

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И ГОСУДАРСТВЕННОЙ
СЛУЖБЫ ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

На правах рукописи

МАНВЕЛОВ Николай Владимирович

**Архангельский военный порт как социально-экономический центр Русского Севера в
1850–1880 гг.**

ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание учёной степени кандидата исторических наук

5.6.1 – Отечественная история

Научный руководитель:

кандидат исторических наук, доцент

Кончаков Роман Борисович

Москва – 2024

Содержание

Введение	003
Глава 1. Инфраструктура Российского Императорского флота к 1850-м гг.	025
1.1. Архангельский главный военный порт в структуре Российского Императорского флота и его роль в развитии Русского Севера в конце XVII – I половине XIX века	029
1.2. Инфраструктура Российского военно-морского флота на начало Восточной (Крымской) войны 1853–1856 гг.	023
1.3. Военно-морской флот Российской империи после Восточной (Крымской) войны 1853–1856 гг. как внешнеполитический фактор	053
Глава 2. Архангельский главный военный порт	056
2.1. Архангельский главный военный порт после Восточной (Крымской) войны 1853–1856 гг.	056
2.2. Российские и иностранные порты, подобные Архангельскому: общее и различия	063
2.3 Экономическое и социальное значение Архангельского главного военного порта для Русского Севера	068
2.4. Возникновение предпосылок к упразднению порта	077
Глава 3. От проектов реформирования к упразднению Архангельского главного Военного порта	103
3.1. Проекты реформирования порта и их судьба	103
3.2. Принятие решения и ликвидация Архангельского главного военного порта	109
3.3. Административные, экономические и социальные последствия упразднения порта	130
3.4. Архангельск в условиях изменившихся социально-экономических реалий	138
Заключение	156
Список сокращений и условных обозначений	159
Список терминов	161
Список источников и литературы	172
Приложения	184

Введение

Актуальность темы исследования

Архангельский главный военный порт на протяжении более чем двух веков был крупнейшим экономическим и военно-политическим центром Русского Севера; с его стапелей сошли сотни боевых и вспомогательных судов Российского императорского флота, эта была отправная точка многочисленных полярных экспедиций. Между тем, до настоящего времени тема роли и значения Архангельска в социально-экономических процессах севера России ни разу не поднималась в российской и зарубежной исторической литературе; на сегодня она практически не разработана.

Упразднение главного военного порта в 1862 г. привело к практически полному прекращению российского военно-морского присутствия на Русском Севере, оттоку мастеровых и ремесленников из Архангельска и Архангельской губернии, а также уничтожению крупнейших и, по сути, единственных, на Русском Севере кораблестроительных, металлообрабатывающих и других смежных производств.

В связи со всем вышеизложенным, предметное и всестороннее изучение истории последних лет существования адмиралтейства в Архангельске, попыток его реформирования, а также хода упразднения единственного военного порта Русского Севера представляется актуальным и необходимым, в том числе для современных программ развития Севера.

Хронологические рамки исследования

Хронологические рамки исследования в целом охватывают 1850-е – середину 1880-х гг. Верхняя хронологическая граница определена началом сворачивания крупномасштабного военного судостроения в Архангельском адмиралтействе. Нижняя граница определена моментом окончательного упразднения военного порта в рамках масштабного пересмотра отечественной военно-морской политики на Русском Севере.

Рассматриваемый период включает подготовку и течение Восточной (Крымской) войны 1853–1856 гг., реформы Морского ведомства, перевод Архангельского порта из числа главных военных портов во 2-й класс, а также фактическое окончательное упразднение военного порта в Архангельске в 1885 г. В ряде случаев приводятся отсылки к событиям XVII–XX вв., позволяющие более полно охарактеризовать факты, имеющие прямое отношение к теме диссертации.

Цели и задачи исследования

Цель исследования – комплексно проанализировать значение Архангельского главного военного порта как фактора развития экономики и динамики социально-политических процессов на Русском Севере в 1850–1880-х гг.

Для достижения данной цели необходимо решение следующих задач:

- глубоко проанализировать в динамике государственную политику Российской империи в отношении военно-морских сил на Русском Севере, военно-морскую составляющую общей государственной политики и её результаты, включая влияние военно-морского флота на экономическую жизнь региона;
- охарактеризовать состояние военной и экономической инфраструктуры Архангельского главного военного порта на начало Восточной (Крымской) войны 1853–1856 гг., а также после её окончания;
- оценить внешнеполитический фактор Военно-морского флота Российской империи после Восточной войны;
- выявить и проанализировать влияние военно-морской инфраструктуры на развитие экономики Русского Севера, а также на социально-экономическое развитие города Архангельска – крупнейшего центра региона;
- определить степень влияния Восточной войны на планы упразднения Архангельского главного военного порта;
- определить основные причины и механизмы принятия решения о ликвидации порта, последовательность этапов его упразднения, реализации объектов портовой инфраструктуры и имущества, расформирования и реформирования флотских подразделений;
- выявить краткосрочные и долгосрочные последствия закрытия порта для города, региона, страны;
- проанализировать влияние опыта упразднения Архангельского главного военного порта на реформирование системы управления военными портами Морского ведомства Российской империи в целом.

Научная новизна исследования

Научная новизна исследования заключается в изучении социально-экономического военно-морского присутствия России на Северном морском театре в 1850–1880 гг.

- Впервые изучен социально-экономический аспект российского военно-морского присутствия на Северном морском театре в 1850–1880 гг.
- Впервые целостно отражены и обобщены предпосылки и попытки реформирования Архангельского порта, а также последствия упразднения адмиралтейства.
- Выявлено и введено в научный оборот большое количество новых источников (архивные документы, в том числе Морского ведомства, метрические книги, визуальные материалы и т. д.), что позволяет создать целостную картину предмета исследования.

Теоретическая и практическая значимость работы

Исследование позволяет сделать максимальный срез социально-экономического аспекта военного присутствия Российского Императорского флота на Русском Севере, воссоздать историю кораблестроения на Русском Севере через деятельность Архангельского порта – единственного военного порта и адмиралтейства на Северном театре. Систематизируется и анализируется информация по истории отечественного флота на Севере в практически не изученный исторический период, что позволит обогатить отечественную военно-морскую, военно-экономическую и социально-экономическую историографию. Выводы диссертации могут представлять интерес для широкого круга специалистов, включая историков, экономистов, краеведов, музейных работников, а также организаций военно-патриотического воспитания молодёжи. Данные материалы также могут быть использованы в лекционных курсах по отечественной и региональной истории, для подготовки и разработки специальных курсов.

Объект и предмет исследования

В качестве объекта исследования выбран Архангельский военный порт как единственное адмиралтейство и военно-морская база Российской империи на Русском Севере.

Предметом исследования выступает государственная политика в отношении военно-морских сил, военной промышленности и смежных отраслей севера России через изучение влияния деятельности и упразднения Архангельского порта на социально-экономическую ситуацию на Русском Севере в 1850–1880-х гг.

Методология и методы исследования

Методологическую основу диссертации составляют принципы историзма, объективности, диалектическое понимание процесса исторического развития, признание причинно-следственной закономерности событий и явлений, а также роли субъективного фактора в истории. Принципы диалектики позволили рассмотреть социально-экономические процессы во всей их сложности, многообразии и противоречивости.

В качестве методов использованы сравнительный и проблемно-хронологический метод, а также методы исторической реконструкции, анализа и синтеза, обобщения и аналогии. В диссертации, в частности, применён институциональный подход, поскольку исследование напрямую касается реформирования Морского ведомства как части «Великих реформ» периода правления императора Александра II. Комплексный подход позволил системно изучать источники и историческую литературу. Метод исторического синтеза позволяет обобщить полученные выводы и способствует созданию целостной картины деятельности Морского министерства во II половине XIX в.

Источниковая база исследования.

Источниковая база по теме исследования представлена архивными и опубликованными материалами. Архивные материалы включают в себя письменные источники разных типов: делопроизводственную документацию, просопографические материалы, статистические материалы. Опубликованные материалы представлены периодической печатью и обзорами. Материалы личного происхождения были выявлены как в архивных фондах, так и в опубликованной форме.

Делопроизводственная документация представлена протоколами совещаний в рамках мероприятий по подготовке и упразднению главного военного порта, межведомственной перепиской, рапортами должностных лиц о ходе подготовки и проведения мероприятий, прошениями и ходатайствами (в том числе увольняемых в отставку), а также текущей отчётностью.

К этой группе относятся различного рода делопроизводственная переписка Морского ведомства и других государственных учреждений Российской империи, связанных с военно-морской отраслью, отложившиеся в Российском государственном архиве Военно-морского флота (РГАВМФ), Российском государственном историческом архиве (РГИА), Государственном архиве Архангельской области (ГААО), Центральном государственном историческом архиве Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб).

В РГАВМФ на хранении находятся документы по всем отраслям деятельности Морского ведомства, включая источники и хозяйственного характера, отчёты о ревизиях и смотрах, а также информация о переходах кораблей с театра на театр.

Наибольший интерес с точки зрения темы диссертации представляет фонд дел, по текущей деятельности главного командира Архангельского порта и его канцелярии¹. Это переписка, касающаяся упразднения порта, приказы (включая приказы главного командира и капитана над портом), отчёты, иная документация. Некоторые материалы вводятся в научный оборот впервые. Например, материалы «О благополучии Лапоминской гавани»², документы Управления капитана над Архангельским портом³, переписка главного командира порта К.И. Истомина и Архангельского гражданского губернатора Н.И. Арандаренко за 1862 г.⁴, Наряду с документами, представляющими интерес для широкого исследования, дела содержат немало информации, имеющей локальный и узкоспециальный характер.

¹ РГАВМФ. Ф. 330.

² РГАВМФ. Оп. 2. Д. 585.

³ РГАВМФ. Оп. 2. Д. 655.

⁴ РГАВМФ. Оп. 2. Д. 656. Л. 21–27.

На второе по значимости место следует поставить фонд канцелярии Морского министерства¹. Наибольший интерес представляет впервые введённое в научный оборот дело², показывающее, что при подготовке главного военного порта к упразднению часть учреждений Морского ведомства, включая Адмиралтейский Спасо-Преображенский Морской собор, была забыта.

В ходе изучения фонда Строительного департамента Морского министерства удалось обнаружить отчёт и сопроводительные документы по ревизии Архангельского и Астраханского военных портов в 1855 г. будущим министром финансов Российской империи, на тот момент чиновником особых поручений Морского министерства М.Х. Рейтерном и исполняющим должность генерал-аудитора Морского ведомства князем Н.М. Голицыным³. Документы дела представляют интерес с точки зрения экономического и социального положения Архангельского порта, показывая, что на 1855 г. речь об упразднении порта ещё не шла.

Среди других фондов РГАВМФ данной направленности следует отметить фонды главного командира Архангельского порта в 1857–1860 гг. адмирала Б.А. фон Глазенапа⁴, фонд Комиссариатского департамента⁵, фонд Кораблестроительного департамента⁶, фонд Инспекторского департамента⁷ и коллекцию вахтенных журналов Российского Императорского флота⁸.

РГИА содержит крайне интересный фонд⁹ объединяющий документы Хозяйственного департамента Министерства внутренних дел (МВД) Российской империи. В частности, в нем хранится переписка гражданских властей Архангельской губернии с центральными органами МВД на предмет хозяйственных и иных (включая политические) аспектов упразднения Архангельского главного военного порта.

Материалы Государственного архива Архангельской области (ГААО) представлены перепиской учреждений Морского ведомства и местных органов власти, а также разрозненными материалами Канцелярии главного командира порта. Это дела, оставшиеся после перевозки в Санкт-Петербург основного массива архива учреждений Морского министерства и не уничтоженные «за ненадобностью». К сожалению, основная часть этих дел до сих пор остаётся неразобранной и недоступна для исследователей.

¹ РГАВМФ. Ф. 410.

² РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 7912.

³ РГАВМФ. Ф. 84. Оп. 1. Д. 5646.

⁴ РГАВМФ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 41.

⁵ РГАВМФ. Ф. 157. Оп. 1. Д. 1536, Д. 1886.

⁶ РГАВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 452, Д. 458, Д. 526.

⁷ РГАВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 1803, Д. 4904, Д. 9572; Оп. 5. Д. 66.

⁸ РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 1048, Д. 7515, Д. 20061, Д. 21195.

⁹ РГИА. Ф. 1287.

Архивные дела, имеющие отношение к истории Архангельского порта, были влиты, в том числе, в фонд Канцелярии главного командира Архангельского порта¹, фонд Канцелярии Архангельского губернатора², фонд Канцелярии Архангельского военного губернатора (документы по 1859 г.)³.

Кроме того, в ГААО на хранении находятся материалы, касающиеся ряда объектов Морского ведомства, переданных после упразднения порта различным губернским, городским и уездным учреждениям. Они попали в фонд Архангельской палаты государственных имуществ (с 1866 г. – Управления земледелия и государственных имуществ Архангельской губернии)⁴, фонд 8-го Рабочего экипажа⁵ и 9-го Рабочего экипажа⁶.

В отдельную группу архивных материалов можно выделить массовые источники просопографического характера: послужные списки, метрические книги.

В РГАВМФ послужные списки и аттестации офицеров, а также списки нижних чинов хранятся, главным образом, в фондах Инспекторского департамента Морского министерства, Инспекторского департамента Главного морского штаба и Инспекторского департамента Морского штаба императора⁷, последовательно занимавшихся личным составом флота, в Коллекции послужных и формулярных списков чинов Морского ведомства⁸, а также в фондах личного происхождения, включая упоминавшийся фонд № 2.

Большое количество информации личного характера по офицерам, служившим в Архангельске, можно почерпнуть из фонда Архангельской духовной консистории⁹. Интерес представляют, главным образом, метрические книги Соломбальского Спасо-Преображенского Морского собора и Соломбальской кладбищенской церкви Святого Мартина Исповедника. Эти храмы являлись приходскими для чинов флота и Морского ведомства, проживавших, главным образом, в Соломбальском адмиралтейском селении. Помимо собственно метрических записей, книги дают информацию о семейном положении и прохождении службы чинами Морского ведомства, а также позволяют получить статистические данные о посмертных диагнозах и продолжительности жизни. К сожалению, часть дел фонда до сих пор не описана, разрознена и серьезно повреждена.

Большое количество информации по ранее служившим в Архангельске морским офицерам, их семьям и детям, включая данные о болезнях, смертности и положительности

¹ ГААО. Ф. 23. Оп. 1. Д. 199, Д. 281, Д. 307, Д. 335, Д. 352, Д. 355, Д. 356, Д. 357; Оп. 3. Д. 10, Д. 11, Д. 28, Д. 30.

² ГААО. Ф. 1. Оп. 4. Д. 284, Д. 326, Д. 437, Д. 529, Д. 1201; Оп. 5. Д. 923.

³ ГААО. Ф. 2. В общей сложности – свыше 200 дел, относящихся к периоду исследования.

⁴ ГААО. Ф. 115. Материалы фрагментарно разрознены по большому количеству дел.

⁵ ГААО. Ф. 1253. Оп. 1. Д. 1, Д. 17, Д. 18, Д. 52, Д. 53.

⁶ ГААО. Ф. 1212. Оп. 1. Д. 4, Д. 6, Д. 11, Д. 14, Д. 29, Д. 38.

⁷ РГАВМФ. Ф. 283.

⁸ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 2, Д. 129, Д. 142; Оп. 3, Д. 1 (часть 1), Д. 165, Д. 266 (часть 2), Д. 430 (часть 1), Д. 533.

⁹ ГААО. Ф. 29. Оп. 11. Д. 63–74, Д. 74а, Д. 90.

жизни, хранится в фондах ЦГИА СПб. Это метрические книги храмов Санкт-Петербургской епархии, включавшей, помимо церквей и соборов Санкт-Петербурга и Санкт-Петербургской губернии, также храмы Эстляндской губернии (до 1866 г.), Великого княжества Финляндского, военного и военно-морского духовенства. Речь идёт, в частности, о фонде Санкт-Петербургской духовной консистории¹. Значительная часть дел анализировалась по тематике военно-морской истории впервые; анализ метрических книг затрудняется тем, что лица, имеющие отношение к Архангельску, точно рассредоточены по большому количеству книг.

К наиболее известным опубликованным **статистическим** (точнее, к **справочным**) источникам следует, возможно, отнести, прежде всего, «Общий морской список», информация которого, хотя в значительной степени неточна и требует серьёзной проверки, но, в целом, отражает движение личного состава строевых частей флота. поскольку данный труд представляет собой набор биографических справок без каких-либо ссылок на первоначальные источники, часть из которых утеряна, а часть – неправильно интерпретирована. Так, например, во многих случаях даты смерти морских офицеров оказываются датами исключения их из списков личного состава. Большинство офицеров корпусов Морского ведомства, а также состоявших по адмиралтейству, ластовым и рабочим экипажам, арестантским, портовым ротам и т. д. в «Список» не попало – за исключением случаев, когда эти офицеры начинали службу как строевые, либо данные персоналии были выделены за какие-либо заслуги авторами «Списка». Кроме того, издание «Общего морского списка» до конца доведено не было.

Не всегда точны, к сожалению, и официальные списки чинов флота и Морского ведомства, содержащие в ряде случаев названия должностей и даты назначения на них. Между тем, такого рода информация позволяет лучше понимать движение личного состава в рамках реорганизаций и иных организационных мероприятий.

Отчёты по Морскому ведомству в рассматриваемый период также часто печатались в журнале «Морской сборник» (в полном либо сокращённом виде), преимущественно по отдельным «частям» – артиллерийской, военно-судебной, гидрографической, комиссариатской, кораблестроительной, медицинской, строительной. Кроме того, они выходили отдельными изданиями.

Особо стоит отметить фундаментальный двухтомник «Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича»². Помимо большого количества данных общего характера,

¹ ЦГИА СПб. Ф. 19. В общей сложности обработаны несколько сотен метрических книг.

² Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 ч. – СПб. 1880.

в обзоре присутствует информативный раздел с официальными причинами упразднения Архангельского главного военного порта.

Что же касается памятных книжек Морского ведомства, то они отражают состояние дел на конец года, предшествующего году выпуска справочника, либо на I квартал года выпуска книжки. Таким образом, ценность такого источника для исследователя может, зачастую, оказаться более чем сомнительной.

Интересным источником следует признать губернские адрес-календари, справочные и памятные книги (книжки), а также статистические сборники, часто содержавшие сведения о лицах, находящихся на действительной службе, а также об отставных офицерах на гражданской службе (эти источники также часто не всегда точны, исходя из аналогичного ведомственным памятным книжкам критерия подготовки контента). Кроме того, ежегодники часто публиковали статистическую и иную информацию, позволяющую сформировать более полную картину событий, происходивших в период упадка и упразднения Архангельского порта.

Среди сборников документов необходимо отметить «Собрание донесений о военных действиях и дипломатических бумаг и актов, относящихся до войны 1853, 1854, 1855 и 1856 годов»¹. Сборник содержит большое количество материалов, в том числе касающихся обороны Русского Севера, делающих его важным источником для создания картины хода Восточной войны на театре боевых действий, послужившего одним из мотивов для упразднения порта.

Информация, позволяющая составить компетентное мнение о динамике состояния здравоохранения в Архангельске и Соломбальском адмиралтейском селении, содержится в диссертации морского врача Р. Рихтера², служившего в Архангельске в 1826–1827 гг. Работа интересна также обилием этнографических и иных сведений.

Говоря о **периодических изданиях**, следует, прежде всего, упомянуть журнал «Морской сборник», официальный орган Морского министерства. Официальный отдел издания с 1854 г. публиковал информацию, включавшую данные о производстве в чины и назначениях на должности (за исключением ряда корпусов Морского ведомства и чинов по Адмиралтейству), положения и новые штаты учреждений, проекты различного рода постановлений, таблицы содержания и довольствия чинов (включая квартирное), ведомости справочных цен, краткие отчёты о закладке, ходе постройки и спуске на воду боевых судов, информацию о военно-морском духовенстве и так далее. В неофициальном отделе и отделе «Смесь» размещались, в частности, и материалы из регионов, дополняющие официальную информацию. Это были публицистические

¹ Собрание донесений о военных действиях и дипломатических бумаг и актов, относящихся до войны 1853, 1854, 1855 и 1856 годов. – СПб. 1858.

² Рихтер Р. Архангельск – 1827: диссертация Рудольфа Рихтера: в оформлении Татьяны Мельник: с послесловием. – Архангельск. 2017.

и полемические статьи, ведения из области метеорологии, гидрографии, экономики, краеведения и так далее.

Из региональных средств массовой информации отметим газету «Архангельские губернские ведомости», имевшую в тот период официальный и неофициальный отделы. Официальный отдел интересен наличием информации о торгах имуществом, реализовывавшимся Морским ведомством в рамках упразднения порта. Неофициальный отдел, помимо иных материалов, публиковал статьи, рассказывающие о переменах в Архангельске, происходивших после присоединения к нему бывшего Соломбальского адмиралтейского селения.

Материалы личного происхождения представлены мемуарами и записками, дневниковыми записями, путевыми заметками.

Отдельный блок опубликованных источников – мемуары, дневники, записки и путевые заметки государственных деятелей, а также людей, проживавших либо служивших в Архангельске и оставивших воспоминания о событиях, связанных с темой исследования. К сожалению, такого рода трудов очень мало, либо они не введены в исторический оборот. Кроме того, для многих мемуаристов упразднение порта было, по всей видимости, малозначимым событием, в связи с чем не нашло отражения в воспоминаниях.

Очень важен, но, увы, малоинформативен в отношении исследуемой проблемы дневник генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича, опубликованный за 1857–1864 гг. Вышедший в 1994 г. в одном издании с перепиской великого князя с его братом, императором Александром II¹, а в 2019 г. – в более расширенном варианте², дневник содержит любопытные детали, касающиеся взаимоотношений главы флота и Морского ведомства с его подчинёнными, в том числе по вопросам, имеющим отношение к Архангельску.

Сборник статей и иных материалов министра финансов Российской империи М.Х. Рейтерна «Об улучшении финансового и экономического положения России»³, содержит, в том числе, статью «Опыт краткого сравнительного исследования морских бюджетов английского и французского», а также 2 записки генерал-адмиралу великому князю Константину Николаевичу. Учитывая тот факт, что М.Х. Рейтерн, будучи чиновником особых поручений Морского министерства, посещал Архангельский главный военный порт в 1855 г., эти документы представляют для исследования особый интерес.

¹ 1857–1861. Переписка Императора Александра II с Великим Князем Константином Николаевичем. Дневник Великого Князя Константина Николаевича. – М. 1994.

² Константин Николаевич, великий князь. Дневники великого князя Константина Николаевича, 1858–1864. – М. 2019.

³ Рейтерн М.Х. Об улучшении финансового и экономического положения России. – М. 2020.

Дневники министра внутренних дел П.А. Валуева¹ во многом отражают позицию и взгляд властных кругов Российской империи на общие тенденции развития реформирования государственных учреждений, в том числе в связи с готовившимися и проводимыми изменениями в «крестьянском вопросе». Можно вычленив из них и отголоски событий, происходивших в Морском ведомстве.

Архангельский губернатор и отставной морской офицер Н.А. Качалов, занимавший пост через несколько лет после упразднения Архангельского главного военного порта, оставил, во многом опираясь на о слова очевидцев событий, воспоминания² о том состоянии, в котором порт пребывал после 1862 г. Есть в них и отрицательные отзывы о деятельности последнего главного командира Архангельского порта, вице-адмирала К.И. Истомина, а также взгляд на причины упразднения порта.

Путевые заметки писателя К.К. Случевского³, посетившего в 1885 г. в Архангельскую губернию в свите главнокомандующего войсками гвардии и Санкт-Петербургского военного округа великого князя Владимира Александровича, брата императора Александра III, любопытны взглядом очевидца как на причины, так и на последствия упразднения Архангельского главного военного порта. Записки содержат немало неточностей, но крайне интересны деталями, которые отсутствуют в других источниках.

К этому же времени относятся и путевые заметки В.И. Немирович-Данченко «Беломорье и Соловки»⁴. Помимо описания региона и Архангельска, они дают информацию о логистических проблемах, существовавших на Русском Севере до постройки железной дороги до Архангельска.

Поездка министра финансов Российской империи С.Ю. Витте на Русский Север отражена в воспоминаниях⁵ этого видного российского государственного деятеля очень кратко; для описания перспектив отечественного кораблестроения и развития Архангельска в ней места не нашлось. Очерки Е. Львова⁶ «По студёному морю»⁷ были написаны по итогам путешествия автора с С.Ю. Витте; они отличаются гораздо большим объёмом и содержат интересные заметки об Архангельске и Северном крае после упразднения адмиралтейства.

Отдельно необходимо сказать о визуальных (изобразительных) источниках – фотографиях, картах и планах. К началу 1860 гг. фотография в Архангельске была ещё в зачаточном состоянии, но автору удалось обнаружить в фототеке Архангельского краеведческого музея и атрибутировать

¹ Валуев П.А. Дневник графа П.А. Валуева 1861–1865 гг. – М. 2014.

² Качалов Н.А. Записки тайного советника. – М. 2012.

³ Случевский К. По Северу России. Путешествие Их Императорских Высочеств Великого Князя Владимира Александровича и Великой Княгини и Марии Павловны в 1884 и 1885 годах. – СПб. Т. I. 1886.

⁴ Немирович-Данченко В.И. Беломорье и Соловки. Воспоминания и рассказы. – Киев. 1892.

⁵ Витте С.Ю. Воспоминания. Детство. Царствования Александра II и Александра III. (1849–1894). Т. 3. – Л. 1924.

⁶ Псевдоним журналиста газеты «Московские ведомости» Е.Л. Кочетова.

⁷ Львов Е. По студёному морю. Поездка на Север. Ярославль, Вологда, Архангельск, Мурман, Норд-Кап, Трондгейм, Стокгольм, Петербург. – М. 1895.

несколько снимков конца 1850-х гг., в том числе зафиксировавших кратковременный визит в город императора Александра II. Заново атрибутированы также несколько снимков, ранее считавшихся более поздними. Таким образом, появляется возможность оценить состояние ещё действующего адмиралтейства не только в текстовом формате, но также визуально.

Помимо фотографических материалов заслуживают пристального внимания карты и планы Архангельской губернии, Архангельска, адмиралтейства в Соломбале и Соломбальского адмиралтейского селения. Будучи рассмотрены в динамике, эти материалы позволяют привязать к местности портовые сооружения, оценить хронологические изменения в расположении объектов (возникновение новых и исчезновение ранее существовавших), а также оценить влияние логистических факторов на деятельность как собственно Архангельского главного военного порта, так и на его структурных подразделений – Архангельского адмиралтейства, Соломбальского адмиралтейского селения, Ширшемских заводов, Лапоминской гавани.

В завершении, можно отметить, что в РГАВМФ хранится огромный пласт источников по военно-морской истории Русского Севера, но работа затруднена сложной структурой внутриведомственных фондов: в результате данные по одной и той же проблематике могут быть обнаружены в фондах, сформированных из материалов различных структурных подразделений Морского министерства. Что же касается фондов ГААО по проблематике диссертации, то можно отметить их большой археографический потенциал. Прежде всего, в области изучения фондов, хранящих материалы, оставшихся в Архангельске после вывоза архива Архангельского порта в Санкт-Петербург.

Степень изученности темы

Комплексное изучение истории влияния русского военно-морского присутствия на развитие Арктических регионов Российской империи до сих пор не было предметом специального внимания историков. Однако, связанные сюжеты можно выявить в исследованиях по военной истории Русского Севера, истории военно-морского флота, работах, посвященных военной и гражданской политике России в соответствующих регионах и т. д. В этой связи анализ историографии целесообразно строить не только с хронологической, но и с тематической точки зрения.

Хронологически в историографии исследуемой проблемы можно выделить несколько периодов, различавшихся доминированием различных исследовательских аспектов, методологическими подходами, обращением к разным типам источниками: дореволюционный

(вторая половина XIX – начало XX в.), советский (1917–1990-е гг.) и современный (с 1990-х гг. по настоящее время).

Тематически выявленные исследования можно рассматривать в виде следующих групп: военная администрация, литература по военной истории Русского Севера, судостроение, **социально-экономическая проблематика**.

Военно-морская администрация

Исследования по истории военно-морской администрации содержат ценные материалы о политическом контексте и институциональных взаимодействиях, характерных для выработки и реализации военной-морской политики России в различные периоды истории. Важным также являются исторические портреты ключевых авторов русской военно-морской политики, что является существенным фактором для понимания и оценки как механизма принятия решений, так и влияния личностного аспекта в конкретно исторических обстоятельствах.

Например, можно выделить исследование А. П. Шевырева «Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы»¹. Труд показывает общую картину морских реформ под руководством генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича, даёт характеристику как самому великому князю, так и основным исполнителям его воли, рассказывает о ключевых направлениях деятельности «команды» генерал-адмирала. К этой группе работ можно также причислить исследования С.Ф. Огородникова², Ф.Ф. Веселаго³, Г.А. Гребенщиковой⁴ и К.Б. Назаренко⁵.

Литература по военной истории Архангельска и Русского Севера

Несмотря на обширный пласт исследований, посвящённых Русскому Северу в целом, военно-морская история этого региона во второй половине XIX в. представлена сравнительно слабо. Тем не менее эти работы представляют значительный интерес, поскольку дают возможность оценить значение военно-морской составляющей для общего политического и социально-экономического фона региона на рассматриваемый период.

В большинстве монографий по истории Архангельска тема упразднения главного военного порта в 1862 г. либо не затрагивается вообще, либо упоминается вскользь.

¹ Шевырев А.П. Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. – М. 1990.

² Огородников С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902 гг.). – СПб. 1902.

³ Веселаго Ф.Ф. Краткая история Русского флота. – М. 2017.

⁴ Гребенщикова Г.А. Русский флот при Николае I. – СПб. 2014.

⁵ Назаренко К.Б. Морское министерство России. 1906–1914. – СПб. 2010.

Так, в «Летописи города Архангельска»¹, написанной коллективом ведущих архангельских историков и краеведов советского периода, места для рассказа о ликвидации порта не нашлось. 1862 г. отмечен выпуском антиправительственной рукописной газеты «Колокольчик», началом издания ежедневной газеты «Архангельский городской листок», установкой на башне здания городских присутственных мест часов. Отдельно сказано о работе единственной книжной лавки и о жизни в Архангельске ссыльного этнографа П.П. Чубинского.

Из современных монографий можно упомянуть исследование И.М. Гостева и Р.А. Давыдова «Русский Север в войнах XVI–XIX веков»². Труд посвящён, в частности, боевым действиям на Русском Севере в годы Восточной (Крымской) войны 1853–1856 гг. Небольшая глава посвящена некоторым деталям строительства в Соломбале последней крупной серии боевых судов для Российского императорского флота – «архангельским клиперам». Иные вопросы, связанные с деятельностью адмиралтейства в конце войны и вскоре после неё, в книге не отражены.

Иностранная историография сводится, главным образом к монографиям и статьям, посвящённым действиям британского флота в морях Северного Ледовитого океана, а также влиянию этих действий на российскую внешнюю торговлю.

В 1854 г. вышло исследование Т. Милнера «Балтика, её врата, берега и города; с обозрением Белого моря»³, дающая, помимо информации о ходе боевых действий на театре, различную статистическую и справочную информацию по Русскому Северу – естественно, с позиций британской стороны.

Из более поздних исследований интересна обзорная статья Я.Р. Стоуна «Крымская война в Арктике»⁴.

За рубежом интерес к истории Российского Императорского флота невелик. Примером может служить «Энциклопедия военной истории и биографии»⁵ британского издательства Brassey's, в которой о российском флоте говорится на двух страницах, а Архангельский главный военный порт не упоминается вообще. Все персоналии российского и советского происхождения ограничиваются Петром Великим, А.В. Суворовым, Л.Д. Троцким, А.М. Василевским, Г.К. Жуковым, И.С. Коневым, К.К. Рокоссовским и М.Н. Тухачевским.

Приблизительно то же самое можно сказать про «Оксфордский справочник по кораблям и морям»⁶.

¹ Летопись города Архангельска. 1884–1989. – Архангельск. 1990.

² Гостев И.М., Давыдов Р.А. Русский Север в войнах XVI–XIX веков. – Архангельск. 2014.

³ Milner T. The Baltic, its gates, shores; with the notice of the White Sea. – London. 1854.

⁴ Stone I.A. Crimean war in Arctic // Polar Record. – 1983. – № 21.

⁵ Brassey's Encyclopedia of Military History and Biography. – Washington, London. 1993.

⁶ The Oxford Companion to Ships and Seas. – Oxford, New York, Melbourne. 1988.

Судостроение

По данному направлению существует обширная библиография; эти исследования имеют особую важность для изучения истории вопроса, так как позволяют рассмотреть значение и роль единственного на Русском Севере судостроительного адмиралтейства в общем комплексе региональных судостроительных и судоремонтных мощностей. Кроме того, появляется возможность изучить влияние данного фактора на развитие связей со смежными отраслями экономики – металлургией, машиностроением, деревообработкой, сельским хозяйством и т.д.

В 1859 г. вышло исследование «О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном»¹, написанное офицером ККИ, советником правления Северным округом корабельных лесов П.А. Богославским. Несмотря на то, что труд не имеет прямого отношения к военному судостроению и упразднению порта, он содержит данные о происхождении комплектующих и иных материалов, используемых как для гражданского судостроения, так и при строительстве боевых судов.

Вышедшая в 1864 г. брошюра о пароходах Соловецкого монастыря² ценна тем, что даёт информацию об уровне развития промышленности на Русском Севере. Несмотря на существование как мастерских собственно Архангельского адмиралтейства, так и Адмиралтейских Ширшемских заводов (последние местными краеведами необоснованно принято считать машиностроительным предприятием), обитель заказала для судов своей постройки механизмы за границей.

В исследовании уроженца Архангельска, российского историка военно-морского флота XIX в. С.Ф. Огородникова «Очерк истории города Архангельска в торгово-промышленном отношении»³ тема упразднения Архангельского главного военного порта не упоминается как, впрочем, и само адмиралтейство, являвшееся крупнейшим индустриальным комплексом Архангельска. Возможно, объяснение кроется в том, что административно Соломбала, где располагалось адмиралтейство, в состав города не входила.

Что же касается другого труда С.Ф. Огородникова, «История Архангельского порта»⁴, то он по настоящее время является, пожалуй, единственным, рассказывающим об истории Архангельского адмиралтейства. К сожалению, эта книга, являющаяся главным источником для большинства местных краеведов и историков, содержит большое количество неточностей из-за узости доступной автору источниковедческой базы.

¹ Богославский П. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. – СПб. 1859.

² Пароходы Соловецкого монастыря «Вера» и «Надежда», служащие для перевоза богомольцев через Белое море между Архангельском и Соловецким монастырём. – СПб. 1864.

³ Огородников С.Ф. Очерк истории города Архангельска в торгово-промышленном отношении. – СПб. 1890.

⁴ Огородников С.Ф. История Архангельского порта. – СПб. 1875.

Изданные в 1881 г. отдельным изданием и публиковавшиеся частями в журнале «Морской сборник» очерки П.А. Мордовина «Русское военное судостроение в течение последних 25-ти лет»¹ обращают внимание на постепенную стагнацию (или даже деградацию) судостроения в адмиралтействе в период Восточной (Крымской) войны и после неё, как бы логически объясняя необходимость мер по упразднению главного военного порта в Архангельске.

Выпущенное в 1896 г. Министерством финансов Российской империи 2-е издание труда «Фабрично-заводская промышленность и торговля России»² содержит некоторую информацию о строительстве боевых судов в последние годы существования Архангельского адмиралтейства. В нем приводятся и статистические данные по торговому судоходству, позволяющие оценить потенциальное влияние казённого и частного судостроения Севера России на экономику края.

Видный российский кораблестроитель А.П. Шершов в фундаментальном труде «История Военного кораблестроения с древнейших времена и до наших дней»³ ограничивается фразой «Архангельский порт, потерявший своё значение с прекращением деревянного кораблестроения, упразднён», без каких-либо объяснений причин возникновения данного события.

Исследование И.А. Быховского «Архангелогородские корабли»⁴, как и следует из его названия, рассказывает о судостроителях, работавших в Архангельском адмиралтействе. Тема упразднения главного военного порта в исследовании также не поднимается.

Многотомный подробный труд «История отечественного судостроения» отводит Архангельскому адмиралтейству немало места, но речь, главным образом, идёт о периоде до начала Восточной (Крымской) войны. В томе, посвящённом паровому и броненосному судостроению, Архангельский главный военный порт и построенные им боевые суда не упоминаются, точно также, как и упразднение порта⁵. Часть архангельских судов – клиперы постройки 1850-х гг. – поименована в томе, описывающем парусное деревянное судостроение IX–XIX вв. в разделе «Парусное деревянное судостроение второй четверти XIX века»⁶.

Двухтомник А.А. Чернышева «Российский парусный флот»⁷ содержит сведения по сотням боевых судов, включая спущенные на воду в Соломбале. Вклад Архангельского адмиралтейства в 1850-х – начале 1860 гг. зафиксирован в именах кораблей «Бородино» и «Вилагош», фрегата «Диана», шхун «Задорная» и «Ломоносов», транспорта «Гапсаль». Отметим, что в книгу не

¹ Мордовин П. Русское военное судостроение в течение последних 25-ти лет. 1855–1880. – СПб. 1881.

² Фабрично-заводская промышленность и торговля России. С приложением общей карты фабрично-заводской промышленности Российской империи. – СПб. 1896.

³ Шершов А.П. История Военного кораблестроения с древнейших времена и до наших дней. – М., Л. 1940.

⁴ Быховский И.А. Архангелогородские корабли. – Архангельск. 1988.

⁵ История отечественного судостроения. Т. II. Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. – СПб. 1996.

⁶ История отечественного судостроения. Т. I. Парусное деревянное судостроение IX–XIX вв. – СПб. 1994.

⁷ Чернышев А.А. Российский парусный флот. Т. 1. – М. 1997; Том 2. – М. 2002.

вошёл ряд судов, имевших колёсные и винтовые движители, а также малые канонерские лодки и иные суда, построенные в Архангельске в годы Восточной войны.

Справочник А.М. Данилова «Линейные корабли и фрегаты русского парусного флота»¹ содержит, главным образом, тактико-технические данные боевых судов, дополненные сведениями об артиллерии, системе чинов и званий. Информации о работе верфей в нём нет.

К последним годам существования Архангельского адмиралтейства имеет отношение и труд С.С. Бережного «Крейсера и миноносцы»². В нём, в частности, даётся информация по построенным в адмиралтействе в 1850–1860 гг. парусно-винтовым фрегатам «Полкан», «Илья Муромец» и «Пересвет», пароходофрегату «Соломбала», клиперам «Разбойник», «Стрелок», «Джигит», «Пластун», «Наездник» и «Опричник». Необходимо отметить, что в данной работе, подобно двум предыдущим монографиям, деятельность судостроительных заводов не освещена.

В.А. Пальминым в Архангельске была защищена диссертация на соискание учёной степени кандидата исторических наук на тему «История военно-морского кораблестроения на Русском Севере в 1693–1862 гг.»³. Автор собрал большое количество материалов, но, в силу широты рассматриваемой темы, не уделил серьёзного внимания вопросу упразднения порта в 1862 г. Более того, в ряде случаев с ним сложно согласиться в интерпретации ряда документов, в том числе в части развития машиностроения в Архангельском адмиралтействе. Кандидатская диссертация А.Б. Смирнова «Морские порты Архангельской губернии в политике российского государства в годы Первой мировой войны»⁴ тематику исследования не затрагивает.

Развитию гражданского судостроения и суд овладения на Севере России посвящена монография Л.Б. Красавцева «Торговое мореплавание на Европейском Севере России во второй половине XIX – начале XX века»⁵, затрагивающая различные аспекты поморского судоходства и Архангельского порта как гражданской гавани, но без тесной связи с исследуемой темой.

Иностранная литература, относящаяся к военному судостроению, сводится, главным образом, к двум направлениям.

К первому относятся военно-морские исторические справочники, дающие информацию по боевым судам – примером может издание Conway⁶. Вопросы истории и развития судостроительной промышленности в такого рода трудах не рассматриваются.

¹ Данилов А.М. Линейные корабли и фрегаты русского парусного флота. – Минск. 1996.

² Бережной С.С. Крейсера и миноносцы. – Москва. 2002.

³ Пальмин В.А. История военно-морского кораблестроения на Русском Севере в 1693–1862 гг.: автореф. дисс. канд. ист. наук.: 07.00.02. – Архангельск. 2000.

⁴ Смирнов А.Б. Морские порты Архангельской губернии в политике российского государства в годы Первой мировой войны. Автореф. дисс. на соискание учёной степени кандидата исторических наук. Архангельск. 2003.

⁵ Красавцев Л.Б. Торговое мореплавание на Европейском Севере России во второй половине XIX – начале XX века. Проблемы развития правового регулирования. – Архангельск. 2006.

⁶ Conway's All the World Fighting Ships. 1860–1905. – London. 1979.

Пожалуй, единственным исключением является труд британского публициста П. Барри «Экономика судостроения и военно-морская сила», изданный в 1863 г. и дающий оценку не только британской кораблестроительной индустрии, но также американской, французской и российской. Необходимо, однако, учитывать, что П. Барри не был специалистом в области военного кораблестроения, а его исследование входит в серию трудов, посвящённых различным отраслям промышленности. Кроме того, автор был весьма поверхностно знаком с российским Морским ведомством и его предприятиями, что хорошо заметно в тексте монографии¹.

Авторы трудов, посвящённых истории возникновения и развития классов боевых судов, крайне редко обращают внимание на российскую проблематику, однако, зачастую, позволяют проследить тенденции развития судостроения и, соответственно, предположить логику принятия решения отечественных руководителей государства и флота. К таковым следует отнести исследования «Пар, сталь и оружейный огонь»², «Рождение линейного корабля»³, «Морская война в эпоху броненосцев»⁴, «Битва на море»⁵ и т. д.

Социально-экономическая проблематика

Проблематикой влияния упразднения порта на социально-экономическое положение Русского Севера, по сути, ещё никто не занимался. Труды, изданные до 1917 г. обычно представляют собой справочники судов и судовладельцев, дающие лишь общее понимание происходящего на местном транспортном рынке. Типичным примером может быть работа редактора журнала «Морской сборник» В.П. Мельницкого «Русский коммерческий флот»⁶, вышедшая в 1859 г.

Не лучше обстоит дело с интересом к данной тематике и среди современных историков.

В исследовании Г.П. Попова и Р.А. Давыдова «Морское судоходство на Русском Севере в XIX – начале XX вв.»⁷, казалось бы, тема должна была быть в той или иной мере освящена (монография охватывает период с начала XIX в.), но авторы ограничились лишь констатацией того факта, что в 1862 г. главный военный порт прекратил своё существование.

Ценная информация об изменениях городской застройки бывшего Соломбальского адмиралтейского селения содержится в исследовании краеведа Е.И. Овсянкина «Имена

¹ Barry P. Dockyard Economy and Naval Power. – London. 1863.

² Steam, Steel & Shellfire. The Steam Warship 1815–1905. – London. 1992.

³ Beeler J. Birth of the Battleship. British Capital Ship Design. 1870–1881. – London. 2003.

⁴ Hill R. War at Sea in the Age of Ironclads. – London. 2000.

⁵ Grant R.G. Battle at Sea. 3000 Years of Naval Warfare. – New York. 2008.

⁶ Мельницкий В. Русский коммерческий флот. По 1-е января 1858 года. (По официальным источникам). – СПб. 1859.

⁷ Попов Г.П., Давыдов Р.А. Морское судоходство на Русском Севере в XIX – начале XX вв. Кн. 1-я. – Екатеринбург, Архангельск. 2002.

архангельских улиц»¹. Среди других трудов, посвящённых истории Архангельска, стоит отметить книгу Г.П. Попова «Старый Архангельск»².

За рубежом социальная история Российского Императорского флота и его учреждений всё ещё ждёт своего исследователя; автору удалось обнаружить только попытку рассмотрения социальной истории британского флота Д. Уэллсом³. К сожалению, речь идёт только о попытке обзора состояния британского королевского флота с начала 1870-х гг. без погружения в смежные отрасли – судостроение, военно-морские базы и жизнь их обитателей, влияние изменений во флоте на повседневную жизнь Великобритании.

Отдельно стоит упомянуть издания Русской православной церкви, касающиеся истории региона. Так, в «Кратком историческом описании приходов и церквей Архангельской епархии»⁴ можно обнаружить ценную информацию, касающуюся ликвидации отдельных подразделений Архангельского главного военного порта после событий 1862 г.

Таким образом, обеспеченность данной темы источниками достаточно высока, и она вполне может заслуживать большего интереса исследователей.

Анализируя историографию темы, можно говорить лишь о некотором количестве статей и книг, затрагивающих Архангельский главный военный порт вскользь, с точки зрения какого-либо узкого направления. Гораздо больший интерес для историков представляют другие события и другие периоды военной и социально-экономической истории Русского Севера. Между тем, упразднение Архангельского порта оказало серьёзное влияние на жизнь Русского Севера, приведя с серьёзными экономическими потерями и даже к некоторому оттоку населения как из самого Архангельска, так и из региона в целом.

Не рассматривается история последних лет Архангельского главного военного порта и как часть комплексной проблемы изучения социальной истории российских вооружённых сил. Проблема, безусловно, требует большего внимания историков. Влияние процесса реформирования российских вооружённых сил на социально-экономические изменения как на Русском Севере, так и в России в целом позволяет лучше понять суть процессов российских реформ период правления императора Александра II как с положительной, так и с отрицательной точки зрения.

Положения, выносимые на защиту

1. Впервые в отечественной историографии проведён анализ влияния военно-морских сил на социально-экономическое положение Русского Севера.

¹ Овсянкин Е.И. Имена Архангельских улиц. – Архангельск. 2008.

² Попов Г.П. Старый Архангельск. – Архангельск. 2003.

³ Wells J. The Royal Navy. An Illustrated Social History. 1870–1982. – Portsmouth. 1994.

⁴ Краткое историческое описание приходов и церквей Архангельской епархии. Выпуск I. Уезды Архангельский и Холмогорский. – Архангельск. 1894.

2. Социально-экономическое развитие Русского Севера было напрямую связано с Архангельским военным портом; регион являлся одновременно и донором, и бенефициаром адмиралтейства.
3. Архангельский военный порт являлся крупнейшим системообразующим военным, промышленным и социально-культурным центром Русского Севера. Упразднение порта имело серьёзные последствия для социально-экономической структуры региона.
4. Попытки реформирования и упразднение Архангельского военного порта показывают качественную сторону мероприятий по реформированию военных портов Российской империи в целом; о целостном плане реформирования можно говорить только на примере Астраханского порта.
5. Несогласованность действий центральных и региональных властей в отношении стратегических объектов, показанная на примере структурных подразделений Архангельского порта, привела к серьёзным изменениям социально-экономического положения региона.

Апробация результатов исследования

Результаты исследования обсуждались на заседаниях Кафедры социальной и экономической истории России Российской академии народного хозяйства и государственной службе при Президенте Российской Федерации (РАНХиГС). Отдельные вопросы по проблемам исследования были изложены на XXIII общественно-научных чтениях по военно-исторической тематике «Защитники Отечества» (г. Архангельск, 2007 г.), XXXIII общественно-научных чтениях по военно-исторической тематике «Защитники Отечества» (г. Архангельск, 2014 г.), научно-практической конференции «Краеведческий музей в XXI веке. Традиции и новации в музейном деле» (г. Архангельск, 2017 г.), XXXVI общественно-научных чтениях по военно-исторической тематике «Защитники Отечества» (г. Архангельск, 2017 г.), XXXVII общественно-научных чтениях по военно-исторической тематике «Защитники Отечества» (г. Архангельск, 2018 г.), V межрегиональной научно-практической конференции «Беломорские чтения» (г. Архангельск, 2021 г.), XXXIX общественно-научных чтениях по военно-исторической тематике «Защитники Отечества» (г. Архангельск, 2021 г.), XXXII общественно-научных чтениях по военно-исторической тематике «Защитники Отечества» (г. Архангельск, 2022 г.), Малом Северном Петровском конгрессе (г. Архангельск, 2022 г.), VI межрегиональной научно-практической конференции «Беломорские чтения» (г. Архангельск, 2023 г.), межрегиональном научном онлайн-семинаре «История Российского военно-морского присутствия в Арктике (XVII–XX вв.)» (г. Москва, 2023–2024 гг.), Всероссийской научно-практической конференции РАНХиГС «Социально-экономическая история российской культуры: к 225-летию со дня рождения А.С. Пушкина (г. Москва, 2024 г.) и получили отражение в публикациях автора.

Основные результаты исследования, представленные в диссертации Манвелова Н.В., отражены в 17 научных публикациях, общим объёмом 42,44 п.л., в том числе 3 из них в журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации, а также входящих в Перечень изданий, утверждённых решениями Учёного совета Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации от 17 апреля 2018 г., 19 октября 2021 г. и 28 августа 2022 г.

А. Статьи в изданиях, входящих в Перечень рекомендуемых Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации:

1. Манвелов Н.В. Отчёт о ревизии Архангельского военного порта в 1870 г. // Гуманитарные науки в Сибири. 2024. № 1. 0,35 п.л.

Б. Статьи в изданиях, рекомендованных Учёным советом РАНХиГС:

2. Манвелов Н.В. «Какое влияние... может произвести отсутствие военной морской силы на Белом море?». Проекты создания военно-морской базы в Заполярье во второй половине XIX века // Военно-исторический журнал. 2023. № 7. 0,6 п.л.
3. Манвелов Н.В. Адмиралтейский завод на Ширше: путь в никуда // Вопросы истории естествознания и техники. 2023. № 3. 0,7 п.л.

В. Иные монографии и статьи автора:

4. Манвелов Н.В. Последние командиры Архангельского военного порта: избранные биографические портреты // Защитники Отечества. Вып. 10: Материалы XXIII общественно-научных чтений по военно-исторической тематике. Архангельск. 28 октября 2007 г. – Архангельск. 2008. 0,31 п.л.
5. Манвелов Н.В. Положение об обязанностях заведующего гидрографической частью Архангельского порта // Архангельская старина. 2013. № 2. 0,15 п.л.
6. Манвелов Н.В. Судьбы последних крупных кораблей Архангельского Адмиралтейства // Защитники Отечества». Вып. 14: Материалы XXXIII и XXXIV общественно-научных чтений по военно-исторической тематике, Архангельск. 2014, 2015 гг. – Архангельск. 2016. 0,45 п.л.
7. Гостев И.М., Манвелов Н.В. Датировка фотографий XIX века с видами Архангельск и Соломбалы из фондов Архангельского краеведческого музея // Краеведческий музей в XXI веке. Традиции и новации в музейном деле. Сборник докладов научно-практической конференции «Краеведческий музей в XXI веке. Традиции и новации в музейном деле», 22–23 ноября 2017 г. – Архангельск. 2018. 0,88 п.л.
8. Манвелов Н.В. Беломорские маяки – новые и малоизвестные факты // Защитники Отечества. Вып. 15: Материалы XXXV, XXXVI, XXXVII и XXXVIII общественно-

- научных чтений по военно-исторической тематике, Архангельск, 2016, 2017, 2018, 2019 гг. – Архангельск. 2019. 0,3 п.л.
9. Манвелов Н.В. История одного награждения // Защитники Отечества. Вып. 15: Материалы XXXV, XXXVI, XXXVII и XXXVIII общественно-научных чтений по военно-исторической тематике, Архангельск, 2016, 2017, 2018, 2019 гг. – Архангельск. 2019. 0,25 п.л.
 10. Манвелов Н.В., Гостев И.М. Архангельск в судьбах офицеров и адмиралов Российского Императорского флота 1850–1917. Биографический справочник. – Архангельск, М. 2020. 35 п.л.
 11. Манвелов Н.В. Адмиралтейский завод на Ширше в 1850-х годах // Беломорские чтения. Вып. IV. Материалы V межрегиональной научно-практической конференции (23–24 апреля 2021 года, посёлок Уемский – деревня Пустошь). – Архангельск. 2021. 0,3 п.л.
 12. Манвелов Н.В. Ревизия контр-адмирала Завойко // Защитники Отечества. Вып. 16: Материалы XXXIX, XL общественно-научных чтений по военно-исторической тематике, Архангельск, 2021, 2022 гг. – Архангельск. 2022. 0,4 п.л.
 13. Манвелов Н.В. Поездка капитана 2-го ранга Копытова // Защитники Отечества. Вып. 16: Материалы XXXIX, XL общественно-научных чтений по военно-исторической тематике, Архангельск, 2021, 2022 гг. – Архангельск. 2022. 0,4 п.л.
 14. Манвелов Н.В. Начало конца Архангельского порта // Пётр I у истоков Российской империи. Материалы Малого Северного Петровского конгресса. Архангельск, 20–23 апреля 2022 г. – Архангельск. 2022. 0,35 п.л.
 15. Манвелов Н.В. «Архангельскому порту нельзя не удивляться». Осмотр Архангельского главного военного порта контр-адмиралом В.С. Завойко в 1857 г. // Беломорские чтения. Вып. V. Материалы VI межрегиональной научно-практической конференции (28–29 апреля 2023 года, г. Архангельск – посёлок Уемский). – Архангельск. 2023. 0,6 п.л.
 16. Манвелов Н.В. Архангельский военный порт в 1862 г. // Защитники Отечества. Вып. 17: Материалы XLI общественно-научных чтений по военно-исторической тематике, Архангельск, 2022 гг. – Архангельск. 2023. 0,7 п.л.
 17. Манвелов Н.В. Соломбальское адмиралтейское селение после упразднения Архангельского главного военного порта // История Российского военно-морского присутствия в Арктике (XVII–XX вв.): Материалы 1-го научного семинара (19 июля 2023 г.): сборник статей. Выпуск 1. Москва. 2023. 0,6 п.л.

Структура диссертации

Структура диссертации определена целями и задачами исследования. Работа состоит из введения, трёх глав, заключения, списка сокращений и использованных обозначений, списка терминов, списка использованных источников и литературы, приложений.

/Н. В. Манвелов/

Глава 1-я. Инфраструктура Российского Императорского флота в 1850 – начале 1860 гг.

1.1. Архангельский военный порт в структуре Российского Императорского флота и его роль в развитии Русского Севера в конце XVII – первой половине XIX века.

Развитие Российского Императорского флота в целом невозможно без учёта роли Архангельского главного военного порта как важнейшего опорного пункта Русского Севера. Порт, существовавший с конца XVII в., внёс большой вклад в строительство боевых судов для Балтийского флота, был базой для гидрографических исследований и крупнейшим социально-экономическим комплексом региона.

Таким образом, Архангельский главный военный порт необходимо считать постоянной частью в общероссийском значении Морского ведомства Российской империи. Рассмотрение на его примере основных тенденций развития российского флота, позволяет показать различные аспекты морских реформ эпохи императора Александра II, проводившимися генерал-адмиралом великим князем Константином Николаевичем.

Именно в Архангельске в 1693 г. основатель регулярного российского флота Пётр I впервые увидел море; в Архангельске были спущены первые мореходные суда европейского типа. В дальнейшем порт стал одним из крупнейших перевалочных пунктов для иностранных товаров, включая вооружение и готовые комплекты деталей для постройки боевых судов. Через Архангельск проследовала на Москву и далее в Воронеж первая галера; здесь же стояла подаренная королём Великобритании Вильгельмом III яхта (малый фрегат) *Royal Transport*¹.

Датой основания первого казённого Архангельского адмиралтейства можно назвать лето 1701 г.; верфь размещалась в районе современного городского водозабора (правый берег Северной Двины выше деревни Сийский Бык). Ранее боевые суда строились частными лицами.

Помимо верфи в адмиралтействе имелись мастерские и склады, а позже и доки; возможно, один из них сохранился в руинированном состоянии. В 1715 г. адмиралтейство по указу Петра I было закрыто; центр кораблестроения был перенесён в Санкт-Петербург.

4 августа 1732 г. по повелению императрицы Анны Иоанновны Военная морская комиссия решила возобновить постройку кораблей в Архангельске; 1 декабря 1732 г. последовал указ Правительствующего Сената. Место для адмиралтейства было отведено в районе селения Соломбала на островах дельты Северной Двины. Соответствующее сообщение из Архангельска Адмиралтейств-коллегия получила 7 января 1734 г.²

¹ Гостев И.М. Пётр I в Архангельске: события, реликвии, историческая память. – Архангельск, М. 2022. С. 21–52.

² Там же. С.88–89,91,97,102–103

В 30 км от Соломбалы располагалась бухта Лапоминка, где в первой половине XVIII в. было оборудовано место зимовки судов, пригодное также для работ по достройке и килеванию¹. Бухта использовалась и как аванпорт, её прикрыли береговыми укреплениями. В Лапоминке существовал небольшой военный городок с жилыми помещениями и мастерскими; главным недостатком бухты было отсутствие сообщения с адмиралтейством по суше.

Существуют различные данные, сколько Архангельское казённое адмиралтейство построило различных боевых судов за годы своего существования (по 1862 г.).

