѣмъ не оказалось уже лиственницы, а только лишь небольшая часть отыски-

вается наборнаго и распилочнаго. По *Пимет* и *Емюр*—могло заготовляться лишь малое число вницъ и мелкихъ деревь, для распилки въ доски. По рѣкамъ *Мезени*, *Важитъ* и *Пижемъ* едва кое-гдѣ можно отыскать небольшое число деревь, толщиною отъ 17—19 дюйм. По *Кулоу* и *Соаянъ*, послѣ заготовки этого года, не останется уже надежды найти большемѣрныя деревья. По *Пеюоръ* съ двухъ сторонъ, т. е. отъ р.р. *Пижмы* и *Вычегды*, по осмотру, добраго лиственничнаго лѣсу не нашлось, а при томъ и доставленіе отъ сей рѣки къ порту будетъ крайне медленно и дорого. По *Уастъ*—за умаленіемъ большемѣрнаго лѣса, и за трудностью сплава черезъ пороги, заготовленіе нынѣ уже оставлено, да и нѣтъ надежды получать съ оной лѣсъ черезъ долгое время. По *Июль*—за отдаленностью ея отъ жилищъ и за трудностью доставки къ порту, не сдѣлано еще опыта въ доставленіи, хотя, по словамъ самоѣдовъ, тамъ и растетъ толстый, лиственничный лѣсъ, но подгорѣлый и дуплястый.

«Изъ всего видно, что лиственничные лѣса нынѣ до того истощились, что при трудностяхъ сплава только при крайнемъ тщаніи, едва можно надѣяться доставить къ порту въ годъ до 500 деревь принципальныхъ, употребляемыхъ на важнѣйшіе корабельные члены, и при томъ гораздо посредственнѣе тѣхъ, какіе прежде употреблялись. Да и это доставленіе, уповательно, не можетъ продолжиться долѣе 4-хъ лѣтъ. Таковое оцутительное умаленіе лѣсовъ, употребляемыхъ доселѣ для поддержанія государственной морской силы, ускоряющее совершенное истощеніе оныхъ, неоспоримо должно быть достаточною причиною, побуждающею перемѣнить начальное предположеніе, о содержаніи тамъ обширнаго адмиралтейства, на другое, болѣе сходное съ настоящимъ состояніемъ вещей, и въ гораздо уменьшительномъ видѣ.

«Однимъ ограниченіемъ теперь употребленія лѣсовъ пропорціонально времени, какое нужно для возвращенія деревь въ извѣстную способную мѣру, и хозяйственными, отъ лѣснаго департамента зависящими, распоряженіями, удерживать только можно будетъ быстрый шагъ сего истощенія лѣсовъ.

«Такимъ образомъ, показавъ причины, по которымъ уменьше-
ніе тамъ адмиралтейства становится необходимо надобнымъ,
разсматривая съ другой стороны мѣстное положеніе онаго,
открываются обстоятельства, заставляющія отнести заведеніе
сіе на другое, болѣе удобное мѣсто.

«По наблюденіямъ, продолжавшимся тамъ нѣсколько лѣтъ
сряду, оказалось, что отъ Мосѣва острова, лежащаго отъ
адмиралтейства въ разстояніи 150 саж., нѣсколько выше
элингговъ, идущій отъ сего острова рифъ ежегодно увели-
чивается. Распространеніе сего рифа столь опустительно,
что съ начала наблюденій 1782 и по 1799 г., т. е. въ те-
ченіе 17 л. онъ приблизился къ адмиралтейству на 100 саж.,
слѣдовательно, ежегодно увеличивался на 7 саж., становится
ближе къ элинггамъ, препятствуя черезъ то свободному
сбѣгу корабля со стапеля, а черезъ 5 или 7-мь лѣтъ ни
одного уже корабля спустить будетъ невозможно, ибо оною
отмелю будутъ элинги заперты.

«А такъ какъ, согласно Высочайшаго повелѣнія отъ 9-го
марта 1800 г., назначено все Архангелогородское адмирал-
тейство выстроить вновь по весьма обширному плану, и
произвестъ въ ономъ разныя строенія, одни каменные, а
другія деревянныя на каменномъ фундаментѣ, а иныя всё
деревянныя, то изъ вышеприведенныхъ обстоятельствъ вид-
но, что между тѣмъ какъ строенія будутъ оканчиваться,
рифъ будетъ приближаться и препятствовать строенію ко-
раблей.

«Принимая въ сему во вниманіе еще то, что для камен-
ныхъ фундаментовъ подъ строенія потребно ежегодно весьма
великое количество камня, котораго, съ начала производ-
ства тамъ работъ хотя весьма малая часть подряжена была
въ сравненіи всего потребнаго количества, а именно 950 куб.
саж., но при всемъ томъ достать онаго болѣе 25-ти саж.
въ годъ было невозможно, то ясно, что сія потребность
есть уже совершенная невозможность въ сущности».

Итакъ, всё исчисленныя затрудненія, а именно: 1) не-
достатокъ листовицы; 2) мѣстная невозможность оставленія
адмиралтейства на прежнемъ мѣстѣ, въ отношеніи фарватера

и рифа Мосѣвскаго; 3) недостатокъ вообще матеріаловъ, необходимыхъ для кораблестроенія, и наконецъ, 4) *великое неудобство, происходящее отъ мелководія, отъ чего строившимся кораблямъ нельзя было давать отъ подводной части наилучшаго образованія*, повудили Чичагова представить на утверженіе Государя Императора слѣдующій способъ устройства Архангельскаго адмиралтейства:

«Раздѣленіе адмиралтейства на *большое, среднее и малое* оставить въ силѣ. Но такъ какъ малое адмиралтейство находится къ сторонѣ фарватера наименѣе псдверженной засоренію, и берегъ его простирается по такому направленію р. Двины, по которому свободное теченіе ея всегда должно существовать, то полезнѣе будетъ для строенія кораблей избрать именно сіе *малое адмиралтейство*, гдѣ, по замѣченнѣмъ до сихъ поръ наблюденіямъ надъ законами природы, нѣтъ, кажется, опасности видѣть когда-либо засореніе фарватера. Да при этомъ, за умаленіемъ мѣста на корабли, придется лишь строить одни *фрегаты, транспорты* и др. малыя суда, а посему отведеннаго мѣста для верфи будетъ достаточно.

«Такъ какъ всѣ почти каменные строенія находятся въ маломъ адмиралтействѣ, а въ прочихъ частяхъ всѣ деревянныя, кромѣ одной смоловарни, находящейся въ большомъ адмиралтействѣ, то на время существованія верфи, по возможности слѣдуетъ поддерживать, существующія въ трехъ частяхъ адмиралтейства, разсѣянныя зданія, вновь же строить только въ самомъ адмиралтействѣ, гдѣ берегъ какъ съ воды, такъ и внутри для этого весьма удобенъ.

«Служительскія казармы построить вновь, за ветхостію старыхъ, на такое число людей, какое по пространству заведенія потребно будетъ.

«Лиственничные корабли и прочія военныя суда крѣпить *мѣдными болтами*, дабы потомъ могли быть обшиты мѣдью, а сосновые, по слабости сего дерева и непрочности кораблей, крѣпить желѣзомъ.

«Столярную работу на оныхъ судахъ дѣлать тамъ только необходимо-нужную, для перехода въ Кронштадтъ.

«Во избѣжаніе затруднительности доставленія вещей, кромѣ самыхъ необходимыхъ, на всѣхъ отправляемыхъ вновь построенныхъ корабляхъ, артиллерію *илить только на одинъ декъ.* ●

«Построить три магазина для поклажи смолы, сарай для обдѣлки лѣсовъ, въ добавокъ къ существующему, исправить *пары съ точильными и сушильными, а равно и каменную кузницу, поднявъ ее на 5 1/2 футь.*

«За адмиралтействомъ построить *одинъ офицерскій корпусъ и шесть казармъ, для 80 ч. каждую; 480 ч. будетъ достаточно для работъ и содержанія адмиралтейства.*

«Пристани, элинги, мосты, берегъ адмиралтейскій и палисады исправить, а въ маломъ адмиралтействѣ прибавя, буде нужно, элвыги, отнести ихъ далѣе къ N-ду.

«Около всего адмиралтейства нужно имѣть ограду, и входъ и выходъ въ одномъ только мѣстѣ».

Въ докладѣ своемъ Чичаговъ коснулся также плачевнаго состоянія Ширшеминскихъ заводовъ и Лапоминской гавани, требовавшихъ капитальныхъ улучшеній ⁽³²³⁾:

Всѣ эти соображенія были Высочайше одобрены 16 сентября 1807 г.

Въ виду трудности добывать въ Архангельской губерніи бутовой и цокольный камень, адмиралъ Фондезинъ представлялъ коллегіи, чтобы всѣ зданія дозволено было воздвигать на сваяхъ. — что и было разрѣшено. [4]

Съ этого времени Архангельское адмиралтейство начало выстраиваться по частямъ, согласно Высочайше утвержденному плану. Одновременно съ этими работами началась очистка и адмиралтейскихъ рѣчекъ. На каменные же строения, какъ то: на смоловарню, сахарный заводъ, мясосольню и др. ассигновано 37 325 руб. Все же переустройство адмиралтейства по смѣтнымъ исчисленіямъ должно было обойтись, въ 549 268 руб., и на покрытіе этого расхода поступало ежегодно изъ Опежской лѣсной конторы до 54 тысячъ ⁽³²⁴⁾.

(323) Дѣло департ. морского минист. 1803 г. № 1119.

(324) Тамъ-же. Изъ смѣтныхъ исчисленій, представленныхъ въ Адмиралтейскую коллегію главнымъ командиромъ Архангельскаго порта, въ 1803 г. *на случай*

По Высочайше утвержденному плану назначено было построить, позади адмиралтейства, на берегу р. Кузнечихи, въ ливію съ домомъ главнаго командира и корабельнаго мастера, одинъ офицерскій флигель на 50 чел., 6 казармъ на Большомъ островѣ на 80 чел. и госпиталь на Маломъ островѣ по той же набережной на 150 чел., въ добавокъ къ существовавшему на городской сторонѣ.

Предположеніямъ этимъ суждено было осуществиться иначе. Адмиралъ Фондезинъ, въ запискѣ своей къ министру морскихъ силъ въ 1803 г. изложилъ свои соображенія по этимъ предметамъ, основываясь на мѣстныхъ и др. условіяхъ. Соображенія эти вытекали изъ слѣдующихъ его доводовъ.

«Госпиталь на Соломбалѣ строить неудобно по низменности мѣстоположенія, а лучше пристроить къ морскому госпиталю еще флигель, такъ какъ на городской сторонѣ мѣсто избрано самое лучшее, сухое и возвышенное. Вода подъ рукою и чистая; луговое мѣсто удобно для прогулокъ больныхъ, и наконецъ, магазинами и погребами можно пользоваться уже существующими. А на Соломбалѣ, гдѣ весенняя вода затопляетъ островъ на 4 и до 7 футъ, способнаго для постройки госпиталя мѣста нѣтъ. Что же касается до затрудненія перевозить больныхъ черезъ рѣку весною и осенью, по слабости льда, или же за крѣпкими вѣтрами, то было бы полезнѣе для сего имѣть на Соломбалѣ *временной лазаретъ*, при одномъ изъ офицерскихъ флигелей, на берегу Кузнечихи, и заболѣвшихъ въ такое время пользоваться портывымъ лѣкарямъ. Для доставки же лѣтомъ больныхъ въ госпиталь, сдѣлать благонадежное крытое судно, а для зимы — крытые сани. «Сими способами», заключалъ свое донесеніе Фондезинъ, «соединятся для больныхъ всѣ удобства, а казнѣ — выгода» (325).

Касательно же постройки офицерскаго флигеля на 50 ч.

превращенія постройки линейныхъ кораблей; видно, что 44 пущелный фрегатъ обходился казнѣ постройкою 56451 руб., 32 пущ. шлюпокъ, или 20 пущ. катеръ. 15792 руб., большой транспортъ — 33 518 руб.

(325) Дѣло департ. морск. министр. 1803 г. № 1121.

Фондезингъ писалъ, что флигель, находясь подъ одною крышею, и будучи весь изъ дерева, длиною своею представить въ архитектурномъ отношеніи, то важное неудобство, что связи неминуемо дадутъ осадку, и взмѣнять видъ его, а въ случаѣ пожара — подвергнется весь гибели. Во избѣжаніе чего онъ представлялъ, что вмѣсто одного флигеля, на означенномъ по плану мѣстѣ, онъ находитъ полезнымъ выстроить нѣсколько флигелей, такъ чтобы въ каждомъ могли помѣщаться по 4 офицера изъ холостыхъ, а изъ женатыхъ по два. Тогда потребуется такихъ флигелей построить *однанадцать*, для помѣщенія въ нихъ 44 офицеровъ.

Всѣ эти представленія были Высочайше утверждены 8 марта 1804 г., и къ 1806 г. всѣ вышесказанныя постройки были окованы съ подряда. За каждый флигель заплачено было 1320 руб., а за казармы по 7188 руб. |

Назначенныя по плану въ маломъ адмиралтействѣ (въ 3 части) *киленбанка и кранъ* оказались къ постройкѣ неудобными: по причинѣ большой глубины у самаго берега (37 фут.) набивка свай, при сильномъ теченіи, была безуспѣшна. Высочайше повелѣно было килебанку и кранъ построить на прежнемъ мѣстѣ, въ 1 части адмиралтейства. Работы эти произведены были подъ наблюденіемъ находившагося въ то время въ Архангельскѣ, для укрѣпленія берега и для осушки города, инженернымъ полковникомъ Барклаемъ-де-Толли ⁽³²⁶⁾.

При этихъ адмиралтейскихъ переустройствахъ не забыть былъ и Ширшеминскій заводъ, много нуждавшійся въ улучшеніи и исправленіи существовавшихъ уже сооруженій. Предположено было исправить всѣ существующія зданія и построить новыя, какъ то: котельную, литѣйную, лазаретъ, казармы и т. п., а въ рѣчкѣ Ширшемъ — устроить перемычку съ воротами, для возвышенія въ ней горизонта воды на $3\frac{1}{2}$ ф. черезъ что получила бы возможность удобно сплавлять распиленный лѣсъ съ завода къ порту. Требовали также поправку Золотицкая и Ширшеминская плотины, а явор-

(326) Дѣло департ. морск. министр. 1803 г. № 1121.

ный заводъ по ветхости стараго, требовалось построить вновь. На всѣ эти проектированныя работы ассигновано было 117 т. расходовъ, ихъ въ продолженіе 4 лѣтъ въ суммѣ, положенной на исправленіе адмиралтейства. Директоромъ заводовъ въ то время былъ майоръ Юнгъ. Но окончены работы въ 1807 г. при новомъ директорѣ — Белли, находившемся въ этой должности съ 1806 и по 1827 годъ ⁽³²⁷⁾.

Не одно Архангельское адмиралтейство, въ началѣ нынѣшняго столѣтія, подверглось переменамъ. Въ 1802 г. упразднилась ~~д~~ долго существовавшая при портѣ адмиралтейская морская школа. Съ учрежденіемъ въ городахъ въ 1798 г. *военно-сиротскихъ отдѣленій* ⁽³²⁸⁾, морская школа поступила въ составъ подобнаго заведенія при гарнизонныхъ полкахъ, и, по указу Адмиралтейской коллегіи отъ 8-го мая 1802 г., всѣ учителя, надзиратели и ученики, въ числѣ 486 чел. были переданы въ распоряженіе Архангельскаго военнаго губернатора генераль-лейтенанта Беклешева 2.

Къ этому времени при морской школѣ состояло 12 учителей и 4 надзирателя, подъ управленіемъ штурмана 9 класса Дмитріева.

Состоявшееся соединеніе грозило уничтожить въ концѣ значеніе морской школы, вслѣдствіе ограниченной, крайне узкой программы обученія, принятой въ сиротскихъ отдѣленіяхъ, согласно указу 1798 г.; грамота, начальныя понятія объ арифметикѣ, барабанный бой, игра на флейтѣ и маршированіе съ ружьемъ, — вотъ предметы, которымъ должно было обучаться юношество, готовившееся къ морской службѣ, и знакомое уже съ навигаціею и астрономіею!... И если бы не энергическое ходатайство передъ Государемъ Императоромъ просвѣщеннаго военнаго губернатора Беклешева, принявшаго горячо къ сердцу интересы образованія мѣстныхъ гражданъ — военно-сиротское въ Архангельскѣ отдѣленіе вмѣсто школьнаго получило бы вполне казарменный харак-

(327) Дѣло департ. морск. министер. 1806 г. № 1135.

(328) Полн. собр. зак. 1793 г. 23 декабря

теръ, и наши морскіе школьники. быть можетъ, были бы отличными барабанщиками и флейтистами, но были ли бы они хорошо грамотными людьми, положительно—нѣтъ! Беклешевъ ходатайствовалъ о дарованіи отдѣленію болѣе широкой программы, и ходатайство его получило Высочайшее утвержденіе 10 октября 1802 г. (329).

(329) Рапортъ Беклешева, какъ официально свидѣтельствующій документъ о несомнѣнной пользѣ существовавшихъ въ Архангельскѣ гарнизонной и морской школы, заслуживаетъ, чтобы привести его здѣсь въ извлеченіи: «Извѣстное В. И. В-ва благоволеніе ко всѣмъ полезнымъ заведеніямъ для воспитанія юношества и Всемилостивѣйшее—пріемлемое участіе въ усовершенствованіи оныхъ, побудили меня обратить особенное вниманіе на Архангельское отдѣленіе военно-сиротскаго дома. Въ прежнее время, вмѣсто сего отдѣленія, существовала здѣсь гарнизонная школа, учрежденная 21 сентября 1782 г., въ коей положено было содержать 128 чел. солдатскихъ дѣтей, и преподавать имъ науки словесныя, арифметику, геометрію и фортификацію; учить чистому писму, пѣнію, музыкѣ, слесарному мастерству и воинской экзерциціи; наставлять закону болю, повиновенію начальству и благоправію. Съ теченіемъ времени доведена она была до лучшаго по возможности состоянія, такъ что казенныхъ чпогдѣвъ изъ оной съ желаемымъ успѣхомъ ввучено до сего времени въ разные роды службы 1456 ч., въ числѣ коихъ многіе дослужились до штабъ и оберъ офицерскихъ, а нѣкоторые и до генеральскихъ чиновъ, не упомяная знатнаго числа людей въ той же школѣ обучавшихся, изъ коихъ состоитъ большая часть, продолжающихъ нынѣ гражданскую службу въ Архангельской губерніи, чиновниковъ. Послѣ того, въ 1798 г. по Высочайше кофирмованному 23 декабря штату, вмѣсто поимнутой школы, учреждено здѣсь отдѣленіе военно-сиротскаго дома, въ коемъ положено содержать 700 учениковъ, но учить ихъ велѣно только грамотѣ, началамъ арифметики, барабанному бою, играть на флейтѣ и строевому порядку службы... преподаваніе же прежнихъ въ оной наукъ надлежало все прекратить. Я считаю своею обязанностию засвидѣтельствовать передъ В. И. В-вомъ, что нигдѣ еще не случалось мнѣ видѣть въ дѣтяхъ такихъ отъменныхъ способностей въ научаніи всякаго рода, какъ здѣсь въ Архангельскѣ... Къ похвалѣ отдѣленія можно приписать еще и то, что все начальства, въ случаѣ нужды, для отдѣлки проектируемыхъ плановъ и др. надобностей, заимствуютъ всегда питомцамъ онаго... Сверхъ же того, по указу Государственной военной коллегіи, въ сентябрѣ 1802 г. въ Архангельскому военно-сиротскому отдѣленію присоединена и морская школа, въ коей преподавались, сверхъ чтенія и писма: арифметика, геометрія плоская и сферическая, тригонометрія и навигація; слѣдственно какъ для морской службы необходимо пужно обучать школьниковъ такимъ наукамъ, кои по настоящему военно-сиротскому штату совсѣмъ не положены, то, прывосокупая къ тому способности дѣтей, въ отдѣленіи воспитывающихся, весьма бы пужно и полезно было учредить сіе училище на лучшемъ основаніи... Смию всеподданѣйше В. И. В. удостовѣрить, что ежели благоудбно будетъ Высочайше утвердить прописанное мною распоряженіе, то изъ питомцевъ сего училища, по надлежащемъ

Кромѣ упраздненія морской школы, къ этому времени произошли на Соломбалѣ еще и другія перемѣны, клонившіяся къ улучшенію быта ея обитателей.

Лаврентьевская кладбищенская церковь, существовавшая съ 1774 г. на сѣверо-западномъ краѣ большого острова, на мѣстѣ, называемомъ *Березникъ*, къ 1802 г. пришла въ такую ветхость, что не безопасно было совершать въ ней службы, и при томъ же, на Двинскомъ берегу, отрываеомъ ежегодно вешнею водою и напорами льда, годъ отъ году сокращалось пространство, отведенное для кладбища. Эти обстоятельства побудили духовенство Соломбальской Преображенской церкви ходатайствовать въ 1802 г. передъ главнымъ командиромъ порта о перенесеніи кладбища на другое мѣсто, и о постройкѣ тамъ церкви. Адмиралъ Фондезинъ испрашивалъ у морскаго министерства разрѣшенія на постройку деревянной кладбищенской церкви въ сѣверо-восточномъ концѣ того же острова, на избранномъ имъ позади Соломбалы, вверхъ по р. Курьи, мѣстѣ, называемомъ донинѣ *Кривого ямою*, гдѣ тогда стояли адмиралтейскіе смольные амбары.

Но какъ Высочайшій указъ 24 декабря 1800 г. запрещалъ вновь строить деревянныя церкви, то коллегіею и дано было позволеніе на постройку въ указанномъ мѣстѣ каменной церкви, нынѣ существующей, а вмѣстѣ съ тѣмъ разрѣшилось главному командиру употребить на это дѣло изъ наличныхъ церковныхъ денегъ 2116 р., и недостающее затѣмъ количество взять заимобразно изъ суммъ Онежской лѣсной конторы. Архитектурный гезель Харловъ составилъ планъ и смѣту (въ 9 746 р.) и каменная церковь была заложена 4 іюня 1803 г. преосвященнымъ Евлампіемъ, во имя Воскресенія Праведнаго Лазаря, а освящена была 4 полбря 1806 г., уже во имя Св. Мартина Папы Римскаго, въ честь Мартина Петровича Фондезина. Стоимость церкви обоглась

испытаніи, могутъ быть выпускаемы весьма достойные люди въ опредѣленію въ аудиторы, квартирмейстры, колонно-вожатые, штурмана и др.—(Поли. собр. зак. 1802 г. № 20 453).

въ 8815 р. Всю каменную работу исполнилъ съ подряда крестьянинъ графа Головина -- Прохоровъ. Старая же церковь была тогда же разобрана, колокольня продана въ Кегостровскій приходъ, а иконостасъ и колокола перенесены въ новопостроенную церковь ⁽³³⁰⁾.

Въ 1806 г. священники Соломбальскихъ церквей входили съ просьбою въ контору надъ портомъ о прибавкѣ имъ жалованья, «ибо», писали они, «церковныхъ домовъ мы не имѣемъ, а квартиры дороги, и жизненные припасы вздорожали». Главный командиръ предписалъ конторѣ произвести имъ жалованье *изъ сверхштатныхъ адмиралтейскихъ суммъ* въ слѣдующемъ размѣрѣ: протопопу 150 р., двумъ священникамъ по 120 р., двумъ дьяконамъ по 80 руб., двумъ дьячкамъ и двумъ пономарямъ по 50 руб., просвирѣ 12 руб. — всего 792 руб. ассигн. въ годъ, съ тѣмъ, однакоже, «чтобы священники, кромѣ праздника Р. Х., ни въ какіе другіе праздники не званные въ дома прихожанъ не входили съ крестомъ» ⁽³³¹⁾.

Сверхштатныя адмиралтейскія суммы образовались такимъ образомъ: контора надъ портомъ, имѣя въ виду, что адмиралтейскіе служители большею частию ходятъ ежедневно въ городъ за жизненными припасами, въ явный ущербъ своимъ служебнымъ обязанностямъ, въ 1805 г. распорядилась устроить на Соломбалѣ лавочки, большія и малыя, на казенный счетъ, кромѣ существовавшихъ уже здѣсь съ прошлаго столѣтія общественныхъ лавокъ, далеко, вѣроятно, неудовлетворявшихъ, по скудости своихъ припасовъ, существовавшему запросу. Казенныя лавки были построены на Большомъ островѣ, по набережной р. Курьи, и розданы исправнымъ морскимъ служителямъ съ тѣмъ, чтобы извѣстный процентъ торговли поступалъ въ доходъ конторы.

(330) Остатки прежней церкви видны были еще въ 1814 г. Въ этомъ году бранные останки Вакселя перенесены были на новое кладбище и погребены за алтаремъ церкви Св. Мартина. (Архангел. губернс. вѣдом. 1868 года №№ 26—31).

(331) Дѣло архива Соломб. Преоб. собора 1806 г.

Эта мѣра оказалась весьма полезною для Соломбальцевъ такъ какъ все необходимое они могли имѣть подъ рукою, служителямъ же, занявшимся торговлею, которую за нихъ отправляли ихъ жены,—это доставило значительное пособие къ ограниченному содержанию. Подобныхъ лавокъ въ 1806 году существовало 27; доходъ съ нихъ поступалъ въ контору, въ размѣрѣ, ежегодно, до 590 руб. Къ этой суммѣ контора присоединяла еще доходъ съ кирпичнаго завода, отдававшегося въ арендное содержаніе и простиравшійся ежегодно до 2400 р;—изъ всего этого и составила сверхштатная сумма при портѣ ⁽³³²⁾, на которую содержалась *богадѣльня*—первое на Соломбалѣ благотворительное заведеніе. Она учреждена была еще въ 1784 г. на собственное иждивеніе служащихъ при портѣ лицъ, но сколько именно призывавшихся женщинъ было вначалѣ учрежденія — свѣдѣній, къ сожалѣнію, не оказалось.

Въ 1806 г. число вдовъ морскихъ служителей въ богадѣльнѣ доходило уже до 30. Онѣ получали содержаніе по 50 к. въ мѣсяцъ и отопленіе; эти расходы покрывались изъ сверхштатныхъ суммъ.

Контора при этомъ строго подтверждала чтобы «богадѣленки за милостынею по улицамъ не шлялись». Въ это время зданіе богадѣльни находилось на Большомъ островѣ, по набережной р. Курьи, подлѣ Никольскаго моста ⁽³³³⁾.

Другое благотворительное учрежденіе для Соломбалы было устройство плавучаго моста черезъ р. Кузнечиху, даващаго возможность жителямъ имѣть скорое и удобное сообщеніе съ городомъ, вмѣсто существовавшаго карбаснаго перевоза, не соединявшаго Соломбалу съ городской стороною при пожарныхъ и др. случаяхъ.

(332) Дѣло архива Соломб. Преобр. Собора 1806 г.

(333) Тамъ-же. Въ 1823 г. богадѣльный домъ пришелъ въ ветхость, и въ 1824 г., при главномъ командирѣ вице-адмиралѣ Милицкомъ, построены помѣй, близъ кладбищенской деревни, гдѣ и находился до 1862 г., подъ названіемъ *Елизаветинской*, въ честь Государыни Императрицы Елизаветы Алексеевны, супруги Императора Александра I. До упраздненія порта, богадѣленки, въ числѣ 50 чел., получали содержаніе изъ помѣйскихъ суммъ: 36 коп. серебр. въ мѣсяцъ, 1 фундъ муки и 5 фунт. крупы.

Инициатива сооруженія постоянного лѣтнаго моста принадлежала Архангельской городской думѣ, которая, желая устроить мостъ на барочныхъ днищахъ, подала въ 1805 г. военному губернатору Ферстеру свои соображенія о возможности сооруженія моста и о новой по сему случаю таксѣ съ проходящихъ и съ проѣзжающихъ черезъ мостъ. Ферстеръ не замедлилъ войти объ этомъ съ ходатайствомъ къ министру внутреннихъ дѣлъ, и 5 мая того же 1805 г. состоялось Высочайшее разрѣшеніе на сооруженіе плавучаго моста черезъ р. Кузнечиху съ нижеслѣдующею таксою:

- 1) съ пѣшаго въ одну сторону 1 в. ас.;
- 2) съ ѣдущаго верхомъ на лошади 2 —
- 3) съ лошади, запряженной въ одноколку,
съ однимъ или съ двумя человѣками . . . 5 —
- 4) съ коляски или съ кареты, парю . . . 10 —
- 5) съ коляски или съ кареты четвернею по 20 — ас..

Исключеніе отъ взноса такой платы было сдѣлано для всѣхъ состоявшихъ на дѣйствительной службѣ.

Съ полученіемъ Высочайшаго указа военный губернаторъ предложилъ адмиралу Фондезину оказать содѣйствіе морскими чинами по наведенію и разведенію моста, и для набивки по сторонамъ онаго свай, на что, по сношеніи Фондезина съ морскимъ начальствомъ, и послѣдовало согласіе послѣдняго.

Первый строитель моста былъ городской голова Поповъ.

По сторонамъ входа на мостъ, были повѣшены таксы сбора и кружки при особыхъ для того сборщикахъ, командировавшихся отъ приказа общественнаго призрѣнія. Стоимость наведенія плавучаго моста обошлась до 2 т. р. сер. Весь сборъ поступалъ въ пользу приказа, содержавшаго при наведенномъ мостѣ и карбасной перевозѣ. До 1787 г., пока не были учреждены въ губерніяхъ приказы призрѣнія, доходы съ карбаснаго перевоза, по $\frac{1}{2}$ съ человѣка въ одну сторону (до 300 р. въ лѣто), поступали въ Солом-

бальскую церковную сумму, служа для нея важною доходною статьею (334).

Нельзя также пройти молчаніемъ и перемѣну, происшедшую въ это время какъ въ самой организаціи портового управленія, такъ и въ распредѣленіи адмиралтейскихъ работъ, которая вела къ достиженію лучшаго успѣха въ дѣлѣ кораблестроенія.

Въ 1803 г. товарищъ министра морскихъ силъ П. В. Чичаговъ увѣдомилъ главнаго командира Архангельскаго порта, что согласно съ Высочайшимъ повелѣніемъ, состоявшимся 30 декабря 1802 г. учреждаются при военныхъ російскихъ портахъ *Общія собранія*, главная цѣль которыхъ была та, чтобы сверхъ обыкновеннаго отправленія дѣлъ по конторѣ главнаго командира, существовало бы учрежденіе, въ которомъ бы разсматривались все предположенія частныхъ начальниковъ, клонившіяся на пользу службы и къ улучшенію вѣрренныхъ имъ отраслей морскаго дѣла. Все таковыя проекты должны были обсуждаться въ Общихъ собраніяхъ, членами конхъ назначались слѣдующія лица: 1) первоприсутствующій,—главный командиръ порта; 2) старшій флагманъ; 3) капитанъ надъ портомъ; 4) начальникъ контрольнаго отдѣленія, въ должности прокурора; 5) комендантъ; 6) корабельный мастеръ; 7) кригсъ-коммисаръ; 8) артиллерійскій начальникъ; 9) оберъ-провіантмейстеръ; и 10) докторъ.

(334) Дѣло Арханг. губерп. архива 1805 г. № 5. Въ первый годъ постройки плавающего моста, мѣстное торгующее купечество, на сооруженіе онаго внесло въ думу по 10 р. ас. съ каждаго принадлежащаго имъ корабля, пришедшаго на адресъ, а на разборку и наведеніе моста обязалось подпискою въ слѣдующіе годы платить по 5 р. ас. съ корабля,—что и продолжалось до 1814 г. Въ этомъ году, по крайней недостаточности суммы сбора, купечество обязалось платить въ городскую доходъ на устройство моста по 60 в. съ лафта каждаго корабля. Мостъ устроивался на барочныхъ днахъ, укрѣпленныхъ по сторонамъ сваями. Онъ былъ чрезвычайно низокъ, и будучи часто заливаемъ волненіемъ, служилъ не безопаснымъ сообщеніемъ. Въ 1837 г. мостъ потребовалъ значительныхъ улучшеній, такъ что цѣнность его обходилась городу до 7770 р. ас. Съ 1844 года, при главномъ командирѣ порта вице-адмиралѣ маркизѣ-де-Траверзе, мостъ начали строить на сваяхъ,—что понинѣ продолжается. (Арх. губ. в. 1846 г. № 23)

1805 - ...
1844 ...

Общее собраніе предположено считать состоявшимся, ежели присутствовало въ немъ не менѣе 7 членовъ. Члены собранія должны были регулярно собираться на засѣданія дважды въ недѣлю, по особымъ отъ главнаго командира повѣсткамъ. По роду предложенія или вопроса Высочайше дозволялось приглашать на засѣданія только тѣхъ лицъ, спеціальныя знанія которыхъ могли быть полезны къ разъясненію дѣла. Для такихъ приглашенныхъ лицъ устроены были особыя мѣста для сидѣнья, а по минованіи надобности, они немедленно оставляли собраніе. Къ слушанію разсужденій, ежели они были не секретнаго характера, дозволялось членамъ приглашать на засѣданія и молодыхъ офицеровъ, долженствовавшихъ при такихъ случаяхъ *«стоять и внимать отъ молчанія»*.

Такимъ образомъ, Общія собранія, имѣя коллегіальное устройство, были своего рода горниломъ, сквозь которое проходили и очищались критикою специалистовъ, всякій дѣльный проектъ, всякое влившееся къ пользѣ службы улучшение, которые потомъ препровождались, смотря по важности дѣла, или въ Адмиралт. коллегію, или же непосредственно къ Государю Императору.

Не одинъ исполнитель адмиралтейскихъ работъ не могъ приступить къ нимъ не представивъ въ собраніе смѣтнаго исчисленія, съ показаніемъ требовавшагося числа рабочихъ рукъ, матеріаловъ и т. п.

На Общемъ собраніи лежали даже и полицейскія обязанности: ему вѣнялось наблюдать за точнымъ исполненіемъ приказовъ, отдававшихся ежедневно по порту главнымъ командиромъ; палая на ослушниковъ штрафы, оно обязано было немедленно доносить о такихъ лицахъ прямо Государю Императору, а выборы изъ своего настольнаго журнала — посылать ежемѣсячно въ военную морскую канцелярію⁽³³⁵⁾.

Первое Общее собраніе при Архангельскомъ портѣ состоялось 26 января 1803 г., въ судейской камерѣ при кон-

(335) Дѣло Арх. архива 1803 г. № 2001.

торъ главнаго командира, съ принятіемъ обыкновенной присяги.

По мѣсту нахождения коменданта въ Новодвинской крѣпости, отстоящей, какъ извѣстно, отъ города на 15 верстъ, Фондезинъ, затрудняясь приглашеніемъ его въ собраніе, писалъ объ этомъ въ Адмиралтейскую коллегію, которая объявила, что Общее собраніе можетъ обходиться и безъ коменданта.

Долго-ли существовало подобное учрежденіе, и было ли оно для порта полезно, никакихъ указаній на это въ дѣлахъ мы не нашли, изъ чего и заключаемъ, что оно было эфемерно. Мы указали лишь на фактъ относящійся вообще къ той эпохѣ преобразованій, которая наступила для Россіи съ XIX вѣкомъ, и съ новымъ царствованіемъ.

Благотворнымъ и полезнымъ для морскаго дѣла въ эту новую эпоху были безъ сомнѣнія учрежденіе Комитета объ образованіи флота, который, имѣлъ цѣлью изыскать лучшіе способы устройства нашихъ адмиралтействъ, для постановки кораблестроенія на высшую ступень техническаго совершенства.

Цѣль эта не могла быть достигнута иначе, какъ только черезъ сравненіе успѣха нашихъ работъ съ работами на иностранныхъ верфяхъ. Подобный анализъ показалъ всю невыгодную сторону нашихъ адмиралтействъ какъ въ отношеніи организаціи труда, такъ и въ экономическомъ положеніи нашего мастерового, сравнительно съ иностраннымъ.

Оказалось, что въ Англіи, напримѣръ, 74 пуш. корабль чаще всего строится въ одинъ годъ, и при томъ не болѣе какъ 150-ю мастеровыми; тогда какъ у насъ корабль подобнаго ранга требовалъ 600 мастеровыхъ и оканчивался постройкою не ранѣе двухъ лѣтъ, а иногда и болѣе.

Хотя плата мастеровому положена была у насъ несравненно меньше англійской, но количество мастеровыхъ и продолжительность постройки дѣлали то, что корабли наши стоимостью превосходили иностранные, а по качествамъ были далеко хуже и недолговѣчнѣе.

Не имѣя надлежащей чистоты и прочности во внутренней и

наружной отдѣлкѣхъ, ни крѣпости въ своихъ членахъ, нашъ лучший корабль, по мнѣнію Комитета, безъ большихъ починокъ едва могъ прослужить лишь 6 лѣтъ, а съ починками только до 10 лѣтъ. Одни лишь Архангельскіе корабли, строившіеся изъ диственицы, служили безъ починокъ до 15 лѣтъ. Въ Англіи же служба военнаго корабля продолжалась 20 и болѣе лѣтъ. У насъ бывали даже и такіе примѣры, что *корабли сгнивали на стапелѣ* ⁽³³⁶⁾.

Одною изъ главнѣйшихъ причинъ нашего плохого судостроенія Комитетъ считалъ меньшую опытность, а также и меньшее искусство нашихъ мастеровыхъ, сравнительно съ иностранцами, вслѣдствіе весьма плохой организаціи дѣла труда и плохой обстановки мастеровыхъ въ матеріальномъ и др. отношеніяхъ.

Чтобы изыскать лучший способъ наблюденія за рабочими, которые бы могли видѣть поощреніе въ своемъ искусствѣ, Комитетъ предварительно вошелъ въ разсмотрѣніе причинъ, дурно вліявшихъ на успѣхъ кораблестроительныхъ работъ, при чемъ открылось: 1) что у насъ, въ распредѣленіи людей къ адмиралтейскимъ работамъ, не соблюдалось до сего времени никакого основательнаго порядка; 2) такъ какъ работы производятся у насъ большею частью на открытомъ воздухѣ, зимою, то мастеровые, претерпѣвая, по суровости климата, изнуреніе и трата свое здоровье, теряютъ черезъ то всякую охоту къ труду; 3) казенные плотничные инструменты, не отличаясь хорошими качествами, и не будучи собственностью мастераго, содержатся всегда въ небреженіи, а посему и подвергаются скорой порчѣ; 4) до сего времени у насъ былъ большой недостатокъ въ вспомогательныхъ средствахъ при подъемѣ и переносѣ тяжестей, что, на иностранныхъ верфяхъ, исполняется разными машинами и лошадиною силою; 5) жалованье и одежда нашимъ мастеровымъ производятся въ размѣрѣ далеко недостаточномъ: первое такъ скудно, что не даетъ возможности мастерскому содержать себя въ артели безъ посторонняго пособія, а второе—не соотвѣт-

(336) Полн. собр. зак. 1805 г. № 21 036.

стуеть прочностью опредѣленнымъ срокамъ, и неудобно по нашему суровому климату.

Вотъ какіе оказались недостатки, тормозившіе успѣхъ нашихъ адмиралтейскихъ работъ!

Надлежало ихъ устранить и Комитетъ выработалъ слѣдующую систему, оказавшуюся на практикѣ весьма полезною, а посему долго и существовавшую при Архангельскомъ портѣ:

✓ 1) Чтобы люди при работахъ не были слишкомъ разбѣиваемы, но всегда находились бы подъ присмотромъ и отвѣтственностью старшихъ, нужно раздѣлить всѣхъ адмиралтейскихъ плотниковъ на *десятки*, изъ коихъ каждый, будучи подъ командою десятника, состоялъ бы изъ двухъ первоклассныхъ плотниковъ, трехъ—второклассныхъ и четырехъ—третьеклассныхъ.

Каждые три такіе десятка должны составить *компанию*, подъ началомъ *комендора*.

Примчаніе. Чтобы не ослабить силъ и искусства одной компаніи передъ другою, и сдѣлать ихъ всѣ равносильными, надлежитъ имѣть въ виду, *во первыхъ*: каждый десятокъ формировать одинаковымъ числомъ лучшихъ плотниковъ, и чтобы старшинство въ классахъ было отдаваемо по справедливости искусству и трудолюбію мастераго. *Во вторыхъ*: для замѣщенія мѣстъ комендорскихъ и десятиничныхъ людьми грамотными—слѣдуетъ назначать въ каждую компанію, по крайней мѣрѣ, по одному юнгъ, знающему грамоту. *Въ третьихъ*: такъ какъ плотники должны находиться въ полной отвѣтственности за успѣхъ и качество работъ на отчетѣ у десятниковъ и комендоровъ, отвѣчающихъ за поведеніе и исправность каждаго своего подчиненнаго, то необходимо слѣдуетъ помѣщать плотниковъ въ казармахъ цѣлыми компаніями, а высылать на работы, если не всею компаніею, то $\frac{1}{3}$ часть ея.

✓ 2) При сильныхъ морозахъ (свыше 16°) работъ на открытомъ воздухѣ не производить, а работать въ крытыхъ сараяхъ, для сего устроенныхъ.

✓ 3) Всѣмъ достойнымъ плотникамъ одновременно давать изъ казны по инструменту въ собственность для того, чтобы они сами, для своей пользы, берегли оный и содержали исправно, не требуя впредь уже ничего отъ казны, ни на его исправленіе, ни на покупку новаго.

✓ 4) При всѣхъ верфяхъ и адмиралтействахъ, въ удобныхъ для того мѣстахъ, устроить разныя машины, какъ напримѣръ: краны, шпиль и проч.

5) Имѣть при портахъ казенныхъ лошадей съ санями и телѣгами, а равно и суда для передвиженія разныхъ тяжестей водою.

6) Для поощренія мастеровыхъ въ трудолюбіи, и чтобы они менѣе терпѣли нужду въ матеріальной обстановкѣ, увеличить имъ окладъ жалованья, а вмѣсто нынѣшней одежды, дѣлающейся изъ канифасу и равендуку на нѣсколько лѣтъ, и стоящей въ годъ не болѣе 3 р. 60 к., построить имъ годовые мундиры изъ темнозеленаго сукна, какъ и матросамъ, но только безъ бѣлыхъ сукованныхъ камзоловъ, а одинъ голландскій бострогъ съ брюками, который со шляпою долженъ обойтись казнѣ въ 5 р. 10²/₃ к. На рубашки же, сапоги и чулки выдавать деньгами по 5 р. въ годъ, какъ выдается и матросамъ.

Далѣе, касательно сроковъ постройки корабля, Комитетъ пришелъ къ убѣжденію, что для прочной постройки судна слѣдуетъ положить срокъ въ *три года*, по суровости нашего климата, иногда препятствующаго производить зимою работы: одинъ годъ на приготовленіе членовъ, другой — на составленіе и крѣпленіе ихъ, а третій — на приведеніе къ окончанію и спускъ на воду.

Впрочемъ, послѣднее соображеніе Комитета о трехгодичномъ срокѣ, почему-то не было осуществлено при Архангельскомъ портѣ, гдѣ съ 1805 г. установился срокъ двухгодичный, а въ послѣдствіи — и годовой.

Со введеніемъ въ 1806 г. новой организаціи при портѣ адмиралтейскихъ мастеровыхъ, вытѣснившей вольнонаемный трудъ, положено было имѣть въ Архангельскѣ 27 казенныхъ лошадей, при 17 кучерахъ съ такимъ подраздѣленіемъ: для подтаски лѣсовъ и перевозки матеріаловъ къ судовому строенію 15 лошадей, къ прядильному заводу 5 лошадей; къ кузницѣ, для перевозки желѣза, 1 лошадь; для отвоза больныхъ въ морской госпиталь 2 лошади; для перевозки изъ Архангельска на Ширшеминскій заводъ и въ Лапоминскую гавань матеріаловъ и для другихъ посылокъ 4 лошади. При

этомъ новомъ учрежденіи штатнымъ положеніемъ опредѣлены: письмоводитель съ жалованьемъ 155 р. въ годъ, коноваль—48 р., шорникъ—48 р., два караульныхъ по 18 р., фельдшеръ—18 р. и ковъ 18 р. Кучерамъ же положено было жалованье: при рабочихъ лошадяхъ—24 р., а при курьерскихъ—36 р. въ годъ. На ремонтровку всего конюшеннаго обзаведенія ассигновано было 130 р. ⁽³³⁷⁾

Во время этихъ нововведеній, клонившихся къ быстрому внутреннему преуспѣянію нашихъ адмиралтействъ, правительство встревожено было, въ 1805 г., извѣстіемъ о появившейся въ южныхъ частяхъ Европы заразной болѣзни, извѣстной подъ именемъ *желтой горячки*; для воспрепятствованія заразы проникнуть въ Россію, надлежало усугубить осторожность въ Россійскихъ портахъ, при сношеніяхъ съ торговыми иностранными судами.

Официальное извѣстіе о болѣзни получено было въ Архангельскѣ, въ февраль 1805 г., и военный губернаторъ Ферстеръ тогда же доносилъ министру В. дѣлу графу Кочубею о настоятельной необходимости учредить при Архангельскомъ портѣ *непремѣнный карантинъ* въ Лапоминской гавани, на островѣ Чижовѣ.

Адмиралтейская коллегія, съ своей стороны, по предложенію товарища министра морскихъ силъ, предписала адмиралу Фондзину отъ 15 марта того же года, немедленно принять мѣры предосторожности отъ заразы, опредѣливъ для этого три транспорта съ слѣдующимъ назначеніемъ: два должны были не допускать къ порту иностранныя суда, идущія изъ зараженныхъ мѣстъ, а третьему предписывалось находиться въ Онегѣ на брандвахтенномъ постѣ; впрочемъ, главному командиру предоставлялось, по мѣстнымъ условіямъ, опредѣлить мѣста нахождения сихъ судовъ, какъ окажется лучшимъ.

Военный губернаторъ предлагалъ учредить военное крейсерство, кромѣ Онеги, еще около Колы, Кеми и Мезени, но Адмиралтейская коллегія съ этимъ предложеніемъ не

(337) Архивъ Арханг. порт. управ. Указы 1806—1811 г.

согласилась и сообщила ему, что при портѣ во-первыхъ и судовъ нѣтъ лишнихъ, а во-вторыхъ, что въ означенныя выше мѣста коммерческія суда и не заходятъ. Но чтобы оградить отъ заразы эти Бѣломорскіе пункты коллегія предложила учредить въ нихъ кордоны, снабдивъ обывательскими гребными судами, на случай вывода изъ гавани подозрительнаго судна.

Въ помощь тремъ транспортамъ коллегіею предписано было Фондезину приготовить для крейсера по Бѣлому морю 20 пуш. катеръ. Транспорты были: «Св. Феодоръ», «Гонецъ» и «Бригантинъ». Послѣдній былъ посланъ въ Онегу. Командиромъ катера назначенъ лейтенантъ князь Мещерскій, «Св. Феодора» — лейтенантъ Крыжовъ, «Гонца» — Капельцовъ и «Бригантины» — Головинъ, которые и снабжены были отъ Адмиралт. коллегіи надлежащими инструкціями, касающимися карантинныхъ предосторожностей. (См. Приложение № 13).

Лодейнымъ кормщикамъ строго предписывалось ни подъ какимъ видомъ не имѣть сообщенія съ иностранными судами, ежели на мачтѣ послѣднихъ не будетъ ими усмотрѣно *зеленаго флага*, и удаляясь отъ таковыхъ, стараться всячески не допускать ихъ близко къ русскимъ берегамъ.

Для выпроваживанія съ бара подозрительныхъ судовъ, помощью шлюпокъ, составъ экипажа на транспортахъ и катерѣ былъ увеличенъ. Выборъ офицеровъ, въ данномъ случаѣ, былъ крайне-осмотрительный, и преимущество давалось лишь усердію, поведенію и расторопности. 19 августа 1805 г. состоялось Высочайшее повелѣніе объ учрежденіи Чижовскаго карантина, и о штатѣ при немъ.

Окончательная постройка карантинныхъ зданій состоялась лишь въ 1808 г., а число ихъ простиралось до 8, подъ главнымъ наблюдениемъ директора изъ гражданскаго вѣдомства. Стоимость карантиннаго учрежденія обошлась казнѣ 7 т. р., а на ежегодное содержаніе его опредѣлена сумма въ 2650 р. ⁽³³⁸⁾.

(338) Дѣло Арханг. губери. архива 1805 г. № 12. Въ томъ же 1805 г. состоялось распоряженіе Правительствующаго Сената, по которому островъ *Мокшоз*

Но въ этомъ Чижовскомъ карантинѣ надобности порту никогда не представилось. Зданія его по описямъ значились въ вѣдѣніи Архангельскаго губернскаго правленія, а въ 1812 г., по Высочайшему повелѣнію, карантинъ былъ окончательно уничтоженъ, съ передачею его обязанностей дальной портовой брандвахтѣ.

Одновременно съ постройкою карантинныхъ зданій, въ 1806 г., строился въ Архангельскѣ первый для Бѣлаго моря маякъ, предназначавшійся находиться на островѣ *Глухомъ*, (у Мурманскаго устья). Кромѣ сего, Фондезинъ предполагалъ имѣть маяки еще въ *трехъ* пунктахъ: при селѣ *Золотницъ*, на правомъ морскомъ берегу, близъ ручья Остраго; при устьѣ р. *Поноя*, на лѣвомъ морскомъ берегу, и на мысѣ *Орловъ*. Для отличія же огня Орловскаго маяка отъ Понойскаго, онъ проектировалъ особое освѣщеніе, долженствовавшее состоять изъ двухъ вертящихся огней. Кромѣ маяковъ Фондезинъ проектировалъ и башни: на островѣ *Сосновитъ*, на *Святоносскомъ* мысѣ и на *Мудюжскомъ* островѣ (вмѣсто пришедшей въ ветхость) ⁽³³⁹⁾.

Но наступившее тревожное время, по случаю вторичнаго разрыва съ Англіею, а затѣмъ — Наполеоновскія войны, принудившія значительно сократить бюджетъ морскаго вѣдомства, воспрепятствовали осуществленію постройки въ Бѣломъ морѣ предостерегательныхъ знаковъ; и только въ 1821 году морское вѣдомство, начало отчасти принимать мѣры для огражденія Бѣлаго моря деревянными башнями, вмѣсто каменныхъ маяковъ, воздвигнутыхъ уже въ послѣдствіи.

принять былъ въ вѣдѣніе Архангельскаго адмиралтейства. Съ того времени назначены были на островъ, въ лѣтнюю пору, изъ комиссаріатской команды, двое ридовыхъ для смотрѣнія, чтобы никто на островѣ не рубилъ лѣсъ, и не свозилъ песку. Для жительства сторожей построена была отъ порта караульня. (Арх. губ. вѣд. 1863 г. №№ 26—31.

(339) Архан. губ. вѣдом. 1863 г. № 26—31.

ГЛАВА XI.

Военныя приготовленія Архангельскаго порта въ 1807—1811 годахъ.—Разрывъ р. С. Двины и его послѣдствія въ 1811 году. А. М. Бурочкинъ.—Усиленная дѣятельность Архангельскаго адмиралтейства.—Ластовый экипажъ.—Мастеровые чины и распределеніе времени портовыхъ работъ.—Контръ-адмиралъ А. Ф. Клокачевъ. Вышнее устройство Соломбальскаго селенія.—Канатный заводъ.—Предположеніе о перенесеніи Ширшемскихъ заводовъ къ порту.—Вопросъ о постройкѣ служительскихъ казармъ.—Доцманская станція.—Прибытіе въ Архангельскъ Государя Императора Александра I.—Постройка въ Соломбалѣ казенныхъ казармъ.

Разрывъ Россіи съ Англіею, начавшійся въ 1807 г., по проiscaмъ Наполеона, поставилъ, въ числѣ прочихъ русскихъ портовъ, и Архангельскій портъ на военную ногу. Вся распорядительная власть въ губерніи съ іюля 1807 г. сосредоточена была въ рукахъ главнаго командира порта, адмирала Фондезина, Высочайше назначеннаго состоять, помимо своей прямой должности, *Архангельскимъ военнымъ губернаторомъ*, съ управленіемъ и гражданскою частью губерніи.

Въ октябрѣ послѣдовало распоряженіе правительства о наложеніи при Архангельскомъ портѣ амбарго на Англійскія суда, и на ихъ имущество ⁽³⁴⁰⁾, а съ ноября портъ дѣятельно началъ принимать зависящія мѣры для своей обороны: возводить береговья укрѣпленія, строить плавушія батареи и т. п. Среди этихъ воинственныхъ приготовленій, наступилъ и 1808 годъ, въ началѣ котораго, для усиленія береговой защиты, вступили въ Архангельскъ два мушкетерскіе полка: Углицкій и Софійскій, а со вскрытіемъ Двины работа по возведенію батарей закипѣла усиленно.

(340) Полное собраніе законовъ, 28 октября.

Вскрытіе Двины было самое неблагопріятное: вода поднялась до 14¹/₂ ф., и ледъ, при стремительномъ теченіи, произвелъ много поврежденій въ обрубкахъ и элинггахъ, сломалъ много паловъ и разнесъ адмиралтейскіе лѣса.

За отправленіемъ изъ Архангельска въ 1807 г. эскадры, состоявшей изъ 7 судовъ, подъ командою капитанъ-командора Смирнова, морскія силы порта составляли: брантвахтенный фрегатъ «Соловки», шлюпъ «Пирамъ», катеръ «Соломбала», 4 плавучія батареи о 14 орудіяхъ каждая, 4 канонирскія лодки, 29 іоулъ и 10 флашкоутовъ, на коихъ имѣлось по одному орудію. Флотскимъ начальникомъ при портѣ въ это время былъ капитанъ-командоръ Лутохинъ.

Вся портовая флотилія раздѣлена была на 5 отрядовъ; *первый*—защищалъ Лапоминскую гавань и проходъ по р. Маймаксъ, состоя изъ брантвахтеннаго фрегата, шлюпа и катера.

Второй отрядъ, состоявшій изъ гребной флотиліи, расположенъ былъ по Березовому устью, а *третій* защищалъ Мурманскій проходъ.

Четвертый отрядъ занялъ Никольское устье, и пятый или резервный, находился при устьѣ р. Маймаксы.

По берегамъ Бѣлаго моря, Березоваго устья, до Соломбалы учреждены были сторожевые пункты, подобно тому, какъ было придумано въ 1790 г.

Чтобы отнять у непріятели всѣ средства къ переходу черезъ баръ, Мудьюжскую башню разобрали, срубили высокую сосну, стоящую на берегу острова, и служившую для лоцмановъ опознательнымъ знакомъ, и бакановъ на барѣ уже не выставляли.

Передъ Новодвинскою крѣпостью; предъ укрѣпленіемъ въ Мурманскомъ устьѣ и противъ адмиралтейства наведены были черезъ фарватеръ *бомы*; и, кромѣ того, въ Мурманскомъ устьѣ затопили поперекъ фарватера 12 якорей.

Береговыя батареи назывались по мѣсту ихъ нахождения: 1) Адмиралтейская, 2) Гаванская, 3) Усть-Маймакская, 4)

Повракульская, 5) Лапоминская, 6) Мурманская, 7) Вижняневская, 8) Лицкодвинская и 9) Марковская.

Адмиралтейская батарея поднята была на 18 фут. и вооружена 15 орудіями.

Прочія имѣли отъ 7 до 16 орудій.

Для охраненія адмиралтейства и всѣхъ казенныхъ въ ономъ зданій, выбрано было 500 человекъ служителей интендантскаго и экипажескаго вѣдомства, обученныхъ предварительно стрѣльбѣ изъ ружей.

Для защиты же торговыхъ судовъ на Бѣломъ морѣ и рыбныхъ промысловъ отъ непріятельскихъ крейсеровъ, назначены были для морскаго плаванія шлюпъ «Пирамъ» и катеръ «Соломбала» подъ командою капитанъ-лейтенантовъ Нордштейна и князя Мещерскаго, которые и совершали свои рейсы между Орловымъ и Святымъ Носомъ до октября.

Съ наступленіемъ 1809 г. береговья батареи были усилены, а Никольское устье, по распоряженію министра морскихъ силъ, затоплено 15 барками; такъ что на всѣхъ береговыхъ укрѣпленіяхъ было 109 орудій 12 и 24 фунт. калибра.

И въ этомъ году вскрытіе Двины послѣдовало при несо-
вѣсѣмъ обыкновенныхъ обстоятельствахъ. Ледъ начало ломать 30 апрѣля, но онъ остановился при 5° и стоялъ противъ адмиралтейства до 8 мая; вода съ 9¹/₂ ф. упала до 3 ф. Однако же 6 кораблей 9 и 10 мая спущены были на воду благополучно, и по спускѣ поставлены противъ новаго и стараго адмиралтействъ. Одинъ изъ нихъ—74 пуш., вооруженный артиллерією, подъ командою Лутохина, находился на шпрингѣ, противъ Гаванской батареи.

2
7
Въ концѣ мая отъ Кольскаго городничаго получилось свѣдѣніе, что у острова Кильдина появился непріятель, захватывающій наши промышленныя суда, для поимки котораго къ Кильдину посланы были шлюпъ и катеръ, но безъ успѣха: непріятель скрылся. Известно, что англичане въ этомъ году посѣщали Екатерининскую гавань и городъ Кола на

двухъ вооруженныхъ шлюпахъ. Города и жителей лично не трогали, но сожгли у нихъ нѣсколько людей. ⁽³⁴¹⁾.

Въ навигацію 1810 г., для усиленія портовыхъ средствъ, употреблены были въ дѣло и вновь построенные корабли, приведенные для этого изъ Лапоминки, и поставленные частью между Гаванскою батареею и Маймаксою, а частью — противъ средняго адмиралтейства. Число морскихъ отрядовъ на этотъ разъ увеличено было до 7. Мѣста ихъ оставались тѣже.

Но съ 1811 г. морское ополченіе, будучи раздѣлено уже на 8 отрядовъ, имѣло нѣсколько иное распредѣленіе, по случаю послѣдовавшаго Высочайшаго повелѣнія: «кораблей не вооружать, и морской провизіи чинамъ порта, кромѣ брантвахты, не производить» ⁽³⁴²⁾.

Согласно сему, адмиралъ Фондезинъ распорядился лишь подвозомъ морскаго провіанта въ Лапоминскую гавань къ 6 кораблямъ, въ оной зимовавшимъ. Команды-же должны были жить въ Лапоминкѣ на береговомъ положеніи. Для защиты кораблей, отъ порта были посланы 10 канонирскихъ лодокъ, о 3 орудіяхъ каждая, 12 іоловъ и 6 корабельныхъ барказовъ, вооруженныхъ карронадою 24 фунт. калибра. Шлюпъ «Пирамъ» и катеръ «Соломбала» также были вооружены.

Восьмой же отрядъ, состоявшій изъ 7 іоловъ и 6 карбасовъ, назначенъ находится въ р. Кузнечихѣ, для защиты Никольскаго устья.

До востребованія обстоятельствъ, всѣ морскія команды состояли на сухопутномъ довольствіи и жили на берегу.

Но всѣ эти военныя приготовленія порта, къ счастью, оказались совершенно напрасными: непріятельскій флотъ и не показывался на Бѣломъ морѣ. Одно лишь англійское двухъ-мачтовое купеческое судно *Кетти* было конфисковано

(341) Четыре-кратное путешествіе. Литве, стр. 284. 1809 г., какъ извѣстно замѣчательнѣе былъ геройскимъ поступкомъ Кольскаго мѣщанина *Герасимова*, подвигъ котораго переданъ былъ въ печати, со всею подробностью. (Смолт. Морск. Сборн. 1849 г. № 8.)

(342) Дѣло департ. морск. министер. 1811 г. № 603.

нашими крейсерами и, какъ призъ доставлено къ порту, оцѣненное съ вооруженіемъ въ 12 т. руб. ассигнаціями. Оно было выстроено изъ дуба.

Но, ежели Архангельскъ за эти годы не испыталъ опасности отъ непріятельскаго нападенія, благодаря, конечно, своей грозной оборонительной системѣ, то въ 1811 г. постигла его опасность съ другой стороны,—опасность тѣмъ болѣе важная, что противъ нея всѣ человѣческія усилія оказались тщетными: мы говоримъ о наводненіи, постигшемъ Архангельскъ въ 1811 г.

Разливъ Двины на этотъ разъ былъ безпримѣрнымъ въ лѣтописяхъ порта. Уровень его достигъ до небывалой цифры,—до 20 футовъ, и послѣдствія такого разлива оказались неисчислимыми.

Всего болѣе пострадали адмиралтейство и Соломбальское селеніе. Напоромъ льда и быстрымъ теченіемъ воды разнесло въ адмиралтействѣ склады корабельныхъ дѣсовъ, повредило мастерскія и прочія зданія такъ, что безъ капитальнаго исправленія обойтись уже было невозможно. Обывательскія строенія на Соломбалѣ пострадали не менѣе. Зимовавшія въ р. Маймаксѣ и въ другихъ мѣстахъ 42 иностранныя и русскія купеческія судна, были выброшены далеко на берегъ, а нѣкоторыя занесены были на середину Двинскихъ острововъ, въ лѣсную чашу. По окончаніи весенняго разлитія, кораблехозяева принуждены были платить за снятіе на воду выброшенныхъ на острова судовъ до 10 тысячъ рублей за каждое! (343). Въ подгородныхъ деревняхъ размыло много крестьянскихъ дворовъ, а одну небольшую деревеньку (имя ея не извѣстно) унесло и вовсе съ мѣста (344). Грозное разлитіе Двинскихъ водъ оставило по себѣ весьма вредныя послѣдствія для мѣстныхъ жителей въ гигиеническомъ отношеніи, отразившись на цифрѣ смертности, какъ между Соломбальцами вообще, такъ въ особенности на военно-служащемъ сословіи.

(343) Арх. губ. вѣд. 1845 г. № 51.

(344) Арх. губ. вѣд. 1863 г. №№ 26—31.

Болезни начались еще въ зиму 1810 года, а къ февралю 1811 года въ морскомъ госпиталѣ и въ лазаретахъ больныхъ было уже 960 человекъ, тогда какъ нормальная цифра больныхъ была прежде не болѣе 300 ч. Съ января по апрѣль 1811 г. т. е. въ 3 мѣсяца, поступило въ госпиталь 2 680 ч. нижнихъ чиновъ морскаго и сухопутнаго вѣдомствъ. Изъ числа 3 640 ч. въ маѣ умершихъ было 464 ч. Такимъ образомъ, отношеніе числа больныхъ къ умершимъ выражается какъ 1:5. Господствующими болезнями были нервная горячка и цынга. Госпитальныя зданія оказались далеко недостаточными для помѣщенія заболѣвавшихъ, а потому ихъ много лежало въ обывательскихъ городскихъ домахъ, и даже въ ближайшихъ деревняхъ.

На запросъ морскаго министра о причинахъ заболѣванія и смертности, адмиралъ Фондезинъ старался объяснить эпидемію неурожаемъ овощей и вообще всѣхъ произрастеній, долженствующихъ входить обыкновенно въ пищу, противоборствуя означеннымъ болезнямъ. Его мнѣніе поддерживала и архангельская врачебная управа. Но очевидно, что такое объясненіе не могло быть удовлетворительно. Причины должны были скрываться глубже, и для раскрытія ихъ командированъ въ Архангельскъ, по Высочайшему повелѣнію, штабъ-лекаръ Жуковъ.

Ревизія морскаго госпиталя, произведенная Жуковымъ, показала напр., что пища больнымъ производится не въ томъ количествѣ, какъ показано въ требованіяхъ, и въ качествѣ нехорошая, а особенно говядина, оказавшая свою несвѣжесть чернымъ цвѣтомъ; равно неопрятность и нечистоту въ бѣльѣ... въ больничныхъ палатахъ для освѣженія воздуха нѣтъ никакой вентиляціи...» и мн. др. упущенія Жуковъ относилъ къ причинамъ болезненности также тѣсноту въ размѣщеніи больныхъ и, главное, сырость казармъ.

Слѣдствіемъ ревизіи было то, что медицинскій инспекторъ, штабъ-лекаръ Заммеръ, по Высочайшему повелѣнію, сосланъ въ Мезень, а госпитальный комиссаръ Михайловъ, преданный военному суду, разжалованъ въ матросы ⁽³¹⁵⁾.

(315) Арханг. губ. вѣд. 1863 г.

Здѣсь же должно искать причину отставки и адмирала Фон-дезина, послѣдовавшей одновременно. На мѣсто его, Высочайшимъ указомъ 5-го мая 1811 г., назначенъ былъ адмиралъ А. Г. Спиридовъ, до прибытія котораго въ Архангельскъ главное начальство надъ портомъ поручено флотскому начальнику контръ-адмиралу Кловачеву.

1812 годъ, имѣющій такое громадное значеніе въ историческихъ судьбахъ Россіи, прошелъ для Архангельска какъ бы не замѣченнымъ. Въ этомъ году не было въ Адмиралтействѣ ни заложено, ни спущено ни одного корабля — обстоятельство, относящееся къ весьма рѣдкому исключенію въ исторіи кораблестроенія здѣшняго порта.

За то въ Балтику отправленіе эскадры въ этомъ году состоялось не бывалое: вице-адмиралъ Кроунъ повелъ изъ Архангельска 8 кораблей, изъ коихъ пять были 74 пуш.: «Нектронъ-меня», «Трехъ-Иерарховъ», «Святославъ», «Нордъ-Адлеръ» и «Принцъ-Густавъ»; два 66-ти пуш.: «Саратовъ» и «Всеволодъ» и 64 пуш. «Побѣдоносецъ».

Постройка 74 п. кораблей началась при портѣ съ 1783 г., и этотъ рангъ судовъ, приобрѣтая мало по малу гражданство на Соломбальской верфи, вытѣснилъ въ 1809 году прочіе ранги кораблей, изъ коихъ послѣднимъ былъ «Побѣдоносецъ».

Въ это время, при Архангельскомъ портѣ строителемъ военныхъ судовъ является *Курочкинъ*, — замѣчательный корабельный мастеръ, доставившій судамъ Архангельской постройки лестную репутацію, за ихъ хорошія качества признанныя знатоками дѣла на опытѣ. Дѣятельность его обнимаетъ всю первую четверть нынѣшняго столѣтія.

Андрей Михайловичъ Курочкинъ, уроженецъ Новгородской губерніи, родился въ 1770 г. 4 іюля и происходилъ изъ оберъ-офицерскихъ дѣтей. Домашнее воспитаніе его было самое поверхностное, сообразное понятіямъ того времени; онъ былъ самоучка.

Въ 1783 г., будучи 13 лѣтъ, опредѣлился ученикомъ къ кораблестроенію при С. Петербургскомъ портѣ. Одаренный щедро счастливыми способностями, но лишенный всякаго

научнаго образованія, такъ сказать, полуграмотный Курочкинъ, по врожденной любви къ кораблестроительному искусству, легко и скоро овладѣлъ практическою его стороною; и въ 1790 г., т. е. спустя 7 лѣтъ, былъ уже опредѣленъ *корабельнымъ подмастерьемъ* при томъ же портѣ, а спустя еще 10 лѣтъ получилъ уже званіе *корабельнаго мастера* 8 класса.

Въ 1803 г. молодой Курочкинъ переведенъ былъ въ Архангельскій портъ, съ назначеніемъ состоять членомъ контрольной экспедиціи, и, за смертію въ 1805 году корабельнаго мастера Пospѣлова, получилъ въ свое полное вѣдѣніе всѣ кораблестроительныя при портѣ работы. За первопостроенный 74 пуш. корабль «Сильный» въ 1794 г. Курочкинъ, въ знакъ Монаршаго благоволенія, пожалованъ былъ бриллиантовымъ перстнемъ, — наградою, обратившею вниманіе знатоковъ дѣла на молодаго строителя, стумѣвшаго сочетать въ построенномъ имъ кораблѣ прочность корпуса съ удобствами внутренней его отдѣлки. Польщенный успѣхомъ перваго своего произведенія, Курочкинъ смѣло началъ прилагать свой тонкій, практический взглядъ на предметъ любезной ему спеціальности.

Чтобы доставить подводной части судна большую крѣпость, онъ началъ располагать трюмные деревянные ридеры по діоганальному способу, т. е. наклонные къ килю подъ угломъ 45°; а вмѣсто употреблявшихся доселѣ деревянныхъ кницъ, для скрѣпленія бимсовъ со стѣною корабля, онъ ввелъ кницы желѣзныя, вѣтвями своими расположенныя по ридерсамъ. Первый опытъ его улучшенія примѣненъ былъ вполнѣ удачно на 64 пуш. кораблѣ «Побѣдоносецъ», построенномъ имъ въ 1809 г. Въ 1805 г. за введеніе новаго устройства *флортимберсовъ*, устранившихъ большой недостатокъ на верфи въ погибистыхъ деревьяхъ, и признанныхъ болѣе удобными къ образованію подводной части корабля, противъ дѣлавшихся въ Архангельскѣ прежде, Курочкинъ заслужилъ особую признательность отъ главной контрольной экспедиціи, и въ 1806 г. Высочайше былъ награжденъ чиномъ 7-го класса.

Въ 1811 г. за отличную и ревностно—полезную свою

дѣятельность по кораблестроенію, Андрей Михайловичъ пожалованъ былъ кавалеромъ ордена Св. Владиміра 4-й ст., а въ 1812 г. произведенъ въ чинъ мастера 6-го класса.

Такое Монаршее вниманіе къ трудамъ Архангельскаго судостроителя служило очевиднымъ признаніемъ его заслугъ на пользу флота: почти каждый новопостроенный имъ корабль, своими внутренними улучшеніями обращалъ вниманіе знатковъ на искусство строителя, и въ 1816 г. за услуги по кораблестроенію, Андрей Михайловичъ получилъ двѣ награды: орденъ Св. Анны 2-й ст. и слѣдующій чинъ, а въ 1819 г. Высочайшимъ указомъ повелѣно было производить Курочкину столовыя деньги по 1200 р. ас. въ годъ.

Нижеслѣдующее распоряженіе государствен. адмиралт. коллегіи, состоявшееся въ 1815 г., служить краснорѣчивымъ подтвержденіемъ заслугъ Архангельскаго Сарваера.

«Въ разсужденіе 74 п. кораблей извѣстно, что въ Архангельскѣ строятся оныя не только соотвѣтственно водъ. нужному для проводки черезъ баръ, но и преимуществва качествомъ ихъ на морѣ отлично одобряются флагманами и капитанами по опытамъ, и по сей причинѣ господинъ морской министръ постановилъ, чтобы подлинный чертежъ 74 п. корабля архангельскаго построенія былъ выгравированъ на мѣдной доскѣ, для сохраненія его и впредь въ неизмѣнности отъ разныхъ случаевъ съ копировокъ» (346).

Постановленіе это легло въ основаніе, по поводу выдачи А. М. Курочкину въ 1818 г. наградныхъ, за строеніе судовъ, денегъ по курсу за все прежнее время, такъ какъ оныя выдаваемы были ранѣе ему *ассигнаціями*.

Въ 1826 г. за отличіе по службѣ Андрей Михайловичъ произведенъ былъ въ 4 классъ, и тогда же, за усмотрѣнныя Его Императорскимъ Величествомъ хорошія качества и расположеніе кораблей и фрегатовъ, строившихся въ Архангельскѣ подъ его главнымъ наблюденіемъ, объявлено было Высочайшее благоволеніе, а по образованію въ семь году корпуса корабельныхъ инженеровъ, Курочкинъ переимено-

(346) Дѣло Канц. мор. министер. 1818 г. № 674.

ванъ въ чинъ генераль-маіора, и съ сего времени сталъ официально именоваться начальникомъ архангельской верфи т. е. инспекторомъ по кораблестроительной части, имѣя у себя помощникомъ подполковника Ершева.

Діагональное крѣпленіе судовъ по методѣ Сепингса, принятое въ російскомъ военномъ флотѣ съ 1821 года, встрѣтило въ Курочкинѣ сильную оппозицію, по причинѣ опасенія его въ затруднительной проводкѣ черезъ баръ кораблей, долженствовавшихъ, по его мнѣнію, при новой методѣ крѣпленія, глубже сидѣть въ водѣ. Это углубленіе, по вычисленію Курочкина, должно было простираться до 6 дюймовъ болѣе обыкновеннаго.

Чтобы убѣдиться на опытѣ въ дѣйствительности подобнаго углубленія, адмиралт. коллегія въ 1822 г. приказала конторѣ главнаго командира Архангельскаго порта, по спускѣ на воду строившихся по новой методѣ двухъ фрегатовъ, замѣтить разность въ углубленіи ихъ, сравнительно съ фрегатами прежней конструкціи, каковая разность, по донесенію конторы, оказалась дѣйствительно до 3 дюймовъ. Состоявшая по сему поводу при С. Петербургскомъ портѣ коммисія изъ корабельныхъ инженеровъ и директора кораблестроенія Брюна Сен-Катеринъ, согласившись съ мнѣніемъ Архангельскаго судостроителя, пришла первоначально къ заключенію, что «строеніе въ Архангельскомъ портѣ 74 п. кораблей по новой методѣ производить дѣйствительно «неудобно, ибо, ежели фрегатъ углубился противъ прежней «методы на 3 дюйма, то корабль можетъ углубиться и до «6 дюйм., произведя излишнимъ углубленіемъ затрудненіе «при проводкѣ черезъ баръ». ⁽³⁴⁷⁾

Но исполнительная экспедиція, согласно предписанія адмиралт. коллегіи, поручила коммисіи, сдѣлавъ практической чертежъ 74 п. корабля, произвести точныя исчисленія матеріаловъ. въ него входящихъ, какъ по старой, такъ и по новой методѣ, чтобы симъ способомъ провѣрить оконча-

(347) Дѣло архива Арх. пор. управ. 1821—1823 г. № 550.

тельно основанія, приводимыя Курочкинымъ въ защиту старой методы.

Коммисія специалистовъ, окончивъ возложенное на нее важное порученіе, донесла коллегіи въ 1822 г., что Курочкинъ неправъ, и что особаго углубленія при обоихъ методахъ ни подъ какимъ видомъ быть не должно.

Но такое сравнительное исчисленіе не успокоило Архангельскаго Сарваера, и въ рапортѣ своемъ отъ 17 августа того же года онъ донесъ въ контору главнаго командира, что сравнительное исчисленіе, произведенное въ Петербургѣ, онъ, Курочкинъ, заподозрѣваетъ въ умыленномъ искаженіи данныхъ, находя щедрость въ одномъ и скудость въ другомъ, при чемъ, въ параллель вышесказаннаго исчисленія матеріаловъ, приложилъ и свое собственное исчисленіе, доказывая, что коммисія скрыла 4 982 пуд., долженствовавшіе войти въ вѣсъ корабля по новой методѣ.

Оправдывая рѣзкій тонъ своего рапорта, Курочкинъ заключалъ его словами, что онъ не могъ умолчать «по дѣлу хоца и слабому, но государственному, могущему касатися живота!»

И что же? Доводы Курочкина восторжествовали надъ доводами спеціальной коммисіи, и съ той поры Сепингсова метода, въ отношеніи кораблей для Архангельскаго порта, была отмѣнена.

Преклонныя лѣта Курочкина, и торжество новыхъ началъ судостроенія, произвели въ немъ столь чувствительную реакцію, что около 1829 г., онъ окончательно почувствовалъ охлажденіе къ своему любимому труду, не имѣя уже возможности преодолѣть своихъ рутинныхъ убѣжденій передъ доводами научныхъ кораблестроительныхъ требованій. Оставивъ свои занятія, онъ числился начальникомъ верфи лишь номинально.

На всѣ просьбы главнаго командира порта Миницкаго, чтобы Курочкинъ занялся своею должностію съ прежнею энергіею, послѣдній всякій разъ отвѣчалъ одно: «я не умѣю строить!.. я потерялъ голову!» и т. п., такъ что въ 1829 г. Миницкій формально доносилъ морскому министру о несо-

способности Курочкина продолжать службу, испрашивая объ увольнении его въ отставку и о присылкѣ въ портъ другаго инженернаго начальника. Однако просьба оставлена была безъ послѣдствій. Но когда въ томъ же 1829 г. Курочкинъ донесъ Миницеому рапортомъ, что по разстроенному своему здоровью, исполнять уже онъ не можетъ никакихъ служебныхъ обязанностей, рекомендуя преемникомъ себѣ подполковника Ершева, то главный командиръ вторично испрашивалъ у морскаго министра увольненія Курочкина отъ службы, и по донесеніи объ этомъ ходатайствѣ Государю Императору, послѣдовала Высочайшая воля: предложить Курочкину остаться въ службѣ съ переводомъ въ С. П. Б. для присутствія въ кораблестроительномъ и учетномъ комитетѣ по теоретической части. На это предложеніе, со стороны Курочкина, послѣдовалъ почтительный отказъ и 13 ноября 1829 г. состоялось его увольненіе отъ службы съ пенсією по 31 т. р. въ годъ.

Государственная служба Курочкина продолжалась 46 лѣтъ. Въ теченіи этого времени имъ построено было: кораблей разныхъ ранговъ 28, фрегатовъ 17, шлюповъ и 30 п. транспортвъ 5 и малыхъ парусныхъ судовъ 37 всего 87 судовъ.

Примѣръ этотъ едва ли не единственный въ кораблестроительномъ родѣ.

Андрей Михайловичъ женатъ не былъ. При немъ жила лишь родная его сестра — дѣвица, Ирина Михайловна. Небольшой ростъ его, съ сѣдою, какъ лунъ, головою, доселѣ живъ еще въ памяти сторожиловъ на Соломбалѣ. Общительный нравъ и русское хлѣбосольство Андрея Михайловича приобрѣли ему всеобщее уваженіе мѣстныхъ гражданъ, среди которыхъ мирно доживалъ онъ на Соломбалѣ свой вѣкъ, находя немалую отраду въ бесѣдѣ о предметахъ бывшей своей специальности съ Ершевымъ и Загуляевымъ, для которыхъ какъ двери дома, такъ и сердце почтеннаго Андрея Михайловича, были открыты всегда.

Въ 1842 г. 4 декабря, Курочкинъ умеръ, 73-хъ лѣтъ отъ роду, и погребенъ на Соломбальскомъ кладбищѣ; надъ могилой его, вблизи церкви Св. Мартина; Ирина Михайловна

соорудила гранитный памятникъ, возвышающійся и по нынѣ. (348).

Но обратимся къ прерванной нити нашего изложенія.

Въ описываемое нами время, адмиралтейская жизнь кипѣла такою лихорадочною дѣятельностью, съ Курочкинымъ во главѣ, что повстинѣ была удивительна. Спѣшность работъ и количество ежегодно строившихся кораблей заставляли адмиралтейство не быть разборчивымъ въ лѣсныхъ матеріалахъ, которые, чуть не съ воды, шли прямо на дѣло, слѣдовательно — совершенно сырые. Закладка кораблей происходила на всѣхъ четырехъ стапеляхъ новаго адмиралтейства (устроенныхъ надлежащимъ образомъ въ 1809 г. Курочкинымъ) въ одинъ день, а въ 1807 г. одновременно было заложено 6 кораблей. Черезъ годъ и 8 мѣсяцевъ корабли эти были уже спущены на воду. Подобный срокъ очевидно свидѣтельствовалъ объ успѣхѣ работъ при портѣ, хотя, конечно, въ ущербъ долговѣчности судовъ, строившихся на половину изъ сыраго матеріала. Недостатокъ рабочихъ рукъ для подтаски въ кораблестроенію лѣсовъ возмѣщался съ успѣхомъ Наполеоновскими войнами, т. е. военно-плѣнными французами и др. націй, присылавшимися въ Архангельскъ большими партіями съ театра войны. Зарабочая плата имъ производилась по 10 коп. въ сутки каждому. Численность морскихъ командъ за это время возросла до 5 747 чел., исключая портовыхъ и другихъ адмиралтейскихъ чиновъ.

Всѣми флотскими экипажами въ Соломбалѣ (ихъ было ежегодно не менѣе 4-хъ) командовалъ контръ-адмиралъ Лутохинъ.

Помимо кораблей и фрегатовъ, предназначавшихся въ Балтику, адмиралтейство не упускало въ то же время изъ виду и постройку судовъ, долженствовавшихъ служить для надобностей порта.

Съ 1810 г. всѣ адмиралтейскіе служители въ портахъ сформированы были въ ластовые экипажи, изъ коихъ одинъ

(348) Свѣдѣнія о служебной карьерѣ А. М. Курочкина почерпнуты нами изъ дѣлъ главнаго морскаго архива.

(№ 7.) составилъ и при Архангельскомъ портѣ. Экипажъ этотъ состоялъ въ ближайшемъ подчиненіи капитана надъ портомъ, и раскодъ изъ него людей производился для пристражн за судами и судовыми принадлежностями въ слѣдующемъ размѣрѣ: на корабли по 9 ч., на фрегаты по 6 ч., а на судахъ меньшаго ранга по 3 и по 2 человекъ. Разъ откомандированные, люди эти должны были находиться на судахъ безотлучно, числясь въ откомандированнхъ изъ экипажа (349).

Одежда ихъ состояла изъ мундирной пары темнозеленаго сукна, которая въ отличіе отъ флотскихъ чиновъ; имѣла пуговицы, вмѣсто мѣдно-красныхъ, бѣлыя, а равно и погоны вмѣсто темно-зеленыхъ бѣлыя же, съ таковою же опушкою.

На шалкѣ и на погонахъ означался номеръ экипажа. Рабочій же мундиръ былъ изъ парусины. Принадлежностью рабочаге платья были: фуфайка съ канифасными брюками и епанча канифасная съ погонами. На рубашки, чулки и сапоги выдавалось каждому деньгами по 5 руб. Шинель была изъ сѣраго сукна на подкладочномъ холстѣ съ темно-зеленымъ воротникомъ и съ бѣлыми же погонами. На ней было 10 мѣдныхъ луженыхъ, бѣлыхъ пуговицъ. Независимо отъ этихъ служителей, при портѣ, какъ извѣстно, имѣлся еще цехъ мастеровыхъ флотскихъ и адмиралтейскихъ, а равно плотники и работники, для отличія которыхъ по мастерствамъ и отдѣленіямъ, согласно табели 1812 г. присвоено было на погонахъ имѣть слѣдующіе знаки, выразившіеса одною заглавною буквою:

- А. архитектурный.
- И. инструментальный.
- Ар. артиллерійскій.
- Э. экипажескій работникъ.
- П. провіантскій.
- К. колюшенный.
- М. маячный.

(349) Указъ исполн. экзекед. 15 февраля 1810 г.,—въ дѣлѣ архива Арх. пор. управ.

Мастеровые же флотскихъ ротъ имѣли на погонахъ буквы Ф, а адмиралтейскіе плотники дѣлились по отдѣленіямъ:

А.—адмиралт. { А.—адмиралт. { А.—адмиралт.
1-го—отдѣленія { 2-го—отдѣленія { 3-го отдѣленія.

Мастера унтеръ-офицерскаго чина имѣли мундиръ съ фалдами изъ сѣраго сукна, воротникъ и обшлага котораго обшиты были бѣлымъ галуномъ. Шляпа—треугольная съ петлицею и бантомъ, а при производствѣ работъ—сѣрая шапка. Корабельный же мастеръ, какъ и прочіе офицеры, носилъ мундиръ изъ темнозеленаго сукна.

Распредѣленіе времени для адмиралтейскихъ работъ при Архангельскомъ портѣ за это время существовало слѣдующее;

Съ 11 января по 12 февраля.	}	работы начинались въ 7 ч. утра и кончались въ 3 ч. по полудни, на одинъ шабашъ.
Съ 12 февраля по 8 марта.		въ 6. ч. утра и до 4-хъ ч. по полудни
Съ 8 марта по 1 апрѣля.	}	съ 4 ¹ / ₂ ч. утра и до 11 утра. Для отдыха и обѣда давался часъ времени. Затѣмъ съ 12-ти и до 6-ти ч. вечера.
Съ 1 апрѣля по 10 мая.		съ 4 ¹ / ₂ —11 утра, затѣмъ съ 12 ¹ / ₂ —7 ч. веч.
Съ 10 мая по 1 августа.	}	въ тѣ же часы, а вечеромъ часомъ позже.
Съ 1 Августа по 1 Сентября.		съ 4 ¹ / ₂ —11 утра; съ 1 ч. дня—7 ч. вечера.
Съ 1 сентября по 4 октября	}	въ 5 ч. утра и до 5 ч. в.
Съ 4 октября по 1 ноября		въ 6 ч. — — 4 ч. в.
Съ 1 ноября по 15 ноября		въ 6 ч. — — 3 ч. в.
Съ 15 ноября по 11 января		въ 7 ч. — — 2 ч. д.

на одинъ шабашъ.

Такое распредѣленіе, будучи вызвано мѣстными климатическими условіями во многомъ отступало отъ адмиралтейскаго регламента Петра Великаго, и составлено было конторою надъ Архангельскимъ портомъ, на основаніи донесенія корабельнаго мастера Курочкина, оригинальный рапортъ котораго,

писанный въ августѣ 1818 г., заслуживаетъ буквального воспроизведенія: «время настало дождливо, въ атмосферѣ плавающими густыми тучами застигается свѣтъ, и по полудни въ седьмомъ часу за темнотою внутри кораблестроительныхъ работъ дѣлать ничего нельзя; а какъ время имѣетъ еще въ свѣтѣ сокращаться, на обѣдъ же и разводъ людей онаго теряется въ свѣтѣ не мало, а потому я мню, что выгоднѣе и спорнѣе съ будущаго мѣсяца сентября начать работу: производить на одинъ шабашъ до 4-хъ часовъ дня. О чемъ конторѣ донося съ испрошеніемъ чинить такъ?»⁽³⁵⁰⁾.