А.А. Чернышев, С.С. Бережной и И.А. Быховский говорят о 157 кораблях², 79 фрегатах³, 3 винтовых фрегатах⁴, пароходофрегате⁵, 3 парходах⁶, 2 шлюпах⁷, 6 винтовых клиперах⁸, 6 бригах⁹, 4 катерах¹⁰, 11 шхунах¹¹, 29 ботах¹², 4 яхта¹³, 4 плавучих батареях¹⁴, 30 иолах¹⁵, 54 канонерских лодках¹⁶, 23 пинках¹⁷, 23 транспортах¹⁸, 10 кагах, 13 шнявах, 6 брандерах¹⁹ и одной брандвахте²⁰. Не учитываются сотни мелких судов и вспомогательные плавучие средства (часть из них строилась на 1–2 кампании, часто не имея названий или порядковых номеров).

Согласно данным отчёта о деятельности Морского ведомства за 1855–1880 гг., в Архангельске были построены 152 линейных корабля, 79 фрегатов, 85 судов «меньшего ранга», а также 19 «больших транспортов»²¹.

Спущенные на воду в Архангельске боевые и вспомогательные суда отправлялись на Балтику; их экипажи при переходах вокруг Скандинавии получали большой опыт судовождения. Корабли, находившиеся в достройке и на испытаниях, обеспечивали безопасность региона.

Архангельское адмиралтейство дольше чем казённые верфи в Санкт-Петербурге и на Черном море пользовалось услугами иностранных кораблестроителей. В 1770-1780-х гг. в

¹ История отечественного судостроения. Т.1. Парусное деревянное судостроение IX–XIX вв. – СПб. 1994. С.199.

² Чернышев А.А. Российский парусный флот. Т. 1. – М. 1997. С.25–128.

³ Там же. С.181–261.

⁴ Бережной С.С. Крейсера и миноносцы. – Москва. 2002. С.21–24.

⁵ Там же. С.18.

⁶ Быховский И.А. Архангелогородские корабли. – Архангельск. 1988. С.161.

⁷ Чернышев А.А. Российский парусный флот. Том 2. – М. 2002. С.45–57.

⁸ Бережной С.С. Крейсера и миноносцы. – М. 2002. С.47–48.

⁹ Чернышев А.А. Российский парусный флот. Том 2. – М. 2002. С.77–102.

¹⁰ Там же. С.109–119.

¹¹ Там же. С.135–150.

¹² Быховский И.А. Архангелогородские корабли. – Архангельск. 1988. С.146–147,160–162.

¹³ Чернышев А.А. Российский парусный флот. Том 2. – М. 2002. С.176–190

¹⁴ Там же. С.285.

¹⁵ Там же. С.315.

¹⁶ Быховский И.А. Архангелогородские корабли. – Архангельск. 1988. С.161.; Давыдов Р.А. Архангельск и Крымская война // Студёное море – северные рубежи: история обороны Русского Севера. – М. 2019. С.94

¹⁷ Чернышев А.А. Российский парусный флот. Том 2. – М. 2002. С.353–361.

¹⁸ Там же. С.370–394.

¹⁹ Быховский И.А. Архангелогородские корабли. – Архангельск. 1988. С.146–147.

²⁰ Чернышев А.А. Российский парусный флот. Том 2. – М. 2002. С.437.

²¹ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. II. 1880. С.256.

Соломбале работал англичанин У. Гунион, серьёзно сокративший сроки постройки боевых судов. У. Гунион успешно унифицировал чертежи, упростил систему согласования (он напрямую подчинялся главному командиру и одновременно капитану над портом капитану 1-го ранга Л.К. Вакселю), что позволило судостроителю за 7 лет построить 16 кораблей. Если У. Гунион в Архангельске строил 66-пушечные корабли в срок от 7 месяцев 23 дней до 8 месяцев 11 дней, то в Санкт-Петербургском Главном Адмиралтействе для этого требовалось до 9 лет и 2 месяцев¹.

Моряки, административный состав, мастерские адмиралтейства, а также отставные чины проживали в Соломбальском адмиралтейском селении, не входившем в состав Архангельской губернии. Селение являлось отдельной административно-территориальной единицей, подчинявшейся главному командиру порта, а через него – Морскому министерству.

По итогам визита в Архангельск в 1803 г. товарища министра морских сил вице-адмирала П.В. Чичагова, в связи с острым недостатком жилья для морских команд, магазинов (складов) и иных построек порту выделили около 670 тыс. руб. на возведение 11 офицерских флигелей, 6 казарм для нижних чинов, сарая для разбивки деталей судов на плазе, сарай «для обделки корабельных членов» (деталей) и их хранения, чертёжной, нескольких магазинов для различных припасов. Работы, в основном, были завершены к 1806 г.; в 1820-х гг. были построены 2 каменные казармы, каждая из них на несколько сотен человек².

На 1827 г. из 394 имевшихся в Соломбале 879 домов принадлежали людям, имевшим отношение к Морскому ведомству. Это были лица, находившиеся на действительной службе или служившие во флотских учреждениях, отставники, жены, вдовы и дети моряков. Решением императора Николая I от 1827 г., нижним чинам и «служителям» Морского ведомства необходимо было продать свою недвижимость, переселившись в построенные в 1824 г. морские казармы. На покупку и строительство новых домов был наложен запрет. Усилиями главного командира порта вице-адмирала С.И. Миницкого высочайшее мнение было изменено³.

В 1828 г. Николай I отверг проект подполковника Корпуса корабельных инженеров В.А. Ершева о создании в Соломбале учебного заведения для подготовки кораблестроительных и иных кадров; царь мотивировал это тем, что в Кронштадте таких специалистов готовил Учебный морской рабочий экипаж. В.А. Ершев предлагал обучать молодых людей из «местного военно-сиротского отделения», давая им практику и позволяя строить вспомогательные суда для порта⁴.

¹ Дмитриев Н.И., Колпычев В.В. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. С 343 чертежами и снимками и XXXII таблицами в тексте. СПб. 1909. С.782–784.

² Веселаго Ф.Ф. Краткая история Русского флота. М. 2017. С.365.

³ Овсянкин Е.И. Имена Архангельских улиц. – Архангельск. 2008. С.61–62.

⁴ Огородников С.Ф. История Архангельского порта. – СПб. 1875. С.322–323.

Постепенно происходило техническое перевооружение порта; так, в адмиралтействе было начато строительство крытого судостроительного эллинга. К моменту упразднения порта таких эллингов было уже несколько (кроме того, имелись 3 открытых стапеля)¹.

С 1852 г. повелением Николая I в адмиралтействе прекратилось строительство линейных кораблей (на все вновь построенные корабли предполагалось устанавливать в кронштадтских доках паровые машины; осадка вновь построенных судов не позволяла бы им проходить через песчаный бар Северной Двины). В адмиралтействе перешли к строительству винтовых фрегатов с последующей установкой паровых машин в Кронштадте; размеры фрегатов были значительно большими, чем у ранее находившихся в постройке в Соломбале кораблей 74-пушечного ранга.

На стапелях Адмиралтейства работали многие известные российские и иностранные судостроители, включая Петра I, английских мастеров П. Баса, Р. Козенца, Я. Сутерланда, Л. Ямеса; голландцев Г. Янсена, Я. Янсена, Я. Никласа, Я. Брандта, Я. Колье, В. Геренса, П. Геренса; русских кораблестроителей В.И. Батакова, А. Давыдова, Ф.Д. Игнатъева, П.Г. Качалова, А. Мальцева, О.М. Матвеева, М.Д. Портнова, В.А. Селянинова, С. Поспелова, А.М. Курочкина, Ф.Т. Загуляева, И.Г. Карповского, А.Х.Рихтера². Строителем последнего фрегата Архангельского порта был С.В. Большаков; кроме него в Архангельском главном военном порте работали М.Г. Василевский, Л.Э. Кальсерт и П.К. Митрофанов³.

Архангельский порт был отправной точкой гидрографических исследований полярных морей. В 1732 г. была проведена съёмка устья Северной Двины; в 1741, 1756–1757, 1769, 1797–1799, 1821–1824 гг. – участков побережья Белого моря⁴. В 1819 и в 1821–1824 гг. Архангельск был базой для полярных экспедиций А.П. Лазарева и Ф.П. Литке к архипелагу Новая Земля⁵.

В Морском ведомстве сознавали, что север России исследован «большой частью беглой съёмкой»: «эти исследования были произведены в половине прошлого⁶ и в начале нынешнего⁷ столетия далеко несовершенными средствами, в особенности в прошлом столетии». До начала 1820-х гг. мореплавание на Русском Севере происходило, главным образом, по атласу, составленному в конце XVIII в. Л.И. Голенищевым-Кутузовым. Помимо серьёзных ошибок в очертаниях береговой линии, атлас «имел ещё тот крайне опасный для плавания недостаток, что

¹ Огородников С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902 гг.). – СПб. 1902. С.109.

² Там же. С.61,102–114.

³ Там же. С.114.

⁴ Веселаго Ф.Ф. Краткая история Русского флота. – М. 2017. С.215,274,371.

⁵ Там же. С.370–371.

⁶ XVIII в.

⁷ XIX в.

на нем не были означены многие мели и банки, лежащие на обыкновенных путях судов, или поблизости их»¹.

Берега от границы с Норвегией до Обской губы были описаны в 1821–1839 гг., от Обской губы до устья реки Лена – в 1834–1842 гг., от устья Лены до Колючинской губы Чукотского моря – в 1821–1823 гг., Колючинская губа и побережье на восток до мыса Сердце-Камень – в 1791 г. В дальнейшем на Русском Севере производились «отдельные, отрывочные исследования»: работы на Мурманском берегу и у острова Нокуева (1840 г.), в устье реки Индиги и у реки Печора (1849 г.), подробная съёмка и промер Берёзового устья реки Северная Двина от города Архангельска до Новодвинской крепости². Удалось определить, в том числе, места для строительства маяков; ранее в Белом море плавания производились, главным образом, «по приметам».

Часть исследований, включая экспедицию П.К. Пахтусова на Новую Землю³ в 1832–1834 гг. производилась на средства промышленников и купцов Архангельска. Условия службы на Крайнем Севере были настолько тяжёлыми, что П.К. Пахтусов скончался в возрасте 35 лет в Архангельске после возвращения из очередного плавания. В 1838 г. во время зимовки на Новой Земле умер в возрасте 29 лет А.К. Циволько (Циволька)⁴.

Таким образом, началу 1850-х гг. Архангельский порт являлся одним из важнейших адмиралтейств Российского Императорского флота. В устье Северной Двины строилась значительная доля деревянных боевых судов для Балтийского флота. Будучи единственным военным портом на Русском Севере, Архангельск был отправной точкой полярных исследований.

В Архангельском адмиралтействе отсутствовала система подготовки кадров, постоянного базирования боевых судов на порт не было, судостроительные мощности во многом зависели от материалов и кадров, прибывавших из Санкт-Петербурга и Кронштадта. Гидрографические исследования затруднялись нехваткой кадров и судов специальной постройки; из-за отсутствия судов с железными корпусами и паровыми двигателями говорить о полноценных исследованиях северных морей было невозможно.

1.2. Инфраструктура Российского военно-морского флота на начало Восточной (Крымской) войны 1853–1856 гг.

В Российской империи существовало понятие «Морское ведомство», отличавшееся от понятия «Морское министерство». Министерство представляло собой отрасль государственного

¹ Огородников С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902 гг.). – СПб. 1902. С.114.

² Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.373–374,396.

³ Первые исследования архипелага в 1768–1769 гг. проводил штурман Ф. Розмыслов.

⁴ Огородников С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902 гг.). – СПб. 1902. С.114–116.

аппарата. Понятие «Морское ведомство» означало не только аппарат министерства, но и совокупность подведомственных ему подразделений – строевых и вспомогательных частей, портов, заводов, госпиталей, арсеналов, боевых судов, адмиралтейские селения и т. д.

С 24 августа 1827 г. Морское министерство (образовано в 1802 г. как Министерство морских сил) существовало в соответствии с утверждённым Николаем I «Предварительным образованием». Ведомство включало канцелярию Морского министра, Адмиралтейств-совет, Управление генерал-гидрографа, Управление дежурного генерала (занималось вопросами личного состава), генерал-интенданта и генерал-штаб-доктора, а также Учёный комитет.

Адмиралтейств совет (заменил созданную Петром I в 1717 г. Адмиралтейств-коллегию) был высшим совещательным органом министерства. Он состоял из генерал-гидрографа, генерал-интенданта, дежурного генерала, 2 постоянных и 2 ежегодно назначавшихся членов. По итогам заседаний Совета составлялся «журнал», с которым министр либо лицо, его заменявшее, мог согласиться или выдвинуть свои предложения, позже приобретающие силу закона.

Другими подразделениями министерства были Гидрографическое депо, Инспекторский департамент (занимался общими вопросами и личным составом флота), Кораблестроительный (включал Учётный комитет), Комиссариатский, Артиллерийский и Аудиторатский департаменты.

Аудиторатский и Инспекторский департаменты подчинялись дежурному генералу – второму лицу министерства; в круг его обязанностей входило наблюдение «за ненарушимостью порядка», инспекция морских команд и судов, надзор за портами, строениями, арсеналами, верфями предприятиями и госпиталями.

В 1827 г. был образован Морской штаб императора (с 1831 г. – Главный морской штаб). В состав включили аппарат дежурного генерала, Управление генерал-гидрографа¹ и Учёный комитет; остальные структурные подразделения остались в ведении Морского министра. Министр, между тем, лишился права прямого доклада императору; свои отчёты глава ведомства теперь направлял через начальника Главного морского штаба; через начальника штаба происходила и трансляция высочайших указаний. Несколько позже в структуру министерства вошёл Департамент корабельных лесов².

С 1836 г. министерство возглавил, с правами Морского министра, начальник Главного морского штаба, светлейший князь А.С. Меншиков. Ему подчинялась Военно-походная канцелярия императора по морской части, Гидрографическое управление, Инспекторский департамент, Комитет образования флота, Управление генерал-штаб-доктора, Морской учётный

¹ Должность генерала-гидрографа упразднена в 1837 г.; вместо Управления генерала-гидрографа был создан Гидрографический департамент.

² Огородников С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902 гг.). – СПб. 1902. С.84–87.

комитет, Морской кадетский корпус и Строительный департамент по морской части. В канцелярии министерства сосредоточили задачи, ранее относившиеся к канцеляриям Адмиралтейств-совета, начальника Главного морского штаба и Морского министра; канцелярию дежурного генерала Главного морского штаба переименовали в канцелярию Инспекторского департамента.

Адмиралтейств-совет превратился в высший хозяйственный орган, имевший «особые преимущества». Под председательством начальника Главного морского штаба Совет управлял, через генерал-интенданта, Департаментом корабельных лесов, Комиссариатским, Кораблестроительным и Артиллерийским департаментами; полномочия коллективного Адмиралтейств-совета были равны полномочиям, некогда присвоенными министру. Решения совета, требовавшие вердикта высшего руководства империи, направлялись начальником Главного морского штаба в Комитет министров и Государственный совет¹.

На 1853 г. во главе Морского министерства стоял начальник Главного морского штаба его императорского величества (аппарат министерства представлял собой аппарат штаба) светлейший князь А.С. Меншиков. Поскольку князь занимался дипломатическими переговорами с Османской империей и военными вопросами на юге Российской империи, реальная власть постепенно переходила его «товарищу» (заместителю) генерал-адмиралу великому князю Константину Николаевичу, сыну Николая I.

В феврале 1855 г. великий князь Константин Николаевич официально возглавил Морское ведомство, которым с тех пор руководили назначаемые императором «управляющие». Генерал-адмирал возглавил и Адмиралтейств-совет (его заместителем стал управляющий министерством). Совет состоял из 5 назначавших императором членов в чинах не ниже вице-адмирала. Члены Адмиралтейств-совета имели право осмотра в любое время любого учреждения Морского ведомства, предоставляя отчет председателю либо заместителю председателя Совета (полномочий что-либо менять по своему усмотрению они не имели)².

О статусе генерал-адмирала необходимо сказать особо. Как отмечалось выше, в XIX – начале XX вв. один из сыновей императора занимал пост главного начальника флота и Морского ведомства; непосредственный руководитель министерства именовался «управляющим»). «Главный начальник» имел титул «генерал-адмирал»; понятия «чин», «звание» (титул) и «должность» генерал-адмирала различались. По «Табели и рангах» генерал-адмирал относился к 1-му классу, что соответствовало фельдмаршалу и государственному канцлеру³.

¹ Там же. С.97–98.

² Вахтин В.В. Объяснительный морской словарь. (Настольная книга для имеющих отношение к морскому делу). – СПб. 1894. С.3.

³ Вахтин В.В. Объяснительный морской словарь. (Настольная книга для имеющих отношение к морскому делу). – СПб. 1894. С.4–5.

22 августа 1831 г. звание генерал-адмирала было присвоено Николаем I великому князю Константину Николаевичу. Должность генерал-адмирала великий князь, судя по всему, получил приказом его брата, императора Александра II. Приказом от 23 февраля 1855 г. великому князю приказывалось, «по званию генерал-адмирала управлять как флотом, так и Морским ведомством»¹. Указ о формальном производстве Константина Николаевича в чин генерал-адмирала не известен. Великий князь руководил флотом до 13 июля 1881 г.; в сентябре 1855 г. его произвели в адмиралы. С 1860 г. генерал-адмирал официально возглавлял Адмиралтейств-совет.

Великий князь Константин Николаевич родился 9 сентября 1827 г. в Санкт-Петербурге. Первое плавание в Финском заливе на бриге «Улисс» он совершил в июне 1835 г.; воспитателем великого князя стал кругосветный мореплаватель Ф.П. Литке. В 1834 г. великий князь был произведён в первый строевой офицерский чин мичмана, в 1843 г. – в лейтенанты. На следующий год он стал под присмотром опытных морских офицеров вахтенным начальником линейного корабля «Ингерманланд» в плавании от Архангельска на Балтику. В августе 1844 г. 17-летний капитан 2-го ранга получил под командование бриг «Улисс». В 1845 г. великий князь стал флигель-адъютантом Николая I, а год спустя был произведён в капитаны 1-го ранга. С августа 1846 г. по 1848 г. командовал фрегатом «Паллада». В августе 1848 г. великий князь Константин Николаевич стал контр-адмиралом свиты императора и шефом Морского корпуса.

На время похода русских войск в Венгрию Константин Николаевич временно перешёл в сухопутные части, возглавив лейб-гвардии Финляндский полк. Венгерскую компанию великий князь окончил с орденом Святого Георгия 4-й ст., получив его за то, что «оставался под смертоносным действием неприятельских батарей... находился под самым сильным ружейным огнём, отличаясь мужеством и самоотвержением».

В 1850–1892 гг. великий князь состоял в Государственном совете (в 1865–1881 гг. председательствовал в нём). Позже руководил Комитетом по пересмотру Общего свода морских уставов, участвовал в работе Совета военно-учебных заведений и председательствовал во Временном комитете морской артиллерии. В 1852–1853 гг. Константин Николаевич состоял товарищем начальника Главного морского штаба.

С 1852 г. генерал-адмирал был членом Сибирского комитета, в 1857–1860 гг. – членом Секретного комитета по крестьянскому делу; в 1860–1861 гг. – председателем Главного комитета по крестьянскому делу; в 1861–1881 гг. – председателем в Комитете финансов. С 1845 г. руководил Императорским Русским географическим обществом, с 1852 г. – Императорским Русским археологическим обществом. В 1862–1863 гг. великий князь был наместником Царства

¹ Морской сборник. 1855. № 3. Высочайшие приказы по Морскому ведомству. С. VI.

Польского, пережив 2 покушения. С приходом к власти в 1881 г. Александра III эпоха великого князя Константина Николаевича для российского флота закончилась.

На середину 1850-х гг., состав Морского министерства входили несколько структурных подразделений («частей»).

Инспекторский департамент (ранее Управление дежурного генерала, первоначально во главе с дежурным генералом, а позже – директором департамента) занимался вопросами личного состава флота и организационными вопросами. Задачи общего характера позже передали канцелярии министерства и ряду других подразделений.

Гидрографический департамент (гидрографическая часть) помимо гидрографических работ занимался изданием и выверкой карт. Департаменту подчинялись 2 инспектора Корпуса флотских штурманов (Балтийского и Черноморского флотом).

Главное медицинское управление (во главе с флота главным генерал-штаб-доктором) управляло госпиталями в Кронштадте, Санкт-Петербурге и Николаеве, контролировало деятельность морских врачей. Медики имелись при Адмиралтейских Ижорских заводах, в Свеаборге и Петропавловске; в ряде портов и на некоторых заводах были организованы лазареты.

Аудиторатский департамент (военно-морская судная часть) занимался судопроизводством; позднее из него был выделен Морской генерал аудиторат (с 1867 г. – Главный военно-морской суд). Комиссии военного суда были при Санкт-Петербургском, Свеаборгском, Ревельском, Архангельском, Астраханском, Петропавловском, Николаевском, Севастопольском портах и при управлении Дунайскими портами (в Измаиле); в Севастополе работал призовой суд.

Строительный департамент (Морская строительная часть) отвечал за строительство (исключая фортификационные сооружения) и следил за состоянием морских казённых зданий. Часть делилась на Северный и Южный округа, объединявшие 9 инженерных команд (в Санкт-Петербурге, Кронштадте, Ревеле, Свеаборге, Архангельске, Астрахани, Николаеве, Севастополе и Измаиле). Строительные работы выполняли военно-рабочие роты.

Управление флота генерал-интенданта снабжало флот интендантским имуществом. Генерал-интенданту подчинялись комиссионеры, осуществлявшие закупки «от казны». Комиссионеры от Балтийского и Черноморского «ведомств» были в Санкт-Петербурге, Москве, Одессе, Туле, на Дубовской пристани (район современного Волгограда), Ростове-на-Дону, Таганроге, а также на казённом Камско-Воткинском заводе (крупнейший поставщик якорей).

Комиссариатский департамент обеспечивал флота различными видами довольствия.

Кораблестроительный департамент включал Учётный комитет, занимавшийся вопросами проектирования. Подразделение осуществляло и руководство казёнными заводами.

Департамент корабельных лесов следил за состоянием корабельных рощ, благодаря которым шло воспроизводство судостроительного леса; «распоряжающиеся» рощами были в

Вологде, Новгороде и Киеве. Департамент делился на округа – Балтийский (правление в Лодейном поле), Северный (правление Архангельске), Низовой (правление в Казани).

Артиллерийский департамент занимался материальной частью морской артиллерии. В Кронштадтском, Николаевском, Севастопольском, Ревельском, Свеаборгском, Архангельском и Астраханском порте имелись начальники артиллерии, отвечавшие, в том числе, за подготовку кадров нижних чинов.

Самостоятельностью обладал Морской учёный комитет, военно-морские учебные заведения (Морской кадетский корпус, Черноморская школа флотских юнкеров, 1-й Штурманский полуэкипаж, Черноморская штурманская рота) и 3 учебных морских экипажа готовивших унтер-офицеров – строевых и специалистов (1-й и 2-й Учебные морские экипажи и Учебный Рабочий экипаж).

Особняком стояли адмиралтейские селения, аналог современных закрытых административно-территориальных образований (ЗАТО), подчинявшиеся Инспекторскому департаменту и изъятые из-под юрисдикции региональных властей. Среди них, помимо Соломбальского, отметим Колпино (при Адмиралтейских Ижорских заводах), Охтенские адмиралтейские селения (при Охтенской верфи), Адмиралтейскую слободу в Казани (до 1821 г.), Богоявленское и другие черноморские адмиралтейские поселения.

На морских театрах (в штабах флотов и в военных портах) были представители департаментов, являвшиеся руководителями структурных подразделений на местах.

На конец 1855 г. в налицо были 3912 офицеров (132 адмирала и генерала, 718 штаб-офицеров, 3062 обер-офицера) и 125169 нижних чинов (1367 юнкеров, кадетов и воспитанников, 108019 кондукторов, унтер-офицеров и рядовых, 13900 кантонистов, 1863 арестанта)¹.

Офицерский личный состав разделялся на строевые чины, корпуса и части по направлениям. Часть офицеров корпусов и иных подразделений происходила из бывших строевых чинов флота, переведённых для службы на береговых и иных постах.

Привилегированной группой были строевые (линейные) офицеры, руководившие общим прохождением службы. Подавляющее большинство имело дворянское происхождение; реже происходило из сословия обер-офицерских детей, крайне редко – из разночинцев. Подготовкой строевых офицеров занимался Морской кадетский корпус в Санкт-Петербурге; в корпус могли поступить дети потомственных дворян (дворяне Великого княжества Финляндского, Лифляндской, Курляндской и Эстляндской губернии представляли доказательства, что их дворянство старше 100 лет; дети дворян Царства Польского проходили ещё более строгий отбор). Преимущество имели сироты офицеров, погибших либо умерших на службе.

¹ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. I. 1880. С.1.

При Черноморском флоте с 1852 г. существовала Школа флотских юнкеров, куда принимали детей потомственных дворян; программа обучения в целом соответствовала программе Морского кадетского корпуса, но черноморские юнкера имели больше морской практики¹.

В 1734 г. был образован Корпус морской артиллерии (КМА), делившийся на судовую (линейную) и арсенальную части. Судовые артиллеристы следили за материальной частью (включая стрелковое оружие), боеприпасами, обучали личный состав. Арсенальные и лабораторные роты базировались в Санкт-Петербурге, Кронштадте, Ревеле, Свеаборге, Архангельске, Николаеве и Севастополе, отвечая, соответственно, за порядок в арсеналах, а также за комплектацию и подготовку боеприпасов (бомб, гранат, брандскугелей, фальшфейеров и т. д.). С 1830 г. морские артиллеристы имели, по сравнению с сухопутными, преимущество в один чин. Подготовкой офицеров занимались 1-й (на Балтике) и 2-й (на Чёрном море) Учебные морские экипажи; в Черноморском флоте существовало отдельное артиллерийское училище. Набор производился из представителей сословия обер-офицерских детей и дворян, но воспитанниками могли стать вольноопределяющиеся, юнги Николаевского флотского училища и грамотные нижние чины².

Корпус флотских штурманов (КФШ) был образован в 1827 г.; его офицеры заполняли шканечные (вахтенные) журналы, вели курсовую прокладку, счисление и гидрографические работы, определяли место судна, служили на маяках и морских телеграфах. Зимой штурманы привлекались к гарнизонной службе.

Офицеров корпуса готовили штурманские училища и 1-й Штурманский полуэкипаж в Кронштадте; преимущество при поступлении имели дети штурманов. Длительность обучения могла превышать 8 лет; возраст абитуриентов колебался от 8 до 16 лет³.

Корпус инженеров морской строительной части (КИМСЧ) считался привилегированным из-за пристрастия Николая I к инженерному делу. Корпус создали в 1838 г. и комплектовали, главным образом, офицерами сухопутного Военно-инженерного ведомства (их выпускало Главное инженерное училище и Кондукторские роты Корпуса инженеров путей сообщения). Кадры готовил и Учебный морской экипаж, куда набирали детей потомственных и личных дворян, чиновников, купцов, а также лиц духовного звания⁴.

Корпус корабельных инженеров (ККИ) был образован 14 декабря 1826 г.; первоначально его офицеры, подобно офицерам КМА, имели преимущество в один чин по сравнению с

¹ Ляшук П.М. Офицеры Черноморского флота, погибшие при осаде Севастополя в 1854–1855 гг.: Биографический справочник. – Симферополь. 2005. С.167–171.

² Там же. С.176–177.

³ Там же. С.178–180.

⁴ Там же. С.181.

сухопутными офицерами Инженерного корпуса, находившихся в равных чинах. Корабельные инженеры проектировали, строили, тимберовали и ремонтировали боевые суда, освидетельствовали суда, подлежащие ремонту, служили на заводах Морского ведомства.

29 декабря 1854 г. из состава ККИ выделили Корпус инженер-механиков флота (КИМФ); в него вошли инженеры, управлявшие паровыми механизмами, а также профильные офицеры рабочих экипажей. Инженер-механики делились на 3 разряда¹.

Ластовые офицеры и нижние чины комплектовали экипажи вспомогательных и гребных судов, занимали береговые и нестроевые должности. Нестроевой частью ластовых экипажей были портовые роты, выполнявшие обязанности, не имевшие отношения к строевой службе: уход за лошадьми, поддержание чистоты и порядка в портах, работа на складах, в госпиталях и т. д. Первоначально были сформированы 8 ластовых экипажей для Балтийского флота (включая команды для Новгородской парусной фабрики, Казанского адмиралтейства, Астраханского порта и верфи в Лодейном Поле) и 6 ластовых экипажей для Черноморского флота².

Офицеры ластовых и портовых команд обычно были из переведённых (в том числе, по состоянию здоровья, по возрасту, за дурное поведение) строевых офицеров либо из нижних чинов, выслуживших офицерских чины или получивших его по экзамену. Некоторое количество офицеров готовили учебные морские экипажи, в том числе – из числа нижних чинов³.

Рабочие экипажи (9 в Балтийском флоте и 8 в Черноморском флоте) занимались судостроительными и судоремонтными работами в адмиралтействах. Унтер-офицеров готовили учебные морские экипажи и Учебный рабочий экипаж; офицеры выслуживались из подготовленных учебными экипажами унтер-офицеров либо переводились из других корпусов как знатоки мастерств, часто с преимуществом в чине⁴.

Офицеры морских арестантских рот также обычно были выслужившимися из нижних чинов. Они командовали нижними чинами, осуждёнными за различного рода провинности, а также задержанными в портах бродягами и «нарушителями благочиния»; роты часто выполняли обязанности, связанные с риском для жизни и здоровья⁵. Первые 15 рот сформировали в Черноморском флоте; с 1830 г. в Балтийском море было решено иметь ещё 11 рот (4 – в

¹ Вахтин В.В. Объяснительный морской словарь. (Настольная книга для имеющих отношение к морскому делу). – СПб. 1894. С.132.

² Огородников С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902 гг.). – СПб. 1902. С. 95–96.

³ Вахтин В.В. Объяснительный морской словарь. (Настольная книга для имеющих отношение к морскому делу). – СПб. 1894. С.182–183.

⁴ Там же. С.183–184.

⁵ Там же. С.185.

Кронштадте, 3 – в Санкт-Петербурге, по одной – в Ревеле, Свеаборге, Архангельске и Астрахани); роты в Архангельске и Астрахани и не были сформированы¹.

Часть офицеров числилась «по Адмиралтейству». Это были служившие на берегу нестроевые офицеры, не входившие в состав подразделений и занимавшие административные должности.

Морские силы делились на 2 флота – Балтийский и Черноморский. Главной базой Балтийского флота был Кронштадт; Черноморский флот имел 2 главные базы – Николаев и Севастополь. Если Балтийский флот обеспечивал, в том числе, подготовку дальних плаваний, то Черноморский флот отвечал за плавание боевых судов в Средиземном, Эгейском и Ионическом морях – ни одно черноморское судно не совершило кругосветного плавания. В состав Балтийского флота входила Каспийская, Беломорская (Архангельская) и Камчатская (Сибирская) флотилия².

Флоты и флотилии делились на строевые флотские экипажи (28 – в Балтийском флоте, 17 – в Черноморском флоте, по одному в Астрахани и на Камчатке), а также 5 строевых ластовых экипажей, 41 нестроевую ластовую команду, 20 рабочих экипажей, 10 военно-рабочих рот, 10 арсенальных и лабораторных рот Корпуса морской артиллерии³.

Высокая численность личного состава объяснялась не только большим количеством боевых и вспомогательных судов, но также привлечением офицеров и матросов к «валовым» работам на берегу. На 1855 г. в составе флота считалось до 86 подразделений, «не несших вовсе боевой морской службы»: 5 ластовых экипажей (караулы в портах, валовые работы); 20 рабочих экипажей (кораблестроение); 41 портовая рота (17 адмиралтейских, 4 конюшенные, 5 комиссариатских, 5 для надзора за казёнными зданиями, «служительская» при зданиях Главного адмиралтейства в Санкт-Петербурге, 6 госпитальных, 3 маячных); 10 артиллерийских рот (8 арсенальных, 2 лабораторные); 10 военно-рабочих рот (строительные работы)⁴.

1549 нижних чинов служили денщиками; это число считалось «довольно умеренным», поскольку адмиралы и генералы могли иметь до 12 денщиков; вице-адмиралы, генерал-лейтенанты – до 10; контр-адмиралы, генерал-майоры – до 8; капитаны 1-го ранга, полковники – до 6; капитаны 2-го ранга, подполковники – до 4; капитан-лейтенанты, майоры – до 3;

¹ Огородников С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902 гг.). – СПб. 1902. С.94–95.

² Памятная книжка Морского ведомства на 1853 год. – СПб. 1853. Главный морской штаб Его Императорского Величества. С.1–26.

³ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. I. 1880. С.80–81.

⁴ Там же. С.21.

лейтенанты, капитаны, штабс-капитаны – до 2; остальные офицеры – одного. Институт денщиков был объявлен уничтоженным только к 1879 г.¹

К 1860 г. удалось сократить число адмиралов и генералов до 114, из которых 16 были в резерве, 18 – в других ведомствах, 66 – на административных постах в министерстве, портах и береговых командах, а 14 – непосредственно на боевых и вспомогательных судах. Число штаб-офицеров и обер-офицеров, напротив, увеличилось до 3886, из которых 85 человек были в резерве, 29 – в бессрочном отпуске, 206 – на коммерческих судах, 35 – в других ведомствах, 1770 – на административных постах в министерстве, портах и береговых командах, 1771 – на судах.

Более всего удалось сократить число нижних чинов: на январь 1857 г. – до 85067 человек; на январь 1858 г. – до 59846, на январь 1859 г. – до 51663, на январь 1860 г. – до 53054². Численность береговых команд снизилась с 47400 человек в 1855 г. до 22018 человек на январь 1860 г. Срок службы нижних чинов, составлявший на 1855 г. 25 лет, в 1857 г. был уменьшен до 22 лет (до 20 лет для Гвардейского экипажа), в 1859 г. – до 14 лет для вновь поступивших на службу и до 20 лет для старых. Срок службы как отдельных лиц, так и целых подразделений мог быть сокращён за различные заслуги³.

Начиная с 1857 г. за короткий срок расформировали 17 портовых рот, 7 рабочих и один ластовый экипаж, инженерную команду в Свеаборге, половину военно-рабочей роты и арсенальную роту; одну лабораторную роту преобразовали в лабораторную команду уменьшенного состава. «Излишние» нижние чины частью пополнили некомплект команд Морского ведомств, а до 16,5 тыс. человек – уволены были в долгосрочный «временный» отпуск. Были упразднены балтийские и черноморские арестантские роты; нижние чины передавались в ведение арестантских рот Военно-сухопутного ведомства и гражданских властей.

27 января 1860 г. Александр II утвердил мнение большинства Государственного совета; законами стали «Общее образование управления Морским ведомством» и «Общее образование управления портами». Во главе Морского министерства оставался генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич, имевший права министра и занимавшийся личным составом, строевой и распорядительной частью, перемещением кораблей и так далее. Хозяйственные вопросы, обеспечение базирования и технической боеготовности боевых судов были возложены на управляющего министерством, имевшим права «товарища» (заместителя) Морского министра. Управляющий руководил ведомством в отсутствие генерал-адмирала, постепенно превращаясь в полноценного, но не до конца самостоятельного руководителя ведомства. Управляющему подчинялись департаменты (инспекторский, кораблестроительный, комиссариатский и

¹ Там же. С.25–27.

² Там же. С.14–16.

³ Там же. С.22,331.

гидрографический) и управления (артиллерийское, медицинское и строительное). В структуру ведомства входил Морской учёный комитет и Кораблестроительный технический комитет (впоследствии переименован в Морской технический комитет). Высшим хозяйственным и законодательным органом ведомства являлся Адмиралтейств-совет под председательством генерал-адмирала; совет рассматривал и вопросы, выходявшие за рамки полномочий управляющего министерством. Высшей военно-морской судебной инстанцией стал Морской генерал-аудиторат (главный военно-морской суд), бывший Аудиторатский департамент¹.

В 1860–1861 гг. произошли перемены для Охтенских и Черноморских адмиралтейских селений. Охтенских перевели в сословие пригородных мещан Санкт-Петербургской губернии (в состав Петрограда район вошёл только в 1917 г.), а черноморских – в сословие мещан Николаева. Обеим категориям в лице «пригородных обществ» были предоставлены в вечное потомственное пользование принадлежащие им земли².

На 1853 г., по официальным данным Морского ведомства, в составе флота числились (включая суда, находившиеся в постройке, и учебные) 52 линейных корабля (6 винтовых), 28 фрегатов (3 винтовых), 17 пароходофрегатов, 12 корветов (2 винтовых и 1 колёсный), 25 бригов, бомбардирское судно, 23 шхуны (1 винтовая), 48 пароходов различного назначения (также классифицировались как «малые пароходы»), 49 транспортов, 13 императорских и иных яхт (1 паровая), 15 тендеров, 3 люгера, 9 лоц-судов, 67 ботов, 23 баржи, 103 гребных судна, а также иные малые и вспомогательные суда. Значительная часть из них была устаревшей и ветхой³.

Согласно отчёту Морского ведомства за 1855–1880 гг., картина была иной⁴.

Численность боевых судов Балтийского и Черноморского флота на 1853 г.

Класс	Балтийский флот		Черноморский флот	
	В строю	Старые и тимберующиеся	В строю	Старые и тимберующиеся
Корабли парусные	22	7	14	2
Фрегаты парусные	9	3	6	2
Фрегаты учебные	5	–	–	–
Пароходофрегаты	9	–	7	–

¹ Шевырев А.П. Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. – М. 1990. С.73–75.

² Огородников С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902 гг.). – СПб. 1902. С.144–145; Санкт-Петербург. Петроград. Ленинград: Энциклопедический справочник. – М. 1992. С.95.

³ Памятная книжка Морского ведомства на 1853 год. – СПб. 1853. Алфавит. С. I–VII, 22.

⁴ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. I. 1880. С.396–399.

Малые пароходы	12	–	24	–
Корветы парусные	2	1	4	–
Бриги	6	1	12	–
Шхуны, люгеры, яхты тендеры	16	–	13	4
Бомбардирские суда	–	–	1	–
Суда Гвардейского экипажа	9 ¹	–	–	–
Транспорты	10	–	32	–
Лоц-суда	3	–		
Пассажиботы, ластовые суда	33	–	40	–
Суда гребного флота	77	–	28	–

10 судов (2 парохода) состояли в Беломорской флотилии, 30 (8 пароходов) – в Каспийской. Сибирская флотилия объединяла 8 судов, включая винтовую шхуну.

Крупные боевые суда распределялись между флотскими дивизиями (3 на Балтике и 2 в Чёрном море); дивизии делились на бригады. Отдельно комплектовался Гвардейский экипаж, учебные отряды судов Морского кадетского корпуса и учебных морских экипажей.

Обращает на себя внимание малое количество транспортов в составе Балтийского флота, в результате чего существовала порочная практика использования для грузоперевозок совершенно непригодных судов других классов, включая линейные корабли и фрегаты.

Как отмечалось в отчёте по итогам 1855–1880 гг., «суда Балтийского моря были в весьма неудовлетворительном состоянии». Суда строились из сырого соснового леса, при «слабой постройке и весьма посредственном вооружении». Когда возникла необходимость отправить эскадру на Дальний Восток, снарядили 2 тимберованных фрегата («Паллада» и «Аврора»), которые были вынуждены пройти серьёзный ремонт в Великобритании; по приходу на Дальний Восток «Паллада» признавалась аварийной. Корвет «Наварин», считавшийся специалистами надёжным (взят в плен у турок в 1828 г., дата постройки неизвестна), выйдя в поход в 1853 г. сразу же получил течь, при осмотре которой в доке выяснилась общая гнилость корпуса; «по тщательном осмотре, он оказался совершенно негодным не только для дальнего плавания, но даже для возвращения в Россию».

¹ Яхты и иные малые суда, включая 2 паровых.

«Если столь ненадёжными оказывались суда, выбираемые обыкновенно из лучших во флоте для продолжительной и трудной службы в дальних морях, то по этим образцам можно судить о состоянии вообще судов Балтийского флота в то время», – констатировали авторы отчёта.

Главной причиной признавалось решение Николая I от 1826 г. иметь на Балтике 27 пригодных к плаванию линейных кораблей. Поскольку срок службы корабля составлял 9 лет, ежегодно замене подлежали 3 судна. Между тем, Архангельский порт мог построить корабль за год, а Санкт-Петербургский – за 2 года. Следствием стала ускоренная тимберовка боевых судов; лес часто использовался сырой и не тот, из которого корабль строился изначально.

В Черноморском флоте положение было совершенно иным в связи с другими климатическими условиями, иной солёностью воды, а также большими запасами выдержанного кораблестроительного леса¹.

Суда, находившиеся в постройке, представляли собой небольшую величину²:

Суда, находившиеся в постройке на 1853 г.

Класс	Балтийский флот	Черноморский флот
Корабли винтовые	1	2
Фрегаты винтовые	3	–
Корветы винтовые	–	2
Шхуны	2	–
Транспорты	2	–
Пароходы	2	–
Гребные канонерские лодки	–	1

Российские главные военные порты (порты 1-го класса) и порты 2-го класса на конец Восточной (Крымской) войны 1853–1856 гг. можно разделить на 3 основные группы.

К 1-й группе отнесём многофункциональные порты с круглогодичной деятельностью полного цикла (судостроение, судоремонт, базирование боевых судов, комплектование экипажами и т. д.). Это были пункты боевого и иного снабжения флота, обладавшие развитой системой береговой обороны. К таковым можно отнести только Кронштадт, расположенный в непосредственной близости от Санкт-Петербурга с его мощным промышленным комплексом. Главный военный порт обладал судостроительными и судоремонтными мощностями, обширными гаванями и рейдами, сухими доками, казармами и складами, госпиталем. Островное положение города-крепости облегчало оборону; крепость имела развитую систему береговых фортификаций, представляя собой укрепленный район. Два глубоководных фарватера облегчали

¹ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. I. 1880. С.400–402.

² Там же. С.396–399.

выход в море. Между тем, в Морском ведомстве понимали, что «положение Кронштадта в самой глубине [Финского] залива, мелководие гаваней и продолжительное замерзание оставляли такое важное неудобство», что требовалось сменить базу, или «издерживать значительные суммы»¹.

До начала войны к портам группы относился и Севастопольский военный порт, инфраструктура которого после годичной осады противником была уничтожена. Перестало существовать уникальное доковое адмиралтейство, значительная часть укреплений. Кроме того, из-за запрета для России держать крупные силы в Чёрном море, необходимости иметь 2 крупных порта на театре (кроме не пострадавшего Николаева) не было.

Ко 2-й группе отнесём порты, хотя и не обладавшие полным спектром сервисов (например, во всех портах отсутствовали доки), но имевшие решающее значение по одному из направлений. Таких портов было 4 – Санкт-Петербургский, Архангельский, Николаевский и Астраханский.

Санкт-Петербургский порт был крупнейшим центром судостроения, объединявшим несколько казённых верфей и машиностроительных заводов (Новое Адмиралтейство, Галерный островок, Охтенская верфь, Галерная гавань, Адмиралтейские Ижорские заводы); на него работали многочисленные казённые и частные предприятия. Хозяйство Санкт-Петербургского порта включало в себя склады и казармы, а также госпиталь.

В Санкт-Петербурге не было доков; выход в море преграждал песчаный бар, средняя многолетняя глубина на котором не превышала 8,5 футов (2,6 м). Построенные на верфях крупные боевые суда требовалось перемещать в недостроенном состоянии, либо на камелях в Кронштадт для окончательного завершения работ². Особо отметим отсутствие в Санкт-Петербурге фортификационных сооружений (исключая расположенную в центре города Петропавловскую крепость, давно потерявшую боевое значение); роль морского форпоста выполняла Кронштадтская крепость, но с суши город и порт прикрыты не был. Защитой мог служить только многочисленный гарнизон.

Николаевский главный военный порт, не пострадавший в ходе войны 1853–1856 гг., был ориентирован на деревянное судостроение и судоремонт. Поскольку состав Черноморской флотилии, в соответствии с Парижским трактатом 1856 г., ограничивался 6 винтовыми корветами и более мелкими судами, развитие порта (исключая «некоторые приспособления») было признано нецелесообразным. В первые послевоенные годы деятельность адмиралтейства ограничивалась достройкой 120-пушечных кораблей «Синоп» и «Цесаревич» для Балтийского флота, судоремонтом и решением проблемы бара реки Южный Буг; к 1866 г. были исправлены казармы и морской госпиталь³.

¹ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.183.

² Там же. С.218–220,240.

³ Там же. С.259–266.

Бар был и у Волги, в низовьях которой располагался Астраханский военный порт; к 1854 г. глубины на баре в ряде мест не превышали 3 футов (0,9 м), что заставляло суда останавливаться у Бирючей косы на Каспии, в 90 вёрстах (96 км) от порта¹. Астраханский порт был, между тем, главной базой флотилии, выполнявшей широкий круг задач по обеспечению безопасности мореплавания на востоке и юге Каспийского моря (Персия, также выходившая к морю, флота не имела). В Астрахани строился механический завод, велась модернизация мастерских и зданий.

К 3-й группе относятся манёвренные базы и иные пункты базирования. Задача таких военных портов состояла в обеспечении флота безопасными якорными стоянками для погрузки предметов снабжения и обеспечении судоремонта силами экипажа. Эта группа (её порты можно назвать морскими станциями), была наиболее многочисленной; в неё входили Свеаборгский, Ревельский, Севастопольский (Константиновская морская станция), Сухум-Кале, Потийский, Бакинский, Петровский и Петропавловский порты, а также Астрабадская морская станция.

Свеаборгский порт (до 1860 г. – главный порт) имел построенный ещё до присоединения в 1809 г. Финляндии к Российской империи сухой док, способный обслуживать только малые суда; Свеаборг не имел судоремонтных мощностей для судов крупнее брига. Его рейды, расположенные между укрепленными островами, представляли собой безопасную якорную стоянку для боевых судов².

Это полностью подтвердилось летом 1855 г., когда англо-французская эскадра из 77 боевых судов после 46-часовой бомбардировки не смогла нанести стоявшей в Свеаборге русской эскадре ощутимых повреждений. Восстановительных работ потребовали только некоторые оборонительные сооружения крепости; из 15-тысячного гарнизона погибли 55 человек³.

Ревельский порт (до 1860 г. также относился к числу главных) отвечал за гидрографическое обеспечение российской части Балтийского моря. Судостроительные мощности в нем отсутствовали, судоремонтные были аналогичным свеаборгским (дока, правда, не было); немногочисленные морские команды обслуживали портовые и гидрографические нужды⁴.

Севастопольский порт на момент подписания Парижского трактата 1856 г. был в руинах⁵.

Сухум-Кале представлял собой необорудованный пункт базирования, предназначенный для якорной стоянки судов, обеспечивавших блокаду Черноморского побережья Кавказа и обеспечение фортов Кавказской береговой линии. Какое-либо оборудование базы, за

¹ Там же. С.293–293.

² Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.253–254.

³ Юнтунен А. Свеаборг: страж Хельсинки и форпост Петербурга. 1808–1918. – М. 2018. С.73–79.

⁴ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.249–250.

⁵ Там же. С.280.

исключением старых укреплений, отсутствовало. Аналогичной необорудованной станцией, с якорной стоянкой и старой крепостью, был грузинский порт Потти.

Астрабадская морская станция с 1842 г. располагалась на принадлежавшем Персии острове Ашур-аде (Ашурадес, Ашурадесс) у юго-восточного побережья Каспийского моря. На неё базировались суда Каспийской флотилии, обеспечивая безопасность российских и персидских купеческих судов, на которые часто нападали местные пираты.

Каспийский порт Петровск, располагавший укреплением и рейдом для стоянки судов, по своему потенциалу и функционалу был аналогичен морским станциям Сухум-Кале и Потти.

Расположенный на Камчатке Петропавловск к концу Восточной войны, подобно Севастополю, мог быть отнесён к военным портам весьма условно; вся имевшаяся ранее инфраструктура (причал и портовые амбары) была уничтожена при высадке союзных англо-французских сил летом 1855 г.

Таким образом, на середину 1850-х гг. только немногие российские военные порты представляли собой структуры, обеспечивающие полноценное базирование боевых судов. Остальные могли рассматриваться в лучшем случае как пункты базирования или манёвренные базы. Такое положение сохранялось и в дальнейшем.

В соответствии с «Общим образованием управления портами» от 1860 г., военные порты Российской империи также делились на 2 разряда.

К 1-му разряду (главным военным портам) отнесли Кронштадт, Архангельск, Николаевск (Николаевск-на-Амуре), Астрахань и Николаев.

Во главе порта 1-го разряда стоял главный командир (он же военный губернатор города), которому подчинялись командиры судов, береговые учреждения и все чины Морского ведомства, находившиеся в пределах, подчинённых учреждениям порта. Главный командир назначался императором и подчинялся генерал-адмиралу; в хозяйственных делах он был подотчётен управляющему Морским министерством, обладая равными с ним правами в пределах зоны своей ответственности. Главный командир мог выходить за рамки своих полномочий при невозможности «отлагать сию меру до разрешения высшим начальством».

Главному командиру подчинялись структурные подразделения, аналогичные центральному аппарату министерства (министерство не имело права вмешиваться в распоряжения главного командира), за исключением гидрографической и медицинской части, находившихся в прямом подчинении Санкт-Петербургу.

К 1-му разряду относился и Санкт-Петербургский порт, формально находившийся на особом положении; им командовал командир (без приставки «главный»); портовые учреждения подчинялись соответствующим подразделениям министерства. Таким образом, учреждения порта имели двойное подчинение, что часто затрудняло деятельность его командира.

Ближайшим помощником главного командира был начальник штаба порта; его должность во всех портах, кроме Кронштадта, называлась «дежурный штаб-офицер». Капитан над портом отвечал за кораблестроение и подготовку судов к плаванию, наблюдал за порядком в адмиралтействах и гаванях, а также за размещением судов в акватории порта.

Ко 2-му разряду отнесли Свеаборгский, Ревельский, Константиновский¹ (Севастопольский), Сухум-Кале, Потийский, Бакинский, Астрабадский² и Петровский порты.

Командиры портов (должность командира порта 2-го разряда официально называлась «начальник станции») Чёрного и Каспийского морей подчинялись главным командирам соответственно, Николаевского и Астраханского портов. Командиры Ревельского и Свеаборгского портов подчинялись непосредственно управляющему Морским министерством³.

Итоги Восточной войны показали, что крупное боевое судно должно иметь паровой двигатель, обеспечивающий независимость от силы ветра. В России первый пароход для нужд Морского ведомства появился в 1817 г. («Скорый», использовавшийся при Адмиралтейских Ижорских заводах), практически одновременно с ведущими иностранными военно-морскими державами. Первый на Балтике колёсный пароход с артиллерийским вооружением вступил в строй в 1826 г. В Чёрном море первый колёсный пароход был окончен постройкой в 1825 г.; в том же году появился и первый вооружённый колёсный пароход.

Следующим этапом развития стали более мощные пароходофрегаты (вооружение – от 8 до 28 орудий), которых для одной только Балтики было построено по 1853 г. 11 единиц; лишь 2 пароходофрегата были спущены на воду за границей. Суда иностранной постройки использовались, в том числе, в качестве натуральных образцов при постройке будущих судов.

Для Чёрного моря построили 7 пароходофрегатов (все они были спущены на верфях Великобритании). Для Беломорской флотилии до 1853 г. построили 5 пароходов с бортовыми колёсами (как портовые суда вооружения они не несли), для Каспийской флотилии – 10 пароходов (из них только 2 имели артиллерийское вооружение). Для Сибирской флотилии на Амуре был собран малый (речной) пароход «Аргунь».

Такие темпы строительства паровых судов не могли считаться достаточными, несмотря на создание в 1842 г. «Пароходного комитета»; недостаток машиностроительных мощностей и распространённый среди высших морских офицеров скептицизм в отношении пароходов не способствовали отказу от паруса в пользу парового двигателя. Дополнительным стимулом для скептицизма стала катастрофа единственного в России винтового фрегата «Архимед» у острова Борнхольм в октябре 1850 г. Следующее боевое судно специальной постройки с гребным винтом

¹ Он же Константиновская морская станция.

² Он же Астрабадская морская станция.

³ Общее образование управления портами // Морской сборник. 1860. № 3. Постановления и распоряжения правительства. С. LXI–LXXII.

(фрегат «Полкан») вступило в строй осенью 1854 г.; в Кронштадт для установки паровой машины фрегат пришёл из Архангельского адмиралтейства, где он был построен, под парусами.

Русский кораблестроитель, генерал Корпуса корабельных инженеров С.О. Бурачек полагал, что паровая машина будет существовать в ущерб боевым качествам военных судов.

«Паровая машина, несмотря на все её совершенства, никогда не будет выгодным двигателем для военного корабля потому, что котёл, машина и уголь вытеснят артиллерию»¹, – считал С.О. Бурачек.

Незадолго до Восточной войны в России начали внедрять практику переделки парусных линейных кораблей в парусно-винтовые путём установки паровой машины. В 1852–1854 гг. этой операции подвергли корабли «Выборг»² и «Константин»³, 1854–1856 гг. – «Гангут»⁴ и «Вола»⁵. Первым российским винтовым кораблём специальной постройки стал «Орёл» (спущен на воду в Санкт-Петербургском Новом Адмиралтействе в 1854 г.).

Скептическое и негативное отношение к пару было характерно вовсе не только для властей Российской империи, но также и для руководителей морских министерств многих других стран мира. Так, морской министр США Д.К. Полдинг⁶ в одном из докладов Конгрессу откровенно заявлял: «Я никогда не допущу, чтобы наши чудесные парусные корабли были уничтожены, и американский флот прекратился в сборище паровых морских чудовищ».

Российские публицисты уже в начале 1850-х гг. сознавали, что будущее кораблестроения будет за паровыми судами. Писатель И.А. Гончаров, плававший в 1852–1854 гг. на фрегате «Паллада» из Кронштадта в Нагасаки, писал:

«Парусное судно похоже на старую кокетку, которая нарумянится, набелится, подденет десять юбок и затянется в корсет, чтобы подействовать на любовника, и на минуту иногда успеет; но только явится молодость и свежесть сил – все её хлопоты разлетятся в прах. И парусное судно, обмотавшись верёвками, завесившись парусами, роет туда же, кряхтя и охая, волны; а чуть задует в лоб – крылья и повисли».

По его мнению, парусные суда отживали свой век, а будущее было за пароходами, «которые всегда пойдут», даже во время штиля.

«Горе моряку старинной школы, у которого весь ум, вся наука, искусство, а за ними самолюбие и честолюбие расселись по снастям. Дело решено. Паруса остались на долю мелких судов и небогатых промышленников; всё остальное усвоило пар»⁷, – резюмировал И.А. Гончаров.

¹ Яковлев И.И. Корабли и верфи. – Л. 1973. С.127–128.

² Спущен на воду в 1841 г.

³ Спущен на воду в 1837 г.

⁴ Спущен на воду в 1825 г.

⁵ Спущен на воду в 1837 г.

⁶ Д.К. Полдинг был, скорее литератором, чем государственным деятелем и во флоте никогда не служил.

⁷ Гончаров И.А. Фрегат «Паллада» / Гончаров И.А. Собрание сочинений: в 8 т. Т. 2. – М. 1952. С.30–31.

Главная проблема российского парового судостроения заключалась в том, что машиностроительные предприятия, выпускавшие паровые механизмы, были сосредоточены в основном в Санкт-Петербурге и его окрестностях. Помимо уже упоминавшихся Адмиралтейских Ижорских заводов в адмиралтейском поселении Колпино, в столице располагался завод наследников англичанина Ч. Берда, «Гальвано-пластическое заведение» герцога М. Лейхтенбергского, судостроительный и механический завод купца М.Е. Карра и инженера М.Л. Макферсона, завод горных инженеров П.Ф. Семянникова и В.А. Полетики.

В других военных портах такие предприятия отсутствовали¹, поэтому после начала Восточной войны на Балтике и в Чёрном море сложилась диаметрально различная ситуация.

Поскольку на Черноморском театре отсутствовали машиностроительные заводы, а сборка механизмов в Николаевском адмиралтействе была невозможна из-за отсутствия подготовленных кадров, против англо-французского флота могли действовать только имевшиеся в строю паровые суда. К моменту заключения в марте 1856 г. Парижского мирного договора все пароходофрегаты Черноморского флота были выведены из строя².

В Балтийском море, где был строевой лес и машиностроительные предприятия, развернулось строительство винтовых канонерских лодок. Несмотря на крайнюю спешность постройки, удалось применить даже несколько технологических новинок, включая усиленное железное крепление набора, обшивку подводной части и крьюйт-камер оцинкованным железом, железные кожухи коридоров гребных валов, железные щиты для защиты паровых машин³.

К началу 1856 г. в строю находились несколько десятков винтовых канонерских лодок, представлявших собой эффективное средство береговой обороны⁴. Появилась возможность перейти к постройке крейсерских сил – винтовых фрегатов, корветов и клиперов.

Во второй половине 1850-х гг. были спущены на воду 5 фрегатов, из которых по одному было построено в США и во Франции. Фрегат «Аскольд» был спущен в Санкт-Петербурге, «Илья Муромец» – в Архангельском адмиралтействе, «Громобой» – в Гельсингфорсе на частной судовой верфи. Три последних фрегата имели машины отечественного производства⁵.

До конца 1850-х гг. вступили в строй 17 винтовых корветов (серия из 14 судов и 3 судна, построенные по индивидуальным проектам). 14 корветов типа «Боярин» строились в 1855–1857 гг. на казённой Охтенской верфи в Санкт-Петербурге. Качество работ оказалось столь высоким, что некоторые суда успешно прослужили до 1880-х гг. Из 3 корветов, строившихся по

¹ История отечественного судостроения. Т. II. Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. – СПб. 1996. С.14–15.