Битые въ колоколъ на работы производилось по приказанію дежурнаго совѣтника, руководствовавшагося въ семь случаевъ росписаніемъ, которое имѣлось въ караульномъ домѣ, съ выписками изъ календаря о часѣ восхожденія и захожденія солнца. Ежели къ окончательной отдѣлкѣ корабля оставалось мало времени, а работъ по мастерствамъ много, тогда отъ росписанія дѣлались и отступленія на 1 часъ, а особливо въ теплыхъ мастерскихъ, гдѣ работа обыкновенно ранѣе и начиналась; и иногда такія экстренныя работы производились на одинъ шабашъ даже весною. Случалось, что въ мастерскихъ и праздничные дни не служили оставкою, лишь бы поспѣть окончаніемъ корабельной постройки до вскрытія Двины.

Въ 1813 г. Высочайшимъ повелѣніемъ, вмѣсто адмирала Спиридова, переведеннаго въ Ревельскій портъ, назначенъ былъ главнымъ командиромъ контръ-адмиралъ *Алексей Федотовичъ Клокачевъ*, полезная дѣятельность котораго ознаменовалась весьма многими улучшеніями по всѣмъ отраслямъ портоваго хозяйства. Въ должность свою онъ вступилъ 7 января 1814 г., и правилъ ею по 2 января 1823 года.

Первымъ дѣйствіемъ новаго главнаго командира было — ходатайство объ улучшеніи Соломбальскаго селенія, внѣшнее устройство котораго было далеко не въ завидномъ положеніи: мосты черезъ р. Курью, Никольскій и Безсмертный,

⁽³⁵⁰⁾ Дѣло архива Арх. порт. управленія 1818 г. № 319.

и через р. Соломбалку — Придлинный, построенные въ давнихъ годахъ, угрожали паденіемъ; тротуаровъ не было во всемъ селеніи; на проспектахъ и улицахъ стояла грязь невылазная; для стока воды и нечистотъ не было канавъ. Довося морскому министру Марьизу-де-Траверзе о такомъ плачевномъ положеніи Соломбалы, Клокачевъ ссылаясь еще на тотъ фактъ, что мастеровой народъ, живущій въ дальнихъ улицахъ селенія, приходитъ ежедневно на работу съ мокрыми и грязными ногами, чрезъ таковую сырость, естественно и часто заболѣваетъ. Подвозка же провіанта на лошадахъ по такимъ улицамъ была положительною невозможностью, а возвысить улицы средствами домохозяевъ, по мнѣнію Клокачева, было нельзя за ихъ бѣдностью, обремененною къ тому же постоянными морскими служителями за недостаточностью казармъ въ Соломбалѣ.

На приведеніе всего селенія въ должный порядокъ, главный командиръ не испрашивалъ особыхъ суммъ, а просилъ лишь дозволенія позаймствоваться изъ образовавшагося съ давнихъ поръ при портѣ *экономическаго капитала*, котораго къ тому времени имѣлось до 4882 р. Этотъ капиталъ былъ самостоятеленъ и въ казначейство губернское не поступалъ, а хранился отдѣльно, образовавшись изъ сборовъ за лавки, съ разныхъ ремесленниковъ, за выгрузку баласта и изъ другихъ имѣвшихся подъ рукою источниковъ.

Онъ хранился на непредвидимые случаи, по недостаточности суммъ, ассигновывавшихся на штатные предметы. Онъ же служилъ на исправленіе казенныхъ поврежденій, ежегодно случавшихся отъ весеннихъ водъ ⁽³⁵¹⁾.

Получивъ разрѣшеніе, Клокачевъ распорядился осушить Соломбалу поднятіемъ улицъ щепою и песчанымъ баластомъ, а равно устройствомъ тротуаровъ и канавъ, ископанныхъ подъ первыми, подлѣ домовъ.

Относительно купеческой гавани, имъ сдѣлано было распоряженіе, чтобы по приходѣ въ оную купеческихъ судовъ съ баластомъ, онѣ останавливались, для выгрузки онаго, по-

(351) Дѣло департ. Мор. Министер. 1815 г. № 1169.

зади гаванской батареи, гдѣ имъ было и дозволено произвести выгрузку, не складывая песокъ у самого берега, а отвозить нѣсколько далѣе, и въ кучи не класть, но разравнивать. Выше же сего мѣста выгрузка баласта была имъ запрещена. По выгрузкѣ дозволялось судамъ становиться и выше, но только до улицы, шедшей противъ дома капитана надъ портомъ. Сიმъ способомъ подымался и гаванскій берегъ Соломбалы, и нейтрализовалось положеніе адмиралтейства отъ случайностей пожара на судахъ.

Канатный заводъ, пришедшій въ ветхость, въ свою очередь, вызвалъ ходатайство Клокачева въ 1816 г.; и съ полученіемъ разрѣшенія на постройку онаго съ подряда, явился въ контору купецъ Долгошеинъ, бравшійся произвести всю постройку за 66 563 руб. Но Правительствующій Сенатъ не утвердилъ кондиціи подрядчика на томъ основаніи, что купцу 2-й гильдіи дозволялось по закону заключать подрядъ стоимостью до 50 тыс. руб., согласно Высочайшаго манифеста 1807 г. 1-го января *о правахъ купечества*. Адмиралтейская коллегія, раздѣляя опредѣленіе Сената, представляла Клокачеву право войти съ представленіемъ къ Государю Императору, касательно допущенія подрядчика къ постройкѣ завода. Долгошеинъ просилъ впередъ выдать ему 20 т. р. Но Клокачевъ распорядился иначе. Онъ склонилъ подрядчика пріискать себѣ въ товарищи лицъ, не менѣе двухъ купцовъ, чтобы подрядная сумма за сей годъ не превышала 40 т. р., а въ будущемъ году, обнадеживалъ онъ, имъ выдастся и осталная сумма. Долгошеинъ, приглася въ компанію 4-хъ купцовъ, заключилъ съ конторою контракты отдѣльно на каждаго купца. Мѣра эта была вполне одобрена коллегіею.

Заводъ проектированъ былъ на сваяхъ съ поставленными вдоль онаго и въ срединѣ столбами до крыши, врытыми въ землю, и утвержденными контрафорсами и желѣзными связями. Ширина завода предположена была въ 10 саж., а длина въ 200 с. При заводѣ долженъ былъ находиться и пеньковый магазинъ. Лѣса на постройку, по ходатайству Клокачева, доставлены были отъ Министерства Финансовъ, по части де-

партаменту государственныхъ имуществъ, а желѣзо отъ горнаго департамента. Работы по постройкѣ завода двигались такъ успѣшно, съ помощью казенныхъ людей, что въ слѣдующемъ 1817 г. онъ былъ уже совсѣмъ готовъ, обошедшійся казнѣ съ пенъковымъ магазиномъ въ 69 827 р., тогда какъ по смѣтѣ 1811 г. цифра стоимости его предположена была въ 128 тысячъ р., при ширинѣ въ 7 саж., подобно старому.

Черезъ такую хозяйственную операцію постройки, выгода для казны, по словамъ главнаго командира, получилась *субабая* ⁽³⁵²⁾. Заводъ и магазинъ строились подъ наблюдениемъ архитектора Харлова.

Желая сосредоточить въ адмиралтействѣ всѣ учрежденія, способствующія успѣху кораблестроительныхъ работъ, Клокачевъ не могъ не обратить своего вниманія на Ширшемскіе заводы, которые, по отдаленности отъ центра портовой дѣятельности, внушили ему мысль ходатайствовать о перенесеніи заводовъ къ адмиралтейству, о чемъ 8 февраля 1816 года и представлялъ онъ свои соображенія морскому министру, мотивируя причины такого перенесенія обмелѣніемъ р. Ширшемы, дальнимъ разстояніемъ, затруднявшимъ своевременную доставку къ адмиралтейству досокъ, ветхостью всѣхъ тамъ находившихся зданій и, главное, ветхостью якорнаго завода. Чтобы привести заводы въ порядокъ требовалась по смѣтному исчисленію сумма въ 200 тысячъ руб.

Клокачевъ предлагалъ устроить вблизи адмиралтейства и паровой заводъ.

Вопросъ о перенесеніи Ширшемскихъ заводовъ возобновлялся и впослѣдствіи, такъ напр. въ 1825, 1831, 1855 и 1858 годахъ, но каждый разъ встрѣчалъ препятствія, въ видѣ тѣхъ ихъ естественныхъ удобствъ, изъ которыхъ дешевый водяной двигатель служитъ важнымъ преимуществомъ не вознаграждавшимся при перенесеніи заводовъ въ адмиралтейство. Такъ было и на этотъ разъ. Ходатайство Клокачева осталось безъ послѣдствій ⁽³⁵³⁾.

⁽³⁵²⁾ Дѣло департ. Мор. Министер. 1815 г. № 1175.

⁽³⁵³⁾ Арх. губ. вѣдом. 1863 г.

Но если при портѣ создавалось въ то время неудобство Ширшемскихъ заводовъ, то несравненно важнѣе ощущался недостатокъ въ размѣщеніи на Соломбалѣ морскихъ командъ, терпѣвшихъ стѣсненіе по малочисленности казармъ, и стѣснѣвшихъ, въ свою очередь, частныхъ лицъ. Болѣзни и смертность между нижними чинами были весьма значительны: въ морскомъ госпиталѣ и соломбальскомъ лазаретѣ ни въ одинъ мѣсяцъ не было менѣе 500 челов. больныхъ разными болѣзнями: лихорадкою, горячкою, и преимущественно цынгою. Последнею болѣзнию страдало до 250 чел. Умершихъ ежегодно было до 350 ч. ⁽³⁵⁴⁾.

Еще въ 1811 г., т. е. прослужа только 5-ть лѣтъ, служительскія 6-ть казармъ требовали уже капитальнаго исправленія. Сгнившія въ стѣнахъ бревна замѣнены тогда были новыми, но теперь (въ 1817 г.) и тѣ сгнили. Сырость и замерзаніе стѣнъ, холодъ и гнилой воздухъ исключали всякую возможность жить въ подобныхъ казармахъ, тѣмъ болѣе, что потолки давно угрожали паденіемъ. Изъ отзыва назначенной главнымъ командиромъ комиссіи для освидѣтельствованія казармъ, видимъ, что «капитальныя стѣны во всѣхъ свѣтищахъ сгнили такъ, что можно руками разбирать ⁽³⁵⁵⁾», и что всякія издержки на исправленіе, по отзыву комиссіи, пропадутъ безъ пользы. 1000 ч. нижнихъ чиновъ выведены были въ обывательскіе на Соломбалѣ дома. Въ городѣ же, во всѣхъ домахъ, въ это время размѣщенъ былъ гарнизонный полкъ, состоявшій изъ 3 тыс. человекъ.

Такое встрѣтившееся затрудненіе для морскихъ командъ устранили тѣмъ, что часть ихъ перевели въ Лапомынскія казармы и въ Ширшу, а 5-й флотскій экипажъ размѣстили въ подгородныхъ деревняхъ.

Поэтому нужда въ постройкѣ казармъ была вопіющая, и Клокачевъ, для устраненія этой нужды, проектировалъ построить на Соломбалѣ *два каменные двухъ-этажные корпуса,*

⁽³⁵⁴⁾ Арханг. губ. вѣд. 1763 г.

⁽³⁵⁵⁾ Дѣло департ. Мор. Министер. 1817 г. № 1181.

каждый на 70 саж. длины, дабы они могли служить, по выраженію его, *на выжг*, помѣщая въ себѣ флотскія и портовые команды до 3 500 ч. Смытная сумма, по исчисленію архитектора въ, должна была простирается до 710 673 рублей.

Постройка казармъ обуславливалась на планѣ рядомъ колоннъ, долженствовавшихъ украшать весь фасадъ зданій.

Адмиралт.-коллегія, сознавая крайнюю необходимость въ постройкѣ служительскихъ казармъ, не могла рѣшиться принять на себя ходатайство въ ассигнованіи такой крупной суммы, и полагала, въ замѣнъ каменныхъ, ограничиться деревянною ихъ постройкою, потому что, писала она, «едва ли и будетъ ассигнована столь важная на казармы въ Архангельскѣ сумма». Находя проектъ неудобноисполнимымъ, Адмиралт.-коллегія предписывала главному командиру расположить постройку деревянныхъ казармъ и другихъ зданій съ будущаго 1819 г., согласно отпущенной на то суммы въ 80 120 р., съ чѣмъ вполне согласился и морской министръ, предоставившій впрочемъ Клокачеву, лично доложить о каменныхъ казармахъ Государю Императору, во время прібытія Его въ Архангельскъ ⁽³⁵⁶⁾.

Ожиданія Августѣйшаго гостя въ Архангельскѣ начались еще съ 1816 г., по причинѣ разнесшагося о томъ слуха въ средѣ официальныхъ лицъ, соотвѣтственно чему тогда же предприняты были главнымъ командиромъ порта слѣдующія распоряженія: «Шлюпъ «Пирамъ» приуготовить во всемъ къ первымъ числамъ іюня на случай плаванія Государя Императора къ Соловецкому монастырю; для чего шлюпъ тотъ выкидывать, осмотрѣть и исправить; гребныя суда приуготовить лучшія; составить карту для плаванія отъ бара до Соловецкихъ острововъ и до Онеги; для дальней брагтвахты приуготовить бригъ «Кетти» и поставить на немъ пушки» ⁽³⁵⁷⁾.

Въ слѣдующемъ 1817 г. Клокачевъ писалъ въ морскому

(356) Дѣло департ. мор. министер. 1817 г. № 11814

(357) Арханг. губерп. вѣдом. 1863 г.

министру, что «приготовляется къ спуску на воду, въ присутствіи Государя, строящійся здѣсь одинъ корабль и еще одинъ фрегатъ. Нужно будетъ имѣть особо-отряженныхъ за 70 верстъ нѣсколько гребныхъ судовъ, для переезда Государя Императора черезъ Двину, также свиту Его и экипажъ».

Въ отношеніи же внѣшняго благообразія Соломбалы, на случай Высочайшаго прибытія, Клокачевъ далъ полицмейстеру Мейеру слѣдующій приказъ: «осмотрѣть по всѣмъ улицамъ и проспектамъ, гдѣ проведены канавы всѣ ли онѣ содержатся въ должной исправности; въ противномъ случаѣ обязать обывателей подпискою къ исправленію канавъ... и въ прочихъ улицахъ и по проспектамъ, гдѣ еще нѣтъ канавъ осмотрѣть и донести для распоряженія объ ихъ устройствѣ ⁽³⁵⁸⁾.

Вниманіе главнаго командира сосредоточиваясь преимущественно на благоустройствѣ адмиралтейства и Соломбалы, не упускало въ то же время изъ виду и интересовъ торгующаго купечества. Такъ напр. въ 1817 г., по его представленію, адмиралтейскій департаментъ прислалъ въ Архангельскъ (первый еще случай) 50 экземпляровъ картъ Бѣлаго моря, для продажи оныхъ на русскія купеческія суда. Карты эти, стоившія казнѣ 145 р., продавались купечеству по 2 руб. 90 к. экземпляръ.

Въ томъ же 1817 г. число пришедшихъ на баръ кораблей одновременно простиралось болѣе ста, а посему встрѣтилось большое затрудненіе со стороны лоцмановъ. Нѣкоторыя суда, рискнувшія безъ лоцмана перейти баръ, обмелѣли, а нѣкоторыя залило водою. Чтобы на будущее время купеческія суда безостановочно могли достигать порта, Клокачевъ распорядился послать на Мудьюжскій островъ 25 лоцмановъ, (ранѣе посылалось 10 ч.), которые должны были выѣзжать на баръ, для встрѣчи судовъ, а остальная часть оставлена была въ Соломбалѣ для отходящихъ судовъ ⁽³⁵⁹⁾.

(358) Арх. губери. вѣдом. 1863 г. У Соломбальскаго собора деревянное крыльцо было разобрано и сложено изъ плитей.

(359) Арх. губ. вѣдом. 1863 г.

Объ исправной проводѣ даны были строгія инструкціи лоцъ-капитану, штурману 8 класса Мехренгину и командиру дальней брантвахты капитанъ-лейтенанту Ендогурову.

Торгующее въ Архангельскѣ купечество и иностранные шипера обратились въ томъ же году къ главному командиру съ просьбою о возобновленіи на Мудьюжскомъ островѣ примѣтныхъ знаковъ, уничтоженныхъ въ 1807 г., по случаю разрыва съ Англією.

При этомъ заявляли, что какъ лоцмана съ своей станціи на означенномъ островѣ не могутъ при крѣпкихъ, сѣверныхъ вѣтрахъ выѣзжать на встрѣчу идущимъ съ моря судамъ, то желательно, чтобы лоцманскую станцію перемѣстить далѣе за баръ. И эта просьба была уважена. Къ навигаціи 1818 года, Клокачевъ распорядился перенести станцію на *Никольскую носу*, гдѣ купечество на свой счетъ выстроило для лоцмановъ избу, и возлѣ нея—деревянную башню въ 8 ф. вышиною. Сверхъ того, на Мудьюжскомъ островѣ, на прежнемъ мѣстѣ, были поставлены два створные знака, для опредѣленія по нимъ фарватера бара. На самомъ же барѣ число бакановъ было умножено. Представляя въ февралѣ мѣсяцѣ 1818 г. морскому министру подробную карту этой мѣстности, Клокачевъ испрашивалъ публикаціи ея, черезъ Министерство иностранныхъ дѣлъ въ Лондонѣ, Гамбургѣ и Амстердамѣ ⁽³⁶⁰⁾.

Таможенную Новодвинскую заставу въ то же время перевелъ въ Соломбальскую гавань, чтобы купеческіе корабли не теряли напрасно времени на остановку у крѣпости.

Съ наступленіемъ 1819 г. Архангельскъ, попрежнему, началъ готовиться къ встрѣчѣ Августѣйшаго гостя и на этотъ разъ ожиданія архангельцевъ увѣнчались вполне.

Морской министръ, отъ 6 іюня, увѣдомилъ главнаго командира порта, что Его Императорское Величество Высочайше изволилъ объявить намѣреніе посѣтить Архангельскій портъ около 28 или 30 будущаго іюля, и при томъ отозваться, чтобы строящія нынѣ въ Архангельскомъ адми-

(360) Арханг. губ. вѣдом. 1863 г.

ралтействъ суда были въ совершенной готовности къ спуску въ сему времени, съ тѣмъ, впрочемъ, чтобы и въ строеніи тѣхъ, которыя должны быть спущены въ 1820 году, не было никакой остановки.

По этому, стоявшіе на стапеляхъ корабль и фрегатъ оставлены до прибытія Государя Императора, а транспортъ № 7-й былъ спущенъ на воду. Кромѣ того, заложены были корабль и корветъ.

74 пуш. корабль и 44 пуш. фрегатъ, приготовленные къ спуску, назывались: первый «Трехъ Святителей» а послѣдній «Патрикій»..

Императоръ Александръ I прибылъ въ Архангельскъ 28 іюля вечеромъ, а 31 числа осчастливилъ своимъ посѣщеніемъ адмиралтейство и Соломбальское селеніе.

Въ первомъ часу пополудни, въ Высочайшемъ присутствіи, происходилъ въ адмиралтействѣ спускъ на воду корабля «Трехъ Святителей» и фрегата «Патрикій». Суда эти, при несмѣтномъ числѣ зрителей и при торжественномъ громѣ орудій съ адмиралтейской батареи и внутренней брантвахты, сошли благополучно. По спускѣ, главный командиръ контръ-адмиралъ Клокачевъ поднесъ Государю Императору серебряное блюдо съ слѣдующими за спускъ серебрянными деньгами, которое Его Величествомъ тутъ же и было передано корабельному мастеру 5 класса Курочкину. Блюдо это, цѣною въ 255 р., имѣло вѣсу 2 ф. 20¹/₂ зол. Изъявъ Монаршее удовольствіе начальствующимъ лицамъ и адмиралтейскимъ мастеровымъ за успѣшный спускъ судовъ, Его Величество поздравилъ Клокачева съ чиномъ вице-адмирала.

Затѣмъ немедленно было приступлено въ закладкѣ новаго 44 пуш. фрегата «Меркурій». По окончаніи закладки Государь объявилъ Курочкину, что Онъ жалуетъ ему столовыя деньги по 1200 р. ежегодно.

Осмотрѣвъ затѣмъ адмиралтейскія заведенія, и изъявъ удовольствіе за найденный всюду порядокъ, Его Величество посѣтилъ Соломбальскій соборъ, откуда отправился въ гавань и объѣзжалъ многія улицы Соломбалы. Въ гавани

находились тогда до 150 судовъ, въ числѣ коихъ немного было россійскихъ ⁽³⁶¹⁾:

Когда, наканунѣ посѣщенія порта, Государь плылъ на катерѣ мимо гавани въ Новодвинскую крѣпость, то по рямямъ купеческихъ судовъ стояли матросы и, по приближеніи

(361) Во время пребыванія Императора Александра I въ Архангельскѣ случилось обстоятельство весьма грустнаго свойства, относящееся къ личности военного губернатора А. Ф. Кюхельера. Расскажемъ его словами автора Сѣвера Россіи—Сидорова, на котораго, въ данномъ случаѣ, возлагаемъ и всю отвѣтственность за достоверность, до сего времени впрочемъ нигдѣ не опроверженную. «Когда разнеслась вѣсть о желаніи Императора Александра посѣтить сѣверный край, въ Архангельскѣ отправились, по приглашенію тамошняго 1-й гильдіи купца и бывшаго владѣльца 20-ти собственныхъ кораблей на Сѣверѣ, коммерціи совѣтника В. А. Попова, всѣ остатки русскаго именитаго купечества. Государь, по прибытіи въ Архангельскъ, когда выразилъ желаніе осмотрѣть военное адмиралтейство и военные корабли, сказалъ Попову въ отвѣтъ на его приглашеніе, что Ему пріятно будетъ, возвращаясь изъ адмиралтейства, пріѣхать на корабль Попова, и у него тамъ отобѣдать. Корабль Попова стоялъ тутъ же въ гавани. Поповъ пригласилъ къ обѣду и все прибывшее въ городъ сѣверное купечество для выясненія нужды и спасенія всего сѣвернаго края отъ гибели. Но военный губернаторъ, желая угодить иностранцамъ, по осмотрѣ адмиралтейства, отвлекъ вниманіе Государя отъ корабля Попова разставленными по берегу противу этого корабля и далѣе дѣвницами въ русскихъ нарядахъ, которыя были собраны изъ окрестныхъ деревень. Такимъ образомъ, Государь незамѣтно доплылъ въ катерѣ до военно-губернаторскаго дома. На вопросъ Государя о Поповѣ, военный губернаторъ доложилъ, что и Поповъ приглашенъ обѣдать. За обѣдомъ, въ отсутствіи Попова и всего русскаго купечества были поднаты вопросы только о выгодахъ иностранцевъ, и полученныхъ ими разныя привилегіи, а русское купечество, узнавши, что Государь отказался отъ обѣда съ ними на русскомъ кораблѣ, было поражено глубокою горестью, а хозяинъ корабля Поповъ отъ слезъ потерялъ и зрѣніе».

(Сѣвер. Россіи—Сидорова стр. 185). Привилегіи-же, дарованныя городскому купечеству, равно и разныя какъ льготы крестьянскимъ сословіямъ губерніи, были слѣдующія:

- 1) Архангельское купечество на 20 лѣтъ освобождено отъ взноса гильдейскихъ повинностей.
- 2) Обывательскіе городскіе дома освобождены отъ военного постога солдатъ и морскихъ служителей, для которыхъ повелѣвалось выстроить казармы.
- 3) По набережной Двины дозволено строить деревянные дома, какъ болѣе соответствующіе климату, взамѣнъ каменныхъ.
- 4) Отмѣнена пошлина за проходъ по Двинѣ малаго размѣра судовъ.
- и 5) Крестьянамъ уѣздовъ: Архангельскаго, Кемскаго и Кольскаго прощено до 67 т. р. разнаго рода недоимокъ. (Труды Арханг. стат. комитета 1862 года.

Императорскаго катера махая шляпами, кричали ура! Государь, отвѣчая на ихъ привѣтствіе, всталъ самъ въ катеръ, а гребцы его кричали тоже ура ⁽³⁶²⁾.

Во время посѣщенія Соломбалы Государемъ Императоромъ, главный командиръ не упустилъ случая лично докладывать Государю о необходимости построить на Соломбалѣ каменные казармы на 3500 ч., и Его Величество, одобряя проектъ, отозвался, что Онъ на такое представленіе изъясляетъ свое согласіе, и что полезно бы выписать изъ Голландіи мастера для кладки стѣнъ ⁽³⁶³⁾.

Того же 31 іюля, вечеромъ, Государь простился съ Архангельскомъ, и берегомъ отправился въ обратный путь.

Всѣ препятствія къ постройкѣ каменныхъ казармъ были такимъ образомъ, счастливо разрѣшены на мѣстѣ, и 1820 г. 11 февраля постройка получила Высочайшее утвержденіе.

Архитекторъ строительнаго отдѣленія Гомзинъ, разсматривая планъ казармъ, призналъ существованіе колоннъ излишнею роскошью. отнимающими при томъ и много свѣта отъ покоевъ, а въ замѣнъ ихъ проектировалъ возвести надъ серединою корпусовъ *мезонины*, для жительства чиновниковъ, которые бы могли имѣть ближайшій надзоръ за хозяйствомъ всего зданія, и гдѣ могли также помѣщаться канцеляріи морскаго вѣдомства.

Доводы эти признаны были уважительными, и постройку казармъ рѣшено начать съ будущаго 1820 г. по подряду въ теченіи 4-хъ лѣтъ за 864 299 р. подъ наблюденіемъ особой комиссіи изъ морскихъ лицъ. При строеніи назначенъ былъ состоять и начальникъ инженерной команды Новодвинской крѣпости подполковникъ Степановъ, а въ помощь къ нему командированы изъ Петербурга три инженерныхъ оберъ-офицера и два кондуктора того же вѣдомства.

Въ августѣ 1823 г. первый корпусъ, ближайшій къ рѣкѣ Курьѣ, былъ уже оконченъ постройкою; а второй, отданный

(363) Дѣло депар. мор. министер. 1817 г. № 1181.

на комиссію отъ самаго фундамента, купцамъ Кочнову и Чернышеву, построены въ 1824 году.

По надлежащемъ освидѣтельствovanіи корпусовъ, они приняты въ морское вѣдомство въ 1825 году.

Передъ выстроенными казармами лежалъ безобразный кварталъ въ 33 дома, который казною тогда же и скупленъ за 20 тыс. р., чтобы, по очищеніи мѣста, образовать на немъ площадь, благообразіемъ своимъ соотвѣтствующую красотѣ новыхъ зданій. Равно и на мѣстѣ самыхъ казармъ бывшіе дома были скуплены казною.

Первоначально предполагалось Клокачевымъ вырыть передъ казармами канавы, устроить надъ ними для пѣшеходовъ тротуары съ перилами, и обсадить оныя въ 4 ряда деревьями, для образованія аллей, возвысивъ всю мѣстность площади на 1 футъ; но намѣреніе это преемникомъ Клокачева не было осуществлено, какъ признанное излишнимъ; онъ ограничился одною площадью, между коею и слѣдующимъ кварталомъ образовалъ улицу, нынѣ существующую.

Пока началъ строиться казармы, Соломбала и подгородныя деревни терпѣли столь тяжкій военный постой, что Клокачевъ, желая нѣсколько облегчить обывателямъ ихъ тяготу, ходатайствовалъ въ 1820 г. передъ морскимъ министромъ о денежномъ вознагражденіи за помѣщеніе въ частныхъ домахъ артельныхъ кухонь, ссылаясь на ограниченность обывательскихъ на Соломбалѣ домовъ, бывшихъ въ то время не болѣе 846. Изъ этого числа подъ артельныя кухни занято было 82 дома, да въ деревняхъ 8—итого 90 домовъ. Каждая артель имѣла 30 чел. Варка пищи часто портила кухонныя печи, а обыватели, по своей бѣдности, исправлять ихъ были не въ силахъ.

Клокачевъ испрашивалъ разрѣшеніе, чтобы, на время постройки казармъ, выдавать домохозяевамъ какое либо вознагражденіе за постой, хотя-бы по 20 руб. каждому въ треть,—что и было Высочайше разрѣшено ⁽³⁶⁴⁾.

⁽³⁶⁴⁾ Дѣло архива Арханг. порт. управ. 1820 г.

ГЛАВА XII.

Учрежденіе лѣсныхъ округовъ. Доставка тѣжестей къ Архангельскому адмиралтейству. Слѣда. Мѣры къ сохраненію здоровья командъ, отправлявшихся морскимъ путемъ изъ Архангельска въ Кронштахтъ. Потребность при поргѣ въ паровомъ двигателѣ. Обводный каналъ. Взглядъ на управленіе В. А. Клокачева, какъ главнаго командира порта. Мѣры къ увеличенію военного судостроенія. Цѣлѣущее время русской коммерціи и ея упадокъ.

Въ началѣ нынѣшняго столѣтія, операція заготовки кораблестроительныхъ лѣсовъ къ Архангельскому адмиралтейству, до 1817 г. производилась чиновниками, составившими въ Архангельскѣ (временно) *коммисію заготовленія лѣсовъ*, которымъ ежегодно Министерство Финансовъ и давало предписанія: въ какихъ мѣстахъ, въ какомъ количествѣ заготовлять лѣсъ, сообразно требованіямъ конторы надъ Архангельскимъ портомъ; а по смѣтному расчисленію требовавшагося количества, исчислялась и самая сумма къ ассигнованію, послѣ чего чиновники или коммисіонеры отправлялись на мѣста заготовки, и рубили лѣсъ вольнонаемными людьми. Операція эта происходила однажды въ годъ ⁽³⁶⁵⁾.

Съ 1817 г. заготовка лѣсовъ получила иную организацію: она возложена была на вновь учрежденныя правленія округовъ: *Низоваго*—по Волгѣ, *Сѣвернаго*—по Двинѣ и *Западнаго*—по Днѣпру.

Сѣверный округъ обнималъ губерніи: Архангельскую, Вологодскую и Пермскую—по части лиственницы и сосны, а доставка дубу къ порту должна была производиться изъ Казанской губерніи, т. е. изъ Низоваго округа. Всѣ округи подчинены были министерству финансовъ.

Чтобы осязательно видѣть новую организацію, основанную на болѣе рациональныхъ приѣмахъ, обусловливавшихъ, черезъ строгій порядокъ и контроль, веденіе всего лѣснаго хозяйства Имперіи, считаемъ нелишнимъ познакомить чи-

⁽³⁶⁵⁾ Архивъ Арханг. порт. упр. Начальств. предпис. 1811—1816 гг. *

тателя съ главными основаніями этого учрежденія, и тогда увидимъ лучше, какими способами съ 1817 г. совершалась операція заготовки кораблестроительныхъ лѣсовъ къ Архангельскому адмиралтейству.

«Правленія корабельныхъ лѣсовъ имѣютъ учредить въ ихъ округахъ *корабельныя рощи*, и приводить въ такое состояніе, чтобы онѣ могли быть постояннымъ запасомъ для всегдашняго снабженія флотовъ. Подъ корабельныя рощи должны быть избираемы въ разныхъ губерніяхъ и уѣздахъ въ нѣкоторомъ разстояніи отъ селеній части лѣсныхъ дачъ, пространствомъ до 300 десятинъ и болѣе, лучшія по качеству почвы, по добротѣ произрастающихъ корабельныхъ деревъ и по удобности мѣстоположенія къ ихъ сохраненію, вывозу и сплаву» (§ 88).

«Избранныя рощи должны быть означены нумерами, отдѣлены отъ дико растущихъ лѣсовъ просѣками, а отъ полей—межняками, по распоряженію правленія землемѣрами его при чиновникѣ мѣстнаго лѣснаго управленія, которому и препоручаются оныя въ особенное смотрѣніе» (§ 89).

«Для вывоза деревъ и валежника изъ корабельныхъ рощъ безъ поврежденія и истребленія молодаго лѣса, сдѣлать черезъ нихъ просѣки, или непремѣнныя дороги по правиламъ лѣсоводства и по удобности къ вывозкѣ лѣсовъ; также устроить мосты гдѣ нужно будетъ и содержать оныя въ исправности» (§ 90).

«Въ рощахъ должно вырубать не одни годныя деревья, но и перестойныя, какія нынѣ окажутся, дабы не занимали напрасно мѣста и не препятствовали возникать молодой поросли» (§ 94).

«Въ которой рощѣ вырубятся приспѣвшія деревья и останутся недостижшія полнаго возраста и молодья, *съ оной рубку отлагать на нѣсколько летъ*, доколѣ деревья сдѣлаются совершеннолѣтними или годными къ кораблестроенію. Число лѣтъ для начатія вновь рубки опредѣлять черезъ ученыхъ форштмейстеровъ» (§ 97).

«Соображалась съ предварительными свѣдѣніями о лѣсныхъ дачахъ, въ которыхъ приспѣвшія деревья имѣются и

«съ потребнымъ ежегодно ко флоту количествомъ лѣсовъ, въ отпускъ и въ запасъ, правленія наряжаютъ каждую весну какъ возможно ранѣе... въ рощи и дико растущіе корабельные лѣса особыя партіи изъ опредѣленныхъ въ вѣдомство правленія прищиковъ и заготовщиковъ лѣсовъ. дабы они до наступленія осени или до начатія вырубкы прискивали и отличали со всевозможнымъ тщаніемъ и вѣрностью всѣ приспѣвшія деревья» (§ 99).

«На всѣхъ заготовленныхъ деревьяхъ означать клеймомъ годъ заготовленія, рѣку и пристань, съ которой отправлены будутъ, и надрѣзывать нумера по порядку» (§ 104).

«Морское министерство не оставитъ сообщить министерству финансовъ положительнаго росписанія; на сколько кораблей и какого ранга ежегодно заготавливать должно лѣса для адмиралтействъ; сверхъ того, сколько лѣсу нужно ежегодно въ ремонтъ, для починки флота и для портовыхъ надобностей. Между тѣмъ, до составленія такого росписанія, обыкновенные наряды о потребныхъ лѣсахъ доставляетъ морское министерство не позже апрѣля мѣсяца» (§ 115).

«Приготовленные правленіемъ ко флоту лѣса браковать и принимать довѣреннымъ отъ адмиралтейства чиновникамъ, знающимъ качества и употребленіе корабельнаго лѣса, для чего и отрясать ихъ на мѣста благовременно; а сдачу производить комисіонерамъ правленія при совѣтникѣ онаго, корабельномъ мастерѣ или его помощникѣ. Удостоенныя ко флоту деревья и штуки клеймить адмиралтейскимъ клеймомъ, а на неудоенныхъ ставить клеймо означающее бракъ» (§ 118).

«Правленіе сѣвернаго округа обязано заготавливать и поставлять хозяйственнымъ образомъ чрезъ вольнонаемныхъ людей сосновые и лиственничные корабельные лѣса къ Архангельскому адмиралтейству» (§ 141).

«По приплывѣ лѣсовъ къ Архангельскому адмиралтейству, контора онаго, по сношенію съ правленіемъ, обязана немедленно назначить удобнѣйшее мѣсто для складки доставленныхъ къ порту лѣсовъ и отрядить приемщиковъ» (§ 152).

«Комисіонеръ, доставившій лѣса къ порту, обязывается

предъявить накладную въ контору надъ портомъ, выгрузить оныя на отведенное мѣсто, сдать опредѣленному къ приему адмиралтейскому чиновнику установленнымъ порядкомъ, и представить правленію сдаточныя вѣдомости за общимъ его и приемщика подписаніемъ» (§ 154) ⁽³⁶⁶⁾.

Правленіе сѣвернаго округа, по смыслу учрежденія, находилось въ Архангельскѣ. По малонаселенности губерніи, обращены были въ *мѣсные сторожа* излишніе при правленіи десятники и плотники, въ числѣ 40 ч., въ помощь къ которымъ истребовано отъ конторы надъ портомъ еще 80 ч. мастеровыхъ 3 класса, чтобы при двухъ смѣжныхъ дачахъ (рощахъ) имѣлось по одному сторожу, для которыхъ казною выстроено 120 домовъ.

Заготовка лѣсовъ къ порту происходила посредствомъ публикацій отъ правленія, а военный губернаторъ въ то же время давалъ предписанія земскимъ судамъ, касательно способствованія чиновникамъ правленія въ сбереженіи заготовлявшихся въ уѣздахъ лѣсовъ.

Первоначально, для заготовки лѣсовъ, правительство полагало воспользоваться артелью вольныхъ промышленниковъ Шенкурскаго уѣзда, удѣльными крестьянами, заготовлявшими для купеческаго судостроенія сосновыя бревна и часть листовныя для вагилей, кницъ и т. п., но на вызовъ желающихъ никто изъ крестьянъ не изъявилъ согласія.

Касательно же вырубки назначенныхъ деревъ комиссіонеры должны были руководствоваться 6-мъ пунктомъ инструкціи имъ данной, гдѣ подтверждалось, «чтобы при отдачѣ въ заготовку и поставку лѣсовъ крестьянамъ, собравшимся въ артели за гуртовую плату и поштучно, съ назначеніемъ цѣны по мѣрамъ и качествамъ, не выходить ни подъ какимъ предлогомъ изъ объявленныхъ комиссіонерами цѣнъ, т. е. съ уступкою противъ примѣрныхъ смѣтъ правленія на всѣ вообще лѣса по 40 к. съ рубля, но обязаны были показать крестьянамъ истинныя цѣны безъ всякой приписки, подъ опасеніемъ всей строгости законовъ» ⁽³⁶⁷⁾.

⁽³⁶⁶⁾ Полное собр. зак. 1817 г. № 27023.

⁽³⁶⁷⁾ Архан. порт. упр. № 4. 1828 г.

По прибытіи комисіонеровъ на мѣста лѣсной порубки, они обязывались ежемѣсячно рапортовать правленію о ходѣ дѣла. Такъ какъ наибольшая часть заготовки лѣсовъ, за это время, производилась въ Мезенскомъ уѣздѣ, то по немѣнѣю въ семь краѣ почтовыхъ трактовъ, эти донесенія претерпѣвали большое замедленіе, иногда на два и на три мѣсяца, вліяя на упущенія въ своевременной заготовкѣ.

Мезенская ливственница доставлялась къ порту морскимъ путемъ на зафрахтованныхъ купеческихъ судахъ, навивавшихся тоже съ торговъ. Цѣна фрахта за каждый рейсъ была 1 400 р. ассигнаціями. Длина дерева была 31 до 53 фут., а толщиною въ обрубѣ отъ 19 до 25 дюймовъ. Сплавъ Мезенской ливственницы происходилъ въ р. Каменку, впадающую въ р. Мезень. Погрузка и выгрузка была на счетъ казны, съ пособіемъ рабочихъ людей отъ подрядчика и необходимыми отъ него матеріалами, какъ напр. таями и пр. Время для погрузки и выгрузки назначалось *двѣ недѣли* (368).

На Ширшеминскій заводъ выгрузка лѣса съ воды была вообще замедлительна, по причинѣ мелководія р. Ширшемы, такъ что лѣса, оставшіеся на водѣ за *бономъ*, иногда находились во льду до слѣдующей весны. Выгрузкою занимались мѣстные крестьяне съ подряда артелью въ числѣ 24 ч., по 30 коп. за каждое дерево. Къ адмиралтейству же выгружались лѣса крестьянами 2-й Соломбальской деревни, по 20 коп. съ дерева.

(368) Дѣло архива Арх. порт. управ. № 4. 1828 г

Примѣчаніе. По инициативѣ непремѣннаго члена адмиралтейскаго департамента вице-адмирала Сарнчева, была снаряжаема для описи р. Печоры, и ея главнаго рукава, въ 1821—1823 г. гидрографическая экспедиція подъ начальствомъ штурмана 12 класса Иванова, — экспедиція, поставленная въ зависимость отъ доставленія, чрезъ устье р. Печоры, моремъ въ Архангельскъ *ливственныхъ лѣсовъ*. Но по окончаніи описи, мысль эта почему-то была оставлена, и поэтому изъ Печоры моремъ никогда не были доставляемы къ адмиралтейству корабельныя лѣса. (Дѣло депар. М. М. 1819 г. № 690). Ранѣе сей экспедиціи предпринята была въ 1819 г. съ ученою цѣлью экспедиція на Новую Землю подъ начальствомъ лейтенанта *Лазарева*, но объ ней, равно и о послѣдующихъ какъ-то: *Литне*, *Рейнке*, *Пастусова* и др. ямъются уже въ печати столь подробныя свѣдѣнія, что мы не имѣемъ нужды разсматривать ихъ въ связи съ исторією Архангельскаго порта, тѣмъ болѣе, что связь эта касалась только снаряженія отъ порта судовъ для экспедиціи, и этими оканчивалась.

Вся же операція отъ заготовки до доставки лѣсовъ къ порту, чаще всего, происходила въ двѣ навигаціи.

Съ 1809 года строеніе въ Архангельскѣ кораблей и фрегатовъ началось уже изъ сосны, по причинѣ оскуднѣнія въ краѣ лиственницы, которая съ этого времени употреблялась только на главные члены: для набора и для подводной обшивки. *Дубъ*, по недостатку его, шелъ только на битенги, крамболы, стеньги и рудеръ.

Въ 1815 году, по случаю недостатка при Архангельскомъ портѣ большемѣрныхъ мачтовыхъ деревъ, адмиралтейская коллегія, по предложенію министра морскихъ силъ, предписала директору кораблестроенія генералъ-маіору Брюну С. Катеринъ составить модель и чертежъ мачты 74 пуш. корабля съ надлежащимъ описаніемъ, какимъ образомъ дѣлать мачты изъ разныхъ штукъ.

Составленная модель и чертежъ мачты тогда же отправлены были къ главному командиру Архангельскаго порта для исполненія. Различіе сей мачты отъ прежней состояло въ томъ, что прежде въ сплотку мачты употреблялось только три большія дерева: два на брусья, и одно на фиши, а чиксы придѣлывались дубовыя.

Для мачты же новой системы, на брусья потребовалось употребить три дерева, на наставки къ нимъ 6 деревъ, и на фиши къ брусьямъ 4 дерева, длиною $84\frac{2}{3}$ ф. Всего на мачту требовалось деревъ кромѣ настилокъ, 11, а съ 8-ю настилками вся сплоченная мачта состояла изъ 19 штукъ. Если же, говорилось при этомъ въ предписаніи, будутъ выгодныя лѣса, то мачту дѣлать такъ, какъ въ модели указано, употребляя на брусья *три*, на фиши *четыре*, на чиксы *одно*, — почему и составитъ мачта изъ 8-деревъ, а съ 6-ю настилками къ брусьямъ — изъ 14-ти деревъ. Число боутовъ должно быть *девять*, и скрѣпить все желѣзными бугелями ⁽³⁶⁹⁾.