² Бережной С.С. Крейсера и миноносцы. – М. 2002. С.14–16.

³ История отечественного судостроения. Т. II. Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. – СПб. 1996. С.10.

⁴ Бережной С.С. Броненосные и линейные корабли. Канонерские лодки. Справочник. – М. 1997. С. 113–119.

⁵ Бережной С.С. Крейсера и миноносцы. – М. 2002. С.22–23.

индивидуальным проектам, «Баян был построен на французской верфи, «Калевала» – на частной верфи в Або, «Воин» – в Николаевском адмиралтействе¹.

До середины 1850-х гг. в Российском Императорском флоте не существовало такого класса боевых судов как «клипер». Первые 6 единиц («Разбойник», «Стрелок», «Джигит», «Пластун», «Наездник» и «Опричник») были построены в Архангельском адмиралтействе². По проекту суда должны были иметь водоизмещение 615 т, длину около 46 м, ширину 8,5 м, осадку 3,9 м. Паровая машина имела проектную мощность 150 нарицательных л-с³. Главный калибр был представлен достаточно современным 60-фунтовым бомбическим орудием. Что же касается двух 24-фунтовых пушкокаронад, то они уже считались устаревшими по причине слабости заряда и малой дальнобойности⁴. Экипаж состоял из 9 лиц офицерского звания и 90 нижних чинов.

Архангельск был избран для постройки клиперов как единственный военный порт Европейской России, имевший на январь 1856 г. выход в Мировой океан (после того, как Белое море освободится ото льда). Механизмы были произведены на Адмиралтейских Ижорских заводах, а установлены на большинстве клиперов уже на Балтике.

Генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич понимал, что клиперы далеко не идеальны, отметив в отчёте Александру II за 1856 г. следующее:

«Только по заключении мира Морское министерство получило возможность распорядиться постройкой винтовых судов надлежащим образом, ибо до того времени политические обстоятельства вынуждали нас торопиться, а потому от винтовых судов, которые мы уже имеем, нельзя ожидать тех достоинств, какие должно иметь военное судно, прочно и неторопливо построенное. Тоже должно сказать и о механизмах на имеющихся уже у нас винтовых судах»⁵.

Многими современниками «архангельские клиперы» рассматривались чуть ли не как «оружие возмездия», с помощью которого Россия могла бы поставить под удар коммуникация Великобритании и Франции, но моряки, служившие на этих судах, относились к их мореходным и боевым качествам достаточно сдержано. А.В. Вышеславцев, судовой врач клипера «Пластун», отмечал невысокое качество постройки, выражавшееся, в частности, в почти постоянной водотёчности корпуса судна:

¹ Там же. С.33–38.

² Там же. С.47–49.

³ Гостев И.М., Давыдов Р.А. Русский Север в войнах XVI–XIX веков. – Архангельск. 2014. С.247–251.

⁴ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.14–25.

⁵ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. I. 1880. С.427.

«Течь наша стала увеличиваться и дошла до десяти дюймов (свыше 25 см) в час. Течь, как нечистая совесть, мучила нас при каждой «свежей» погоде или внезапном ветре... Половина команды не отходила от помп»¹.

Отмечались недостатки при изготовлении набора и рангоута судна, низкое качество конопатки бортов и палуб². Одной из причин называлось использование в целях максимального ускорения работ невыдержанного леса³.

«Наш клипер скорее канонирская лодка», – резюмировал А.В. Вышеславцев⁴.

Спустя почти 40 лет после постройки клиперов эксперты Департамента торговли и мануфактур Министерства финансов Российской империи, отмечали, что постройка клиперов (стоимость корпусов – по 63980 руб., механизмов – по 40 тыс. руб.) имела важное значение для развития отечественного военного и гражданского судостроения:

«Понятно, что при торопливой постройке нельзя было распоряжаться надлежащим образом, но на долю корабельных инженеров, механиков и строителей всякого рода выпала такая практика, что дело упрочилось, познание и опытность приобретены»⁵.

Постепенное свёртывание масштабов постройки крупных кораблей в Архангельском адмиралтействе к началу 1850-х гг. привело к тому, что на рубеже 1840–1850-х гг. в Соломбале для Балтийского флота были построены лишь 2 линейных корабля – «Бородино» и «Вилагош». На тот момент корабли 74-пушечного ранга уже не являлись последним словом в судостроении, поскольку основной силой считались боевые суда, несшие в деках 120–130 орудий. «Бородино» и «Вилагош» были несколько позже переоборудованы во фрегаты⁶.

Последним чисто парусным фрегатом архангельской постройки и российского флота в целом, стала 52-пушечная «Диана» (заложена в 1851 г., вступила в строй 1852 г.)⁷.

В 1851 г. был заложен парусно-винтовой фрегат «Полкан» (спущен на воду в 1853 г.) В августе-сентябре 1853 г. «Полкан» под парусами перешёл в Кронштадт, где до лета 1854 г. происходило его дооборудование, включая установку заказанной в Великобритании паровой машины (в противном случае осадка не позволила бы судну миновать бар Северной Двины). Итоговое водоизмещение фрегата составило 2316 т, длина – 60,8 м, ширина – 13,6 м, осадка 6,4 м. Мощность машин составляла 360 нарицательных л-с, вооружение – 44 орудия. «Полкан» участвовал в Восточной войне; в 1856–1859 гг. находился в Средиземном море. В 1860 г. комиссия

¹ Вышеславцев А.В. Очерки пером и карандашом из кругосветного плавания. – М. 2022. С.88.

² Там же. С.205,327,371.

³ История отечественного судостроения. Т. II. Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. – СПб. 1996. С.12.

⁴ Вышеславцев А.В. Очерки пером и карандашом из кругосветного плавания. – М. 2022. С.329.

⁵ Фабрично-заводская промышленность и торговля России. С приложением общей карты фабрично-заводской промышленности Российской империи. – СПб. 1896. С.398.

⁶ Чернышев А.А. Российский парусный флот. Т. 1. – М. 1997. С.127–128.

⁷ Чернышев А.А. Российский парусный флот. Т. 1. – М. 1997. С.256–258.

Кораблестроительного департамента решила его «за ветхостью» разобрать; паровая машина была установлена на корвете «Варяг». Корпус был в 1863 г. затоплен на одном из кронштадтских фарватеров для его усложнения¹.

В 1853 г. в Архангельском адмиралтействе заложили фрегат «Илья Муромец» (спущен на воду в 1856 г., в строй вступил в 1858 г.). Водоизмещение фрегата составляло 3199 т, длина 64,6 м, ширина 15,2 м, осадка 6,7 м. Мощность машин фрегата считалась равной 700 индикаторным л-с (360 нарицательным л-с), что обеспечивало скорость 7,5 узла; запаса угля хватало на 1200 миль полным ходом. Вооружение составляли 46 гладкоствольных орудий. «Илья Муромец» также не считался специалистами «благонадёжным к плаванию». В 1863 г. фрегат был исключён из списков флота принято вместо предлагавшейся тимберовки. Судно передали Военному ведомству и в том же году затопили на Кронштадтском рейде; паровые машины позже установили на броненосной батарее «Кремль»².

В 1858 г. в Архангельске заложили пароходофрегат «Соломбала», первоначально предназначавшийся для «буксировки и пособия при проводке через бар» строящихся в Архангельске фрегатов³. Спуск на воду произошёл в 1859 г.; в строй судно вступило в 1862 г. Водоизмещение составило 1218 т, длина – 57,9 м, ширина – 10,1 м, ширина – 3,8 м; машины развивали мощность 240 нарицательных л-с. Вооружение состояло из 8 орудий. В 1862 г. пароходофрегат ушёл в Кронштадт с грузом имущества упразднённого Архангельского главного военного порта; с 19 августа он числился в составе Балтийского флота. В 1875 г. «Соломбалу» исключили из списков флота; корпус использовался как внутренняя брандвахта в Кронштадте⁴.

Постройка «Пересвета» – последнего из спущенных в адмиралтействе парусно-винтовых фрегатов – протекала с серьёзными трудностями. Фрегат был заложен в 1858 г. в присутствии Александра II; за время стапельного периода чертежи дважды изменялись. Проектная мощность паровой машины выросла с 450 до 500 нарицательных л-с, что потребовало увеличения водоизмещения с 3352 т до 3678 т. Длина фрегата увеличилась на 15 футов (4,6 м), а нижние орудийные порты были подняты на 6 дюймов (15 см). При этом положение корабля на стапеле и сам стапель остались без изменений⁵.

Как отмечал служивший в Архангельском адмиралтействе прапорщик ККИ В.А. Гагарин, употреблявшийся тип спускового устройства использовался в Соломбале «издавна» и использовался при стапельных работах с фрегатами «Полкан» и «Илья Муромец», хотя оба эти

¹ Бережной С.С. Крейсера и миноносцы. – М. 2002. С.21–22.

² Там же. С.22.

³ Отчёт председателя Кораблестроительного технического комитета полковника Чернявского за 1859 год // Морской сборник. 1860. № 4. Официальные статьи и известия. С.354.

⁴ Бережной С.С. Крейсера и миноносцы. – М. 2002. С.18.

⁵ Глазенап Б. Краткий очерк Архангельского порта и его деятельности в 1859 году // 1860. № 9. Официальные статьи и известия. С.109.

фрегата имели куда меньшее водоизмещение, чем у «Пересвета» – 2316 т и 3200 т соответственно¹.

9 июня 1860 г. почти 80-метровый перетяжелённый «Пересвет», сошёл со стапеля; несмотря высокую воду, стоявшую на 2 фута (0,6 м) выше ординара, и широкую (69 сажень – 147 м) реку, операция едва не закончилась катастрофой. Когда половина корпуса сошла со стапеля, послышался треск, судно пошатнулось и из-под него повалились спусковые полозья, «которые, свернувшись с спускового фундамента, остались тут же на месте». Лишившись сдерживающих устройств, фрегат устремился к расположенной песчаной отмели противоположного берега; вовремя отданные 2 якоря погасить скорость не смогли. «Пересвет» врезался в отмель на 6 футов (1,8 м) против течения, которое сразу стало его поворачивать.

Осмотр показал повреждения киля, который местами сместился и раскололся от удара. Когда при высокой воде корабль удалось стащить с мели, в трюме открылась течь, причём уровень воды достигал 7 футов (2,1 м). После заделки и конопатки видимых щелей приток воды снизился до 18 дюймов (45,7 см) в час.

Для участия в ремонтных работах в Архангельск был командирован инспектор кораблестроительных работ Санкт-Петербургского порта полковник ККИ И.С. Дмитриев и такелажмейстер Санкт-Петербургского порта подполковник ластовых экипажей С.А. Мустафьев.

Положение осложнялось отсутствием в Архангельске сухих доков; было решено прибегнуть к килеванию (кренгованию) – созданию искусственного крена для работ на обнажившейся подводной части. Это дало бы возможность провести аварийный ремонт, допускавший перевод фрегата в Кронштадтские доки. От другого проекта, предусматривавшего устройство временного аварийного дока в устье протоки Курья, главный командир порта вице-адмирал К.И. Истомин, на которого возлагалось окончательное решение, отказался.

Станок для килевания («килен-банка» или «килен-банк») устроили в протоке Маймакса. Как отмечал старший офицер фрегата капитан-лейтенант Г.Н. Забудский, место для килен-банка, помимо близости к «частным верфям и заводам Бранта» было удобно по причине глубины протоки и закрытости от всех ветров. Работы по устройству станка начались уже 14 июня².

Устройство килен-банка потребовало забить около 650 свай; совокупная длина венцов ряжевых ящиков достигала 850 погонных сажень (1813,6 м). Работы по обустройству станка продолжались до 13 августа, осложняясь отдалённостью от адмиралтейства и частым ненастьем (первоначальный срок исправления неисправностей был определён в 2 недели).

¹ Гагарин [В.А.]. О спуске на воду 51 пуш. винтового фрегата «Пересвет» и спусковом его устройстве // Морской сборник. 1861. № 8. Смес. С.129.

² Забудский [Г.Н.]. Килевание 51-пушечного винтового фрегата «Пересвет» // Морской сборник. 1861. № 11. Часть неофициальная. С.175–176.

14 августа фрегат завалили на правый борт на 85°; киль приблизительно на 7 футов (2,1 м) вышел из воды. Для производства работ были привлечены, помимо начальствующих лиц, 28 унтер-офицеров и 904 матроса. Использовалась исключительно мускульная сила: 16 унтер-офицеров и 720 матросов работали на 9 подъёмных шпилях; 2 унтер-офицера и 60 матросов управлялись с носовыми и кормовыми швартовыми на берегу; унтер-офицер с 14 матросами находились при разъездной службе на барказе; 4 матроса – на 4-вёсельном яле; 3 унтер-офицера и 12 матросов оставались на верхней палубе «для наблюдения за швартовыми и всем, что может случиться при действии кренгования»; 2 унтер-офицера и 24 матроса стояли у помп; 4 унтер-офицера и 70 матросов находились в трюме и в нижних палубах фрегата для конопатки¹.

Тестовое кренгование вызвало сильную водотёчность накрённого борта; «Пересвет» снова выпрямили и приступили к тщательной конопатке и осмолению «всех пазов и сомнительных частей»; штатные отверстия в палубе и бортах обили просмолённой парусиной. Снова фрегат накренили только 20 августа, причём вся операция заняла около 2 часов².

Работы заключались, главным образом, в замене кия, собранного с нарушениями против окончательных чертежей. 9 сентября фрегат поставили на ровный киль. Зимовать корабль остался в Маймаксе; подвергать его осенним штормам в плавании вокруг Европы прознавалось опасным³.

Позже Морское министерство винило в проблемах спуска «Пересвета» «мелководье», указывая, что инцидент прямо «содействовал ускорению решения, совершенно изменившего значение Архангельского порта»⁴.

Последним судном, спущенным на воду в Архангельском адмиралтействе, стала винтовая шхуна «Полярная Звезда», сошедшая со стапеля 26 мая 1862 г. Судно предназначалось для доставки снабжения на маяки и иных нужд Гидрографической части порта. Спуск прошёл без инцидентов, но при испытаниях котломашинной группы выявились серьёзные дефекты. Кочегарам требовалось много времени для подъёма паров, паропроизводительность оказалась недостаточной, скорость с трудом превысила 5 узлов; «а при волнении и зыби винт нисколько не загребал». Причина крылась в «дурной тяге», поскольку «дымовые ящики и дымовые выходы слишком стеснены»; стоимость дополнительных работ должна была составить около 300 руб.⁵

¹ Забудский [Г.Н.]. Килевание 51-пушечного винтового фрегата «Пересвет» // Морской сборник. 1861. № 11. Часть неофициальная. С.178.

² Фрегат «Пересвет» // Морской сборник. 1860 № 10. Официальные статьи и известия. С.72–78.

³ Исправление фрегата «Пересвет» // Морской сборник. 1860. № 11. Официальные статьи и известия. С.88–91.

⁴ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.256–257.

⁵ Приложения к отчёту по Морскому ведомству за 1862 год. Т. I. – СПб. 1863. Приложение № 2. Отчёт директора Инспекторского департамента Морского министерства, свиты Е.И.В. контр-адмирала князя Голицына, за 1862 год. С.42; Приложение № 2. Отчёт Кораблестроительного департамента Морского министерства, представленный контр-адмиралом Воеводским 8 марта 1863 года. С.74.

В целом в 1859–1862 гг. новое судостроение в Архангельском адмиралтействе выражалось в приведённых ниже показателях¹.

Новое судостроение в Архангельском адмиралтействе (1859–1862 гг.)

Класс судна	1859	1860	1861	1862
Фрегаты	2	2	2	1
Шхуны	1	1	1	1
Камели	2	–	–	–
Боты	1	1 ²	1	–
Итого в постройке	6	4	4	2

Нетрудно заметить, что как структура, так и система управления Морским ведомством требовали глубокого реформирования. Многое зависело от того, насколько осмысленными и продуманными будут мероприятия, которые могли проводиться как путём сокращения финансирования и упразднения ряда структурных подразделений, так и путём интенсификации и оптимизации существующих. Второй вариант мог показаться более затратным, а возможные его выгоды проявиться только спустя продолжительное время.

Организация судостроения также требовала серьёзных перемен, связанных с переходом к паровым, железным (стальным) и броненосным технологиям. Имевшиеся специалисты в области деревянного судостроения в большинстве своём не обладали необходимыми знаниями и умениями; требовалась массовая переподготовка кадров

Таким образом, все зависело от профессионализма управленцев, стоявших во главе Морского ведомства и их способности предугадать наиболее благоприятные варианты реформирования. Как показал дальнейший ход развития событий, генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич и его сотрудники предпочли пойти наиболее лёгкому пути сокращения финансирования и упразднения ряда неперспективных с их точки зрения структурных подразделений министерства. В дальнейшем это привело к ряду крайне болезненных и далеко не всегда обоснованных решений.

1.3. Военно-морской флот после Восточной (Крымской) войны 1853–1856 гг. как внешнеполитический фактор

Из Восточной войны Российский Императорский флот вышел со значительно поредевшим судовым составом. Черноморский флот фактически прекратил существование после затопления

¹ РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 4. Д. 23. Л.9 об.,102,121,124,228 об.–229.

² Пожарный бот.

судов эскадры в Севастополе, на Дальнем Востоке и в Белом море крупных сил флота не было. Каспийская флотилия находилась на замкнутом театре.

Единственным боевым соединением, которое могло бы стать серьёзным внешнеполитическим фактором для Российской империи, оставался Балтийский флот. Большую роль сыграли боевые суда, построенные в годы Восточной войны и сразу после неё.

Походы сил Балтийского флота за границу начались 1856 г. В начале сентября эскадра из 2 винтовых и 2 парусных судов при пароходофрегате «Олаф» под командованием контр-адмирала Е.А. Беренса вышла из Кронштадта в Средиземное море. Отдельной задачей было пребывание российских боевых судов в качестве стационаров в Стамбуле, при российском посольстве в Турции, и в Пирее, при российском посольстве в Греции. Русские суда стали регулярно посещать порты Швеции, Норвегии, Великобритании, Франции, Испании, Пруссии, Дании, Греции, Турции, Египта, Италии. Воздействие на внешнеполитический имидж Российской империи оказывал и заказ боевых судов на иностранных верфях.

В 1857 г. из Кронштадта в Чёрное море отправились 2 балтийских отряда, включавшие исключительно винтовые суда. Соединения совокупно насчитывали 6 корветов; в следующем году суда, посетив по дороге порты Средиземноморья, сосредоточились черноморских водах, составив ядро возрождаемой Черноморской флотилии с главной базой в Николаеве. Задача флотилии в условиях Парижского трактата 1856 г. состояла в регулярной демонстрации русского флага в турецких портах Черного моря, а также в обеспечении блокады побережья Северного Кавказа, где до 1862 г. продолжалась Кавказская война против горцев¹.

Каспийская флотилия во второй половине 1850-х гг. была единственной военно-морской силой на данном театре в силу отказа Персии от флота по Туркманчайскому мирному договору 1828 г. Задачи флотилии состояли в борьбе с пиратством и контрабандой в юго-западной части Каспийского моря, а также «покровительстве рыбным промыслам». У южного побережья Каспия с I половины XIX в. существовала Астрабадская морская станция (один из командиров судов являлся и начальником станции).

В 1857 г. из Кронштадта на Дальний Восток вышла эскадра из 3 винтовых корветов и 3 клиперов архангельской постройки. На следующий год российский отряд совместно с объединённой британско-франко-американской эскадрой принял участие в блокаде побережья Китая, представители которого отказывались удовлетворять требования союзных держав.

Тихоокеанская эскадра, в составе которой боевые суда состояли в среднем 2–3 года, после чего уходили обратно на Балтику и заменялись новыми, представляла собой боевое ядро Сибирской флотилии. Флотилия, базировавшаяся вначале на Николаевск-на-Амуре, а позже – на

¹ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. I. 1880. С.194–195.

Владивосток, выполняла широкий круг задач, начиная с борьбы с браконьерами и кончая гидрографическими исследованиями. Суда флотилии посещали, помимо портов Китая и Японии, Гавайи, Нидерландскую Ост-Индию, порты Западного побережья США, Гонконг и Сингапур.

Беломорская флотилия влияния на внешнюю политику практически не оказывала. Причиной было отсутствие в её составе крупных мореходных судов; деятельность сводилась, главным образом, к облуживанию маяков Белого моря и обеспечению работы Архангельского адмиралтейства. Охрана российских участков побережья с многочисленными лежбищами морского зверя, а также рыболовных угодий практически не велась¹.

Таким образом, по итогам Восточной войны наметилась тенденция перехода от парусного судостроения к паровому. Поскольку машиностроительные мощности находились, почти исключительно в портах Финского залива (Санкт-Петербурге и его окрестностях), роль других адмиралтейств постоянно снижалась. Если адмиралтейства Чёрного моря сворачивали свою работу из-за разрушения противником (Севастополь) либо условий Парижского трактата 1856 г. (Николаев), то Архангельское адмиралтейство должно было прекратить существование из-за слабости материальной базы.

Из всех военно-морских театров, где имелось российское военно-морское присутствие, Северный (Беломорский) театр был наименее востребованным, несмотря на наличие судостроительной базы. Архангельский главный военный порт, не располагавший собственным машиностроительным производством, оказывался в крайне невыгодном положении по сравнению с Санкт-Петербургом и Кронштадтом. В условиях, когда власти Российской империи стояли перед лицом необходимости проведения комплекса реформ, для чего требовались значительные средства, мало востребованные учреждения Морского ведомства могли стать источником серьёзной экономии финансовых, материальных и трудовых ресурсов. Архангельск являлся слабым звеном и с точки зрения отсутствия базирования на него боевых судов, и как инфраструктурный центр.

¹ Там же. С.194–205,475.

Глава 2. Архангельский главный военный порт

2.1. Архангельский главный военный порт после Восточной (Крымской) войны 1853–1856 гг.

На осень 1853 г. во главе Архангельского главного военного порта стоял главный командир вице-адмирал Р.П. Бойль, которому подчинялись руководители структурных подразделений по аналогии с центральным аппаратом Морского министерства. Должность дежурного штаб-офицера (начальника штаба порта) занимал капитан 2-го ранга П.А. Давыдовым. Капитаном над портом был генерал-майор по Адмиралтейству И.А. Мартьянов.

Над Артиллерийской частью начальствовал полковник КМА Н.П. Шушков, инженерной командой Морской строительной части (включала смотрителей морских казённых зданий) командовал капитан КИМСЧ Ф.Н. Афанасьев. Медицинским инспектором был коллежский советник Н.С. Полонский, кригс-комиссаром – коллежский советник В.С. Головизнин.

Госпиталь при порте отсутствовал; существовали лишь 3 лазарета¹ – 2 постоянных (в бухте Лапоминка и при Адмиралтейских Ширшемских заводах) и временный, расположенный в Соломбальском адмиралтейском селении, к которому примыкал портовый комплекс².

Презусом (председателем) Комиссии военного суда Архангельского порта был капитан 2-го ранга М.Г. Левин, лоц-капитаном в Архангельске – капитан КФШ А.В. Козобин. Командованию порта подчинялись 4 маяка – Моржовский, Мудьюгский, Жижгинский и Орловский со штатом обслуживающего персонала (часть служила по вольному найму).

Отдельным подразделением были Адмиралтейские Ширшемские заводы («Ширшемский завод»); в Архангельске располагалось правление Северного округа корабельных лесов³.

На конец 1853 г. комплектование состоявших в строю Беломорской флотилии, а также находившихся в постройке для нужд Балтийского флота боевых судов обеспечивали подразделения 10-го и 21-го Балтийских флотских экипажей. Нужды порта удовлетворяла 5-я арсенальная рота КМА, 1-я и 2-я роты (1-я половина) 3-го Ластового экипажа, 8-й, 9-й и 1-я половина 5-й роты 10-го Рабочего экипажа, 5-я военно-рабочая рота Морской строительной части, инженерная команда, 18-я и 19-я адмиралтейские портовые роты⁴.

В соответствии с подписанным 22 июля 1857 г. Александром II «Соображением о перемене во флоте» (подготовлено под руководством генерала-адмирала), личный состав расквартированных в Архангельске флотских частей складывался из нижних чинов строевых и

¹ Согласно классификации того времени, лазарет отличался от госпиталя меньшим числом коек.

² Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. Ч. 2. – СПб. 1880. С.862.

³ Памятная книжка Морского ведомства на 1853 год. – СПб. 1853. Административная часть. С.9–10,14,16,18,21–25.

⁴ Зайончковский А.М. Восточная война. 1853–1856. В 2 т. / Т. I – СПб. 2002. С.879; Памятная книжка Морского ведомства на 1853 год. – СПб. 1853. Административная часть. С.31–31,33,35,104,106–110,113.

нестроевых подразделений. Офицерский состав, чиновники, а также ластовые и рабочие экипажи в «Соображении» не учитывались.

Численность строевого состава судов Беломорской флотилии была определена в числе 34 унтер-офицеров и 369 рядовых (включая 5 унтер-офицеров и 35 рядовых «предположенного к построике» пароходофрегата в 240 нарицательных л-с¹), а также 97 нестроевых (36 унтер-офицеров и 61 рядовой). Считалось, что потребности флотилии в людях (совокупно – 500 человек) могли быть удовлетворены за счёт рот 3-го ластового экипажа; имевшийся излишек строевых и нестроевых матросов можно было перевести в другие учреждения Морского ведомства. В 3-й Ластовый экипаж предполагалось влить подлежавшие упразднению обе портовые роты, увеличив штат каждой на 150 унтер-офицеров и рядовых².

Восточную войну Архангельский главный военный порт встретил, имея в своём составе 12 малых судов, не имевших боевого значения. В их число входила шхуна «Полярная Звезда», 4 транспорта водоизмещением от 300 т до 600 т («Соловецк», «Мезень», «Онега» и «Кемь»), водоналивной бот, 2 камели, 2 малых портовых колёсных парохода («Полезный» и «Смирный»), брандвахтенный бриг «Новая Земля» (внешняя брандвахта) и блокшив («Судно № 8»), бывший пароход, использовавшийся в качестве внутренней брандвахты³. В построике находился винтовой фрегат «Илья Муромец», шхуна «Задорная» и транспорт «Гапсаль»⁴.

По другим данным, в 1855 г. порт готовил к кампании 53 судна (судя по всему, речь шла, главным образом, о малых и разъездных плавучих средствах типа парусно-вёсельных шлюпок)⁵.

Согласно «Соображению о перемене во флоте», в Архангельском порте в составе Беломорской флотилии числились малые колёсные пароходы «Полезный» и «Смирный», шхуны «Полярная Звезда» и «Задорная», транспорты «Кемь» и «Соловецк», бриг «Новая Земля», 3 бота, 2 неназванных грузовых судна, а также 5 «флашкоутов» (плашкоутов)⁶.

В 1850-х гг. Архангельский главный военный порт располагал рейдом, примыкающим к портовому району в Соломбальском адмиралтейском селении, бухтой Лапоминка и импровизированным речным рейдом близ Ширшемских заводов.

Соломбальский рейд использовался как достроечная площадка для спущенных в адмиралтействе судов, ремонта на плаву, погрузочно-разгрузочных работ. Помимо боевых кораблей, в период навигации на рейде практически постоянно находились и коммерческие суда.

¹ Будущий пароходофрегат «Соломбала».

² Выписка из соображения о переменах во флоте. Б.М. 1857. С.36–37,56.

³ Зайончковский А.М. Восточная война. 1853–1856. В 2 т. Т. I – СПб. 2002. С.872; Памятная книжка Морского ведомства на 1853 год. – СПб. 1853. С.5.

⁴ Там же. С.6.

⁵ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. I. 1880. С.3.

⁶ Выписка из соображения о переменах во флоте. Б.М. 1857. С.36.

В бухте Лапоминка зимовали суда, приписанных к порту. На берегу с XVIII в. существовал небольшой военный городок, прикрытый со стороны берега оборонительным земляным валом («деташементом») и старыми земляными укреплениями бастионного типа.

К началу XIX в. в пределах вала находился «корпус для жительства караульных офицеров и для приезда штаб и обер-офицерам», 2 жилых корпуса «для размещения портового караульного офицера», корпус для размещения нижних чинов, кузница, кухня, склад такелажа, производственный корпус, провиантский магазин, 3 магазина для «поклажи разных мастерских припасов», пристани, килен-банк, несколько групп палов, баня и солеварня. Материал постройки зданий не указан¹. К середине XIX в. земляные укрепления оплыли, а мастерские и килен-банк практически не использовались (возможно, из-за плохого состояния материальной части).

У Ширшемских заводов в качестве гавани использовался рейд у места впадения реки Ширши (Лесной) в реку Цикломенку (Исакогорку). Вверх по течению Ширши относительно крупные суда проходили редко из-за малых глубин; для доставки грузов использовались мелкосидящие плавсредства либо мускульная сила матросов ластовых и портовых команд.

В качестве внешнего рейда Архангельского военного порта использовался рейд острова Мудьюгский, южнее которого начинался песчаный бар реки Северная Двина; рейд использовался также коммерческими судами, ожидавшими «высокой воды» для прохода к коммерческому порту.

С начала 1820 г., пользуясь определённой автономией порта в силу его отдалённости от Санкт-Петербурга, архангельские корабельные инженеры начали все чаще противоречить руководству Морского министерства. Так, корабельный мастер А.М. Курочкин в 1821 г. отказался выполнять приказание Морского министра маркиза И.И. де Траверсе о переходе на кораблестроение по методике сюрвейера британского флота Р. Сеппингса. А.М. Курочкин аргументировал решение предположением (без проверки на практике) о невозможности проводки кораблей через бар из-за значительно большей осадки в сравнении с ранее построенными судами.

В Морском министерстве с этим не согласились, исходя из имевшегося опыта успешной постройки по данной методике корабля и фрегата в Санкт-Петербурге (песчаный бар был и у Невы). Архангельскому адмиралтейству было приказано заложить по новой технологии парусные фрегаты «Вестовой» (44 орудия) и «Виндхунд» (38 орудий), а по итогам проводки принять решение о постройке по новому проекту 74-пушечного парусного линейного корабля. В 1822 г. А.М. Курочкин спустил «Вестового» на воду и, поскольку углубление составило на 3 дюйма (76 мм) больше обычного, заявил, что строительство корабля будет «не удобно». Так как из Морского министерства не последовало ответа на соответствующий рапорт, строительство боевых судов продолжалось «без всякого утверждения, по прежней системе».

¹ РГИА. Ф. 1350. Оп. 312. Д. 1. Л. 131.

Вновь к методу Р. Сеппингса, обеспечивавшему повышенную прочность корпуса, в Архангельском адмиралтействе решили вернуться в 1843 г., уже при главном командире генерал-майоре по Адмиралтейству А.И. де Траверсе (старшем). Первым опытом должен был стать 74-пушечный корабль «Ингерманланд» и фрегат «Константин»; на «Ингерманланде», по проекту подполковника ККИ Ф.Т. Загуляева, идеи Р. Сеппингса для минимизации увеличения осадки было решено использовать только при постройке подводной части¹.

Поскольку адмиралтейство использовало исключительно старые методы постройки, уже в 1830-х гг. его мощности использовались не в полную силу. В 1836 г. достраивался 74-пушечный корабль «Лейпциг», 44-пушечный фрегат «Мельпомена», 16-пушечная шхуна «Метеор» и транспорт «Печора»; все они строились для замены судов Балтийского флота. Пустующие эллинги предлагалось использовать для постройки 74-пушечного корабля, 44-пушечного фрегата (оба судна обещали построить в 2 года), а также транспорта (срок постройки – 1 год.).

4 марта 1836 г. управляющему Морским министерством светлейшему князю А.С. Меншикову была озвучена резолюция Николая I: «в Архангельске корабль построить за три года, фрегата в будущем году не строить..., по уменьшенному же в Архангельске судостроению часть рабочих употребить на исправление цивильных зданий». На полях листа архивного дела есть пометка карандашом о необходимости «сообразить с предложением», как использовать простаивавших адмиралтейских мастеровых не по профилю их деятельности².

Не полностью были заняты эллинги и стапели и в последующие годы. Показательно сравнить планы по достройке и строительству на 1845 г. для балтийских верфей (Архангельское адмиралтейство также относилось к Балтике).

В Санкт-Петербурге суда строились на верфи Галерного островка, на Охтенской верфи, в Новой Голландии и на верфи Учебного морского рабочего экипажа. На октябрь 1844 г. в постройке был 84-пушечный корабль, 24-пушечный фрегат для Морского кадетского корпуса, 14-пушечная шхуна, 2 лоц-судна, 6 ботов (3 транспортных, 2 датских ботика для промера шхер, 1 «малой конструкции»), катер «с крытой палубой на манер коммерческих» и 4 балластных плашкоута. «В виду строения» на 1845 г. были 3 парохода, 3 канонерские лодки, 3 иола, 2 бота «большой конструкции» и камели для провода фрегатов через бар Невы. На финских верфях (в Або и Вазе) предполагалось построить 24 канонерские лодки (парусные или парусно-гребные)³.

В Кронштадте было «назначено строить» землечерпательную машину, 19 плашкоутов (большой, 5 малых четырёхугольных, 6 малых понтонных и 7 продолговатых), 2 не ясного назначения лодки «по особому чертежу» и 2 беспалубных бота⁴.

¹ РГАВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 747. Л.10–17 об.

² РГАВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 452. Л.48–49.

³ РГАВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 835. Л.3–10.

⁴ РГАВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 835. Л.18.

В Соломбале в план на 1845 г. поставили 74-пушечный корабль «Святослав», 16-пушечную шхуну «Радуга», 16-пушечный бриг «Новая Земля», а также догрузной транспорт «Кемь»¹.

Меньшие чем Архангельске объёмы намечались только в Астрахани, где собирались строить землечерпательную машину, и в Ревеле (три 3-пушечные канонерские лодки)².

Количество судов, строившихся в Архангельском адмиралтействе в 1840–1850 гг.³

Класс судна	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850
Корабли	2	1	2	1	2	1	3	2	2	2	2
Фрегаты	–	–	1	1	1	–	–	–	–	–	–
Транспорты большемерные	5	3	2	–	–	–	1	1	–	–	–
Транспорты малые	–	–	–	–	–	–	–	–	1	1	2 ⁴
Пароходы	–	1	1	1	1	–	–	–	–	–	–
Шхуны	–	–	1	1	2	2	–	–	–	–	–
Частные заказы	–	–	–	–	–	–	–	1 ⁵	1	–	–
Итого по году	7	5	7	4	6	3	4	4	4	3	4

Кораблестроение отличалось небольшими объёмами несмотря на наличие нескольких стапелей для постройки крупных кораблей. Возможно, это было связано с малыми глубинами у эллингов, не позволявшими спускать на воду парусные корабли крупнее 74-пушечного ранга.

В 1851–1858 гг. показатели числа судов, находившихся в постройке, оказались более высокими, но это уже был последний всплеск активности адмиралтейства.

Постройка судов в Архангельском адмиралтействе в 1851–1858 гг.⁶

Класс судна	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858
Корабли	1	–	–	–	–	–	–	–

¹ Там же. Л.21–22.

² Там же. Л.22–24.

³ РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 4. Д. 21. Л.1–2,4 об.,17 об.–19,26 оборот,27–28 об.,46 об.–48,63 об.–64,70 об.–71,82 об.–83,98 об.–99,107 об.–108,118 об.–119.

⁴ Малый транспорт и водоналивной бот.

⁵ Яхта «Александра» для князя А.Я. Лобанова-Ростовского, члена Санкт-Петербургского императорского яхт-клуба; имела военный экипаж.

⁶ РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 4. Д. 22. Л.1 об.–17 об.,21 об.–22,39 об.–40,54 об.–55,69–71 об.,72 об.,76 об.–77,129–134 об.,218,218 об.,236.

Фрегаты	2 ¹	2	2 ²	1	– ³	1	1 ⁴	2
Клиперы	–	–	–	–	6	6	–	–
Канонерские лодки	–	–	–	20	14	–	–	–
Транспорты	–	1	1	1	–	–	2	2 ⁵
Транспорты малые	1 ⁶	–	–	–	–	–	–	–
Пароходы	–	–	–	1	1	–	–	–
Шхуны	–	–	1	1	1	1	–	1
Камели	–	–	–	–	–	–	–	1
Боты плоскодонные	–	2	2	–	–	–	–	–
Плашкоуты	–	–	–	1	–	1	1	–
Итого по году	4	5	6	25	22	9	4	6

Большинство судов составили гребные канонерские лодки, работы над которыми не отличались высокой технологичностью (несмотря на то, что эти суда могли двигаться вперёд и носом, и кормой); значительная часть судов строилась для внутрипортовых надобностей. Количество крупных судов (исключая клиперы, представлявшие собой, по сути, крупные канонерские лодки), не превышало 2 в год (исключение – 1851 г., когда таковых строилось 3 единицы).

Архангельское адмиралтейство было неспособно одновременно строить большое количество судов, пусть даже средних размеров. Так, для ускоренной постройки 6 клиперов для Балтийского флота потребовалось снять практически всех мастеровых со строившегося винтового фрегата «Илья Муромец».

В 1855 г. генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич направил в Астраханский и Архангельский военные порты комиссию Морского ведомства в составе чиновника особых поручений действительного статского советника М.Х. Рейтерна и исполнявшего должность генерал-аудитора статского советника князя Н.М. Голицына. Официальной задачей проверяющих была ревизия строительных частей и госпитального устройства портов, но они обращали своё внимание и на другие стороны деятельности.

Изучив состояние Архангельского порта, чиновники, отметили, что в порту крайней дешёв труд вольнонаёмных рабочих, но спрос и расценки на труд наиболее высоки с июня по август. По мнению проверяющих, это, при отказе от рабочих и ластовых экипажей в случае их упразднения,

¹ Включая 1 винтовой.

² Винтовые.

³ Работы над фрегатом приостановлены, поскольку мастеровые были переведены на постройку клиперов.

⁴ Винтовой.

⁵ Включая землечерпалку.

⁶ Водоналивной бот.

привело бы к тому, что «коммерческие работы» стали бы «перебивать казённые», расценки на которые исторически были ниже.

Было обращено внимание и на борьбу с весенними наводнениями – бичом Соломбальского селения и адмиралтейства; для минимизации влияния паводков берега Северной Двины и протоки Кузнечиха «обделывали» сваями. М.Х. Рейтерн и князь Н.М. Голицын указывали, что сваи «во многих случаях мало обработаны»; вместо 2470 свай, о которых отчитался порт, в наличии были 1869. Стоимость работ составила 32244,62 руб., из которых на обустройство берега Кузнечихи пошли 13549 руб. 19,5 коп., берега против Мосеева острова – 5046,05 руб., берега Нового адмиралтейства¹ – 10046 руб. 73,5 коп., на постройку ряж под адмиралтейскими кранами – 3602,62 руб. Помимо «обделки» берегов Строительная часть порта, в частности, удлиняла кораблестроительные эллинги; делалось это без участия Инженерного ведомства, своими силами.

Казённые здания были найдены в не лучшем состоянии. Во многих, особенно в мастерских, были разбиты стекла, люди работали «на холоду» и «сквозном ветре», что при архангельском климате признавалось «чрезвычайно тяжким». Число разбитых стёкол составило 2177 штук; контора над портом не могла изыскать на их замену 94 руб. 61,75 коп. серебром.

При доме главного командира порта был осмотрен деревянный манеж, построенный ещё при главном командире вице-адмирале маркизе А.И. де Траверсе² и купленный в 1850 г. после его смерти у наследников под экзерциргауз. Потолком «выперло» стены здания «вроде корабельного борта», причём умерший в 1854 г. главный командир, вице-адмирал Р.П. Бойль³, «полагал» манеж опасным. Сменивший Р.П. Бойля адмирал С.П. Хрущов не считал данную проблему серьёзной; в позднейших документах экзерциргауз не упоминается.

Комиссия изучала и состояние Ширшемских заводов; гидротехнические работы вододействующего предприятия принадлежали к числу самых дорогостоящих. За 3 года, предшествовавших ревизии, на содержание подпорных плотин, каналов, иных сооружений затратили 35083,57 руб. Ширшемское озеро потребовало 11700,57 руб., Золотицкая плотина – 15470,45 руб., русло молотобойного завода – 2390,32 руб., русло пильного завода – 5522,23 руб.

Несмотря на затраты, ни «совершенной безопасности», ни «безостановочного действия» комплекса предприятий достичь не удавалось. В июле 1855 г. главное русло Ширшемского озера не действовало, будучи в починке; требовалось пускать воду сначала под колесом пильного завода. Отмечались случаи, когда вода опасно подмывала сооружения завода; в 1855 г. рекой Ширшей был «истончён» грунт под токарной мастерской.

¹ В тексте источника – 3-го адмиралтейства.

² Состоял в должности в 1843–1850 гг.

³ Состоял в должности в 1850–1854 гг.

М.Х Рейтерн и князь Н.М. Голицын указывали, что при усилении кораблестроения заводам не будет хватать мощности; потребуются масштабные работы на гидротехнических сооружениях. Проверяющие предлагали просчитать, не выгоднее ли будет построить «паровой завод». По их мнению, при вложении 35 тыс. руб. можно было заказать и смонтировать не только паровую машину, но также значительное число «других паровых приспособлений», необходимых Архангельскому порту.

«При чрезвычайной дешевизне топлива паровая сила в Архангельске выгоднее, чем где-либо», – резюмировали проверяющие. Никаких иных рекомендаций по заводу, кроме как о необходимости мер для предотвращения размывания грунтов под токарной мастерской (для этого требовалось «мнение» Строительного департамента Морского министерства) комиссия не дала¹.

Таким образом, на середину 1850-х гг. судостроительные и обрабатывающие мощности Архангельского адмиралтейства ограничивались природными условиями, не позволявшими строить боевые суда большого тоннажа, и практически полным отсутствием паровых двигателей. Отмечалась слабость внутрипортовой логистики; транспортировка полуфабрикатов и готовых деталей от одной производственной площадки до другой была возможна во многом только в период навигации по Северной Двине.

Результатом было стабильное падение объёмов судостроения. Архангельское адмиралтейство потеряло позиции крупнейшей военной верфи, обеспечивающей боеспособность Балтийского флота; её место все более активно занимал Санкт-Петербург.

2.2. Российские и иностранные порты, подобные Архангельску – общее и различие.

По мнению европейцев, в середине XIX в. побережье Белого моря представляло собой самый настоящий «медвежий угол». Английский публицист Т. Милнер в книге «Балтика, её врата, берега и города; с обозрением Белого моря», вышедшей в 1854 г., писал:

«Для климата [побережья Белого моря] характерны крайняя жара и холод. Первая из них ограничена кратким периодом, тогда как второй преобладает непрерывно на протяжении полугода. Летом на побережье много комаров, а температура часто вводит в тоску... Летняя температура подвержена внезапным и резким переходам от жары к холоду из-за переменчивого ветра, так что человек, трудящийся на открытом воздухе и потеющий за своей работой один час, будет рад снова в скором времени надеть меховую одежду. В одной и той же местности заметны различия в температуре из-за различных условий точек наблюдения».

Т. Милнера пугали стоявшие целыми днями туманы, яростные и внезапные шторма².

¹ РГАВМФ. Ф. 84. Оп.1. Д. 4546. Л.1,76 об.,77,89–111 об.,113–121 об., 220–221.

² Milner T. The Baltic, its gates, shores; with the notice of the White Sea. – London. 1854. С.378–379.

Особое внимание он обращал на песчаный бар Северной Двины, максимальные глубины на котором, по его мнению, не превышали 12 футов (3,7 м)¹: «Барьер на входе в реку... не позволяет судам с тяжёлым грузом подходить к городу. Хотя это препятствие для судоходства веками было известно купеческим судам, тем не менее с необычайной беспечностью против Архангельска были отправлены военные пароходы², самый лёгкий из которых не смог пересечь бар»³.

О российских судостроительных моногородах иностранцы отзывались скептически. Британский публицист П. Барри утверждал, что, отличие от британских и французских населённых пунктов, тяготевших к верфям, аналогичные города России и США находились в менее выигрышном положении.

«Начнём с России, где деспотизм, поэтому коррупция в городах при верфях не имеет значения. Что же касается Америки, то там урн для голосования и других гарантий государства с развитыми гражданскими свободами (которыми, несомненно, часто злоупотребляют) было достаточно, чтобы сохранить судостроение после выборов от приватизации и передачи в частные руки; однако не лишним будет доказательство того, что и в Америке, и в России всегда в той или иной степени преобладали торгашество и запугивание. Российский адмирал и американский высокопоставленный военно-морской офицер – люди, достойные угодничества, и то, что они довольны, в какой-то мере показывает, что состоятельные верфи и коррупция на них неразделимы. Между развращённостью французских и английских портовых городов выбирать особо не из чего, но пальма первенства, без сомнения, принадлежит именно последним»⁴, – писал П. Барри.

1850-е гг. стали периодом перехода от деревянного железному военному судостроению. Британский исследователь Н. Дж. Дингл отмечал, что водоизмещение судов с железными корпусами было на 15–20% меньше, чем у деревянных, что позволяло соответственно увеличивать полезную нагрузку. Железные суда, благодаря повышенной прочности корпусов, были менее подвержены течи⁵.

Первое британское железное судно гражданского назначения – колёсный пароход *Agon Manby* – вышло в море в 1821 г. Первым железным британским боевым судном стал колёсный 28-пушечный шлюп *Nemesis*, построенный на верфи *Laird* в Биркенхэде для Британской Ост-Индской компании. Шлюп неоднократно садился на мель и выдержал несколько серьёзных

¹ В реальности в ряде мест глубина воды на бере была значительно большей.

² Имеются в виду боевые действия Восточной войны.

³ Milner T. *The Baltic, its gates, shores; with the notice of the White Sea.* – London. 1854. С.383–384.

⁴ Barry P. *Dockyard Economy and Naval Power.* – London. 1863. С.17–18.

⁵ Dingle N.G. *British Warships 1860–1906. A Photographic History.* –Barnsley. 2009. С.4–8.

штормов, что подтвердило надёжность материала его постройки, первоначально вызывавшего сомнения. В это же время британский флот получил 3 железные канонерские лодки.

Переход Великобритании к железному судостроению имел и утилитарные причины. Основные объёмы кораблестроительного леса доставлялись из Канады, что значительно удорожало работы и ставило судостроительную промышленность в прямую зависимость от стабильности поставок¹. В 1850 г. в британском судостроении использовали уже 12 тыс. т железа².

Дискуссии сторонников и противников железного судостроения завершились по итогам Восточной войны, показавшей практически полную неуязвимость первых бронированных судов при обстреле гладкоствольной артиллерией. В этот же период сокращаются объёмы постройки боевых кораблей с парусным двигателем. В 1857 г. во Франции был издан закон, по которому из состава боевого флота исключались все чисто парусные суда, вносившие тактический разнობой³.

Между тем, постройка обшитых броней деревянных судов во Франции продолжалась до конца 1860-х гг. Это было связано с большим запасом выдержанного леса, а также с высокой стоимостью производимого в стране металла по сравнению с продукцией британской промышленности⁴. Военное деревянное и композитное судостроение в России продолжалось до конца 1870-х гг. (последними боевыми судами с деревянными корпусами стали паровые канонерские лодки типа «Ёрш»)⁵.

В Великобритании развитие парового и железного судостроения в 1850-х гг. привело к созданию специализированного промышленного района на реке Клайд в Шотландии (Глазго, Клайдбэнк, Гринок, Гавен, Фэйрфилд и др.); роль некоторых старых судостроительных центров начала постепенно снижаться⁶.

К началу 1860-х гг. в Великобритании выделялись 7 крупнейших адмиралтейств – Дептфорт, Вулидж, Чатэм, Ширнесс, Портсмут, Дэвонпорт, Кийхэм и Пэмброк. Помимо стапелей, в каждом были доки; производства прикрывались с моря системой береговых батарей. Адмиралтейства производили широкий круг работ, включая судостроение, судоремонт, мачтовое производство; корпуса судов строились, в большинстве случаев, из железа (исключение

¹ Шершов А.П. История Военного кораблестроения с древнейших времена и до наших дней. – М. – Л. 1940. С.113.

² Трайль Г.Д. Общественная жизнь Англии: религия, законодательство, наука, искусство, промышленность, торговля, литература, нравы и обычаи в историческом развитии от древнейшего периода до настоящего времени. Том VI: с 1815 г. до общих выборов 1885 г. 1899. – М. С.313.

³ Шершов А.П. История Военного кораблестроения с древнейших времена и до наших дней. – М. – Л. 1940. С.112.

⁴ Там же. С.118.

⁵ История отечественного судостроения. Т. II. Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. – СПб. 1996. С.116–129.

⁶ Трайль Г.Д. Общественная жизнь Англии: религия, законодательство, наука, искусство, промышленность, торговля, литература, нравы и обычаи в историческом развитии от древнейшего периода до настоящего времени. Том VI: с 1815 г. до общих выборов 1885 г. 1899. – М. С.378–379.

составляла верфь в Кийхэме, до конца самостоятельного существования использовавшая почти исключительно дерево)¹.

Поскольку верфи давали работу большому количеству людей, правительство поощряло судостроителей к переходу от деревянного к металлическому судостроению, что предохраняло жителей городов от нищеты.

«Всякий раз, когда верфи начинают рассматриваться как средство обеспечения работой местного населения, как средство обработки материала, который оказывается под рукой, или как средство найма неподходящих лиц, верфи тотчас же деградируют до уровня учреждений по оказанию помощи торговцам и трудоспособным рабочим»², – отмечал П. Барри.

Большинство портовых городов Российской империи (исключая Санкт-Петербург), где имелись казённые судостроительные верфи, либо верфи, работавшие по заказам Морского ведомства, имело по одному такому предприятию. К их числу относился Архангельск, Николаев, Севастополь, ряд небольших городов Финляндии. При закате деятельности судостроительного предприятия, либо прекращении (сокращении) государственных заказов, мастерские и рабочие оказывались на улице с сомнительными шансами на дальнейшее трудоустройство.

Здесь необходимо разъяснить существовавшую на середину XIX в. разницу между понятиями «мастерской» и «рабочий». В документах того времени слово «мастерской» означало человека, владевшего каким-либо «мастерством» (специальностью, группой специальностей). Это был высококвалифицированный работник.

«Рабочий», чаще всего, был человеком, использовавшимся на «валовых» работах. В случае военного порта речь могла идти о перемещении грузов, уборке территории, земляных работах, а также использования в качестве мускульной силы (например – при подъёме тяжестей ручными лебёдками и шпилями, работе на ручной землечерпалке).

При сравнении российской и британской практики заметно, что, на острове Великобритания нет ни одного населённого пункта, отстоящего от моря более чем на 200 км. Учитывая же протяжённость местных железных дорог (по некоторым данным, в 1860 г. превысившую 16500 км) для высококвалифицированного работника не составляло особой сложности переехать из Дептфорда в Глазго, Пэмброк или Портсмут, где его труд был бы более востребован.

В России мастерской-судостроитель был долгое время обречён как минимум на смену специальности – в Архангельск железная дорога пришла только в 1897 г, в Николаев – в 1870-х гг. Единственным городом, где судостроитель мог практически гарантировано получить работу, был Санкт-Петербург. На рубеже в 1850–1860 гг. в столице и её окрестностях располагались

¹ Barry P. Dockyard Economy and Naval Power. – London. 1863. С.1–6.

² Там же. С.19.

несколько крупных казённых судостроительных и механических заводов, работа на которых означала гораздо большую жизненную стабильность в сравнении с частными предприятиями.

Казённое Новое Адмиралтейство (при впадении в Большую Неву реки Мойки) к концу 1830-х гг. первым в России получило судоподъёмный «Мортонов элинг», а также каменный крытый стапель, результатом чего стала закладка в 1855 г. винтового линейного корабля «Император Николай I» водоизмещением около 5,5 тыс. т¹.

Верфь Галерного островка (при слиянии и Невы и Фонтанки) в 1850-х гг. перешла на выпуск винтовых фрегатов, парусофрегатов и канонерских лодок. На островке был построен крупный плавучий («гидравлический», по терминологии того времени) док².

Охтенское адмиралтейство в 1860-х гг. законсервировали, что было связано с окончанием массового строительства деревянных судов. До начала Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. верфь занималась почти исключительно ремонтом и тимберовкой винтовых канонерских лодок и портовых судов³.

Поблизости от Санкт-Петербурга располагался судостроительно-судоремонтный комплекс Кронштадтского главного военного порта (по сути – достроечная база столичных судостроительных заводов), а также Адмиралтейские Ижорские заводы.

В Кронштадте, имевшем к началу 1860 гг. несколько сухих доков и Пароходный завод (механические мастерские широкого профиля) можно было осуществлять любые виды достроечных и судоремонтных работ. На долгие годы порт превратился в наиболее оборудованную базу флота⁴.

На Адмиралтейских Ижорских заводах, в дополнение к существовавшей металлообработке и производству паровых машин, постепенно добавилась выделка брони, а также судостроение для собственных нужд⁵.

Таким образом, в отличие от Архангельского адмиралтейства, Санкт-Петербургско-Кронштадтский государственный судостроительный район имел все основания для захвата господствующих позиций в военном судостроении и судоремонте. Всё, что в Архангельске требовало постройки практически «с нуля» (механические производства, доки, капитальные удлиненные стапели) уже имелось, в дальнейшем требуя только модернизации. Недостающие контингенты опытных мастеровых за несколько часов могли быть переброшены с одного

¹ История отечественного судостроения. Т. II. Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. – СПб. 1996. С.51.

² Там же. С.51–52.

³ Дмитриев Н.И., Колпычев В.В. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. С 343 чертежами и снимками и XXXII таблицами в тексте. – СПб. 1909. С.820–821.

⁴ История отечественного судостроения. Т. II. Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. – СПб. 1996. С.52.

⁵ Там же.

предприятия на другое, в отличие от необходимости затратить недели на перевод аналогичных контингентов в Архангельск.

2.3. Экономическое и социальное значение Архангельского военного порта для Русского Севера

На побережье морей, омывавших северные губернии Российской империи, исторически существовало только одно казённое адмиралтейство, по целому комплексу причин являвшееся не только сосредоточием военно-морского судостроения, но также одним из крупнейших индустриально-торговых центров Русского Севера.

Возможным конкурентом по значимости производства мог бы рассматриваться Петрозаводский экономический район (деревянное судостроение, горнодобывающая промышленность, артиллерийское производство), однако на начало 1860-х гг. говорить о его судостроительной составляющей было уже нельзя – работы на Олонецкой верфи прекратились в 1829 г. Кроме того, логистические связи Петрозаводска с Санкт-Петербургом были на порядок удобнее, чем у Архангельска.¹

О значимости адмиралтейства в Соломбале для Русского Севера говорит тот факт, что до 1850 г. в Северодвинском речном бассейне были построены лишь 3 парохода. Все они принадлежали Морскому ведомству и были спущены на воду в Архангельском адмиралтействе. Для сравнения: на Волге и Днестре к 1850 г. было построено по 6 пароходов, на Неве – 4. Меньше судов с паровым двигателем было построено лишь на Западной Двине и на Немане – по одному².

В состав Архангельского главного военного порта, помимо адмиралтейства в Соломбале, входили крупные по местным масштабам Адмиралтейские Ширшемские заводы (Ширшемский завод Морского ведомства); заводы параллельно подчинялись Кораблестроительному департаменту Морского министерства.

Завод был основан как пильная мельница на реке Ширшемке (Ширшеме, Ширше) в 1594 г. в качестве владения Свято-Троицкого Антониево-Сийского монастыря; в 1706 г. мельница вошла в состав адмиралтейства³. После масштабных гидротехнических работ II половины XVIII в. завод занялся литейным делом и металлообработкой, включая выделку якорей и токарное производство (изготовление крепежа и железных дельных вещей), а также помолотом муки для порта⁴.

¹ Чернышев А.А. Российский парусный флот. Том 2. – М. 2002. С.457.

² Фабрично-заводская промышленность и торговля России. С приложением общей карты фабрично-заводской промышленности Российской империи. – СПб. 1896. С.388.

³ Огородников С.Ф. История Архангельского порта. – СПб. 1875. С.21

⁴ Там же. С. 190.

До 1715 г., когда прекратило существование так называемое «первое», основанное при Петре I адмиралтейство в Архангельске (в районе селения Сийский Бык, «на Быку»), расположение лесопильного производства на противоположном берегу Северной Двины имело смысл. После же возобновления судостроения по указу императрицы Анны Иоанновны в 1734 г. в Соломбале логистическое плечо значительно возросло. Это, при существовавшем уровне развития транспорта и связи, значительно затрудняло коммуникацию между собственно адмиралтейством и его ключевым производственным подразделением.

Согласно хранящимся в Российском государственном историческом архиве (РГИА) двум версиям рукописного «Атласа Архангельской губернии» 1797 г., на конец XVIII в. заводское хозяйство состояло из 3 комплексов, тяготевших к плотинам.

Холмовская плотина представляла собой водонапорную дамбу с воротами для пропуска брёвен в Ширшемское озеро и караульным помещением. На находившемся неподалёку острове Холм стояла церковь и крестьянские дома.

При Ширшемской плотине имелись 3 «пильных анбара» («пильные мельницы»). Сырьё и готовая продукция хранилась в 3 сараях для «поклажи пильных досок с магазейнами для материалов» и сарае для досок. Горбыль и бревна укладывались на расположенных вдоль берега реки Ширши и Ширшемского озера «шпалах». Бревна из Ширши поднимали посредством особой машины, именуемой в описании «брашпилем», из чего можно сделать вывод, что она, подобно поднимавшим якоря судовым брашпилям, имела ручной привод. Жилой городок включал дом мельничного мастера, 3 здания со «светлицами» для жительства комиссара и служителей¹, церковь Святого Сергия Радонежского, дом священника, а также 13 домов «партикулярных разных чинов служителей». На отшибе стоял недействующий якорный завод, близ которого располагались 17 домов «партикулярных разных чинов служителей» и 9 крестьянских дворов; 18 крестьянских дворов показаны на противоположном берегу озера.

К Золотицкой плотине с каналом для спуска избыточной воды со стороны плёса Ширшемского озера примыкало здание амбара для распиловки досок с «мучной мельницей». По берегам сужавшегося перед плотиной озера находился сарай для хранения досок с «магазейнами для материалов», новый якорный завод, склад железа и два склада для хранения угля. Персонал производственного участка завода размещался в двух зданиях – в доме со «светлицами» для комиссара и служителей и в здании, часть которого занимала мастерская для исправления кузнечных мехов. В отдалении стояла группа из 6 крестьянских дворов².

¹ Так в XVIII – начале XIX в. называли не только работников, но и матросов.

² Атлас Архангельской губернии // Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1350. Оп. 312. Д. 2. Л.124–125. РГИА. Ф. 1350. Оп. 312. Д. 1. Л.115,134–135.

К 1807 г. был завершён очередной этап модернизации предприятия стоимостью 117 тыс. руб. Были исправлены здания, реконструированы плотины, выстроены помещения для котельной и литейной мастерских, лазарет и казармы¹. Несмотря на серьёзные капитальные вложения, состояние завода признавалось плачевным, требуя масштабных улучшений².

В 1816 г. главный командир Архангельского порта контр-адмирал А.Ф. Клокачев³ впервые поднял вопрос о переводе мощностей Ширшемского завода в Соломбалу. Главной причиной называлось обмеление реки Ширшемы и ветхость строений, в особенности якорного завода. Стоимость работ по приведению завода в порядок оценивалась в 200 тыс. руб. Альтернативой переводу завода в Соломбалу А.Ф. Клокачев считал постройку на Ширше парового производства. Вопрос перевода мастерских в Архангельское адмиралтейство поднимался вновь в 1825 г., 1831 г. (особенно после пожара, погубившего в 1830 г. литейный завод⁴), 1855 г. и 1858 г.; всякий раз проекты перевода отвергались руководством Морского ведомства из-за дешевизны водяных двигателей в сравнении с паровыми и при сопоставлении со стоимостью перемещения⁵.

Согласно официальным данным Морского ведомства, к 1853 г. завод работал по 3 основным направлениям.

В рамках строительства фрегата «Полкан» были выпущены винтовые шлахтовы для стеньг, винтовые талрепы для брам-фардунов, чугунные колпаки на битеньги, кормовые клюзы, 2 ватерклозета, детали для шпиля (включая баллер весом 55 пудов – 900,9 кг), детали штурвала, 2 румпеля (основной и запасной, весом, соответственно, 30 и 13 пудов – 491,4 кг и 213 кг). Фрегат получил «железную скобу между штевной» весом 37 пудов (606,1 кг), детали для орудийных станков, 4 «вращающиеся скамейки⁶», путинс-ванты ко всем мачтам, штатные и запасные чугунные юферсы, железные коуши для штагов и ватер-бакштагов, винтовые железные пиллерсы и шар-блочные планки.

Ряд работ выполнили для нужд предприятия и Архангельского порта. Завод исправил паровую машину и молот портовой кузницы, обеспечил деталями создаваемые производства в Соломбале – «пригоставливал вещи для сверлительного станка», «вентилатор» и чугунные трубы подачи воздуха в кузнице. Для портового парохода «Полезный» капитально отремонтировали паровой котёл и продолжали изготавливать следующие (видимо, для замены котлов на пароходах). Дельные вещи выпускали для шхуны «Задорная» и транспорта «Гапсаль», металлические изделия – для Морской строительной части.

¹ Огородников С.Ф. История Архангельского порта. – СПб. 1875. С.242–243.

² Там же. С. 240.

³ Занимал данный пост в 1813–1823 гг.

⁴ Огородников С.Ф. История Архангельского порта. – СПб. 1875. С.325.

⁵ Там же. С.276.

⁶ В данном случае – задний брус, на котором лежит подъёмный клин орудийного станка.

Второе направление деятельности – «приспособления к скорейшей выделке вещей» (модернизация производства).

К большому горизонтальному сверлильному станку добавили опцию центрирования связанных железных полос, что позволило работать с деталями различных типов артиллерийских станков (лафетов). Устройство для нарезки резьбы получило возможность опциональной нарезки винтовых шлахтовов.

На 1853 г. территории бывшей мукомольной мельницы велось оборудование новой мастерской. В ней предполагалось разместить 3 механизма: для обрезания кромок досок и выемки четвертей; для резки толстого бакаута на «шхивы» (шкивы); циркулярную пилу для переработки на дрова «крупных спилков»¹.

Отдельно учитывались в отчётах «валовые работы», к которым относилось, в случае с Адмиралтейскими Ширшемскими заводами, прежде всего, лесопиление в больших объёмах.

В 1853 г. Ширша отправила в Архангельский порт 11,5 тыс. досок; из доставленных Северным округом корабельных лесов сосновых брёвен длиной 3–6 сажень (6,4–12,8 м) после отбраковки в береговые штабели («стопы») уложили 11,8 тыс. брёвен. Для предохранения досок от паводков Северной Двины на правом берегу Ширшемы устроили 20 палов, каждый в 9 брёвен.

Объёмы производства металлических изделий на заводе неуклонно росли. Если в 1840 г. общий вес выделанных вещей составил 2206 пудов (98,6 т) (1154 пуда – 19,9 т железных, 605 пудов – 9,9 т медных и 447 пудов – 7,3 т – чугунных изделий), то спустя в 1850 г., речь шла о 9457 пудах (154,9 т) (6669 пудов – 109,2 т – железных, 650 пудов – 10,7 т – медных и 2138 пудов – 35 т – чугунных изделий).

Общая численность состоявших при заводе офицеров и нижних чинов Морского ведомства на 1853 г. составляла 364 человека. Производственные процессы обслуживала 4-я рота 8-го Рабочего экипажа, объединявшая 5 унтер-офицеров и 236 рядовых: 39 слесарей, 35 кузнецов, 33 котельщика, по 25 токарей, плотников и молотобойцев, 18 литейщиков, 17 столяров, 10 пильщиков и 9 брандспойтчиков). На работы ежедневно выходили около 200 человек. Кроме того, на Ширше работали 18 вольнонаёмных специалистов с жалованием в размере 100–125 руб. серебром в год. Охрану обеспечивал караульный отряд из состава 18-й портовой роты; в караул отряжали 2 унтер-офицеров и 60 рядовых.

При заводе работала школа кантонистов; возраст 35 учеников (данные на 1853 г.) колебался между 14 годами и 20 годами².

¹ Об успехе работ, произведённых на Адмиралтейском Ширшемском заводе в 1853 году // Морской сборник. 1854. № 3. Часть официальная. С.144.

² Об успехе работ, произведённых на Адмиралтейском Ширшемском заводе в 1853 году // Морской сборник. 1854. № 3. Часть официальная. С.144–147.

Хотя на 1859 г. деятельность Ширшемского завода «была несколько сильнее обыкновенного по большим требованиям в заготовке вещей, необходимых для судов и построек»¹, штаты начальствующих лиц, согласно документам Морского ведомства, были невелики (Ширшемский завод, в силу двойного подчинения, в документах выделялся из штатов порта как отдельное подразделение).

«Список чинов Архангельского порта, с означением годичных окладов, из коих производится содержание», на 1860 г. отмечает в Ширше лишь 4 таких «чина». Это начальник завода, капитан 1-го ранга Н.Ф. Корсаков (600 руб. жалования, 500 руб. столовых денег, 400 руб. квартирных денег), делопроизводитель-бухгалтер (губернский секретарь, 300 руб. жалования, 300 руб. столовых денег, 200 руб. квартирных денег), а также содержатель заводского магазина (склада) (коллежский секретарь, 300 руб. жалования, 250 руб. столовых денег, 150 руб. квартирных денег). Имелась вакансия помощника начальника завода, одновременно являвшегося начальником заводской чертёжной (300 руб. жалования, 300 руб. столовых денег, 200 руб. квартирных денег)².

В отчёте директора Кораблестроительного департамента Морского министерства контр-адмирала А.В. Воеводского за 1858 г. завод упоминается как предприятие, которое «переводится постепенно в Адмиралтейство Архангельского порта» (чего в реальности не происходило). Общий вес продукции металлообработки составил 15804 пуда (258,88 т) на сумму 30036,11 руб.; досок было «выпилено» 12356 штук на сумму 4942,4 руб.³ Особо в отчёте выделены изготовленные для новой соломбальской кузницы 2 паровых молота⁴.

Из источников неясно, продолжал ли к 1860 г. существовать при Ширшемском заводе лазарет на 27 коек, в последний раз упоминаемый в отчёте директора Комиссариатского департамента Морского ведомства Морского министерства действительного статского советника князя Д.А. Оболенского за 1858 г. Содержание лазарета осуществлялось «через находившегося там чиновника Комиссариатского ведомства»⁵.

Существование Архангельского военного порта напрямую способствовало развитию экономики как Архангельской губернии, так и прилегающих к ней регионов за счёт удовлетворения разносторонних потребностей адмиралтейства, приписанных к нему морских команд и боевых судов. Государство в лице флота поддерживало различные отрасли экономики.

¹ Глазенап Б. Краткий очерк Архангельского порта и его деятельности в 1859 году // 1860. № 9. Официальные статьи и известия. С.111.

² Список чинов Архангельского порта, с означением годичных окладов, из коих производится содержание // Морской сборник. 1860. № 5. Постановления и распоряжения правительства. С.LXXVII.

³ Отчёт директора Кораблестроительного департамента, контр-адмирала Воеводского, за 1858 год // Морской сборник. 1859. № 5. С.185.

⁴ Там же. С.170.

⁵ Отчёт директора Комиссариатского департамента Морского министерства статс-секретаря князя Оболенского за 1858 год // Морской сборник. 1859. № 5. Официальные статьи и известия. С.99,102.

Лес поступал из многих регионов, но на начало 1862 г. на складах Кораблестроительной части порта более всего было местных пород дерева: лиственницы (кряжи дерева, брусья, доски и кницы), сосны (мачтовые деревья, кряжи, кницы, доски и бревна) и ели (брёвна и доски). В отчёте за 1861 г. упомянут казанский дуб (в брусьях, кряжах и кницах), а также такая ценная порода дерева, как бакаут¹.

Собственного литейного производства при порте не было; на Ширше, главным образом, перерабатывали металлы, доставляемые на зафрахтованных судах по Северной Двине. Последний транспорт (7 тыс. пудов – 114,7 т) прибыл в Соломбалу в начале июня 1862 г, уже после официального упразднения Архангельского адмиралтейства². Артиллерия поставлялась морем из Кронштадта вокруг Скандинавии либо санным путём из Петрозаводска.

Паровые машины и котлы отгружали, главным образом, казённые Адмиралтейские Ижорские заводы. Оборудование обычно шло вокруг Скандинавии, реже – санным путём зимой.

Морской гарнизон Архангельска (постоянный и переменный) получал продовольствие, в основном, из других губерний (в первую очередь – из-за сложных климатических условий, препятствовавших высокопродуктивному земледелию), для чего использовался внутренний водный транспорт, а также гужевой. Торги по подрядам производились в различных губерниях (в том числе, через комиссионеров Морского ведомства на местах), что способствовало развитию межрегиональной внутренней торговли Российской империи.

Соломбала, региональная штаб-квартира учреждений Морского ведомства, притягивала большое количество опытных ремесленников, производивших товары для средних и высших слоёв общества. На 1861 г. в Соломбале было зарегистрировано больше резчиков по кости, портных, башмачников, модисток, перчаточников и рукавичников, шапочников, скорняков. В губернском центре, в отличие от адмиралтейского селения, отсутствовали литографы, сундучники, колёсники. После упразднения адмиралтейства в 1862 г. многие из этих ремесленников покинули не только Соломбалу, но и Архангельск³.

Основной задачей базировавшейся на Архангельский военный порт Беломорской флотилии была охрана судоходства на Северном театре; по данным иностранных экспертов того времени, ежегодно порт посещали около 500 иностранных судов⁴.

Беломорская (Архангельская) флотилия является старейшим боевым подразделением Российского флота, будучи, по сути, созданной в ходе первого визита Петра Великого на север России (28 июля – 21 сентября 1693 г.). Пётр не просто ознакомился с Архангельском, открытым

¹ Памятная книжка Морского ведомства на 1862 год. – СПб. 1862. С.164–167.

² РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 656. Л.47.

³ Памятная книжка для Архангельской губернии на 1862 год. Архангельск. 1862. С.269–271; Памятная книжка для Архангельской губернии на 1863 год. Архангельск. 1863. С.256–258.

⁴ Milner T. The Baltic, its gates, shores; with the notice of the White Sea. – London. 1854. С.405.

морем и традиционным русским судостроением; на построенной по типу голландских адмиральских яхт специально для него парусной яхте «Святой Пётр» он совершил и первый дальний морской поход продолжительностью 6 дней.

Поскольку речь шла не о морской прогулке, а о сопровождении многонационального купеческого каравана, возвращавшегося в Европу, вооружённым судном под отечественным флагом, мы можем говорить о первой в истории российского флота конвойной операции. Таким образом, на 3 года старше можно считать как собственно Российский флот, так и Северный флот Российской Федерации, который 2023 г. отмечал свой 90-летний юбилей (современная Беломорская военно-морская база входит в состав Северного флота)¹.

Последними в XIX в. боевыми действиями, в которых принимала участие флотилия, были операции Восточной войны, когда соединение прикрывало ближние подступы в Архангельску совместно с Новодвинской крепостью и береговыми батареями. Уже тогда стало понятно, что при комплектовании судового состава исключительно парусно-гребными канонерскими лодками, транспортными и вспомогательными судами невозможно выполнять серьёзные боевые задачи.

В Белом море в 1854 г. между тем, оперировали 2 неприятельских винтовых боевых судна², которым российскому командованию противопоставить было нечего. Результатом стало временное прекращение внешней торговли и разорение противником нескольких поселений, включая город Кола³.

Ситуацию не спасло бы даже наличие в адмиралтействе на достройке и формально входивших в состав флотилии судов, готовившихся совершить переход на Балтику. Песчаный бар Северной Двины, препятствовавший свободному проходу к Архангельску неприятеля, создавал затруднения и для глубокосидящих судов Российского флота, за время форсирования которыми бара противник мог свободно уйти. На баре у флотилии имелась лишь слабо оборудованная бухта Лапоминка с укреплениями XVIII в. Кроме того, паровые двигатели на суда архангельской постройки обычно устанавливали в Кронштадте, а парусному судну трудно было соперничать в боевых качествах с паровым, особенно в штиль.

Аналогичное положение складывалось в охране промыслов; российские боевые суда не обладали ни достаточной скоростью и мореходностью, чтобы догнать браконьеров, ни достаточным вооружением и экипажем, чтобы вступить с ними в бой. Не рассматривалась флотилия и в качестве инструмента по борьбе с контрабандой. Таким образом, существование флотилии в состоянии, в котором она находилась к началу 1860-х гг., могло быть признано высшим морским начальством бессмысленным.

¹ Гостев И.М. Пётр I в Архангельске: события, реликвии, историческая память. – Архангельск, М. 2022. С.29–32.

² Парусно-винтовые шлюпы Brisk и Miranda (на каждом было по 14 орудий).

³ Богданович М.И. Восточная война 1853–1856 годов. В 4 т. Т. III. – М. 2019. С.220–227.

Одной из важнейших задач Архангельского порта в условиях развития парового торгового судоходства на Русском Севере было обеспечение безопасности мореплавания путём гидрографических исследований вод Белого моря и морей Северного Ледовитого океана. Карты российских полярных морей были далеко не всегда точны, что объяснялось, главным образом, недостаточным объёмом работ.

В 1859 г. была произведена лишь съёмка 9-вёрстного (9,6 км) участка фарватера главного рукава Северной Двины к северу от Новодвинской крепости, съёмка и нивелировка Соломбалы и адмиралтейства, промер протоков дельты Северной Двины Соломбалки и Курьи, съёмка и промер части берега протоки Кузнечиха. Как отмечалось в отчёте Гидрографического департамента за 1859 г., «причиной такой незначительности работ были малые средства и недостаток времени»¹.

Проблему низкой изученности Русского Севера признавал известный гидрограф и исследователь Арктики вице-адмирал М.Ф. Рейнеке. В письме к главному командиру Архангельского порта Б.А. фон Глазенапу от 19 января 1859 г. М.Ф. Рейнеке писал, что результаты исследований северных морей (включая его собственные) «далеко не удовлетворяют... нынешнему состоянию и требованию науки».

По мнению М.Ф. Рейнеке, от Гидрографической части Архангельского порта прежде всего требовалось промерить глубины и откорректировать карты Северной Двины (дельты и течения вверх до Холмогор). Для проведения только этих работ необходимы были 12 наблюдателей, которым пришлось бы работать непрерывно 30 суток. Требовались исследования приливов в Белом море, новая тщательная съёмка Кемских шхер².

Как отмечалось в отчёте по Морскому ведомству, в 1862 г. в Белом море «никаких гидрографических работ не производилось, хотя там есть очень много мест, подлежащих тщательному исследованию». Причина заключалась в недостатке средств и отсутствии производителей работ. Единственными исследованиями стали промеры устья реки Иоканги экипажем транспорта «Красная Горка». По результатам промеров была обнаружена «опасная 5-футовая мель, лежащая почти посреди реки»³.

На 1862 г. Беломорье освещали 4 маяка – Мудьюгский, Жижгинский, Моржовский и Орловский. Орловский маяк, по мнению Морского ведомства, находился в неудовлетворительном состоянии; его конструкции отличались ветхостью, требуя капитального ремонта. В тестовом

¹ Отчёт по Гидрографическому департаменту, представленный исправляющим должность директора капитаном 1 ранга Борисовым, за 1859 год // Морской сборник. 1860. № 4. Официальные статьи и известия. С.307.

² Рейнеке М.Ф. Письмо вице-адмирала М.Ф. Рейнеке к генерал-адъютанту Б.А. Глазенапу // Морской сборник. 1859. № 6. Смесь. С.133–138.

³ Приложения к отчёту по Морскому ведомству за 1862 год. Т. II. СПб. 1863. Приложение № 4. Отчёт директора Гидрографического департамента Контр-адмирала Зелёного за 1862 год. С.49.; Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.396.

режиме (с 1 августа по 16 ноября) работал маяк на Секирной горе острова Большой Соловецкий; аппарат из «трех аргандовых ламп, при рефлекторах» обслуживали монахи Соловецкого монастыря. Оборудование для Соловков было прислано из Дирекции маяков и лоции Балтийского моря.

В 1862 г. была закончена постройка ещё 2 маяков – на острове Сосновец и мысе Святой Нос на северо-восточном побережье Кольского полуострова. Окончательно ввести в эксплуатацию их предполагалось с 1 августа 1863 г.

В отчёте признавалось, что для безопасного судоходства в Белом море не хватало навигационных знаков. Необходимо было оборудовать створные огни на острове Мудьюгский, построить новые маяки на острове Большой Жужмуй и на Зимних горах¹. Особо отмечалось, что эти маяки предполагались Географической частью Морского ведомства к постройке ещё в 1843 г., а на 1862 г. по документам уже считались «вошедшими в штат»².

Если не считать Соловецкого маяка, Жужмуйского и Зимнегорского маяков, получалось, что на каждый беломорский маяк приходились по 370 миль берега. В Балтийском море этот показатель равнялся 42 милям (43 маяка), в Чёрном – 100 милям (10 маяков), в Азовском – 140 милям (5 маяков), в Каспийском – 891 миле (3 маяка)³.

За навигацию 1862 г. в Белом и Баренцевом морях (акватория последнего входила в сферу деятельности Дирекции маяков и лоции Белого моря) потерпели крушение не менее 27 судов (из них 8 – у восточных берегов Кольского полуострова). В Финском заливе погибли 26 судов; в Каспийском море – 16; в Балтийском море (без учёта Финского залива и Рижского залива) – 15⁴.

Даже в III четверти XIX в. Белое море считалось опасным для мореплавания.

«Время для плавания по Белому морю очень коротко. Оно начинается с мая, но в эту пору, от таяния льдов, бывают частые и густые туманы. Лучшие месяцы июнь и июль: в августе ночи темнеют, а в сентябре побережья начинают покрываться льдом, дуют свежие ветры, часто штормы и плавание прекращается; исключения редки. Плавание по Белому морю небезопасно также от мелей и подводных камней, раскинутых по побережьям и заливам»⁵, – писал историк судостроения Н.П. Боголюбов.

Таким образом, на середину 1850-х годов Архангельский главный военный порт был единственным подразделением Морского министерства на Белом море, являясь и единственным

¹ Местность на восточном берегу Белого моря.

² Приложения к отчёту по Морскому ведомству за 1862 год. Т. II. СПб. 1863. Приложение № 4. Отчёт директора Гидрографического департамента контр-адмирала Зелёного за 1862 год. С.73–75.

³ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.465.

⁴ Приложения к отчёту по Морскому ведомству за 1862 год. Т. II. СПб. 1863. Приложение № 4. Отчёт директора Гидрографического департамента контр-адмирала Зелёного за 1862 год. С.103–105.

⁵ Боголюбов Н. История корабля. Т. II. – М. 1880. С.491.

учреждением, ответственным за безопасность судоходства. Само существование порта обеспечивало заработком работников различных отраслей экономики, включая сельское хозяйство, лесное хозяйство, горную промышленность, транспорта и так далее. Соломбала была важным центром ремёсел.

Возможное упразднение порта вводило региональную экономику Русского Севера, а также экономические системы связанных с Русским Севером регионов в кризисное состояние по ряду направлений. Реформирование порта требовало тонкой настройки с учётом интересов различных экономических и социальных групп, грозя, в противном случае, серьёзными потерями, в том числе как для общероссийского бюджета, так и для региональных бюджетов, и в первую очередь – бюджета Архангельской губернии.

2.4. Возникновение предпосылок к упразднению порта

Важной особенностью Архангельского главного военного порта и Архангельска, как центра Архангельской губернии, являлось географическое положение. Город был связан с Европейской частью России рекой Северная Двина, замерзавшей на несколько месяцев, либо морским путём вокруг Скандинавии, который, как показала Восточная война, мог быть легко перерезан неприятелем.

Балтийский флот являлся исключительным потребителем продукции архангельских верфей. Поскольку сухопутные пути сообщения на Севере были малопроездными значительную часть года, исключительное значение приобретала доставка грузов водными путями, прежде всего морским, вокруг Скандинавии. Помимо переходов из Архангельского адмиралтейства в Кронштадт, происходивших по мере готовности строящихся судов, с Балтики на Север ходили транспорты с крупногабаритными грузами. Обычно это была артиллерия, машины и механизмы, металлические полуфабрикаты, некоторые виды морской провизии. Продолжительность плавания составляла 4–6 недель, в зависимости от погодных условий¹.

Внутренние водные пути также позволяли доставлять грузы непосредственно из Санкт-Петербурга и его окрестностей в Архангельск, но и в этом случае возникали серьёзные проблемы. Ниже будет приведён пример перегона во II половине 1850-х гг. из столицы в Соломбалу винтового речного парохода «Самоед». Судну пришлось столкнуться с многочисленными трудностями, справиться с которыми экипаж смог справиться во многом благодаря тому, что «Самоед» должен был принять участие в торжественной встрече Александра II, а его опоздание могло привести к нежелательным последствиям для местных властей.

¹ Боголюбов Н. История корабля. Т. II. – М. 1880. С.438.

Поскольку железная дорога, однопутная узкоколейная ветка протяжённостью 600 вёрст (640,08 км), пришла в Архангельск из Вологды только в 1897 г., единственным сухопутным вариантом становились грунтовые дороги. Между тем, именно железная дорога менее других видов транспорта зависела от погодных катаклизмов.

Даже на конец XIX в. ситуация с логистикой оставалась крайне неблагоприятной.

Главной судоходной артерией региона была Северная Двина с притоками, длина судоходных участков бассейна которой (без учёта глубин и качества фарватеров, но с Кубенским озером) показывалась как 4162 версты (4440 км). На 1895 г. по Северной Двине ходили 124 парохода с совокупной мощностью паровых машин 15643 л-с, и грузоподъёмностью 247,8 тыс. пудов (4059,1 т). В Белом море плавали 872 местных коммерческих судна (парусных и паровых) суммарной вместимостью 100,27 тыс. т¹.

Стратегическое значение Архангельска как центра укрепленного района (Новодвинская крепость, береговые батареи и иные фортификационные сооружения) оценивалось военными аналитиками того времени, как психологический фактор (губернский центр, который может быть потерян для центральной власти). Качество укреплений считалось на середину XIX в. достаточным.

«Относительно Архангельска следует заметить, что он представлял собой изолированный укрепленный пункт, который, перейдя во власть неприятеля, не мог принести ему существенной пользы для продолжения его дальнейших наступательных действий. Для защиты Архангельска имелись по-прежнему крепостца Новодвинск и те временные батареи и укрепления, которые возводились всякий раз при угрожавшей ему опасности», – писал русский военный инженер Л.Л. Фриман².

Справедливость слов Л.Л. Фримана проявилась в годы Гражданской войны на Севере 1918–1920 гг., в ходе которой боевые действия велись почти исключительно вдоль Северной Двины (в том числе, силами регулярного флота и флотилии вооружённых речных пароходов) либо вдоль железнодорожной линии, соединявшей Архангельск с Вологдой. Серьёзного значения в масштабах Гражданской войны Северный военный театр не имел, а боеспособность Белых и иностранных войск поддерживалась почти исключительно благодаря иностранным поставкам через Архангельский порт³.

Отсутствие в Архангельском адмиралтействе машиностроительного производства, сложная логистика со столичным индустриальным районом и слабость мощностей по металлообработке привели к тому, что в 1825–1853 г. в Соломбале были построены только 5

¹ Энциклопедический словарь Россия. – СПб. 1898. С.345,347,358.

² Фриман Л.Л. История крепости в России. Часть I. До начала XIX столетия. – СПб. 1895. С.149.

³ Вильсон Х. Линкоры в бою 1914–1918. – М. 2002. С.274; Гражданская война и иностранная интервенция в СССР: Энциклопедия. – М. 1987. С.91,122,534.

пароходов; машины для первых двух были построены на Адмиралтейских Ижорских заводах близ Санкт-Петербурга, а в дальнейшем, после необходимых ремонтов, переставлялись со списываемых по ветхости судов на вновь построенные¹.

В Архангельске и на Ширше имелись казённые металлообрабатывающие мастерских, но продукция эти этих производств практически не использовалась местным коммерческим судостроением. По данным советника правления Северного округа корабельных лесов штабс-капитана ККИ П.А. Богославского (Богуславского), на 1859 г. железо для изготовления крепежа покупалось частными верфями на городских рынках, иногда это был металл, «бывший в деле»; якоря изготавливались на частных предприятиях Архангельска, Онеги, Кеми и Сумского посада (на Ширше имелся специализированный якорный завод)².

«Деревянная» и «парусная» специализация Архангельского порта не соответствовала намерениям властей Российской империи ориентироваться на паровое и железное судостроение. Так, в соответствии с утверждёнными Александром II «Соображениями о переменах во флоте», было решено более не готовить для плаваний парусников, «кроме некоторых исключений»³.

Как отмечалось в отчёте Морского ведомства за 25 лет царствования Александра II, «с учреждением парового флота, при совершившемся в науке военного судостроения коренном перевороте, леса... начали изгоняться все более и более из наших адмиралтейств, и, таким образом, Архангельский край стал терять... последнюю связь с Морским ведомством». Как резюмировали авторы отчёта, существование военного порта в Архангельске становилось «бесполезной, обременительной статьёй для государства»⁴.

Необходимо вновь отметить полное отсутствие в Соломбале и на Ширше машиностроительных производств, несмотря на встречающиеся в трудах архангельских краеведов упоминания постройки машин для судов, спущенных Архангельске. Авторы таких заявлений обычно ссылаются на С.Ф. Огородникова, в трудах которого данная информация не обнаруживается. Налицо, на наш взгляд, пример так называемой folk history.

Факты говорят об ином. Согласно отчёту председателя Кораблестроительного технического комитета Морского ведомства полковника ККИ С.И. Чернявского за 1859 г., машины для спущенного на воду в 1857 г. фрегата «Илья Муромец» в 1855 г. были заказаны «Гальванопластическому заведению герцога Лейхтенбергского» в Санкт-Петербурге (позже заказ

¹ Мордовин П. Русское военное судостроение в течение последних 25-ти лет. 1855–1880. – СПб. 1881. Отдел второй. Паровой военный флот. А. Постройка колёсных пароходов. С.8.

² Богославский П. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. – СПб. 1859. С.25–26.

³ Выписка из соображения о переменах во флоте. Б.М. 1857. С.1.

⁴ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.257–258.

передали Балтийскому литейному и механическому заводу Карра и Макферсона). Именно этот завод занимался установкой механизмов на фрегат в кронштадтском доке¹.

4 из 6 построенных в Соломбале в 1855–1856 гг. клиперов ушли на Балтику под парусами. Машины Адмиралтейских Ижорских заводов на них были установлены уже в Кронштадтских доках зимой 1856–1857 гг.². Для «Опричника» и Наездника» машины и котлы Ижорского завода были доставлены санным путём и установлены в Архангельске³.

Под парусами ушёл в Кронштадт в 1861 г. фрегат «Пересвет». Машины на нем установили в 1861–1862 гг. также в Кронштадте; заказ был выдан Литейному и механическому заведению Главного общества железных дорог в Санкт-Петербурге⁴, а позже передан заводу Карра и Макферсона⁵.

Другим исключением стал спущенный на воду в Архангельском адмиралтействе 13 июня 1859 г. пароходофрегат «Соломбала». Его машины и котлы были смонтированы по месту постройки, но также прибыли из Санкт-Петербурга, будучи снятыми со списанного и разобранныго в 1858 г. пароходофрегата «Богатырь». Изготовителем котлов и механизмов были Адмиралтейские Ижорские заводы; произведены агрегаты были в 1830-х гг.⁶

Из отчёта Кораблестроительного технического комитета за 1859 г. выясняется, что при постройке в Соломбале парусно-винтовой шхуны «Полярная Звезда» (спущена на воду в 1862 г.) заказ на паровые котлы первоначально предполагалось передать в Ширшу. «Но так как постройка котлов на Ширшемском заводе не могла быть скоро исполнена, по другим нужным занятиям», а изготовление было связано с пересылкой «тяжеловесных вещей», котлы заказали в Великобритании. Из этого можно сделать вывод, что важные детали для котлов не производились на месте, вследствие чего завод находился в серьёзной зависимости от внешних подрядчиков⁷.

Другой проблемой порта была сложность пересечения песчаного бара Северной Двины; суда должны были перемещаться либо на камелях («подъёмных ботах»), либо на буксире портовых пароходов (с 1820-х гг.), либо в период наиболее высокой воды во время прилива. Порт почти до самого упразднения не обладал мощными пароходами с малой осадкой.

¹ Отчёт председателя Кораблестроительного технического комитета полковника Чернявского за 1859 год // Морской сборник. 1860. № 7. Официальные статьи и известия. С.352.

² История отечественного судостроения. Том II. Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. – СПб. 1996. С.11–12; Морской сборник. 1856. № 10. Официальные статьи и известия. С.315–316,317–319.

³ Щербацкий В.Т. Архангельские винтовые клипера // Судостроение. 1984. № 6. С.50–53.

⁴ Отчёт директора Кораблестроительного департамента контр-адмирала Воеводского за 1858 год // Морской сборник. 1859. № 5. Официальные статьи и известия. С.177.

⁵ История отечественного судостроения. Том II. Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. – СПб. 1996. С.14–15.

⁶ Головин Ю. И. Первый русский пароходофрегат «Богатырь» // Судостроение. 1994. № 7. С.61–63.

⁷ Отчёт председателя Кораблестроительного технического комитета полковника Чернявского за 1859 год // Морской сборник. 1860. № 4. Официальные статьи и известия. С.355–357.

Проблема бара была знакома морякам с XVIII в, когда, за неимением пароходов, приходилось учитывать множество различных факторов. В качестве примера приведём выписки из вахтенного журнала корабля № 1 («Первого»)¹, вышедшего из Северной Двины в 1771 г. под командованием капитана 1-го ранга С.Л. Кузмищева.

Операция началась 9 июня 1771 г. выходом на рейд Соломбалы; на корабле было 100 человек экипажа с багажом, запас продовольствия на неделю (в дальнейшем пополнялся) и 10015 пудов (164,1 т) балласта (песок и мелкий камень). В интрюме располагались 105 бочек для водяного балласта (42 бочки «большой руки», 41 бочка «средней руки» и 4 бочки «малой руки»), из которых наполнены были 42 бочки различных размеров. Поскольку судно было максимально разгружено (отсутствовал даже верхний рангоут), осадка ахтерштевнем составляла 14 футов 3,5 дюйма (4,36 м).

Поскольку погода и состояние экипажа не благоприятствовали переходу (мёртвый штиль сменялся шквалистым ветром; количество больных доходило до 10), корабль стоял на рейде до 16 июня, периодически двигаясь к Северу путём верпования. Главными занятиями команды была откачка воды, уровень которой в трюме колебался между 7,5 дюймами (19 см) и 20,5 дюймами (52,1 см), а также замеры осадки, доходившей форштевнем (носом) до 14 футов 3,5 дюймов, а ахтерштевнем до 14 футов 6,5 дюймов (4,43 м).

16 июня 1771 г. несмотря на ветер, прижимавший к берегу, судно вышло в сторону бара. Пройдя устье протоки Маймакса, из-за «противного» (встречного) ветра стали часто вставать на якорь, подтягиваясь с помощью верпов. С 20.30 корабль шёл на буксире, что осложнялось продолжавшимся отжиманием ветром и течением с фарватера к берегу.

На следующий день ветер позволил поставить нижние паруса и дойти до Новодвинской крепости; между 5 и 6 часами утра прошли остров Быков и вышли к бару напротив Лапоминской гавани, а несколько позже достигли Мудьюгского маяка (за ним начиналась основная часть бара), где бросили якоря. Шли частью под парусами, частью – на буксире.

18–19 июня 1771 г. с корабля по несколько раз в сутки посылались шлюпка с офицером для промеров глубин, которые сильно зависели от направления ветра, составляя от 13 футов (около 4 м) до 14,75 фута (4,5 м). 19 июля, дождавшись глубины 14,75 фута, корабль поставил паруса, снялся с якоря и пошёл на северо-запад. На самом мелком участке глубина была 14,25 фута (4,4 м), но пройти его удалось благополучно.

Поскольку кроме корабля № 1 к переходу готовились несколько судов, их манёвры контролировал вплоть до полного окончания форсирования бара исполнявший должность главного командира Архангельского порта капитан над портом капитан 1-го ранга Т.А. Ахматов.

¹ В XVIII в. многие корабли и фрегаты получали названия по прибытии на Балтику, а до того носили построечные номера в соответствии с очередностью закладки тот или иной год. Корабль № 1 позже получил название «Виктор».

Сразу после пересечения бара началась погрузка на корабль всего необходимого, что продолжалось до 4 июля 1771 г. Грузили воду, артиллереии и станки для неё, артиллерийские и пушечные припасы, 19099 пудов (312,9 м) балласта в бочках¹, продовольствие (солонину в бочках, горох, овсяную крупу, гречневую крупу, сухари, соль), вино, пиво, дрова.

24 июня на корабль доставили верхний рангоут, который устанавливали параллельно с продолжением погрузки запасов. Работы с рангоутом продолжались до 2 июля 1771 г.; 2 июля просушили паруса, а на следующий день произвели парусное учение.

Если на 19 июля осадка форштевнем составляла 14 футов 5 дюймов (4,39 м), а ахтерштевнем – 14,5 футов (4,41 м), то 5 июля она достигла форштевнем 18,25 фута (5,6 м) и ахтерштевнем 19 футов 10 дюймов (6,1 м).

4–5 июля распределяли по картузам 220 бочек пороха, привезённого из Архангельской Новодвинской крепости, догружали и расставляли артиллерийские орудия. 7 июля начали испытания корабля, обучение рекрутов, в том числе работе с парусами (судя по источнику, экипаж был крайне неопытен). Учения продолжались до 15 июля, когда корабль снялся с якоря и отправился по назначению в Кронштадт².

Первый колёсный пароход, заказанный в том числе и для помощи в преодолении бара («Лёгкий»), был построен для Архангельского порта в 1825 г., а в 1826 г. к нему присоединился «Спешный»; оба имели мощность машин по 60 нарицательных л-с³. 31 января 1830 г. Адмиралтейств-совет по представлению главного командира порта вице-адмирала С.И. Минацкого утвердил первый преискурант на услуги пароходов. Вырученные деньги «приобщались к суммам Кораблестроительного департамента».

Стоимость проводки гружёного судна от бара до порта и обратно составляла 400 руб., от острова Мудьюгского к порту и обратно – 325 руб., от бара до бухты Лапоминка и обратно – 300 руб., от бухты Лапоминка до порта и обратно – 250 руб., от Новодвинской крепости до порта и обратно – 125 руб., от протоки Маймакса до порта и обратно – 65 руб. Буксировка коммерческих плавсредств для погрузки (догрузки) или разгрузки стоящих на рейде судов стоила от порта за бар до места якорной стоянки – 250 руб. (без груза – 150 руб.); от порта до острова Мудьюгский с грузом – 200 руб. (без груза – 125 руб.); от порта до бухты Лапоминка – 150 руб. (без груза – 100 руб.); от порта до Новодвинской крепости – 100 руб. (без груза – 75 руб.); от порта до протоки Маймакса – 50 руб. (без груза – 25 руб.). Если конечная точка оказывалась более чем на 5 вёрст

¹ После погрузки бочки опорожняли и песчаный балласт разравнивали в трюме.

² РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 1048. Л.1–16 об.

³ Красавцев Л.Б. Торговое мореплавание на Европейском Севере России во второй половине XIX – начале XX века. Проблемы развития правового регулирования. – Архангельск. 2006. С.64.

далее первоначальной, плата считалась по тарифу следующего уровня; если начинал дуть попутный ветер и пароход становился не нужен, плата взималась в половинном размере¹.

В июле 1836 г. ввели в эксплуатацию «чистительную машину» (землечерпалку) с паровой машиной мощностью 20 (по другим данным – 16) нарицательных л-с производства Адмиралтейских Ижорских заводов. Судно имело двойное рабочее колесо (21 ковш с каждой стороны), при 38 оборотах машины в минуту совершавшее 10 оборотов. По проекту, за 9-часовой рабочий день объем извлекаемого грунта должен был достигать 16 кубических сажень (97,9 м³).

Главной задачей «чистительной машины» было дноуглубление у примыкавшего к Соломбале Мосеева острова, где образовались наносные отмели, мешавшие спуску судов. Машина, по итогам испытаний, была признана «цели своей соответственной», но, когда в 1837 г. землечерпалку попытались использовать для срытия бара, эксперимент окончился неудачей – маломощные механизмы, «по твёрдости грунта..., подымали лишь жидкий ил». Землечерпалка использовалась также для расчистки устья реки Ширша и устья протоки Соломбалка.

В 1838–1840 гг. судно простаивало «по совершенному недостатку людей»; в 1841 г. его снова использовали для расчистки отмелей Мосеева острова напротив эллингов адмиралтейства. Выяснилось, что четверть времени оборудование простаивало из-за «остановок и поломок», в результате чего за смену было невозможно извлечь более 12 кубических сажень (73,4 м³) грунта. Для обеспечения безостановочной деятельности землечерпалки необходимо было «иметь в готовности [грунтоотвозные] плашкоуты, дабы по недостатку их работа не замедлялась»².

В начале 1850-х гг. контора над портом поручила управляющему Архангельским адмиралтейством полковнику ККИ Ф.Т. Загуляеву и лоц-капитану Управления Беломорских маяков капитану КФШ А.В. Козобину представить соображения по проблеме бара. Офицеры доложили, что при углублении фарватера до 19 футов (5,8 м), глубина будет достаточной для прохода даже винтовых паровых судов с установленными машинами. Несмотря на перспективность предложения, решили продолжать использовать камели, при переходе на которых не исключалась возможность переворачивания перевозимого судна³.

16 января 1857 г. главный командир порта С.П. Хрущов направил управляющему Морским министерством адмиралу Ф.П. фон Врангелю рапорт о необходимости углубления фарватеров и проток в районе Архангельского адмиралтейства (предыдущая расчистка производилась «более 30 лет тому») и постройки новой землечерпалки. Протоки Курья и Соломбалка настолько обмелели, что не позволяли входить в них речным судам, «лесным плотам и плотам с дровами». По протокам могли ходить только лёгкие шлюпки, а портовые карбасы с углём останавливались

¹ Огородников С.Ф. История Архангельского порта. – СПб. 1875. С.330–331.

² РГАВМФ. Ф. 158 Оп. 2. Д. 526. Л.51–53.

³ Огородников С.Ф. История Архангельского порта. – СПб. 1875. С.353–354.

в местах впадения в Северную Двину, «подвергаясь разбитию и разному от ветров и быстрого течения». Аналогичная ситуация создалась на Ширшемском заводе, где «ни лесные плоты, ни плоскодонные суда, даже малые гребные суда не могут попасть в речку».

Поскольку старую землечерпалку разобрали на дрова в 1848 г., предлагалось использовать её механизмы мощностью нарицательных 16 л-с, хотя ещё в конце 1830-х гг. была ясна их слабость. Исправления паровой машины считались «маловажными», требовалось лишь изготовить на Ширше новый котёл с более высокой паропроизводительностью, для чего требовались 300 железных дымогарных трубок и манометр¹. Разрешение построить землечерпалку было получено, в адмиралтействе приступили к её постройке, но до упразднения главного порта она не была введена в эксплуатацию.

На 1857 г. имелись лишь два «малосильных парохода со стёршимися машинами»², а все просьбы главных командиров о постройке мощного судна оставались без ответа с 1847 г. Только в 1856 г. в Морском министерстве согласились отправить в Архангельск машину со списанного пароходофрегата «Богатырь», вступившего в строй в 1838 г. (его разобрали только в 1858 г.). Мощность механизмов «Богатыря» составляла 500 лошадиных сил (240 нарицательных л-с).

5 марта 1858 г. был заложен пароходофрегат (в ряде документов пароход) «Соломбала», спущенный на воду 13 июня 1859 г. Помимо проводки через бар винтовых фрегатов, судно могло быть использовано для доставки снабжения на маяки, гидрографических описей и промеров³.

Вывод крупного корабля за бар даже в середине XIX в. означал проведение комплекса мероприятий. Примером может служить выход в открытое море фрегата «Пересвет», потребовавший в июне 1860 г., по словам главного командира порта вице-адмирала К.И. Истомина, «многих трудов, забот и усилий». Фрегат имел осадку кормой 19,5 футов (5,9 м), а носом – на 15,5 футов (4,7 м), поэтому к нему подвели 4 подъёмных бота, которые должны были уменьшить осадку до 14,5 футов (4,4 м) и 14 футов (4,3 м) соответственно. После откачки воды из ботов осадка кормой составила на 15,75 фута (4,8 м), дальнейшие попытки уменьшить осадку привели к поломке части оборудования.

Под корму фрегата подвели корпус недостроенной землечерпательной машины; ботам специальной постройки нарастили высоту бортов для обеспечения дополнительной подъёмной силы. С фрегата сняли балласт, цепные якорные канаты, все якоря (кроме одного, с пеньковым канатом), рангоут (кроме мачт), багаж матросов и офицеров. Экипаж высадили на суда сопровождения; на борту остались 150 человек.

¹ РГАВМФ. Ф. 158 Оп. 2. Д. 526. Л.143–145.

² Пароходы «Смирный» и «Полезный» имели паровые машины мощностью по 60 нарицательных л-с каждый.

³ Глазенап Б. Краткий очерк Архангельского порта и его деятельности в 1859 году // Морской сборник. 1860. № 9. Официальные статьи и известия. С.108–109.

25 июня, после подведения подъёмных ботов (углубление составляло 14 футов 4 дюйма – 4,4 м – кормой и 14 футов 2 дюйма – 4,3 м – носом), максимально облегчённый «Пересвет» при высокой воде на буксире пароходофрегата «Соломбала»¹ отошёл от адмиралтейства, вечером 26 июня встал у острова Мудьюгский близ устья Северной Двины, а на следующий день миновал бар, глубина на котором при полной воде достигала 15 футов 2 дюймов (4,6 м). Погода благоприятствовала, в результате чего фрегат без особых проблем загрузили балластом и всем необходимым для безопасного плавания под парусами².

Вплоть до упразднения главный военный порт так и не получил землечерпательную машину, спущенную на воду 24 мая 1858 г. и использовавшуюся при проводке через бар фрегата «Пересвет» в качестве подъёмного бота. Это было судно длиной 82 фута (25 м), шириной с обшивкой 26 футов 8 дюймов (8,1 м). Землечерпалка должна была выполнять и роль грунтоотвозной шаланды, принимая на борт до 13080 пудов (214,3 т) груза³. Пока землечерпалка строилась, её паровая машина была «временно» установлена на берегу в качестве источника энергии для мастерских адмиралтейства. Документы, свидетельствующие о том, что машина была установлена в корпус судна, обнаружить не удалось.

Наличие бара мешало и коммерсантам. Иностранцы отмечали, что крупнотоннажные суда не имели возможности проходить непосредственно к причалам торгового порта, что требовало их разгрузки на внешнем рейде⁴.

В Санкт-Петербурге отдавали себе отчёт, что Архангельский порт не полностью отвечал всем требованиям, которые должны были предъявляться как к судостроительному центру, так и к полноценному пункту базирования. Впервые предложение о сокращении либо прекращении кораблестроения в Архангельске выдвинул в 1803 г. товарищ министра морских сил вице-адмирал П.В. Чичагов, посетивший порт в ходе инспекции военных портов. Он нашёл адмиралтейство «мало отвечающим своему назначению»; особое внимание П.В. Чичагов обратил на факторы, мешавших дальнейшему развитию военного порта как судостроительного центра.

По его мнению, большой опасностью грозило «умаление лиственничных лесов», что ставило под удар массовую постройку судов. Поскольку другого строевого леса в регионе не было, для замены лиственницы потребовалось бы доставлять в Архангельск дуб и иные породы дерева из других районов страны, включая Киевскую и Подольскую губернию, а также из Казанского адмиралтейства, где специализировались на подготовке для судостроения дубовых кряжей. Отмечался «недостаток вообще материалов, необходимых для кораблестроения».

¹ Пароходофрегат официально вступил в строй только спустя 2 года.

² Истомин К.И. О переводе за бар фрегата «Пересвет». (Рапорт главного командира Архангельского порта, вице-адмирала Истомина) // Морской сборник. 1861. № 8. Официальные статьи и известия. С.116–117.

³ О вновь построенных в Архангельске судах // Морской сборник. 1858. № 7. Официальные статьи и известия. С.20.

⁴ Milner T. The Baltic, its gates, shores; with the notice of the White Sea. – London. 1854. С. 405.

Ситуация осложнялась мелководьем фарватера Северной Двины, а также песчаным баром. Вице-адмирал приходил к выводу о невозможности оставления адмиралтейства на прежнем месте, поскольку оно не могло спускать на воду боевые суда крупнее фрегата¹.

Поскольку решений по реформе адмиралтейства принято не было, в Соломбале продолжали строить корабли не более чем 74-пушечного ранга. Это были корабли типов «Селафаил» и «Иезекииль»².

В Санкт-Петербурге, где был бар реки Нева, удавалось благополучно спускать воду гораздо более крупные и лучше вооружённые корабли. Помимо 74-пушечных кораблей, это были корабли 84-пушечного ранга, 110-пушечного ранга и даже один 128-пушечный корабль³.

В высших кругах страны осознавали, что для решения финансовых проблем, обострившихся после Восточной войны, необходимо серьёзное сокращение государственных расходов. Расходы на флот, не сыгравший роли, ему предназначавшейся, рассматривались как не последние для урезания. В записке генерал-адмиралу М.Х. Рейтерн, занимавший пост чиновника особых поручений Морского министерства, указывал, что, по состоянию на 1857 г., траты на флот и Морское ведомство должны составить 19,956 млн руб., что ставило их на 2-е место после Военного ведомства (97,195 руб.). «Первой и важнейшей мерой» М.Х. Рейтерн считал «уменьшение военных сил». Второй мерой, которая могла бы содействовать урезанию расходов, чиновник называл прекращение построек, не имеющих «производительных целей» и передачу максимально возможного числа объектов в частные руки⁴.

М.Х. Рейтерн знал ситуацию в военных портах Российской империи, включая Архангельский главный порт, где он был с ревизией в 1855 г. Чиновник был знаком и с мнением других проверяющих, посетивших Архангельск во II половине 1850-х гг.

В мае 1857 г. Архангельск посетил контр-адмирал В.С. Завойко. Статус адмирала был неопределённым; он числился в отпуске, но приезд, судя по позднейшим мемуарам, был связан рассмотрением генерал-адмиралом его кандидатуры на должность главного командира⁵. В отчёте В.С. Завойко называет целью визита не «смотр», а «осмотр» Архангельского главного военного порта, а также ознакомление с ходом постройки винтового фрегата «Пересвет» (информация об осмотре судна в архивном деле отсутствует). Мнение В.С. Завойко о состоянии адмиралтейства было неоднозначным:

¹ Огородников С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902 гг.). – СПб. 1902. С.51.

² Чернышев А.А. Российский парусный флот. Т. 1. – М. 1997. С.102–111,117–125,127–128

³ Там же. С.102–111,114–127,136–137,139–141,149,160–165.

⁴ Записка великому князю Константину Николаевичу о финансах (1857) // Рейтерн М.Х. Об улучшении финансового и экономического положения России. – М. 2020. С.161–162.

⁵ РГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д 1680. Л.339

«По осмотру моему Архангельского порта и строящегося фрегата я по сие время остаюсь в недоумении, какой дать ответ Вашему императорскому высочеству. Сказать, что все прекрасно, нельзя, сказать, что худо, это тоже далеко нельзя. Архангельскому порту нельзя не удивляться и должно сказать об нём, что усиление труда человеческого можно редко видеть подобное, и остаётся убедиться, что при равных обстоятельствах ни у одной нации не достанет терпения и достигнуть до тех результатов как в Архангельском порте¹».

В порту присутствовало «запущение», причиной которого контр-адмирал видел не деятельность портового начальства и не отсутствие средств – все дела «текли... по установленным правилам и положениям форменно и верно с правилами отчётности и смело можно уверить, что никакой юрист не сможет открыть виновного». По мнению В.С. Завойко, «у командира порта отчасти руки связаны..., чрез это казна тратит значительные деньги, а цель не достигается²».

Осмотр происходил в сопровождении выделенного в распоряжение В.С. Завойко помощника капитана над Архангельским портом капитана 1-го ранга М.А. Калугина. Порт «готовился встречать разлив воды», перемещаться пришлось по положенным на козлы доскам, соединявшим казармы и офицерские флигеля с портовыми учреждениями; контр-адмирал счёл такие условия «самыми неблагоприятными». Из «длинных и толстых лесин» изготовлялись бонны для удержания на месте запасов кораблестроительного леса. Гребные суда «растаскивались» к казармам и офицерским квартирам. Шлюпки и рангоут крепились в мастерских и сараях. Дельные вещи и инструмент укладывались на высокие стеллажи.

«Работа делалась, которую только и можно увидеть исключительно в Архангельском порте», – докладывал В.С. Завойко, резюмируя, что это был «напрасный труд»³.

Осмотр портовых сооружений был начат с «кузницы, строения каменного, построенного в 1784 году». Кузница была ветхой – «в стенах... видны сквозные скважины, кирпич от сырости в фундаменте разопрел..., видно, что здание угрожает падением». С предложением возвести пристройки к кузнице ещё 24 января 1853 г. обращался по инстанции главный командир Архангельского порта Р.П. Бойль; на это требовались 44242 руб. 92,25 коп. В том же году была обнаружена новая трещина, требовавшая капитальных работ ещё на 23 тыс. руб. Хотя Воткинский завод успел отправить в Соломбалу железные стропила, Строительный департамент справедливо счёл, что «исправление кузницы... не, разбирая стен и фундамента, будет совершенно бесполезно и только потребует лишний расход».

¹ РГАВМФ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 41. Л. 1.

² Там же. Л. 1 об., 2.

³ Там же. Л. 2, 2 об.

В аварийном здании работала паровая машина мощностью 12 л-с¹. Топка из-за низких потолков была врыта в землю, что отрицательно сказывалось на тяге; при подъёме уровня воды на 2 фута (0,6 м) топку заливали грунтовые воды, а работы останавливались. В другом помещении стояли токарные станки и кузнечные горны, часть которых раздувалась ручными мехами, а часть – паровой машиной мощностью в 3 л-с². Молот приводился в действие лошадьми, сверлильный станок – крутильщиками. По словам работников кузницы, мощности паровых машин хватило бы для привода всех механизмов, но мешала ветхость строения – «все здание на упорках»³.

Мастерские, размещённые в деревянных зданиях, контр-адмирал упоминал вскользь, отмечая как их пригодность к использованию, так и то, что «зимой в них холодно и темно».

«Сараи шлюпочные и мачтовые хороши, но построены низко, без расчёту на прибыль воды, и потому при разливе реки вода поступает в сараи, изготовленный рангоут, строящиеся шлюпки и подготовка дерев – подтопляются водою; лужи от того остаются под полом, а по суровости климата во все лето не просыхает пол, и рабочие должны работать в вечной сырости, а зимой в холоду», – отмечал В.С. Завойко⁴.

Сухарный завод, был «расположен удобно с роскошью», но стоял на горизонте ординара, из-за чего при разливе большинство печей затоплялось. Из-за паводков «сводные потолки пали, стены дали трещины до 2-х вершков⁵, полы каменные сели и, хотя инженеры, говорят, на свой счёт своды сложили заново, и положили железные связи и замазали трещины, но главный командир не решается дозволить открыть действие заводу». Причиной разрушений, по словам портового инженера-строителя, было неправильное составление его предшественником проекта, утверждённого Строительным департаментом⁶.

Завойко отметил дороговизну обшивки досками стен, покрытие железом крыши угольного сарая (17 тыс. руб.)⁷ и недостатки в хранении лиственничных лесов, которые «лежали в стабелях в порядке», но на щепках в болотистых местах. «От таяния снегов вода стекает под брёвна, которые тяжестью своею углубились ниже горизонта слабого грунта, и потому нижние два стабеля портятся». Дубовые и берёзовые леса располагались в сараях «на возвышенных сваях»; сараи пришли «в ветхость совершенную»⁸.

¹ Скорее всего, нарицательных.

² Скорее всего, нарицательные.

³ РГАВМФ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 41. Л.3–4.

⁴ Там же. Л.4 об.

⁵ 8,9 см.

⁶ Там же. Л.4 об.–5 об.

⁷ Там же. Л.5 об.

⁸ Там же. Л.5 об.,6.

Склады содержались в полном порядке (это ставили в заслугу умершему ещё в 1850 г. капитану над портом контр-адмиралу П.Ф. Кузмищеву), но располагались в ветхих зданиях. Канатный завод был «в должном состоянии» и приводился в действие лошадьми¹.

7 мая 1857 г. начался «расход» (разлив) Северной Двины, что задержало отправление Завойко на Ширшемский завод, в бухту Лапоминка и в Новодвинскую крепость. Вода поднялась на 11 футов (3,4 м) выше ординара, а Соломбала представляла собой следующее зрелище:

«Заметна была по всему селению суета, а в особенности у жителей нижних улиц в домиках служащих, рабочих и отставных; домики их зимой в снегу, а как начинает таять, то сырость в домиках и грязь на улицах образуют болото без донное – в полном значении слова они живут в грязи и рады зиме – по устроенным мосткам на улице ведётся сообщение; а ныне они перекочёвывают на стеллажи² и крыши со всем скарбом и малолетними детьми; вода прибывала не вдруг, через что сообщение на лодках было не возможно, а происходило бродком. Холод с вечера доходил постоянно до 5° морозу³, и болото по улицам покрывалось корою льда; по такому сообщению пробирались рабочие на работу, оставляя своё семейство дрожать на стуже на стеллажах»⁴.

Осмотр Лапоминской гавани, где «строения... капитально исправлялись и их чрезвычайно достаточно по потребности», привёл В.С. Завойко к мысли о необходимости создания гавани между Мосеевым островом и Архангельским адмиралтейством, поскольку остров служил преградой от напора льда. Здесь, по мнению В.С. Завойко, разделяемому капитаном 1-го ранга М.А. Калугиным, могла бы базироваться Беломорская флотилия. Зимовка и базирование судов облегчались бы отсутствием необходимости перемещать рабочую силу и материалы за 32 км, содержать в Лапоминке мастерские и склады, нести транспортные расходы⁵. Для этого требовалось укрепить остров, «сделать перемычку срубам» между островом и портом, в результате чего образовалась бы удобная гавань для зимовки судов⁶.