Мачтовый лѣсъ заготовлялся въ Вологодской губерніи, а сосна менѣе толстомѣрная рубилась по притокамъ съ обѣихъ сторонъ Двины, а иногда по притокамъ р. Онеги.

(369) Дѣло архива Архан. порт. управл. 1815 г.

Дубъ заготовлялся на притокахъ Волги и его везли сухимъ путемъ около 400 вер. на р. Югъ, откуда и сплавлялся онъ Двиною на баркахъ или на плотахъ сосноваго лѣса.

Прочія же принадлежности къ кораблестроенію, какъ напр. желѣзо, пушки, якоря чугунный балласть и т. п. доставлялись къ Архангельску слѣдующимъ путемъ:

Желѣзо съ уральскихъ заводовъ, по требованіямъ порта, черезъ морское интенданство. Количество его колебалось между 18 и 30 пуд. Оттуда же доставлялся и чугунный балласть:

Впрочемъ, съ 1817 г. большая часть желѣза стала доставляться къ Архангельску изъ Кронштадта моремъ, на военныхъ транспортахъ, по поводу ходатайства въ 1816 г. главнаго командира Флокачева, который въ донесеніи своемъ къ морскому министру представлялъ встрѣтившіяся при портѣ затрудненія въ желѣзѣ, при постройкѣ судовъ, такъ какъ за дальностью его доставки съ Урала подрядчиками, адмиралтейскія работы должны были черезъ то нерѣдко останавливаться.

Въ томъ же ходатайствѣ, Флокачевъ испрашивалъ разрѣшенія о доставкѣ къ порту изъ Кронштадта *якорей*, доставлявшихся до 1817 г. тоже съ Урала, и при томъ въ разобщенномъ видѣ: *железные лапы якоря были отдѣльно отъ штока*; эти разрозненныя части тогда же отправлены были на Ширшеминскій *якорный* заводъ, гдѣ и ковался якорь. Съ разрѣшенія морскаго министра началась изъ Кронштадта моремъ ежегодная доставка полного количества якорей на строившіяся суда, продолжавшаяся до 1831 г., когда посылка военныхъ судовъ въ Архангельскій портъ была прекращена, и замѣнена внутреннею доставкою къ порту тяжестей, чрезъ подрядчиковъ ⁽³⁷⁰⁾.

Доставка пушекъ и артиллерійскихъ припасовъ произво-

(370) Дѣло департам. мор. министер. 1816 г. № 655.

Примѣчаніе. Послѣдній якорь откованъ былъ на Ширшѣ въ 1819 году, когда ожидали посѣщенія заводовъ Государемъ Императоромъ Александромъ 1. Но сего посѣщенія не послѣдовало, за неудобностью сообщенія. (Рейнеке гидрог. описаніе Вѣлаго моря. Часть 1-я).

дилась до 1812 г. съ Олонецкихъ Александровскихъ заводовъ черезъ Сумскій посадъ къ острову *Юкову* (близь Сумы), откуда грузъ принимался на зафрахтованныя купеческія суда, и доставлялся моремъ къ порту. На островѣ Юковѣ въ 1799 г. устроены были магазинъ и казармы для служителей, равно и пристань. Послѣдняя доставка орудій въ 1812 г. произведена была артиллеріи капитаномъ Касиковымъ, а съ 1813 г. пушки и снаряды начали доставлять въ Архангельскъ ежегодно моремъ изъ Кроншталта на транспортахъ. Всѣ казенныя Юковскія зданія, какъ пришедшія въ совершенную ветхость, были проданы въ 1824 г. съ торговъ за 60 р. 50 к., а при сооруженіи ихъ употреблено было 5180 р. ⁽³⁷¹⁾. Съ 1832 г. артиллерійскіе запасы начали доставляться изъ Петрозаводска внутреннимъ сообщеніемъ черезъ Вытегорскую систему на Двину ⁽³⁷²⁾.

Прочіе припасы для порта, какъ то: листовая и болтовая мѣдь (до 1 000 п.), цѣпи къ вооруженію, гвозди, краски, стекла, инструменты, парусина, и т. п. доставлявшіеся прежде на транспортахъ, получались въ послѣднее время къ порту изъ С. Петербурга черезъ подрядчиковъ на подводахъ, совершавшихъ свой путь до Архангельска не менѣе 3-хъ недѣль.

Вся эта ежегодная доставка матеріаловъ и припасовъ, включая пушки и якоря, обходилась вазнѣ до 21 тыс. руб. асс.; а изъ Архангельска на транспортахъ доставлялись въ Кронштадтъ: смола, пекъ, алебастръ, лиственница и желѣзныя обѣчки ⁽³⁷³⁾.

Поименовываемыя предметы, требовавшіеся къ адмиралтейству для снабженія и вооруженія военныхъ судовъ, невозможно пройти молчаніемъ и доставку *слюды*, которая до начала нынѣшняго столѣтія играла весьма важную роль у нашихъ предковъ, мало знавшихъ еще употребленіе стекла. Слюда замѣняла стекло и въ береговыхъ и въ судовыхъ строеніяхъ. Раз-

(371) Дѣло департ. морск. министер. 1825 г. № 1210.

(372) Рейнеке гидр. опис. Б. М. Част. 1-я.

(373) Рейнеке гидр. описан. Бѣлаго моря. Часть 1-я.

работка ея происходила съ половины XVII вѣка. непрерывно въ Керетской волости, Кольскаго уѣзда, Архангельской губернии, составлявшей вотчину Соловецкаго монастыря, и до 1668 г. слюда разрабатывалась монастырскими промышленниками, доставлявшими ее подъ именемъ десятинной въ казну, на государевъ обиходъ, а съ 1668 г. велѣно было Кольскому воеводѣ Алексѣю Нащокину искать слюду для казны, на казенныхъ государевыхъ земляхъ, а не на монастырскихъ. Но другихъ мѣстъ ея нахождения не оказалось ⁽³⁷⁴⁾.

Со времени Петра Великаго слюда начала доставляться и къ адмиралтействамъ, будучи посылаема изъ Архангельска въ С. Петербургъ черезъ почту. Добываніе ея производилось казенными людьми, командировавшимися съ этою цѣлью при морскомъ офицерѣ, который и высылалъ слюду къ Архангельскому порту, согласно съ даннымъ ему образцомъ. Она подраздѣлялась на листовую, головную большую, подголовную большую и малую. Въ началѣ нынѣшняго столѣтія пудъ слюды 1-го образца цѣнился въ 610 руб. асс., 2-го— въ 480 р. и 3-го— въ 390 руб. ассигнаціями. Употреблялась же слюда болѣе всего въ послѣднее время (около 1819 г.) на фонари: сигнальные, ручные, стѣнные и потайные. Въ 1801 г. для ея добыванія, посланъ былъ на рѣку Кереть лейтенантъ Горяиновъ съ 13 человѣками нижнихъ чиновъ, который въ два года могъ заготовить слюды только 15 пуд. 37 ф., тогда какъ посланный на смѣну ему констапель Кормацкій въ 5 мѣсяцевъ доставилъ къ адмиралтейству слюды до 17 пудовъ.

Еще въ 1815 г. исполнительная экспедиція предписывала конторѣ главнаго командира продолжать ея разработку, «дабы слюды имѣть всегда въ запасѣ знатную часть, во избѣжаніе покупки дорогими цѣнами» ⁽³⁷⁵⁾.

На предписаніе это контора тогда же донесла, что въ селѣ Керети имѣется посланный отъ Архангельскаго адмиралтейства капитанъ-лейтенантъ Макаровъ съ 18 ч. команды. Въ 1819 г. для сего дѣла въ Чернорѣцкой деревнѣ села

(374) Акты археограф. комисіи. Том. IV № 207.

(375) Дѣло Арханг. порта 1815 г. № 10 300.

Керети находился артиллеріи лейтенантъ Возницинъ, которому 13 іюня предписано было прекратить разработку слюды и слѣдовать къ порту съ матеріалами, инструментами и командою, состоявшею изъ 18 человекъ. Въ концѣ года слюды въ наличіи было до 64 пуд., между тѣмъ, какъ годичный ея расходъ по всеѣмъ портамъ былъ не болѣе 10 пудовъ (376).

Строившіеся въ Архангельскомъ портѣ корабли и фрегаты для перехода въ Кронштадтъ укомплектовывались, на основаніи Высочайше утвержденного доклада товарища министра морскихъ силъ 1803 г. *половиннымъ*, противъ штатнаго положенія, *числомъ орудій*, а по прибытіи въ Кронштадтъ ставилсь на нихъ орудія уже въ полномъ комплектѣ; тѣмъ же порядкомъ заготовлялись и пушечные станки. Но съ 1821 г. предписано конторѣ главнаго командира заготовлять станки полнымъ комплектомъ.

Экипажи судовъ, отправлявшихся изъ Архангельска въ Кронштадтъ, при неблагоприятныхъ обстоятельствахъ плаванія, верѣдко терпѣли большія лишенія въ медицинскихъ средствахъ при сырыхъ, частыхъ и густыхъ туманахъ, господствующихъ обыкновенно со второй половины лѣта и всю осень въ Сѣверномъ океанѣ и въ Бѣломъ морѣ.

Вопросъ о сохраненіи здоровья командъ при плаваніяхъ въ холодномъ климатѣ давно уже обращалъ на себя вниманіе правительства, заботившагося о снабженіи судовъ противоскорбутными средствами. Такъ напр. во времена Петра Великаго, для морскаго плаванія отпускались на корабли коренья, входившіе въ составъ пива, морошка, лукъ и чеснокъ, а въ 1842 г., по мысли вице-адмирала Бредаля, начали настаивать винную порцію еловыми и сосновыми шишками и трифолью, оказавшими на опытѣ свое полезное дѣйствіе противъ цынги.

Въ уставѣ военнаго флота 1797 г. часть IV, глава VIII читаемъ: «офицерская компанія должна запастись всеѣми нужными для больныхъ веществами изъ общей экономической столовой суммы, какъ то: консервами, заварками, са-

(373) Арханг. губер. Вѣдом. 1863 г.

харомъ, чаемъ, лимонами, черносливомъ, сиропами, соками; въ *стѣверныхъ кампаніяхъ* антискорбутными веществами, какъ то: трифольною водкою и т. п.»

Въ томъ же уставѣ читаемъ далѣе: «хотя и положено въ табели именно какія провизіи въ которой день отпускать, однакожь оныя могутъ быть переимѣняемы, когда то будетъ къ пользѣ служителей и соблюденію ихъ здоровья, а потому правленію морскому предоставляется полная воля изыскивать средства къ изобрѣтенію и снабженію въ походы корабельныхъ служителей здоровою и выгодною пищею, какъ то сухими, приготовленными нарочно, травами или капустою, которая бы могла быть безвредна на морѣ, и оную употреблять вмѣсто крупъ овсяныхъ, для варенія щей; крѣпкимъ, сухимъ бульономъ для суповъ, сухарями солодовыми для дѣланія квасу, ромомъ или водкою французскою и т. п.»

«*Отдѣльнымъ кораблей капитаны обязаны имѣть главныйше попеченіе о всякихъ случаяхъ соблюденіи здоровья въренныхъ въ ихъ команду людей, а поеліку пища есть одно изъ важныхъ средствъ для соблюденія онаго, то не должны пренебрегаемы быть всѣ средства, для продовольствія оныхъ хорошею и здоровою пищею.*»

Въ указѣ Адмиралт.-коллегіи къ главному командиру Архангельскаго порта контръ-адмиралу Клокачеву 1815 г. предписывалось о заготовленіи на долженствовавшіе отправиться изъ Архангельска въ 1816 г. два корабля, фрегатъ и транспортъ *сбитня* и *кислой капусты*, по указанной на опытѣ особенной пользѣ сихъ припасовъ (377).

Но всѣ эти правительственныя заботы о сохраненіи здоровья морскихъ командъ оказывались мало дѣйствительными. Въ 1821 г. на пришедшемъ изъ Архангельска въ Кронштадтъ отрядѣ судовъ, подъ командою капитана 2-го ранга Пѣвцова, болѣзненность и смертность экипажей была столь велика, что вызвала, со стороны Адмиралт.-коллегіи, назначеніе слѣдственной комиссіи, для изслѣдованія причинъ такового казуса.

(377) Дѣло Арханг. порт. управ. 1843—1848.

Причины оказались слѣдующія: 1) чрезмѣрно худая погода, преслѣдовавшая отрядъ съ самаго дня выхода, 2) недостатокъ медицинскихъ чиновъ и болѣзненное состояніе штабъ - лекаря Перекомскаго, 3) недостатокъ бѣлья, отпускаемаго командѣ, увеличившійся еще тѣмъ обстоятельствомъ, что рекруты получали на третью рубаху деньгами по 78 коп. и 4) рѣдкій отпускъ командѣ свѣжаго мяса. Къ отвращенію подобныхъ вредныхъ послѣдствій, коллегія, согласуясь съ мнѣніемъ комисіи, признала полезнымъ принять слѣдующія мѣры: 1) предписать медицинской экспедиціи и главному командиру Архангельскаго порта, чтобы военныя суда непремѣнно снабжались положеннымъ числомъ медиковъ, извѣстныхъ при томъ своими способностями и искусствомъ, 2) испросить Высочайшее повелѣніе, чтобы на рекруты вообще былъ отпускаемъ холстъ въ натурѣ, на всѣ три рубахи, 3) лазаретнаго бѣлья и прочихъ вещей прибавить третью часть на каждое судно такимъ образомъ, чтобы тамъ, гдѣ положено было на 20, отпускать на 30, 4) сверхъ того командѣ выдать фланелевыя рубахи, по примѣру дальнихъ вояжей, 5) снабжать лазаретъ сухимъ бульономъ, такъ какъ живностью трудно запастись на всю кампанію. А чтобы команды судовъ, стоящихъ на барѣ въ теченіи 32 дней, могли продовольствоваться свѣжимъ мясомъ, доставлявшимся до этого времени изъ Архангельска за 70 верстъ, то въ виду затруднительной доставки полезно-было имѣть живыхъ быковъ въ Лапоминкѣ, откуда доставка на барѣ свѣжаго мяса болѣе своевременна, — что и возложить на главнаго тамъ командира.

Всѣ эти мѣропріятія Высочайше утверждены 7 февраля 1822 г. ⁽³⁷⁸⁾.

Генераль штабъ-докторъ Лейтонъ тогда же представлялъ начальнику морскаго штаба Е. И. В., что какъ штатъ медицинскихъ чиновъ положенъ по экипажамъ, сообразно рангамъ судовъ, то онъ полагалъ бы достаточнымъ и нужнымъ для кампаній по Бѣлому морю и Сѣверному океану

⁽³⁷⁸⁾ Дѣло архива Арханг. порт. управленія 1822 г.

назначить медицинских чиновниковъ: на линейные корабли по *три*, на фрегаты по *два*, на транспорты и другія суда по *одному*, съ достаточнымъ числомъ фельдшеровъ. Коллегія утвердила мнѣніе Лейтона.

По вопросу же о фланелевыхъ рубахахъ оказалось, что на суда, отправлявшіяся въ дальнее плаваніе, вмѣсто сихъ рубахъ, командиры получали деньгами на предметъ покупки за границую, а поэтому, во исполненіе Высочайшей воли, касательно сохраненія здоровья командъ, отправлявшихся въ Балтику, коллегія предписала хозяйственной экспедиціи шить рубахи изъ флагдука, а вмѣстѣ, для образца и для узнаванія стоимости, выгодной для казны—и изъ каразеи. Изъ спитыхъ на пробу рубахъ изъ фланели, каразеи и флагдука оказалось, что *послѣдній дешевле заготовкою*, хотя съ другой стороны каразейныя были крѣпче для носки. 6 февраля 1823 г. состоялось именное повелѣніе, чтобы впредь на корабли, отправлявшіеся изъ Архангельска въ Кронштадтъ, для сохраненія здоровья людей отъ сыраго воздуха, дѣлать командѣ рубашки каразейныя по одной на чело-
вѣка ⁽³⁷⁾.

Всѣ эти мѣры наконецъ дали возможность архангельскимъ кораблямъ и другимъ судамъ выйти изъ затруднительнаго положенія при морскихъ переходахъ въ Кронштадтъ; но около 1820 г. для кораблей Архангельскаго порта неожиданно встрѣтилось было новое затрудненіе, устранить которое могло лишь кораблестроительное искусство—*затрудненіе при проводкѣ изъ черезъ баръ*.

Такъ какъ 74 пушеч. корабли съ прибавкою новыхъ внутреннихъ крѣпленій получили углубленіе по $15\frac{1}{2}$ ф., а глупина на барѣ въ сизигійныя воды въ это время оказывалась не болѣе $14\frac{1}{2}$ ф., то надлежало рѣшить весьма важный вопросъ: какими способами, въ данномъ случаѣ, безопасно совершать проводку черезъ баръ 74 пуш. кораблей?

Главный командиръ порта, вице-адмиралъ Клокачевъ доносилъ Адмиралт.-коллегіи, что въ 1819 г. корабль «Три

(37) Дѣло архив. Арх. порт. управ. 1823 г.

Святителя», помощью изобрѣтенныхъ корабельнымъ мастеромъ Курочкинымъ *понтонозъ*, благополучно прошелъ баръ, черезъ поднатіе кормовой части корабля, углубленнаго на 15 ф. $3\frac{1}{2}$ д. до $13\frac{1}{2}$ ф., при чемъ представилъ на разсмотрѣніе и самую модель изобрѣтенія.

Но исполнительная экспедиція, находя эти понтонны не вполне удобными для безопасной проводки кораблей, полагала за лучшее прибѣгнуть къ прежнему способу въ такихъ случаяхъ, т. е. *черезъ постановку корабля на ровный киль*, каковой способъ оказался успешнымъ въ 1818 г. надъ кораблемъ «Ретвизанъ».

Впрочемъ вопросъ о понтонныхъ занималъ специалистовъ и обсуждался въ Петербургѣ коммисіею подъ предсѣдательствомъ кораб. инж. Брюнъ Сень-Катеринь.

Коммисія, не теряя изъ виду понтонозъ Курочкина, *какъ похвалы достойное изобрѣтеніе*, признавала полезность ихъ въ томъ только случаѣ, ежели-бы они могли распространять вліяніе и на носовую часть корабля.

Вопросъ о проводкѣ былъ на столько важенъ, что коммисія склонялась даже къ измѣненію формы архангельскихъ кораблей, черезъ увеличеніе обвода ватеръ-линіи и шпангоутовъ, чтобы этимъ способомъ доставить значительную ширину подводной части. Накопецъ, она остановилась на мысли, что *такъ какъ настоящіе корабли архангельскіе соединяютъ въ себѣ всѣ хорошія морскія качества*, наводя только затрудненіе проводкою ихъ черезъ баръ, то нимало не перемѣняя конструкціи ихъ, дѣлать шпунтъ въ килѣ не при верхней кромкѣ, но на серединѣ онаго, черезъ что, по ея мнѣнію, углубленіе будетъ уменьшено на 6 дюймовъ, и тогда проводка черезъ баръ не будетъ уже затруднительна, при постановкѣ корабля на ровный киль. Далѣе коммисія доносила исполнительной экспедиціи: «а чтобы корабль отъ такого уменьшенія глубины киля не подвергся дрейфу, то по приводѣ его въ Кронштадтъ, слѣдуетъ подводить подъ киль *два фаликиля*, какъ дѣлается въ Англій у остъ-индскихъ кораблей» (380).

(380) Дѣло департ. морскаго министер. 1820 г. № 694.

Морской министр, соглашаясь съ доводами комисіи, предписалъ въ 1820 г. Клокачеву: на будущее время строить въ Архангельскѣ 74 пуш. корабли съ *уменьшеннымъ килемъ*, а по приводѣ въ Кронштадтъ, придѣлывать къ нимъ два фалш-киля, — способъ, принятый въ Архангельскѣ и во все послѣдующее время.

Корабельная проводка черезъ баръ, производившаяся до сего времени крайне медленно, помощью буксировки гребными судами, вызвала въ 1821 г. ходатайство Клокачева, который представлялъ морскому министру необходимость *имѣть при Архангельскомъ портѣ паровое судно* съ достаточною силою для проводки 74 пуш. кораблей, какъ болѣе гарантирующее успѣхъ сей важной операціи, совершаемой въ открытомъ морѣ; а вмѣстѣ съ симъ онъ доносилъ, что рѣчки Соломбалка и Курья, отъ разныхъ причинъ обмелѣли такъ, что въ нихъ уже едва могутъ входить и гребныя суда, не только грузовыя.

Впрочемъ, еще въ 1819 г. Клокачевъ докладывалъ лично Государю Императору объ обмелѣвшихъ рѣчкахъ.

Всѣ эти ходатайства получили надлежащую силу въ 1822 году и на Ижорскихъ заводахъ для Архангельскаго порта начали готовиться двѣ паровыя машины въ 60 силъ каждая, а въ слѣдующемъ году адмиралтейская коллегія прислала въ контору надъ портомъ и надлежащія пароходныя чертежи.

Закладка первого для порта парохода состоялась въ 1824 году 27 сентября, и онъ имѣлъ длину по палубѣ 112 фут.; ширину безъ обшивки 20 ф. 8 д., и вышину по борту 11 фут. 8 д. ⁽³⁸¹⁾.

Касательно же углубленія адмиралтейскихъ рѣчекъ состоялось распоряженіе главнаго директора путей сообщенія Бетанкура начальнику IX округа, полковнику барону *Боду*, составить на требовавшійся предметъ необходимыя планы

⁽³⁸¹⁾ Арханг. губ. вѣд. 1863 г. Известно, что первый купеческій пароходъ въ Россіи построенъ былъ въ 1815 г., для сообщенія между Петербургомъ и Кронштадтомъ; поэтому постройка казеннаго парохода для Архангельскаго порта является едва ли не первымъ опытомъ въ нашемъ флотѣ судовъ подобнаго рода.

и смѣты. Боде полагалъ необходимымъ при обѣихъ рѣчкахъ, въ устьяхъ и выше адмиралтейства сдѣлать перемычки. Но какъ подобныя перемычки заграждали Соломбальцамъ входъ въ р. Курью, которою до этого времени они доставляли для себя стѣстные и прочіе припасы, то Клокачевъ предписалъ Боде прискаты удобное мѣсто для канала, которымъ бы Соломбальцы могли доставлять себѣ все необходимое, *не запысая от адмиралтейства*. Боде нашель удобнымъ прорыть каналъ между заднимъ фасомъ Соломбальскаго селенія и первою Соломбальскою деревнею, на разстояніи 110 саж., на что по смѣтѣ исчислялось 11 935 р., съ устройствомъ черезъ него моста. Въ 1822 г. каналъ былъ выкопанъ съ подряда за 8 900 р., а углубленіе рѣчекъ оставлено до слѣдующаго года ⁽³⁸²⁾.

Въ слѣдующемъ 1823 г., за смертью вице-адмирала Клокачева, послѣдовавшею въ Вологдѣ 2 января, на его мѣсто

(382) Прорытіе Соломбальскаго обводнаго канала, существующаго и по нынѣ сопровождалось обстоятельствомъ, не совсемъ обыкновеннымъ. Когда контора главнаго командира, основываясь на смѣтѣ, составленной барономъ Боде, сдѣлала надлежащіе торги, то желающіе брались прорыть каналъ за 11.500 р. Въ виду пониженія сибтвой суммы Боде письменно объявилъ конторѣ, что оны беретса прорыть каналъ и за 11 т. рублей. И въ то же время словесно просилъ Клокачева оставить работу за нимъ, Боде, сознаваясь, что и за сдѣланною уступкою останется ему еще не мало выгоды для вспоможенія яко-бы офицеровъ его команды. Такое странное объявленіе со стороны начальника округа путей сообщенія, составляющаго, съ одной стороны, смѣту расходовъ на прорытіе канала, а съ другой—изъявляющаго поволеніе быть въ одно и то же время и подрядчикомъ, явно обнаружило своекорыстный расчетъ добродушнаго барона во вредъ казны. Клокачевъ предложилъ конторѣ назначить новыя торги. Тогда сконфуженный инженеръ-подрядчикъ сообщилъ въ контору дополнительныя кондѣціи, прибавивъ въ нихъ постройку двухъ перемычекъ и нѣкоторыя земляныя работы, чего ранѣе не предполагалось. Выходна эта основывалась на коварномъ расчетѣ, что авось-де подрядчики, при умноженіи работы и позднему осеннему времени отступятся отъ торговъ, и подрядъ такимъ образомъ останется за нимъ, барономъ. Но оны ошибся въ расчетѣ. Подрядъ остался за купцомъ Ериолипинымъ, убавившимъ на торгахъ еще 2100 руб. изъ смѣты, соглашався принять всю работу съ дополнительными статьями за 8 900 р. Дальнѣйшіе поступки Боде, обнаруживъ, при производствѣ работъ вопліи его корыстныя побужденія, принудили военнаго губернатора войти съ протестомъ къ главноуправляющему путями сообщенія, Его королевскому высочеству герцогу Александру Виртембергскому, и Боде былъ достойно отданъ подъ военный судъ. (Дѣло архива Арханг. портоваго управл. 1822 г. № 38).

назначенъ былъ генераль-маіоръ (въ послѣдствіи вице-адмиралъ) *Степанъ Ивановичъ Мининскій*, прибывшій въ Архангельскъ 2 іюля.

За время управленія Архангельскимъ портомъ А. О. Клокачева—одного изъ дѣятельнѣйшихъ главныхъ командировъ—послѣдовало не мало и другихъ распоряженій, какъ по благоустройству портового хозяйства вообще, такъ и по другимъ отраслямъ, входившимъ въ его непосредственное вѣдѣніе.

Такъ напр. указомъ Адмиралт. коллегіи отъ 3 марта 1816 г. установленъ для военного судостроенія при Архангельскомъ портѣ *8-ми лѣтній періодъ* такимъ образомъ, чтобы въ первые 8 лѣтъ при портѣ строились ежегодно одинъ 74 пуш. корабль и одинъ 44 п. фрегатъ; въ послѣдующія 8 лѣтъ—по два фрегата большей и меньшей пропорціи; далѣе по одному корвету и по одному транспорту. Но въ 1819 г. Высочайше повелѣно было вмѣсто транспортовъ строить фрегаты 36 пуш. ⁽³⁸³⁾.

Въ 1820 г. состоялось Высочайшее повелѣніе, чтобы въ конторѣ главнаго командира Архангельскаго порта имѣли присутствіе флотскій начальникъ и одинъ непремѣнный членъ, а при торгахъ и прочихъ случаяхъ, общее присутствіе должно было состоять изъ капитана надъ портомъ, оберъ-провіантмейстера и старшаго артиллерійскаго офицера ⁽³⁸⁴⁾.

Того же 1820 г. 17 марта повелѣно Клокачеву быть генераль-губернаторомъ Архангельской, Олонецкой и Вологодской провинцій.

По случаю прибытія въ 1820 г. морскаго министра маркиза де-Траверзе въ Архангельскій портъ на пришедшемъ изъ Кронштадта съ матеріалами транспортъ «Мезень», состоялось, по представленію Клокачева, назначеніе въ портъ постоянного хора музыкантовъ 15 чел. при особомъ капель-мейстерѣ.

⁽³⁸³⁾ Дѣло депар. мор. министер. 1824 г. № 736.

⁽³⁸⁴⁾ Арх. губ. вѣдом. 1868 г.

Въ 1821 г. на Пулонгскомъ и Орловскомъ мысахъ Бѣлаго моря поставлены были *первыя деревянные маячныя башни*.

Въ 1822 г., по распоряженію Клокачева, во флотскихъ и портовыхъ командахъ сформированы были пѣвчесіе хоры изъ нижнихъ чиновъ.

Вице-адмиралъ Клокачевъ, представляя въ 1820 г. морскому министру о встрѣчающихся затрудненіяхъ по постройкѣ купеческихъ судовъ въ Архангельской губерніи, происходящихъ вслѣдствіе предварительной отсылки плановъ и чертежей судна на разсмотрѣніе департамента мануфактуръ и внутренней торговли, ссылаясь на крайнее неудобство такого порядка, по отдаленности мѣста, и ходатайствовалъ, чтобы утвержденіе чертежей и плановъ для купеческихъ судовъ предоставлено было Архангельскому адмиралтейству.

Въ силу этого ходатайства, 7 марта 1820 г. состоялось Высочайшее повелѣніе: «для облегченія купеческаго судостроенія при Архангельскомъ портѣ, желая отвратить медленность происходящую отъ представленія въ С.-Петербургъ плановъ для купеческихъ кораблей на разсмотрѣніе въ департаментъ мануфактуръ и внутренней торговли, повелѣваю: 1) чертежи и планы купеческихъ кораблей и судовъ, строящихся въ Архангельской губерніи, представлять на разсмотрѣніе и утвержденіе въ контору главнаго командира Архангельскаго порта, 2) отпустить дѣсовъ на кораблестроеніе дозволить чинить за *фуровыя* положенныя деньги мѣстному оберъ-форшмейстеру, не требуя разрѣшенія отъ департамента государственныхъ вмуществъ ⁽³⁸⁵⁾». Того же 1820 г., по представленію Клокачева, состоялся слѣдующій указъ Сената отъ 26 февраля: «по отдаленности Архангельска отъ С.-Петербурга, согласно даннаго довѣрія въ 1804 г. главному командиру Черноморскаго флота, дозволяется подражать и покупать конторѣ главнаго командира Архангельскаго порта всѣ потребности для флота и адмиралтейства, и совершать о томъ контракты на *сумму свыше 10 тысячъ рублей* ⁽³⁸⁶⁾».

⁽³⁸³⁾ Дѣло Арх. архива порт. управ. 1820 г.

⁽³⁸⁵⁾ Дѣло депар. мор. министер. 1820 г. № 692.

При Клокачевѣ же составилаь съ 1818 года при портѣ, такъ называвшаяся, *балластная сумма*, принадлежавшая къ неокладнымъ доходамъ адмиралтейства. Сумма эта составилаь изъ сбора денегъ съ иностранныхъ судовъ за выгрузку балласта, — сбора, производившагося при портѣ за это время слѣдующимъ образомъ: ежели балластъ грузился въ казенные плашкоуты для надобностей порта и казенными рабочими, то со шкипера взималась плата полная по регламенту т. е. по *полуефимку* съ лафта, 2 р. ассигнаціями. Ежели балластъ грузился въ казенные плашкоуты, но вольнонаемными людьми, то за это взималось со шкипера 50 коп. съ лафта, а остальные деньги онъ обязывался отдать рабочимъ. Если же балластъ грузился по распоряженію и вольнонаемными людьми, то со шкипера въ казну взималась лишь $\frac{1}{10}$ часть полуефимка.

Подобное разграниченіе не было узаконено, а допущено было лишь при Архангельскомъ портѣ, конторою главнаго командира, на основаніи жалобъ торгующаго купечества на дѣйствія внутренней брантвахты, которая, независимо полуефимочнаго сбора, взыскивала со шкиперовъ и за вольнонаемный трудъ, для разравиванія балласта по гаванскому берегу.

Сборъ этотъ, какъ и экономическій капиталъ къ нему присоединенный, хранился въ адмиралтейскомъ казначействѣ.

Въ 1821 г. Клокачевъ часть этой суммы перевелъ въ Архангельскій приказъ общественнаго призрѣнія для приращенія процентами, въ количествѣ 32 320 руб. асс., а всей суммы числилось въ то время 34 967 р.

Назначеніе балластной суммы было то же, что прежде и экономического капитала, о которомъ нами сказано выше.

Но въ 1823 г. указомъ Адмиралт.-коллегіи предписывалось: оставя при Архангельскомъ адмиралтействѣ на необходимые расходы сумму въ 5 тыс. рублей, остальные деньги обратить *въ ближайшее казначейство*, а на будущее время на портовые расходы вносить уже ежегодно въ смѣту потребную сумму, и затѣмъ, все собираемое подъ названіемъ

балластной суммы ежемѣсячно, обращать въ государственное казначейство сполна.

Впрочемъ, балластный сборъ въ 1836 году былъ отмѣненъ окончательно при всѣхъ портахъ, и выгрузка балласта возложена на обязанность самихъ шкиперовъ подъ наблюдениемъ мѣстной таможни и морскаго начальства ⁽³⁸⁷⁾.

Изъ перечня вышесказанныхъ распоряженій видимъ, что неутомимой дѣятельности главнаго командира Клокачева Соломбала обязана вполнѣ своимъ благоустройствомъ; морскія команды—удобствомъ помѣщенія въ каменныхъ казармахъ; адмиралтейство—введеніемъ паровыхъ судовъ; торгующее купечество—льготами по постройкѣ своихъ кораблей, а мореплаватели—первыми предостерегательными знаками въ Бѣломъ морѣ!...

Со времени вступленія *Мининскаго* въ должность главнаго командира порта, обращено было вниманіе правительства на усиленіе кораблестроенія въ Архангельскѣ въ виду истекашаго перваго *восьмилѣтняго срока*. Въ 1824 г. послѣдовало слѣдующее распоряженіе морскаго министра: принималъ во вниманіе, что 74-хъ пушеч. корабли, строимые въ Архангельскѣ по одному чертежу, весьма соотвѣтствуютъ своему предмету, *какъ въ отношеніи прочнаго ихъ построенія, такъ и удобствами держаться въ линіи, во время морскихъ походовъ и самыхъ сраженій*; и имѣя въ виду легкой способъ доставки въ Архангельскъ лѣсовъ, дешевизну въ мѣстныхъ потребностяхъ и многія другія обстоятельства, благопріятствующія успѣху кораблестроенія, нахожу за нужное усилить въ Архангельскѣ строеніе 74-хъ пуш. кораблей; и чтобы успѣхъ соотвѣтствовалъ намѣренію, то приостановить, въ замѣнъ того, постройку тамъ фрегатовъ и транспортовъ. Съ будущаго года, вмѣсто одного построить два 74-хъ пушеч. корабля, а далѣе—и *три* ⁽³⁸⁸⁾.

Независимо отъ officialнаго распоряженія, маркизъ-де-Траверзе писалъ къ Миницкому по сему поводу слѣдующее:

⁽³⁸⁷⁾ Дѣло арх. Арх. порт. управ. 1823 г. и дѣло кораблестр. департ. 1829 г. № 862.

⁽³⁸⁸⁾ Дѣло департ. морск. министер. 1824 г. № 736.

«нѣсколько разъ, въ бытность вашу въ С.-Петербургѣ, я имѣлъ честь говорить съ вашимъ превосходительствомъ о усиленіи судостроенія въ Архангельскомъ адмиралтействѣ. Нынѣ вновь обращаюсь къ вамъ, милостивый государь, съ покорнѣйшею моею просьбою о принятіи рѣшительныхъ мѣръ къ строенію впредь во вѣренномъ вамъ портѣ ежегодно двухъ кораблей 74-хъ п. ранга и буде исполнить сіе предположеніе позволитъ наличіе лѣсовъ, съ имѣющими прибыть въ теченіе лѣта, то безъ дальнѣйшей переписки предоставляю учинить зависящее отъ васъ распоряженіе къ закладкѣ и построенію двухъ кораблей къ лѣту 1825 г., и о послѣдующемъ не оставить меня безъ увѣдомленія ⁽³⁸⁰⁾».

Въ силу такого распоряженія, лѣсная заготовка на разные ранги судовъ, производившаяся до сего времени, была прекращена при портѣ, а началась лишь производиться на одни 74 пуш. корабли, такъ какъ для судовъ меньшаго ранга при портѣ оставалось всегда излишество въ лѣсныхъ матеріалахъ отъ корабельнаго строенія. И такъ мы видимъ, что первая четверть нынѣшняго столѣтія не безплодно прошла для Архангельскаго порта и адмиралтейства, въ которомъ не переставала кипѣть самая усиленная дѣятельность, характеризующая этотъ *третій* періодъ въ исторической жизни порта.

1800
— 1825
✓

Въ теченіи 25 лѣтъ построено и спущено на воду: кораблей 26, фрегатовъ 18, транспортовъ 2, катеръ 1, бриговъ 2, шлюповъ 3, плавучихъ батарей 4, канонерскихъ лодокъ 6 и іоловъ 30; всего 92 судна, — количество, противъ котораго во весь остальной, болѣе продолжительный періодъ времени, было построено судовъ только на половину!...

Замѣчательно, что и купеческое судостроеніе при Архангельскомъ портѣ, начавшее развиваться съ конца прошлаго вѣка, достигло въ первые годы нынѣшняго столѣтія тоже апогея своего цвѣтущаго времени, опираясь на дарованныя правительствомъ многія льготы, съ помощью которыхъ умножился значительно нашъ торговый флотъ на сѣверѣ.

(380) Дѣло департ. морск. министер. 1824 г. № 736.

Мѣры, способствовавшія его умноженію, были слѣдующія:

Въ 1800 г. дозволено было коммерцъ-коллегіи строить російскія мореходныя суда въ казенныхъ дачахъ, заимствуя лѣсъ съ умѣренной платою попенныхъ денегъ, сообразно длинѣ судна: до 40 фут. — 50 к.; до 50 ф. — 1 р.; до 60 ф. — 2 р. и т. д.; болѣе же 100 фут. — 15 руб. Для лучшаго же строенія мореходныхъ судовъ дозволялось брать отъ ближайшаго адмиралтейства по одному корабельному мастеру. Затѣмъ, всякое выстроенное судно свидѣтельствовалося въ адмиралтействѣ морскою комиссіею, выдававшею хозяину судна *аттестатъ* на отправленіе отъ порта. Подобное свидѣтельство судна производилось вторично, спустя 6 лѣтъ послѣ перваго его плаванія, чтобы видѣть, сходствуетъ ли оно прочностью и правильностью конструкціи съ первымъ аттестатомъ. Мѣра эта, поощрявшая съ одной стороны купеческое строеніе, въ то же время контролировала и качества самой ихъ постройки, какъ судовъ предназначавшихся для безопаснаго морскаго, дальняго плаванія ⁽³⁹⁰⁾.

Чтобы не подорвать Онежскаго лѣснаго торга, прибытки котораго обращались на устройство Архангельскаго адмиралтейства, строго было воспрещено, въ томъ же 1800 г., иностранцамъ вывозить за море строительный лѣсъ, кромѣ необходимо нужнаго на дрова, и только одному лишь російскому купечеству предоставлялось право отпуска *соснованаго* и *еловаго* лѣса, въ половину корабельнаго груза ⁽³⁹¹⁾.

Установленный въ 1800 г., на постройку судовъ, футовой сборъ за лѣса изъ казенныхъ дачъ, продолжался согласно 4 лѣтнему сроку до 1 ноября 1804 г., въ теченіи котораго, за футовья деньги выстроено было въ Архангельской губерніи 58 *мореходныхъ коммерческихъ судовъ*, принадлежавшихъ Архангельскому купечеству. Послѣ сего, по причинѣ убыточности для казны такого сбора, установленъ былъ другой сборъ высшаго размѣра, соотвѣтствовавшій менѣе выгодамъ купечества, нежели казнѣ ⁽³⁹²⁾.

(390) Полное собраніе закон. 1800 г. № 16 724.

(391) Тамъ-же.

(392) Полное собраніе закон. 1806 г. № 21 996.

Для прочаго водворенія на сѣверѣ купеческаго судостроенія, и для способствованія къ его дальнѣйшему развитію, правительство въ 1800 г. желало даровать купечеству значительную уступку въ пошлинахъ, но цѣлесообразнымъ признало вмѣсто пошлинъ установить *премію* за каждый рейсъ съ товарами къ иностраннымъ портамъ и обратно, назначая ее въ слѣдующемъ размѣрѣ: для судовъ плавающихъ по Балтійскому морю—7 руб. за *каждый ластъ*, изъ онаго за Зундъ—15 р.; по Черному морю—10 р., по Средиземному—20 р., по Бѣлому—15 р. Такая награда относилась къ каждому російскому кораблю, построенному въ теченіи первыхъ четырехъ лѣтъ со времени учрежденія премій, которыми пользоваться дозволялось 8 лѣтъ, считая время со дня выдачи судоваго аттестата отъ порта. При этомъ экипажъ каждаго новаго корабля снабжался паспортомъ на 3 года ⁽³⁹³⁾.

Въ случаѣ недостатка на суда вольнонаемныхъ матросахъ, дозволено купечеству требовать отъ адмиралтейства по 4 матроса на корабль, разумѣющихъ свою должность и бывшихъ въ морѣ, съ платою за ихъ службу отъ комерцъ-коллегіи ⁽³⁹⁴⁾.

Дозволеніе это подтверждено было и въ 1802 г. слѣдующимъ указомъ: для поощренія торговли Всемилостивѣйше дозволяемъ Мы оной Адмиралтействъ-коллегіи, по требованію російскаго купечества нашего, давать на суда, собственно имъ принадлежащія, матросовъ и унтеръ-офицеровъ изъ флотовъ нашихъ, по ихъ собственному на то согласію, а жалованье производить имъ противу вольнонаемныхъ и пищею довольствоваться по морскому уставу. За носку казеннаго мундира вносить въ казну по 2 р. въ мѣсяць съ каждаго. Черезъ 3 года переимѣнять ихъ другими, по разсмотрѣнію коллегіи. За уходъ матроса козлева судовъ изъземлются отъ штрафа. Равно дозволяемъ флотскимъ и штурманамъ поступать на купеческія суда съ половиннымъ жалованьемъ ⁽³⁹⁵⁾.

⁽³⁹³⁾ Полн. собр. зак. 1800 г. № 19 624.

⁽³⁹⁴⁾ Полн. собр. зак. 1800 г. № 19 624.

⁽³⁹⁵⁾ Полн. собр. зак. 1802 г. № 20 225.

Могло-ли, спрашивается, такое вниманіе не отразиться на духѣ російской коммерціи? И точно: къ 1806 г. одинъ Сумскій посадъ имѣлъ уже до 148 судовъ, изъ коихъ 80 было собственно мореходныхъ! ⁽³⁹⁶⁾. Городской голова въ Архангельскѣ, коммерціи совѣтникъ В. А. Поповъ имѣлъ въ 1810 г. 20 своихъ мореходныхъ судовъ, а общее число Бѣломорскаго коммерческаго флота, могшаго совершать дальнее плаваніе, простиралось къ 1813 г. до *300 судовъ* ⁽³⁹⁷⁾. Сообразно такому процвѣтанію русской коммерціи, въ Архангельскѣ имѣлось къ 1802 г. *двадцать семь* торговыхъ фирмъ, принадлежавшихъ преимущественно мѣстному русскому купечеству: Фанбринъ, Поповъ и сыновья, вдова Латышева съ сыномъ, Николай и Степанъ Митрополовы, Анфилатовъ, Юдинъ, Машковцевы, Арнаутъ Фанбринъ, Башмаковъ, вдова Родде, Саватѣевы, Ханжины, Ягодниковы, Морганъ, Дорбежеръ, Брюсть и К°, Гаврило Митрополовъ съ сыномъ, Аванасій Митрополовъ и сыновья, Артуръ Кейли и К°, Менсепдекъ и К°, Бекеръ, Брантъ и Родде, Платуновъ, Федоръ Поповъ, вдова Родде, Павелъ Дудинъ, Шапкинъ и Курочкинъ ⁽³⁹⁸⁾.