По итогам перехода в Лапоминку было выдвинуто предложение о постройке новых пароходов. Имевшиеся в порту были «неспособны к должной службе: машины не по корпусам, пароходы имеют углубление 8 фут⁷, они не речные, не морские». Пароход, на котором шёл В.С. Завойко (по мнению контр-адмирала – «лучший»), «выгробал очень плохо противу ветра при попутном течении, и его валило при перегибах реки боком, а ветер был не совсем крепкий».

¹ Там же. Л.6.

² В данном контексте – подмости, леса.

³ По шкале Реомюра; -6,25°С.

⁴ РГАВМФ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 41. Л.6 об.

⁵ РГАВМФ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 41. Л.6 об.–7 об.

⁶ Там же. Л.11.

⁷ 2,4 м.

Порту был необходим пароход с осадкой не более 3 футов (0,9 м), а, кроме того, морской – для проводки судов через бар Северной Двины, поездок главного командира порта по гаваням и маякам, а также для «наблюдения за иностранцами, заведшими лесопильные заводы в Онежском заливе, куда [в год] до 60-ти судов иностранных ходят и хозяйничают без всякого наблюдения»¹.

14 мая В.С. Завойко посетил Новодвинскую крепость, не входившую в состав порта, но охранявшую ближние подступы к нему. Укрепления крепости требовали усовершенствований: «ныне с ничтожной суммой на материалы, известь и кой какие инструменты и от скуки ради, и для доставления денежных средств на улучшение пищи солдатами, составляющими гарнизон, можно поддержать крепость от разрушения, и привести её в должный быт». Для приведения крепости в боеспособное состояние требовалось «по наружности всю одежду каменную осмотреть, подмазать щели извёсткой и оштукатурить (ибо камень такого свойства, что выветривается), где есть вывалившиеся камни и провалы – вставить». Вал следовало «возвысить» и «утолстить», сделав «присып земли» для орудийных платформ. Все строения внутри крепостной ограды – кроме церкви Святых Петра и Павла – предлагалось убрать – «одна бомба удачная зажжёт строение, и будет невозможно продолжать действия с крепости».

Завойко советовал ликвидировать один из пороховых погребов, способный выдержать обстрел только пушками малых калибров. Взамен требовались 8 малых деревянных бомбовых погребов и «траверз во всю крепость», в который должно было встроить блиндаж для прислуги (траверз мог прикрывать и запасной пороховой погреб). Артиллерию следовало привести в порядок, а снаряды – не хранить всю зиму на открытом воздухе².

В тот же день был осмотрен и Ширшемский завод; предприятие было найдено в полном порядке, но его производства предлагалось перевести в Соломбалу. Причина была в необходимости парового механического производства.

«Ныне особое управление завода стоит денег – починки плотин дороже топлива, в котором в Архангельске недостатку и дороговизны не предвидится – содержание парохода, плашкоутов, людей, которые ведут сообщение завода с портом летом; зимой для сообщения и перевозки тяжестей содержатся лошади, кроме того, происходит потеря времени в ожидании вещей с завода и остановка дела», – отмечал контр-адмирал.

В период самых напряженных работ – спуска боевых и вспомогательных судов в адмиралтействе в высокую весеннюю воду – завод простаивал, поскольку не мог отгружать продукцию из-за весеннего разлива Северной Двины. Летом картина была противоположной:

¹ РГАВМФ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 41. Л.8–8 об.

² Там же. Л.8–9 об.

«Значительная сумма требуется на углубление устья реки для сообщения с пароходом, ибо устье при ординарной воде обсыхает почти на полторы версты¹, так что не более двух дюймов² воды на речке бара и сообщение до шлюпки парохода происходит на спинах матросских»³.

Анализируя увиденное в Архангельском порту, В.С. Завойко считал необходимым оградить адмиралтейство и Соломбалу от подтоплений облицовкой и подсыпкой берегов. Следовало запретить постройку частных и казённых зданий ниже уровня самой высокой воды. В случае выполнения данных требований контр-адмирал ожидал ощутимого притока опытных «вольных» мастеровых, что позволило бы снизить расходы на содержание рабочих экипажей⁴.

Согласно рапорту В.С. Завойко, на май 1857 г. в Соломбале проживали 4720 человек «свободного состояния», 4335 мужчин «служащих» и 2105 женщин, посещавших 2 церкви. В кладбищенской церкви Святого Мартина Исповедника службы происходили лишь на Пасху и «в некоторые дни, по заказу»; основная масса верующих направлялась в Свято-Преображенский морской собор. Храм был настолько тесен, что в нем помещались только офицеры, чиновники и их жены (остальные стояли на улице), в связи с чем весьма религиозный В.С. Завойко предлагал служить раннюю обедню, а в будущем – построить новую церковь у Морских казарм⁵.

19–22 июня 1858 г. в Архангельске с перерывами находился Александр II. Это был второй (после приезда в город 29–31 июля 1819 г. Александра I) и последний визит российского императора на Русский Север. От высочайшей поездки ожидали многого, но решений проблем порта она не принесла.

Поскольку Морское ведомство не имело на Севере «малоуглубляющегося парохода», для высочайших гостей (царя сопровождал его троюродный брат и супруг его сестры Ольги Николаевны наследный принц Карл-Фридрих-Александр Вюртембергский), пришлось арендовать в Архангельске у купца Брандта колёсный пароход «Подвиг», ожидавший пассажиров на Северной Двине у пристани деревни Сия в районе Свято-Троицкого Антониево-Сийского монастыря; у трапа императора встречал ожидал главный командир Архангельского порта контр-адмирал Б.А. фон Глазенап. Судном обеспечения шёл пароход «Самоед», который не полностью завершил испытания и не мог использоваться для перевозки царя и его свиты. На пароходе «Подвиг» для приёма высочайшего гостя была построена «довольно обширная рубка».

В 6:30 утра 19 июня у Адмиралтейства императора встретили салютом из 31 выстрела береговые батареи, а также поставленные поперёк Северной Двины прибывший из Кронштадта пароходофрегат «Гремящий», приписанные к порту пароход «Смирный» и шхуна «Задорная»;

¹ 1,6 км.

² 5,1 см.

³ РГАВМФ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 41. Л.9–10 об.

⁴ Там же. Л.11.

⁵ Там же. Л.8,13 об.,14.

экипажи судов были выстроены на ряях. После рапорта капитана над портом капитана 1-го ранга М.А. Калугина и коменданта Архангельска генерал-майора барона В.Н. Соловьёва, а также молебна в Спасо-Преображенском Морском соборе, на пути к которому была сооружена временная триумфальная арка, высочайший гость в вицмундире Гвардейского экипажа направился на отдых в дом главного командира порта. Перед зданием был выстроен почётный караул 1-го Архангелогородского гарнизонного батальона; супруге главного командира, Э.А. фон Глазенап, пришлось переехать в садовый флигель.

До того, как император «отошёл в свои покои», он выслушал краткий доклад исполняющего должность Архангельского гражданского губернатора статского советника Н.И. Арандаренко, принял подношение хлеба-соли от городского головы купца 1-й гильдии А.И. дес-Фонтейнеса и волостных старшин государственных крестьян губернии. Н.И. Арандаренко задержался и ответил на вопросы «о состоянии народа, о народном продовольствии, о посеве полей, о видах на урожай, о нравственности и положении чиновников и главнейших потребностях, необходимых для устройства края». По «некоторым предметам» исполняющему должность гражданского губернатора было приказано подать письменные доклады.

После 10:00 император принял депутацию офицеров, чиновников и купечества, после чего пересёк протоку Кузнечиха (административная граница Соломбальского адмиралтейского селения и Архангельска) и отстоял молебен в кафедральном Свято-Троицком соборе. После смотра гарнизонным батальонам Александр II посетил городскую больницу, девичье училище, таможенную и биржевую залу, губернскую гимназию, военный госпиталь, казарму гарнизонного батальона и «выставку произведений Архангельской губернии, где изволил приобрести некоторые изделия из моржовой кости».

В 15:00 царь присутствовал при закладке начатого постройкой в крытом эллинге адмиралтейства фрегата «Пересвет», «изволив обойти киль закладываемого судна и собственноручно вбив в носу и корме первые болты». Затем он обошёл два эллинга со строящимися подъёмными ботами и пароходофрегатом «Соломбала», Лесное адмиралтейство и Среднее адмиралтейство, посетил казарму 8-го Рабочего экипажа. По возвращении из адмиралтейства самодержец и принц Вюртембергский «удостоили посетить» Э.А. фон Глазенап. Далее последовал торжественный обед, а около 19:30 император с принцем отправились в городской сад наблюдать народное гуляние; «гвоздём программы» были «девушки окрестных деревень, в парчовых нарядах, украшенных жемчугом».

Царь заранее отказался присутствовать на молебне по случаю закладки фрегата «Пересвет»; аргументация причины в документах отсутствует. Высочайший кортеж появился у эллинга после завершения богослужения¹.

В 22:30 в городском театре начался бал; первой парой в «польском» танце шёл император с Э.А. фон Глазенап, после чего царю были представлены иностранные консулы. В 23:30 начался торжественный ужин в «зале, убранной с большим вкусом множеством тропических растений, представлявших разительное различие с бедною растительностью здешнего края» (автором убранства был штабс-капитан ККИ В.П. Василевский). В 01:45 уже 20 июня император отправился отдыхать в Соломбалу².

Ночевал император на «Гремящем», выйдя 20 июня в море в 7:00, чтобы помолиться в Соловецком монастыре. В плавании его сопровождал контр-адмирал Б.А. фон Глазенап и настоятель Соловецкого монастыря архимандрит Александр, руководивший обороной обители в годы Восточной войны.

В 6:30 21 июня «Гремящий» покинул Соловецкие острова³, прибыв в Соломбалу около 23:00. К пароходофрегату подошёл «Подвиг», который в 0:15 22 июня отправился с царём и свитой обратно вверх по Северной Двине; на «Гремящем» оркестр играл государственный гимн. Пароходофрегат, по приказу царя, задержался в Архангельске и совершил со всеми желающими паломнический рейс на Соловки и обратно (путешествовали 230 пассажиров всех сословий).

Визит императора в Архангельск носил исключительно ознакомительный характер. О том, что посещение адмиралтейства носило протокольный характер говорит, то, что в составе свиты из 41 человека не было ни одного высокопоставленного представителя Морского министерства (единственный морской офицер – флигель-адъютант полковник КФШ И.Г. Сколков). Отсутствует и информация о совещаниях, посвящённых текущему состоянию и перспективам дальнейшего развития Архангельского главного военного порта⁴.

В 1859 г. в Архангельске находился с инспекционной поездкой высший чиновник флота – управляющий Морским министерством адмирал Н.Ф. Метлин. Его итоговый рапорт объединён в одно архивное дело с отчётом о визите В.С. Завойко – очевидно, чиновники Морского ведомства считали отчёт контр-адмирала необходимым справочным материалом⁵. Обращает на себя внимание, что резолюция генерал-адмирала на рапорте Н.Ф. Метлина датирована 14 января 1860

¹ РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1585. Л.2–3 об.

² Позже, по ходатайству Б.А. фон Глазенапа, театр был высочайше пожалован 3 тыс. руб. серебром.

³ Монастырь получил 2 тыс. руб. серебром и колокол, отлитый из бронзовых и серебряных украшений катафалка с гробом императора Николая I, стоявшего в Петропавловском соборе Санкт-Петербурга.

⁴ О пребывании государя императора в Архангельске с 18 по 22 июня, 1858 года // Морской сборник. 1858. № 8. Официальные статьи и известия. С.105–111; Голубцов Н. Описание путешествия императора Александра II в гор. Архангельск и Соловецкую обитель в 1858 году, составленное по известиям очевидцев должностных лиц // Памятная книжка Архангельской губернии на 1910 год. – Архангельск. 1910. Отдел научно-литературный. С.119–133.

⁵ РГАВМФ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 41. Л.15.

г.¹, а доклад – 29 июля 1859 г.² Можно предположить, что рапорт использовался как аргумент и сторонниками, и противниками идеи упразднения порта. Резолюция на рапорте требовала «следовать без изменений по устройству Архангельского порта изложенным в докладе предположениям»³. Исходя из дальнейшего развития событий, «предположениям» хода не дали.

Управляющий министерством отмечал, что Архангельский порт располагает достаточным количеством зданий для размещения личного состава, мастерских и складов, но, исключая казармы, здания «большой частью ветхи, худо расположены и не приспособлены к своему назначению». По мнению Н.Ф. Метлина, при условии выделения 120 тыс. руб. (согласно документу, генерал-адмирал был согласен) можно было завершить начатые и произвести новые работы⁴:

1. Завершить постройку новой кузницы в 1860 г.⁵;
2. Построить «механическое заведение» на месте старой кузницы; работы планировались после открытия кузницы⁶;
3. Построить литейный завод, первоначально предполагавшийся на территории Среднего адмиралтейства, что означало удалённость от будущего механического заведения, «разъединение общего круга действия и надзора». Новым местом было определено местоположение «очень неудобного» и ветхого здания портовых присутственных мест. Новые присутственные места для удобства посетителей решили вынести за пределы адмиралтейства, а расположенное в том же здании портовое управление – перенести в один из флигелей флотских казарм⁷.

После решения данных проблем, Н.Ф. Метлин считал возможным заняться судьбой Ширшемского завода. Предприятие предлагалось упразднить, «через что сосредоточатся средства и надзор порта, что, конечно принесёт значительную пользу». Управляющий министерством признавал, что «даровая сила» завода и его «многие устройства» могут в частных руках принести значительную пользу – «жалко было бы видеть это заведение без действия». Главному командиру Б.А. фон Глазенапу было предложено «приискать надёжного арендатора», благодаря которому «завод будет улучшаться и действия его принесут пользу краю»⁸.

«Главным неудобством» порта и Соломбалы Н.Ф. Метлин, как и В.С. Завойко, считал разливы Северной Двины, для борьбы с которыми, по его мнению, не предпринималось никаких

¹ Там же. Л.16.

² Там же. Л.25.

³ РГАВМФ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 41. Л. 16.

⁴ Там же. Л.16–16 об.

⁵ Там же. Л.16 об.

⁶ Там же. Л.16 об.–17.

⁷ Там же. Л.17–18.

⁸ Там же. Л.18–19.

мер. Между тем, защита в 1859 г. части территории «незначительным» земляным валом позволила избежать её затопления. Адмирал предлагал обваловать не только адмиралтейство, но и всё Соломбальское селение; требовалось укрепить берег у Среднего адмиралтейства сваями, а берег у Лесного адмиралтейства – подводными откосными ряжевými стенами¹.

Н.Ф. Метлин рекомендовал углубить устья проток Соломбалка и Курья, извлечённый грунт пошёл бы на создание вала. В Соломбалке планировалось устроить хранилище мачтовых лесов, «затопив оные». Курья, после углубления и ограждения от заносов, превратилась бы в гавань для зимующих судов, в связи с чем отпадала необходимость в Лапоминке. В качестве батопорта, предохраняющего Курью от наносов, Н.Ф. Метлин считал возможным использовать плавучий док, который ещё предстояло спроектировать и построить².

Адмирал обратил внимание и на бездействующий сухарный завод. Предприятие предлагалось упразднить, преобразовав после капитального ремонта здания в портовый арсенал, а также склад артиллерийского и материального имущества³.

Подлежал упразднению и канатный завод с «принадлежащими оному пеньковыми магазинами»; управляющий министерством считал, что необходимости в нём нет. Б.А. фон Глазенап, со своей стороны, предлагал разобрать здание, обратив полученный материал на постройку домов для мастеровых Ширшемских заводов, которых предполагалось переселить в Соломбалу. Н.Ф. Метлин, напротив, считал нужным здание продать либо сдать в аренду; вырученные деньги можно было бы направить «на пользу Ширшемских переселенцев»⁴.

«Большой сарай для строения гребных судов» предполагалось разобрать после постройки нового здания меньшего размера, но отапливаемого, что позволило бы вести в нём работы зимой⁵. 4 «совершенно неудобных для своего назначения» сарая для хранения лесов Н.Ф. Метлин считал необходимым разобрать, построив из полученного материала 2 новых⁶.

Управляющий Морским министерством сознавал важность Архангельского главного военного порта как пункта базирования сил, задействованных для охраны северных рубежей империи, выступая за создание отдельного отряда судов. В него должны были войти 8 винтовых канонерских лодок для обороны Архангельска, а «для крейсерства и поисков два ходока клипера»⁷; город предлагалось прикрыть береговыми батареями.

Между тем, после визита императора и Н.Ф. Метлина высшее руководство Российского Императорского флота редко обращало внимание на происходящее в Архангельском

¹ Там же. Л.23об.

² Там же. Л.19–21об.

³ Там же. Л.21об.–22.

⁴ Там же. Л.22об.–23.

⁵ Там же. Л.22–22об.

⁶ Там же. Л.22об.

⁷ Там же. Л.25.

адмиралтействе. Согласно дневникам великого князя Константина Николаевича, во II половине 1850-х гг. он лишь однажды встречался с главным командиром порта контр-адмиралом Б.А. фон Глазенапом (занимал пост в 1857–1860 гг.). Произошло это 18 декабря 1859 г.; предложенные главным командиром проекты были охарактеризованы как «все весьма дельные»¹. Впрочем, уже 1 февраля 1860 г., Б.А. фон Глазенап был переведён в Чёрное море главным командиром Николаевского порта и Николаевским генерал-губернатором², в связи с чем генерал-адмирал принял как бывшего главного командира, так и вновь назначенного – контр-адмирала свиты императора К.И. Истомина. Судя по дневниковой записи, встреча была сугубо протокольной³.

Современниками Б.А. фон Глазенап считался близким к генерал-адмиралу. Как писал в дневнике министр внутренних дел Российской империи П.А. Валуев, великий князь прочил адмирала в «Новороссийские губернаторы»⁴.

В высшем руководстве Морского ведомства сложился алгоритм принятия решений по Архангельскому порту, при котором мнение командования портом не учитывалось. Так, 20 января, 19 и 27 февраля, 13 и 20 июня 1860 г. великий князь Константин Николаевич созывал совещания, посвящённые постройке фрегата «Пересвет». Согласно дневнику генерал-адмирала, вопросы, связанные с адмиралтейством, обсуждали без его представителей; приглашался директор Инспекторского департамента контр-адмирал Н.К. Краббе, директор Кораблестроительного департамента контр-адмирал А.В. Воеводский, член Строительного технического комитета генерал-майор КИМСЧ И.А. Заржецкий (Заржевский), председатель Кораблестроительного технического комитета полковник ККИ С.И. Чернявский и служивший в Морском ведомстве британский инженер-механик В.Б. Ламберт⁵.

В 1860 г. был напечатан отчёт по Морскому министерству за 1859 г., в котором впервые было сказано о бесперспективности Архангельского главного военного порта. В документе отмечалось, что в 1859 г. порт готовил к летней кампании лишь 6 судов – пароходы «Полезный», «Смирный» и «Самоед», бриг «Новая Земля» (внешняя брандвахта Архангельского порта), шхуну «Задорная» и внутреннюю брандвахту, переделанную из списанного парохода «Полезный». Все имевшиеся суда предназначались для портовых надобностей и доставки снабжения на маяки. «По

¹ 1857–1861. Переписка Императора Александра II с Великим Князем Константином Николаевичем. Дневник Великого Князя Константина Николаевича. – М. 1994. С.213.

² Манвелов Н.В., Гостев И.М. Архангельск в судьбах офицеров и адмиралов Российского Императорского флота 1850–1917. Биографический справочник. – Архангельск, М. 2020. С.106.

³ 1857–1861. Переписка Императора Александра II с Великим Князем Константином Николаевичем. Дневник Великого Князя Константина Николаевича. – М. 1994. С.230.

⁴ Валуев П.А. Дневник графа П.А. Валуева 1861–1865 гг. – М. 2014. С.120.

⁵ Константин Николаевич, великий князь. Дневники великого князя Константина Николаевича, 1858–1864. – М. Политическая энциклопедия. 2019. С.150,158,160,186–187.

незначительности тамошнего порта, который не имеет никакой будущности и навсегда останется второстепенным морским учреждением, судов сих весьма достаточно», – резюмировал отчёт¹.

Первым известным документом, в котором напрямую говорится о предстоящем упразднении главного военного порта, на данный момент является письмо Архангельского гражданского губернатора действительного статского советника Н.И. Арандаренко от 10 июня 1861 г., направленное управляющему Министерством внутренних дел П.А. Валугеву².

Необходимо отметить важный момент, связанный с администрацией Архангельской губернии. Многими исследователями принято считать, что главные командиры Архангельского порта и Архангельские военные губернаторы всегда одновременно являлись и главами гражданской администрации губернии. Это не совсем так. Гражданский губернатор был самостоятельным администратором с собственным аппаратом, подчиняясь военному губернатору в вопросах, имевших отношение к военной администрации. Гражданские губернаторы были окончательно выведены из-под контроля Архангельских военных губернаторов высочайшим указом Правительствующему Сенату от 2 августа 1857 г. (указ Правительствующего Сената управляющему Морским министерством от 13 августа 1857 г. за № 39400).

Указ Сената гласил: «Признав полезным изъять Архангельскую губернию из заведования тамошнего Военного губернатора, повелеваем: 1) управление сей губернии установить на основании общего губернского учреждения, 2) действия канцелярии военного губернатора прекратить, передав находящиеся в производстве оной дела в канцелярию гражданского губернатора, 3) чиновников, составляющих сию канцелярию, оставить за штатом на общем основании»³. Что же касается Н.И. Арандаренко, то он находился на посту гражданского губернатора с 6 декабря 1856 г. по 17 апреля 1863 г.⁴.

Возможно, такого рода мнение возникло благодаря близкому по времени указу Сената⁵, касающемуся Астраханской губернии, где был военный губернатор в лице главного командира Астраханского порта.

Сенат, в соответствии указом Александра II от 26 июля 1857 г., «признавал полезным для управления гражданской частью в Астраханской губернии» освободить Астраханского военного губернатора и главного командира Астраханского порта от управления гражданской частью региона. В губернии учреждалась должность гражданского губернатора, в распоряжение которого передавалась «состоящая при военном губернаторе гражданская канцелярия», преобразовывавшаяся в канцелярию гражданского губернатора.

¹ Отчёт по Морскому ведомству за 1859 г. СПб. 1860. С.79.

² РГИА. Ф. 1287. Оп. 46. Д. 1853.

³ Морской сборник. 1857. № 10. Постановления и распоряжения правительства. С. LX.

⁴ Правители Русского Севера. Взгляд через века. – Архангельск. 2015. С.131.

⁵ Морской сборник. 1857. № 10. Постановления и распоряжения правительства. С. LIX–LX.

Письмо Архангельского гражданского губернатора представляет собой отзыв «главному командиру Архангельского порта и Архангельскому военному губернатору от 9 сего июня на сделанный с его стороны мне¹ вопрос по случаю предположенного упразднения Архангельского военного порта, о сообщении ему сведений и соображений моих о средствах возможно удовлетворительной передачи или сбыта портовых имуществ в ведение местных гражданских управлений или в частные руки, и какое влияние может иметь на вверенный мне край упразднение порта»². Отношение главного командира датировано 17 мая 1861 г.

Гражданский губернатор беседовал «с местными и иногородными купцами и некоторыми домохозяевами города Архангельска», по итогам которых приходил к следующим выводам³:

1. «На принадлежащие порту лесные и металлические материалы могут быть покупщики из лесопильных заводчиков и из местных купцов, но на кораблестроительные сооружения едва ли найдутся здесь желающие.

2. Необходимо повестить в империи, не пожелает ли кто купить кораблестроительные сооружения, а равно лесопильный и металлоторный заводы в Ширше, и Лапоминскую гавань, на предмет устройства в ней верфи? Но с этим, я полагал бы нужным, исходатайствовать у правительства отвод лесов для торгового судостроения за умеренную пошлину. Эта мера, с одной стороны, доставляя судостроителям более интереса, подвинет судостроение, с другой же, увеличивая потребность леса, доставит казне средство сбыта, а с этим и выгоды.

3. Для богоугодных заведений Приказа общественного призрения, я полагал бы, приобрести дом командира главного порта, с принадлежащими к нему строениями, а для казённой аптеки одно из каменных строений.

4. Казённые строения, отдельные от портовых строительных зданий, можно продать с публичного торга на местах и на слом, но для этого нужно предоставить некоторое время.

5. Селение Соломбалу причислить к городу, составя из неё 3-ю полицейскую часть⁴, с одним частным приставом, двумя квартальными надзирателями и с необходимым числом полицейских служителей. Таким образом, она войдёт в общий состав архангельской городской полиции. Расходы на содержание её удержать не свыше ныне существующих, а если окажется возможным, то и уменьшить.

6. Жителей зачислить мещанами, а мастеровых причислить к городским цехам.

7. Соломбальское городское управление соединить в Архангельской городской думе.

8. Училище, приют и богадельню оставить на ныне существующих основаниях.

9. Все торги и базары, существующие в Соломбале оставить без изменения.

¹ То есть, самому Н.И. Арандаренко.

² РГИА. Ф. 1287. Оп. 46. Д. 1853. Л.1–1 об.

³ Там же. Л.2–2 об.

⁴ Архангельск на тот момент был разделён на 2 полицейские части.

10. Все общественные сборы, до сего времени существующие, оставить на прежних основаниях, соединив их с городскими доходами, равным образом поступить и с расходами»¹.

Н.И. Арандаренко ожидал по итогам упразднения главного порта серьёзные потери для экономики региона, «потому что с отходом порта число потребителей уменьшится почти наполовину всего городского народонаселения». Уменьшение объёмов внутренней городской торговли должно было отразиться на окрестных поселениях, снабжавших продукцией город и Соломбалу, поскольку эти селения многие годы поставляли товары, которые в скором времени не нашли бы ожидаемого спроса.

«Соломбала имеет важное значение в отношении к Архангельску, как по массе потребителей, так и в хозяйственном быту граждан. Большая часть мастеровых, снабжающих город необходимыми житейскими изделиями, находится в Соломбале, в числе служителей порта. Поэтому, опустение Соломбалы с отходом водворённых в ней военных служителей, может произвести чувствительное потрясение для гражданского быта Архангельска, который, в продолжении многих десятилетий устроился при взаимном вспомоществовании поселенного в Соломбале воинского сословия. Я полагал бы, со своей стороны, полезным, при упразднении порта в видах поддержки городу Архангельску, уволить в чистую отставку тех нижних чинов Морского ведомства, которые имеют осёдлость в Соломбале, за исключением опороченных публичным наказанием. Уволенные нижние чины могут войти в состав граждан города»², – подчёркивал гражданский губернатор.

Н.И. Арандаренко, вслед за Н.Ф. Метлиным, обращал внимание на военный аспект последствий упразднения главного порта. Речь шла о присутствии на Русском Севере постоянной крейсерской эскадры, которая могла бы базироваться на Архангельск либо иной порт, охраняя мореплавание, торговлю и промыслы:

«Какое влияние может произвести на торговое мореходство жителей этого края отсутствие военной морской силы на Белом море? Не породит ли это в нравственном отношении между здешними поморами опасения в беззащитности своего положения и недоверия в спокойном плавании в открытом море? И не последует ли упадок в развитии нашего торгового флота, когда из опасения плавания в открытом море, поморы ограничатся прибрежным лишь плаванием, и вместо шкун, которые в последние 3 года стали умножаться, будут по-прежнему строить ладьи?»³.

В Министерстве внутренних дел решение по письму Арандаренко было принято 21 сентября 1861 г., но исключительно в части, касавшейся снижения пошлин на лес. Рассмотрев

¹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 46. Д. 1853. Л.2 об.–4 об.

² Там же. Л.4 об.–6.

³ Там же. Л.6 об.–7.

вопрос в исторической ретроспективе и с точки зрения вариантов возможных злоупотреблений, Хозяйственный департамент Министерства внутренних дел предложил уменьшить пошлину для торгового судостроения в 4 раза. Остальные предложения были оставлены без ответа¹.

В августе 1861 г. главному командиру Архангельского порта К.И. Истомину была направлена копия отношения директора канцелярии Морского министерства генерал-майора свиты С.А. Грейга директору Комиссариатского департамента действительному статскому советнику Д.Н. Набокову от 8 августа 1861 г. Документ содержал основные условия упразднения порта и включал следующие пункты:

«1. Учреждения главного порта в Архангельске упраздняются совершенно.

2. Строевые и нестроевые команды расформируются, и чины оных распределяются по Балтийским командам.

3. Казённые здания Морского ведомства передаются в другие ведомства, частью продаются с публичного торга.

4. Заведование Беломорскими маяками и лоцией остаётся в Морском ведомстве. Суда, приписанные к порту, частью остаются в Архангельске для надобностей маячной части, частью могут быть переданы таможенному ведомству или же, наконец, проданы в частные руки. Пароход² «Соломбала», ежели в нем не окажется настоящей потребности на месте, мог бы быть переведён в состав Балтийского флота.

5. Команды на остающихся в Архангельском порте судах могут быть составлены из тамошних вольнонаёмных поморцев, а самые суда чиниться и ремонтироваться на верфи Беломорской компании или другой, если в Архангельске есть таковые.

6. Содержание военной брандвахты у входа через бар может быть также оставлено в Морском ведомстве если по местным обстоятельствам не окажется более удобным передать её в заведование городского общества или таможенного управления.

7. Так как заведование маяками и лоцией Белого моря станет по необходимости единственным делом морской части в Архангельске, то должность капитана над портом может быть слита с должностью начальника гидрографической части»³.

Говоря о перспективах присоединения Соломбалы к Архангельску в качестве 3-й городской части, необходимо понимать, что представляло собой адмиралтейское селение на рубеже 1850–1860 гг. и его роль в жизни самого губернского города.

В 1861 г. общая численность населения Соломбальского адмиралтейского селения (не считая численности флотских частей и персонала учреждений Морского ведомства) оценивалась

¹ Там же. Л.21–26, 27.

² Согласно классификации судов Российского Императорского флота – пароходофрегат.

³ РГАВМФ. Ф. 153. Оп. 1. Д. 1536. Л.1–2 об.

в 10 тыс. человек, что приблизительно соответствовало населению самого губернского центра, проживавшего на территории, вчетверо большей. 75% жителей Соломбалы имели отношение к Морскому ведомству, будучи его служащими либо отставниками.

По данным главного командира порта в 1857–1860 гг. Б.А. фон Глазенапа, селение насчитывало около 1 тыс. жилых домов, главным образом двухэтажных¹. Долгое время Соломбала страдала от сильной скученности жилых зданий, однако, по требованию флотских властей, новые строения разрешено было возводить только на участках площадью от 100 кв. саженей (455 м³). Все строения, исключая некоторые казённые, а также Спасо-Преображенский морской собор и кладбищенскую церковь Святого Мартина Исповедника, были деревянными.

На конец 1861 г. в Соломбале числились 89 лавок, 3 гостиницы (против 1 в губернском центре), «ренсковый погреб», 4 харчевни, 4 питейных дома, 2 частные общественные бани и 3 завода. Наиболее крупным предприятием, не считая адмиралтейства, был «коптильный рыбы и мяса завод», где работали 7 мужчин и 5 женщин, выпускавшие продукции на 6500 руб. в год².

В селении были зарегистрированы 2849 «художников, ремесленников и промышленников» (347 мастеровых, 1786 рабочих и 716 учеников) против 694 такого рода специалистов в Архангельске (305 мастеровых, 319 рабочих и 60 учеников). Значительная часть ремесленников состояла в рабочих и ластовых командах Архангельского порта на действительной службе и по вольному найму³.

Доходы бюджета селения до 1859 г. составляли 3 тыс. руб. и складывались из сборов с промышленников и мастеровых. С 1859 г. ввели пошлину в размере 1 коп. серебром за пользование каждой саженью земли, находившейся под постройками домовладельцев, что обещало бюджету дополнительные 1600 руб.⁴

Особое значение Соломбалы для Архангельской губернии выражалось в существовании на территории адмиралтейского селения шкиперских курсов (такие же курсы размещались в уездном городе Кемь). По мнению Б.А. фон Глазенапа, курсы, несмотря на явные успехи учеников в учёбе, «не приносили той пользы Беломорскому краю, какой можно было бы ожидать при всеобщем развитии мореплавания между приморскими жителями».

Первой причиной называлось скептическое отношение к мореходному образованию со стороны местных староверов, составлявших большинство населения. Второй – нежелание курсантов практиковаться в период навигации на коммерческих судах, поскольку они могли получить гарантированный заработок, работая сельскими и городскими писарями. Большинство

¹ Возможно, Б.А. фон Глазенап имел в виду традиционные для Севера подвоя мезонинов.

² Памятная книжка для Архангельской губернии на 1862 год. Архангельск. 1862. С.252–253,260.

³ Там же. С.269–271.

⁴ Глазенап Б. Краткий очерк Архангельского порта и его деятельности в 1859 году // 1860. № 9. Официальные статьи и известия. С.117–118.

курсантов происходило из «детей беднейших жителей»; молодые люди, «содержась в довольстве..., отвыкали от лишений, сопряжённых со званием морехода». Главный командир предлагал подчинить курсы Морскому ведомству, превратив из «роскошных пансионов» в «открытые школы», где обучение происходило бы в зимний период и велось по дисциплинам, необходимым для штурманов и шкиперов¹.

Таким образом, на момент упразднения в 1862 г. Архангельский главный военный порт представлял собой автономную часть Морского министерства, оторванную от других структурных подразделений ведомства. Какая-либо взаимосвязь с расположенными в Санкт-Петербурге и Кронштадте казёнными судостроительными и машиностроительными предприятиями в условиях постепенного перехода к паровому и броненосному кораблестроению отсутствовала, в связи с чем говорить о полноценном судостроении было невозможно.

Поводом для упразднения Архангельского главного военного порта и судостроительного адмиралтейства явился целый комплекс условий:

1. Природные – песчаный бар в устье Северной Двины, узкий фарватер и мелководье, в связи с чем постройка, эксплуатация и обслуживание крупных боевых судов, особенно оснащённых винтовым двигателем, была маловероятной;
2. Экономические – отсутствие металлургических, металлообрабатывающих и машиностроительных предприятий, способных строить и налаживать судовые машины, а также сухих и плавучих доков;
3. Развитие военно-морских технологий и военной мысли – переход от деревянного и парусного к паровому и металлическому судостроению;
4. Логистические – короткий период навигации и слабое навигационное обеспечение судоходства на море, а также низкий уровень развития внутренних водных путей;
5. Управленческие – недостаток людей, способных качественно и с минимальными потерями реформировать учреждения Морского ведомства.

Основываясь на этих и иных причинах, руководство флота и Морского ведомства, включая генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича, предпочло не вкладывать средства в модернизацию порта, а упразднить его, не задумываясь о последствиях такого шага для всего региона с социально-экономической точки зрения. Рекомендации сторонников сохранения главного военного порта и его развития в качестве военно-морской базы на Русском Севере были оставлены без внимания.

¹ Глазенап Б. Краткий очерк Архангельского порта и его деятельности в 1859 году // 1860. № 9. Официальные статьи и известия. С.120–121.

Глава 3-я. От проектов реформирования к упразднению Архангельского главного военного порта

3.1. Проекты реформирования и их судьба.

Последним вооружённым конфликтом Российской империи в XIX в., затронувшим Архангельский главный военный порт, стала Восточная война. Беломорский театр военных действий, как же и Дальневосточный, стал периферийным в сравнении с Черноморским и в меньшей степени – Балтийским. Между тем, влияние войны на судьбу Архангельского порта было, возможно, ключевым, показав малую значимость Архангельска в стратегической расстановке сил и средств.

На протяжении основной кампании британской эскадры в Белом море в 1854 г. два неприятельских судна (винтовые шлюпы *Miranda* и *Brisk*), по сути, полностью блокировали российское судоходство, начав с захвата судов с рыбой, зерном и иными товарами. 22 июня шлюпы были уже у острова Мудьюгского, однако промерные партии на песчаном баре были отогнаны русскими канонерскими лодками.

Пиком активности неприятеля стало нападение 6–7 июля 1854 г. на Соловецкий архипелаг. Поскольку бомбардировка толстых стен обители оказалась практически бессмысленной, британский отряд ушёл море в ночь на 8 июля 1855 г., разорив несколько скитов и хозяйственных построек.

Дальнейшая деятельность неприятельской эскадры свелась к уничтожению русских беломорских поселений (Пушлахты, Лямицкой и т. д.), а также ограблению Кийского монастыря. 11 августа 1855 г. был сожжён город Кола¹.

За полным отсутствием вооружённых мореходных судов Архангельский военный порт мог противопоставить противнику только канонерские лодки, вооружённые бомбическими орудиями, а также пушками 24-фунтового калибра. Поскольку эти суда не имели паровых двигателей, в бой они могли вступить только у бара, за который отходили, спасаясь от артиллерийского огня неприятеля.

Наиболее серьёзная попытка реформирования Архангельского главного военного порта связана с именем его предпоследнего главного командира, контр-адмирала Б.А. фон Глазенапа.

Б.А. фон Глазенап, занимавший пост главного командира Архангельского порта с 21 октября 1857 г. по 1 февраля 1860 г., обладал серьёзным опытом административной деятельности. Участник кругосветного плавания на парусном шлюпе «Сенявин» в 1826–1829 гг., он почти 10 лет состоял адъютантом начальника Главного морского штаба, после чего 2 года командовал

¹ Богданович М.И. Восточная война 1853–1856 годов. В 4 т. Т. III. – М. 2019. С.220–227.

фрегатом. Затем руководил журналом «Морской сборник», Морским кадетским корпусом и Гидрографическим департаментом Морского министерства; служил морским агентом в Швеции, Дании и Норвегии; имел опыт боевых действий на Кавказе в 1839 г¹.

Ознакомившись с состоянием порта, Б.А. фон Глазенап начал (возможно, по прямому указанию генерал-адмирала) разрабатывать проекты глубокой модернизации адмиралтейства. В случае претворения в жизнь, эти планы могли стать образцом при структурной перестройке других портов.

В феврале 1860 г. в журнале «Морской сборник» была опубликована статья главного командира «О преобразовании рабочих сил Архангельского порта». Автор указывал, что комплектование рабочих экипажей, занимавшихся постройкой боевых судов в адмиралтействах, людьми, не имевшими отношения к кораблестроительным мастерствам, не может быть залогом успеха работ. Впервые же идея перевода Архангельского адмиралтейства на наёмный труд была выдвинута ещё капитаном 1-го ранга М.П. Лазаревым, находившимся с ревизией в 1828 г. М.П. Лазарев считал, что работа «вольных плотников» была для казны «чище и выгоднее»².

«Отсюда происходит непрочность всего сделанного казёнными мастеровыми и медленное производство самой работы, несмотря на все усилия, употребляемые усердными и знающими корабельными инженерами, которые, однако же, не могут быть вполне хорошими учителями мастерств, изучаемых исключительно практическим путём», – писал Б.А. фон Глазенап.

Казённый мастеровой был «малоуспешным и медленным», поскольку был материально обеспечен даже при низком качестве выполняемой работы; единственным побуждающим средством было наказание. Не лучшим образом влияло «равномерное» денежное вознаграждение; в рабочих экипажах было очень много людей «почти бесполезных и неспособных».

Поскольку генерал-адмирал признавал «весьма вредным» использование на валовых работах матросов строевых флотских экипажей (они прибывали в Архангельск на время достройки и приёмки боевых судов), командованию порта было приказано изучить возможность использования наёмных мастеровых и рабочих. При рассмотрении данного вопроса обнаружили несколько проблем.

Главная заключалась в упадке в Архангельске частного судостроения; найм «искусных» мастеровых был невозможен. Для военного кораблестроения требовались гораздо более опытные и добросовестные мастеровые, нежели для гражданского – коммерческие суда «не выдерживали

¹ Манвелов Н.В., Гостев И.М. Архангельск в судьбах офицеров и адмиралов Российского Императорского флота 1850–1917. Биографический справочник. – Архангельск. М. 2020. С.106.

² Огородников С.Ф. История Архангельского порта. – СПб. 1875. С.320–321.

действия огромной тяжеловесной артиллерии и не подвергались разрушительному влиянию сильнейших паровых двигателей».

В сильнейших иностранных флотах найм мастеровых происходил преимущественно из учеников, набиравшихся адмиралтействами (плотников, брызгасов и конопатчиков). В России частное судостроение, по мнению Б.А. фон Глазенапа, находилось «в совершенном младенчестве»; опытными плотниками можно было считать тех, кто работал на казённых военных верфях, либо был обучен в Санкт-Петербурге и Кронштадте.

В Архангельске была лишь одна частная верфь (Беломорской кампании, бывшая верфь Брандта), где работали менее 100 человек, включая иностранцев. Командование порта считало возможным обучать плотников в адмиралтействе, а «вольных» нанимать на верфи Беломорской компании, причём в виде исключения и только отлично знавших своё дело. Для обучения предлагалось набирать бывших кантонистов Морского и Военно-сухопутного ведомств.

Имевшиеся при порте 8-й и 9-й рабочие экипажи предлагалось преобразовать в «мастеровые и рабочие команды», заменяя выбывающих в отставку по возрасту и по иным причинам нижних чинов учениками и опытными мастеровыми. Необходимо было определить штаты, права, обязанности и систему оплаты труда работников; проект базировался на нидерландском портовом регламенте.

Численность необходимых «урядников» (мастеровых 1-го разряда) и рядовых мастеровых-кораблестроителей определялась в 1104 человека, учеников – в 162 человека, что было меньше штатной численности нижних чинов обеих экипажей на 576 человек. На валовых работах предполагалось иметь 190 урядников и рабочих – на 97 человек меньше, чем в среднем по каждому из предыдущих лет (количество лет в статье не указывалось).

По мнению комиссии в составе начальников портовых «частей», старшего корабельного инженера и портового механика при участии корабельного мастера верфи Беломорской компании, плата должна была различаться в летом и зимой. Её размер определялся, исходя из количества рабочих часов при естественной освещённости, а также из того, что, в Соломбале стоимость труда летом была выше, из-за более высокого спроса. Общий расход на заработную плату будущих команд был определён как 148566,4 руб. в год (плата мастеровым и рабочим каждого из рабочих экипажей составляла по 141821,15 руб.). Средний размер жалования работающего в полную силу «вольного» мастерового ожидался в пределах 113 руб. серебром в год.

Помимо рабочих экипажей новую систему набора персонала было решено распространить на подразделения Артиллерийской, Строительной и Комиссариатской частей порта. В 5-ю арсенальную роту КМА входили 34 мастеровых, 8 учеников и 11 валовых рабочих, занятых «сохранением опрятности около строений». В распоряжение Комиссариатской части при

необходимости назначались ластовые нижние чины (до 1160 человекоднев в год); начальнику части решили вместо выделения людей выдавать стоимость годовой оплаты их труда (357 руб.).

Мастеровые 5-й военно-рабочей роты Морской строительной части (содержание – 6268 руб. в год) выполняли неотложные работы; найм мастеровых «с воли» должен был обойтись не более чем в 6000 руб. Следовательно, роту можно было упразднить.

По расчётам Б.А. фон Глазенапа, к 1 января 1865 г. в отставку из рабочих экипажей должны были выйти 612 человек; ещё 374 человека, как ожидалось, должны были выбыть «смертию и разными случаями, соображаясь с истекшим пятилетием» (всего, таким образом, 986 человек). Учитывая некомплект на начало 1860 г. (его предполагали пополнить набором учеников), ожидалось, что на 1 января 1865 г. в порту должно было быть до 1086 опытных «вольных» мастеровых. 180 недостающих мастеровых решили набрать из числа в будущих учеников¹.

В полемику с главным командиром вступил состоявший в резерве капитан-лейтенант Н.П. Бочечкаров. Офицер, никогда не бывавший в Архангельске, опубликовал в «Морском сборнике» статью, к которой редакция журнала дала более чем красноречивую аннотацию:

«Из замечаний этих трудно почерпнуть что-либо положительное по этому предмету; все осуждая, автор не предлагает никаких правил или мер, которыми заменялось бы все, находимое им в разбираемой статье неосновательным. Редакция же «Морского сборника» помещает эти замечания с целью вызвать других оказать своё слово на счёт устройства рабочих сил в наших адмиралтействах. Надеясь содействовать, таким образом, успеху решения предпринятого дела, она считает вместе с тем нужным заявить необходимость, чтобы лица, сочувствующие этой мере и несколько знакомые с предметом, высказали печатно своё мнение и указали на те начала, на коих, по их соображениям, должно состояться преобразование рабочих сил Морского ведомства»².

Более статей не последовало; в том же номере было опубликовано «Положение о мастеровых командах Архангельского порта», закрепившее предложения Б.А. фон Глазенапа. Мастеровые создаваемых наёмных команд разделялись на 5 классов (2 класса «мастеровых урядников, указателей работ» и 3 – мастеровых), в соответствии с которыми производилась оплата суточного труда.

Комплектование должно было производиться, главным образом, из числа учеников, обученных ремёслам при портовых мастерских; возраст мастеровых не должен был без важной причины превышать 45 лет. Минимальный возраст учеников определялся в 14 лет (преимущество имели дети служащих Морского ведомства); набор должен был производиться после испытаний

¹ Глазенап Б. О преобразовании рабочих сил Архангельского порта // Морской сборник. 1860. № 2. Официальные статьи и известия. С.68–75.

² Бочечкаров [Н.П.] Замечания на статью о преобразовании рабочих экипажей Архангельского флота // Морской сборник. 1861. № 1. Часть неофициальная. С.124.

в грамоте, рисовании, черчении и медицинского осмотра. Урядники приравнивались к унтер-офицерам, мастерские – к рядовым, ученики – к юнгам Морского ведомства. Мастерские и ученики обеспечивались бесплатным медицинским обслуживанием, получали пособие по болезни и освобождались от рекрутской повинности.

Работник в исключительных случаях мог получить отпуск не более чем на 3 дня, например, для поездки на родину или совершения церковных обрядов (кроме ежегодного говения). На время разлива Северной Двины, когда работы прекращались, постоянные мастерские получали половинное содержание (кроме тех, кто имел право на суточную оплату). Сверхурочная работа оплачивалась дополнительно¹.

После перевода Б.А. фон Глазенапа 1 февраля 1860 г. на должность главного командира Николаевского порта и генерал-губернатора Николаева планы реформирования порта были постепенно свёрнуты. Относительно полную картину проектов даёт опубликованная адмиралом в 1860 г. журнале «Морской сборник» статья «Краткий очерк Архангельского порта и его деятельности в 1859 году», являющаяся также своеобразным отчётом о проделанной работе².

В конце 1858 г. Б.А. фон Глазенап предложил генерал-адмиралу полноценную программу действий (с некоторыми изменениями одобрена в мае 1859 г.). План выполнялся вплоть до упразднения порта в 1862 г. и заключался в следующих основных пунктах:

1. Обеспечить объекты Морского ведомства защитой от наводнений, продолжая работу по обделке берегов сваями и ряжами, а также обвалование.
2. Сосредоточить в Соломбале мастерские и склады, разобрав ветхие и построив новые.
3. Активно использовать энергию пара; постепенно упразднить Ширшемский завод, планомерно создавая в Соломбале «механическое заведение» и литейную. Гидротехнические сооружения Ширшемского завода поддерживать в рабочем состоянии до момента полного его упразднения.
4. Упразднить часть производств порта (включая канатный завод), необходимое заготавливать покупкой.
5. Углубить протоку Курья, создав в ней место для зимовки судов, что позволит отказаться от бухты Лапоминка; устье Курьи для защиты от ледохода перекрыть батопортом.
6. В протоке Соломбалка хранить мачтовые леса (как предлагал Н.Ф. Метлин), в устье установить плавучий док (его предстояло приобрести или построить). Основную часть

¹ Положение о мастерских командах Архангельского порта // Морской сборник. 1860. № 2. Официальные статьи и известия. С.76–130.

² Глазенап Б. Краткий очерк Архангельского порта и его деятельности в 1859 году // 1860. № 9. Официальные статьи и известия. С.89–123.

протоки засыпать, на образовавшееся пространство поселить переводимых в Соломбалу мастеровых Ширшемского завода¹.

7. Создать астрономическую обсерваторию для поверки хронометров, поскольку имевшихся в порту приборов было недостаточно для проведения исследований.

«Осуществление всех предложенных работ и преобразований совершенно изменит характер Архангельского адмиралтейства, порта и Соломбальского селения, а сосредоточение в порте всех мастерских и удобное размещение складов без сомнения будет способствовать успеху в ходе кораблестроительных работ, а вместе с тем, паровая сила, преимущественно в мастерских употребляемая, представит огромную экономию времени и рабочих рук: обстоятельство, особенно важное при предстоящем преобразовании адмиралтейских рабочих сил», – считал бывший главный командир Архангельского порта².

Говоря о населении Соломбалы до момента упразднения главного военного порта, обратимся к статистическим данным. Информация выражена в численных показателях и составлена по метрическим книгам Соломбальского Спасо-Преображенского морского собора. Она касается лиц, имевших отношение к Военно-сухопутному и Морскому ведомствам (по тогдашней терминологии – состоявшим «по военному приходу»)³.

Динамика регистрации рождений и смертей, 1857–1861 гг.

Год	Рождений	Смертей	Прирост
1857	254	125	129
1858	238	148	90
1859	241	117	124
1860	289	170	119
1861	353	155	198

Рождаемость среди прихожан была стабильной и росла от года к году. Прирост населения был положительным, несмотря на характерные для того времени высокие показатели смертности.

Мужская и женская рождаемость и смертность, 1857–1861 гг.

Год	Рождаемость		Смертность	
	Мужчины	Женщины	Мужчины	Женщины
1857	131	123	65	60
1858	107	131	70	78
1859	129	113	63	54

¹ В последующие годы Соломбалка была постепенно засыпана, а её название перешло к протоке Курья.

² Глазенап Б. Краткий очерк Архангельского порта и его деятельности в 1859 году // 1860. № 9. Официальные статьи и известия. С.99–107.

³ ГААО. Ф. 29. Оп. 11. Д. 70. Л.107,165–166; ГААО. Ф. 29. Оп. 11. Д. 71. Л.94,138; ГААО. Ф. 29. Оп. 11. Д. 90. Л.89,173,175; ГААО. Ф. 29. Оп. 11. Д. 73. Л.108,188–189; Ф. 29. Оп. 11, Д. 74. Л.120,198–199.

1860	145	144	86	84
1861	169	164	85	71

Показатели смертности среди мужчин и женщин в Соломбальском адмиралтейском сведении были приблизительно на одном уровне, что, возможно, было связано с относительно высоким уровнем доходов населения.

Доля детской смертности в возрасте до 5 лет к общей смертности, 1857–1861 гг.

Год	Общая смертность	Дети до 5 лет	Мальчики	Девочки
1857	125	105	54	51
1858 ¹	–	–	–	–
1859	117	99	57	42
1860	170	150	79	71
1861	155	145	80	65

Обращает на себя внимание высокий уровень детской смертности. В 1857 г. доля умерших детей в возрасте до 5 лет по отношению к общему числу умерших в «военном» приходе Соломбальского Спасо-Преображенского морского собора составила 84%, в 1859 г. – 84,6%, в 1860 г. – 88,2%, а в 1861 г. – 93,5%. Такой уровень смертности (в качестве посмертного диагноза присутствуют записи «детская немощь», «врождённая слабость», «детская болезнь») был характерен для большинства приходов Российской империи.

При условии проведения предлагавшихся Б.А. фон Глазенапом и другими сотрудниками Морского ведомства реформ и преобразований, можно было добиться достаточно высокой эффективности деятельности адмиралтейства при условии сохранения его как «деревянного», либо с постепенным переходом к железному и стальному. Это было особенно актуально в условиях того, что ряд крупных морских держав использовал дерево для судостроения как минимум до середины 1870-х гг.

Сохранение адмиралтейства в качестве промышленного центра позволило бы избежать значительной части проблем, напрямую связанных с упразднением Архангельского главного военного порта. Соломбальское адмиралтейское селение имело условия, позволявшие говорить об устойчивом приросте населения, что свидетельствовало об уровне благосостояния, в том числе и малоимущих слоёв, сравнимом с другими крупными военными портами Российской империи.

3.2. Принятие решения и ликвидация Архангельского порта.

После Восточной войны Морское министерство столкнулось с необходимостью резкого сокращения расходов; в 1856 г. смета была урезана в сравнении с 1855 г. на 7,5 млн руб. В 1857 г.

¹ Данные за 1858 г. отсутствуют.

ведомство лишилось 388,5 тыс. руб., а в 1858 г. почти 2,952 млн руб. (не считая переданных в Государственное казначейство «экономических сумм» в размере 2,319 млн руб.). В 1859–1862 гг. суммы Морскому министерству постоянно урезались; львиную долю средств первоначально предполагалось направить на судостроение¹.

На 1861 г. бюджет министерства составлял около 21,5 млн руб., но для сравнения Российского Императорского флота по мощи с флотами Великобритании и Франции необходимо было ежегодно отпускать на военно-морские силы не менее 50 млн руб.².

Динамика военно-морского бюджета Российской империи в 1860–1863 гг.³

Год	Млн руб.
1860	20,5
1861	21,5
1862	19
1863	18

Годовая смета Архангельского порта в среднем была несколько выше 630 тыс. руб., которые Морское ведомство было готово употребить «на другие, более настоятельные надобности флота»⁴.

Сложность финансового положения Российской империи в 1862 г. отразил в дневнике министр внутренних дел Российской империи П.А. Валуев. В записи от 28 марта речь идёт о продолжавшемся несколько часов заседании Финансового комитета, на котором министр финансов М.Х. Рейтерн и его сторонники «с несколько комической важностью и патетичностью» требовали сокращения расходов Военно-сухопутного ведомства на 15 млн руб. Когда военный министр генерал-лейтенант Д.А. Милютин ответил, «что вообще считает уступки в подобных размерах невозможными», министр иностранных дел князь А.М. Горчаков, «в порыве самоутверждения», выразил готовность упразднить министерство по первому требованию⁵.

Финансовое положение империи не улучшалось и в последующие годы. В 1867 г. генерал-адмирал предложил урезать расходы Морского ведомства с приблизительно 25 млн руб. до 16,6 млн руб. Это привело к почти полной ликвидации Черноморской флотилии, а также к отзыву боевых судов с Дальнего Востока⁶.

¹ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. I. 1880. С.447.

² Огородников С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902 гг.). – СПб. 1902. С.155.

³ Там же. С.158.

⁴ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.258.

⁵ Валуев П.А. Дневник графа П.А. Валуева 1861–1865 гг. – М. 2014. С.106.

⁶ История отечественного судостроения. Т. II. Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. – СПб. Судостроение. 1996. С.109

Положение Архангельского порта осложнялось проблемами транспортного сообщения с Санкт-Петербургом. Помимо сезонного морского пути вокруг Скандинавии, наиболее удобным для перевозки крупных моногрузов и валовых грузов был внутренний водный путь. Примером логистики является переход по внутренним водным путям в 1858 г. речного двухвинтового парохода «Самоед» (прибыл в Соломбалу 13 июня); это было паромное судно, прошедшее Мариинской системой¹. «Самоед» строили для нужд Архангельского порта, он имел осадку менее 1 м, что позволяло проходить неглубокими участками рек и баром. Перегонная команда состояла из шкипера, 2 матросов, 2 кочегаров и машиниста.

Выйдя 28 мая из Санкт-Петербурга, судно в тот же день пришло в Шлиссельбург. На следующий день паром продолжил путь; из-за малого водоизмещения он был настолько подвержен качке, что пришлось отказаться от пересечения Ладожского озера, вернуться в Шлиссельбург и воспользоваться Ладожским каналом. 30 мая «Самоед» добрался до Новой Ладого, где обнаружили искривление одного из гребных валов, а затем оправился к Сармакской пристани, где бросили якорь на следующий день. Ремонт продолжался сутки; 2 июня паром вошёл в Онежское озеро.

Онежское озеро также встретило волнением; пришлось воспользоваться Онежским каналом, причём не под парами, а под конной тягой. 4 июня «Самоед» прибыл в Вытегру. Далее предстоял 100-верстный (106,7 км) переход под конной тягой по Мариинской системе до Константиновского шлюза, потребовавший 45 часов (на участке было 29 шлюзов), и переход под конной тягой Белозерским каналом. 7 июня паром под парами подошёл к каналу герцога Александра Вюртембергского (современный Северо-Двинский канал); путь от Санкт-Петербурга (736 вёрст, 785 км) был пройден за 9,5 суток, из которых 42 часа ушли на стоянки по различным причинам (Главным управлением путей сообщения и общественных зданий были приняты «все меры для успешного и безостановочного плавания»).

Второй этап плавания проходил по северным рекам; 8 июня паром был у истока Сухоны, а 9 июня пришёл в Тотьму, откуда, после погрузки дров, направился в Великий Устюг, а далее – в Архангельск, куда прибыл 13 июня. Весь второй этап имел протяжённость 1266 вёрст (1350,6 км), которые были пройдены за 6,5 суток (включая 47,5 часов стоянок).

Путь в 2002 версты (2135,7 км) был пройден за 16 суток, из которых «в движении» под парами и под конной тягой судно находилось 12,25 суток. Для плавания по внутренним водным путям судно должно иметь осадку не более 5 футов (1,5 м); из-за низкой квалификации лоцманов «Самоед» садился на мели и задевал коряги, что приводило к повреждениям корпуса².

¹ Летопись города Архангельска. 1884–1989. – Архангельск. 1990. С.70.

² Шкипер парохода «Самоед». Плавание винтового парохода «Самоед» по рекам, озёрам и каналам из С. Петербурга в Архангельск в 1858 году // Морской сборник. 1859. № 2. Часть неофициальная. С.343–361.

Железная дорога связала Архангельск с железнодорожной сетью страны (через Вологду) только 17 ноября 1897 г.¹; до Первой мировой войны путь был однопутным и узкопутным.

Как уже указывалось, Архангельский порт с 1859 г. считался в Морском ведомстве малоперспективным. По мнению же людей, более знакомых с ситуацией на местах, к вопросу необходимо было подходить со взвешенностью и осторожностью. Выше приводились аргументы Архангельского губернатора Н.И. Арандаренко, с которым позже во многом соглашался и тайный советник Н.А. Качалов (Архангельский губернатор в 1869–1870 гг.).

Н.А. Качалов писал в мемуарах, что «причина закрытия Архангельского порта вновь доказывает, что наши министерства действуют как бы каждое составляло отдельное государство, и не считают нужным принимать в соображение, что то или другое распоряжение, хотя и полезно данному министерству, но значительно более вредно другому или общим государственным интересам». Причиной упразднения порта стало желание Александра II сократить расходы, чтобы государственные органы не выходили из смет². В Морском министерстве решили сократить не сметы, а несколько портов.

В соответствии с Общим образованием управления портами 1860 г., штат Архангельского главного военного порта составляли, помимо главного командира, контр-адмирала К.И. Истомина, 87 офицеров, чиновников, юнкеров и унтер-офицеров. Структурными подразделениями были штаб (4 офицера и чиновника), Кораблестроительная (53 офицера и чиновника), Комиссариатская (4 чиновника), Артиллерийская (3 офицера и чиновника³), Гидрографическая (6 офицеров) и Строительная части (6 офицеров, чиновников, кондукторов или юнкеров), Комиссия военного суда (3 офицера и чиновника) и канцелярия главного командира (4 чиновника). Медицинская часть, портовое казначейство и портовый архив состояли из одного человека (начальника) каждая.

Обращает на себя внимание то, что как минимум 9 должностей являлись вакантными. В штате их было 2 (помощник адъютанта-делопроизводителя; аудитор), в Кораблестроительной части – 4 (чиновник особых поручений; офицер ККИ для проверки рабочих листов на постройку новых судов; младший судостроитель; помощник начальника Ширшемского завода, он же начальник чертёжной), в Гидрографической – 2 смотрителя береговых маяков, в Комиссии военного суда – один (непременный ассессор), в канцелярии главного командира порта – 2 (правитель канцелярии и переводчик)⁴.

¹ Открытие Архангельско-Вологодской железной дороги. Архангельск. 1897. С.1.

² Качалов Н.А. Записки тайного советника. – М. 2012. С.453

³ Начальник части, делопроизводитель, офицер арсенальных рот при магазинах, мастерских, других подразделениях.

⁴ Список чинам Архангельского порта, с означением годичных окладов, из которых должно производиться их содержание // Морской сборник. 1860. № 5. Постановления и распоряжения правительства. С.LXXV–LXXXI.

Среди 53 человек штатного состава Кораблестроительной части, корабельный инженер, состоявший «для надобностей флота и судостроительных работ», в соответствии с приказом по Морскому ведомству за № 54 от 30 апреля 1860 г., предусматривался лишь один (в чине прапорщика ККИ). При Санкт-Петербургском порте таковых было 11, при Кронштадтском порте – 10, при Николаевском и Севастопольском портах – 5, при Астраханском – 3¹. Соотношение говорило о бесперспективности порта в глазах руководства флота. Между тем, в отчёте за 1858 г. указывалось, что адмиралтейство располагает ресурсами, достаточными для постройки «ещё одного фрегата², одного корвета и одного транспорта»³.

Официальные данные о численности морских команд в Архангельске разнятся. Согласно Памятной книжке Морского ведомства на 1862 г., в порту служили 38 офицеров, 9 чиновников, 2114 нижних чинов при 25 больных и некотором количестве командированных в другие подразделения ведомства⁴.

Офицерский состав Беломорской флотилии выражался в следующих показателях (нижние чины числились в 3-м Ластовом экипаже):

Офицерский состав Беломорской флотилии на 1862 г.

	Строевые штаб-офицеры	Строевые обер-офицеры	Офицеры КМА	Офицеры КФШ	Офицеры КИМФ	Медики	Классные чины
Штат	8	18	1	11	5	3	2
Список	5	4	1	10	1	0	0

На начало 1862 г. во флотилии был серьёзный некомплект офицеров и классных чинов – 27 человек из 48. Это говорило о том, что постепенное сокращение численности личного состава порта начало происходить до официального приказа об упразднении⁵.

По ластовым командам Архангельского порта (1-я и 2-я роты 3-го Ластового экипажа) отмечалась следующая картина:

Численность ластовых команд Архангельского порта на 1862 г.

	Офицеры	Чиновники	Нижние чины
По штату	7	3	934
По списку	6	2	1000

¹ Морской сборник. 1860. № 7. Постановления и распоряжения правительства. С.ХСII–ХСIII.

² Кроме уже строившегося фрегата «Пересвет».

³ Отчёт директора Кораблестроительного департамента, контр-адмирала Воеводского, за 1858 год // Морской сборник. 1859. № 5. Официальные статьи и известия. С.198.

⁴ Памятная книжка Морского ведомства на 1862 год. – СПб. 1862. С.130.

⁵ Памятная книжка Морского ведомства на 1862 год. – СПб. 1862. С.118–119,130.

Количество начальствующих лиц соответствовало штатному, численность нижних чинов превышала штат. Это можно объяснить необходимостью использования вспомогательных подразделений на валовых работах¹.

Согласно годовому рапорту о численности нижних чинов Беломорской военной флотилии за 1862 г., на 1 января 1862 г. налицо были 934 или 935 нижних чинов (данные по численности нижних чинов в одном и том же источнике разнятся), не считая музыкантов (27 нижних чинов), писарей, курьеров, сторожей и прочих нижних чинов (52 нижних чина), а также денщиков (23 нижних чина). В продолжительных отпусках были два нижних чина².

Численность личного состава 5-й Арсенальной роты КМА также не соответствовала штатной, что может, подобно ситуации со офицерами Беломорской флотилии, говорить о постепенном сокращении персонала порта³.

Личный состав 5-й Арсенальной роты КМА

	Офицеры	Чиновники	Нижние чины
По штату	3	1	113
По списку	1	2	83

Аналогичное положение складывалось с численностью командного состава и нижних чинов 8-го и 9-го рабочих экипажей⁴.

Личный состав 8-го Рабочего экипажа и 9-го Рабочего экипажа

	Офицеры	Чиновники	Нижние чины
По штату	14	4	1760
По списку	10	5	1321

Портовая музыкантская команда (входила в состав ластовых команд), объединяла 28 нижних чинов вместо 25, полагавшихся команде по штату⁵.

В Соломбале порт занимал площадь 90 тыс. квадратных сажень (около 41 га). На Банном острове (Лесное адмиралтейство) располагались хранилища леса, рангоута и пиломатериалов, пильный сарай с паровой машиной⁶ и бездействующий сухарный завод.

Местность за Соломбалкой именовалась «Средним адмиралтейством». В этом районе размещались провиантские магазины, угольные сараи, склады артиллерии, снарядов, якорей и мачт, а также 3 парусные и такелажные смольни (одна из них каменная). Строительство шлюпок и изготовление мачт велось в 3 крытых сараях с эллингами; здесь же находились 3 открытых

¹ Там же. С.122.

² РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 655. Л.30–35.

³ Памятная книжка Морского ведомства на 1862 год. – СПб. 1862. С.123.

⁴ Там же. С.125.

⁵ Там же. С.125.

⁶ Паровая машина использовалась временно, до постройки корпуса землечерпательной машины.

эллинга и мачтовая мастерская. В каменном одноэтажном здании «со сводами» располагалось портовое казначейство и архив.

На юго-западе портового комплекса («Новое адмиралтейство») стояло неполностью оборудованное здание кузницы, где предполагалось разместить паровую машину, горны, 4 паровых молота, малярную мастерскую, машинные мастерские, канцелярию адмиралтейских мастерских и склады. Рядом находилась старая кузница и двухэтажное здание конторы над портом (в нем устроили кораблестроительную чертёжную, модельную и инструментальную камеры, присутственные места, мастерские и кладовые). «В одной связи» с конторой считался новый каменный корпус с большими окнами, предназначенный для разбивки деталей на плазе; в нижнем этаже поместили магазины кораблестроительной части и модельную.

На территории Нового адмиралтейства стояла ветхая сушильня, складские здания (включая каменные), блоковая мастерская, столярная мастерская, сарай для сборки деталей судовых паровых котлов и механизмов, сарай для пожарных инструментов, парница для досок. Вдоль берега Северной Двины были устроены 2 больших крытых эллинга и 2 малых открытых.

В Новом и в Среднем адмиралтействах вдоль Северной Двины и её проток имелась обделка из ряжей и свай, предохранявшая берег от вымывания; при паводках значительная часть территории затапливалась, а уровень воды часто превышал ординар на 4,5 м. Для обваловки использовался песчаный и галечный балласт, привозимый коммерческими судами; валы шли вдоль Северной Двины и Кузнечихи.

Периметр комплекса был ограждён забором, а местами бревенчатым палисадом; объекты адмиралтейства размещались и за его административной границей.

Баннный остров был плотно застроен строениями Морского ведомства, включая усадьбу главного командира порта, здания штаба, канцелярии порта и Комиссии военного суда. Там же находились адмиралтейские конюшни с кузницей и санным сараем, а также мясосольный завод. 2 здания на 1860 г. признавались разрушающимися (офицерский флигель и сухарный завод).

На берегу Соломбалки стоял канатный завод и каменная смольня. Вдоль Кузнечихи, отделявшей Соломбалу от Архангельска, располагались огороды нижних чинов, соседствовавшие с учебной артиллерийской батареей (при ней была лаборатория «для начинения» боеприпасов, пороховые и бомбовые погреба, склад).

На Соломбальском острове стояли 25 флигелей с офицерскими квартирами, «не имевшие больших удобств для квартирования», а также присутственные места и 2 большие каменные казармы постройки 1820-х гг. Казармы могли вместить несколько сотен человек; считалось, что они «удовлетворяли своей цели, за исключением того недостатка, что отхожие места удалены на 40 сажен [около 85 м] от казарм через двор». В Соломбале располагались 2 деревянных склада

для смолы и пека, каменная смоляня, полиция Соломбальского адмиралтейского селения, богадельня и детский приют¹.

На 22 мая 1861 г., согласно ведомости, составленной в порту в рамках подготовки к его упразднению, при адмиралтействе числилось большое количество судов различных классов², включая пароходофрегат, портовые пароходы, винтовую шхуну, парусные шхуны, транспорты, водоналивной бот, подъёмные боты (камели), канонерские лодки. Информация о крупных плавучих средствах порта дана в приложениях к исследованию.

Порт располагал 13 барказами стоимостью 18846,63 руб., 8 катерами (1132,51 руб.), 3 гичками (516,5 руб.), 12 карбасами (173 руб.), 2 вельботами (224,51 руб.), 10 верейками (181,38 руб.), 4 ялами (205 руб. 15,5 коп.), пятивёсельной шлюпкой (36,88 руб.). К ним имелись «принадлежности» (2954 руб. ¼ коп.), ручная землечерпалка с 8 ковшами (161 руб. 28,5 коп.) и «механизм для поднятия тяжестей» (607,88 руб.)³.

Суда зимовали в бухте Лапоминка; на её берегу находились склады имущества, временные мастерские и жилые помещения для смотрителя гавани и нижних чинов⁴, а на 1857–1862 гг. – лазарет. В Лапоминке, согласно рапорту смотрителя гавани капитана ластовых экипажей В.Е. Тыртова, на 31 декабря 1861 г. состояли 2 офицера, лекарский помощник, 106 нижних чинов 3-го Ластового экипажа и 1 нижний чин 8-го Рабочего экипажа. На зимнем отстое стоял пароходофрегат «Соломбала», пароходы «Смирный» и «Полезный», бриг «Новая Земля», шхуны «Задорная» и «Ломоносов», транспорты «Соловецк» и «Кемь», внутренняя брандвахта, корпус землечерпательной машины, водолазный и пожарный боты, а также 4 камели; за порядком на судах следили 16 нижних чинов⁵.

На 1 марта 1862 г. на комиссариатских складах находилось имущество и материалы на сумму 153218,88 руб.: 118489 пудов (1948,8 т) провианта; 8000 пудов (коло 131 т) «различной провизии»; 312955 пудов (5126,4 т) каменного угля; 6948 пудов (113,8 т) антрацита; 346 пустых бочек и бочонков; 11820 пустых кулей; 2245 мешков для сухарей. Провиант и провизия включали 139 кулей муки, 1357 кулей крупы, 3026 пудов (49,6 т) сухарей, 3477 пудов (около 57 т) гороха, 76 вёдер уксуса, 4 пуда (56,5 кг) чая и 5 пудов (81,9 кг) сахара. В наличии были 1200 пудов (19,6 т) «мундирных и амуничных материалов» на сумму 67867 руб. 61,25 коп. Ожидалась поставка

¹ Глазенап Б. Краткий очерк Архангельского порта и его деятельности в 1859 году // 1860. № 9. Официальные статьи и известия. С.92–98.

² РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 389. Л.71–78.

³ РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 389. Л.127–128.

⁴ Глазенап Б. Краткий очерк Архангельского порта и его деятельности в 1859 году // 1860. № 9. Официальные статьи и известия. С.90.

⁵ РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 585. Л.1 оборот.

240 четвертей (50378,4 л) муки, 633 пудов 19 фунтов (10,4 т) солёного мяса и 154 пуда (2,5 т) сухарей¹.

На 1862 г. Кораблестроительная часть располагала большим количеством кораблестроительного леса (дубового, лиственничного, елового и соснового) и целыми стволами ценного бакаутового дерева. На складах хранился крепёж (железный и медный), инструмент (включая буравы, конопатки, долота, молоты, топоры, напильники, пилы), чугун, железо, сталь и жечь, медь, олово, свинец и цинк. Кроме того, имелся войлок, различные сорта кожи, масло (оливковое, конопляное, ламповое), сало (китовое, свиное, свечное), смола, парусина, флагдук, а также различные виды стекла и иллюминаторы в сборе. В наличии были 388 якорей (включая 64 «староманерных») и 1350 сажень (2880,4 м) цепных якорных канатов².

Артиллерийская часть Архангельского хранила гладкоствольные пушки: 4 бомбические, 12 36-фунтовых, 40 24-фунтовых, 32 18-фунтовых, 19 12-фунтовых, 46 8-фунтовых, 6 -фунтовых, 40 3-фунтовых, 15 однофунтовых. Числились и каронады: 8 24-фунтовых, 17 18-фунтовых, 15 12-фунтовых, 37 8-фунтовых и 2 6-фунтовые. Фальконетов было 16 (10 3-фунтовых и 6 однофунтовых), мортир для пробы пороха – 3. Личное оружие включало 18 кремнёвых пистолетов, 8 абордажных палашей, 690 артиллерийских тесаков и интрепелей, 136 пик (47 – старого образца), 190 ударных ружей и 2584 кремнёвых ружей.

В арсеналах лежали 1998 артиллерийских бомб и гранат (без указания, были ли они снаряжены), 42371 ядро, 1535 картечей и 1826 древгалов, 1889 пудов (30,9 т) пороха, материал для картузов («армяк»), 193 зарядных ящика, 175 сигнальных ракет и 2442 фальшфейера³.

Согласно данным С.Ф. Огородникова, производство на Ширше было остановлено с 1 августа 1861 г., поскольку к тому моменту в Соломбалу было переведено слесарное, кузнечное, токарное и лекальное мастерства. Сведений об остановке пильных и мукомольных мельниц С.Ф. Огородников не приводит, что позволяет усомниться в полном прекращении работ⁴. Помимо штатного персонала завода, при нем числились 16 нижних чинов ластовых команд⁵. В Ширше, как и Лапоминке, в 1857–1859 гг. сохранялся лазарет⁶.

Главному командиру порта подчинялось не входившее в состав Архангельска Соломбальское адмиралтейское селение, имевшее с 1 января 1825 г. собственную полицию;

¹ Приложения к отчёту по Морскому ведомству за 1862 год. Т. II. СПб. 1863. Приложение № 7. Отчёт управляющего Комиссариатским департаментом Морского министерства, статского советника Шульца, за 1862 год. С.91.; Памятная книжка Морского ведомства на 1862 год. – СПб. 1862. С.195.

² Памятная книжка Морского ведомства на 1862 год. – СПб. 1862. С.164–185.

³ Памятная книжка Морского ведомства на 1862 год. – СПб. 1862. С.188–193.

⁴ Огородников С.Ф. История Архангельского порта. – СПб. 1875. С.370.

⁵ Памятная книжка Морского ведомства на 1862 год. – СПб. 1862. С.130.

⁶ Извлечение из отчёта управляющего Комиссариатским департаментом Морского министерства, действительного статского советника Набокова, за 1857 год // Морской сборник. 1858. № 5. Официальные статьи и известия. С.17; Отчёт директора Комиссариатского департамента Морского департамента Морского министерства, статс-секретаря князя Оболенского, за 1858 год // Морской сборник. 1859. № 5. Официальные статьи и известия. С.102.

исполнительная власть в селении была возложена на главного командира. Администрация губернского центра обладала по отношению к соломбальцам только судебной властью (но исключительно в рамках, касавшихся гражданского судопроизводства). По числу строений Соломбала находилась на втором месте в губернии после Архангельска¹.

С 1860 г. в Соломбале функционировало Морское собрание², располагавшее библиотекой, основанной в 1841 г. капитаном над архангельским портом капитаном 1-го ранга П.Ф. Кузмищевым под девизом «согласие и бережливость». Первоначально читальня располагалась в конторе над портом, а в 1859 г., решением Б. А. фон Глазенапа, её перевели в более просторное помещение (бывшие службы дома главного командира площадью около 60 м²), включавшее читальный зал, книгохранилище и несколько вспомогательных помещений. На новом месте библиотека открылась 15 ноября 1859 г.; решением генерал-адмирала в 1859 г. ей выделили 600 руб. единовременно, предполагая ежегодно выделять ещё по 300 руб. на отопление и освещение.

Бюджет библиотеки складывался из ежегодных отчислений служащих порта: имевшие содержание 300–500 руб. в год платили по 3 руб. (столько же вносили офицеры, временно командированные в Архангельск с Балтики и делавшие отчисления в Кронштадтскую морскую библиотеку). Служащие порта с содержанием свыше 500 руб. в год, а также лица всех остальных сословий платили по 5 руб. На начало 1861 г. читателей было 137 человек; 127 служащих Морского ведомства, 4 служащих «посторонних ведомств», 4 «отставных и резервных моряков», 2 соломбальских мещан.

Читальня работала по будним дням с 9 до 22 часов, а по субботам – с 9 до 15 часов; «в осенние и зимние тёмные дни и по вечерам комнаты освещались с 3 до 10 часов пополудни». Книжный фонд на 1861 г. состоял из 2469 томов против 2170 томов на 1860 г. Наибольшее количество книг и брошюр приходилось на «учено-литературную беллетристику» (1226), изящную словесность (277), историю (151), военные науки (100). Трудов по морскому делу было 33 тома. 283 тома были на иностранных языках (256 – на французском, 17 – на английском и 10 – на немецком). Имелись подшивки 16 газет и журналов³.

Морской госпиталь на момент упразднения главного военного порта отсутствовал в Соломбале более 10 лет – в 1851 г. его признали не нужным, присоединив к военно-сухопутному госпиталю на противоположном берегу Кузнечихи⁴.

¹ Архангельский сборник или материалы для подробного описания Архангельской губернии, собранные из отдельных статей, помещённый в разное время в Архангельских губернских ведомостях. В 6-ти частях. Часть 1-я. Общее и частное описание губернии в естественном, статистическом и административном отношениях. Книга 1-я. – Архангельск. 1863. С.89–90,103.

² Летопись города Архангельска. 1884–1989. – Архангельск. 1990. С.72.

³ Богославский П. Архангельская портовая библиотека // Морской сборник. 1862. № 9. Смесь. С.1–13; Глазенап Б. Краткий очерк Архангельского порта и его деятельности в 1859 году // 1860. № 9. Официальные статьи и известия. С.103–104.

⁴ Летопись города Архангельска. 1884–1989. – Архангельск. 1990. С.66.

Народное образование в адмиралтейском селении было представлено открытым 7 июня 1859 г. приходским училищем для нижних чинов (проект положения 11 мая 1859 г. утвердил Александр II); к 1865 г. его окончили 526 человек. Ранее жителям приходилось отправлять детей через Кузнечиху в губернский центр либо давать домашнее образование. В первый же день работы училища записались 98 человек; на следующий день в списках были 120 человек; на третий – 152 человека. К концу июня 1859 г. численность учеников составляла около 200 человек¹. На конец 1859 г. учениками состояли 187 человек (детей штаб-офицеров – 2, обер-офицерских – 21, лиц духовного звания – 3, солдатских и матросских – 122, мещанских – 19). Воспитанники по «познаниям и степеням развития» разделялись на 3 отделения; в старшем отделении числились 45 человек, в среднем – 54, в младшем – 88².

Училище было в ведении Министерства народного просвещения, находясь «под особым покровительством» главного командира порта; местные власти обязывались «содействовать успеху училища всеми зависящими... средствами». «Непосредственное наблюдение» осуществлял смотритель Архангельского уездного училища; штат состоял из учителя и законоучителя. Ежегодно отпускались 549 руб. из портового казначейства; выплаты производили 3 раза в год по 1/3 от общей суммы. На жалование преподавателям выделяли 257,15 руб.; остальное расходовалось «на наем квартиры» (училище располагалось в арендуемом доме, 144 руб.)³, отопление, освещение и содержание в чистоте (60 руб.), найм сторожа (60 руб.), книги и классные потребности (17,5 руб.), на ремонт мебели (10 руб.).

Обучение было бесплатным, приём новых учеников производился круглогодично; мальчики принимались в возрасте до 7 лет, а девочки – до 10 лет. Преподавался Закон Божий, священная история, чтение (книги церковной и гражданской печати), церковное пение, первые 4 действия арифметики, чистописание, черчение («приспособленное к корабельной архитектуре») и рисование, «преимущественно приспособленное к мастерствам». Учили считать на счётах, различать меры и вёсы, также монеты, имевшие хождение в Российской империи. Воспитанникам рассказывали об основных вехах русской истории⁴.

Желающие изучать ремёсла (их разделяли на 2 смены), дважды в неделю ходили в мастерские адмиралтейства; 31 человек изучал плотницкое дело, 11 – столярное и 6 – слесарное. «Мастерствам» обучались только дети нижних чинов и мещан⁵.

¹ И.Я. Открытие в Соломбальском селении, в Архангельске, приходского училища // Морской сборник. 1859. № 8. С.95–97; Летопись города Архангельска. 1884–1989. – Архангельск. 1990. С.71.

² О состоянии Соломбальского приходского училища за 1859 год // Морской сборник. 1860. № 4. С.126.

³ К концу 1859 г. училище переехало в один из флигелей адмиралтейства.

⁴ Вновь утверждаемое приходское училище в селении Соломбале // Морской сборник. 1859. № 7. Официальные статьи и известия. С.69–71.

⁵ О состоянии Соломбальского приходского училища за 1859 год // Морской сборник. 1860. № 4. С.126.

В Соломбале действовал Константиновский (в честь генерал-адмирала) приют для девочек, находившийся с 1 июля 1859 г. «в заведывании» главного командира порта. На 1 января 1860 г. в нем состояли 97 воспитанниц, из которых за год выбыли 16 (2 забрали родители, 6 – выбыли по болезни, по одной умерло и выбыло по возрасту), вновь приняты – 24. Приют имел «ночлежное отделение» (4 девочки). Детей обучали Закону Божьему, «хорному» пению, шитью белья и вязанию чулок. Бюджет составлялся из платы за пользование коммерческими судами устроенными на берегу Северной Двины кухнями (по 1 руб. с судна, всего до 500 руб. в год), пожертвований соломбальской купеческой балластной конторы (до 500 руб. в год), а также сумм, пожертвованных на Пасху, Рождество и Новый год (до 40 руб. в год)¹.

В селении работала больница для бедных (8 коек), «существовавшая добровольными приношениями» и принятая под покровительство супруги генерал-адмирала великой княгини Александры Иосифовны; 30 престарелых женщин обитали в богадельне, содержавшейся на средства Морского ведомства и адмиралтейского селения².

Общая численность лиц, относившихся к Морскому ведомству, на начало 1862 г. считалась равной 3592 человекам³.

11 марта 1862 г. генерал-адмирал подписал приказ по флоту и Морскому ведомству № 32. В соответствии с высочайшим повелением от 5 марта 1862 г., главный порт упразднялся; из структурных подразделений оставалась Гидрографическая часть и Управление маяками и лоцией. Все офицеры и приравнённые к ним гражданские чины, исключая тех, кого признавалось необходимым оставить в Морском ведомстве, увольнялись от службы, зачислялись в резерв либо оставлялись за штатом. Нижние чины, имевшие «осёдлость, т. е. дома и семейства» в Соломбале и иных районах размещения учреждений Архангельского порта, а также холостые, прослужившие 15 и более лет, увольнялись во временный (по сути – бессрочный) отпуск. Нижние чины, в которых не было необходимости в Архангельске переводились в другие морские команды, порты и флотские учреждения.

Принадлежавшая Морскому ведомству земля, на которой имелись постройки обывателей, передавалась в собственность владельцам построек. Приходскому училищу отходило здание, где оно размещалось и занимаемый участок земли. Морскому министерству поручалось решить, какие земли и имущество следует оставить ведению ведомства, а какие – продать; покупателям

¹ Отчёт по Соломбальскому Константиновскому детскому приюту за 1861 год, представлен свиты Е. И. В. контр-адмиралом Истоминым // Морской сборник. 1861. № 5. Официальные статьи. С.77–79.

² Глазенап Б. Краткий очерк Архангельского порта и его деятельности в 1859 году // 1860. № 9. Официальные статьи и известия. С.119–120.

³ Архангельский сборник или материалы для подробного описания Архангельской губернии, собранные из отдельных статей, помещённый в разное время в Архангельских губернских ведомостях. В 6-ти частях. Часть 1-я. Общее и частное описание губернии в естественном, статистическом и административном отношениях. Книга 1-я. – Архангельск. 1863. С.97.

предоставлялась рассрочка на 10 лет. Список наиболее ценного имущества, предназначенного для отправки в Кронштадт либо для дальнейшего использования в порту, был составлен загодя.

Поскольку таможенный пост располагался на упраздняемой внешней брандвахте, к началу навигации предстояло определить «подробности таможенного дозора».

Для решения вопросов, связанных с упразднением порта, аппарат главного командира и прочие портовые учреждения должны были функционировать 6 месяцев; начальству не возбранялось завершить дела и ранее. В случае, если портовое имущество не удалось бы в срок реализовать либо отправить на Балтику, ответственные офицеры и чиновники могли, решением главного командира, оставаться при своих обязанностях и дольше.

Порт получал права, сильно усечённые в сравнение с портами 2-го разряда. Во главе его, согласно новому «Штату управления Архангельским портом», стоял капитан над портом. При нём имелся помощник (заведующий инструментальной камерой и депо карт, ранее руководивший Гидрографической частью). Штат предусматривал делопроизводителя, смотрителя казённого имущества и зданий, 6 смотрителей береговых маяков (на каждом маяке ранее могло быть до 7 человек личного состава).

Бюджет порта определялся в 10500 руб.¹ Капитан над портом мог нанять необходимое количество писцов, сторожей и рассыльных, на оплату услуг которых, также, как и на канцелярские и чертёжные «припасы», ремонт мебели, освещение и отопление, можно было потратить в год не более 1500 руб. Для сравнения – годовое содержание главного командира Архангельского порта вице-адмирала К.И. Истомина на 1862 г. составляло 8,5 тыс. руб. (2 тыс. руб. жалования, 3 тыс. руб. столовых денег, 1 тыс. руб. на отопление и освещение казённой квартиры). Кроме того, К.И. Истомина полагалось «особое содержание» – 2,5 тыс. руб. в качестве аренды из Государственного казначейства².

Последняя сводка о благополучии Лапоминкской гавани датирована 30 мая 1862 г. По докладу смотрителя, капитана ластовых экипажей В.Е. Тыртова, налицо были 2 офицера и лекарский помощник, 52 нижних чина 3-го Ластового экипажа, 23 нижних чина 8-го Рабочего экипажа и 30 нижних чинов 9-го Рабочего экипажа. Большое количество мастеровых (53 человека против одного на 31 декабря 1861 г.) может объясняться необходимостью подготовки зимовавших судов к кампании 1862 г.; на 30 мая в бухте отстаивался лишь пожарный бот³.

24 июня 1862 г. капитан над портом капитан 1-го ранга М.А. Калугин доложил главному командиру порта о прекращении действия канатного и лесопильного заводов, а также конопатного, парусного, купорного, мачтового, шлюпочного, столярного, блокового, малярного

¹ Морской сборник. 1862. № 4. Постановления и распоряжения правительства. С.51–53.

² Памятная книжка Морского ведомства на 1862 год. – СПб. 1862. С.219.

³ РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 585. Л.1 об.,24 об.

мастерств¹. 16 июля 1862 г., «по случаю окончания всех необходимых работ», портовые мастерские были упразднены; заказы стали передаваться частной Беломорской компании².

Июнь 1862 г. стал пиковым месяцем по числу унтер-офицеров и рядовых, направлявшихся в 1862 г. на валовые работы в Архангельском порту.

Объем валовых работ по Архангельскому порту в 1862 г. (в человекоднях)³

Месяц	Унтер-офицеры	Рядовые
Январь	225	3442
Февраль	188	2538
Март	304	5125
Апрель	219	6122
Май	314	9474
Июнь	754	16272
Июль	392	7681
Август	39	684
Сентябрь	21	0
Октябрь	61	316
Ноябрь	98	647
Декабрь ⁴	98	647

Гидрографическая часть продолжала текущие работы. На содержание 6 действовавших маяков было затрачено 1785 руб. 78,25 коп. при запланированных 2276 руб. Найм судна для доставки на маяки «потребностей» обошёлся в 689 руб. против 980 руб. благодаря «сбережению при торгах». «Обзаведение новых маяков потребностями» обошлось в 73,62 руб. против 250 руб.; большая часть «потребностей» была получена при упразднении Кораблестроительной части порта, «без денег»⁵.

Что же касается предполагаемых расходов на содержание оставшихся морских команд в 1863 г., то они, согласно рапорту капитана над портом капитана 2-го ранга П.П. фон Реннекампа от 31 октября 1862г., должны были «простирались» до 33084,31 руб.⁶

На конец 1862 г., согласно годовому рапорту о нижних чинах Беломорской флотилии, из 934 строевых нижних чинов 1-й и 2-й рот 3-го Ластового экипажа 453 человек перевели в другие команды Морского ведомства, 444 – уволили во временный (по сути – бессрочный) отпуск, 7 –

¹ РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 463. Л.329–330.

² РГАВМФ. Ф. 330 Оп. 2. Д. 656. Л.313–315.

³ РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 655. Л.40.

⁴ В источнике указано, что данные приведены «примерно».

⁵ РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 655. Л.26.

⁶ РГАВМФ. Ф. 157. Оп. 1. Л. 1536. Л.193–194 об.

перевели в 4-й разряд «на собственное пропитание», оставаясь формально на службе, 4 – перевели «по неспособности» (по состоянию здоровья) в другие разряды. 17 нижних чинов умерли. По одному человеку уволили с переводом сословие личных почётных граждан и в отставку за выслугу лет. Из 28 портовых музыкантов половина была во временном отпуске, а половина переведена в другие команды. Из числа писарей, курьеров и «прочих» нижних чинов 6 человек произвели в первый классный чин, двоих – перевели в сословие личных почётных граждан, 3 – уволили от службы по выслуге лет, 16 – уволили во временный отпуск, 27 – перевели в другие команды¹.

В рамках реорганизации появилась Архангельская портовая команда, сформированная из 140 «прибывших» (точнее, оставшихся в Соломбале из состава 3-го Ластового экипажа) строевых нижних чинов, 9 нестроевых, 12 машинистов и кочегаров и 5 денщиков; одного человека перевели из другого подразделения Морского ведомства. Два унтер-офицера и 10 рядовых оставались в причислении к 5-й Арсенальной роте КМА для работы с артиллерийским имуществом².

На сентябрь 1862 г. в команде были 2 строевых офицера, 8 офицеров КФШ, офицер КИМСЧ, офицер портовых команд и 2 медика. Нижние чины включали 2 боцманматов, 16 унтер-офицеров, 67 рядовых старшего и 57 младшего оклада (на одного больше штата), 2 писарей 2-го класса, 2 фельдшеров, 2 шкиперских помощников и 2 баталёров. В команде состоял артиллерийский вахтёр, старший и младший машинные унтер-офицеры, 1 старший и 2 младших «механических» рядовых, а также по 2 старших и младших кочегара; продолжали числиться также 2 унтер-офицера и 10 рядовых 5-й Арсенальной роты.

98 холостых нижних чинов квартировали в Морских казармах (в 1862 г. были оборудованы, в том числе, 25 карцеров); 12 женатых жили на частных квартирах³.

После решения о ликвидации главного порта Морское министерство начало изучать вопрос вывоза оборудования и имущества в Кронштадт и Санкт-Петербург. Наиболее подходил морской путь, в связи с чем началось определение списка необходимых судов.

8 марта 1862 г. директор Кораблестроительного департамента контр-адмирал А.В. Воеводский подписал отношение в Инспекторский департамент, предлагая «благовременно» сделать необходимый расчёт⁴. 12 марта Инспекторский департамент направил главному командиру Кронштадтского порта вице-адмиралу Ф.М. Новосильскому письмо с указанием готовить винтовой транспорт «Красная Горка», а также продумать, по требованию генерал-

¹ РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 655. Л.30–35.

² Там же. Л.42–45.

³ Там же. Л.51–56,81–88.

⁴ РГАВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 1803. Л.1,1 об.

адмирала, вопрос максимального уменьшения численности экипажа транспорта «в видах возможного сокращения расходов»¹.

«Красная Горка», построенная в Великобритании в 1861 г. и в том же году приобретённая флотом, при водоизмещении около 1100 т имела экипаж из 8 офицеров и 68 нижних чинов. По мнению Ф.М. Новосильского, снижать численность имело смысл лишь на 2 человека, поскольку «команда противу прежнего числа значительно сокращена»².

В качестве другого судна для вывоза имущества из Архангельска первоначально рассматривался пароходофрегат «Владимир», имевший водоизмещение 1215 т (в 1862 г. приобретён у Почтового ведомства); экипаж его состоял из 45 человек³. В некоторых документах встречается информация возможности отправки винтового транспорта «Артельщик»⁴. Это железное судно было спущено на воду в Великобритании в 1858 г. и имело водоизмещение 632 т.

Поскольку Морское ведомство намеревалось послать в Архангельск паровые транспорты, возникла проблема угольных бункеровок. В правительстве Норвегии и в генеральном консульстве России в этой стране сообщали, что проблемы с топливом могут быть в портах Западной и Северной Норвегии, исключая, возможно, Берген, Кристиансанн, Тромсё и Хаммерфест⁵.

К 11 апреля Морское министерство приняло окончательное решение, оставив, очевидно, в целях экономии, только «Красную Горку». Согласно письму А.В. Воеводскому директора Инспекторского департамента контр-адмирала свиты князя М.П. Голицына, транспорт должен был уйти по назначению с открытием навигации. Ходовое время в один конец считалось в количестве 18 суток, а вес груза, который могло поднять судно, определялся в 35 тыс. пудов (573,3 т) «при замене в Кронштадте балласта углём»⁶.

9 июня 1862 г. контора над Архангельским портом в лице капитана над портом капитана 1-го ранга М.А. Калугина заключила с Беломорской компанией (уполномоченный – И.И. Гернет) контракт на перевозку казённого имущества. Под погрузку 11 июня встал парусник «Кама» (суперкарго – поручик 8-го Рабочего экипажа Е.Е. Амосов), а 14 июня (на день раньше срока) – парусник «Нева» (суперкарго – прапорщик 3-го Ластового экипажа А.Н. Морозов). Плата за перевозку составила 23 копейки с пуда. 7 июля «Кама», закончив погрузку, подняла якоря; 8 июля за ней последовала и «Нева».

Технические данные судов Беломорской компании в документах не приводятся; известно только требование Морского ведомства, чтобы в полном грузу они имели осадку не более 14

¹ Там же. Л.3,3 об.

² Там же. Л.6–7.

³ Там же. Л.8–9.

⁴ РГАВМФ. Ф. 157. Оп. 1. Л.1536. Л.12.

⁵ РГАВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 1803. Л.4–5.

⁶ РГАВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 1803. Л.10,10 об.

футов (около 4,32 м) для беспрепятственного прохода через бар Северной Двины. Известно также, что грузоподъёмность «Камы» составляла около 800 т, а на «Неву» на 2 июля 1862 г. было погружено около 1049 т груза¹.

Поскольку вывезти всё имущество и оборудование было невозможно, заранее составлялись списки того, что должно быть реализовано на месте.

Большую часть плавсредств порта разобрали на дрова. Согласно отчёту Кораблестроительного департамента, на слом сдали парходы «Смирный» и «Полезный» (разукомплектованы корпуса и механизмы), бриг «Новая Земля» (внешняя брандвахта порта), корпус блокшива (внутренняя брандвахта), транспорты «Кемь» и «Соловецк», 4 подъёмных бота (камели), корпус недостроенной землечерпалки, плашкоут и 3 палубных плота. Общая стоимость материалов, полученных при разборке, составила 34059 руб. 5¼ коп.²; механизмы «Смирного» и «Полезного», а также медный котёл, стоявший на «Смирном», демонтировали и отправили на судах Беломорской компании в Кронштадт в качестве металлического лома³.

Балансовую стоимость разобранных судов установить сложно, тем более что их первоначально планировалось продать в частные руки. По официальным данным на 1862 г., стоимость «Полезного» была определена в 36077 руб. 49½ коп.⁴, в то время как уже упоминавшийся документ от 22 мая 1861 г. говорит о 39521 руб. По данным на май 1861 г., «Смирный» стоил 41820 руб., «Новая Земля» – 22434 руб., внутренняя брандвахта – 13484 руб., «Кемь» – 10774 руб., «Соловецк» – 14333 руб., камели – в общей сложности 23824 руб., корпус землечерпалки – 4253 руб.

Часть судов в отчёте Кораблестроительного департамента не упоминается: 8 канонерских лодок (9528 руб.); неизвестное количество бомбических канонерских лодок (1807 руб. каждая); недостроенный пожарный бот (4389 руб.).

Эллинги предполагалось позже передать Военно-инженерному ведомству. Стоимость эллинга № 1 (1844 г. постройки) была определена в 28189 руб., эллинга № 3 (1851 г. постройки) – в 3183 руб., эллинга № 4 (1858 г. постройки) – в 32776 руб. Эллинги №№ 1 и 4 были повреждены бурей; требовалось исправить железные крыши с заменой «ветхих и неотысканных» листов⁵. Военно-инженерному ведомству должен был отойти и недостроенный лесопильный завод, оценённый в 16412 руб.⁶

¹ РГАВМФ. Ф. 330 Оп. 2. Д. 656. Л.131–136,171,194–195 об., 241–242; РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 464. Л.27–28.

² Приложения к отчёту по Морскому ведомству за 1862 год. Т. I.– СПб. 1863. Приложение № 2. Отчёт Кораблестроительного департамента Морского министерства, представленный контр-адмиралом Воеводским 8 марта 1863 года. С.106.

³ РГАВМФ. Ф. 157. Оп. 1. Л. 1536. Л.14.

⁴ Памятная книжка Морского ведомства на 1862 год. – СПб. 1862. С.42–43.

⁵ РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 655. Л.81–88.

⁶ РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 389. Л.71–78.

Лесные склады Морского ведомства, где было 19 тыс. брёвен (лиственница, дуб, бук и т. д), были проданы Санкт-Петербургскому купцу Г. Молво за 53 тыс. руб., древесные стволы распилили на брусья и отправили на британские верфи¹. Г. Молво купил и 100 тыс. пудов (1638,1 т) чугунного корабельного балласта; позже он рассматривался в качестве покупателя ещё 34937 пудов (572,3 т) балласта, полученного в том числе от разборки судов. Судя по всему, речь идёт о Г. Молво, получившем статус купца 1-й гильдии в 1863 г., а до того момента – потомственным почётном гражданине².

Кораблестроительный департамент отчитался об отправке в Кронштадт грузов на 318459 руб. 82,5 коп.; от торгов выручили 34241 руб. 72 коп. Новое управление Архангельского порта получило имущество на 16178 руб. 5,25 коп.³

Основную часть артиллерийского имущества отправили в другие порты и учреждения Морского и Военно-сухопутного ведомств. Наиболее ценные вещи и материалы ушли на «Красной Горке», «Соломбале» и зафрахтованных судах в Кронштадт; порох предполагалось «по зимнему пути» отправить в Петрозаводск; орудия, снаряды, лафеты и станки, а также другие «собственно артиллерийские предметы» намечалось передать для создания запасного артиллерийского парка в Новодвинскую крепость.

«Красная Горка» увозила 226 ящиков артиллерийского имущества и 59 пачек железа (3443 пуда 21,25 фунтов – 54,4 т – на 22266,78 руб.); «Соломбала» – холостые и боевые ружейные патроны, серу, селитру, «другие огнестрельные вещи» на 2925,07 руб.; зафрахтованное у Беломорской компании судно «Нева» – 330 пудов 11,5 фунтов (5,4 т) чугуна на 242,23 руб.

Помимо иных грузов, на суда погрузили 262 куля и ящик с документами – в общей сложности 25668 архивных дел общим весом 1358 пудов 3 фунта (22,3 т). В Архангельске остались архивы соломбальской полиции, беломорских маяков, бывшего Церковного комитета, бывшего Соломбальского о холере комитета, бывшей канцелярии военного губернатора, а также часть дел архива портового управления⁴; часть дел не обнаружена и, возможно, потеряна.

Среди груза «Красной Горки» числятся книги и чертежи коллекции Инспекции кораблестроения, назначенные для передачи в аналогичную инспекцию Кронштадтского порта. В массиве документов, значительная часть которого не известна историкам, были 10 папок (95 чертежей линейных кораблей, 118 чертежей фрегатов, 40 чертежей корветов и клиперов, 22 чертежа канонерских лодок, 39 чертежей пароходов, 51 чертёж транспортов и ботов, 42 чертежа

¹ Огородников С.Ф. История Архангельского порта. – СПб. 1875. С.375.

² Справочная книга о лицах, получивших на 1867 год купеческие свидетельства о 1 и 2 гильдии. – СПб. 1867. С.30–31.

³ Приложения к отчёту по Морскому ведомству за 1862 год. Т. I.– СПб. 1863. Приложение № 2. Отчёт Кораблестроительного департамента Морского министерства, представленный контр-адмиралом Воеводским 8 марта 1863 года. С.243–244.

⁴ РГАВМФ. Ф. 330 Оп. 2. Д. 656. Л.196–197 об.

бригов и шхун, 228 детальных чертежей, 135 чертежей гребных судов и 74 «механических»). Книг, «относившихся до кораблестроения и механизмов», было 46¹.

К перевозке сухим путём в Петрозаводск назначили почти 1620 пудов (26,5 т) ружейного и артиллерийского пороха, а также «пороховой мякоти» на 19443,86 руб.; обоз сопровождали 12 унтер-офицеров и рядовых при офицере 5-й Арсенальной роты КМА.

Стоимость передававшейся Новодвинской крепости артиллерии, лафетов и станков, снарядов, принадлежностей, «некоторого оружия и других собственно артиллерийских предметов» показана как 80726 руб. 12,25 коп., но Военное министерство имущество принять отказалось. Морское ведомство решило продать орудия и металлические предметы, включая оковку станков и лафетов, на лом, а дерево «обратить в дрова на отопление казённых зданий». Предложения российских и зарубежных купцов были признаны невыгодными. Уже упоминавшийся Г. Молво был готов приобрести чугунные орудия на слом по цене 10 коп. за пуд, а снаряды – по 5 коп. за пуд. Британская фирма Amos, Easton and Sons Ironworks (Лондон) предполагала заплатить в среднем около 20 коп за пуд.

От продажи иного артиллерийского имущества удалось выручить 2232 руб. 69,25 коп. Кроме того, предметы и инструменты, «употребляемые по разным мастерствам», передали для организации в Архангельской губернии сельских ремесленных училищ по цене выставления на торги (108,83 руб.). Имущество на 159 руб. 7,5 коп. было передано Архангельскому порту².

В 1862 г., в условиях упразднения главного порта, в Соломбале занимались снабжением очередного этапа частной полярной экспедиции лейтенанта П.А. Крузенштерна, шедшего на собственной шхуне «Ермак»³. Из Артиллерийской части П.А. Крузенштерну выдали 2 ящика (2 пуда, 32,8 кг) ружейного пороха на 44,4 руб. серебром⁴.

По Строительной части распродавались «лишние» строения (частью – с торгов). Не продавались морские казармы, комплекс Ширшемских заводов, адмиралтейские мастерские, передававшиеся Министерству государственных имуществ, Архангельску и в ведение Военно-сухопутного ведомства для «училища и артиллерийских потребностей». Общий объём вырученных средств составил 14143 руб. Из 232 «номеров» (лотов) не удалось продать 21 «по неявке желающих на торги»⁵.

¹ РГАВМФ. Ф. 330 Оп. 2. Д. 656. Л.287.

² Приложения к отчёту по Морскому ведомству за 1862 год. Т. II. СПб. 1863. Приложение № 3. Отчёт о действиях Артиллерийского управления Морского министерства, за 1862 год, составленный генерал-лейтенантом Терентьевым. С.34-40.

³ В сентябре 1862 г. шхуна была раздавлена льдами в Карском море.

⁴ Приложения к отчёту по Морскому ведомству за 1862 год. Т. II. СПб. 1863. Приложение № 3. Отчёт о действиях Артиллерийского управления Морского министерства, за 1862 год, составленный генерал-лейтенантом Терентьевым. С.7.

⁵ Приложения к отчёту по Морскому ведомству за 1862 год. Т. II. СПб. 1863. Приложение № 8. Отчёт начальника Строительного управления Морского министерства инженер-генера-майора Роде за 1862 год. С.29.

31 мая 1862 г. вице-адмирал К.И. Истомин отчитался о первых торгах по продаже имущества по Комиссариатской части, доложив свои мысли по товарам, которые не стоило продавать. Ржаную муку передали дирекции Архангельского общественного запасного хлебного магазина по 85 коп. за пуд (заготовлялась по 75,75 коп. за пуд, на торгах цена составила 84,75 коп.). Масло коровье свежей посолки («продукт дорогой») в связи с незначительностью предлагаемой цены предлагалось перевезти в Кронштадт. Морем на Балтику отправляли медную комиссариатскую посуду, медные и чугунные вещи. Поскольку горох, гречневая, ячневая, овсяная крупа и сухари были не в ходу у местного населения, а цены на торгах были показаны низкие, данные товары решили продать по объявленным покупателями ценам.

Из 200 тыс. пудов (3276,1 т) каменного угля продали 10 тыс. пудов (163,8 т); топливо хранилось открыто, выветривалось, теряло горючесть. Так как уголь в Архангельск привозился как балласт и продавался за 6–7 коп. за пуд, К.И. Истомин просил разрешить продать его не более чем по 4 коп. за пуд. Сосновые и еловые дрова хранились в Лапоминке и на Ширшемских заводах, что требовало расходов на доставку¹.

По итогам 1862 г. Комиссариатский департамент Морского министерства отчитался о передаче Архангельскому общественному запасному хлебному магазину и продаже иным покупателям до 10 тыс. четвертей (около 2,099 млн л) ржаной муки по 85 коп. за пуд, гороха – по 95 коп. за пуд, гречневой крупы – по 1 руб. за пуд, овсяной крупы – по 92 коп. за пуд, ячневой крупы – по 76 коп. за пуд, сухарей – по 45 коп. за пуд².

Каменного угля, как и ожидалось, продали всего 10 тыс. пудов (163,8 т; по 5 коп. за пуд); спрос был низок, новый уголь завозился по 6–7 коп. за пуд. Древесный уголь приобретался по 8 коп. за четверть; по отзыву К.И. Истомина, частное кузнечно-слесарное производство существовало в Архангельске в ничтожных размерах, не нуждаясь в значительных запасах топлива. Дрова продавались по 61–71 коп. за сажень. Удалось реализовать «подержанные», а также «годные и негодные вещи» ниже заготовительных цен, но «дороже цен, назначенных при оценке, сделанной при назначении и в продажу».

Согласно отчёту департамента, выручка за провизию и топливо (исключая каменный уголь и комиссариатские вещи) составила 7344,34 руб., против 12582,25 руб., потраченных при заготовке для казны. Департамент, однако, рапортовал, что «за проданный провиант получена довольно значительная прибыль, покрывающая потерю при продаже остальных предметов».

Об общем объёме выручки за отсутствием итоговых сводных данных о продаже портового имущества говорить практически невозможно.

¹ РГАВМФ. Ф. 157. Оп. 1. Л. 1536. Л.87–90,124.

² Приложения к отчёту по Морскому ведомству за 1862 год. Т. II. СПб. 1863. Приложение № 7. Отчёт управляющего Комиссариатским департаментом Морского министерства, статского советника Шульца, за 1862 год. С.92-94.

Что же касается территорий, занимавшихся адмиралтейством, то Мосеев остров и бывшая учебная артиллерийская батарея были переданы Архангельску. Лесное адмиралтейство, включая 6 находившихся на его территории строений, на 10 лет отошло к Соловецкому монастырю «в полное владение» за 2 тыс. руб. серебром¹; монахи построили новое подворье и причал.

В августе 1862 г. вице-адмирал К.И. Истомин доложил о фактическом завершении работ по упразднению порта. В последующие годы быстрота его действий вызывала недовольство людей, знакомых с обстановкой.

Н.А. Качалов, Архангельский губернатор в 1869–1870 гг., так описывал (во многом, по воспоминаниям очевидцев) распродажу портового имущества:

«Чтобы яснее показать это безобразное разорение, упомяну о продаже гавани Лапоминоги². Гавань эта находится почти на середине от Архангельска до Белого моря на реке Двине и составляет единственный пункт, где зимующие суда могут спастись от весеннего ледохода³, и эту гавань⁴, со значительными постройками, продали мещанину за 2000 руб[.] с рассрочкой уплаты в течение 10 лет. Удивительно!... Я не понимаю одного, можно было закрыть военный порт, но зачем продавать за бесценок портовые сооружения и материалы?! Следовало оставить их за казной и не торопиться подражать неприятельскому бомбардированию»⁵.

Реализация имущества продолжалась и в последующие годы; к 1 января 1863 г. на складах порта оставалась часть запасов, в том числе – кораблестроительных. Помимо древесины и смолы, имелось свыше 2900 т железа и не менее 300 тыс. пудов (4914,2 т) каменного угля⁶. Контора над портом весь 1863 г. продолжала выставлять имущество на торги, о чем публиковались объявления в «Архангельских губернских ведомостях». Речь шла об угле, медных, железных и чугунных изделиях, такелаже, ружьях, а также подъёмных кранах «на снос».

Часть лотов удавалось продать или сдать в аренду с большим трудом, примером чему может служить шхуна «Ломоносов», строившаяся для «маячных надобностей». Информация об аренде шхуны появилась в марте 1863 г.; судно «совершенно новое и имеющее полное [парусное] вооружение» предлагалось «в частное употребление за уплату в казну». 3 августа «Архангельские губернские ведомости» сообщили о выставлении шхуны «с полным вооружением и всеми при ней корпусными принадлежностями» на торги 7 сентября (переторжка 11 сентября); желающие могли осмотреть судно в Повракульской гавани. Стоимость судна, построенного 1859 г. и совершившего одну морскую кампанию, была определена в 1500 руб. при

¹ Огородников С.Ф. История Архангельского порта. – СПб. 1875. С.375.

² Имеется в виду бухта Лапоминка.

³ Курсив автора мемуаров.

⁴ Курсив автора мемуаров.

⁵ Качалов Н.А. Записки тайного советника. – М. 2012. С.454.

⁶ Памятная книжка Морского ведомства на 1863 год. – СПб. 1863. С.163–175.

затраченных на постройку, по различным данным, 10407 руб. или 11331 руб.¹ Из списков судов флота шхуну исключили 7 декабря 1863 г.; о дальнейшей её судьбе информация отсутствует².

В 1864 г. Архангельску безвозмездно уступили каменную кузницу и деревянное здание блоковой мастерской; в 1866 г. Кораблестроительный департамент передал Инженерному ведомству 2 кораблестроительных эллинга.

В отличие от С.Ф. Огородникова, называвшего датой прекращения работ на Ширшемском заводе 1861 г., данные Архангельской епархии говорят об 1866 г.³ То, что завод существовал после 1862 г., подтверждается информацией Морского ведомства, свидетельствующей о передаче предприятия в ведение Архангельской палаты государственных имуществ⁴.

Таким образом, можно констатировать, что упразднение Архангельского главного военного порта происходило в спешке и без детально проработанного плана. В то время, как значительная часть портового имущества могла быть использована другими ведомствами Российской империи, включая власти Архангельской губернии, руководство Морского ведомства изначально взяло курс на его скорейшую реализацию, невзирая на неминуемые убытки.

Результатом стала потеря большинства плавучих средств, ценных производств, строений и запасов. Порт был низведён до положения морской станции (якорной стоянки) лишившись инфраструктуры. В погоне за экономией руководство Морского ведомства уничтожило порт, который с началом Первой мировой войны пришлось создавать заново.

Что же касается региональных властей, то они не имели ни необходимого административного ресурса (центральные органы в лице Министерства внутренних дел поддержать Н.И. Арандаренко не захотели), ни финансовых средств, которые могли быть инвестированы в брошенные флотом предприятия для их перепрофилирования. Как результат Российская империя лишилась многофункционального центра, который мог бы оставаться как социально-экономическим, так и военно-политическим форпостом на Русском Севере.

3.3. Административные, экономические и социальные последствия упразднения Архангельского главного военного порта.

В мае 1862 г. Н.И. Арандаренко и вице-адмирал К.И. Истомин обменялись письмами, касавшихся будущего Соломбалы, казалось бы, чётко определённого в высочайшем повелении.

¹ Архангельские губернские ведомости. 1863. № 9. Официальный отдел. Отдел второй. Часть официальная. С.100; Архангельские губернские ведомости. Прибавление к № 31-му. Отдел второй. Часть официальная. С.344; РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 389. Л.71–78.

² Чернышев А.А. Российский парусный флот. Т. 2. – М. Воениздат. 2002. С.150

³ Краткое историческое описание приходов и церквей Архангельской Епархии. Вып. 1. Уезды Архангельский и Холмогорский. Архангельск, 1894. С.204.

⁴ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного правления государя императора Александр Николаевича. 1855–1880. Часть вторая. – СПб. 1880. С.259.

Из текста ответа вице-адмирала создаётся ощущение, что тема адмиралтейского селения ему была совершенно не интересна; К.И. Истомин давал короткие реплики и явно намеревался как можно скорее передать дело в более высокие инстанции.

«Если на этом именно кончатся обоюдные соображения наши по настоящему делу, то я покорнейше прошу сообщить мне окончательное по сему мнение и заключение ваше», – писал главный командир.

Пожелания Н.И. Арандаренко в общих чертах мало отличались от тезисов, указанных в его письме в Министерство внутренних дел от 1861 г. Появились 3 новых направления – просьба купцов о переводе смоляного буяна в междуречье проток Соломбалка и Курья, продажа городу под «богоугодные заведения» вместо дома главного командира порта одной из двух флотских казарм, передача Архангельску Мосеева острова.

Архангельские купцы, продававшие на экспорт смолу и пек, просили перенести смоляные склады («буян») с юга губернского центра (от Михаило-Архангельского монастыря) в Соломбалу. Помимо сокращения логистического плеча на 6 км и удешевления перевозок, перемещение складов резко снижало пожароопасность района монастыря, позволяя грузить товары непосредственно на суда, уходящие за границу. К.И. Истомин идею не поддержал, поскольку желаемая территория уже была выставлена на торги. Кроме того, можно было предположить опасность пожара складов для практически полностью деревянной Соломбалы. В дальнейшем к данному вопросу, в силу неизвестных причин, уже не возвращались.

Передача одной из казарм также не состоялась, поскольку здания (одно полностью, второе наполовину) было решено отдать Военно-сухопутному ведомству для размещения гарнизонного батальона. В дальнейшем казармы вернулись в подчинение Морского ведомства, поскольку Военно-сухопутное ведомство их не использовало.

По Мосееву острову стороны пришли к согласию. Остров служил «передовой защитой от напора весенних вод и льдов Соломбальскому селению» и был местом народных гуляний. Морское и иные ведомства заинтересованности в нем не имели¹.

Некоторые жители Соломбалы поспешили воспользоваться возможностью улучшить своё материальное положение. В июне 1862 г. к К.И. Истомину обратился с младший делопроизводитель канцелярии главного командира коллежский асессор Г.А. Потапов. Чиновник ходатайствовал о замене занимаемого им участка земли на другой – коллежский асессор, «принуждённый упразднением порта оставить службу с пенсионом весьма ограниченным» должен был каким-то образом кормить семейство. «Находя сподручные занятия на первый раз огородничеством занятием здесь невыгодным, не имея для того ни сколько при своём доме

¹ РГАВМФ. Ф. 330 Оп. 2. Д. 656. Л.22–27.