Чтобы видѣть, до какой степени отечественная торговля въ то время была поощряема правительствомъ, достаточно указать на разительный фактъ, случившійся при Архангельскомъ портѣ въ 1806 году. Для возстановленія разстроенныхъ дѣлъ Архангельскаго купца Анфилатова, предоставлено было ему привести изъ Америки безпошлинно *три груза* товаровъ и ему же, для пособія, выдано было изъ казны въ ссуду 200 тыс. рублей!... ⁽³⁹⁹⁾.

⁽³⁹⁶⁾ Полн. соб. закон. 1806 г. № 22,207.

⁽³⁹⁷⁾ Молчановъ—описаніе Арх. губ. 1813 г.

⁽³⁹⁸⁾ Арханг. губери.—Фопъ Пошмана 1802 г. Томъ II.

⁽³⁹⁹⁾ Бесѣда о Сѣверѣ—1867 г. стр. 23.

Примѣчаніе. Приморскіе обыватели уѣздовъ Архангельской губерціи: Кольскаго, Кемскаго, Онежскаго и сѣверной части Мезенскаго, во уваженіе суровости климата и неспособности почва къ земледѣлію, освобождены были съ 1800 г. *отъ всякой пошлины за строеніе мореходныхъ судовъ*; остальные же уѣзды губерціи, по плодородію почвы, должны были платить лишь *половинную* пошлину, противъ положенной таксы. Но безпошлинная рубка дѣла вызвала въ

Такой примѣръ былъ, впрочемъ, не единственный въ пору всякихъ льготъ и правительственныхъ поощреній.

Для усовершенствованія и распространенія на сѣверѣ сельдяныхъ и итоловныхъ промысловъ, правительство учредило въ 1803 г., по ходатайству министра коммерціи графа Румянцева, *Бьломорскую компанію* на 25 лѣтъ, подъ непосредственнымъ покровительствомъ Государя Императора и подъ ближайшимъ вѣдѣніемъ министра коммерціи. Главнымъ складочнымъ пунктомъ компаніи избранъ былъ городъ Кола, а для компанейскихъ судовъ—Екатерининская гавань. Этой компаніи даны были весьма широкія привилегіи: 1) корабли ея освобождались отъ всякихъ казенныхъ надобностей въ военное время и отъ платежа ластовыхъ денегъ въ російскихъ портахъ; 2) дарована была премія на основаніи положенія 1 ноября 1800 г.; 3) морское министерство было обязано, по требованіямъ компаніи, давать на ея корабли морскихъ служителей и офицеровъ; 4) во все время существованія компаніи, дозволялось привозить ей безпошлинно заграничную соль для посола рыбы; 5) изъ Норвегіи она имѣла право привозить безъ пошлины рыбу и торго-

сѣверныхъ уѣздахъ злоупотребленія такого рода, которыя явно клонились въ ущербъ казнѣ: крестьяне означенныхъ выше уѣздовъ, строя суда на свое имя, начали продавать ихъ купцамъ и другимъ торговымъ людямъ, на коихъ право свободы отъ пошлины не распространялось. Въ отвращеніе такихъ злоупотребленій, въ 1806 г. постановлены были слѣдующія мѣры: 1) Чтобы въ конторѣ надъ Архангельскимъ портомъ записывались всѣ принадлежація купцамъ, мѣщанамъ и др. суда, какъ торговли мореходныя, такъ и промысловыя въ особыя книги, для полученія возможности во всякое время имѣть при портѣ полное свѣдѣніе о числѣ находящихся въ Архангельской губерніи судовъ, составившихъ коммерческой флотъ. Особенно вѣльно записывать число промысловыхъ судовъ, и какія впредь будутъ выстраиваться или уничтожаться изъ старыхъ, и чьихъ они именпо хозяевъ, съ обозначеніемъ употребленія судовъ. 2) Начальникъ губерніи, черезъ земскіе суды, долженъ свѣдѣть, чтобы безпошлинно рубкою лѣса не пользовались такіе, которые подлежали платѣ за вырубку. 3) Земскіе суды обязывались давать на построенныя суда свои свидѣтельства, когда именно и на какую промысловую надобность, гдѣ и для кого судно выстроено.

Переданное покупнику свидѣтельство, по приходѣ судна въ Архангельскъ, предъъявлялось для свѣдѣнія въ контору надъ портомъ. Вывоше въ неправильной продажѣ судна лишался навсегда права на льготу, а съ покупщика, если онъ не объявлялъ своевременно о покупкѣ судна, взыскивалась двойная пошлина.

(П. собр. зак. 1806 г. № 21996).

валь ею внутри и виѣ государства; 6) крухъ дѣйствиі компаніи обнималъ Бѣлое море и Сѣверный океанъ со всѣми на нихъ островами ⁽⁴⁰⁰⁾.

Но дѣйствія компаніи, на первомъ-же шагу, къ сожалѣнію постигли неудачи, какъ отъ скудныхъ промысловъ и потерпѣ по льдахъ судовъ, такъ и отъ парализированія ея дѣйствиі тогдашнимъ военнымъ положеніемъ Россіи, относительно Англіи и Франціи, преимущественно же послѣдней, *положившей весьма важное препятствіе устѣху вообще русской заграничной торговлѣ своею континентальною системою*. Она-то, существеннымъ образомъ, убила весь успѣхъ торговаго могущества Россіи. Въ 1813 г. Бѣломорская компанія прекратила свою дѣятельность. За тѣмъ, съ 1815 г. коммерція перешла уже въ руки иностранныхъ конторъ, и строеніе въ Архангельскѣ мореходныхъ судовъ стало быстро влоняться къ своему упадку такъ, что около 1831 г. оно почти совсѣмъ прекратилось. Только на Маймакскихъ верфяхъ до 1818 г. судостроеніе поддерживалось еще купцами Поповымъ и Митрополовымъ ⁽⁴⁰¹⁾.

Съ паденіемъ же при портѣ русскихъ торговыхъ домовъ закрѣлись фабрики и многіе заводы. Посреди заустѣвшихъ верфей одно Архангельское адмиралтейство продолжало еще догло удовлетворять своему скромному назначенію, пока и его не коснулось упраздненіе.

⁽⁴⁰⁰⁾ Полное собраніе закон. 1803 г. № 20 893.

⁽⁴⁰¹⁾ О купеческомъ судостроеніи въ Россіи Богословскаго 1859 г. стр. 19.

ОТДѢЛЪ ЧЕТВЕРТЫЙ

1825—1862 годъ.

ГЛАВА XIII.

Административно-полицейское устройство Соломбалы.—Источники ея благосостоянія.—Пробный рейсъ перваго портоваго парохода.—В. А. Ершевъ.—Проектъ Ершева о практическомъ для кораблестроенія училищѣ.—Флигель-адъютантъ Лазаревъ.—Назначеніе новаго главнаго командира порта.—Слѣдственное дѣло о пожарахъ въ Архангельскомъ адмиралтействѣ.—Салютъ при спускѣ кораблей.—Наградныя деньги.—Такса за буксировку коммерческихъ судовъ казенными пароходами.

Мы уже говорили, въ какомъ простѣйшемъ видѣ образовалось на Соломбалѣ, въ прошломъ столѣтіи, полицейское управленіе, для наблюденія за порядкомъ по адмиралтейской слободѣ. Вліяніе городской полиціи на внутреннее хозяйство Соломбалы было лишь номинальное. Тотъ-же самостоятельный характеръ сопровождалъ Соломбалу и при началѣ нынѣшняго столѣтія.

Ею распоряжалось вполне одно лишь портовое начальство.

Согласно регламенту Петра Великаго объ управленіи адмиралтейской верфи, къ смотрѣнію по слободѣ опредѣлялся одинъ изъ портовыхъ офицеровъ съ правомъ, въ маловажныхъ случаяхъ, относительно взыскапія и наказанія, дѣйствовать самостоятельно, а о болѣе важныхъ — доносить конторѣ надъ портомъ.

Въ такомъ точно смыслѣ главный командиръ порта адми-

ралъ Фондезинъ далъ свой отзывъ министру морскихъ силъ на вопросъ послѣдняго по сему предмету въ 1804 г. ⁽⁴⁰²⁾.

Но съ 1811 г. мы видимъ Соломбалу, уже лишенную самостоятельности. Она составила, въ полицейскомъ отношеніи, особую городскую часть, которою начали управлять гражданскіе пристава и надзиратели.

Такое подчиненіе длилось, относительно, весьма недолго, и въ 1825 году, главный комадиръ порта Мѣницкій, будучи въ то же время и генераль-губернаторомъ сѣвернаго края, пожелалъ возвратитъ Соломбалѣ ея прежнюю самостоятельность, руководствуясь, въ данномъ случаѣ, Высочайшимъ указомъ 1803 года о росписаніи городовъ, въ отношеніи къ полицейскому ихъ управленію. Мѣницкій поручилъ управленіе Соломбалою, на правахъ частнаго пристава, портовому чиновнику 9-го класса Рыдалеву, снабдивъ его инструкціею нижеслѣдующаго содержанія:

- 1) Соломбальскую полицейскую часть, со всѣми ея принадлежностями, принять отъ квартальнаго надзирателя Титова въ свое завѣдываніе и отвѣтственность, какъ частному приставу, и въ отправленіи сей должности руководствоваться общимъ полицейскимъ уставомъ, изданнымъ въ 1782 г., равно и прочими узаконеніями и предписаніями начальства.
- 2) О благополучіи Соломбальскаго селенія, и о всѣхъ въ ономъ происшествіяхъ доставлять въ городскую полицію каждадневно, по утрамъ въ 5 ч., свѣдѣніе, для донесенія въ рапортахъ полиціи главному здѣшняго порта командиру, по должности генераль-губернатора, и потому, когда получено будетъ отъ полиціймейстера объявленіе, содержащее въ себѣ приказаніе главнаго командира, то оное исполнять со всею скоростью и точностью.
- 3) Сверхъ долженствующихъ посылаться въ городскую полицію свѣдѣній о благополучіи Соломбалы, и о происшествіяхъ въ оной, подавать о томъ-же каждадневно рапорты капитану надъ портомъ, *какъ хозяину селенія*.
- 4) О всѣхъ приходахъ и расходахъ по части полицейскихъ денегъ вести шнуровыя книги, а по окончаніи

(402) Арханг. губери. вѣдом. 1862 г. №№ 31 и 32.

каждаго мѣсяца представлять, сверхъ капитана надъ портомъ, въ контору главнаго командира отчеты, вмѣстѣ съ оставшимися за расходомъ наличными деньгами, которыхъ, безъ особеннаго разрѣшенія и указовъ сей конторы, въ расходъ никуда не употреблять. 5) Составить положеніе о сборѣ съ обывателей на полицейскія потребности и представить въ контору главнаго командира на разсмотрѣніе. 6) 385 бань, за ветхостью и по тѣснотѣ мѣста, непременно разобрать, у 87 бань печи уничтожить, а 71 баню, которая отдѣлена отъ строенія и безопасна, оставить по прежнему. 7) Какъ на документахъ на дома, по явкѣ ихъ въ конторѣ главнаго командира, надписи, по введенному прежде порядку, подписывали секретари и канцелярскіе чиновники,—что главный командиръ находитъ несоотвѣтственнымъ существующимъ на такой предметъ постановленіямъ: то документы эти представлять въ контору главнаго командира, для перемѣны другими за подписомъ непремѣннаго члена конторы; документовъ на дома, находящіеся во владѣніи людей посторонняго вѣдомства, не перемѣнять, *велѣтъ тѣ дома продать въ руки служащимъ или служившимъ по адмиралтейству*; равно какъ и всѣ тѣ дома, кои находятся въ ветхомъ положеніи, документовъ не перемѣнять и починивать тѣ дома не давать; когда же придутъ въ совершенную ветхость, то оныя сломать, а на будущее время на вновь строимые дома документы и планы будутъ выдаваемы за подписаніемъ главнаго командира. 8) Вообще запретить покупать служащимъ или служившимъ двумъ или нѣсколькимъ одинъ домъ, ибо каждый долженъ имѣть домъ на одно свое лицо. 9) Если въ отправленіи должности своей усмотритъ, что либо полезное ввести вновь къ сохраненію тишины, благоустройству и къ общему между обывателями порядку, а также и къ наполненію полицейскихъ сборовъ, то не упуская времени представлять капитану надъ портомъ; а онъ, чего самъ рѣшить не можетъ, о томъ доносить конторѣ главнаго командира на разрѣшеніе (403).

(403) Арх. губ. вѣд. 1872 г. №№ 31 и 32.

Этими распоряженіями Миницкій не ограничился. Для лучшаго устройства селенія, онъ поручилъ особой комисіи сдѣлать общее разморѣніе всѣмъ имѣвшимся партикулярнымъ домамъ, обмѣрить состоящую подъ ними землю, повѣрить съ данными козлевамъ планами и крѣпостными письмами, и описать, кому тѣ строенія принадлежатъ, въ какомъ положеніи они находятся, равно—сдѣлать размежеваніе и поставить межевые столбы, для обозначенія кварталовъ и улицъ.

По статистикѣ Соломбалы за это время было: домовъ, принадлежащихъ отставнымъ морскимъ чинамъ—153, служащимъ—23, гражданскаго вѣдомства—42, купцамъ и мѣщанамъ—22, крестьянамъ 8, лоцманамъ—2, солдатскимъ женамъ и дѣтямъ—394, вдовамъ чиновниковъ и служителей—98, священнослужителямъ—6, солдатскимъ нижнимъ чинамъ—81, а всего 829 домовъ.

Жителей, кромѣ войскъ, состояло: мужчинъ 4 687, женщинъ 2 583, всего 6 270 человекъ (404).

Рыдалевъ управлялъ Соломбалскою полиціею до 1828 г. и за это короткое время произвелъ много улучшеній, клонившихся къ вѣдшему благоустройству селенія: улучшилъ пожарный обозъ, построилъ въ разныхъ мѣстахъ 19 теплыхъ полицейскихъ будокъ, прибавилъ число уличныхъ фонарей до 83, построилъ 9 мясныхъ лавокъ и т. п.

Въ февралѣ 1829 г. генераль-губернаторъ Миницкій представилъ морскому министерству новый проектъ объ устройствѣ Соломбалской полиціи, мотивируя его тѣмъ, что въ Соломбалѣ число жителей простирается, включая флотскіе экипажи и портовые команды, до 12 тысячъ чел., а посему ходатайствовалъ объ образованіи здѣсь полиціи по примѣру Кронштадтской, раздѣленіемъ селенія на три квартала съ опредѣленіемъ особаго полиціймейстера при трехъ офицерахъ, его помощникахъ, и при увеличеніи существующаго числа полицейской команды.

(404) Дѣло Соломб. собора 126 г.

Проектъ этотъ, по разсмотрѣннн въ комитетѣ гг. министровъ, былъ Высочайше утвержденъ 30 марта 1829 г. ⁽⁴⁰⁵⁾, вслѣдствіе чего былъ тогда же составленъ и представленъ къ министру внутреннихъ дѣлъ примѣрный штатъ Соломбальской полиціи.

Штатъ этотъ, переходя для разсмотрѣнн предварительно черезъ начальника морскаго штаба къ морскому министру, встрѣтилъ затрудненіе касательно неудобства назначать людей изъ рабочаго экипажа для пожарныхъ случаевъ и морской министръ мнѣніемъ положилъ: Соломбальскую полицію, *если она непременно нужна*, учредить на общихъ правилахъ сихъ частей, независимо отъ адмиралтейства, а содержаніе ея отнести на счетъ доходовъ, въ Соломбальскомъ селеніи собираемыхъ. Переписка по поводу Соломбальской полиціи, штата и ея независимости продолжалась до 1835 г. Въ семь году, отъ преемника Милицева, адмирала Галла представленъ былъ окончательный проектъ къ министру внутреннихъ дѣлъ; въ немъ Соломбальская полиція отдѣлена отъ городской и поставлена независимо отъ всякаго другаго вліянн, кромѣ морскаго портоваго начальства. Во время-же всей этой переписки Соломбалою завѣдывали чиновники городской полиціи, подъ непосредственною зависимостью и распоряженіемъ главнаго командира. Къ сему времени число обывательскихъ домовъ на Соломбалѣ возросло до 1056, а жителей до 8124 человекъ.

Комитетъ для уравниенн городскихъ повинностей снова возбудилъ въ 1835 году переписку по поводу Соломбальской полиціи, чтобы она составляла часть городской, а доходы и расходы предоставить въ вѣденіе городской думы.

Адмиралъ Галль представилъ морскому министру рѣшительное свое мнѣніе, что «въ разсужденн устройства полиціи въ Архангельскомъ портѣ, по примѣру Кронштадтской, онъ не только согласенъ съ желаніемъ Соломбальскихъ жителей, но, сверхъ того, признаетъ весьма нужнымъ усилить полицейскій надзоръ, и за тѣмъ совершенно устра-

⁽⁴⁰⁵⁾ Дѣло Арханг. портов. управ. 1829 г. № 209.

нить оную отъ всякаго другаго вліянія, кромѣ портоваго мѣстнаго управленія» (406).

Преемникъ Галла, адмиралъ Сулима былъ не болѣе счастливъ съ гражданскою властью, по поводу независимости Соломбалы отъ города; и только въ 1842 г. главный командиръ порта *Маркиз-де-Траверзе* энергически порѣшилъ вопросъ о независимости Соломбалы, назначивъ своею властью Соломбальскимъ *полиціймейстеромъ* ластоваго офицера *Вальховскаго*, бывшаго въ сей должности до 1851 года, а съ этого времени, до самаго упраздненія главнаго Архангельскаго порта, завѣдывалъ здѣшнюю полицію командиръ первыхъ 2-хъ ротъ 3-го ластоваго экипажа полковникъ Пупковъ. Изъ того же экипажа командировались въ полицію офицеры и нижніе чины, а писмоводитель и писцы были нанимаемы съ воли, которымъ жалованье производилось изъ общественныхъ сборовъ Соломбальскаго селенія. Сборомъ этимъ завѣдывали полицейскіе офицеры (ихъ было два).

Еще въ 1809 г. портовымъ начальствомъ установлено было взимать пошлину, при совершеніи купчихъ и дарственныхъ записей на дома, по 6 % съ цѣны имущества, поступавшихъ въ доходъ селенія, вмѣстѣ съ другими сборами, которые, съ теченіемъ времени, при усилившейся на Соломбалѣ торговлѣ, возросли до значительной цифры.

Архангельская городская дума, зорко слѣдившая за развитіемъ источниковъ благосостоянія сосѣдственнаго городу селенія, стала наконецъ (около 1825 г.) предъявлять свои притязанія на право распоряжаться общественными Соломбальскими доходами въ томъ убѣжденіи, что Соломбала составляетъ часть города; а со стороны Архангельской казенной палаты встрѣтилась надобность повѣрять торговлю на Соломбалѣ, на основаніи общихъ законоположеній. Въ 1825 году палата представила генераль-губернатору Миницкому на разрѣшеніе: можно ли ей употребить своихъ чиновниковъ съ городскими депутатами, для обревизованія торговли на Соломбалѣ?

Миницкій отвѣчалъ, что какъ торговля на Соломбалѣ

производится, большею частію, женами служащихъ и отставныхъ морскихъ служителей, которыя торгуютъ съѣстными припасами и нѣкоторыми мелочными вещами; купечество же, ежели есть какое, то дума своими выборными можетъ повѣрять оныхъ, *а какъ Соломбала не есть часть города, то и повѣрять торговлю первыхъ палатъ не принадлежитъ.* Однакоже, вслѣдствіе вторичнаго представленія казенной палаты, Миницій въ томъ же году сдѣлалъ распоряженіе, чтобы всѣ торгующіе на Соломбалѣ взяли отъ казенной палаты подлежащія на право торговли свидѣтельства ⁽⁴⁰⁷⁾. На домогательства же городской думы, чтобы сборы съ трактирныхъ и прочихъ на Соломбалѣ заведеній поступали въ городской доходъ, Правительствующій Сенатъ, по представленію Миницаго, указомъ отъ 17 февраля 1826 г. предписалъ, чтобы собираемые съ трактирныхъ и прочихъ заведеній въ военномъ Соломбальскомъ селеніи, *не принадлежащемъ городу*, вольными людьми открываемыхъ, доходы обращать непосредственно въ имѣющуюся при Архангельскомъ адмиралтействѣ особую сумму, собираемую со всѣхъ обывателей Соломбальскаго селенія, кои на принадлежащей оному казенной землѣ имѣютъ заведенія и пользуются разными выгодами, съ предоставленіемъ адмиралтейскому начальству и самой выдачи позволеній на открытіе въ Соломбалѣ трактирныхъ и прочихъ заведеній на тѣхъ же правилахъ, какимъ слѣдуетъ и Архангельская городская дума, въ отношеніи заведеній въ городѣ открываемыхъ ⁽⁴⁰⁸⁾.

Чтобы нагляднѣе видѣть цифру всего сбора, ежегодно поступавшаго въ доходъ Соломбалы, возьмемъ для примѣра 1827 г., въ который сбору поступило по слѣдующимъ статьямъ: за 6 казенныхъ большихъ лавокъ 600 р., за 19 малыхъ 305 р., за 2 торговыя бани 140 р. 67 к., съ торгующихъ въ собственныхъ лавкахъ, и на полвахъ и лѣтомъ въ гавани 540 р. 64 к., съ 14-ти извозчиковъ 140 р., съ перепродажи обывательскихъ домовъ 260 р., съ 4-хъ гостиницъ

(407) Арх. губер. вѣд. 1862 г. № № 31 и 32.

(408) Арх. губ. вѣд. 1862 г. № № 31 и 32.

и 2 рестораноу 1100 р., случайныхъ доходовъ 24 р. Итого 3110 р. 31 к.

А расходъ въ этомъ году на содержаніе полиціи и прочія потребности, какъ-то: богадѣльню, устройство мостовъ, канавъ, будоуъ, освѣщеніе улицъ и проч. простирался всего на сумму 1181 руб. ⁽⁴⁰⁹⁾.

Основывался же на вышеприведенномъ указѣ сената портовое начальство въ 1831 году установило новые сборы: съ марешантовъ за торгъ сбитнемъ и квасомъ, и за торгъ въ лѣтнее время въ гаванской биржѣ лѣсомъ, досками и пр., такъ что ежегодно средняя цифра всего сбора простиралась впоследствии до 6 тысячъ рублей. Штатное положеніе о доходахъ и расходахъ Соломбалы, равно какъ и штатъ полиціи, остались неутвержденными высшею властью, а потому всѣ общественные сборы и доходы, до самаго упраздненія порта, производились по прежнему, съ нѣкоторыми лишь измѣненіями или дополненіями, дѣлавшимися на мѣстѣ по требованію обстоятельствъ. Общій же выводъ изъ всего нами сказаннаго о доходахъ Соломбалы тотъ, что *расходы по селенію покрывались собственными доходами съ излишествомъ.*

Познакомивъ читателя съ экономическимъ положеніемъ Соломбалы, тѣсно связавшей судьбу свою съ существованіемъ военнаго порта, обратимся теперь къ дѣятельности посѣдняго.

20 іюня 1825 г., въ среднемъ адмиралтействѣ происходилъ спускъ перваго въ Архангельскѣ парохода, названнаго «Легкій», а на другой годъ, 5 іюля, спущенъ былъ и другой пароходъ «Спѣшной», машины для которыхъ, какъ сказано нами ранѣе, изготовлены были на Ижорскихъ заводахъ.

Установка машины, и управленіе ею поручены англійскому механику *Николаю Верду*, заключившему съ морскимъ министерствомъ контрактъ на 2 года, съ производствомъ жалованья по 4 тысячи рублей въ годъ. Настоящее испыта-

(409) Тамъ же.

ніе машины парохода «Легкій» происходило въ слѣдующемъ 1826 году, при особо назначенной комисіи отъ порта.

Проба совершалась на Двинѣ, между адмиралтействомъ и рѣкою Маймаксою, при массѣ любопытнаго народа. Скорость хода достигала до 8 узловъ въ часъ, при давленіи пара до 5 фунтовъ. На разводку паровъ употреблено 2 часа. Топливомъ служили березовые дрова.

Отсутствіе снаровки механика и командира разительно обнаружили на этихъ первыхъ опытахъ. Такъ напр. «Легкій», дѣлая обратный рейсъ къ адмиралтейству, уклонился къ лѣвому берегу Двины столь близко, что разошелся въ стоявшія тамъ съ грузомъ барки, и одна изъ нихъ съ проломленнымъ бокомъ затонула, а у парохода сломало бушпритъ. Въ другой разъ, когда пароходъ снялся съ явора для слѣдованія въ Ширшу за досками, машина вдругъ остановилась: потекли котлы, и пароходъ поэтому окончилъ кампанію ⁽⁴¹⁰⁾.

Корабельнымъ строителемъ въ это время былъ достойный преемникъ Курочкина, В. А. *Ершевъ*.

Василій Артемьевичъ Ершевъ родился въ 1775 г., въ Казани, происходя изъ мѣщанскаго сословія. Подобно своему предшественнику, Ершевъ не получилъ никакого фундаментальнаго образованія; и, познакомившись кое какъ съ русскою грамотою и цифирью онъ началъ службу свою съ 1791 г. при Петербургскомъ портѣ мачтовымъ ученикомъ 3-го класса, находясь при чертежной, для разбивки на плазѣ членовъ транспортныхъ судовъ, а спустя 6 лѣтъ—уже при строеніи канонирскихъ лодокъ и батарей, подъ ближайшимъ наблюденіемъ и руководствомъ корабельнаго мастера Масальскаго и мачтоваго мастера Копейщикова.

Практическіе уроки сихъ учителей, при любознательности талантливаго ученика, развили въ немъ природныя способности столь успѣшно, что съ 1798 г. Ершевъ уже на-

⁽⁴¹⁰⁾ Этого, первый по времени постройки, портовой пароходъ, въ 1843 г. за ветхостью обращенъ былъ въ судовую магазину для Ладожской гавани. Послѣ того корпусъ его извѣстенъ сталъ подл. № 8. (Тамъ же).

чалъ принимать дѣятельное участіе въ постройкѣ ступенечныхъ и другихъ ранговъ кораблей и фрегатовъ, подъ надзоромъ мастеровъ кораблестроенія; а въ 1804 году, по указу интендантской экспедиціи, онъ откомандированъ былъ въ Кронштадтъ для строенія корвета и къ передѣлкѣ 4 транспортовъ въ бомбардирскія суда, гдѣ дѣятельность молодого строителя получила уже болѣе самостоятельный характеръ. За успѣшное исполненіе возложеннаго порученія, Ершевъ въ 1805 г. былъ произведенъ въ званіе *обученнаго тиммермана*, а спустя 3 года—въ помощники корабельнаго мастера.

Съ этого времени имя В. А. Ершева, какъ обратившее на себя вниманіе специалистовъ, начало получать все болѣе и болѣе извѣстности въ строительной лѣтописи русскаго флота, ибо въ 1810 г. Василій Артемьевичъ командируется въ Финляндію, для освидѣтельствованія листовничныхъ деревъ, а съ 1811 по 1823 г. — опредѣляется уже самостоятельно къ строенію кораблей и другихъ судовъ при Петербургскомъ портѣ, и за свою ревностную службу, искусство и труды, Всемилостивѣйше награждается орденомъ Св. Владиміра 4 степени.

Переводъ Ершева въ Архангельскій портъ состоялся въ 1824 году.

Съ образованіемъ въ 1826 году корпуса корабельныхъ инженеровъ, Василій Артемьевичъ получилъ чинъ штабсъ-капитана.

Опытный глазъ заслуженнаго Курочкина разомъ оцѣнилъ блестящія способности своего ученика, на котораго, удрученный уже годами, Курочкинъ скоро и возложилъ всѣ свои обязанности и надежды, какъ на своего преемника, оставивъ себѣ въ дѣлѣ судостроенія, роль болѣе зрителя, нежели распорядителя, и надежды эти не были обмануты.

Въ томъ же 1826 г. В. А., за отличіе по службѣ, произведенъ въ капитаны, а на другой годъ въ подполковники. Спустя еще пять лѣтъ, В. А. былъ уже полковникомъ, и начальникомъ Архангельской верфи.

Корабль *Азовъ*, построенный здѣсь въ 1826 году, въ вось-

мимѣсячный срокъ, такъ блестяще окончившій свою краткую службу, и возбуждавшій удивленіе знатоковъ своими морскими качествами въ славную Наваринскую кампанію, былъ такъ сказать, первымъ дебютомъ молодого строителя, потому что Курочкинъ, какъ говорили мы выше, въ это время уже только номинально участвовалъ въ строеніи. Посему-то Ершевъ за сей корабль и удостоенъ былъ въ 1826 г. служебнаго повышенія въ чинѣ. Кораблестроительная дѣятельность Василя Артемьевича не могла, конечно, заключать въ себѣ какихъ либо крупныхъ нововведеній по своей специальности, такъ какъ у него не было обширной теоретической къ тому подготовки. Онъ былъ строитель—практикъ, заслугу котораго составляли: здравая сообразительность и ясный взглядъ на предметъ избраннаго имъ ремесла, для ознакомленія съ которымъ, ему приходилось въ началѣ много читать и учиться, чтобы, по возможности, овладѣть технической стороною дѣла. Онъ былъ поборникъ методы Спингса, и съ успѣхомъ прилагалъ ее на практикѣ.

Въ 1832 г., съ Высочайшаго позволенія, Ершевъ отправился на вновь построенномъ имъ кораблѣ *Память Азова* въ Кронштадтъ, для теоретическихъ и практическихъ выводовъ надъ качествами корабля, и, по посѣщеніи въ томъ же году сего корабля Государемъ Императоромъ Николаемъ Павловичемъ на Кронштадтскомъ рейдѣ, удостоился лестнаго отзыва Монарха, торжественно выраженнаго въ присутствіи моряковъ: «спасибо тебѣ, сказалъ Государь, милостиво подавая Ершеву руку, за прежній Азовъ, и за этотъ Азовъ, за Гезекиль, Кульмъ, Кацбахъ, Лѣсной, Нарву, Бородино, Красный—за все тебѣ спасибо!»

Послѣдній построенный В. А. корабль былъ злополучный *Имперманландъ*, потерпѣвшій крушеніе въ 1842 г. у береговъ Норвегіи, на переходѣ изъ Архангельска въ Кронштадтъ, гдѣ находился и самъ заслуженный строитель съ двумя своими сыновьями: мичманомъ Левкіемъ Васильевичемъ и поручикомъ 7 ластоваго экипажа Васиіемъ Васильевичемъ, изъ которыхъ послѣдній, на глазахъ отца, сдѣлался жертвою крушенія. Послѣ этого несчастнаго пла-

ванія, В. А. оставленъ былъ, за болѣзною, при Кронштадтскомъ портѣ, и дальнѣйшая его служебная дѣятельность, къ сожалѣнію, намъ неизвѣстна.

Число всѣхъ судовъ построенныхъ имъ лишь при одномъ Архангельскомъ портѣ было: 74-хъ п. кораблей 15, 44 п. фрегатовъ 7 п транспортовъ 5—итого 27 судовъ ⁽⁴¹¹⁾.

При вступленіи Ершевымъ въ должность корабельнаго строителя при Архангельскомъ портѣ, онъ возымѣлъ счастливую мысль учредить, средствами порта, *практическое для кораблестроенія училище*, о которомъ въ 1825 г. онъ представилъ въ контору надъ портомъ записку слѣдующаго содержанія: «Чтобы построеніе кораблей здѣсь, въ Архангельскѣ, производимое, не могло имѣть когда либо недостатка въ такихъ людяхъ, которые при производствѣ дѣл не только нужны, но и необходимы, признаю полезнымъ завести здѣсь *практическое для кораблестроенія училище*, которое впослѣдствіи, черезъ немногіе годы, могло бы принести немаловажную пользу, и которое не стоило бы казнѣ большихъ издержекъ. На сей конецъ считаю удобнымъ для такого заведенія избрать изъ здѣшняго военно-сиротскаго отдѣленія до 30 ч. взрослыхъ воспитанниковъ, имѣющихъ отъ роду отъ 14—17 лѣтъ, и къ нимъ придать 6 или 7 человекъ опытныхъ въ дѣлѣ и хорошаго поведенія плотниковъ при одномъ десятникѣ. Сими людьми изъ лѣсовъ казнѣ малозначущихъ, каковыхъ въ здѣшнемъ портѣ имѣется съ избыткомъ, можно бы было строить суда для приобученія и приготовленія тѣхъ молодыхъ людей къ дѣйствительному кораблестроенію; дѣти, симъ занимаясь, привыкли бы къ производству строительныхъ работъ, какъ то: къ правкѣ деревъ для наборныхъ и другихъ членовъ, къ складкѣ ихъ по лекаламъ, къ собиранію и связыванію шпангоутовъ, къ провѣскѣ разныхъ частей строемаго судна, и къ разбивкѣ на плазѣ частей онаго. Таковыя учебныя суда, полагаю, строить преимущественно изъ лѣсовъ, при приѣмѣ на корабельное строе-

(411) Данныя о служебной дѣятельности В. А. Ершева извлечены нами изъ архива Арх. портоваго управленія.

ніе удостоиваемыхъ къ другой должности, на мелкія парусныя суда, по ихъ тонкомѣрности, по короткости, по кризивиѣ и проч., также и изъ кусковъ отъ обдѣлки корабельныхъ членовъ остающихся.

«На кили же, кильсоны, на бимсы и обшивку можно бы употреблять сосновыя бревна изъ числа принимаемыхъ для внутреннихъ корабельныхъ работъ.

«Суда, такимъ образомъ построенныя, помимо своей пользы прямой, принесутъ ту еще, что приготовить молодыхъ людей къ занятіямъ болѣе дѣйствительнымъ по корабельному судостроенію. Суда же могутъ служить при портѣ, для перевозки тяжестей въ Ширшеминскіе заводы, въ Лапоминскую гавань и на баръ.

«Лучшіе комендоры, здѣсь имѣющіеся, выслуживаютъ уже на службѣ свои лѣта, и посему въ практическомъ училищѣ, могли быти они очень полезны своею опытностью и знаніемъ. Величина же судовъ предполагается длиною отъ 50—60 футъ, съ одною мачтою и ботовымъ вооруженіемъ.

«Къ сему присовокупляю еще, что училище могло бы быти полезно и молодымъ здѣсь офицерамъ, выпущеннымъ изъ училища корабельной архитектуры. Они, не имѣя еще практики въ дѣлѣ судостроенія, съ немалою для службы пользою могли бы посѣщать сіе судостроеніе» ⁽⁴¹²⁾.

Но этому прекрасному проекту не суждено было осуществиться, хотя онъ заслужилъ полное одобреніе, какъ Курочкина, такъ и исполнительной экспедиціи и самой адмиралтейской коллегіи, отозвавшейся съ похвалою «къ мысли, дѣлающей честь служебному рвенію корабельнаго инженера Ершева».

Государь Императоръ въ 1828 г. повелѣлъ принять лишь къ свѣдѣнію этотъ проектъ, такъ какъ, выразился онъ, «для сего существуетъ уже учебный рабочій морской экипажъ» ⁽⁴¹³⁾. Успѣху проектированнаго училища немало помѣшала и ревизія Архангельскаго порта, произведенная, по

⁽⁴¹²⁾ Дѣло архива Арх. порта управ. 1825 г. № 936.

⁽⁴¹³⁾ Тамъ же.

Высочайшему повелѣнію, флигель-адъютантомъ Лазаревымъ, прибывшимъ въ Архангельскъ въ 1828 году.

Осматривая кораблестроительныя въ адмиралтействѣ работы, Лазаревъ склонялся болѣе къ привлеченію вольныхъ плотниковъ на верфь, работы которыхъ онъ находилъ чище и выгоднѣе для казны, нежели работу казеннаго мастера-ваго, о чемъ своевременно доносилъ онъ записками и Государю Императору.

Злоупотребленія, открытыя ревизією Лазарева по провіантской и по другимъ частямъ, возбуждѣвъ неудовольствіе Государя на мѣстное начальство порта, повлекли за собою одни лишь карательныя, но не созидательныя мѣры.

Главное злоупотребленіе въ Архангельскомъ портѣ обнаружилось на недоброкачественности провіанта, ибо въ магазинахъ оказалась, большею частью, гнилая мука.

По доведеніи о семъ Лазаревымъ до свѣдѣнія Государя Императора, всѣ виновныя лица Высочайше уволены были въ отставку, независимо отъ денежнаго съ нихъ вычета за допущенную подмѣсь худой муки. Сумма этого взысканія доходила до 6376 руб. Въ числѣ уволенныхъ отъ службы были: оберъ-провіантмейстеръ 7-го класса Третьяковъ, провіантмейстеръ 9-го класса Абласовъ, контрольной экспедиціи первоприсутствовавшій 5-го класса Шумовъ, совѣтникъ 5-го класса Фоминъ и штабъ-лекаръ Жучковскій. Главному командиру порта вице-адмиралу Милицкому и неперемѣнному члену портовой конторы 6-го класса Чеглокову послѣдовалъ строгій Высочайшій выговоръ за упущеніе по службѣ.

Денежное взысканіе коснулось и ихъ, для пополненія казеннаго убытка.

Память о Лазаревской ревизіи до настоящаго времени сохраняется на Соломбалѣ у мѣстныхъ старожиловъ, передававшихъ намъ подробности о таинственныхъ появленіяхъ переодѣтаго ревизора въ кабакахъ и въ харчевняхъ, гдѣ, неузнаваемый посѣтителями, хитро вывѣдывалъ о мѣстахъ сбыта казенной мѣды, о жизни провіантскихъ чиновниковъ,

о лицахъ, смотрѣвшихъ на казенное имущество, какъ на свою собственность, и, неограничиваясь Соломбалою, успѣшно продолжалъ свою мистификацію въ Ширшѣ, и въ другихъ лежащихъ подлѣ адмиралтейства мѣстахъ. Едва лишь портовое начальство, какъ говорится, успѣло вздохнуть свободно послѣ Лазаревского переполоха, какъ прїѣздъ въ Архангельскъ новаго лица въ 1830 г., сенатора графа Гурьева, повергъ его снова въ прежнее безпокойство. Оказалось, что причиною командировки сенатора послужилъ доносъ на Миницкаго со стороны гражданскаго губернатора Филимонова о противозаконныхъ поступкахъ перваго по должности генераль-губернатора. Съ окончаніемъ слѣдственнаго дѣла, Миницкій былъ вызванъ въ С.-Петербургъ, а въ 30 день апрѣля того же 1830 г. состоялся Высочайшій указъ слѣдующаго содержанія: «по дошедшимъ до Насъ свѣдѣніямъ о разныхъ неустройствахъ и злоупотребленіяхъ въ Архангельской губерніи, находя дѣйствія генераль-губернатора вице-адмирала Миницкаго по ввѣренному ему управленію не только слабыми, но званію его предосудительными и пользѣ службы несоотвѣтственными, признали Мы необходимымъ отрѣшить его отъ настоящей должности» (414). Источникъ злоупотребленій Миницкаго, главнымъ образомъ, происекалъ отъ корыстнаго его взгляда на службу, и отъ той широкой полноправности въ предосудительныхъ поступкахъ, которые компрометировали его въ глазахъ всего мѣстнаго городского общества. На мѣсто Миницкаго назначень былъ тогда же адмиралъ Галль.

Съ прибытіемъ къ мѣсту службы означеннаго адмирала, вскорѣ новое событіе, случившееся въ Архангельскомъ портѣ, обратило на себя вниманіе Государя Императора.

Мы говоримъ о пожарѣ, случившемся въ октябрѣ 1830 г., почти одновременно, и въ адмиралтействѣ и въ Ширшѣ. Въ первомъ сгорѣли угольные сараи, а въ послѣднемъ — яворный и литейный заводы. Причина сихъ пожаровъ при-

(417) Дѣло архива Арх. губ. правл. 1830 г. № 96.

писана была мѣстнымъ начальствомъ злонамѣренности, въ какомъ смыслѣ и донесено морскому министерству.

Государь Императоръ повелѣлъ командировать особаго чиновника въ Архангельскій портъ для производства строжайшаго изслѣдованія о случившемся, и морской министръ князь Меншиковъ для этого отправилъ корпуса флотскихъ штурмановъ подполковника *Скорабелли*, которому въ то же время было вмѣнено въ обязанность обратить вниманіе на слѣдующіе предметы: на состояніе командъ, на военныя и ластовыя суда, на кораблестроеніе и др. работы, на хозяйственную часть и на состояніе морскаго госпиталя, на все, что относится до порядка, чистоты и дисциплины. Замѣчанія свои Скорабелли обязанъ былъ представлять князю Меншикову отдѣльными докладными записками по каждому предмету, почтою. Осмотръ же адмиралтейства долженствовало производиться не въ видѣ ревизіи, но въ всякой формальности, въ различное время. Между прочимъ, Скорабелли поручалось сообщить: сдѣланы ли въ Архангельскѣ какія-либо приготовленія къ принятію надлежащихъ мѣръ предосторожности, на случай приближенія холеры, и буде не сдѣланы, то внушить совѣтами необходимость такого рода приготовленій, соображаясь съ произведеннымъ имъ же, Скорабелли, осмотромъ судовъ по Тихвинской системѣ.

Прибывъ въ Архангельскъ 28 ноября, Скорабелли донесъ князю Меншикову о холерѣ запискою, читанною 10 декабря Государемъ Императоромъ.

По собраннымъ свѣдѣніямъ на пути изъ Петербурга въ Архангельскъ, оказалось, что всѣ мѣста, лежащія на большой дорогѣ, совершенно благополучны, относительно здоровья; что передъ Каргополемъ для всѣхъ проѣзжающихъ учреждена наблюдательная застава, и что всѣ ѣдущіе изъ Вологды, гдѣ холера отерлась, подвергаются на сей заставѣ observationalному очищенію, а равно и передъ Архангельскомъ, гдѣ еще до полученія изъ Вологды извѣстій о холерѣ начальство приняло уже охранительныя мѣры, приводимыя въ дѣйствіе съ 14 ноября.

Но не смотря на эти охранительныя мѣры, холера, какъ изъ-

вѣстно, постигла Архангельскъ въ 1831 г. Паника была всеобщая. Новость болѣзни породила сперва затрудненія въ медицинскихъ пособіяхъ, и первыя жертвы этой болѣзни погребаемы были, безъ гробовъ и отпѣванія, въ ямы, по 3 и 4 чел. въ каждую, что вызвало на Соломбалѣ, гдѣ холера болѣе всего свирѣпствовала, со стороны жителей, преимущественно мастерового класса, глухой ропотъ на докторовъ, вслѣдствіе чего *холерный комитетъ* предписалъ Соломбальской полиціи погребать тѣла въ гробахъ, кладя ихъ отъ 10 до 20 въ одну яму, и плотно утрамбовывая ее известью. Погребенія на Соломбалѣ совершались дважды въ сутки: въ 5 ч. утра и въ 5 ч. вечера. Среднее число умиравшихъ ежедневно, преимущественно въ іюнѣ и въ іюлѣ мѣсяцахъ, доходило до 40 человѣкъ, такъ что всего въ эту эпидемію умерло на Соломбалѣ обоего пола, какъ значится по метрикамъ Соломбальскаго собора, до 700 душъ.

Но обратимся къ Скорабелли

Приступивъ немедленно, на основаніи предварительно собранныхъ свѣдѣній, къ подробному изслѣдованію причинъ случившихся въ порту и въ Ширнѣ пожаровъ, онъ, въ то же время, обозрѣвъ учрежденія порта, донесъ князю Меншикову, что все видѣнное имъ превзошло его ожиданія: «форма соблюдается съ строжайшею точностью, чиновники при своихъ мѣстахъ въ надлежащее время, порядокъ и чистота госпиталя достойны всякой похвалы» ⁽⁴¹⁵⁾.

Касательно же прямой цѣли своей командировки, Скорабелли доносилъ, что пожаръ угольныхъ сараевъ, какъ обнаружилъ слѣдствіе, произошелъ отъ злоумышленнаго поджога, имѣющаго тѣсную связь съ разглашенными въ Архангельскѣ двустижіями, заключающими въ себѣ угрозу адмиралтейству, капитану надъ портомъ Гессену и корабельному инженеру Ершеву ⁽⁴¹⁶⁾.

По ходу слѣдствія о разглашеніи подобныхъ двустижій, подозрѣніе пало не на простой народъ, но на лица привиле-

⁽⁴¹⁵⁾ Дѣло канц. мор. министер. 1830 г. № 572.

⁽⁴¹⁶⁾ Дѣло канц. мор. министер. 1830 г. № 573.

гированныя, которыя и привлечены были въ допросу: жена капитана 2 ранга Артюкова, капитанъ-лейтенантъ Корниловъ и лейтенантъ Иванчинъ-Писаревъ, присланный въ Архангельскій портъ, какъ *декабристъ*.¹

По неотысканіи автора двустигшіи, дѣло о семъ было прегращено. Пожаръ въ Ширшѣ оказался случайнымъ, и никакихъ виновниковъ поджога вообще отыскано не было. Гора родила мышъ: Неудовольствіе мастеровыхъ и рабочихъ на праздничныя работы было тогда всеобщее при портѣ, такъ какъ ихъ, по заведенному издавна порядку, при экстренныхъ случаяхъ, высылали на работу и въ праздники, съ производствомъ обыкновенныхъ заработныхъ денегъ, тогда какъ указами въ декабрѣ 1826 г., въ мартѣ 1827 и въ декабрѣ 1829 г. *экстренными* случаями предписывалось, напр., считать: собраніе лѣсовъ, наводненіемъ разнесенныхъ, исправленіе судовъ, бурей поврежденныхъ и т. п., съ тѣмъ, чтобы рабочія деньги производились въ такіе дни *двойными*, т. е. мастерскому вмѣсто 15 коп.—30 коп., а валовымъ рабочимъ вмѣсто 10—20 коп. Подтвержденіе сихъ правилъ состоялось въ Высочайшихъ указахъ 1831 и 1832 гг. По осмотрѣ Ширшемскаго завода, Сворабелли, въ докладной своей запискѣ на Высочайшее имя, въ іюль 1831 г., изъяснилъ предположеніе о переводѣ заводовъ въ Соломбалу; вслѣдствіе чего Государю Императору благоугодно было повелѣть, чтобы это предположеніе основательно рассмотрѣно было въ Адмиралтействъ-Совѣтѣ, съ приглашеніемъ въ оный для совѣщанія чиновника по морской строительной части.

Дѣло это, начатое съ ноября 1831 г., продолжалось 11 лѣтъ, и кончилось тѣмъ, что было отпущено 36 356 руб. на работы по исправленію Ширшемскихъ сооружений, оставшія на мѣстѣ ⁽⁴¹⁷⁾.

Отъ зоркаго вниманія морскаго министерства, обращеннаго въ это время на Архангельскій портъ, не упущенъ былъ изъ виду и установленный здѣсь съ давнихъ поръ

(417) Арх. губ. вѣд. 1864 г. № 43.

пушечный салютъ кораблямъ, производившійся при ихъ спускѣ. Оберъ-контролеръ, ревизуя шнуровую книгу Архангельской адмиралтейской батареи, возбудилъ въ 1832 г. вопросъ: слѣдуетъ-ли производить въ портахъ, подобно Петербургскому, гдѣ подымается на судахъ штандартъ, и бываетъ присутствіе Государя; салютъ, который по распоряженію главнаго командира порта Миницкаго произведенъ былъ 11-ю выстрѣлами въ 1828 г. при спускѣ кораблей: Кацбахъ и Кульмъ.

Оказалось, что подобные салюты издавна существовали и въ Черноморскихъ портахъ, гдѣ суда спускались всегда подъ штандартомъ.

Вопросъ этотъ Высочайше рѣшенъ былъ тѣмъ, что салютъ 1828 года вѣрно оставить безъ послѣдствій, а на будущее время принять во всѣхъ портахъ за правило, кромѣ Петербургскаго, суда спускать безъ штандарта, *замѣняя оный адмиралтейскимъ флагомъ*, и салютовать: 100 пушеч. кораблямъ 13-ю, двухъ-дечнымъ — 11-ю, а фрегатамъ 9-ю выстрѣлами. Флагъ же адмиралтейскій подымать на гротъ-мачтѣ ⁽⁴¹⁸⁾.

Такимъ образомъ морской обычай при спускахъ судовъ получилъ съ 1833 г. надлежащее узаконеніе.

Въ связи съ салютами, почти одновременно, состоялось и Высочайше утвержденное положеніе о наградахъ корабельнымъ инженерамъ за спускъ судовъ, утвержденное 15 апрѣля 1830 года.

Положеніе опредѣляло:

1) За линейные корабли и фрегаты выдавать строителямъ по 3 р. сер. съ каждаго пушечнаго порта, *на серебряномъ блюдѣ*, оставляя оное въ пользу строителя. (Вѣсь блюда назначался около 1½ фунт., а для фрегатоваго около 1 ф.)

Примѣчаніе. Такъ какъ при Архангельскомъ портѣ одинъ строитель спускаетъ въ одинъ день нѣсколько такихъ судовъ, то блюда выдавать за каждое судно особо.

⁽⁴¹⁸⁾ Дѣло канц. глав. мор. штаба 1833 г. № 1412.

2) За гемамы, корветы, шлюпы, бриги, военные пароходы, военные транспорты и проч. кон будутъ имѣть не менѣе 20 орудій, выдавать строителямъ по 3 р. сер. съ порта, но безъ блюда.

3) За камеры, строиыя для судовъ большаго ранга, не могущихъ пройти по своему углубленію чрезъ мелководье, выдавать строителямъ по рангамъ судовъ, для которыхъ они будутъ построены, принимая въ расчетъ не менѣе 20 орудій, за каждое орудіе по 2 руб. сер., безъ блюда.

4) За суда, имѣющія 18 орудій и менѣе, до 8 включительно, выдавать строителямъ, по 50 р. сер., а за всѣ прочія, кромѣ флашкоутовъ, понтоновъ, баргазовъ, яловъ и др., выдавать строителю въ награду по 15 р. с., или по курсу на ассигнаціи, ежели же въ числѣ судовъ послѣдней категоріи нѣкоторыя будутъ имѣть длину по палубѣ между штевнями 18 ф. и болѣе, то за таковыя награждать строителей по 20 р. с. ⁽⁴¹⁹⁾.

Точная регламентація коснулась въ это время и портовыхъ пароходовъ для буксировки коммерческихъ судовъ при Архангельскомъ портѣ, согласно представленію главнаго командира порта вице-адмирала Минацкаго, утвержденному Адмиралтействъ-Совѣтомъ 31 января 1830 г.

Положеніе это, въ свою очередь, опредѣляло: за приводъ и отводъ торговыхъ кораблей отъ бара къ порту и обратно, съ грузомъ 400 р., отъ Мудьюжскаго острова къ порту и обратно 325 р., отъ Лапоминской гавани 250 р., отъ Новодвинской крѣпости 125 р., отъ р. Маймаксы 65 р., отъ бара до Лапоминской гавани 300 р.

Ежели же требовался отъ порта пароходъ для отвода грузовыхъ судовъ къ догрузкѣ торговыхъ кораблей, или снятіе съ оныхъ груза, то такса учреждалась слѣдующая: за баръ до якорной стоянки съ грузомъ 250 р., безъ груза

(419) Дѣло архива Арх. порт. управленія 1830 г. *Примчаніе*. При тимберованіи судовъ, по Высочайшему повелѣнію, опредѣлялась плата строителямъ *половинная*, противъ ранга и расчета, наградныхъ денегъ. Ежели при этомъ снятъ будетъ лекъ, то за подобную работу считать уже, какъ-бы за новое судно (Тамъ же).

150 р., до Мульюзскаго острова съ грузомъ 200 р., безъ груза 125 р., до Лапоминской гавани съ грузомъ 150 р., безъ груза 100 р., до Новодвинской крѣпости съ грузомъ 100 р., безъ груза 75 р., до р. Маймаксы съ грузомъ 50 р. безъ груза 25 р.

Ежели буксировка до извѣстнаго мѣста продолжалась почему либо еще на 5 версть; то плата взималась уже какъ до слѣдующей станціи. Если судно при буксировкѣ получало попутный вѣтеръ, и пароходъ оказывался не нужнымъ, тогда плата взималась уже половинная.

Установленная, такимъ образомъ, такса существовала и во все послѣдующее время при портѣ, къ обоюдному согласію сторонъ, а денежный сборъ приобщался къ суммамъ кораблестроительнаго департамента.

ГЛАВА XIV.

Различныя мѣры улучшеній, принятыя на нашемъ флотѣ съ 1830 г.—Постройка при Архангельскомъ портѣ спасительныхъ ботовъ.—Крытый эллингъ.—П. О. Кузмищевъ и его дѣятельность.—Судовые громоводы.—Новое счетоводство.—Потребность въ постройкѣ шкуни для шиперскихъ курсовъ.—Пребываніе въ Архангельскѣ Е. И. В. Великаго Князя Константина Николаевича.

Близкое знакомство нашихъ спеціалистовъ морскаго дѣла съ современнымъ положеніемъ флотовъ Англій и Франціи, благодаря командировкамъ ихъ въ иностранныя адмиралтейства, неминуемо должно было отразиться и на нашемъ флотѣ, по части улучшеній и различныхъ приспособленій, указанныхъ опытомъ и искусствомъ судостроенія, а въ 1830 г. мы уже видимъ составившійся, по Высочайшему повелѣнію, для изысканія способовъ улучшить флотъ нашъ особый *комитетъ*, въ которомъ предсѣдателемъ находился многосторонне-образованный, знаменитый адмиралъ А. С. Грейгъ, имѣвшій для такого дѣла не менѣе славныхъ помощниковъ: вице-адмирала Крузенштерна, контръ-адмирала Лазарева и др. лицъ. Со времени образованія комитета, флотъ нашъ пошелъ быстро къ своему улучшенію во всѣхъ частяхъ,—что, естественно, отразилось и на ново-строенныхъ корабляхъ и др. судахъ Архангельскаго порта. Съ этого времени, одинъ за другимъ, начали слѣдовать Высочайшія повелѣнія, относившіяся, въ числѣ другихъ портовъ, и къ Архангельскому, по поводу предлагавшихся Грейгомъ и Лазаревымъ улучшеній по судостроенію.

Такъ напр. указомъ отъ 27 мая 1831 г. велѣно на военныхъ судахъ каменный балластъ замѣнить чугуннымъ, ибо первый, какъ неискоренимый зародышъ нечистоты, былъ совершенно неудобенъ, занимая, во первыхъ, въ интрью

весьма много мѣста, а во вторыхъ, принимая въ себя сырость, служилъ всегда источникомъ болѣзней экипажа.

Для очищенія-же заражительнаго воздуха отъ трюмной воды, тѣмъ-же указомъ повелѣвалось вводить *шпильныя* и *протътривальныя машины*, т. е. очистительные аппараты и вентиляцію ⁽⁴²⁰⁾.

По проекту адмирала Грейга, Высочайше повелѣно 15 января 1831 г., на всѣхъ военныхъ судахъ, для содержанія въ сухости, имѣть *жельзные печи*, которыя при Архангельскомъ портѣ замѣнены были *чугунными*, дѣлавшимися на Ширшемскомъ заводѣ ⁽⁴²¹⁾.

Вопросъ о сбереженіи кораблей, во время ихъ продолжительной въ гаваняхъ зимовки, поднятъ былъ еще въ 1830 г. Адмираломъ Сарычевымъ, который основываясь на томъ, что въ прежнее время суда Россійскаго флота, по приходѣ на зимовку, конопатили не только палубу, но и самый корпусъ снаружки, заливая пазы пекомъ, и сверхъ того покрывая горячею жидкою смолою (тированіе), чрезъ что ни какая мокрота не проникала внутрь ихъ,—предлагалъ такое оставленное предохранительное средство возобновить, такъ какъ, писалъ онъ, въ настоящее время, корабли покрываются *парусными наметами*, далеко не предохраняющими суда отъ преждевременнаго гніенія.

Вопросъ этотъ, подкрѣпленный мнѣніемъ знатоковъ дѣла, рѣшенъ былъ окончательно въ слѣдующемъ году и постановленіемъ Адмиралтействъ-Совѣта отъ 7 января предписывалось, чтобы въ осеннее время оконочиваніе судовъ производилось по мѣрѣ возможности, а равно и тированіе палубы ⁽⁴²²⁾.

Мѣры для спасенія въ ночное время людей, падающихъ въ море, приняты были въ нашемъ флотѣ еще въ 1822 г.,

(420) Прав. распор. 1831 г. арх. Арханг. порт. управл.

(421) Тамъ-же.

(422) Прав. распор. 1831 г.—арх. Арх. порт. управ.

когда, въ силу Высочайшей воли, выписаны изъ Англии двѣ машины изобрѣтенныя лейтенантомъ англійскаго флота Кукомъ, и извѣстныя подъ названіемъ *ночная колода* или *буй*. По образцу сихъ машинъ тогда же Ижорскій заводъ приготовилъ нѣсколько, для снабженія ими судовъ флота, какъ оказавшихся на опытѣ дѣйствительно полезными. Поэтому, 26 ноября 1832 г. было подтверждено о снабженіи подобными машинами кораблей и фрегатовъ по двѣ, а на прочія суда по одной машинѣ ⁽⁴²³⁾.

10 сентября 1831 г., по распоряженію Кораблестроительнаго департамента прислана была въ Архангельскую контору надъ портомъ о *спускѣ на воду судовъ* особая форма, которою съ того времени, при своихъ донесеніяхъ въ департаментъ, и руководствовались строители ⁽⁴²⁴⁾.

Для содержанія флота въ комплектѣ было сдѣлано въ 1833 г. распоряженіе о томъ, чтобы въ Архангельскѣ ежегодно строить *корабль*, *фрегатъ* и *транспортъ*, располагая сію постройку производить въ два года, имѣя въ виду дать лучшую возможность членамъ просохнуть на стапелѣ. Распоряженіе это было Высочайше утверждено 11 іюня 1833 г. ⁽⁴²⁵⁾.

Въ числѣ мѣръ, предпринятыхъ для безопасности морскаго плаванія въ російскихъ водахъ, не забытъ былъ вопросъ и о спасеніи погибающихъ на морѣ,—вопросъ, разработка котораго и его осуществленіе имѣетъ отечествомъ Англію, какъ страну исключительно морскую, гдѣ частые случаи крушеній судовъ указали на пользу учрежденія спасительныхъ станцій, въ мѣстахъ болѣе опасныхъ.

Правительство наше не могло остаться чуждымъ въ такомъ человеколюбивомъ дѣлѣ.

Учреждая подобныя станціи въ Финскомъ заливѣ, оно желало снабдить и Архангельскій портъ средствами спасе-

(423) Прав. распор. 1832 г.

(424) Тамъ же.

(425) Дѣлю кораблестроительнаго департамента 1833 г. № 823.

нія, но попытка эта, въ сожалѣнію, не увѣнчалась желаннымъ успѣхомъ.

Портовый архивъ сообщаетъ намъ по сему поводу слѣдующія данныя:

Въ 1834 году Морское министерство предписало начальнику Архангельскаго порта имѣть при лоцманской станціи у Архангельскаго бара, гдѣ бываетъ много крушеній, для поданія, во время штормовъ, помощи людямъ, терпящимъ бѣдствія, два *спасительныхъ бота*, «дабы нижніе чины и лоцмана были обучаемы употребленію и управленію ими въ сильныя погоды». При этомъ доставлены были чертежи и описанія ботовъ, подобныхъ тѣмъ, какіе строились въ то время на Охтенской верфи. Боты были системы *Гредгеда*, палубныя, съ нѣсколькими воздушными ящиками, усовершенствованныя *Девисономъ*. Желѣзный киль, служившій вмѣсто баласта, увеличивалъ остойчивость судна, помогая ему приходить въ вертикальное положеніе. На днѣ бота имѣлось 6 отверстій для вытеканія воды. По борту протянуты были леера. Такіе же леера имѣлись и для гребцовъ. Длина бота была 21 ф., шир. 7 ф. 9 д., и глубина до 2 $\frac{1}{8}$ ф. Гребцовъ предполагалось 8 человекъ. Боты построены были поздно осенью 1836 г. средствами порта и Ширшемскаго завода, подъ руководствомъ корабельнаго инженера *Ершева*. Испытаніе морскихъ качествъ ботовъ произведено было уже въ слѣдующемъ году, на барѣ лоцъ-капитаномъ *Зарудневымъ*. Стоимость ихъ съ принадлежностями обошлась казнѣ въ 1846 р. каждый. Свѣжій С.-З вѣтръ достаточно выказалъ недостатки ботовъ, хотя ходъ ихъ подъ парусами былъ хорошъ, и имѣлась остойчивость, но ихъ заливало съ носовой части такъ, что вода постоянно оставалась на днѣ до 3-хъ дюйм. и болѣе. Подъ веслами же, при порядочномъ волненіи, бота никуда не годились, потому что при греблѣ весла задѣвали за воздушные ящики, бывшіе у бортовъ, между банками, самые борты были такъ низки (на 1 фут.), что препятствовали гребцамъ отдѣлять отъ воды весла и ударяли ихъ по колѣнямъ.

Для устранинія встрѣтившихся неудобствъ предположили

посовую и кормовую части защитить от волненія фальш-бортомъ, вышиною до 9 дюйм., а уключины сдѣлать на подушкахъ, вышиною до 6 дюйм., но и эти улучшения мало помогли дѣлу, при всеобщемъ тогда у насъ равнодушіи къ подобнымъ изобрѣтеніямъ, и посему бота, хотя и сданы были на Мудьюжскій маякъ для употребленія, но тамъ они окончили свое краткое существованіе, не будучи употребляемы въ дѣло ни разу ⁽⁴²⁶⁾.

Система улучшеній, предпринятыхъ на нашемъ флотѣ, не могла не коснуться и благоустройства самыхъ адмиралтействъ въ особенности Николаевского и Петербургскаго. Съ 1838 г. и въ Архангельскомъ адмиралтействѣ приступлено было къ постройкѣ перваго крытаго элинга, по образцу Охтенскаго, оконченнаго черезъ 6 *лѣтъ*, по причинѣ неудовлетворительности смѣтныхъ для элинга исчисленій, составлявшихся неоднократно Ершевымъ. Длина сарая надъ элингомъ была 246 ф., ширина 80 ф., и вышина 50 футовъ. Стоимость его при казенныхъ матеріалахъ обошлась въ 20 205 руб. асс.

Подобный элингъ, какъ извѣстно, лучше сохранялъ строящіеся корабли отъ вліянія воздушныхъ перемѣнъ, давая возможность успѣшнѣе производить и кораблестроительныя въ немъ работы.

Да, эпоха преобразованій, наступившая съ тридцатыхъ годовъ, для нашего флота, была, по истинѣ, изумительна. Рутинный застои нашихъ адмиралтействъ смѣнился движеніемъ впередъ, охватившимъ все отрасли морскаго искусства; а незабвенныя имена Грейга и Лазарева, служа въ то время символомъ прогресса по морской части, способствовали къ возбужденію соревнованія между дѣятелями, стоявшими во главѣ портовыхъ учреждений.

Къ числу подобныхъ дѣятелей, справедливость требуетъ отнести и находившееся съ 1842 г. при Архангельскомъ портѣ лицо, разнообразныя способности котораго, нашли для себя обширное примѣненіе по части всевозможныхъ улучшеній, входившихъ въ кругъ его служебныхъ обязанностей.

(426) Дѣло арх. Архан. порт. управ. 1834 г. № 50.

Мы говоримъ о капитанѣ надъ портомъ П. Θ. Кузмищевъ, вполне заслуживающемъ сказать объ немъ подробнѣе, основываясь на біографическихъ и архивныхъ данныхъ.

Павелъ Ѳеодоровичъ Кузмищевъ родился въ 1798 г., происходя изъ дворянъ Петербургской губерніи. Отецъ его, капитанъ 2 ранга Ѳеодоръ Степановичъ, умеръ въ мартѣ 1800 г. Начальное воспитаніе Павла Ѳеодоровича принадлежало всецѣло его матери, а окончательное же образованіе получилъ онъ въ морскомъ кадетскомъ корпусѣ, куда поступилъ онъ кадетомъ въ 1807 г. и откуда выпущенъ мичманомъ въ 1814 году. Тогда же отправился П. Θ. сухимъ путемъ въ Архангельскъ. Первое морское путешествіе онъ сдѣлалъ въ 1816 г. изъ Архангельска въ Кронштадтъ, на транспортѣ Уралъ, подъ командою капитана 2 ранга Левина. Въ томъ же году изъ корабельныхъ и гребныхъ экипажей (существовавшихъ только шесть лѣтъ) сформированы были *флотскіе экипажи* и П. Θ. изъ 48 корабельнаго, гдѣ онъ началъ службу, поступилъ въ 8-й флотскій экипажъ.

Въ 1817 и 1818 г. служилъ онъ на *легкой эскадрѣ*: это были голеты, крейсеровавшіе между Кронштадтомъ и Петергофомъ въ лѣтніе мѣсяцы. Начальникомъ этой эскадры былъ капитанъ командоръ Мочаковъ, и въ 1818 г. П. Θ. произведенъ былъ въ лейтенанты.

Затѣмъ служба его продолжалась въ томъ же 8 флотскомъ экипажѣ и болѣе *при берѣ* — въ Кронштадтѣ и Петербургѣ, попеременно.

Время это П. Θ. употреблялъ съ пользою для образованія своего, такъ какъ онъ съ ранней молодости всегда любилъ чтеніе; особенно любилъ заниматься естествознаніемъ. Быть можетъ, это расположеніе къ занятіямъ и желаніе большей дѣятельности были побужденіемъ къ тому, чтобы онъ воспользовался первымъ случаемъ для дальнаго путешествія.

Августа 3-го 1825 г. назначенъ былъ Павелъ Ѳеодоровичъ, въ чинѣ капитанъ-лейтенанта, помощникомъ начальника Камчатки. Отсюда, можемъ сказать, начинается самостоятельная служба его, а до того, почти 12 лѣтъ офицерства, прошли какъ необходимыя приготовительныя лѣтціи

служебнаго курса. Извѣстно, что воспитаніе въ юности и самообразованіе въ ранней молодости составляютъ фундаментъ жизни. Такой фундаментъ хорошъ былъ у Кузмищева, какъ въ умственномъ, такъ и въ нравственномъ отношеніяхъ; и слѣдовательно П. Θ. могъ быть вполне полезенъ для такого отдаленнаго края, каковъ Камчатка. 19-го іюня 1826 г. П. Θ. Кузмищевъ прибылъ въ Петропавловскій портъ и, менѣе чѣмъ черезъ два года, по представленію начальника Камчатки за исправное исполненіе одного важнаго порученія, успѣлъ получить благодарность Адмиралтействъ Совѣта.

Переѣздъ черезъ Сибирь и слишкомъ три года жизни въ Камчаткѣ доставили ему случай обогатить естественныя науки и сообщить объ отдаленномъ и малоизвѣстномъ краѣ много новыхъ и любопытныхъ свѣдѣній. Экземпляръ собранныхъ имъ насѣкомыхъ, представленный Московскому обществу испытателей природы, и описаніе лѣсовъ и кустарниковъ, растущихъ въ Камчаткѣ, а также хозяйственной промышленности и особенно ловли и заготовленія рыбы, — доставили ему дипломы на званіе члена Императорскихъ Московскихъ обществъ: Испытателей природы, Сельскаго хозяйства и корреспондента Общества для поощренія лѣснаго хозяйства. Поѣздка его на Курильскіе острова равно интересна и занимательна; — здѣсь, въ кочевой жизни, онъ наблюдалъ природу и изучалъ ея явленія. Лѣтомъ 1830 г. командированъ былъ въ Тигиль, куда и пришелъ, черезъ Охотскъ, на бригѣ «Екатерина», и вступилъ въ командованіе, такъ называемую, Тигильскую крѣпость. Въ этомъ уединенномъ углу, Павелъ Федоровичъ, какъ отдѣльный начальникъ, вполне показалъ, что можетъ сдѣлать человекъ, обладающій доброю волею, твердымъ характеромъ и при бѣдныхъ средствахъ. Тутъ устроилъ онъ больницу, развелъ картофель, овощной огородъ съ отдѣленіемъ для лекарственныхъ растений: зори, ревеня, пижмы, шиповника, смородины, малины, хрѣна, жимолости, черемухи, шалфея, перечной мяты и др. Заботясь о разведеніи картофеля, П. Θ. умѣлъ склонить къ разведенію его не только поселенцевъ Тигила, но и туземныхъ жителей. Чтобы принудить хозяевъ, имѣвшихъ на своихъ огородахъ

картофель, думать о новыхъ посѣвахъ, самъ осматриваль у нихъ кладовыя и анбары и запечатываль часть кортофеля на сѣмена. «Можно посмѣяться надо мною, — писалъ онъ, — что я или помѣшанъ на кортофелѣ или влюбленъ въ него. Что бы то ни было, а я вопію: *разводите прежде всего въ Камчаткѣ картофель, чтобы, въ случаѣ неулова рыбы, можно было пропитываться имъ однимъ*». Обучаль мальчиговъ грамотѣ и закону Божію, и вообще заботился объ искорененіи между Камчадалами пьянства, приученіи ихъ къ труду и улучшеніи домашняго ихъ быта. Едва всѣ эти мѣры начали приносить туземцамъ нѣкоторые плоды, какъ П. О., окончивъ пятилѣтній срокъ своей службы въ Камчаткѣ, переведенъ былъ въ Балтійскій флотъ. Въ Кронштадтѣ отправился онъ на военномъ транспортѣ «Америка», куда и прибылъ въ 1833 г., послѣ восьмилѣтняго своего отсутствія. Во время же этого дальняго, возвратнаго плаванія, произведенъ былъ въ капитаны 2 ранга. Послѣ вожа, три года состоялъ въ разныхъ береговыхъ командахъ въ Кронштадтѣ и Петербургѣ, безъ особаго назначенія, которое состоялось въ октябрѣ 1836 г., когда опредѣленъ онъ былъ капитаномъ надъ портомъ въ Астрахань. Здѣсь, Павелъ Федоровичъ прослужилъ четыре года, и, кромѣ своей должности, два раза исправлялъ должность главнаго командира, въ продолженіе полутора лѣтъ. Наградами служебныхъ трудовъ его были: чинъ капитана 1 ранга (въ 1837 г.) и два ордена: Св. Владиміра 4 класса и Св. Станислава 2 ст. Между тѣмъ, не оставляя онъ и любимыхъ своихъ занятій по естественнымъ наукамъ, и сдѣлалъ опыты разведенія маиса и сахарнаго тростника; также заботился о размноженіи шелковичныхъ деревьевъ; за что Общество сельскаго хозяйства южной Россіи избрало его въ свои члены-корреспонденты.

Съ 1840 г. П. О. Кузмицевъ получилъ назначеніе состоять капитаномъ надъ Архангельскимъ портомъ: это была послѣдняя служба его, продолжавшаяся слишкомъ девять лѣтъ, въ продолженіе которыхъ онъ также нѣсколько разъ исправлялъ должность главнаго командира. Въ 1844 г. получилъ онъ корону на орденъ Св. Станислава; въ 1845 г.

знакъ отличія безпорочной службы за XXX лѣтъ, а въ 1846 г. произведенъ, за отличіе по службѣ, въ контръ-адмиралы.

Много добраго и полезнаго успѣлъ совершить П. Θ. въ 8-ми лѣтнѣе пребываніе свое въ Архангельскѣ

При вступленіи въ должность капитана надъ портомъ, обратилъ первое вниманіе на устройство адмиралтейства, и озаботился приведеніемъ его въ тотъ лучшій видъ, въ которомъ пребывало оно впоследствии.

Низменная мѣста въ ономъ возвысилъ, и гдѣ надобно устроилъ мосты и дороги. Мастерскія и магазинныя улучшилъ въ благовидности, удобствѣ помѣщенія и храненія казеннаго имущества. Съ лицевыхъ сторонъ зданій, занимаемыхъ мастерскими, и вообще тамъ, гдѣ позволяло мѣсто, развелъ древесныя аллеи, а при зданіи конторы надъ портомъ устроилъ садъ, въ которомъ собралъ всѣ роды деревъ и кустарниковъ, свойственныхъ сѣверной полосѣ Россіи; во всѣхъ этихъ распоряженіяхъ обнаруживался вѣрнѣй, здравѣй взглядъ П. Θ. на порученное ему обширное хозяйство порта. Введъ сромовые отводы, поставленные надъ крытымъ корабельнымъ эллингомъ, — новость не бывшая еще тогда въ Архангельскѣ. Когда въ 1843 г., управляющій Бѣломорскими маяками корпуса флотскихъ штурмановъ полковникъ *Никифоровъ* (427), донесъ ему о необходимо-нужномъ снабженіи маяч-

(427) *Григорій Ивановичъ Никифоровъ* родился въ 1781 г., воспитаніе получилъ въ Штурманскомъ училищѣ, поступилъ въ него въ 1796 г., въ 1805 г. выпущенъ, оттуда въ штурманскіе помощники 14 класса, а въ 1827 г. переименованъ былъ въ капитана корпуса флот. штурм. Въ 1830 г. произведенъ въ подполковника. Черезъ 6 лѣтъ въ полковникъ, а въ 1849 г. въ генералъ-майоръ. Всѣхъ морскихъ кампаній Г. И. сдѣлано было 56, въ томъ числѣ *два крупнотныхъ*: съ 1817 по 1819 г. на шлюпѣ «Камчатка», и съ 1821 по 1824 г. на шлюпѣ «Аполлонъ». За первый поѣздъ награжденъ оный былъ орденомъ Св. Анны 3 ст., а за второй, — чиномъ 8 класса и пенсіономъ на службѣ по 600 р. въ годъ. Григорій Ивановичъ участвовалъ въ морскихъ сраженіяхъ: въ 1807 г. въ эскадрѣ вице-адмирала Сивягина, при Дарданелахъ; въ 1813 г. въ эскадрѣ капитана 1 ранга гр. Гейдена, на кораблѣ «Азовъ», въ Наваринскомъ бою, и за отличіе пожалованъ былъ орденами Св. Владимира 4 ст. съ бантомъ, и Греческаго—Спасителя 4 ст. съ короною. Въ 1830 г. Гр. Ив. за отличіе-усердную службу награжденъ былъ орденомъ Св. Анны 2 ст. Управляющимъ Бѣломорскими маяками

ныхъ командъ, для сохраненія ихъ здоровья, теплою одеждою, съ климатомъ сообразною, П. Θ, принявъ горячо къ сердцу этотъ вопросъ, вопелъ къ главному командиру порта, вице-адмиралу Маркису-де-Траверзе съ своею докладною запискою замѣчательною въ томъ отношеніи, что въ ней, какъ въ зеркалѣ, изобразилъ всю печальную обстановку маячныхъ командъ Бѣлаго моря, указавъ тутъ же и радикальныя средства къ ихъ улучшенію: постройкою бань, снабженіемъ теплою одеждою, противоцинготными средствами, ружьями съ порохомъ, рыболовными снарядами, отведеніемъ земли подъ огороды и т. п., скрѣпивъ всѣ приводимые доводы свои законоположеніями, говорившими о сохраненіи здоровья людей, обреченныхъ службою жить въ холодномъ и сыромъ климатѣ ⁽⁴²⁸⁾.

Проекту этому суждено было, большею частью, осуществиться лишь черезъ 20 лѣтъ, а въ то время онъ встрѣтилъ препятствія со стороны медицинскаго и другихъ департаментовъ.

Замѣчательно, что равную же участь испыталъ въ то время и проектъ командира Архангельской инженерной команды капитана *Клема*, предполагавшаго устроить при портѣ *маячную мастерскую*, для приобученія въ ней мастеровъ: стекольному, штукатурному, печному, малярному и ламповому, съ тѣмъ, чтобы каждаго мастерства людей было можно потомъ отсылать по одному на маяки для ремонта ⁽⁴²⁹⁾.

Желая доставить морскимъ офицерамъ и чиновникамъ средства и способы къ приобрѣтенію свѣдѣній по разнымъ

Г. И. назначенъ былъ въ 1843 г., и съ этого времени жилъ въ Архангельскѣ, ходя каждое лѣто въ Бѣлое море, для осмотра маяковъ, на шкунѣ «Полярная Звѣзда», и не смотря на свои преклонныя лѣта, всегда самъ дѣлалъ наблюденія для опредѣленія мѣста на морѣ и для поправки хронометра. За это время Г. И. награжденъ былъ Императорскою короною на орденъ Св. Анны 2 ст. и чиномъ генералъ-майора. Кроме показанныхъ орденовъ имѣлъ онъ: орденъ Св. Георгія 4 ст. за XXV л., серебряныя медали: за отечественную войну 1812 г. и за Турецкую 1828 и 1829 г. и знакъ отличія за XLV лѣтъ. Умеръ въ Соломбальѣ отъ холеры въ 1853 г., среди общаго сожалѣнія всѣхъ сослуживцевъ.

(М. Сб. 1853 г. № 12).

(428) Дѣло арх. Арх. Пор. упр. 1843—1847 г. № 584.

(429) Дѣло арх. Арханг. порта. управ. 1849 г. № 252.

предметамъ, и пріохотить ихъ свободное отъ службы время съ пользою посвящать наукѣ, основаль при портѣ въ 1842 году *библіотеку*, въ которой успѣлъ собрать до 500 книгъ, хранившихся въ отведенной особо комнатѣ при помѣщеніи конторы, гдѣ на шкафу съ книгами написанъ былъ девизъ: *согласіе и бережливость*.

Стараясь объ образованіи лоцманскаго мѣстнаго общества, и о добромъ направленіи ихъ нравственности и поведеніи, неграмотныхъ дѣтей не помѣщаль въ лоцмана, а удостоиваль въ это званіе только грамотныхъ, самъ экзаменуя практическія ихъ знанія въ лоціи. А чтобы лоцмана, а также мастеровыя команды и ихъ дѣти не проводили свободное время праздно; снабжалъ ихъ библіями, псалтырями, молитвословами, заохочивая непремѣнно симъ путемъ грамотныхъ къ чтенію, развивавшему въ нихъ болѣе ясныя понятія о религіи и объ обязанности христіанина вообще. Кромѣ сего учредилъ въ адмиралтействѣ хозяйственными средствами *школу*, для обученія малолѣтнихъ кантонистовъ чтенію, письму, закону Божію и ариметикѣ.

Изъ суммы, собираемой лоцманами ежегодно за проводъ коммерческихъ судовъ, убѣдилъ отдѣлять часть денегъ, изъ которыхъ составилъ *запасный экономическій капиталъ*, для обезпеченія лоцманскихъ сиротъ и вспомоствованія самимъ лоцманамъ, въ случаѣ нужды и крайности. Мѣра эта столь благотѣльная для лоцмановъ, дала вскорѣ, по мысли П. О. возможность учредить въ лоцманскомъ ставѣ *школу* для малолѣтнихъ лоцманскихъ дѣтей, существующую, какъ и капиталъ ихъ, до настоящаго времени.

По распоряженіямъ Павла Федоровича, въ разное время дѣлались, по возможности, подробныя промѣры и описи Бѣлаго моря, р. С. Двины и ея устьевъ, чрезъ что открылось, и приспособилось плаваніе портовыхъ пароходовъ по Мурманскому устью и р. Маймаксѣ, по которымъ до 1844 г. прежде пароходы не плавали.

Въ 1848 г. контръ-адмиралъ П. О. Кузнецевъ, въ виду того обстоятельства, что значительно сѣзвившійся фарватеръ р. Двины передъ суусковымъ крытымъ элингомъ (первымъ

отъ N) въ послѣдніе годы представлялъ значительное неудобство спускать въ этомъ мѣстѣ корабли, полагалъ за лучшее устроить такой элингъ, у котораго спусковое направление было бы не поперегъ рѣки, т. е. не подъ прямымъ угломъ съ берегомъ, какъ у прочихъ элинговъ, а *съ косою направлеиіи*, чтобы корабль направлялся при спускѣ вдоль рѣки по теченію ея.

Но въ 1849 г. главный командиръ порта увѣдомилъ контору, что «за послѣдовавшими въ январѣ 1848 и 1849 г. Высочайшими утвержденіями, дабы никто ни подъ какииъ предлогомъ не входилъ съ представленіями о производствѣ сзержъ смѣтныхъ издержекъ»,—устройство косога элинга было отложено до другаго времени ⁽⁴³⁰⁾. И только въ 1858 году проектъ П. Θ. получилъ свое осуществленіе. Стоимость элинга обошлась въ 34446 р. Маяки Бѣлаго моря осматривалъ онъ въ 1847 г. Въ эту навигацію, по ходатайству его, проложенъ по бару Березоваго устья Двины новый фарватеръ для судовъ, нѣсколько южнѣе и прямѣе старатаго. Попеченіями же П. Θ. въ 1845 г. изслѣдованъ фарватеръ вверхъ по р. Двинѣ верстъ на 30 отъ Архангельска. Командуя бригадою рабочихъ экипажей въ Архангельскомъ портѣ, П. Θ. неуспыннымъ вниманіемъ и попечительностью довелъ нижнихъ чиновъ, въ отношеніи нравственности и поведенія, до возможно лучшаго состоянія; значительно умножилъ экономическіе капиталы; а для улучшенія и доставленія здоровой пищи нижнимъ чинамъ, развелъ въ Соломбалѣ огороды. Равно сдѣлалъ соображеніе и предположеніе объ отводѣ земель, подъ выгоны и огороды, незаселеннаго пространства Соломбалскаго острова для соломбальцевъ, въ видахъ улучшенія ихъ хозяйственной части.

Рядомъ со службою государственною, П. Θ. служилъ всегда и наукамъ. Такъ будучи въ Астрахани, издалъ онъ собраніе морскихъ терминовъ, употребляемыхъ на Каспійскомъ морѣ и нѣкоторыхъ мѣстныхъ словъ и нарѣчій. Тоже исполнилъ онъ въ отношеніи Охотскаго и Бѣломорскаго краевъ.

(430) Дѣло архива Арханг. порт. упр. 1848—1862 г.

Труды эти приняты вторымъ отдѣленіемъ Императорской академіи наукъ, какъ матеріалы для составленія областныхъ словарей Россіи. Кромѣ того, собралъ онъ свѣдѣнія о мачтовыхъ лѣсахъ, доставлявшихся къ Архангельскому порту, о времени вскрытія и замерзанія сѣверной Двины, о бѣломорскихъ купеческихъ судахъ, построенныхъ на Соломбалѣ съ 1734 г., и многія другія историческія свѣдѣнія, разбѣяныя по журналамъ гдѣ также помѣщались и статьи относящіяся до естественныхъ наукъ и сельскаго хозяйства. Такъ напр. собраніемъ насѣкомыхъ, растений, морскихъ наростовъ и минераловъ обогатилъ онъ естествознаніе, а разведеніемъ и оклиматизированіемъ акаціи, боярышника, тополя сирени, и многихъ травъ и цвѣтовъ, до него незнакомленныхъ съ климатомъ Архангельска — оказавъ услугу сельскому хозяйству. Въ минералогическое общество П. О. прислалъ собраніе мамонтовыхъ костей и окаменѣлостей, полученныхъ отъ промышленниковъ, съ острова Новой Земли. Общества Императорское Вольно-экономическое и Императорское Русское Географическое призвали его своимъ членомъ-сотрудникомъ.

«Какое обширное, плодovitое поле для науки». — говорилъ П. О. всегда, когда заходила рѣчь объ Архангельской губерніи.

По любознательности и съ цѣлью указать на главные источники къ составленію исторіи военныхъ портовъ въ Россіи, занимался онъ извлеченіемъ изъ портового архива разныхъ свѣдѣній объ Архангельскомъ портѣ, печатавшихся въ мѣстныхъ губернскихъ вѣдомостяхъ, подъ рубрикою: *Матеріалы для исторіи Архангельскаго порта.*

Постоянныя напряженія умственной дѣятельности, не смотря на строгій образъ жизни Павла Федоровича, ослабили въ послѣдніе годы организмъ его, дотолѣ крѣпкій и выносившій всѣ климаты. Грудная водяная болѣзнь положила конецъ его жизни, 27 іюня 1850 г. Онъ похороненъ на Соломбальскомъ кладбищѣ, подлѣ церкви Св. Мартина. Послѣ него осталась жена и малолѣтняя дочь ⁽⁴³¹⁾.

(431) Подробности о жизни П. О. Кузнецова извлечены нами изъ Архангельск. Губерн. Вѣдом. 1850 г. №№ 42, 43 и 44.

Такъ жилъ, такъ дѣйствовалъ, въ эпоху всевозможныхъ улучшеній, принятыхъ тогда на нашемъ флотѣ, одинъ изъ достойныхъ его представителей по адмиралтейской части.

Въ 1846 г. состоялось Высочайшее повелѣніе: вводить на всѣхъ строящихся и выстроенныхъ корабляхъ и фрегатахъ *громоотводы*, для предупрежденія несчастій отъ грозы. Поэтому, первый изъ построенныхъ въ 1846 г. корабль при Архангельскомъ портѣ, — *Нарва* имѣлъ уже громоотводъ.