свободной земли», Г.А. Потапов просил отвести ему участок «под запущенным Соломбальским садом» для постройки нового дома, намереваясь впоследствии продать старый, получив средства к существованию.

Просьба была передана в Комиссию об улучшении Соломбальского селения, по требованию которой соломбальской полицией был представлен план «пустопорожного участка на Банном острове» площадью 1282,5 квадратных сажень (5828,3 м²), занимаемый огородами ластовых команд. Получил ли желаемое Г.А. Потапов – неизвестно¹.

В условиях упразднения главного военного порта, командованию, зачастую, удавалось улучшить финансовое положение выходивших в отставку офицеров. Примером может послужить М.Я. Прокофьев, отставленный с производством в штабс-капитаны ластовых экипажей 6 августа 1862 г.² После краткого пребывания в резерве М.Я. Прокофьева уволили в отставку с пенсией в размере 58 руб. в год; представление к производству в следующий чин было подписано ещё до упразднения порта.

27 ноября 1862 г. капитан над портом капитан 2-го ранга П.П. фон Ренненкампф направил рапорт управляющему Морским министерством вице-адмиралу Н.К. Краббе. К рапорту приложили наградной лист, подписанный командиром первых двух рот 3-го Ластового экипажа полковником ластовых экипажей К.Н. Пупковым, предлагавшим поощрить М.Я. Прокофьева полугодовым окладом жалования «за успешное и вполне отчётливое выполнение обязанностей».

Обязанности отставного офицера состояли в заведывании имуществом брига «Новая Земля», внутренней брандвахты Архангельского порта, ботов №№ 2, 3, 4, 5 и транспорта «Кемь» (М.Я. Прокофьев готовил имущество к передаче покупателям). Отмечалось, что деятельность отставного штабс-капитана позволила «освободить от службы» 3 штаб-офицеров Морского ведомства; имущество было передано «своевременно и в надлежащей исправности»³.

Почта из Архангельска была разобрана Инспекторским департаментом 7 декабря 1862 г.,⁴ а 10 декабря бывшему последнему главному командиру порта (на тот момент – члену Адмиралтейств-совета) вице-адмиралу К.И. Истомину директором департамента, контр-адмиралом свиты князем М.П. Голицыным была направлена служебная записка. Князь интересовался, насколько «достойно уважения» ходатайство капитана над портом⁵. К. И. Истомин 13 декабря ответил, что М.Я. Прокофьев «вполне заслуживает» награды; поскольку вверенное

¹ РГАВМФ. Ф. 330 Оп. 2. Д. 656. Л.235–236,239; Список гражданских чанов Морского ведомства. Часть I. Первых восьми классов. Исправлено по 1-е июля. – СПб. 1862. С.260.

² «Морской сборник». 1862. № 9. Официальный отдел. С.2.

³ РГАВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 4904. Л.3.

⁴ Там же. Л.1–1 об.

⁵ Там же Л.4–4 об.

имущество сдано «окончательно исправно и в целостности». Результатом стала резолюция о награждении М.Я. Прокофьева полугодовым окладом жалования (185 руб.)¹.

Одновременно выдавали компенсации переводимым в другие порты нижним чинам ластовых и рабочих экипажей, а также регистрировали ранее неучтённые производства. Так, в Соломбале обнаружили литографию, о которой ранее не имелось данных².

Несмотря на то, что решение о присоединении Соломбальского адмиралтейского селения к Архангельску состоялось в марте 1862 г., соответствующий указ Правительствующего Сената датируется лишь 4 марта 1863 г. (№ 13340); инициатором было Министерство внутренних дел.

Жителям бывшего адмиралтейского селения даровалось право потомственного владения принадлежавшими им «усадебными осёдлостями»; жителям, относившимся к податным сословиям, предоставлялось право приписаться к городским сословиям Архангельска или «избрать иной род жизни». Сборы, ранее взимавшиеся в пользу селения, присоединялись к доходам Архангельска; в ведение Архангельского городского общественного управления передавался «экономический капитал», образовавшийся в результате взимания этих сборов.

В ведение города передавался Мосеев остров, а также место, ранее занимавшееся учебной артиллерийской батареей (её территория оставалась в пользовании Военного ведомства). Особо оговаривалось, что при желании губернских или городских властей заменить участок, ранее занимаемый батареей, на какой-то иной, данный вопрос должен был решаться путём «соглашения помянутого начальства с Военным ведомством».

«Богоугодные» заведения полностью теряли самостоятельность либо упразднялись. Елизаветинскую богадельню присоединили к городской; лечебница для бедных подлежала закрытию, взимавшийся в её пользу кружечный сбор и имевшийся капитал передавался Архангельскому приказу общественного призрения. Приказу передавался и бывший дом главного командира порта «с принадлежавшими ему строениями» для размещения благотворительных организаций³. Впоследствии в нем квартировал дом умалишённых.

Присоединение Соломбалы к Архангельску коснулось и Спасо-Преображенского морского собора, находившегося на балансе Морского ведомства. Храм в 1862 г. перешёл в ведение Архангельских епархиальных властей; по состоянию на 1894 г. приход собора насчитывал 2337 прихожан против более чем 15 тыс. прихожан в 1862 г.⁴ Спасо-Преображенский

¹ Там же. Л.5.

² РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 583. Л.66,96.

³ О присоединении селения Соломбалы к г. Архангельску. От 4 марта за № 13.340-м. По высочайшему повелению. По 1-му департаменту // Архангельские губернские ведомости. 1863. № 11. Официальный отдел. Отдел второй. Часть официальная. С.126.

⁴ Краткое историческое описание приходов и церквей Архангельской епархии. Выпуск I. Уезды Архангельский и Холмогорский. – Архангельск. 1894. С.83.

собор продолжали именовать «морским» даже в начале XX в., причт получал жалование по смете Морского министерства¹.

Про собор вспомнили только в конце весны 1862 г., благодаря письму К.И. Истомина в Инспекторский департамент. Вице-адмирал докладывал, что причт состоит из 6 человек, судьба которых не определена. 3 сентября 1862 г. последовало высочайшее соизволение на передачу собора епархии, причём объём средств на содержание причта оставался неизменным – 2333,523 руб. В храме служил протоиерей (оклад 651,6 руб. в год), два священника (по 514,39 руб. в год), дьякон (335,8 руб. в год), 2 причётника (по 94,38 руб. в год) и просвирник (28,59 руб. в год)².

Архангельский военный порт представлял собой замкнутую экономическую систему, что показывает статистика приходов в Архангельск торговых судов. Если в 1861 г. их пришло 729 (209 под российским флагом), то 1862 г. таковых было 740 (198 под российским флагом), в 1863 г. – 537 (193 под российским флагом), в 1864 г. – 702 (230 под российским флагом), в 1865 г. – 805 (407 под российским флагом).

Упразднение порта на транспортном секторе экономике Архангельской губернии практически не отразилось. Снижение числа приходов судов в 1863 г. имело причиной напряжённость на морских торговых путях в связи с очередным Польским кризисом и посылкой в Мировой океан российских крейсерских эскадр. Это привело к падению товаропотока не только по Архангельску, но также по ряду других портов, связанных с вывозом русского зерна и иных экспортных товаров – Либаву, Одессу, Бердянск, Керчь, Мариуполь, Таганрог, Ростов-на-Дону³.

«В Архангельске прекращена постройка военных кораблей, проданы за баснословно дешёвую цену эллинги иностранцам на дрова, упразднена Новодвинская крепость; закрыты все казённые механические заводы», – писал в 1870 г. предприниматель и публицист М.К. Сидоров⁴.

На середину 1861 г. численность населения Соломбалы составила, по официальным данным, 11748 человек против 12146 человека в Архангельске. К марту 1863 г. в Соломбале оставались 324 ремесленника (200 мастеровых, 28 рабочих, 96 учеников) против 1837 ремесленников в Архангельске (871 мастеровой, 907 рабочих, 59 учеников.) Известно, что в 1864 г. в Соломбале на дрова были разобраны 50 домов, а в 1865 г. – 41 дом⁵.

Отток населения виден также из анализа метрических книг Спасо-Преображенского морского собора по военному приходу за 1862–1867 гг.

¹ Дьяков Н. Восстановление церкви Морского ведомства в Соломбале. Краткий очерк к истории Архангельского дисциплинарного экипажа. – Архангельск. 1908. С.12.

² РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 7912. Л.9,13,15.

³ Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства. СПб. 1895. Материалы для статистики Русского торгового мореходства. 1. Движение торгов судов в заграничном плавании. С.3,13.

⁴ Сидоров М. Север России. СПб. 1870. С.153.

⁵ Огородников С.Ф. История Архангельского порта. – СПб. 1875. С.377.

Динамика регистрации рождений и смертей, 1862–1867 гг.¹

Год	Рождений	Смертей	Прирост
1862	178	98	80
1863	– ²	183	– ³
1864	229	234	-5
1865	203	245	-42
1866	173	163	10
1867	116	126	-10

После упразднения главного военного порта и вывода флотских контингентов, составлявших значительную часть населения Соломбалы, положительный прирост населения сменился отрицательным (исключение составил 1866 г.). За исключением непоказательного 1862 г. (год перехода Спасо-Преображенского морского собора из Морского ведомства в епархиальное ведомство с сопряжёнными статистическими погрешностями), а также 1865 г., за который отсутствует часть информации, налицо стабильное снижение рождаемости и смертности.

Мужская и женская рождаемость и смертность, 1862–1867 гг.⁴

Год	Рождаемость		Смертность	
	Мужчины	Женщины	Мужчины	Женщины
1862	90	78	57	41
1863	–	–	147	136
1864	123	106	118	116
1865	106	97	130	115
1866	74	99	130	115
1867	69	47	53	45

Показатели смертности среди мужчин и женщин в Соломбале оставались на одном уровне, что, возможно, было связано со стабильностью состава населения, состоявшего, главным образом, из отставных офицерских, классовых и нижних чинов.

Доля детской смертности в возрасте до 5 лет к общей смертности, 1862–1867 гг.⁵

Год	Общая смертность	Дети до 5 лет	Мальчики	Девочки
1862	98	83	51	32

¹ ГААО. Ф. 29. Оп. 11. Д. 74а. Л. 64, 107; ГААО. Ф. 29. Оп. 42. Д. 104. Л. 69; ГААО. Ф. 29. Оп. 42. Д. 105. Л. 79, 159; ГААО. Ф. 29. Оп. 42. Д. 106. Л. 83, 161; ГААО. Ф. 29. Оп. 42. Д. 107. Л. 62, 163; ГААО. Ф. 29. Оп. 42. Д. 108. Л. 44, 126.

² Нет данных.

³ Нет данных.

⁴ Там же.

⁵ ГААО. Ф. 29. Оп. 11. Д. 74а. Л. 107; ГААО. Ф. 29. Оп. 42. Д. 105. Л. 160; ГААО. Ф. 29. Оп. 42. Д. 106. Л. 162; ГААО. Ф. 29. Оп. 42. Д. 107. Л. 190; ГААО. Ф. 29. Оп. 42. Д. 108. Л. 127.

1863 ¹	–	–	–	–
1864	234	121	63	58
1865	245	114	55	59
1866	207	102	53	49
1894	126	36	23	13

Уровень детской смертности за показанный период оказался ощутимо ниже, чем за предыдущий, что не означает более высокого уровня медицинского обслуживания. Реальная причина снижения доли детской смертности напрямую связана с оттоком населения, в результате чего рождаемость снижалась, и следовательно, уменьшалось число детей в возрасте до 5 лет.

К 1867 г. Соломбала, как писала газета «Архангельские губернские ведомости», пережила «ощутительную перемену»: население уменьшилось наполовину; бывшие казённые постройки в частных руках «закоптились, облияли, осунулись». Здания офицерских флигелей «совершенно опустели, обезлюдели, отчего на улицах господствует какая-то грустная тишина». Соломбальский рынок опустел².

На условия жизни в Соломбале продолжали негативно влиять разливы Северной Двины. Результатом была сырость в нижних этажах и в подвалах, которые сдавались малоимущим.

«Женатые нижние чины живут на вольных квартирах и не получают на это квартирных денег, отчего они нанимают их в подвалах, вообще чрезвычайно сырых и тесных, но ещё и затопляемых ежегодно водою при разлитии реки, что весьма вредит их здоровью и налагает на них тяжёлые издержки³», – гласит отчёт проверявшего Архангельский порт на рубеже 1869–1870 гг. капитана 2-го ранга Н.В. Копытова.

Авторы юбилейного издания, посвящённого отмечаемому в 1884 г. 300-летию Архангельска, писали, что «крупным... событием для Архангельска в прошлое царствование⁴ было закрытие порта в 1862 году. После этого Архангельск опустел ещё более»⁵.

В том же 1884 г. Архангельск посетил главнокомандующий войсками гвардии и Санкт-Петербургского военного округа, брат Александра III великий князь Владимир Александрович. Сопровождавший его литератор К.К. Случевский указывал, что «последнее 25-летие, в силу многих обстоятельств, оказалось губительно для Архангельска»:

«...Начало и развитие броненосного судостроения, перенёсшее постройку судов к другим центрам, оказало влияние непосредственное. Неудачный спуск, в 1860 году, громадного фрегата

¹ Данные за год отсутствуют.

² Соломбала зимою и летом // Архангельские губернские ведомости. 1867. № 58. Часть неофициальная. С.2.

³ РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 3135. Л.2.

⁴ Царствование императора Александра II.

⁵ Прошлое города Архангельска, 1584–1884 гг. Исторический очерк, посвящённый памяти трёхсотлетнего юбилея города Архангельска. – Архангельск. 1884. С.32.

«Пересвет» послужил последним поводом к Высочайшему повелению, состоявшемуся в 1862 году, об упразднении в Архангельске главного военного порта..., в 1866 году два последние эллинга пошли с молотка».

В Соломбале, по мнению литератора, царило полное запустение:

«Морские казармы – это мастодонт между всеми казармами. В них в двух корпусах помещаются: одно из самых обширных арестантских отделений – около 700 человек¹, архангельская флотская рота, морской госпиталь², офицерский морской клуб, и многое другое, и, несмотря на это, значительная часть зданий пуста... Из окон казарм видны пустые места находившихся подле верфей и эллингов, заваленные мусором и порастающие травой».³

К началу XX в. Соломбала превратилась в портовый район, недостаточно комфортабельный для проживания.

«При рассмотрении плана Соломбалы, прежде всего бросается в глаза, что что в части города, окружённой со всех сторон водой, ни один участок набережной не представлен для пользования жителей в целях отдыха и наслаждения», – отмечал документ Архангельской городской думы⁴.

От Ширшемских заводов к 1867 г. оставалось лишь некоторое количество строений, которые предлагалось выставить на торги. Согласно «Проекту кондиций на продажу бывшего имущества Архангельского морского порта», речь шла о жилых домах, казармах и хозяйственных постройках, складах и сараях для хранения имущества, зданиях токарной и слесарной мастерских, пильного сарая с мукомольной мельницей; все строения были деревянными. Каменными были литейная, котельная и кузнечная мастерские. В список включили дощатый забор для ограждения лесных материалов длиной 102 сажени (217,6 м), 58 палов по берегу Ширши, деревянный мост через бассейн и пристань на Ширшемском озере. Стоимость имущества оценивалась в 4263,26 руб., часть механизмов и оборудования мастерских отсутствовала, часть могла быть использована⁵.

Таким образом, упразднение главного военного порта и уничтожение адмиралтейства в Соломбале имело не только экономические, но и социальные последствия. Практически сразу же начался отток населения, уменьшилось число ремесленников. Некогда процветающее адмиралтейское селение стало все больше приобретать признаки портового района.

¹ Военно-сухопутного ведомства.

² Имеется в виду лазарет Архангельской флотской роты.

³ Случевский К. По Северу России. Путешествие Их Императорских Высочеств Великого Князя Владимира Александровича и Великой Княгини и Марии Павловны в 1884 и 1885 годах. – СПб. Т. I. 1886. С.258–259.

⁴ Овсянкин Е.И. Имена Архангельских улиц. – Архангельск. 2008. С.69.

⁵ ГААО. Ф. 1. Оп. 5. Д. 923. Л.3–7.

Что же касается завода на Ширше, то его история показывает, что любое предприятие, сколь многопрофильным бы оно не было, не сможет существовать при разрыве связей и ухода с местного рынка главного заказчика – в данном случае, Морского министерства в лице Архангельского главного военного порта. Центральные власти не приложили никаких усилий к перестройке предприятия под местные нужды, а руководство Архангельской губернии либо не видело смысла в сохранении заводов, либо не имело средств на связанные с этим мероприятия.

3.4. Архангельск в условиях изменившихся социально-экономических реалий.

Архангельский губернатор Н.А. Качалов, занимавший этот пост в 1869–1870 гг., отмечал, что упразднение главного военного порта нанесло серьёзный ущерб и гражданскому портовому хозяйству:

«Устроенная с давних лет корабельная верфь с доками, заводами, мастерскими, запасом материалов, с отличным лиственным лесом¹, приученными мастерами и всеми постройками представляла грандиозное учреждение, уничтожить которое было варварство. Ежели не нужен был порт военный, что ещё вопрос, то был необходим порт коммерческий, и сохранённая верфь принесла бы громадную пользу коммерческому судостроению не только Архангельской губернии и вообще России, но даже для иностранных заказов»².

В 1863 г. в официальных документах Морского ведомства Беломорская флотилия уже отсутствует; в составе Архангельского порта отчёты показывают 2 парусные шхуны – «Задорная» (доставляла снабжение на маяки) и «Ломоносов» (учебное судно). Парусно-винтовая шхуна «Полярная Звезда» числилась в составе Балтийского флота³.

Из портового имущества в ведении Морского министерства оставались несколько зданий в Новом адмиралтействе и одна из двух морских казарм. В казарме помещалось портовое управление, «помещение нижних чинов» приписанных к порту судов, библиотека и морское собрание⁴. В Соломбале квартировала Архангельская портовая рота⁵, включавшая 11 офицеров, чиновника и 183 нижних чина (включая находящихся в плаваниях, больных и командированных) вместо 163 нижних чинов по штату⁶.

Как признавали в 1880 г. авторы отчёта о деятельности Морского ведомства за годы правления Александра II, упразднение порта оказало негативное влияние на Архангельск и Архангельскую губернию. Начало упадка было положено выделением 2 августа 1857 г.

¹ Имеется в виду древесина лиственницы.

² Качалов Н.А. Записки тайного советника. – М. 2012. С.453.

³ Памятная книжка Морского ведомства на 1863 год. – СПб. 1863. С.40–41,66

⁴ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.259.

⁵ С 1869 г. – Архангельская флотская рота.

⁶ Памятная книжка Морского ведомства на 1863 год. – СПб. 1863. С.126,130.

гражданской части Архангельской губернии из-под контроля Архангельских военных губернаторов: «с отделением же управления губернией от управления портом разрушилась связь Морского министерства с Архангельской губернией»¹.

16 июня 1867 г. Александр II указом Правительствующему Сенату утвердил новое Положение об управлении Морским ведомством; Архангельский порт был официально отнесён ко 2-му разряду. Количество офицеров и чиновников порта выросло на 1 штатную единицу, составив 11 человек (к 6 старшим смотрителям маяков, добавился младший смотритель). Бюджет порта вырос только на 100 руб. в год².

Командиром порта 1 января 1867 г. был назначен капитан 1-го ранга П.П. Ренненкампф, служивший в Архангельске с 1860 г. сначала помощником капитана над портом, затем – начальником гидрографической части, а с августа 1862 г. – капитаном над портом³.

В силу ограниченности средств порта, а также Дирекции маяков и лоции Белого моря, говорить о масштабных гидрографических исследованиях было невозможно. В 1864 г. обследовали Кемский рейд; в 1871 г. – часть Берёзового рукава реки Северная Двина, протоку Маймакса и Лапоминкскую гавань; в 1872 г. – ряд участков побережья Мурманского берега Кольского полуострова; в 1876 г. – Кемский рейд, входы в устья рек Онега, Сума и Сорока; в 1876-1878 гг. – 60-вёрстный (64 км) участок вверх по течению реки Мезень от города Мезень; в 1877 г. – участок западного берега Южного острова архипелага Новая Земля. В отчётах по Морскому ведомству говорилось, что работы «имели местный интерес и принесли свою долю пользы».

«Главные работы..., обильные научными результатами» были выполнены небольшим отрядом судов⁴, сформированным в 1870 г. для учебного плавания великого князя Алексея Александровича, сына Александра II.

Суда отряда за короткий срок пребывания на Русском Севере произвели промеры на Соловецком рейде, в проливе Костин Шар на Новой Земле, в Иокангском проливе, в Териберкской губе, в устьях рек Кола и Тулома и в Корабельной бухте на севере Кольского полуострова. В плавании из Архангельска к Исландии измерялись глубины: от Архангельска до Соловецких островов – 12 раз, от Соловков до деревни Сорока на западном берегу Белого моря – 52 раза, от мыса Канин Нос до мыса Святой Нос – 53 раза, вдоль Лапландского берега Кольского полуострова – 72 раза, от Соловецка к Новой Земле и от Новой Земли к Коле – по 25 раз. За время похода астрономически определили координаты 8 географических пунктов, в 11 пунктах

¹ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.257.

² Положение об управлении Морским Ведомством // Морской сборник. 1867. № 8. Официальный отдел. С.40,50,72.

³ Манвелов Н.В., Гостев И.М. Архангельск в судьбах офицеров и адмиралов Российского Императорского флота 1850–1917. Биографический справочник. – Архангельск. М. 2020. С.349.

⁴ Винтовой корвет «Варяг», винтовой клипер «Жемчуг» и винтовая шхуна «Самоед».

выполнили магнитные наблюдения полного цикла, в 9 пунктах между мысом Нордкап и Исландией определили склонения магнитного компаса. Замерялась температура морской воды¹.

В Белом и Баренцевом морях из-за недостатка обученных специалистов было всего 5 пунктов метеорологических наблюдений (Архангельск, Кемь, Кола, село Зимняя Золотица на восточном берегу Белого моря, Новая Земля); меньше (4 пункта) было только на Каспийском море. На Балтике было 12 метеорологических станций, на Чёрном море – 10, в Приамурском крае – 8. Наблюдения производились 3 раза в сутки².

Количество маяков выросло с 4 до 10. Сосновский маяк и маяк на мысе Святой Нос были введены в эксплуатацию в 1863 г., причём Святоносский оборудовали туманным ревуном. Помимо маяка на Секирной горе Соловецкого монастыря, в 1871 г. начал светить Жужмуйский маяк. В 1878 г. на высоте 91 м заработал Зимнегорский маяк. Вместо створных огней на острове Мудьюгский возвели 2 маячные башни; у входа в Северную Двину на якоре с 1879 г. стоял Северо-Двинский плавучий маяк (первоначально маяк предполагался у Орловских мелей)³.

Приказом временно управляющего Морским министерством вице-адмирала С.С. Лесовского с 1 августа 1875 г. вводилось «Положение об обязанностях заведующего Гидрографической частью Архангельского порта» и «Положение о найме смотрителей и прислуги для Беломорских маяков»; 28 июля 1875 г. положения утвердил Александр II⁴.

По «Положению об обязанностях заведующего Гидрографической частью Архангельского порта», заведующий подчинялся командиру порта, (одновременно директору Беломорских маяков), отвечая за функционирование маяков и работу с лоцией. Заведующий мог требовать, «для справок», любые документы, ведомости и сведения, имевшиеся в конторе над портом.

Главный гидрограф работал по двум основным направлениям. Заведая гидрографической частью и «не принимая на себя никаких хозяйственных распоряжений», он «имел попечение за точным исполнением требований науки и практики к гидрографии, лоции и освещению маяков». Заведующий руководил «непосредственно в техническом отношении» работами по гидрографии и лоции, тестировал смотрителей на предмет знания необходимых постановлений и циркуляров, а также «способов обращения с маячными аппаратами».

Заведующий частью должен был ежегодно посещать маяки, «не упуская из виду личного, при удобных случаях, наблюдения с моря, в ночное время, за действием маячных фонарей». Он следил за исполнением инструкций смотрителям, контролировать условия содержания прислуги. Заведующий отвечал за состояние маячных башен, иных навигационных и предостерегающих

¹ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.396–398.

² Там же. С.460–461.

³ Там же. С.508–511.

⁴ Морской сборник. 1875. № 10. Официальный отдел. С.12–13.

знаков. При обнаружении неисправностей, ветхости сооружений, иных проблем представлялся рапорт командиру Архангельского порта¹.

Кодексом деятельности маячных смотрителей являлось «Положение о найме смотрителей и прислуги для беломорских маяков», изучение которого даёт понимание системы организации службы на маяках и положения служащих Гидрографической части. Маяки по климатическим условиям делились на 2 разряда. К 1-му отнесли Святоносский, Орловский, Сосновский и Моржовский маяк; ко 2-му – Жижгинский, Жужмуйский, Соловецкий, Мудьюгский и «створные освещаемые башни» на Мудьюгском острове.

Смотрители подбирались по вольному найму, и сами находили «прислугу». Отбор смотрителей из числа желающих производил заведующий частью, после чего кандидатуры утверждал командир порта. Смотрителей рекомендовалось искать «преимущественно из лиц, знакомых с бытовыми условиями северного поморья, грамотных, хорошего поведения и нравственности и могущих, по состоянию своего здоровья вынести тяготы службы на Беломорских маяках». Единых сроков контрактов для смотрителей не было.

Смотрители маяков 1-го разряда получали 400 руб. в год, маяков 2-го разряда – 300 руб. Если смотритель служил на маяке 3 года без перерыва, исполняя обязанности «вполне исправно и безукоризненно», ему полагалась прибавка к жалованию в размере 100 руб.; решение принимал командир порта по представлению заведующего Гидрографической частью. Ещё через 3 года беспорочной службы смотритель маяка был вправе ожидать ежегодной прибавки в 100 руб.

Помимо жалования, ежегодно в распоряжении смотрителей была сумма в размере 800 руб. (для маяков 1-го разряда) или 600 руб. (для маяков 2-го разряда). Средства шли «на выдачу жалования прислуге и покупку предметов довольствия, сверх положенного от казны»; избыток шёл в распоряжение смотрителя. Исключение составлял Соловецкий маяк, сумма на содержание прислуги которого определялась переговорами порта, Гидрографической части и монастыря.

Перед отправкой на маяк смотритель под руководством заведующего Гидрографической частью изучал инструкции, учился работать с маячным оборудованием и метеорологическими инструментами. Затем следовала стажировка сроком 2–3 месяца при лазарете Архангельской флотской роты, где смотритель знакомился с правилами гигиены, показаниями для применения отпускаемых медикаментов и «врачебных средств», способами приготовления лекарств, правилами ухода за больными. Готовясь к отправке на маяк, смотритель в письменном виде подавал командиру порта «хозяйственные соображения» относительно продовольствия, иных вещей и товаров, необходимых для нормальной жизнедеятельности. Если желаемое имелось на складах, законность требования рассматривала комиссия, назначаемая командиром порта. В её

¹ Положение об обязанностях заведующего Гидрографической частью Архангельского порта // Морской сборник. 1875. № 10. Официальный отдел. С.13–14.

состав входил врач, контролировавший качество предметов довольствия и принимавший решение о дезинфекции одежды и обуви.

Прислуга маяка должна была состоять минимум из 5 человек на время навигации («во время освещения») и минимум 2 человек в остальное время; один человек получал звание «помощника». Нанимал людей смотритель, который мог подбирать сотрудников в любом регионе, а для доставки прислуги на маяк имел право просить содействия полиции.

В составе прислуги могли быть женщины, но их должно было быть менее половины от общей численности; женщины подбирались «вполне здоровые и крепкого телосложения». Персонал маяка должен был по здоровью соответствовать нестроевым чинам флота; прислугой могли быть родственники смотрителя. Служащие получали небольшое содержание – не менее 12 руб. в год для маяков 1-го разряда и не менее 10 руб. для маяков 2-го разряда. Увеличение было возможно в пределах опускавшихся смотрителю сумм.

Личный состав маяков без учёта деления на разряды обеспечивался продовольствием. Месячная норма на человека составляла 1 пуд и 32,5 фунта (29,7 кг) муки (в источнике не указано какой именно), 15 фунтов 26 золотников (6,2 кг) гречневой крупы, 1 фунт 59 золотников (663 грамма) соли и 5 фунтов 58 золотников (2,3 кг) коровьего масла. Из противочинготных средств всем служителям на год полагался 1 пуд 7,5 фунта (19,5 кг) репчатого лука, маринованного лука и хрена, 23 фунта (9,4 кг) маринованного чеснока, 726 порций квашеной капусты, 4 фунта (1,8 кг) стручкового перца и ведро (12,3 л) вина «для слабых». Сильнодействующим средством признавалась квашеная морошка, которую надо было заготавливать своими силами.

Смотритель обязывался каждое воскресенье бесплатно выдавать подчинённым по 72 золотника (около 310 граммов) свежего мяса или солонины. В остальные дни выдавались 1,5 фунта (514 граммов) рыбы или крынка молока, в ежедневно – 0,25 золотника (чуть более 1 грамма) чая и 6 золотников (26 граммов) сахара.

Для сохранения запасов и улучшения качества питания смотрителю рекомендовалось держать скот, заниматься охотой, рыболовством и звероловством. Для поощрения промыслов передавались «рыболовные и звериные снаряды», оружие и лыжи. На маяках было по 2 охотничьих ружья или винтовки «туземного образца», 10 фунтов (4,5 кг) пороха, 1 пуд (16,4 кг) свинца для пуль, меретка-самолов для ловли рыбы со стенками, невод в сетками, 10 футов (3,1 м) тонкой льняной пряжи, запорная сетка из конопли, 10 крючков с принадлежностями, 2 остроги для рыбы и 2 пары лыж. При каждом маяке состоял карбас с парусами и вёслами.

Каждый служитель обеспечивался малицами, парой больших сапог или батаров с подмётками, парой валеных сапог-катанцев, парой кожаных рукавиц с варежками, тёплыми рубашками и шапками, нательными рубашками, шерстяными фуфайками и 2 парами суконных

портянок. Носильные вещи числились за маяком и заменялись по мере износа; необходимое количество запасного обмундирования имелось на судах, совершавших плановый обход маяков.

На случай «незначительного» повреждения в маячной технике Архангельский порт выделял на каждый маяк паяльный инструмент и переносной горн с набором материалов. Топливо для отопления и освещения помещений отпускалось по нормам, принятыми для казённых зданий. В «служительской избе» в специальной «раке» под стеклом помещалась печатная справка, с указанием размера жалования и пищевого довольствия. На видном месте должна была висеть выписка «из наставления мер, служащих к сохранению здоровья». Заведующий Гидрографической частью, прибывая с инспекцией, должен был опросить служителей, всё ли они получили сполна, «исправно ли содержится помещение»¹.

Обеспечение российских морей маяками на 1880 г. видно из таблицы².

Маяки России на 1880 г.

Морской театр	Береговые маяки	Плавающие маяки	Гаванские (портовые) огни
Балтийское море, Финский залив	29	5	18
Балтийское море, Рижский залив, пролив Моонзунд	7	0	0
Балтийское море, Ботнический залив	7	1	3
Балтийское море, вне заливов	10	12	0
Чёрное море	30	1	9
Азовское море и Керченский пролив	11 ³	3	2
Каспийское море	10	3	0
Белое море	11	0	0
Восточный (Тихий) океан	5	0	2

На 1880 г. на один беломорский маяк приходились 137 морских миль береговой полосы против 21,7 мили на Балтике, 26,3 мили в Чёрном море, 43,8 мили в Азовском море и 223 миль на Каспии⁴. Условия службы на маяках считались крайне тяжёлыми. В 1857 г. вымерла от цинги прислуга Моржовского маяка – смотритель, его жена, унтер-офицер и 2 матроса ластовых экипажей. Зимой 1863 г. из 48 служителей болели цингой 25 (умерли 8). Зимой 1864 г. вымерла

¹ Положение о найме смотрителей и прислуги для Беломорских маяков // Морской сборник. 1875. № 10. Официальный отдел. С.14–19.

² Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.518–520.

³ Включая 4 маяка, построенных, но не введённых в эксплуатацию.

⁴ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.520.

от цинги почти вся прислуга Святоносского маяка из 7 человек, исключая смотрителя; прислуге маяка разрешили выезжать на время замерзания моря и отсутствия необходимости в освещении в деревню Варгузу в 300 вёрстах (320 км). Зимой 1865–1866 гг. на беломорских маяках умерли ещё 5 человек, а в 1873 г. вымерла прислуга Жужмуйского маяка из 5 человек¹.

Состояние Архангельского порта на рубеже 1860–1870-х гг. показывают результаты инспекционной поездки в Архангельск капитана 2-го ранга Н.В. Копытова, командированного, 10 декабря 1869 г.

Смотр Архангельской отдельной флотской роты не выявил особых недостатков; она была «в строго в полном сборе и в установленной для неё новой форме»², проверка численности личного состава подразделения показала полное соответствие табели³. Матросы имели вид «военный, здоровый и бодрый». Обмундирование и оружие были в порядке. Обучение стрельбе не производилось, гимнастикой и фехтованием ведал присланный из столицы «гимнастер», с новобранцами занимались грамотой⁴.

Недостатком проверяющий признал низкий процент опытных старослужащих матросов: «полной пропорциональности в отношении молодых матросов к опытным нет, ибо все они, за весьма малым исключением находятся в службе не более 3 лет, особенно же их много набора прошлого года»⁵. Молодые моряки были настолько неопытны, что на шхуну «Полярная Звезда» в 1869 г. нанимали 21 вольнонаёмного матроса. В 1870 г. с такой практикой предполагалось покончить, увеличив численность экипажа на 10 человек⁶.

Порт не испытывал недостатка в людях. 4 человека (подшкипер и 3 рядовых) могли быть взяты с парового барказа «Механик» – их Н.В. Копытов показывал, как лишних на борту. 59 человек были гребцами на разъездных судах; при наличии паровых плавучих средств на вёслах сидели бы не более 15 нижних чинов⁷.

Размещение роты оказалось «действительно очень тесным, заключающимся только в двух камерах⁸, нет помещения для женатых, ни зала для гимнастики, ни места для лазарета, ни для швальни, но все это при тамошних местных условиях совершенно необходимо».

Порту был необходим лазарет как минимум на 10 коек (имелся врач и 3 фельдшера) – госпиталь Военного ведомства, где обслуживались моряки, упразднился с 1 января 1870 г.

¹ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.536–541.

² РГАВМФ. Ф. 410. Оп 2. Д. 3135. Л.1.

³ Табель упоминается в отчёте в качестве приложения, но приложение в деле отсутствует. РГАВМФ. Там же. Л.1 об.

⁴ Там же. Л.1 об.,2.

⁵ Там же. Л.1 об.

⁶ Там же. Л.3.

⁷ Там же. Л.3 об.

⁸ Комнат, помещений.

Больных нужно было отправлять через Кузнечиху в госпиталь батальона местных войск; «при разливе и в распутице» занемогшие лишались медицинской помощи на неопределённый срок.

«Медик же команды есть единственный в Соломбале, и к его пособиям почти всегда прибегает вся эта часть города», – отмечал Н.В. Копытов¹.

Командир порта капитан 1-го ранга П.И. Купреянов просил увеличить занимаемые площади на треть, но ответа не получил, хотя властям Архангельска часть помещений была не нужна. Недостаток казарм ставил под сомнение успешное размещение команды винтовой шхуны «Самоед», приход которой ожидали в 1871 г.²

Поскольку рабочие экипажи были упразднены, а постоянного кадра мастеровых и рабочих в порту не было, складывалось сложное положение с судоремонтом; на месте ликвидированного адмиралтейства не возникло частных судостроительных и судоремонтных предприятий.

«Порт вовсе не имеет никаких, даже самых малых средств, для исправления судовых повреждений, а командир порта через меня при сём препровождает ходатайство об отводе и приспособлении бывшей кузницы под мастерские для удовлетворения настоятельной в них потребности»³, – рапортовал Н.В. Копытов.

В Архангельске не было «вовсе никаких средств для исправления судов»⁴. Исправление котлов и питательных труб на шхуне «Полярная Звезда» обошлось казне в 1400 руб., а «более же значительных [работ], надобно думать, и вовсе нельзя будет сделать»⁵. Постоянное пребывание в Архангельске даже одного судна требовало устройства мастерских. В противном случае могла потребоваться ежегодная присылка нового судна с осадкой не свыше 11 футов (3,4 м), причём по завершению навигации это судно должно было бы уйти обратно на Балтику.

«Плавания же эти были бы прекрасною практикою для команд этих судов»⁶, – писал, вместе с тем, Н.В. Копытов.

Он отмечал, что ежегодная посылка кораблей в Архангельск дала бы серьёзную экономию на ремонтах, доставке материалов, запасов, котлов, громоздких и тяжёлых частей для машин и механизмов, которые можно было присылать на балтийских судах. Работы можно было производить в здании кузницы бывшего адмиралтейства силами судовых команд, что, заметим, противоречит предыдущим предложениям Н.В. Копытова. Требовалось и окончательное решение

¹ Там же. Л.5 об.

² Там же. Л.2 об.

³ Л.2 об. Ходатайство в деле отсутствует.

⁴ Там же. Л.2 об.,3.

⁵ Там же. Л.3.

⁶ Там же. Л.3 об.

городских властей – «остаётся только, согласно просьбы командира порта и согласия городского управления, возвратить его¹ в ведение» Морского ведомства»².

Поскольку «Полярная Звезда» с открытием навигации ходила по маякам и отдалённым участкам побережья Белого и Баренцева морей, на приходящее с Балтики судно могла быть возложена охрана промыслов на границе с Норвегией, «где в настоящее время норвежцы и иные мореходцы безнаказанно притесняют наших соотечественников и для устранения чего архангельский губернатор, как говорят, предполагает просить особой присылки военных судов»³.

Осмотр «Полярной Звезды» показал, что к корпусу шхуны претензий не было⁴, а паровая машина вызвала нарекания: «вообще слабосильна, главное же – что, будучи высокого давления, составляет большое затруднение для управления и подвергается частым повреждениям в котлах», 8 лет работавшим без замены; дымогарные трубки текли. Ремонта или замены требовали корпуса котлов и питательные трубы; скорость под парами признавалась неудовлетворительной. Без замены ожидавшихся из столицы дымогарных трубок шхуна начать навигацию 1870 г. не могла⁵.

В отчёте Н.В. Копытова упоминается и нецелевое использование средств: «Хотя до сих пор на промер и опись в устьях Северной Двины вносилось в смету 4 карбаса, 4 офицера, 4 унтер-офицера и 40 человек гребцов, но, по показанию командира порта, этого числа людей в действительности совсем не требовалось и на них ничего не расходовалось; работы же промеру производятся, как производились и до сих пор, лоцманами под наблюдением начальника Гидрографической части и расходов на них никаких не делалось»⁶.

Управляющий министерством адмирал Н.К. Краббе выступил решительно против челночных рейсов в Архангельск, видя в этом «большие неудобства»; он понял текст так, что балтийские суда будут приходить только на период навигации и постоянной боевой единицы в Белом море не будет. Был адмирал против и развития портовых мастерских: «При рассмотрении предложений о мастерских иметь в виду – нельзя ли все поделки на судах делать при содействии местной промышленности». Казармы и лазарет внимания управляющего не привлекли⁷.

Как отмечалось в официальных документах Морского ведомства, на 1880 г. Архангельский порт относился к числу «второстепенных морских станций»⁸. По данным на 1876 г., в составе Архангельской флотской роты числились 26 офицеров и приравнённых к ним лиц, а также 188

¹ Здание кузницы.

² Там же. Л.4.

³ Там же. Л.4 об.

⁴ К отчёту был приложен рапорт портового корабельного инженера, который в деле также отсутствует.

⁵ Там же. Л.4 об., 5.

⁶ Там же. Л3.

⁷ Там же. Л.7,7 об.

⁸ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.182.

нижних чинов¹. Единственный на Беломорье военно-морской лазарет располагался в Соломбале; в нем работали 2 врача, обслуживавшие также жителей Соломбалы и Архангельска².

Упразднение Архангельского адмиралтейства мало отразилось на частном судостроении Севера России; военное и гражданское судостроение существовали независимо.

Среди крупнейших негосударственных судостроительных и судоремонтных предприятий Русского Севера отметим верфь Соловецкого Спасо-Преображенского монастыря, располагавшего собственным сухим доком, до 1903 г. единственным в Белом море. Зимой 1862–1863 гг. в доке монахи построили пароход «Надежда», что говорило о потенциале монастыря.

Док на Соловках существовал как минимум с рубежа XVIII–XIX вв. При архимандрите Димитрии (1842–1852 гг.), провели коренную реконструкцию сооружения; деревянные конструкции заменили гранитными. Док включал 2 бассейна, один из которых отвечал за водораспределение. Судостроительные мощности монастыря также включали лесопильный завод, склад пиломатериалов, такелажный амбар, амбар для хранения и ремонта гребных судов, амбар для смоления канатов, заводы-смолокурни и причальные комплексы³.

Организации парового монастырского судостроения способствовал последний главный командир Архангельского порта К.И. Истомин, по просьбе которого командированный в помощь российскому морскому агенту в Лондоне капитан-лейтенант А.А. Пещуров вступил в переговоры с британскими промышленниками для выяснения возможной стоимости постройки на английских верфях парохода для монастыря (калькуляция показала около 85 тыс. руб. серебром).

Деревянную «Надежду» построили силами обители за 65337,7 руб., из которых 29075,78 руб. пришлось на паровую машину, котлы, винты, сборку и установку механизмов. Машину мощностью 60 нарицательных л-с произвели в Глазго; сопровождали и налаживали её «три искусных механика англичанина», что лишний раз свидетельствует об отсутствии в Архангельском адмиралтействе машиностроения. Судно было введено в эксплуатацию в августе 1862 г. Его длина составила 41,2 м, скорость – около 10 узлов; «Надежда» принимала на борт до 500 человек «по вместимости кают и носового помещения, без вреда здоровью», хотя обычно перевозила не более 300 богомольцев. Грузоподъёмность парохода была определена в 604 т⁴.

Среди верфей Архангельска указывают предприятия Брандта и Амосовых, способные строить крупные суда; по некоторым данным, в 1829 г. Амосовы построили 66-пушечный корабль «Кола», позже служивший в египетском флоте. Брандт не строил крупных судов с 1831 г., а

¹ Боголюбов Н. История корабля. Т. II. – М. 1880. С.444.

² Там же. С.892.

³ Соловецкий монастырь и морское наследие Русского Севера. Архангельск, Москва. Издательство ТСМ. 2023. С.70–72.

⁴ Пароходы Соловецкого монастыря «Вера» и «Надежда», служащие для перевоза богомольцев через Белое море между Архангельском и Соловецким монастырём. – СПб. 1864. С.8–11.

Амосовы – с 1834 г., «несмотря на то, что по дешевизне потребных на кораблестроение материалов и самой платы рабочим людям, сооружение и снабжение кораблей потребностями обходится гораздо дешевле, нежели в других местах». На 1861 г. в Архангельске работала только верфь Беломорской компании, в постройке на которой находились 2 судна¹.

Как отмечал в 1857 г. советник Северного округа корабельных лесов штабс-капитан Корпуса корабельных инженеров П.А. Богославский, «Беломорское судостроение ограничивается только постройкою судов промышленных»². Частные архангельские паровые лесопильные заводы мощностью до 200 тыс. брёвен в год (из бревна выпиливали в среднем 4 доски), а также 4 канатных завода (производство канатов, вант, пеньковой пряжи т. д. приблизительно на 100 тыс. руб. серебром в год) работали почти исключительно на экспорт³.

Уничтожение казённых судостроительных и судоремонтных мощностей в Соломбале привело к тому, что по количеству построенных коммерческих паровых судов бассейн Северной Двины находился не на первых местах среди крупных российских рек⁴.

На 1873 г. подавляющее большинство судов, приписанных к беломорским портам, было небольшими парусниками. К Онеге были приписаны 26 парусников вместимостью свыше 25 ластов (29,9 т); наиболее крупное – вместимостью 70 ластов (83,6 т). К Архангельску были приписаны 160 судов (3 парохода), включая «Надежду». Крупнейшим по вместимости – 150 ластов (179,3 т) – был пароход «Великий князь Алексей», второй была «Надежда» (142 ластва, 169,5 т)⁵.

Аналогичное положение сохранялось и на 1 января 1894 г., причём из 20 беломорских пароходов только 2 были построены в Архангельске на частных верфях⁶.

Количество пароходов под российским флагом на морях Европейской части России

Море	Количество пароходов	Совокупный тоннаж	Мощность механизмов ⁷
Балтийское	92	19776	5558

¹ Архангельский сборник или материалы для подробного описания Архангельской губернии, собранные из отдельных статей, помещённый в разное время в Архангельских губернских ведомостях. В 6-ти частях. Часть 1-я. Общее и частное описание губернии в естественном, статистическом и административном отношениях. Книга 1-я. – Архангельск. 1863. С.192.

² Богославский П. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. – СПб. 1859. С.24.

³ Архангельский сборник или материалы для подробного описания Архангельской губернии, собранные из отдельных статей, помещённый в разное время в Архангельских губернских ведомостях. В 6-ти частях. Часть 1-я. Общее и частное описание губернии в естественном, статистическом и административном отношениях. Книга 1-я. – Архангельск. 1863. С.137,191.

⁴ Фабрично-заводская промышленность и торговля России. С приложением общей карты фабрично-заводской промышленности Российской империи. – СПб. 1896. С.388.

⁵ Список судов российского флота военного и торгового с указанием присвоенных им сигналов (позывных номеров) по международному своду морских сигналов. Издан по распоряжению Департамента торговли и мануфактур. СПб. 1873. С.13–15.

⁶ Фабрично-заводская промышленность и торговля России. С приложением общей карты фабрично-заводской промышленности Российской империи. – СПб. 1896. С.391.

⁷ В л-с; тип л-с (нарицательные или индикаторные) не указан.

Белое	20	2478	1129
Чёрное и Азовское	249	84559	21721

Реформирование и последующее упразднение военного порта в Архангельске могло превратить его в полигон для работы с другими подобного рода учреждениями Морского ведомства, но каждый военный порт империи менялся по особому пути. Говоря о влиянии упразднения Архангельского порта на другие военные гавани России, следует обратить внимание на два основных направления – упразднение «неперспективных» портов и усиленную модернизацию оставшихся с заострением внимания на проблемных точках.

В крупнейшем в России Кронштадтском главном военном порту внимание было уделено нескольким проблемам – глубинам на рейдах и в гаванях, усилению достроечных и судоремонтных мощностей (новое судостроение велось в Санкт-Петербурге) и реструктуризации системы складирования. Кроме того, Кронштадт до открытия Морского канала в 1882–1885 гг. играл роль коммерческого аванпорта Санкт-Петербурга, доступ к которому, как и в Архангельске, был затруднён песчаным баром.

До начала землечерпательных работ глубины в гаванях колебались от 4 до 22 футов (1,21–6,7 м), что было неприемлемо для винтовых судов, осадка которых к концу 1850-х гг. достигала 27 футов (8,2 м). Было решено довести глубины в Военной, Средней и части Купеческой гавани до 28 футов (8,5 м); работы общей стоимостью 2473101 руб. были окончательно завершены только в 1869 г.

На середину 1860-х гг. порт имел 2 дока, крупнейший из которых – крестообразный Петровский – был построен в I половине XVIII в., а двойной Николаевский – в 1844 г. Первый док принимал любые суда того времени шириной до 56 футов (17,1 м) и с осадкой до 19 футов (5,8 м). Второй состоял из 2 частей, причём южная была доступна для судов длиной до 230 футов (70,1 м), шириной до 62,5 футов (19,1 м) и осадкой до 22,5 футов (6,9 м); северная – для судов длиной до 200 футов (61 м), шириной до 55 футов (16,8 м), и осадкой до 19,5 футов (5,9 м).

Оба дока не подходили для крупных винтовых судов. К 1880 г. Петровский док мог принимать суда любой длины с максимальной шириной до 102 футов (31,1 м) и осадкой до 24 футов (7,3 м). В 1861–1876 гг. построили Константиновский док, позволявший ремонтировать суда длиной до 500 футов (152,4 м), шириной до 70 футов (21,3 м) и осадкой до 27 футов (8,2 м).

В 1859 г. ввели в эксплуатацию «мортонов эллинг», позволявший работать с судами водоизмещением до 2 тыс. т; первым 3 ноября 1860 г. был поднят пароходофрегат «Владимир».

В 1858 г. вышел на полную мощность Кронштадтский паровой завод, специализировавшийся на строительстве и ремонте механизмов и оборудования – паровых котлов, машин, опреснителей, водоотливных средств, кранов, лебёдок. Завод имел литейную мастерскую и парк металлорежущих станков; источником энергии был пар.

Для сообщения между портовыми учреждениями проложили железные дороги длиной около 10 км (не считая железных дорог Военно-сухопутного и Инженерного ведомств)¹.

В Санкт-Петербургском Новом Адмиралтействе и на верфи Галерного островка модернизировали эллинги, а сами предприятия переоборудовали под железное судостроение; они получили современный станочный парк и паровые машины. Охтенскую верфь законсервировали в 1862 г., а с середины 1870-х гг. она использовалась для серийной постройки малых боевых судов (например, миноносков). Реформирование порта позволило в 1855–1880 гг. построить в Санкт-Петербурге на казённых верфях 188 боевых судов различных классов.

Морское министерство рассталось в столице с частью земель и строений. Наиболее крупной территорией стала внутренняя часть (двор) Главного адмиралтейства, переданная в 1872 г. под частную застройку. Площадь земель, на которых в настоящее время располагаются Черноморский, Керченский и Азовский переулоч, составила 3024 кв. сажени (13,8 га).

Большое значение имела расчистка песчаного бара в устье Невы, где глубины на протяжении 233 м не превышали 2,59 м. Различные работы (включая взрывы донных мин) позволили в 1860 г. довести глубины приблизительно до 3 м, а в дальнейшем было решено построить особый Морской канал².

От Свеаборгского военного порта осталось одно название, поскольку в Свеаборгской крепости сохранился сухопутный гарнизон, а портовые мощности переместили через пролив в Гельсингфорс. На острове Скатудден расположили склады угля и имущества, а также небольшую мастерскую «для неважных поделок и исправлений», где работали судовые мастера; для более серьёзных работ использовали местные предприятия, включая машиностроительные. Госпиталь передали Военному ведомству, для морских команд был образован особый лазарет³.

Ревельский порт окончательно превратился в пункт базирования гидрографических судов Дирекции маяков и лоции Балтийского моря. С этой целью оборудовали мастерские и склады, а также углубили фарватер. Большую помощь оказало Министерство финансов, занимавшееся обустройством Ревельского коммерческого порта⁴.

Опыт неудачного реформирования Архангельского порта был использован только в Чёрном и Каспийском морях, где в 1860–1871 гг. главным командиром Николаевского порта и Николаевским военным губернатором (главнокомандующим морскими силами на театре) был переведённый из Архангельска Б.А. фон Глазенап. Состояние Николаевского адмиралтейства было сохранено на уровне, позволившем в начале 1870-х гг. перейти к броненосному

¹ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.185–200.

² Там же. С.218–249.

³ Там же. С.254.

⁴ Там же. С.250–253.

судостроению. О заслугах главного командира говорит то, что 16 апреля 1867 г. ему было объявлено особенное монаршее благоволение «за точное приведение в действие преобразования Морского министерства и портовых управлений»¹.

Б.А. фон Глазенап не смог полностью уберечь Николаевский порт от реформаторов Морского министерства. После того, как бюджет ведомства с 1867 г. был сокращён с приблизительно 23 млн руб. до 16,5 млн руб., адмиралтейству пришлось расстаться с рядом зданий при условии их возврата в течение 6 месяцев по первому требованию. От окончательного развала порт спасла отмена статей Парижского трактата в 1871 г.²

В Астрахани для нужд военного порта и коммерческого мореплавания требовалось прорыть канал глубиной до 10 футов (3,1 м) и шириной до 60 сажень (128 м), однако Волга несла песок и ил быстрее, чем с ними успевали справиться 4 землечерпалки и 2 парохода. В 1855 г. начались исследования целесообразности переноса главной базы Каспийской флотилии на мыс Баилов близ Баку, показавшие перспективность проекта. В 1860 г. в Баку закончили работы по механическому заводу с паровой машиной и необходимым станочным парком.

Работы по модернизации Астраханского порта продолжались. В 1858 г. вступил в строй механический завод, мастерские получали новые станки.

В 1866 г. состоялось окончательное решение о переводе главной базы в Баку. Все необходимое Каспийской флотилии имущество перевезли на новое место; перенос окончательно завершился в 1867 г., были введены в строй артиллерийская, парусная, шлюпочная и столярная мастерская, казармы, склады. В 1870 г. открылся морской госпиталь на 100 коек, а к 1871 г. были завершены работы по сооружению подъёмного «мортонового» эллинга, построенного совместно с пароходством «Кавказ и Меркурий»³.

20 февраля 1867 г. последовало высочайшее разрешение на передачу обществу «Кавказ и Меркурий» комплекса земель и имущества Астраханского адмиралтейства сроком на 15 лет. Пароходство получило в управление 38 строений (включая 6 каменных), включая мастерские механического завода; за использование плавучего дока предприниматели платили 20% от выручки, получаемой от его использования. Портовые здания и сооружения активно использовались «Кавказом и Меркурием» вплоть до национализации общества в 1918 г.

Упразднение Астраханского военного порта развивалось по сценарию, который мог быть использован в Архангельске. Поскольку Каспийская флотилия была в подчинении у главного командира Николаевского порта и Николаевского генерал-губернатора адмирала Б.А. фон.

¹ Морской сборник. 1867. № 5. Официальный отдел. С.3.

² Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. 2. 1880. С.266–267.

³ Там же. С.299–301.

Глазенапа, можно предположить, что бывший главный командир Архангельского порта успешно использовал в данном случае свои старые наработки¹.

Поскольку в Чёрном море у России оставались минимальные военно-морские силы, смысла в воссоздании Севастополя до отмены условий Парижского трактата 1856 г. не было. Морское министерство сосредоточилось на расчистке рейдов и бухт, в которых лежало до 70 корпусов боевых, вспомогательных и коммерческих судов; работы выполняли российские и иностранные подрядчики. Были проданы либо сданы в аренду казённые здания, большинство из которых требовало ремонта различной степени; казённые дома, использовавшиеся как квартиры адмиралов и старших офицеров, участвовавших в обороне Севастополя, в 1861 г. передали в собственность бывших квартирантов.

В 1867 г., при очередном сокращении расходов Морского ведомства, Севастопольский порт (к тому времени Константиновская морская станция по построенной в 1844 г. Константиновской батарее, где размещалось портовое управление), был упразднён. Работы возобновились с 1871 г., после отмены Парижского трактата; в январе 1875 г. в Севастополь пришла железная дорога, более чем за 20 лет до аналогичного события в Архангельске².

Военные порты в Сухум-Кале, Поти и Петровске некоторое время использовались как временные морские станции, прекратившись в якорные стоянки. Военного значения они не имели, а Сухум-Кале, помимо прочего, считался местностью с нездоровым климатом.

Астрабадская морская станция оставалась без изменений, поскольку основная база Каспийской флотилии располагалась в Баку, а на острове Ашурадесс находились временные сменяемые контингенты, и канонерская лодка (либо пароход) станционер.

На морской станции сформировался способ контроля за туземным мореплаванием: «на ней производится осмотр туркменских лодок, идущих к Персидским берегам, причём у туркмен отбирают оружие, а взамен выдают билеты, которые они обязаны предъявлять при своём возвращении. Тогда туркмен вновь осматривают, с целью удостовериться в том, что не захватили пленных. После осмотра отобранное оружие возвращается»³.

3 марта 1855 г. в Петропавловском порте (современный Петропавловск-Камчатский) было получено высочайшее повеление о переводе всех наличных сил и имущества Камчатской флотилии в Николаевский порт на реке Амур (современный Николаевск-на-Амуре); на Камчатке сохранилось только гражданское управление. На протяжении дальнейшей истории Российской империи военная инфраструктура в Петропавловском порте не возобновлялась⁴.

¹ Там же. С.293–296.

² Там же. С.280–292.

³ Энциклопедия военных и морских наук. – СПб. Т. I. 1883. С.243.

⁴ Там же. С.311.

Реформы российского флота интересовали и иностранцев. П. Барри отмечал пользу перехода к наёмному труду на верфях, что, по его мнению, могло помочь покончить с «расточительством и неудовлетворительными затратами». Говоря о создании постоянного кадра мастеровых и рабочих в Кронштадте, публицист писал: «Россия знает, что в случае успеха эксперимента её корабли будут строиться дешевле и быстрее, и что вследствие этого в её распоряжении всегда будет бесконечно более полезная верфь».

П. Барри считал, что реформы приведут к передаче военного судостроения из казённого управления исключительно в частные руки (чего на деле не произошло), поэтому «успех в Кронштадте неизбежно приведёт... к неограниченному увеличению военно-морской мощи, одновременно, без сомнения, со значительным уменьшением расходов на флот».