Громоотводы для здѣшняго порта заготовлялись на Ширшемскомъ заводѣ, по системѣ *Гарриса*, состоявшей изъ мѣдной пластинки, шедшей отъ влотика брамъ-стѣнки внизъ по мачтѣ въ трюмъ корабля ⁽⁴³¹⁾.

Среди подобныхъ нововведеній при нашихъ адмиралтействахъ, не осталось безъ измѣненія и счетоводство, еще съ тридцатыхъ годовъ, но, по странной случайности, одинъ только Архангельскій портъ былъ какъ бы изъятъ отъ введенія новой отчетности, и пробавлялся старымъ по этой части порядкомъ до 1841 года, пока, наконецъ, на эту случайную изолированность не обращено было надлежащее вниманіе министерства.

Прежняя отчетность конторы надъ портомъ по судостроенію велась слѣдующимъ образомъ.

1) Велся только счетъ матеріаламъ и вещамъ, употреблявшимся въ строеніе, а лѣса, изъ которыхъ производилась самая постройка, выписывались въ расходъ по лѣсному содержанію, и въ отчетность по кораблестроительной части не вводились.

2) Приходы и расходы на строенія, сколько бы ихъ ни производилось, заносились въ одну общую книгу по кораблестроительной части, тогда какъ по предварительному образованію морскаго министерства, Высочайше утвержденному 24 августа 1827 г., и по формамъ, изданнымъ для веденія новой отчетности съ 1830 г. требовалась отчетность по каждому строенію отдѣльно.

Въ отчетныхъ вѣдомостяхъ Архангельскаго порта всѣ еловые лѣса удерживали старинное названіе, *стѣга самосушн-ный*, а березовые — *криволуна*,

(432) Дѣло Кораб. Департ. М. М. 1846 г. № 2073.

Такія названія вѣдно было отмѣнить, и называть дѣсь по роду его, какъ обще-принятому во всѣхъ портахъ.

Съ 1841 г. вѣдно по Архангельскому порту, о матеріалахъ и вещахъ, по кораблестроительной части, вести шнуровыя книги по строенію каждаго судна особыя, а равно и о дѣсахъ. Контора надъ портомъ къ новому счетоводству приступила уже въ 1843 г. ⁽⁴³³⁾.

Пробудившееся стремленіе по пути улучшеній въ морскомъ вѣдомствѣ не оставило безъ надлежащаго вниманія и нашъ коммерческій на сѣверѣ флотъ, нуждавшійся въ искусныхъ шкиперахъ, для чего въ 1842 г. учреждены были *учебныя, шкиперскіе курсы въ Архангельскъ* и въ *Кеми*, — фактъ ясно свидѣтельствующій о здоровомъ взглядѣ на сіе дѣло лицъ, стоявшихъ въ то время во главѣ совершавшихся перемѣнъ. По Высочайше утвержденному 31 октября 1841 г., положенію о шкиперскихъ учебныхъ курсахъ, разрѣшено было нанимать ежегодно частное судно, для практическаго плаванія по Бѣлому морю съ слушателями тѣхъ курсовъ, или же сноситься съ морскимъ начальствомъ о назначеніи, по возможности, на эти рейсы казенныхъ судовъ.

По малому числу бывшихъ въ 1843 г. слушателей, (8 челов.) они были отправлены въ море, съ разрѣшенія начальника главнаго морскаго штаба, князя Меншикова, на казенномъ транспортѣ *Онега*. Въ 1844 г. съ увеличеніемъ числа слушателей, которыхъ уже было тогда 29 ч. они посылались для практики на нанятомъ въ Кеми частномъ суднѣ, а въ 1845 г., по причинѣ затрудненія въ пріисканіи частныхъ судовъ, и по важности издержекъ на наемъ этихъ судовъ, 28 чел. учениковъ плавали на двухъ казенныхъ судахъ порта, съ 9-мъ флотскимъ экипажемъ. Первыми преподавателями курсовъ въ то время были: Архангельскихъ — вольный штурманъ Мильбахъ, и Кемскихъ — корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикъ Храмцовъ.

Ежегодное плаваніе учениковъ по Бѣлому морю на наемныхъ и казенныхъ судахъ вполне обнаружило большія не-

(433) Дѣло Кораб. департ. М. М. 1840 г. № 1601.

удобства въ достиженіи предположенной цѣли. Неудобства эти состояли: въ тѣснотѣ помѣщенія на частныхъ судахъ для 30 слушателей, въ дороговизнѣ найма большаго судна, за которое требовалось платить значительную сумму (1 000 р. с.); и въ бесполезности плаванія на большомъ суднѣ, какъ глубоко-сидящемъ, на которомъ исполнять всѣ матросскія работы было не подъ силу малолѣтнимъ. При размѣщеніи же на разныхъ судахъ исчезалъ за ними всякій надзоръ, а плаваніе казенныхъ судовъ имѣло, какъ извѣстно, свое опредѣленное назначеніе.

Въ виду всѣхъ этихъ неудобствъ, морское министерство, по ходатайству Архангельскаго военнаго губернатора Маркиза-де-Траверзе, разрѣшило въ 1845 г. построить для шкиперскихъ курсовъ судно при портѣ, по чертежу капитана 1 ранга М. Ф. Рейнеке, какъ хорошо знавшаго условія бѣломорскаго плаванія. Типомъ судна избранъ былъ чертежъ американскихъ шкуновъ, употреблявшихся лоцманами въ Балтиморѣ, но постройка эта тогда же была отложена такъ какъ получилась возможность приобрести въ Кемп готовую уже шкупу, цѣною за 4 тысячи р. с., отвѣчавшую вышеизложеннымъ условіямъ. Приобрѣтенная сямъ способомъ шкуна «Сѣверный Орель» переименована была въ «Ломоносовъ» и съ пользою долгое время служила для курсовъ⁽⁴³⁴⁾.

Къ числу замѣчательныхъ событій, совершившихся за это время въ Архангельскомъ портѣ, относится пребываніе въ немъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Константина Николаевича, прибывшаго въ Архангельскъ, 23 мая 1844 года, съ цѣлью совершить морское плаваніе въ Кронштадтъ, на новопостроенномъ 74 п. кораблѣ «Ингерманландъ» заложенномъ въ память погибшаго своего соименника. На другой день прибытія, Его Высочество, въ сопровожденіи генераль-адъютанта (нынѣ графа), О. П. Литке и всей свиты, отправился въ Соломбалу, гдѣ прежде всего посѣтилъ Соломбальскій Преображенія Господня соборъ. Отслу-

(434) Дѣло кораблестроит. и Ученаго комитета 1845 г. № 1722.

шавъ благодарственный молебенъ, и, по освященіи въ его присутствіи, образа во имя Спасителя, онъ тутъ же передалъ его 10 флотскому экипажу, произвеса: «Ребята, дарю вамъ образъ, молитесь ему, чтобы онъ сохранилъ насъ отъ несчастія».

Изъ собора Его Высочество отправился въ морскія казармы, по осмотръ которыхъ, посѣтилъ адмиралтейство и корабль «Ингерманландъ», спущенный на воду 2 мая, и отдѣлывавшійся съ особенною заботливостью и поспѣшеніемъ, въ виду предназначенной ему высокой чести плаванія.

Послѣ первыхъ дней пребыванія въ Архангельскѣ, гдѣ отъ любопытства юнаго августѣйшаго гостя-морика не сокрылось ничего замѣчательнаго, какъ въ городѣ, такъ и въ его окрестностяхъ, Великій Князь всецѣло посвятилъ все остальное время исполненію морской службы наравнѣ съ своими сослуживцами, находясь ежедневно, съ ранняго утра и до поздняго вечера, въ адмиралтействѣ, при вооруженіи «Ингерманланда».

Присутствіе Его Высочества, и высокой примѣръ исполненія долга службы одушевляли всѣхъ, и корабельная работа росла съ изумительною быстротою.

4 іюня «Ингерманландъ» уже находился на барѣ, для окончательнаго приготовленія къ походу. Пользуясь этимъ временемъ, Его Высочество, на шкунѣ «Полярная Звѣзда», въ сопутствіи портоваго парохода «Смирный», посѣтилъ Соловецкій монастырь, гдѣ собственноручно, по примѣру Великаго своего предка, водрузилъ деревянный на берегу крестъ, въ память своего посѣщенія. 24 іюня, «Ингерманландъ» съ Его Высочествомъ отправился благополучно въ свой дальній морской путь, напутствуемый искреннимъ пожеланіемъ всѣхъ архангельцевъ. Строителемъ корабля былъ инженеръ-подполковникъ Загулаевъ, заступившій въ это время при Архангельскомъ портѣ мѣсто своего предшественника, В. А. Ерщева (435).

(435) Арханг. губ. вѣд. 1844 г. № 28. Модель корабля «Игерманландъ», на которомъ Его Высочество въ 1844 г. отправился изъ Архангельска, и понынѣ хранится при портѣ.

ГЛАВА XV.

Θ. Т. Загуляевъ. Паровня суда. Вопросъ объ углубленіи Двинскаго бара. Военныя приготовленія Архангельскаго порта. Прибытіе въ Архангельскъ Государя Императора Александра II. Преобразованія въ Архангельскомъ адмиралтействѣ при главномъ командирѣ порта В. А. Глазенапѣ. Фрегатъ Пересвѣтъ. Упраздненіе главнаго Архангельскаго порта. Заключеніе.

Θедоръ Тимофѣевичъ Загуляевъ, старшій производитель кораблестроительныхъ работъ при Архангельскомъ портѣ, былъ такимъ же техникомъ самоучкою, какъ и предшественники его. Курочкинъ и Ершевъ. Онъ родился въ Архангельскѣ, въ 1792 г. Отецъ его былъ комендоромъ унтеръ-офицерскаго чина.

Изучивъ начальную грамоту въ родительскомъ домѣ, и, одаренный счастливыми умственными способностями, Загуляевъ, какъ любознательный юноша, въ свѣтлую пору своей жизни, долженъ былъ имѣть большой запасъ энергіи, чтобы не охладѣть къ любимому своему труду, такъ какъ онъ не былъ подготовленъ систематически къ уразумѣнію высшихъ физическихъ и математическихъ законовъ и началъ, входящихъ въ науку кораблестроенія, и все, что для инаго предварительно-знакомаго съ теоретическою стороною дѣла; достается на практикѣ легко, безъ особыхъ усилій, — нашему юному труженику приходилось брать, такъ сказать, съ боя, брать не прямо, а путемъ практическаго анализа.

Службу свою Θ. Т. началъ въ 1804 г., будучи 12 лѣтъ отъ роду, поступивъ мачтовымъ ученикомъ въ команду интенданскаго отдѣленія при Архангельскомъ портѣ.

Съ того времени и до самой своей смерти онъ не покидалъ Архангельска, достигнувъ, сообразно своимъ силамъ, степеней знанія и служебныхъ отличій.

Въ 1809 г. Θ . Т. произведенъ въ корабельные ученики 2 класса, а въ 1822 г.—въ помощники корабельнаго мастера, имѣя наставникомъ въ своемъ дѣлѣ опытнаго и искуснаго въ то время строителя А. М. Курочкина, который, вмѣстѣ съ В. А. Ершевымъ, и былъ постояннымъ руководителемъ молодаго строителя.

Федоръ Тимофѣевичъ, много обязанный снмъ двумъ личностямъ, всегда вспоминалъ ихъ съ чувствомъ глубокой признательности и благодарности.

Военная служба Θ . Т. въ офицерскихъ чинахъ началась съ 22 декабря 1826 г., когда онъ былъ переименованъ въ прапорщики корпуса корабельныхъ инженеровъ. Быстрое повышеніе его въ чинахъ, помимо всякой протекціи, было поистинѣ удивительно. Черезъ 2 года—поручикъ, черезъ 9—капитанъ, а черезъ 12 л. уже подполковникъ, на 46 г. отъ рожденія. Шагъ славный, если примемъ во вниманіе, что первоначальную службу свою онъ началъ съ нижняго воинскаго званія!

Въ 1849 г. Θ . Т. произведенъ былъ въ полковники, а въ 1858 г.—въ генералъ-майоры. Такимъ образомъ дѣятельность его по кораблестроенію продолжалась 54 года.

Сверхъ награды чинами за отличіе, служба Θ . Т. была постоянно и щедро награждаема денежными и другими Высочайшими наградами.

Такъ напримѣръ въ 1826 г., за содѣйствіе въ успѣшномъ построеніи въ Архангельскѣ двухъ 74-хъ п. кораблей: «Иезекиїля» и «Азова», по Высочайшему повелѣнію, выдано ему, одновременно, въ награду 300 р. асс. Въ 1830 г., за отличную службу и труды по судостроенію, выданъ въ награду годовой окладъ жалованья 690 р., въ 1835 г. онъ получилъ въ награду 360 р., а въ 1837 г.—1 000 р. Съ 1844 года назначены были ему столовые деньги по 571 р. въ годъ. Кромѣ сего, Θ . Т. получилъ немало денежныхъ наградъ за отличную постройку судовъ, прослужившихъ долѣе 10 лѣтняго срока, напр. за бригъ «Несторъ», транспорты: «Гансаль», «Тверь», «Свирь», «Волховъ», «Волга», «Тверца» и др.

Имѣлъ ордена: Св. Станислава 3 ст. и Св. Анны 2 ст., украшенный Императорскою короною, свѣтлую бронзовую медаль въ память минувшей войны и знакъ отличія за XXX лѣтъ.

Самостоятельная дѣятельность Θ . Т. по судостроенію началась съ 1834 г., и первое построенное имъ судно было 16 пуш. транспортъ «Галсаль». Число всѣхъ судовъ имъ построенныхъ было: 74-хъ п. кораблей—7, пароходо-фрегатъ 50 п.—1, парусныхъ фрегатъ 44 п.—2, портовыхъ пароходовъ 2, бриговъ 20—п. 2, шкутъ 3, транспортъ 8, канонерскихъ лодокъ 34, камельныхъ ботовъ 2, итого—61 судно.

Мелочныя улучшенія, введенныя Θ . Т. въ систему судостроенія, помимо трюмнаго діагональнаго набора, принятаго подобно кораблямъ Петербургской постройки, заключались въ нѣкоторыхъ отступленіяхъ отъ системы Сепингса и Саймондса, какъ напр. въ отбѣнѣ книдовыхъ чакъвъ подъ привальными брусьями, въ приспособленіи висячихъ желѣзныхъ книць новой формы и въ усовершенствованномъ бушпритѣ на мелкихъ судахъ. Чистота внутренней отдѣлки военныхъ судовъ доведена была Θ . Т. до возможнаго совершенства, заслуживавшая неоднократно монаршее одобреніе ⁽⁴³⁶⁾.

Желѣзные для воды ящики, приготовлявшіеся прежде только на Ижорскомъ заводѣ, отработывались при Загуляевѣ въ мастерскихъ порта и въ Ширшѣ съ должною чистотою и прочностью. Въ этомъ случаѣ замѣчательно то, что въ Архангельскій портъ, по поводу приготовленія водяныхъ ящиковъ, не было прислано изъ Петербурга не только мастера, но даже ни одного мастераго.

Федоръ Тимофѣевичъ женатъ былъ два раза и отъ втораго брака остался у него сынъ, состоящій нынѣ на службѣ при Архангельскомъ портѣ, по корпусу инженеръ-механиковъ. Обладая всѣми достоинствами добраго семьянина, Θ . Т. въ то же время умѣлъ снискать общую любовь окружающихъ его друзей и знакомыхъ.

⁽⁴³⁶⁾ Дѣло кораблестр. и учетнаго комитета 1847 г. № 1840.

Отличительными чертами его характера были добродушіе и хлѣбосолюство.

Онъ скончался 17 октября 1858 г., такъ сказать, среди своихъ служебныхъ занятій, и погребенъ на Соломбальскомъ кладбищѣ, не далеко отъ могилы Курочкина ⁽⁴³⁷⁾.

Обратимся теперь къ дальнѣйшей дѣятельности адмиралтейства.

Въ послѣдніе дни жизни О. Т. Загуляева. кораблестроеніе Архангельскаго порта, вслѣдствіе примѣненія пароваго двигателя къ судамъ большихъ ранговъ, получило совершенно другое направленіе, слѣдовать съ успѣхомъ по которому, увы, оказалось тогда же весьма затруднительнымъ для порта, по причинѣ физическихъ условій Двинскаго фарватера. Затрудненіе это, существеннымъ образомъ, заключалось въ *мелководіи Двинскаго бара*.

Такъ какъ большія суда съ винтовымъ двигателемъ должны были имѣть углубленіе болѣе, нежели парусныя, то по Высочайшему повелѣнію, состоявшемуся въ 1852 г., строеніе кораблей при Архангельскомъ портѣ было прекращено, а взаменъ того начата постройка *фрегатовъ съ винтовымъ двигателемъ*, размѣры которыхъ превосходили значительно прежніе образцы не только фрегатовъ, но и кораблей. Первымъ таковымъ фрегатомъ былъ «Полканъ», начатый постройкою при Архангельскомъ портѣ въ 1851 году. Длина его была 199 футъ, тогда какъ 74 п. корабль имѣлъ не болѣе 178 футъ длины.

Оставалось одно изъ двухъ: либо углубить самый баръ, на которомъ въ полную сизигійную воду воды было около 15 футъ, либо изыскать способъ, чрезъ поднятіе кормовой части судна, миновать благополучно его мелководіе. Желаніе Государя Императора склонялось болѣе на углубленіе бара, чтобы всегда имѣлась возможность проводить черезъ него не только фрегаты, но и винтовые корабли. ⁽⁴³⁸⁾.

⁽⁴³⁷⁾ Свѣдѣнія о служебной карьерѣ О. Т. Загуляева получены нами въ главномъ мор. архивѣ.

⁽⁴³⁸⁾ Дѣло арх. Арх. порт. управ. 1852 г. № 757.

Контора надъ портомъ поручила Загуляеву, обще съ лоцъ-капитаномъ, представить свои соображенія объ углубленіи бара. Они донесли, что ежели углубить баръ на 4½ фута, тогда на 19 футовой глубинѣ съ удобствомъ могутъ проходить винтовне корабли, и что фрегатъ «Полканъ», по спускѣ его на воду, и по нагрузкѣ необходимаго баласта, долженъ неминуемо углубиться кормою болѣе 15 ф.—стало быть, проводка его черезъ баръ обыкновеннымъ способомъ не представляетъ никакой физической возможности.

Въ виду столь важнаго обстоятельства, кораблестроительный департаментъ пригласилъ всѣхъ старшихъ корабельныхъ инженеровъ, находившихся въ Петербургѣ, на совѣщаніе о вспомогательныхъ средствахъ, по предмету проводки фрегата «Полканъ».

Коммисія выработала два способа, изъ коихъ *первый* заключался въ подъемныхъ ботахъ. *Второй* же способъ, отличался меньшею сложностью, представлялъ въ то же время крайне-рискованный, или, лучше сказать, крайне-непрактичный проектъ, совершенно непригодный для Двинскаго бара: «по постановленіи на фрегатѣ всѣхъ мачтъ и бушприта, и по укрѣпленіи оныхъ такелажемъ, накренить при портѣ фрегатъ посредствомъ приличнаго количества баласта отъ 15 до 20 градусоѵ, отъ чего углубленіе его, по свойству конструкціи самаго судна, противъ вертикальнаго положенія, будетъ менѣе около 1½ футъ и съ такимъ накрененномъ положеніи отъ самаго порта буксировать оный пароходами за баръ»⁽⁴³⁹⁾.

Этотъ способъ специалисты, видимо, предпочитали подъемнымъ ботамъ, какъ дешево стоившій, не принявъ въ соображеніе естественныхъ условій бара. Въ случаѣ несостоятельности сего проекта, указывали на необходимость постройки при портѣ двухъ подъемныхъ ботовъ съ грунтовыми трубами, проектированныхъ корабельнымъ инженеромъ, генералъ-майоромъ Гринвальдомъ.

(439) Дѣло архива Арх. порт. управ. 1852 г., № 757.

Управленіе Архангельскимъ портомъ, съ своей стороны, взглянуло на дѣло проведеніа фрегата иначе, по совѣщанію съ наличными инженерами, составившими особую комиссію. Комиссія эта, имѣя во главѣ капитана надъ портомъ, генералъ-маіора Мартьянова, пришла къ убѣжденію о возможности углубить баръ на $4\frac{1}{2}$ фут., но только не способами имѣвшимися тогда подъ рукою порта, такъ какъ въ 1837 г. помощью землечерпательной машины въ 16 силъ пробовали вырывать ковшами песокъ на барѣ, но, по твердости грунта онаго, ковши оказались бесполезными, подымая лишь жидкій илъ. Для такой работы требовалась, конечно, другая, сильнѣйшая машина, стоившая значительныхъ для казны затратъ.

Поэтому, портовая комиссія остановилась на постройкѣ ботовъ, присовокупляя, что какъ *сѣверный край, относительно толстоствѣрныхъ деревьевъ, постепенно скуდება льсомъ, отчего скоро и кораблей не изъ чего строить будетъ,* то для постройки малыхъ судовъ глубина бара очень достаточна.

Далѣе комиссія доносила, что вести фрегатъ въ наклонномъ положеніи черезъ баръ весьма опасно, по причинѣ быстроты теченія и совершенно открытаго положенія самаго бара. Для этого маневра требуются благопріятнѣйшія условія сизигіи: самая полная вода, совершенное безвѣтріе и отсутствіе зыби. При всякихъ другихъ условіяхъ наклонный фрегатъ рисковалъ быть опрокинутымъ. Буксировать же фрегатъ слабосильными портовыми пароходами, доносила комиссія, не представляетъ надежной гарантіи. Главный командиръ порта, соглашаясь съ доводами комиссіи, настаивалъ на крайней нуждѣ имѣть при портѣ, для проводки военныхъ судовъ, пароходъ не въ 60 а въ 200 силъ, равнои подъемные бота.

Разрѣшеніе Морскаго Министерства на постройку большаго парохода и двухъ ботовъ послѣдовало въ ноябрѣ 1852 г.

Послѣдніе, во времени проводки «Полкана», были уже построены въ 1853 г. Длина ихъ, между перпендикулярами 80 ф., ширина 28 ф., и глубина 10 ф. 3 д. Съ ихъ помощью фрегатъ «Полканъ» перешелъ баръ благополучно.

За этиаъ фрегатомъ, заложенъ былъ при Архангельскомъ портѣ другой большаго размѣра «Илья Муромецъ», но военныя обстоятельства Россіи, по случаю объявленія ей войны западными державами,—войны, известной подъ именемъ *восточной*, заставили приостановить дѣйствія нашихъ адмиралтействъ, обративъ способы ихъ на огражденіе своей безопасности отъ непріятельскихъ покушеній. Поэтому и Архангельскій портъ поставленъ былъ въ 1854 г. на военную ногу.

Военнымъ губернаторомъ Архангельской губерніи и главнымъ командиромъ порта былъ тогда вице-адмиралъ Р. П. *Боиль*.

Въ февралѣ 1854 г. Высочайшимъ указомъ Архангельская губернія объявлена была состоящею на военномъ положеніи, съ подчиненіемъ ея вице-адмиралу Боилу, на правахъ командира отдѣльнаго корпуса ⁽⁴⁴⁰⁾.

Опасность грозила не одному Архангельскому порту, но и приморскимъ жителямъ губерніи, равно и Соловецкой обители.

Вице адмиралъ Боиль, понимая сію опасность, еще въ январѣ 1854 г. доносилъ рапортомъ Его Императорскому Высочеству Великому Князю Константину Николаевичу, какъ Управляющему въ то время Морскимъ Министерствомъ, что на случай могущаго послѣдовать съ какою-либо изъ морскихъ державъ разрыва, необходимо было бы заблаговременно принять къ охраненію Архангельска и другихъ мѣстъ губерніи слѣдующія мѣры: 1) вооружить Новодвинскую крѣпость, въ которой тогда не было ни лафетовъ, ни стачковъ; 2) постронть канонерскія лодки и плавучія батареи, и *возобновить* по фарвагеру береговья батареи и телеграфы, по примѣру прежнихъ лѣтъ; 3) присылкою войскъ усилить оборону Архангельска, имѣвшаго тогда на лицо сухопутныхъ силъ 2128 ч., и морскихъ 3484 ч.; 4) озаботиться сохраненіемъ движимыхъ драгоценностей Соловецкаго монастыря, отправивъ ихъ въ другое болѣе безопасное мѣсто; 5) вооружить крестьянъ приморскихъ мѣстъ губерніи, для воспрепятствованія непріятелю въ высадкѣ десанта.

(440) Дѣло арх. порт. управ. 1853 г. Часть 1. № 63.

Съ получениемъ Высочайшаго одобренія семь мѣрамъ, портъ дѣятельно приступилъ въ ихъ осуществленію, кромѣ постройки плавучихъ батарей, на которыя разрѣшенія не послѣдовало.

Работы закипѣли такъ быстро, что заложенные въ мартѣ 20 канонерскихъ гребныхъ лодокъ были уже спущены на воду въ маѣ, и вооружены каждая *двумя* орудіями 24-хъ ф. калибра.

Приморскимъ крестьянамъ роздано было 3 тысячи кремневыхъ ружей. Крѣпость вооружена 38 орудіями. Береговыя батареи воздвигнуты были на Двинскихъ устьяхъ, а Соловецкія драгоцѣнности доставлены на монастырскихъ ладьяхъ въ Архангельскъ, и въ числѣ 40 ящиковъ и 4-хъ бочекъ отосланы на храненіе въ Сійскій монастырь за 150 верстъ отъ Архангельска.

Самый же Соловецкій монастырь вооруженъ былъ 8-ю орудіями 6-ти фунт. калибра и отрядомъ инвалидной команды. Батареи сооружены были въ слѣдующихъ мѣстахъ: въ *адмиралтействѣ*, снабженная 10-ю орудіями 12-ти ф. калибра; въ *Соломбальской гавани*, въ *Повракулѣ*, въ *Лаптоминской гавани*, на *Никольскомъ островѣ* (въ Мурманскомъ устьѣ), въ деревнѣ *Глинницѣ* (Никольск. устьѣ) и при р. Маймакѣ. На всѣхъ этихъ батареяхъ было по 8-ми орудій 36 и 18-ти ф. калибра, а въ деревнѣ Глинницѣ—10 орудій.

Мудьюжскій островъ связанъ былъ съ портомъ линіею телеграфовъ, расположенныхъ по протяженію Двинскаго фарватера. Телеграфы эти находились: на адмиралтейской батарее, на мысѣ острова *Чекоминскаго* (у Мурманскаго устья), на островѣ *Реушинѣ*, въ крѣпости, на островѣ *Муравомѣ* и у Мудьюжскаго маяка. Начальниками ихъ назначены были штурманскіе офицеры. Постъ дальней брантвахты былъ занятъ бригамою «Новая Земля», а проходъ у крѣпости—шкунною «Полярная Звѣзда». Два портовые парохода «Смирный» и «Полезный» имѣли назначеніе поддерживать постоянное сообщеніе порта съ гребною флотиліею, расположенною частью, у Мудьюжскаго острова, по южную его сторону,

частью у Лапоминской гавани и у устья, подъ прикрытіемъ батарей.

Начальникомъ морскихъ силъ назначенъ былъ капитанъ 1 ранга Броунъ, находившійся во главѣ перваго дивизиона лодокъ у Мудьюжскаго острова, для воспрепятствованія непріятелю проходить баръ. Онъ былъ снабженъ отъ Боля вадлежащею инструкціею.

Всѣ предостерегательные знаки и башни Бѣлаго моря были сняты, а освѣтительные аппараты маяковъ и маячныя команды доставлены въ Архангельскъ на шкунѣ Полярная Звѣзда. Лоцманская станція оставлена была при Мудьюжскомъ маякѣ, для коммерческихъ судовъ, пришедшихъ съ моря подъ нейтральнымъ флагомъ.

Такъ приготовился Архангельскій портъ встрѣтить врага, покушавшагося истребить его.

Въ первыхъ числахъ іюня 1854 г. непріятель не замедлилъ появиться на водахъ Бѣлаго моря, въ числѣ 10 судовъ. Большая часть англо-французской эскадры, состоявшая подъ начальствомъ капитана англійскаго флота *Еролмуса Омманея*, была съ винтовыми двигателями, и состояла изъ глубосидающихъ судовъ.

Предусмотрительность и благоразумныя мѣры военнаго губернатора Архангельской губерніи оправдались на дѣлѣ: англо-французскія суда не рѣшались дѣлать открыто нападеніе на отряды нашихъ морскихъ силъ, защищенныхъ мелководіемъ бара, и ходили лишь по разнымъ направленіямъ Бѣлаго моря, совершая дѣйствія, достаточно извѣстныя читателю, чтобы избѣжать съ нашей стороны повторенія о подвигахъ непріятеля надъ безоружными приморскими жителями и надъ ихъ промышленными судами.

Непріятельскіе вооруженные барказы пытались подходить къ Мудьюжскому острову и, главное, къ бару, для промѣра послѣдняго, но выстрѣлами съ батареи каждый разъ были отражаемы.

Отдавая должную справедливость благоразумнымъ распоряженіямъ Боля, не можемъ пройти молчаніемъ объ обстоя-

тельствѣ, бросившемъ въ свое время невыгодную тѣнь на вѣрноподданническія его чувства, и, по долгу справедливости, желаемъ безпристрастно взглянуть на поводъ, послужившій къ такому тяжкому нареканію.

Поводъ, навлекшій тогда на почтенное имя заслуженнаго адмирала неудовольствіе мѣстныхъ гражданъ, состоялъ въ отправкѣ изъ Архангельска великобританскаго консула *Вайтеда* съ семействомъ на англійскую эскадру, стоявшую у бара, для доставленія въ Англію. Портовой пароходъ «Смирный» принялъ семейство Вайтеда, и доставилъ его 3 сентября, подъ парламентарскимъ флагомъ, на эскадру Омманей.

Причины, побудившія Боилля, при военныхъ обстоятельствахъ, къ такому дѣйствительно оплошному поступку, видны изъ рапорта его отъ 1 сентября 1854 г. на имя Его Высочества, Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

Вотъ этотъ рапортъ:

«Великобританскій подданный Джонъ Вайтедъ, бывшій до объявленія войны великобританскимъ консуломъ при Архангельскомъ и прочихъ Бѣломорскихъ портахъ, получилъ черезъ шкипера одного коммерческаго корабля словесное извѣщеніе отъ командира англійской эскадры, крейсерующей въ Бѣломъ морѣ, что онъ имѣетъ отъ англійскаго правительства предписаніе принять Вайтеда съ семействомъ, для отправленія въ Англію, на одно изъ судовъ, находящихся подъ его командою.

По просьбѣ Вайтеда посланъ былъ парламентаръ съ открытымъ отъ Вайтеда письмомъ къ командиру означенной эскадры, отъ коего и получилъ отвѣтъ» ⁽⁴⁴¹⁾.

Съ непонятною поспѣшностью, Боилль выдалъ Вайтеду заграничный паспортъ, и, по отправленіи его, тотчасъ же сдѣлалъ донесеніе Военному Министру.

Такой необдуманнѣйшій поступокъ, какъ оказывается по разсказамъ на мѣстѣ лицъ, заслуживающихъ довѣрія и знавшихъ хорошо заслуженнаго адмирала, проистекъ единственно изъ желанія сдѣлать угодное консулу и его семейству, какъ

(441) Русскій архивъ 1871 г. № 6.

пользовавшихся въ Архангельскѣ всеобщимъ уваженіемъ за свои качества.

Въ отвѣтъ на сдѣланное донесеніе, Боиль былъ увѣдомленъ генераль-адъютантомъ Катенинымъ, что по доведеніи до свѣдѣнія Государя Императора о такомъ поспѣшномъ отправленіи бывшаго консула, Его Величество, сожалѣя, что иностранецъ сей отпущенъ черезъ море, изволилъ замѣтить, что было бы лучше возвратить его сухимъ путемъ ⁽⁴⁴²⁾.

Но не такъ снисходительно взглянуло на поступокъ Боиля общественное мнѣніе города Архангельска во время совершившагося факта. Всему виною было — не русское имя вице-адмирала Р. П. Боиля.

Надъ нимъ повторилось то же, что случилось и съ именемъ Барклая-де-Толли въ отечественную войну. Этимъ уподобленіемъ мы все сказали.

Въ опроверженіе же печатной клеветы автора «Сѣверъ Россіи», достаточно указать на Высочайшую резолюцію Государя Императора, послѣдовавшую на всеподданнѣйшей запискѣ Его Высочества, Управляющаго М. М. о кончинѣ 15 декабря, въ Петербургѣ, Архангельскаго военнаго губернатора вице-адмирала Боиля: *Крайне жаль! Не знаю, кѣмъ его замѣнили, теперь важнее чѣмъ когда»* ⁽⁴⁴³⁾.

На мѣсто Боиля назначенъ былъ вице-адмиралъ Хрущовъ.

Въ навигацію 1855 г., оборона порта была увеличена постройкою еще десяти канонерскихъ лодокъ. Кромѣ сего, у крѣпости и у деревни Красной (въ Мурманскомъ устьѣ) имѣлись баны.

Вторичное появленіе непріятели въ Бѣломъ морѣ состояло изъ 7 судовъ: парусныхъ фрегатовъ 2, винтовыхъ корветовъ 2, паруходъ 1 и парусныхъ бриговъ 2; но всѣ дѣйствія его были и на этотъ разъ столь же ничтожны, какъ и въ лѣто 1854 года.

По заключенію съ западными державами мира въ 1856 г., дѣятельность адмиралтействъ усилилась съ удвоенною бы-

(442) Русскій архивъ 1871 г. № 6.

(443) Русскій архивъ 1871 г. № 6.

строкою. Минувшая война послужила для насъ хорошимъ урокомъ, доказавъ намъ, между прочимъ, слабость нашихъ морскихъ силъ, вслѣдствіе отсутствія паровыхъ судовъ. Для восполненія столь важнаго недостатка Морское Министерество устремило съ этого времени всю свою главную энергію на созданіе пароваго флота.

Архангельскій портъ, въ данномъ случаѣ, принявъ, сообразно мѣстнымъ обстоятельствамъ, свое посильное участіе, и въ 1856 г. отправилъ въ Балтику *шесть* клиперовъ, предназначавшихся имѣть винтовой двигатель: «Разбойникъ», «Стрѣлокъ», «Пластунъ», «Джигитъ», «Наѣздникъ» и «Опричникъ», подъ командою флангель-адъютанта капитана 1 ранга (нынѣ вице-адмирала) А. А. Попова, а въ 1857 г., подъ командою капитана 1 ранга Броуна, отправленъ былъ винтовой фрегатъ «Илья Муромецъ».

Все, казалось, благопріятствовало дальнѣйшей жизни Архангельскаго адмиралтейства, которое въ 1858 г. было осчастливлено посѣщеніемъ нынѣ благополучно царствующаго Государа Императора, Александра Николаевича, при бытности въ то время военнымъ губернаторомъ и главнымъ командиромъ порта контръ-адмирала (нынѣ адмирала) *В. А. Глазенапа*. Это было 19 іюня.

Государь Императоръ, вмѣстѣ съ Его Королевскимъ Высочествомъ, наслѣднымъ принцемъ Виртембергскимъ, отправившись съ Сійской станціи на вольнонаемномъ пароходѣ «Подвигъ», нанятымъ казною для сего случая, прибылъ въ 7 ч. утра прямо въ адмиралтейской пристани, устроенной вблизи косвеннаго элинга, и вступивъ на берегъ при восторженныхъ кликахъ народа, отправился въ Соломбальскій Преображенія Господня соборъ. Встрѣченный здѣсь преосвященнымъ епископомъ Александромъ и всѣмъ духовенствомъ, Его Величество, послѣ краткаго молебствія, изволилъ посѣтить домъ военнаго губернатора и главнаго командира, и затѣмъ уже отправился въ городъ.

Народъ, на всемъ протяженіи дороги отъ Соломбалы до городского кафедральнаго собора, расположился шпалерами заблаговременно, чтобы лучше видѣть Вѣнценоснаго своего

гостя, который, въ 2 ч. дня, сопутствуемый наследнымъ принцемъ, военнымъ и гражданскимъ губернаторами, посѣтилъ вторично адмиралтейство и совершилъ закладку въ косвенномъ элингѣ винтового фрегата «Пересвѣтъ». Затѣмъ, пройдя въ другіе элинги, и осмотрѣвъ строившіеся тамъ два подъемныя бота и пароходъ «Соломбала» (въ 240 силъ), Его Величество посѣтилъ морскія казармы, а вечеромъ принялъ балъ, данный городскимъ обществомъ въ домѣ благороднаго собранія.

Для предстоявшаго плаванія Государя Императора въ Соловецкій монастырь, находился въ это время у адмиралтейской стѣнки военный пароходо-фрегатъ «Гремящій», прибывшій за нѣсколько дней изъ Кронштадта. На немъ Государь Императоръ изволилъ провести и наступившую ночь. Утромъ слѣдующаго дня, «Гремящій» съ Его Величествомъ отправился въ монастырь, а по благополучномъ оттуда возвращеніи (21 іюня, вечеромъ) Государь Императоръ немедленно простился съ архангельцами, и пересѣвъ съ «Гремящаго» на пароходъ «Подвигъ», отправился въ обратный путь.

Съ отбытіемъ Государя Императора, тогда же послѣдовали въ Архангельскомъ адмиралтействѣ весьма значительныя перемѣны, не замедлившія сообщить порту новый, болѣе современный характеръ благоустроеннаго учрежденія.

Инициатива сего наступившаго преобразования адмиралтейства, исходила всецѣло отъ Его Высочества Генераль-Адмирала, желавшаго поставить Архангельскій портъ, хотя и не въ большомъ гидѣ, образцомъ правильнаго и благо-разумно-веденнаго хозяйства ⁽⁴⁴⁴⁾.

Выборъ лица для осуществленія этого Августѣйшаго желанія былъ какъ нельзя болѣе удаченъ: дѣло преобразования поручено было главному командиру порта Б. А. Глазенапу.

Ничто не ускользнуло отъ вниманія новаго главнаго командира, при основательномъ знакомствѣ его съ нуждами Архангельскаго адмиралтейства. Плодомъ сего знакомства былъ рядъ проектовъ, предварительно одобренныхъ на мѣстѣ

(444) Дѣло архива Арх. порт. управ. 1858—1862 г.

управляющимъ Морскимъ Министерствомъ адмираломъ *Митинимъ*, который въ 1859 г. лично посѣщалъ Архангельскій портъ.

1) Главный проектъ коснулся сосредоточенія въ адмиралтействѣ мастерскихъ и различныхъ складовъ.

Вице-адмиралъ Глазенапъ, представляя о неудобствахъ Ширшемскаго завода, по его отдаленности отъ центра адмиралтейской дѣятельности, и о томъ, что этотъ заводъ требуетъ неотлагательно огромныхъ расходовъ на исправленіе плотинъ, зданій, на устройство камернаго шлюза при устьѣ р. Ширши,—всего по соображенію, около 112 т. р., кромѣ необходимаго углубленія этой рѣчки, ходатайствовалъ о *перенесеніи завода въ Соломбальское адмиралтейство*, гдѣ полезно устроить новый заводъ, такъ чтобы на немъ могли приготовляться паровыя машины въ 250 силъ.

Его Высочество, одобряя мысль перенесенія Ширшемскаго завода, не согласился на предположенное Глазенапомъ развѣтїе новаго въ адмиралтействѣ завода, а приказалъ устроить собственно *адмиралтейское, механическое и ремонтное заведеніе*, съ употребленіемъ на это денежныхъ средствъ, имѣвшихся на Ширшемскія передѣлки, а на будущее время, чтобы требованіе суммъ вносилось въ финансовую смѣту Морскаго Министерства. Въ томъ же 1859 г. было приступлено въ адмиралтействѣ къ постройкѣ каменныхъ: *литейнаго завода и паровой кузницы*, дляковки тяжелыхъ вещей.

2) Отдаленное положеніе Лапоминской гавани, не имѣющей береговаго сообщенія, всегда представляло для порта большія неудобства по тѣмъ причинамъ, что: а) отправка на зимовку судовъ производилась постоянно заблаговременно, не успѣвая иногда приступить на нихъ къ экстреннымъ исправленіямъ; б) надлежало отправлять отъ порта мастеровыхъ и устраивать временныя средства для требовавшихся исправленій, и в) въ теченіе зимы содержать въ Лапоминкѣ при судахъ команды, нужныя для присмотра и оболки льда, продовольствовать эти команды, имѣть для нихъ помѣщенія, зданія и проч. хозяйственныя устройства.

Чтобы отстранить вышесказанныя неудобства гавани, со-

пряженныя съ немалыми денежными расходами, Глазенапъ проектировалъ, для зимовки судовъ, устроить гавань, подлѣ адмиралтейства, *въ вершинѣ рѣки Курьи*, углубивъ оную до Никольскаго черезъ нее моста, а для предохраненія рѣки отъ песчаныхъ наносовъ, устроить при самомъ ея устьѣ *батопортъ и шлюзные ворота.*

3) Такъ какъ главное неудобство Архангельскаго адмиралтейства въ естественномъ отношеніи, равно и Соломбалы, заключалось въ ежегодномъ покрытіи ихъ весеннею водою, при вскрытіи отъ льда Двины, то для сохраненія адмиралтействъ и самого селенія отъ ледохода, Б. А. Глазенапъ пришелъ къ счастливой мысли оградить берега Двины, Кузнечихи и Курьи *насытнымъ валомъ*, матеріаломъ для котораго, кромѣ песчанаго баласта, привозящагося ежегодно на иностранныхъ корабляхъ, съ успѣхомъ могъ служить грунтъ вынимаемый для углубленія рѣкъ Соломбалки и Курьи. Сдѣланныя въ 1859 г. измѣренія показали, что длина вала, необходимаго для защиты селенія, должна быть непогимъ болѣе 4 т. саж. Наибольшая же высота его, по нивелировкѣ, должна достигать 13 ф., по такихъ низменныхъ мѣсть оказывалось очень не много; средняя же высота вала предполагалась въ 10 футъ.

Подобный валъ началъ возводить въ томъ же 1859 г. по берегу р. Кузнечихи, противъ дома главнаго командира и *лежала адмиралтейства*. Средняя его высота до 5 ф. Валъ этотъ вскорѣ показалъ всю цѣлесообразность его устройства, и служить понынѣ хорошею защитою для Бавнаго острова отъ ледохода. Земляной валъ предполагалось вести до кладбища, а оттуда проектированъ былъ *каналъ* по направлению къ Двинѣ, длиною до 800 саж., чтобы оный, соединяя р. Курью съ Двиною въ купеческой гавани, служилъ средствомъ для осушки сѣверныхъ, низменныхъ частей Соломбалы.

Рѣчку же Соломбалку, по ея углубленіи, предложено было обратить на храненіе мачтовыхъ лѣсовъ, затопивъ оные между Прядильнымъ мостомъ и устьемъ; а всю верхнюю часть рѣчки засыпать пескомъ, и отвести на ней мѣста

подъ постройку Ширшемскихъ жителей изъ служащихъ ли служившихъ при портѣ, по упраздненіи завода.

4) Каменный сухарный заводъ, какъ существовавшій совершенно бесполезно по цѣли, замѣнявшійся съ удобствомъ изготовленіемъ сухарей по подряду, предположено обратить *подъ арсеналъ* и подъ складъ всего портового артиллерійскаго, матеріальнаго имущества; равно предположено упразднить и канатный заводъ, съ принадлежавшимъ къ нему, *пеньковымъ магазиномъ*, по ветхости и по совершенной для порта бесполезности, такъ какъ въ послѣднее время спросъ на канатную пряжу при Архангельскомъ адмиралтействѣ былъ незначителенъ, и она доставлялась, въ числѣ прочихъ матеріаловъ, изъ Петербурга.

5) Такъ какъ до этого времени при портѣ дѣлались только одни метеорологическія наблюденія, начатыя съ послѣднихъ лѣтъ прошлаго столѣтія надъ барометромъ, термометромъ, силою вѣтра и состояніемъ погоды, наблюденія, получившія при П. О. Кузмищевѣ болѣе правильную систему, нежели какъ было до него, то Глазенапъ, имѣя въ виду важность научныхъ изслѣдованій при портѣ, по исключительному его географическому положенію, какъ единственному пункту, лежащему на сѣверѣ въ большой широтѣ, ходатайствовалъ о постройкѣ въ адмиралтействѣ *обсерваторіи* и о снабженіи ея инструментами, не только астрономическими, но и магнитными.

Несомнѣнная польза подобнаго учрежденія сознавалась еще въ сороковыхъ годахъ, Кузмищевымъ и Рейнеке, указавшими и самое мѣсто подъ обсерваторію въ Новомъ адмиралтействѣ, на углу, образуемомъ Двиною и Курью,—то самое, на которомъ въ 1859 г. начата постройка оной по проекту Глазенапа.

Кромѣ этихъ замѣчательныхъ проектовъ, осуществленіе которыхъ было начато немедленно, не можемъ не упомянуть и о другихъ мѣрахъ, клонившихся, по мысли главнаго командира порта, къ улучшенію ввѣреннаго ему учрежденія.

Такъ напр. приступлено было къ укрѣпленію Двинскаго берега въ среднемъ и лѣсномъ адмиралтействахъ защитными сваями и откосными ряжевыми стѣнами, адмиралтейскій лѣсъ

получилъ правильную рассортировку, сообразно годамъ заготовки, сортамъ и ихъ качествамъ, и уложенъ въ стабеля. Портовые присутственныя мѣста перенесены изъ адмиралтейства, для удобства, въ морскую казарму; вмѣсто старыхъ, построены были четыре новыхъ сарая, для храненія дубовыхъ и лиственничныхъ лѣсовъ; имѣющееся въ Новомъ адмиралтействѣ каменное зданіе, гдѣ сохранялась морская провизія, обращено было подъ складъ кораблестроительныхъ матеріаловъ и инструментовъ, а провизія перенесена въ провіантскіе магазины; въ шлюпочныхъ сараяхъ, для предохраненія отъ весеннихъ водъ, подняты полы; оконченъ вокругъ адмиралтейства палисадъ; ночная стража внутри адмиралтейства замѣнена ночными обходами; для порта приобрѣтены пожарныя инструменты лучшаго достоинства, и плавучая пожарная труба; для ахтерштевней винтовыхъ фрегатовъ начали выписывать лучшіе дубовые края изъ Англіи. Главному командиру порта предоставленъ былъ надзоръ и попеченіе за шкиперскими мореходными курсами; *Константиновскій дѣтскій пріютъ*, находящійся въ Соломбалѣ и бывший въ вѣденіи города, возвращенъ въ завѣдываніе главныхъ командировъ порта ⁽⁴⁴⁵⁾ и т. п.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что ежели бы благоприятныя обстоятельства допустили Архангельскому порту осуществить все вышесказанныя предположенныя работы и преобразованія по адмиралтейству, то они совершенно бы измѣнили прежній его характеръ и всего Соломбалскаго селенія,

(445) *Дѣтскій пріютъ* въ Соломбалѣ, основанъ по мысли супруги бывшаго главнаго командира порта Маркиза-де-Траверсе, Маргариты Киряловны, построенной для сего домъ на собственное иждивеніе. Открытіе пріюта было 9 сентября 1848 г., и вызвано отсутствіемъ до этого времени образовательнаго учрежденія на Соломбалѣ для дѣвицъ бѣдныхъ родителей. Пріютъ носитъ названіе *Константиновскаго*, въ память посѣщенія Его Высочествомъ В. К. Константиномъ Николаевичемъ Архангельска въ 1844 г. Суммы, коими обезпечено существованіе пріюта, суть: а) сборъ съ приходящихъ иностранныхъ судовъ къ порту по 3 к. с. съ тонна ихъ водоизмѣщенія б) съ гаванскихъ пухонъ за варку пищи для иностранцевъ по 1 р. въ мѣсяцъ, и в) ежегодныя пожертвованія благотворителей. Цифра ученицъ первоначально была 50; въ 1861 г. доходила до 120, а нынѣ около 60.

способствуя успѣху въ ходѣ кораблестроительныхъ работъ, и сохраняя введеніемъ паровой силы весьма значительную экономію во времени и въ рабочихъ рукахъ.

Даже нравственная сторона служащихъ и ихъ дѣтей не оставлена была безъ вниманія отъ зоркаго, просвѣщеннаго взгляда Б. А. Глазенапа.

Любимое дѣтище П. О. Кузмищева—*портовая библиотечка* получила правильное, твердое и болѣе широкое устройство, будучи перемѣщена изъ присутственныхъ мѣстъ въ отдѣльное зданіе, назначенное собственно для книгохранилища, съ комнатами для чтенія. Для пополненія библиотечки книгами начался денежный взносъ лицъ, служащихъ при портѣ, и тогда же исходатайствовано было нѣсколько томовъ книгъ изъ Императорской Публичной и Кронштадтской флотской библиотекъ. Тогда же напечатанъ былъ и уставъ библиотечки.

По отдаленности Соломбалы отъ всѣхъ общественныхъ, городскихъ собраній, Б. А. исходатайствовалъ учрежденіе при библиотекѣ и морскаго благороднаго собранія.

Для обученія дѣтей нижнихъ чиновъ, съ цѣлью образованія изъ нихъ со временемъ полезныхъ для адмиралтейства мастеровыхъ, учреждено въ Соломбалѣ 7 іюня 1859 г. приходское училище, получившее при содѣйствіи директора училищъ Архангельской губерніи г. *Линна* значеніе общеобразовательнаго заведенія, потребность въ которомъ оказалась такъ сильна, что въ первый же день его открытія явилось въ училище до 200 мальчиковъ. До 1863 г. училище выполняло свое первоначальное назначеніе; оно содержалось на счетъ суммъ Морскаго Министерства, хотя учебная часть была подъ наблюденіемъ директора училищъ. Съ 1863 г. оно поступило въ вѣдѣніе Министерства Народнаго просвѣщенія.

До этой передачи, сверхъ обыкновенной программы приходскихъ училищъ, мальчиковъ обучали черченію, рисованію и разнымъ мастерствамъ въ адмиралтействѣ.

Одновременно съ открытіемъ приходскаго училища, учреждена на Соломбалѣ для бѣдныхъ жителей *болница* на 8 кро-

ватей, существовавшая съ 1859—1863 г. добровольными приношеніями иностраннаго и русскаго купечества Архангельска. Она была подъ особеннымъ покровительствомъ Ея Императорскаго Высочества В. К. Александры Іосифовны.

Капиталь больницы состоялъ, въ періодъ ея краткаго существованія, изъ 4171 р., а число больныхъ въ общей сложности доходило до 142 ч. Съ упраздненіемъ главнаго порта и больница прекратила свое существованіе, переданная вмѣстѣ съ *богадльнею* въ Архангельскій Приказъ Общественнаго Прізрѣнія.

Для переѣздовъ главнаго командира порта въ Ширшу, Лапоминку и въ Новодвинскую крѣпость, по ходатайству Б. А., доставленъ былъ въ 1858 г. изъ Петербурга въ Архангельскій портъ рѣчною системою желѣзныи паровой баргазъ «Самоѣдъ».

Такова была, въ главныхъ чертахъ, полезная и разнообразная дѣятельность, на пользу здѣшняго порта, вице-адмирала Б. А. Глазенапа, получившаго, къ сожалѣнію для Архангельска, въ концѣ 1859 года, новое служебное назначеніе въ Николаевъ, на соотвѣтственную должность главнаго командира.

Вмѣсто него прибылъ въ Архангельскій портъ, Свиты Его Величества контръ-адмиралъ (нынѣ адмиралъ), К. И. *Истоминъ*, при которомъ въ 1860 г. приступлено было къ осуществленію проекта Глазенапа, касательно замѣны военно-рабочихъ экипажей, какъ труда обязательнаго, казеннаго, трудомъ свободнымъ.

Первоначальная идея такой замѣны родилась еще въ 1839 г.; Архангельскій гражданскій губернаторъ Степановъ, во Всеподданнѣйшемъ отчетѣ, между прочимъ, помѣстилъ слѣдующее свое соображеніе: «для приспособленія тамошнихъ жителей къ кораблестроенію, весьма бы полезно было употребить для сего нѣсколько молодыхъ людей изъ крестьянъ и мѣщанъ въ Архангельскій военный портъ при постройкѣ военныхъ кораблей, такъ какъ теперь этимъ дѣломъ занимаются одни военно-рабочіе экипажи, и только въ случаѣ надобности нанимаются вольные рабочіе». Государь

Императоръ на это сдѣлалъ резолюцію: «Министерству Финансовъ обратить на сіе вниманіе» ⁽⁴⁴⁶⁾.

По возбужденіи о такомъ предметѣ надлежащей переписки между министерствами, главный командиръ Архангельскаго порта, адмиралъ Сулима отвѣчалъ въ 1840 г. кораблестроительному департаменту, что прежде нежели обучать молодыхъ людей кораблестроенію на практикѣ, необходимо нужно для нихъ теоретическое знакомство съ дѣломъ; но такъ какъ подобнаго заведенія нѣтъ въ Архангельскѣ, то, по необходимости, должно будетъ ограничиться знакомствомъ на практикѣ съ мастерами: плотничнымъ, столярнымъ и др. Съ 1841 г. при адмиралтействѣ началось поэтому обученіе молодыхъ людей изъ крестьянскаго и мѣщанскаго сословія означеннымъ мастерствамъ, подѣ руководствомъ корабельныхъ инженеровъ, которые съ знающими грамоту и ариметику занимались преподаваніемъ теории кораблестроенія ⁽⁴⁴⁷⁾.

Вице-адмиралъ Глазенапъ, опираясь на сознannую своими предшественниками необходимость обучать вольныхъ людей кораблестроенію, въ проектѣ своемъ въ 1859 г. весьма подробно развивалъ мысль о пользѣ свободнаго труда передъ обязательнымъ, производимымъ иногда мастеровыми изъ рекрутъ, едва умѣющими владѣть топоромъ, предлагая, такимъ образомъ, радикальное преобразование вопроса о рабочей силѣ нашихъ адмиралтействъ ⁽⁴⁴⁸⁾.

Вслѣдствіе чего и задумано упразднить рабочіе экипажи, призвавъ на судостроеніе вольный трудъ, чрезъ обученіе постепенно при портѣ дѣтей нижнихъ чиновъ мастерствамъ, и чрезъ увеличеніе заработной платы, сообразной съ искусствомъ плотника, какая существовала въ то время на частныхъ веряхъ. Возвышеніе платы, по степени искусства, составляетъ, какъ извѣстно, важный рычагъ для преуспѣянія всякаго дѣла, и согласно сему принципу, проектъ заключалъ

(446) Дѣло корабл. деп. 1840 г. № 1503.

(447) Дѣло корабл. департ. 1840 г. № 1508.

(448) «Морск. Сбор.» 1860 г. № 2.

въ себѣ слѣдующія главныя черты: учрежденіе мастеровыхъ командъ по части кораблестроенія и механической и по части артиллерійской и комиссаріатской. Для валовыхъ же работъ проектирована была особая рабочая команда.

Всѣ мастеровыя раздѣлены на 5 классовъ по степеніи искусства: первые два класса составляли увазателей работъ, а послѣдніе—исполнителей.

Кромѣ сего при мастеровыхъ командахъ предположено имѣть особое число учениковъ, раздѣлявшихся по своимъ познаніямъ на три разряда. Имъ-то и должны были въ послѣдствіи комплектоваться мастеровыя команды. При этомъ доступъ въ адмиралтейство вольнаго мастераго не возбранялся, если послѣдній могъ доказать знаніе свое въ кораблестроительномъ дѣлѣ.

Тогда же сдѣлано было распоряженіе, чрезъ публикацію въ мѣстныхъ вѣдомостяхъ, о приглашеніи учениковъ, имѣющихъ не менѣе 14 лѣтъ отъ роду, въ адмиралтейство, со слѣдующею имъ платою: въ первые два года по 20 к., слѣдующіе два года по 30 к. и въ послѣдній годъ 50 коп. за каждый рабочій день.

На первое приглашеніе, по новизнѣ дѣла, откликнулось немного, всего 50 ч., но вскорѣ число учениковъ возросло до 70, поступившихъ изъ дѣтей: мастеровыхъ рабочихъ экипажей—37, матросскихъ—10, мѣщанъ—9 и крестьянъ—11. Всѣ поступившіе ученики распредѣлены были по мастерствамъ съ 1 октября 1860 г., и занятія съ ними происходили практическимъ путемъ при постройкахъ винтовой шкуны «Полярная Звѣзда», пожарныхъ ботовъ и фрегата «Перевѣтъ». Для судовъ этихъ они изготовляли модели, лекала, шлюпочный рангоутъ, весла, паруса и т. п.

Независимо отъ работъ, обращалось вниманіе и на нравственную сторону учениковъ, преподаваніемъ имъ закона Божія, ариметики, рисованія и черченія⁽⁴⁴⁹⁾.

Касательно же морскихъ военныхъ средствъ для обороны Архангельскаго порта, Морское Министерство, по соглашенію

(449) Кронштад. Вѣстникъ 1863 г. № 85.

съ вице-адмираломъ Глазенапомъ, предложило имѣть *восемь* канонерскихъ лодокъ и *два* ходока-клипера, которыхъ назначеніе состояло въ крейсертвѣ и поискахъ по Бѣлому морю.

1-го августа 1861 г. производство работъ въ Ширшемскомъ заводѣ было уже совершенно прекращено, за переводомъ въ порту постепенно мастерствъ: слесарнаго, токарнаго, кузнечнаго, лекальнаго и т. п. Постройка на паровой кузницѣ и литейной, между тѣмъ, дѣятельно продолжалась, а равно и работы по постройкѣ фрегата «Чересвѣтъ».

Смотря на лихорадочную жизнь Архангельскаго адмиралтейства въ послѣднее время, сообщенную ему вышесказанными коренными преобразованіями, все предвѣщало, по видимому, долгое его существованіе, обновленное свѣжимъ притокомъ силъ, тогда какъ дни его, увп, были уже сочтены. . .

Приступаемъ теперь къ послѣднему акту полугорюхвковой жизни Архангельскаго адмиралтейства, пресѣкшейся не иначе, какъ въ силу роковой необходимости.

Судьбы подобныхъ учрежденій имѣютъ весьма тѣсную аналогію съ судьбою каждаго человѣка, взятаго въ отдѣльности. У нихъ тоже есть какъ бы свое *дѣтство*, своя *юность*, *возмужалость* и *старость*. Подобно сему и историческая дѣятельность Архангельскаго порта раздѣлена нами на *четыре* періода или отдѣла.

Въ 1860 г. главное вниманіе портоваго начальства устремлено было на приготовленіе къ спуску громаднаго фрегата «Чересвѣтъ», размѣры котораго превосходили все, доселѣ строившееся при портѣ. Строителемъ фрегата былъ корабельный инженеръ поручикъ Большаковъ, присланный на этотъ случай въ Архангельскъ по особому распоряженію Его Высочества, Генераль-Адмирала.

При постройкѣ фрегата употреблялась исключительно лиственница съ необходимымъ количествомъ дуба. При скрѣпленіи же его корпуса слѣдовали французской системѣ Армана, введенной уже на фрегатѣ строившемся въ Бордо. Такъ напр. укрѣпленіе трюма заключалось въ желѣзныхъ ридерсахъ и раскосинахъ, въ разстояніи одинъ отъ другаго на 5 футъ, расположенныхъ наклонно верхними

своими концами къ носу и къ кормѣ, а по обшивкѣ (внутри-же) противоположно первымъ. Снаружи — топъ-ридерсами, и двумя надводными продольными ридерсовыми полосами вокругъ фрегата, и т. п.

Фрегатъ назначенъ былъ имѣть 51 орудіе и машину въ 500 силъ.

Послѣ испытанія подлежащею пробою ⁽⁴⁵⁰⁾ фрегата на стапелѣ, спускъ его назначено произвести 9 июня.

Состоявшійся спускъ былъ, увы, неудаченъ. Пройдя большую половину спусковаго фундамента, фрегатъ по выходѣ въ р. Двину, полозьями приткнулся на ложе рѣки, чрезъ что корпусъ фрегата отдѣлился отъ нихъ, и онъ, оставаясь на фундаментѣ свои полозья, мгновенно сбѣжалъ на воду; затѣмъ, быстро пробѣжавъ разстояніе между стѣнкою адмиралтейства и противолежащею банкою, не смотря на отданные для задержки два якоря, вѣзаясь кормовою частью въ мель до 6 футовъ и остановился поперекъ фарватера. Такое неподвижное положеніе фрегата было опаснымъ для него, по причинѣ теченія рѣки, сильно дѣйствовавшаго на его свободную часть корпуса. Первые попытки стащить его съ мели были безуспѣшны. Къ тому же открылась въ немъ сильная течь, доходившая до 6 ф. Послѣ чрезвычайныхъ усилій, помощью шпелей, фрегатъ на другія сутки былъ, наконецъ, стащенъ съ мели и подведенъ подъ краѣ къ стѣнкѣ адмиралтейства. Течь была уменьшена до 18 д. въ часъ. Поврежденія оказались слѣдующія: задняя килевая штука переломилась въ замкѣ поперекъ, и при стаскиваніи фрегата съ мели, сдвинулась по длинѣ на 4 дюйма назадъ, покрывивъ свои скрѣпные болты. Сверхъ того, вторая штука старпоста дала значительную трещину отъ килы вверхъ на 6 футовъ. Впечатлѣніе отъ такого неудачнаго спуска было весьма грустное, а въ первый его моментъ даже потря-

(450) Проба новопостроенныхъ судовъ при Архангельскомъ портѣ, передъ ихъ спускомъ, производилась съ 1889 г. не водою, а *коптящимъ масломъ*, ибо отъ испытанія водою всегда оставалась въ интрьюхъ сырость, производившая преждевременное гниеніе членовъ, особливо въ тѣхъ мѣстахъ, куда доступъ для воздуха былъ очень труденъ. На пробу эту расходовалось обыкновеннаго масла до 450 пух.

сающее. Немедленно дано было телеграфомъ знать въ Петербургъ о случившемся, и оттуда для исправленія поврежденной фрегата «Пересвѣтъ» были командированы въ Архангельскъ: инспекторъ кораблестроительныхъ работъ, пивжеперъ полковникъ Дмитріевъ, и такелажмейстеръ подполковникъ Муштафьевъ. Рѣшено было приступить къ килеванію фрегата. Для этого, средствами порта, въ р. Маймаксѣ устроили *киленбалку*, гдѣ вся операція исправленій окончена была столь удачно, что «Пересвѣтъ» послѣ зимовки своей въ той же Маймаксѣ, на другой годъ отправился благополучно въ Бронштадтъ, не имѣя уже течи ни одного дюйма. Командиромъ его былъ капитанъ-лейтенантъ (нынѣ контръ-адмиралъ) О. Я. Брюмеръ.

Неудачный спускъ, зависѣвшій, исключительно, отъ большой величины «Пересвѣта», и чрезвычайно затруднительная проводка его черезъ баръ, тогда же доказали всю несостоятельность здѣшняго порта при постройкахъ судовъ подобнаго рода, а послѣдовавшій въ то время коренной переворотъ въ наукѣ кораблестроенія, изгнавшій въ нашихъ адмиралтействахъ употребленіе лѣсовъ, и вводившій *броненосное* судостроеніе, ускорилъ развязку дѣла; и существованіе главнаго Архангельскаго порта, какъ порта военнаго, оказалось несоотвѣтствующимъ положенію вещей, обременительною статьею для государства.

Такимъ образомъ—вопросъ о судьбѣ Архангельскаго порта, въ принципѣ, былъ уже рѣшенъ въ томъ же 1861 году, а марта 5 дня 1862 г. состоялось нижеслѣдующее Высочайшее повелѣніе:

1) Главный портъ въ Архангельскѣ упразднить. Въ портѣ семь сохранить лишь *гидрографическую* часть и управленіе маяками и лоціею.

2) Гражданскихъ и военныхъ чиновъ, находящихся въ составѣ береговыхъ учрежденій и командъ Архангельскаго порта, за исключеніемъ тѣхъ, которые будутъ признаны необходимыми къ оставленію на службѣ въ морскомъ вѣдомствѣ — въ Архангельскомъ портѣ или въ другихъ учрежденіяхъ и командахъ, уволить отъ службы или оставить за

штатомъ или зачислить по резервному флоту, съ предоставленіемъ имъ правъ и преимуществъ, которыя были дарованы лицамъ морскаго вѣдомства на основаніи Высочайшихъ повелѣній 8-го февраля и 23 мая 1860 г. и 12 декабря 1859 года.

3) Нижнихъ чиновъ строевыхъ и нестроевыхъ командъ, имѣющихъ въ Архангельскѣ осѣдлость, т. е. дома и семейства, и сверхъ сего холостыхъ, прослужившихъ 16 и болѣе лѣтъ, уволить во временной отпускъ. Прочихъ чиновъ, кои не войдутъ въ составъ команды, оставляемой при Архангельскомъ портѣ, перевести въ другіе порты и команды морскаго вѣдомства.

4) Предоставить Морскому Министерству опредѣлить, какія земли и строенія въ Архангельскѣ необходимо оставить въ морскомъ вѣдомствѣ на будущее время, а равно какое употребленіе сдѣлать изъ судовъ, запасовъ и матеріаловъ, которые находятся въ портѣ. Для большей успѣшности торговъ на недвижимое имущество, принадлежащее морскому вѣдомству въ Архангельскомъ портѣ, предоставить покупателямъ вносить сумму, состоящуюся на торгахъ, по частямъ, въ теченіи десяти лѣтъ.

5) Для приведенія въ исполненіе мѣръ по упраздненію Архангельскаго порта, лицъ, составляющихъ портовое управленіе, оставить въ своихъ должностяхъ въ теченіе шести мѣсяцевъ, но предоставить главному командиру упразднить нѣкоторыя изъ этихъ должностей и ранѣе, если признаетъ нужнымъ.

6) Участки земли, принадлежащіе морскому вѣдомству въ Архангельскомъ портѣ, находящіеся подъ домами и другими постройками обывателей, отдать симъ лицамъ въ собственность, а въ пользу приходскаго училища передать, кромѣ участка земли, и самое строеніе морскаго вѣдомства, гдѣ училище помѣщается ⁽⁴⁵¹⁾.

Мы были очевидцами, когда получилось при Архангельскомъ портѣ сіе Высочайшее повелѣніе. Впечатлѣніе произведенное симъ повелѣніемъ, было въ Архангельскѣ и при

(451) Приказъ Е. И. В. Генералъ-Адмирала 1862 года 11 марта № 36.

портъ громадное. Невидимыя нити связывали существованіе многихъ гражданъ съ существованіемъ порта. Нити эти были разомъ порваны.

Наибольшее сочувствіе возбуждало къ себѣ Соломбальское селеніе, какъ тѣсно связавшее благосостояніе свое съ успѣшнымъ развитіемъ адмиралтейской дѣятельности.

Сиротливость его, въ данномъ случаѣ, легко уподоблялась младенцу, силою оторванному отъ сосцовъ матери.

На всѣхъ пунктахъ адмиралтейства началась усиленная работа, по поводу предстоявшаго отправления богатыхъ запасовъ портового имущества. Имущество это укладывалось въ ящики и каждый ударъ заколачиваемаго гвоздя отзывался въ сердцѣ соломбальца болѣзненною потюю. Уныніе было всеобщее. Молотокъ аукціониста привелъ многихъ желающихъ купить портовые зданія и многія имущества, назначенныя въ продажу за весьма сходную цѣну.

26 іюня прибылъ въ Архангельскъ винтовой транспортъ «Красная Горка», посланный изъ Кронштадта съ цѣлью принять болѣе цѣнный грузъ казеннаго имущества. Сверхъ сего на тотъ-же предметъ зафрахтованы были *четыре* купеческія судна.

27 іюня пароходъ «Соломбала» отправился изъ Архангельска въ Балтику, для продолженія своей службы.

Къ 1 іюлю всѣ мастерства были уже закрыты, а въ первой половинѣ августа 1862 г. вице-адмиралъ Истоминъ довезъ въ Инспекторскій департаментъ Морскаго Министерства о фактическомъ упраздненіи главнаго Архангельскаго порта, команды котораго въ *двухъ* партіяхъ отправились берегомъ въ С.-Петербургъ.

Суда Вѣломорской флотилии: пароходы «Смирный» и «Полезный», бригъ «Новая Земля», судно внутренней брайтвахты, транспорты «Кемь» и «Соловецкъ», судно подъ землечерпательную машину, четыре подъемные бота, всѣ портовые флашкюуты и т. п. были быстро сломаны, а машины и желѣзо обращены въ ломъ. Изъ флашкюутовъ два были проданы, а водоналивный боть безвозмездно переданъ городу, на основаніи разрѣшенія кораблестроительнаго депар-

тамента. Для гидрографической части порта остались винтовая шкуна «Полярная Звѣзда» и парусная шкуна «Задорная». Винтовый барказъ «Самоѣдъ» и пожарный боть проданы были въ вѣдомство Путей Сообщенія.

По упраздненіи порта, Соломбала была причислена къ городу Архангельску, составивъ третью часть его въ полицейскомъ отношеніи.

Островъ *Мосъевъ* и мѣсто, занимаемое учебною артиллерійскою батареею, присоединены къ числу земель, находящихся въ городскомъ владѣніи.

Мѣстность *мѣснаго адмиралтейства* (на крайнемъ островѣ) продана была Соловецкому монастырю въ полное владѣніе, съ находящимися на немъ 6 адмиралтейскими строеніями, за 2 т. руб. сер. на 10 лѣтній срокъ.

Ширшемскій адмиралтейскій заводъ и Лапоминская гавань поступили въ полное владѣніе Архангельской палаты Государственныхъ имуществъ, со всѣми принадлежащими къ нимъ зданіями и сооруженіями.

За тѣмъ, всѣ прочія строенія морскаго вѣдомства, находившіяся въ *среднемъ* адмиралтействѣ и въ Соломбалѣ, были переданы или городу, или проданы съ торговъ разнымъ частнымъ лицамъ на сносъ и въ полное владѣніе, съ разсрочкой платежа на 10 лѣтъ.

Склады кораблестроительныхъ лѣсовъ, простиравшіеся до 19 тысячъ штукъ, между которыми имѣлся большой запасъ лиственницы и дубу, проданы были тогда же Петербургскому купцу Молво за 53 т. руб. сер., и, распиленные на мѣстѣ въ брусья, большею частью, уплыли въ Англію, на тамошнія верфи. Тотъ-же Молво приобрѣлъ и адмиралтейское желѣзо въ количествѣ 175 т. пуд. за 175 т. руб. сер.

Упразднялось рѣшительно все, кромѣ зданій *Новаго* (сѣвернаго) адмиралтейства, и *двухъ* крытыхъ корабельныхъ эллинговъ, щадившихся морскимъ вѣдомствомъ до 1866 года. За тѣмъ и эллинги проданы были съ молотка за ничтожную, сравнительно, сумму.

Пожаръ 1863 г., случившійся въ бывшемъ среднемъ ад-

миралтействѣ, въ свою очередь, много помогъ дѣлу упраздненія: сгорѣли два большихъ сарая, изъ конхъ одинъ съ запасомъ каменнаго угля, бывшаго въ количествѣ до 250 т. пудовъ.

Этимъ грознымъ финаломъ вполнѣ завершилось начатое упраздненіе главнаго Архангельскаго порта!...

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Трудъ нашъ оконченъ. Предоставляемъ читателю дѣлать о немъ свое умозаключеніе, на основаніи фактическихъ данныхъ, изложенныхъ нами съ возможною полнотою. Чувствуемъ сами недостатки труда, но обиліе матеріала, по мнѣнію нашему, должно выкупить сіи недостатки. Цѣль наша была, излагая по подлиннымъ документамъ историческую жизнь Архангельскаго порта, внести свою посильную лепту будущему историографу русскаго флота, отмѣчая на пути своего излѣдованія все то, что относилось къ давно-минувшей жизни здѣшняго, старѣйшаго въ Россіи военнаго адмиралтейства, и что заслуживало наше вниманіе.

Въ заключеніе, считаемъ не лишнимъ сказать нѣсколько словъ о Соломбалѣ, имя которой нераздѣльно съ адмиралтействомъ упоминалось въ нашемъ трудѣ.

По упраздненіи главнаго порта, экономическія условія жизни Соломбальскаго селенія, въ началѣ были крайне плачевны. Съ уходомъ изъ него мастероватога класса, имѣвшаго въ немъ свою осѣдлость, сиротливостъ селенія чувствовалась на каждомъ шагѣ. Цифра обывателей уменьшилась болѣе чѣмъ на половину. Дома опустѣли. Соломбальцами овладѣла апатія. Упраздненіе порта, лишившее поддержки многихъ семействъ, въ лицѣ мужскаго населенія, повлекло за собою новую заботу у домохозяевъ Соломбалы: земля на которой раскинулось селеніе, бывшая до того времени казенною, теперь поступила въ собственность лицъ, имѣвшихъ на ней свои недвижимыя имущества. Отсюда—неизбѣжныя налоги (поземельная и квартирная повинностъ),

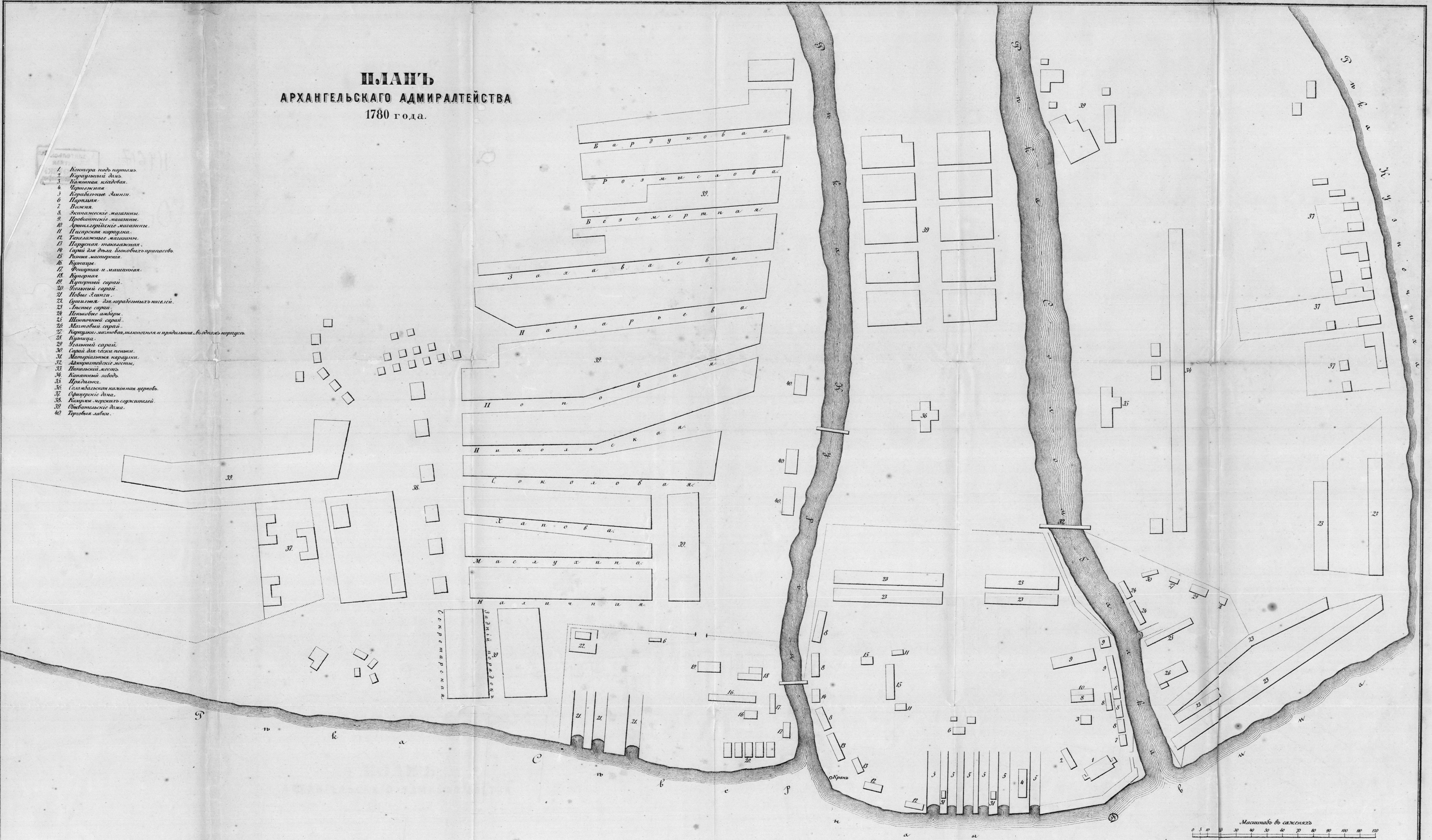
усложнили и безъ того крайне-ограниченныя средства домовитыхъ соломбальцевъ. Началась быстрая распродажа домовъ, почти за безцѣнокъ: небольшіе дома, стоявшіе при существованіи порта *сотни* руб., пошли за *десятки*, а большіе, съ мѣстомъ и надворными строеніями, цѣнившіеся въ *тысячу*, продавались за *сотни*, да и то на охотнѣе, ибо покупатели были рѣдки. Бѣднѣйшій-же классъ обывателей не задумывался рубить домишки свои на дрова, или отдавать за ничтожный построй, едва не даромъ, лишь-бы отапливалось зданіе. Въ 1864 году было сломано 50 домовъ, а въ 1865 г. — 41, какъ значится по свѣдѣніямъ полиціи за эти года.

Апатія эта длилась впрочемъ не болѣе *шести* лѣтъ. Житейскіе интересы взяли, наконецъ, свое, обративъ вниманіе соломбальцевъ на изысканіе источниковъ своего благосостоянія. Торговое значеніе Архангельска, какъ порта коммерческаго, мало по малу примиряло недовольныхъ жизнію, и въ настоящее время Соломбала, хотя далеко еще не представляетъ собою слѣдовъ прежняго, былого довольства, но уже одно то, что предоставленная самостоятельному развитію, она не опъкаетъ, какъ прежде, рукъ, а стремится къ труду, — служитъ хорошимъ ручательствомъ ея дальнейшей жизненности, въ сосѣдствѣ упраздненнаго адмиралтейства.

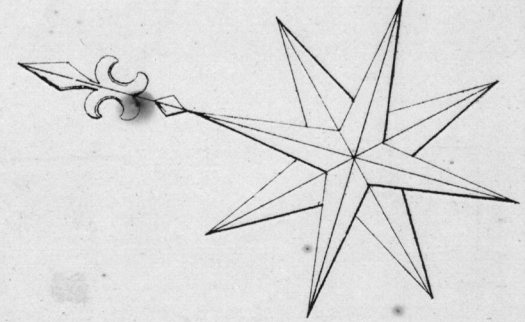
Кабинетъ Севера
Сол. Библиотекы
им. А. Н. Добролюбова

**ПЛАНЪ
АРХАНГЕЛЬСКАГО АДМИРАЛТЕЙСТВА
1780 года.**

1. Котельня под парусами.
2. Парусный двор.
3. Кухонная кладовая.
4. Церковь.
5. Корабельные динги.
6. Паруса.
7. Динги.
8. Экипажские магазины.
9. Пробирочные магазины.
10. Артиллерийские магазины.
11. Пашпортная канцелярия.
12. Табакерные магазины.
13. Парусная таможня.
14. Сарай для дров и кожаных принадлежностей.
15. Рыбные магазины.
16. Курение.
17. Фонарная и машинная.
18. Курьерная.
19. Курьерный сарай.
20. Дингевый сарай.
21. Новые динги.
22. Бушприты для корабельных талей.
23. Лесные сараи.
24. Плотничьи сараи.
25. Шпунтовый сарай.
26. Мазливый сарай.
27. Парусные, такеловые, талевые и прочия, вобъемлю портуса.
28. Курение.
29. Дингевый сарай.
30. Сарай для лески пеньки.
31. Матросские парусины.
32. Адмиралтейские мастерские.
33. Плотничья мастерская.
34. Витальный завод.
35. Кладовая.
36. Сельскохозяйственная каменная церковь.
37. Офицерские дома.
38. Кухонная и курьерская.
39. Офицерские дома.
40. Прочие избы.



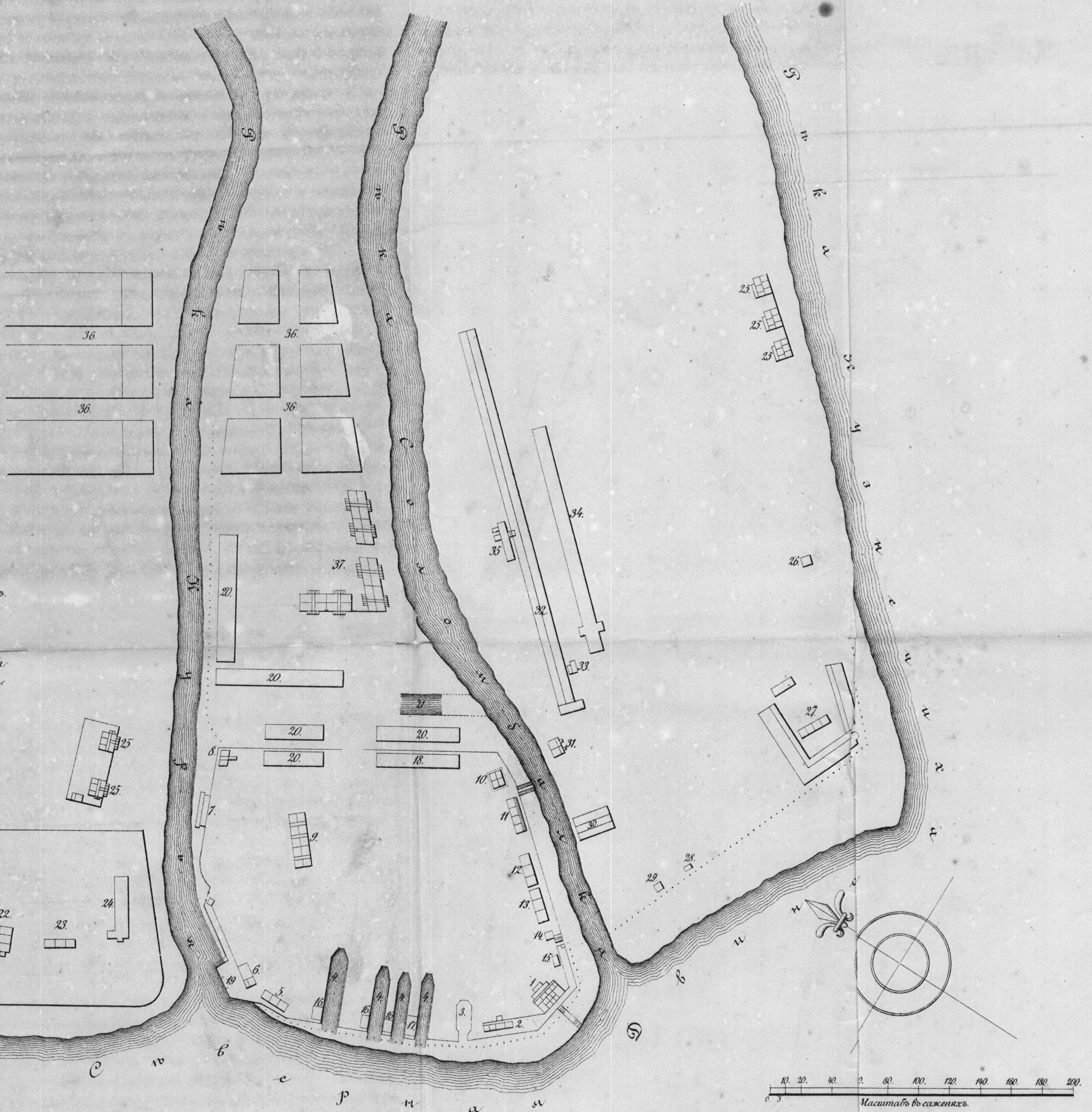
Масштабъ въ сажняхъ
0 5 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120



ПЛАНЪ СОЛОМБАЛЬСКОЙ ВЕРФИ

1741 года.

1. Копиря надъ портахъ.
2. Функционный домъ.
3. Сухой докъ.
4. Зинцы.
5. Такелажный магазинъ.
6. Такелажная.
7. Магазинъ для желъза.
8. Фонарная.
9. Лесной сарай съ модель камерой наверху.
10. Прованскій магазинъ.
11. Магазины съ погребами.
12. Разные магазины.
- 13.
14. Важня.
15. Пирамиды подь пожарные инструмента.
16. Каражки для корабельныхъ инструментовъ.
17. Модель-камера.
18. Мастерскія и копторки корабельныя наверху.
19. Кранъ.
20. Лесные сараи.
21. Канатъ копаний.
22. Сильный амбаръ.
23. Уольный амбаръ.
24. Курницы.
25. Офицерскіе доми.
26. Госпитальная баня.
27. Морской Госпиталь.
28. Сильная.
29. Машовыя и прочія копторки.
30. Машовый дотовый и шлюпочный сарай.
31. Шеньковий амбаръ.
32. Старый канатный заводъ.
33. Прядильная копторка.
34. Канатный заводъ.
35. Прядильня.
36. Адмиралтейская слободка.
37. Суржителейскія казармы.



0 3 10 20 40 60 80 100 120 140 160 180 200
Масштабъ въ саженьяхъ.