«В том, что Россия в конце концов добьётся успеха и в полном объёме, ни один разумный человек не будет сомневаться, но препятствия на какое-то время должны быть большими и не воодушевляющими... Из безнадежных теперь русских рабочих создастся со временем взаимная зависимость работодателя и наёмного работника; рабочих приучат служить правительству так же честно и хорошо, как они служат частным лицам», – отмечал он¹.

С начала 1870-х гг. Архангельский порт, несмотря на восстановление должности командира все менее интересовал руководство Морского ведомства и местные власти. В 1871–1885 гг. командиром был капитан 1-го ранга (с 1883 г. – контр-адмирал) князь Л.А. Ухтомский, не беспокоивший руководство проектами усиления российских военно-морских сил на Северном театре и предложениями по модернизации порта. Князь писал этнографические этюды, посвящённых окрестностям столицы Поморья, Новой Земле и Мурманскому берегу; затрагивал проблемы геологии, биологии, охоты и рыболовства; описывал северное сияние. Проблематика военно-морского флота затрагивалась только в связи со шхунами «Полярная Звезда» и «Бакан», на которых командир порта совершал свои путешествия.

С 16 августа 1881 г. по 31 августа 1882 г. на посту Архангельского губернатора находился генерал-майор артиллерии Н.М. Баранов², обративший внимание на порт, деятельность которого, по его мнению, не соответствовала даже статусу порта 2-го класса. Результатом этого стало написание губернатором записки управляющему Морским министерством И.А. Шестакову с предложением упразднить Архангельский военный порт и перенести военно-морскую базу на северный берег Кольского полуострова. Командир порта в записке ни разу упоминался.

В документе, подписанном 17 апреля 1882 г., генерал-майор отмечал плачевное положение военного порта. По словам Н.М. Баранова, портовое хозяйство состояло из нескольких «ничего

¹ Barry P. Dockyard Economy and Naval Power. – London. 1863. С.50–51.

² Правители Русского Севера. Взгляд через века. – Архангельск. 2015. С.142

не стоящих зданий», огромных морских казарм, земельных участков, двух «негодных к плаванию шкун» и строевой роты. Снабжение на маяки доставляли зафрахтованные коммерческие суда.

«Всё это существует бесцельно, потому что не имеет никакого значения относительно удовлетворения каких-либо потребностей, не говоря уже о боевом значении; суда Беломорской флотилии вполне непригодны ни для крейсерства в промысловых водах Севера, ни как суда, служащие надобностям гидрографической части»¹, – писал губернатор.

Н.М. Баранов предлагал «безотлагательно упразднить в Архангельске жалкую пародию военного порта». Следовало на время оставить Гидрографическую часть, перенеся пункт базирования в незамерзающие воды близ полуострова Рыбачий².

11 мая 1882 г. последовал ответ управляющего Морским министерством. «Соображения эти тем более интересны, что в скором времени предстоит разработка этого вопроса в ряду с предполагаемыми преобразованиями центральных и портовых управлений Морского ведомства»³, – писал И.А. Шестаков.

О значении Архангельского порта для Морского ведомства говорило то, что на отмечавшееся 6–10 сентября 1884 г. 300-летие Архангельска не прибыли представители Морского министерства; из высокопоставленных моряков поздравления прислал генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович (но в качестве покровителя Общества для содействия Русской промышленности и торговли) и главный командир Кронштадтского порта и Кронштадтский военный губернатор вице-адмирал С.П. Шварц⁴.

20 мая 1885 г. князь Л.А. Ухтомский был переведён на должность командира Бакинского порта в Каспийском море. Новый командир назначен не был; приказ об упразднении порта также не появился. Как и предлагал Н.М. Баранов, в порту оставалась только Гидрографическая часть⁵. При порте числились шхуны «Полярная Звезда» и «Бакан», первая из которых спустя 2 года перешла в Балтийское море, а ещё год спустя – списана.

Таким образом, бездеятельность Л.А. Ухтомского стала дополнительным фактором, благодаря которому Архангельский военный порт был фактически окончательно упразднён; в Архангельске осталась только Дирекция маяков и лоции Белого моря, а также, на время, Архангельская флотская рота, обслуживавшая шхуны⁶.

Спустя 15 лет, 1899 г., литератор и путешественник Н.А. Лейкин в качестве одной из особенностей города отметил, что «бросается в глаза в Архангельске также полное отсутствие

¹ РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4142. Л.3 об.–4.

² Там же. Л.7 об.–8.

³ Там же. Л.11.

⁴ Северный юбилей. 1584–1884. В память исполнившейся 300-летней годовщины города Архангельска. – Архангельск. 1885. С.54–55,59.

⁵ Морской сборник. 1885. № 6. Официальный отдел. С.3.

⁶ Памятная книжка Архангельской губернии на 1886 год. – Архангельск. 1886. С.29–30.

военных»; военная форма встречалась «только полицейская и жандармская». Впрочем, судя запискам Н.А. Лейкина, он был только в материковой части города, а Соломбалу не посетил¹.

Описание Соломбалы оставил и публицист В.И. Немирович-Данченко, отмечавший, что если упразднения порта, в Соломбале жилось «широко и весело», то в начале 1890-х гг. «нужда бьёт из каждой щели». Упразднение военного порта стало событием, «пагубно отозвавшимся на Архангельске вообще и на Соломбале в особенности», резюмировал автор.

«Несколько красивых каменных строений казённого характера, плохая набережная, целая куча деревянных домиков, наподобие карточных, сбитых в кривые и узкие улицы иногда мостков² – вот и Соломбала, где сосредоточиваются: отпускная торговля Архангельска, мореходный класс его населения и целые тысячи семейств бывших портовых чиновников, обнищавших с уничтожением здесь военного порта», – писал В.И. Немирович-Данченко³.

Таким образом, мероприятия по подготовке упразднения Архангельского главного военного порта были использованы только при реформировании и упразднении Астраханского порта, результатом чего стало создание частного адмиралтейства на базе бывшего казённого, что послужило развитию коммерческого судоходства на Волге и в Каспийском море. Все остальные изменения в портовом хозяйстве Морского ведомства производились во многом спонтанно и без согласования с возможными заинтересованными сторонами.

Что же касается Архангельского порта, то отказ от его реформирования в пользу ликвидации привёл к потере военно-морской базы на Белом море. Важную роль в этом процессе сыграл последний командир порта князь Л.А. Ухтомский, старавшийся не беспокоить руководство Морского ведомства проблемами вверенного ему подразделения. Результатом стало непонимание необходимости военного порта даже у местных властей Архангельской губернии.

Дополнительную роль в окончательном упразднении Архангельского военного порта сыграло сохранение факторов, ставших причиной решения Александра II в 1862 г. Напомним, что речь тогда шла о сложных природных условиях (песчаный бар в устье Северной Двины, узкий и мелкий фарватер), сохранявшемся отсутствии машиностроительной базы и сухих доков, слабой логистике из-за короткой северной навигации и слабого навигационного обеспечения. Не оказалось в Архангельске и управленца типа Б.А. Глазенапа, способного доказать необходимость сохранения порта и военно-морского присутствия на Русском Севере.

¹ Лейкин Н.А. По Северу дикому. Путешествие из Петербурга в Архангельск и обратно. Поездка на водопад Кивач. СПб. 1899. С.142.

² Здесь – тротуаров.

³ Немирович-Данченко В.И. Беломорье и Соловки. Воспоминания и рассказы. – Киев. 1892. С.98,144.

Заключение

Новизна исследования заключается в том, что по итогам изучения Архангельского главного военного порта как социально-экономического центра Русского Севера автор приходит к следующим результатам:

1. Впервые в отечественной историографии проведён анализ влияния военно-морских сил на социально-экономическое положение Русского Севера.
2. Впервые фокус анализа перенесён с исследований исключительно военно-морской проблематики на социально-экономическое развитие региона, являвшегося одновременно донором и бенефициаром порта.
3. Впервые определена и показана системообразующая роль Архангельского военного порта как крупнейшего военного, промышленного и социально-культурного центра Русского Севера. Это позволило выявить роль порта в социально-экономической структуре региона и показать последствия его упразднения.
4. Впервые показана качественная сторона мероприятий по реформированию военных портов Российской империи; о целостном плане реформирования можно говорить только на примере Астраханского порта.
5. На примере структурных подразделений Архангельского порта показано влияние несогласованности действий центральных и региональных властей в отношении стратегических объектов.
6. Введено в научный оборот большое количество исторических источников. Это позволяет создать целостную картину Архангельского порта как социально-экономического центра Русского Севера.

Отдельного исследования требует дополнительная разработка тезиса о том, что Архангельская губерния не располагала материальными ресурсами для сохранения производств бывшего Архангельского адмиралтейства. В свою очередь, местные предприниматели не были готовы без поддержки властей инвестировать в планово-убыточные предприятия, рассчитывая, что интересующие их земельные участки будут переданы казной безвозмездно.

Необходимо отметить, что большинство государственных заводов с начала XVIII в. существовало, невзирая на логистику и стоимость производства, исключительно с расчётом на гарантированную рабочую силу крепостных крестьян, а также вспомогательных частей армии и флота. После запуска в Крестьянской реформы 1861 г. и начала сокращения численности вооружённых сил, помимо упоминаемого в исследовании Ширшемского завода в упадок после крестьянской реформы пришло и большое количество уральских заводов¹.

¹ Металлургические заводы Урала XVII–XX вв. Энциклопедия. – Екатеринбург. 2001. С.41–42,69–70,281–282,517–518,477–478,516–517.

Значительная объектов инфраструктуры Архангельского адмиралтейства оказалась ненужной как местным властям, так и местным предпринимателям, поскольку продукция предприятий не была востребована. Это относилось, в первую очередь, к крупнотоннажному деревянному судостроению, металлообработке, производству канатов и лесопилению. Лесопильные заводы имелись в достаточном количестве у частных предпринимателей, а другие направления деятельности адмиралтейства архангельским купцам не были интересны – у местных судовладельцев практически не было крупных судов; большая часть экспортных товаров исторически вывозилась иностранными предпринимателями.

Отдельного исследования требует ликвидация российского военно-морского присутствия в Северных морях; флот, не считая редких кратковременных заходов, до начала Первой мировой войны 1914–1918 гг. практически не был представлен на Русском Севере. Результатом стала, в том числе, бесконтрольная деятельность иностранных промышленников и браконьеров.

Архангельск и после фактического упразднения военного порта в 1885 г. продолжал в различной степени зависеть от военно-морского флота. На Соломбалу сохранялось базирование судов Дирекции маяков и лоции Белого моря, а позже Гидрографической экспедиции Белого моря и Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. В Архангельске проживали многочисленные отставные флотские чины. Соломбальский Свято-Преображенский собор именовали «морским» вплоть до сноса в 1930-х гг.

В 1907 г. в Архангельске, в Соломбальских морских казармах, вновь появилась флотская воинская часть в лице Архангельского дисциплинарного флотского полуэкипажа, переформированного после начала Первой мировой войны в строевой флотский полуэкипаж.

В годы Первой мировой войны Архангельск оказался наиболее оборудованной базой, в отличие от Романова-на-Мурмане (с 1917 г. – Мурманска) и Александровска-на-Мурмане (с 1931 г. – Полярный), но главные проблемы Архангельского главного военного порта XIX в. решены не были – из-за замерзания Белого моря с октября по май требовались ледакольные проводки; сохранялся и песчаный бар Северной Двины. Разгрузить Архангельский порт удалось только после вступления в строй в 1916 г. железной дороги от Петрозаводска до Мурманска.

Развитие Архангельского порта в круглогодичном режиме потребовало закупки за границей мощных ледаколов и ледорезов¹. Это способствовало не только резкому увеличению длительности навигации Архангельского порта, но также расширению судоходства в полярных морях и освоению новых земель.

Между Гражданской войн и началом Великой Отечественной войны Архангельск снова работал в качестве экспортного порта; базирование боевых судов на него не осуществлялось.

¹ Андриенко В.Г. Ледакольный флот России. 1860-е – 1918гг. – М. 2009. С.384–402.

Судоремонт и новое судостроение были перенесены в основанный в 1930-х гг. Молотовск (современный Северодвинск). Предполагалось, что в случае новой войны основную тяжесть возьмёт на себя Мурманск, рядом с которым располагалась главная база Северного флота.

В действительности Мурманск оказался приблизительно в 100 км от линии фронта, в результате чего германские военно-воздушные силы осуществляли бомбардировки порта и судоремонтных предприятий. Суда с военными и иными грузами начали перенаправлять на Архангельск, который, как и во время Первой мировой войны, превратился в крупнейший перевалочный импортный грузовой пункт. Город подвергался жестоким бомбёжкам с воздуха, гражданское население страдало от голода, особенно ощутимого в условиях Приполярья.

В связи с изменившейся обстановкой судоремонтные и судостроительные предприятия города стали осуществлять ремонт боевых кораблей Северного флота и иностранных торговых судов. Активно использовались судоремонтные мощности завода «Красная Кузница», расположенного на территории бывшего Архангельского адмиралтейства.

Таким образом, затронутая в исследовании тема имеет хорошие перспективы для дальнейшей работы. Помимо упомянутых выше, дополнительного исследования требует развитие и закат деревянного судостроения в Архангельском адмиралтействе в 1803–1850-х гг., то есть между визитом адмирала П.В. Чичагова, впервые поднявшего вопрос об возможном упразднении порта, и окончанием строительства чисто парусных судов.

Вторым направлением исследований могла бы стать роль Архангельского порта в освоении северных районов России в 1880–1900 гг. и постепенный перенос активности из Архангельска на Север Кольского полуострова.

В целом необходимо отметить важность темы истории социально-экономической и военной истории Русского Севера III четверти XIX века для создания общей картины Российского присутствия в морях Северного Ледовитого океана, в том числе развития Северного Морского пути (СМП). История возникновения идеи СМП, различных периодов его развития как стратегического транспортного коридора, порты как опорные точки базирования и снабжения, значение российских Военно-морских сил как обеспечивающего фактора также требуют дальнейшей детальной проработки.

Список сокращений и условных обозначений

Б.М. – место издания не указано.

В. – век.

Вв. – веков.

ВШХ – винтовая шхуна.

Г. – год.

Га – гектар.

Гг. – годы.

ГААО – Государственный архив Архангельской области.

Д. – Дело архивное.

Др. – другая, другой, другое, другие.

Е.И.В. – Его императорское высочество.

Кв. – квадратный, квадратная, квадратные, квадратных.

КИМСЧ – Корпус инженеров морской строительной части.

КИМФ – Корпус инженер-механиков флота.

ККИ – Корпус корабельных инженеров.

Км – километр.

КМА – Корпус морской артиллерии.

Коп. – копейка.

КФШ – Корпус флотских штурманов.

Л. – Ленинград.

Л. – лист.

Л – литр.

Л-с – лошадиная сила.

М. – Москва.

М – метр.

НКВМФ – Народный комиссариат Военно-морского флота.

О-в – остров.

Об. – оборот (при ссылке на архивные документы).

Оп. – опись (при ссылке на архивные документы).

П.л. – печатный лист.

ПФР – пароходофрегат.

ПХ – пароход.

Р. – рубль.

РГАВМФ – Российский государственный архив Военно-морского флота.

РГИА – Российский государственный исторический архив.

Руб. – рубль.

Сер. – серебром.

Сереб. – серебром.

См – сантиметр.

СПб. – Санкт-Петербург.

СССР – Союз Советских Социалистических Республик.

Ст. – степени.

Т. – тысяч.

Т – тонна.

ТР – транспорт.

Тыс. – тысяч.

Ф. – фонд.

ШХ – шхуна.

Список терминов

Аванпорт. Часть порта, предназначенная для выполнения ряда предварительных грузовых операций, либо обработки грузов, имеющих повышенную опасность.

Адмиралтейство. Комплекс сооружений военно-морской базы и центр военного кораблестроения, включавший верфи, мастерские, склады.

Амбар. В Соловецком монастыре данное понятие было аналогично понятию «сарай», либо понятию «магазин».

Аргандовая лампа. Масляная лампа конструкции французского инженера Франсуа Пьера Ами Арганда, обеспечивавшая полное сгорание паров топлива. Отличалась гораздо большей яркостью, чем обычные масляные лампы.

Аренда из Государственного казначейства. Форма правительственной награды, представлявшая собой денежную выдачу определённой суммы (в зависимости от чина, чаще всего – генеральского или адмиральского) на определённый срок за счёт дохода от казённых (часто конфискованных) земель.

Ассессор. Офицер или чиновник, занимающий должность советника либо секретаря в том или ином учреждении.

Аудитор. Чиновник Военно-морского судебного ведомства; обычно – имевший военно-юридическое образование. Аудиторы, находившиеся в младших **классных чинах**, обычно исполняли обязанности секретарей судов и следственных комиссий.

Ахтерштевень. Часть судового набора (балка в кормовой части судна, переходящая в киль). К ахтерштевню крепится внешняя обшивка, а также руль.

Бакаут. Ценная тропическая порода дерева, отличающаяся прочностью и твёрдостью; применялась для изготовления деталей, требующих большой долговечности.

Баллер. Ось вращения.

Бар. Песчаная подводная отмель в устье реки, образовавшаяся в результате осаждения речных и морских наносов.

Барка. Крупное несамоходное плоскодонное, часто беспалубное, грузовое судно, использовавшееся на внутренних водных системах.

Барказ (баркас). Небольшое парусное либо паровое судно (часто палубное), предназначенное для рейдовых работ.

Баталёр. Унтер-офицер, отвечавший за приёмку, хранение и выдачу продовольствия.

Батары. Высокие (до бёдер) кожаные сапоги.

Батопорт. Герметичные ворота сухого дока либо закрытого канала.

Бессрочный отпуск. Особая форма прохождения службы во флоте. Учреждён в 1830-х гг. с целью уменьшить число офицеров и нижних чинов на действительной военной службе (своего

рода, аналог запаса). Находившиеся в бессрочном отпуске могли быть вновь призваны на службу. Официально отменен в 1865 г.

Битеньг (битенг). Кнехт; устройство на судне для производства швартовых и буксировочных работ путём крепления к нему канатов.

Блокшив. Выведенное из боевого состава флота старое судно, поставленное в порту на прикол для размещения плавучей казармы, лазарета, тюрьмы, склада и т. д. Блокшивы лишали **рангоута** и **такелажа**, двигательной установки и вооружения.

Бомбардирское судно (бомбардирский корабль). Боевое судно, предназначенное для обстрела береговых укреплений противника. Обычно имело корпус повышенной прочности за счёт особенностей конструкции и толщины бортов. Вооружалось тяжёлыми орудиями.

Бомбическое орудие. Гладкоствольное орудие для стрельбы разрывными снарядами, изобретённое французским артиллеристом Анри-Жозефом Пексаном. Появление бомбических орудий послужило одной из предпосылок появления бронирования на боевых судах.

Бон. Стационарная плавучая преграда для защиты акватории от мусора, льда, неприятельских судов и т. д.

Бондарь. Ремесленник, занимающийся изготовлением бочек, а также деревянной посуды, перехваченной обручами.

Бот. Небольшое палубное или беспалубное одномачтовое судно для перевозки грузов и посыльной службы.

Боцманмат. Строевой унтер-офицерский чин флота, соответствовавший чину унтер-офицера 1-й статьи. В чин производили из унтер-офицеров 2-й статьи с годичным стажем. Боцманмат должен был знать такелажные работы, подъём и спуск **рангоута**, всё, касающееся вооружения судна, компас и управление рулём, а также уметь управлять шлюпкой под парусом.

Брандвахта. Боевое судно (часто устаревшее), несущее сторожевую службу у входа на рейд, в гавань или порт (внешняя брандвахта), а также непосредственно в порту (внутренняя брандвахта). На внешней брандвахте часто размещался лоцманский пост; внутренняя брандвахта отвечала за порядок в порту и отведение мест для якорных стоянок.

Брандер. Судно специальной постройки, либо переоборудованное, начинённое горючим и взрывчаткой. Брандеры подводили к неприятельским судам, поджигая содержимое.

Брандскугель (брандкугель). Пустотелый неразрывной снаряд с горючим материалом.

Брашпиль. Устройство для подъёма тяжестей, большой ручной вóрот. Он же **шпиль**.

Бриг. Двухмачтовое быстроходное парусное судно; могло иметь вёсла для маневрирования в штиль. Предназначалось для крейсерских операций, разведки и транспортной службы. Артиллерийское вооружение – 16–28 орудий на верхней палубе в открытой батарее.

Брызгас. Мастерской, занимающийся просверливанием отверстий в деталях.

Буян. Речная пристань, место для перегрузки и хранения товара.

Ванты. Снасти стоячего **такелажа**, удерживающие **рангоут** с бортов.

Ватер-бакштаг. Снасть **такелажа**, удерживающая бушприт (рангоутное дерево на носовой оконечности).

Вахтенный начальник. Офицер, возглавляющий внутрисудовую службу во время вахты (отрезок времени, равный 4 часам). На должность назначались офицеры в чине мичмана или лейтенанта, в зависимости ранга судна. Отвечал за безопасность кораблевождения, выполнение приказаний командира судна и **старшего офицера**; ему подчинялись вахтенные офицеры (помощники вахтенного начальника), нижние чины и судовой караул. Не мог спать, садиться, курить, вступать в разговоры, не касающиеся служебных обязанностей, покидать верхнюю палубу. В ряде критических случаев заменялся **старшим офицером**.

Вахтёр. Смотритель запасов или складов.

Вельбот. Узкая быстроходная шлюпка с острыми образованиями носа и кормы.

Венец. Ряд брёвен в срубе.

Верейка. Небольшая шлюпка для перевозки пассажиров в гаванях или через реки.

Верпование. Способ буксировки судна, при котором заводится вспомогательный якорь (верп), к которому судно подтягивается, сокращая длину троса путём вращения **брашпиля**.

Верста. Русская мера длины, равная 1,066 км.

Водоналивной бот (водолей). Вспомогательное судно для доставки воды судам на рейде. Вода заливалась непосредственно корпус, съёмные либо штатные металлические цистерны.

Вольноопределяющийся. Лицо, добровольно поступившее на службу из податных сословий, не подпадая под рекрутский набор в силу принадлежности к сословию (из купцов, мещан и т. д.) либо лично не подлежавшее набору. Имели льготы по сроку службы и право на дальнейшее производство в офицеры.

Вооружение. Подготовка судна к плаванию.

Вторичная служба. Сверхсрочная служба.

Выгон. Участок на окраине населённого пункта, используемый как пастбище для скота.

Высочайшее повеление. Законодательное предписание, исходящее непосредственно от императора. Могло быть как личное, так и переданное через доверенных лиц.

Гичка. Лёгкая быстроходная 6–10-весельная шлюпка с острым носом и плоской кормой; имела также парусное вооружение.

Горн. Широкая и невысокая печь для плавки металла; часто переносная.

Государственный совет. Государственный орган, образованный 1 января 1810 г. Члены Совета назначались императором; министры входили в состав Совета по должности; председатель и вице-председатель Государственного совета ежегодно назначались императором.

В 1812–1865 гг. председатель совета был одновременно и председателем **Комитета министров**. Рассматривал законопроекты, законодательные предположения и изменения; вопросы внутреннего управления, требовавшие изменения законов; вопросы внутренней и внешней политики в чрезвычайных обстоятельствах; ежегодную смету общих государственных доходов и расходов; отчёты Государственного контроля; чрезвычайные финансовые меры и т. д.

Губа. Морской залив с устьем реки.

Дегтярник. Ремесленник, занимающийся изготовлением дёгтя – смолистой жидкости из угля, торфа и дерева; дёготь использовался как смазочный и дезинфицирующий материал.

Депо. Специализированное хранилище чего-либо.

Догрузной транспорт. Плавающее средство, предназначенное для доставки на судно грузов, ранее с него снятых для уменьшения его водоизмещения.

Док. Инженерное сооружение для постройки и ремонта судов, где проводятся работы с подводными частями корпуса. Док может быть плавучим, наливным или сухим.

Древгал (дрейфгалл). Крупная картечь; упаковывалась отдельно в особом мешке либо связывалась в вязку из 30 ядер.

Дюйм. Мера длины, равняющаяся 25,4 мм.

Инвалид. Военнослужащий, неспособный несению службы в полном объёме в связи с дряхлостью, ранами или по иной причине.

Интрпель. Абордажное оружие (секира или короткая алебарда с «клювом» на обухе).

Интрюм. Пространство в корпусе судна между днищем и лежащей выше него палубой.

Иол. Малая парусно-гребная **канонерская лодка**, предназначенная для действий на реках и в узкостях. Иол нёс одно орудие главного калибра и несколько мелкокалиберных пушек.

Каг (кага, кааг). Небольшое парусное судно для перевозки грузов и пассажиров.

Камель (камеля, камель). Специализированное плавающее средство для проводки крупных судов через мелководные участки. Могло также использоваться как плавучий док.

Кампания морская. Период пребывания боевого судна в строю на протяжении года. При учёте выслуги лет офицерами флота морская кампания считалась равной 6 месяцам.

Кандидат. Нижний чин или лицо, не имеющее чина, обладающее правом сдавать экзамены на чин XIV класса по Табели о рангах (коллежского регистратора или прапорщика).

Канонерская (канонирская) лодка. Гребное, парусное либо паровое боевое судно с артиллерийским вооружением различного калибра, предназначенное для боевых действий на реках, озёрах и в прибрежных морских районах.

Кантонисты. До 1856 г. – несовершеннолетние дети нижних чинов Морского и Военно-сухопутного ведомств, считавшиеся, по сути, собственностью данных ведомств. Служили унтер-офицерами, музыкантами, топографами, чертёжниками, аудиторами, писарями, мастеровыми.

Карбас. Парусно-гребное транспортное и промысловое судно малого размера.

Каронада. Гладкоствольное артиллерийское орудие с меньшей чем у пушки, дальностью стрельбы, но более высокой скорострельностью при меньшем количестве прислуги.

Картечь. Артиллерийский боеприпас в виде связки пуль или ядер. Крупная картечь – древгал.

Картуз. Полотняный или бумажный мешок с зарядом пороха, заранее отмеренного для заряжания орудия определённого калибра.

Катанщик (катанщик). Ремесленник, изготавливающий катанную (валянную, войлочную) обувь.

Катер. Лёгкое одномачтовое или двухмачтовое парусное судно для разведывательной, крейсерской и посыльной службы. Артиллерийское вооружение – 8–38 орудий на верхней палубе в открытой батарее.

Классный чин. Чин по Табели о рангах лиц, состоящих на гражданской службе.

Клипер. Парусно-винтовое судно с острыми обводами корпуса. Предназначались для крейсерской, разведывательной, дозорной и посыльной службы. Артиллерийское вооружение – до 18 гладкоствольных или нарезных орудий.

Клюз. Окантованное металлом отверстие для якорной цепи; часто закрывается крышкой.

Кница. 1. Часть пня с толстым корнем, полуфабрикат для деревянных деталей. 2. Деталь, соединяющая бимсы и шпангоуты корабельного **набора**.

Комиссариатская посуда. Посуда, отпускаемая **Комиссариатским департаментом**.

Комиссариатское довольствие. На III четверть XIX в. включало в себя деньги, обмундирование и предметы, его составляющие, припасы и материалы для госпиталей.

Комитет министров. Высший совещательно-распорядительный орган, объединявший министров (управляющих министерствами) и их товарищей; постоянным членом являлся наследник престола, непостоянным – обер-прокурор Святейшего Синода.

Кондуктор. 1. Переходный чин, присваивавшийся наиболее опытным нижним чинам; кондуктор мог быть произведён в офицеры за боевое отличие или по экзамену. 2. Кадетский кондуктор – старший воспитанник военно-морского учебного заведения.

Коновал. Непрофессиональный ветеринар, самоучка без специального образования.

Контр-адмирал свиты императора. С 1827 г. почётное свитское звание, которое присваивалось флотским офицерам в чине контр-адмирала. Обладатель звания имел право непосредственного доклада императору и считался его порученцем.

Корабль (линейный корабль). Трёхмачтовое парусное (парусно-винтовое) боевое судно, для боя с ему подобными в соответствии с линейной тактикой ведения боя в строю кильватерной колонны. Вооружение – до 135 орудий на открытых и в закрытых орудийных палубах (деках).

Корвет. Трёхмачтовое парусное (парусно-винтовое) боевое судно с прямым парусным вооружением для крейсерской, разведывательной и посыльной службы. Занимал промежуточное положение между **фрегатами** и **бригами**. Артиллерийское вооружение – 18–30 орудий на верхней палубе в открытой батарее.

Коуш. Металлическое устройство в петле троса для предохранения троса от повреждений.

Кригс-комиссар. Чиновник, отвечавший за снабжение денежными средствами, обмундированием, снаряжением, личным оружием, снаряжением (в том числе госпиталей).

Кряж. Большой отрезок нижней части древесного ствола, сырьё для пиломатериалов.

Купорное мастерство. То же, что и бочарное.

Ласт. Мера вместимости судна, равняющаяся 120 пудам (1179,4 кг).

Ложник. Мастерской, занимающийся изготовлением, ремонтом и подгонкой ружейных лож (прикладов).

Лоция. Описание части Мирового океана, включая прибрежную полосу. Содержит информацию о приметных местах, навигационных знаках, а также указания о путях безопасного плавания и остановках у берегов.

Лоц-судно. Судно, предназначенное для описи берегов, промеров глубин, снятия и установки гидрографических знаков, доставки снабжения на маяки и лоцманские посты.

Люгер (люггер). Малое трёхмачтовое боевое судно для посыльной службы. Имел весла для маневрирования во время штиля и в узкостях; артиллерийское вооружение – 8–14 орудий.

Магазин (магазин). В XVIII–XIX вв. – склад военного и иного имущества.

Малица. Северная одежда из шкур в виде своеобразного комбинезона с рукавами.

Манеж. Крытое помещение для строевых упражнений воинских частей; **экзерциргауз.**

Марсовый. Матрос, работающий на особой площадке, расположенной на топе (верхушке) одной из составных частей мачты судна.

Мастерская. Аналог производственного специализированного цеха.

Миноноска. Малый носитель минно-торпедного оружия.

Монаршее благоволение, особое монаршее благоволение. Вид награды (индивидуальной и коллективной), не связанной с предварительным представлением. Объявлялось высочайшим приказом по флоту и Морскому ведомству. Личным благоволением на год сокращался срок получения следующего чина либо ордена, но это правило не распространялось на «смотри, парады и другие подобные случаи».

Морской агент. Аналог современной должности «военно-морской атташе».

Мортира. Короткоствольное крупнокалиберное артиллерийское орудие, посылающее снаряды по навесной траектории.

Мякоть пороховая. Незернённый дымный порох для изготовления пиротехнических средств.

Обер-офицер. Обладатель офицерского чина, соответствовавшего X–XIV классам по Табели о рангах, от прапорщика до капитана корпусов Морского ведомства включительно; строевые обер-офицерские чины флота – мичман и лейтенант; в корпусах Морского ведомства – прапорщик, подпоручик, поручик, штабс-капитан, капитан.

Ординар. Средний многолетний уровень воды в акватории.

Набор. Совокупность продольных и поперечных связей, придающих корпусу судна должную форму и целостность конструкции.

Пал. Вертикальное устройство для швартовки судов или плотов.

Палисад. Ограда из заострённых на верхнем конце брёвен или кольев; частокол.

Парница. Мастерская для распаривания пиломатериалов, подлежащих сгибанию.

Пароходофрегат. Парусно-паровое боевое судно с парусным вооружением **фрегата** и с колёсным двигателем. Предназначались для крейсерских операций, разведки, огневого содействия войскам, буксировки парусных **кораблей** и **фрегатов**, иных боевых и вспомогательных задач. Часто – большой военный пароход.

Партикулярный. Относящийся к гражданским ведомствам.

Пассаждот. Малое парусное судно для перевозки пассажиров, почты и иных грузов.

Пек. Густая смола хвойных деревьев либо остаток после перегонки смолы в скипидар.

Пенька. Конопляные волокна, сырьё для производства канатов и мешковины.

Переторжка. Вторичные и окончательные аукционные торги.

Плаз. Помещение для создания чертежей плоских деталей в натуральную величину.

Плашкоут (флашкоут). Несамходное упрощённое судно для перевозки грузов на палубе.

Плёт. Широкое глубокое пространство внутреннего водоёма.

Подшкипер. Унтер-офицер, отвечающий за сохранность якорей, цепей, тросов, брезентов, блоков, предметов снабжения шлюпок, канатов, краски и т. д.

Подъёмный бот. См. **Камель**.

Попенные деньги. Пошлина, налагаемая на лесопромышленника исходя из числа пней от срубленных им деревьев.

Портовая контора (контора над портом). Аппарат **капитана над портом**.

Почётные граждане. «Состояние» городского населения, дававшее его обладателю освобождение от рекрутской повинности, телесных наказаний, подушной подати и право избирать и быть избранными на городские выборные должности.

Презус. Председатель.

Призовой суд. Суд, назначенный для рассмотрения справедливости задержания и ареста иностранных судов, захваченных при осуществлении контрабанды, а также в военное время.

Провиант. Запасы продовольствия, главным образом муки (особенно ржаной) и круп.

Провизия (морская). Совокупность продовольствия, полагавшегося личному составу в плавании; могла зависеть от длительности похода. В морскую провизию в разные годы входило мясо (свежее и солёное), сухари, сливочное масло, «зелень» (овощи), горох, соль, солод, овсяная и гречневая крупа, ром, водка, сухое красное вино, винный и пивной уксус, чай, сахар, табак, квашеная капуста.

Промышленник. Человек, занимающийся каким-либо промыслом; на Русском Севере – рыбак, охотник на морского зверя.

Пуд. Русская единица веса, равняющаяся 40 фунтам (16,38 кг).

Путинс-ванты (путенс-ванты, ван-путенс). Металлические устройства для крепления вант.

Пушко-каронада. Артиллерийское орудие, предназначенное для стрельбы на небольшие расстояния.

Рабочий. Работник (чаще неквалифицированный), живущий результатами своего труда.

Рака. Застеклённый стенной ящичек (витрина) для хранения в общем доступе документов, имеющих публичное значение.

Рангоут. Совокупность оборудования для подъёма и постановки парусов в рабочее положение; составные части рангоута – «рангоутные деревья». К рангоуту относятся мачты (вертикальные рангоутные деревья, основа для крепления реев и такелажа), стеньги (продолжение мачт), марсы и салинги (в местах крепления мачт и стеньг), реи (горизонтальные рангоутные деревья для несения прямых парусов, крепящиеся к реям), рю (реи для несения латинских парусов), гафели (для несения косых парусов), гики (рангоутные деревья, служащие для растягивания нижней части косых парусов), бушприты (наклонные мачты на носу судна, служащие для подъёма и крепления кливеров и стоячего такелажа).

Рейд. Участок акватории (чаще прибрежный), используемый для стоянки судов.

Ренсковый погреб. Торговая точка, торговавшая алкогольной продукцией на вынос.

Ряж (режа, реж). Деревянный сруб, наполняемый землёй, глиной или камнем, служащий в качестве части подводного ограждения, мола, набережной.

Сажень. Мера длины, равнявшаяся 2,1 м.

Санник. Ремесленник, занимающийся производством и ремонтом саней.

Сарай. Неотапливаемое здание для хранения имущества или для производственных нужд.

Смоляня. Мастерская для подготовки и варки смолы, а также для смоления деталей.

Станционер (стационер). Боевое судно, постоянно находящееся в иностранном парту, и представляющее интересы державы, флаг которой оно несёт.

Старший офицер. Должность, соответствующая современной должности старшего помощника командира.

Створный огонь. Навигационное сооружение со световой сигнализацией, предназначенное для определения положения судна относительно фарватера.

Столовые деньги. Часть денежного довольствия, выдававшаяся на период морской кампании либо на берегу; по сути, полная либо частичная компенсация расходов на питание.

Суперкарго. Офицер или чиновник, отвечавший на зафрахтованном судне за погрузку, учёт и выгрузку отправляемого груза.

Счисление. Последовательное вычисление широты и долготы для определения текущего положения судна, а также пройденного расстояния.

Сюрвейер. В Британском флоте – чиновник, отвечавший за проектирование боевых судов и контролировавший военное судостроение.

Такелажмейстер. Офицер или чиновник, отвечавший за работы, связанные с подъёмом тяжестей.

Талреп (таль). Снасть для стягивания других снастей и подъёма тяжестей.

Тендер. Малое одномачтовое боевое судно для разведывательной, дозорной и посыльной службы. Артиллерийское вооружение: 5–12 орудий.

Тимберовка (тимберование). Капитальный ремонт деревянного судна с заменой повреждённых деталей.

Товарищ. Заместитель.

Траверз (траверс). Устройство в виде стенки для защиты артиллерийской прислуги.

Транспорт. Вспомогательное судно флота, предназначенное для перевозки грузов, доставки на суда предметов снабжения, боеприпасов и т. д.

Узел. Единица измерения скорости, равняющаяся 1852 м в час.

Фальконет. Артиллерийское орудие малого калибра, устанавливаемое на поворотном вертлюге.

Фальшфейер. Пиротехническое средство для освещения в тёмное время суток и в пасмурную погоду.

Фарватер. Безопасный в навигационном отношении путь для судов.

Фардун (брам-фардун). Снасть для удержания стеньги с кормовой части судна.

Флагдук. Плотная шерстяная ткань в рубчик.

Флейт. Двух или трёхмачтовое транспортное судно I половины XVIII в. Вооружение – 4–8 орудий.

Флигель-адъютант. Свитское звание, которое присваивалось военнослужащим в **обер-офицерских** и (**штаб-офицерских**) чинах. Обладатель звания считался порученцем императора. При производстве в следующий **обер-офицерский (штаб-офицерский)** чин обычно сохраняли звание; при производстве в адмиральские (генеральские) чины флигель-адъютант терял своё звание, но мог быть назначен контр-адмиралом (генерал-майором) свиты императора, а в дальнейшем – генерал-адъютантом.

Флотский экипаж. Береговое учреждение Морского ведомства, комплектовавшее судовые команды и обучавшие нижних чинов. До середины 1850-х гг. входили в состав флотских бригад, приравниваясь к сухопутным полкам. Появились в 1810 г.; общефлотские экипажи (вместо первоначально существовавших корабельных и гребных) образованы в 1816 г. Экипаж делился на роты.

Форштевень. Часть судового набора в виде балки в носовой части судна (наклонной или вертикальной), переходящая в киль. К форштевню крепится внешняя обшивка и детали носового рангоута (бушприт и т. д.).

Фрегат, малый фрегат. Парусник, отличавшийся от **корабля** наличием одной закрытой орудийной палубы (дека). Артиллерийское вооружение – до 60 орудий (у малого фрегата – до 20 орудий). С появлением паровых машин возникли винтовые фрегаты и **пароходофрегаты**.

Фут. Мера длины, равняющаяся 0,305 м.

Четверть. Русская мера объёма, равняющаяся 209,91 л.

Швальня. Портняжная мастерская.

Швартов. Канат с петлёй на конце, предназначенный для крепления судна к другому судну или к берегу.

Шеф (воинской части). Почётный командир, имевший почти исключительно церемониальные функции.

Шкив. Колесо с жёлобом для привода ремённой или канатной передачи.

Шкипер. Капитан коммерческого судна.

Шлахтов (шлагтов). Клин или брус, служащий для удержания **стенги** на штатном месте.

Шлюп. Боевое судно для разведывательной, посыльной, дозорной, транспортной службы. Использовались для кругосветных плаваний и выполнения гидрографических работ. Обычно имели 3 мачты с прямым парусным вооружением. Артиллерийское вооружение – 16–28 орудий в открытой батарее; шлюпы, переделанные из **фрегатов**, имели закрытую батарейную палубу.

Шнява. 2–3 мачтовое парусное боевое судно XVII–XVIII вв. для разведки и посыльной службы. Вооружение – до 18 орудий.

Шорник. Ремесленник, занимающийся изготовлением конской и иной сбруи.

Шпаль (шпала). Поперечная подкладка, подушка под что-либо.

Шпиль. Устройство в виде вёрота, с помощью которого поднимают якорь или тяжести. Шпиль мог быть ручной или паровой. Другое название – **брашпиль**.

Штаб-офицер. Обладатель старшего офицерского чина Российского Императорского флота, соответствовавшего VI–VIII классам Табели о рангах – капитан-лейтенанту, капитану 2-го ранга, капитану 1-го ранга; в корпусах Морского ведомства – майору, подполковнику, полковнику.

Штаг. Снасть такелажа, поддерживающая рангоутные деревья.

Штевень. Продолжение киля вперёд или вверх.

Шхеры. Архипелаг мелких скалистых островов (собственно шхер).

Шхуна (шкуна). Боевое судно с 2–3 мачтами и косым парусным вооружением. Использовались для крейсерских операций, посыльной службы, доставки грузов, брандвахтенной службы, гидрографии. Артиллерийское вооружение – не более 18 орудий.

Экзерциргауз. Здание для строевых и иных упражнений войск. Тоже, что и **манеж**.

Элинг. Сооружение для постройки судов, имеющее оборудование для спуска их на воду.

Юнкер. Кандидат на первый офицерский чин. По служебному статусу юнкера располагались между унтер-офицерами и собственно офицерами.

Юферс. Бесшкивный блок с тремя сквозными отверстиями.

Ял. Парусная или парусно-гребная шлюпка, имеющая от 2 до 6 весел.

Яхта. Быстроходное судно для разведывательной, посыльной и представительской службы. Артиллерийское вооружение – до 12 орудий.

Список источников и литературы

Опубликованные источники

1. 1857–1861. Переписка Императора Александра II с Великим Князем Константином Николаевичем. Дневник Великого Князя Константина Николаевича. – М. Терра. 1994. 384 с.
2. Валуев П.А. Дневник графа П.А. Валуева 1861–1865 гг. – М. Канон+, РООИ «Реабилитация». 2014. 520 с.
3. Витте С.Ю. Воспоминания. Детство. Царствования Александра II и Александра III. (1849–1894). Т. 3. – Л. Государственное издательство. 1924. 395 с.
4. Встреча и приём в Архангельске 32 флотского экипажа // Морской сборник. 1856. № 9. Официальные статьи и известия. С.98.
5. Выписка из соображения о переменах во флоте. – Б.М. 1857. 61 с.
6. Вышеславцев А.В. Очерки пером и карандашом из кругосветного плавания. – М. Международные отношения. 2022. 408 с.
7. Глазенап Б. Краткий очерк Архангельского порта и его деятельности в 1859 году // Морской сборник. 1860. № 9. Официальные статьи и известия. С.89.
8. Глазенап Б. О преобразовании рабочих сил Архангельского порта // Морской сборник. 1860. № 2. Официальные статьи и известия. С.67.
9. Извлечение из отчёта управляющего Комиссариатским департаментом Морского министерства, действительного статского советника Набокова, за 1857 год // Морской сборник. 1858. № 5. С.1.
10. Исправление фрегата «Пересвет» // Морской сборник. 1860. № 11. Официальные статьи и известия. С.88.
11. Истомин К.И. О переводе за бар фрегата «Пересвет». (Рапорт главного командира Архангельского порта, вице-адмирала Истомина) // Морской сборник. 1861. № 8. Официальные статьи и известия. С.116.
12. Качалов Н.А. Записки тайного советника. – М. Новый хронограф. 2012. 936 с.
13. Константин Николаевич, великий князь. Дневники великого князя Константина Николаевича, 1858–1864. – М. Политическая энциклопедия. 2019. – 726 с.
14. Лейкин Н.А. По Северу дикому. Путешествие из Петербурга в Архангельск и обратно. Поездка на водопад Кивач. СПб. 1899. 243 с.
15. Львов Е. По студёному морю. Поездка на Север. Ярославль, Вологда, Архангельск, Мурман, Норд-Кап, Трондгейм, Стокгольм, Петербург. – М. 1895. 251 с.
16. Морской сборник. 1857. № 10. Постановления и распоряжения правительства. С.LIX.

17. Морской сборник. 1860. № 7. Постановления и распоряжения правительства. С.ХСII.
18. Морской сборник. 1862. № 4. Постановления и распоряжения правительства. С.51.
19. Немирович-Данченко В.И. Беломорье и Соловки. Воспоминания и рассказы. – Киев. Издание книгопродавца-издателя Ф.А. Иогансона. 1892. 348 с.
20. Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. В 2 частях. – СПб. Ч. I. 1880. 592 с. Ч. 2. 1880. 995 с.
21. Общее образование управления портами // Морской сборник. 1860. № 3. Постановления и распоряжения правительства. С.LXI.
22. Общий морской список. – СПб. Ч. 1. 2013. 543 с.; Ч. 3. 2013. 543 с.; Ч. 9. 2013. 592 с.
23. О вновь построенных в Архангельске судах // Морской сборник. 1858. № 7. Официальные статьи и известия. С.19.
24. О пребывании государя императора в Архангельске с 18 по 22 июня, 1858 года // Морской сборник. 1858. № 8. Официальные статьи и известия. С.105.
25. О присоединении селения Соломбалы к г. Архангельску. От 4 марта за № 13.340-м. По высочайшему повелению. По 1-му департаменту // Архангельские губернские ведомости. 1863. № 11. Официальный отдел. Отдел второй. Часть официальная. С.126.
26. Отчёт директора Кораблестроительного департамента, контр-адмирала Воеводского, за 1858 год // Морской сборник. 1859. № 5. С.172.
27. Отчёт директора Медицинского департамента Морского министерства действительного статского советника Розенберга за 1858 год // Морской сборник. 1859. № 5. Официальные статьи и известия. С.48.
28. Отчёт по Гидрографическому департаменту, представленный исправляющим должность Директора Капитаном 1 ранга Борисовым, за 1859 год // Морской сборник. 1860. № 4. Официальные статьи и известия. С.279.
29. Отчёт по Морскому ведомству за 1859 г. – СПб. 1860. 258 с.
30. Отчёт по Соломбальскому Константиновскому детскому приюту за 1861 год, представлен свиты Е. И. В. контр-адмиралом Истоминым // Морской сборник. 1861. № 5. Официальные статьи. С.77.
31. Отчёт председателя Кораблестроительного технического комитета полковника Чернявского за 1859 год // Морской сборник. 1860. № 4. Официальные статьи и известия. С.326.
32. Памятная книжка Архангельской губернии на 1864 год. –Архангельск. 1864. 147 с.
33. Памятная книжка Архангельской губернии на 1886 год. – Архангельск. 1886. 138 с.
34. Памятная книжка для Архангельской губернии на 1862 год. – Архангельск. 1862. 285 с.

35. Памятная книжка для Архангельской губернии на 1863 год. – Архангельск. 1863. 270 с.
36. Памятная книжка Морского ведомства на 1853 год. – СПб. 1853. 90 с.
37. Памятная книжка Морского ведомства на 1862 год. – СПб. 1862. 278 с.
38. Памятная книжка Морского ведомства на 1863 год. – СПб. 1863. 276 с.
39. Положение об обязанностях заведующего Гидрографической частью Архангельского порта // Морской сборник. 1875. № 10. Официальный отдел. С.13.
40. Положение об управлении Морским Ведомством // Морской сборник. 1867. № 8. Официальный отдел. С.40.
41. Положение о мастерских командах Архангельского порта // Морской сборник. 1860. № 2. Официальные статьи и известия. С.76.
42. Положение о найме смотрителей и прислуги для Беломорских маяков // Морской сборник. 1875. № 10. Официальный отдел. С.14.
43. Приложения к отчёту по Морскому ведомству за 1862 год – СПб. Т. I. 1863. 475 с.; Т. II. – 1863. 583 с.
44. Рейнеке М.Ф. Письмо вице-адмирала М.Ф. Рейнеке к генерал-адъютанту Б.А. Глазенапу // Морской сборник. 1859. № 6. Смесь. С.133.
45. Рейтерн М.Х. Об улучшении финансового и экономического положения России. – М. Издательский дом «Дело» РАНХиГС. 2020. – 392 с.
46. Рихтер Р. Архангельск – 1827: диссертация Рудольфа Рихтера: в оформлении Татьяны Мельник: с послесловием. – Архангельск. ИПП «Правда Севера». 2017. 192 с.
47. Случевский К. По Северу России. Путешествие Их Императорских Высочеств Великого Князя Владимира Александровича и Великой Княгини и Марии Павловны в 1884 и 1885 годах. – СПб. Т. I. 1886. 266 с.
48. Собрание донесений о военных действиях и дипломатических бумаг и актов, относящихся до войны 1853, 1854, 1855 и 1856 годов. – СПб. 1858. 550 с.
49. Список гражданских чинов Морского ведомства. Часть I. Первых восьми классов. Исправлено по 1-е июля. – СПб. 1862. 351 с.
50. Список судов российского флота военного и торгового с указанием присвоенных им сигналов (позывных номеров) по международному своду морских сигналов. Издан по распоряжению Департамента торговли и мануфактур. – СПб. 1873. 38 с.
51. Список чинам Архангельского порта, с означением годичных окладов, из которых должно производиться их содержание // Морской сборник. 1860. № 5. Постановления и распоряжения правительства. С.LXXV.
52. Справочная книга о лицах, получивших на 1867 год купеческие свидетельства о 1 и 2 гильдии. – СПб. 1867. 412 с.

53. Фрегат «Пересвет» // Морской сборник. 1860 № 10. Официальные статьи и известия. С.72.

Неопубликованные источники

54. ГААО. Ф. 1. Оп. 5. Д. 923. Дело о продаже Ширшимянских заводов и строений Лапоминской гавани. 21 л.
55. РГАВМФ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 41. Отчёты адмирала Метлина и контр-адмирала Завойко об осмотре Архангельского порта. 25 л.
56. РГАВМФ. Ф. 84. Оп.1. Д. 5646. О замечаниях действительного статского советника Рейтерна и статского советника князя Голицына по осмотру ими Архангельского и Астраханского порта. 315 л.
57. РГАВМФ. Ф. 157. Оп. 1. Л. 1536. О предполагаемом упразднении Архангельского порта. 233 л.
58. РГАВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 452. О судостроении по Балтийскому управлению на 1836 г., вследствие которого повелено построить в Архангельске 74-пушечный корабль и транспорт, и в Санкт-Петербурге маячное судно. 152 л.
59. РГАВМФ. Ф. 158 Оп. 2. Д. 526. Об испытании в Архангельском порте действием судна землечерпательной машины. 154 л.
60. РГАВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 747. Об устройстве для опыта трюма, строящегося в Архангельске 74-пушечного корабля «Ингерманланд», по методу Сеппинга. 33 л.
61. РГАВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 835. По диспозиции Кораблестроительных работ на 1845 г. 34 л.
62. РГАВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 1803. Об отправлении в Архангельск транспорта «Красная Горка» и парохода «Владимир» для перевозки в Кронштадт портового имущества упраздняемого Архангельского порта. 13 л.
63. РГАВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 4904. О награждении деньгами отставного штабс-капитана Прокофьева за исполнение поручений по упразднению Архангельского порта. 9 л.
64. РГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 1680. Начало Амурского дела и воспоминания о событиях на Амуре и Камчатке во время восточной войны (1853–1855 гг.). 377 л.
65. РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 1. Д. 3094. Наряд о перемещении Ширшемских заводов в Архангельск в близ к Адмиралтейству. 46 л.
66. РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 389. Конторы над Архангельским портом по 3-му столу. Том I. 256 л.
67. РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 462. Конторы над Архангельским портом по 3-му столу. Том II. 523 л.

68. РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 463. Конторы над Архангельским портом по 3-му столу. Том V. 521 л.
69. РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 464. Конторы над Архангельским портом по 3-му столу. Том VI. 562 л.
70. РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 581. Штаба главного командира Архангельского порта. О маловажных происшествиях. 51 л.
71. РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 583. Штаба главного командира Архангельского порта. По разным предметам. 175 л.
72. РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 585. Штаба главного командира Архангельского порта. О благополучии Лапоминской гавани. 24 л.
73. РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 646. Приказы капитана над Архангельским портом 1862 г. 92 л.
74. РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 655. Управления капитана над Архангельским портом. Ведомости о расходе нижних чинов, статистические сведения, предписания, рапорты и прочие бумаги. 108 л.
75. РГАВМФ. Ф. 330 Оп. 2. Д. 656. Канцелярии главного командира Архангельского порта. Об упразднении главного Архангельского порта, а также и относящееся к оному и прочее. 393 л.
76. РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 726. Приказы капитана над Архангельским портом 1863 г. 190 л.
77. РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 4. Д. 21. Ведомости к министерским отчётам о производстве кораблестроительных работ в порту за 1840–1850 гг. 126 л.
78. РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 4. Д. 22. Ведомости к министерским отчётам о производстве кораблестроительных работ в порту за 1851–1858 гг. 242 л.
79. РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 4. Д. 23. Ведомости к министерским отчётам о производстве кораблестроительных работ в порту за 1859–1861 гг. 320 л.
80. РГАВМФ. Ф. 330 Оп. 4. Д. 34. Списки офицеров, унтер-офицеров, матросов, мастеровых и служителей судов, частей и учреждений порта. 237 л.
81. РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1585. О пребывании императора Александра II в Архангельске. 9 л.
82. РГАВМФ. Ф. 410. Оп.2. Д. 3135. Рапорт кап. 2 р. Н.В. Копытова о проверке состояния строевой и хозяйственной частей Архангельского порта и резолюция управляющего Морским министерством Н.К. Краббе по рапорту. 10 л.

83. РГАВМФ. Ф. 410. Оп.2. Д. 4142. Об упразднении Архангельского порта и других частей и учреждений морского ведомства на Белом море с передачей обязанностей по доставке снабжения маякам и лоцдистанциям частной паровой компании. 179 л.
84. РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 7912. О расходах по передаче Архангельского морского адмиралтейского собора в Епархиальное ведомство. 21 л.
85. РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 1048. Шканечный журнал корабля: № 1 Капитан: Кузмищев. 33 л.
86. РГАВМФ. Ф. 870. Оп.1. Д. 7515. Вахтенный журнал клипера «Разбойник» за 1856 г. 82 л.
87. РГИА. Ф. 1287. Оп. 46. Д. 1853. Хозяйственный департамент Министерства внутренних дел. 1861 г. Канцелярия Хозяйственного департамента 2 стола. Об упразднении Архангельского военного порта. 27 л.
88. РГИА. Ф. 1350. Оп. 312. Д. 1. Атлас. Архангельская губерния. Часть 1. 1797 г. 612 л
89. РГИА. Ф. 1350. Оп. 312. Д. 2. Атлас. Архангельская губерния. Часть 1. 1797 г. 360 л.

Литература

90. Андриенко В.Г. Ледокольный флот России. 1860-е – 1918гг. – М. Европейские издания. 2009. 536 с.
91. Андрущенко Н.С. Толковый морской словарь. Основные термины: более 6000 слов и словосочетаний. – М. Астрель. 2007. 766 с.
92. Архангельский сборник или материалы для подробного описания Архангельской губернии, собранные из отдельных статей, помещённых в разное время в Архангельских губернских ведомостях. В 6-ти частях. Часть 1-я. Общее и частное описание губернии в естественном, статистическом и административном отношениях. Книга 1-я. – Архангельск. 1863. 524 с.
93. Бережной С.С. Крейсера и миноносцы. Справочник. – М. Воениздат. 2002. 472 с.
94. Бережной С.С. Броненосные и линейные корабли. Канонерские лодки. Справочник. – М. Воениздат. 1997. 312 с.
95. Богданович М.И. Восточная война 1853–1856 годов. В 4 т. Т. III. – М. Принципиум. 2019. 368 с.
96. Боголюбов Н. История корабля. Т. II. – М. 1880. 707 с.
97. Богославский П. Архангельская портовая библиотека // Морской сборник. 1862. № 9. Смесь. С.1.
98. Богославский П. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. – СПб. 1859. 188 с.

99. Бочечкаров [Н.П.] Замечания на статью о преобразовании рабочих экипажей Архангельского флота // Морской сборник. 1861. № 1. Часть неофициальная. С.124.
100. Быховский И.А. Архангелогородские корабли. – Архангельск. Северо-Западное книжное издательство. 1988. 175 с.
101. Вахтин В.В. Объяснительный морской словарь. (Настольная книга для имеющих отношение к морскому делу). – СПб. Издание комиссионера Морского министерства Н.Г. Мартынова. 1894. 393 с.
102. Веселаго Ф.Ф. Краткая история Русского флота. – М. Вече. 2017. 432 с.
103. Вильсон Х. Линкоры в бою 1914–1918. – М. Изографус, Нижегородское книжное издательство, ЭКСМО-Пресс. 2002. 432 с.
104. Вновь учреждаемое приходское училище в селении Соломбале // Морской сборник. 1859. № 7. Официальные статьи и известия. С.69.
105. Военно-морской словарь. – М. Воениздат. 1990. 511 с.
106. Гагарин [В.А.]. О спуске на воду 51 пуш. винтового фрегата «Пересвет» и спусковом его устройстве // Морской сборник. 1861. № 8. Смесь. С.128.
107. Голубцов Н. Описание путешествия императора Александра II в гор. Архангельск и Соловецкую обитель в 1858 году, составленное по известиям очевидцев должностных лиц // Памятная книжка Архангельской губернии на 1910 год. – Архангельск. 1910. Отдел научно-литературный. С.119.
108. Гончаров И.А. Фрегат «Паллада» // Гончаров И.А. Собрание сочинений: в 8 т. – М. Государственное издательство художественной литературы Т. 2. 1952. 328 с.; Т. 3. 1953. 479 с.
109. Гостев И.М. Пётр I в Архангельске: события, реликвии, историческая память. – Архангельск, М. Архангельский краеведческий музей. 2022. 304 с.
110. Гостев И.М., Давыдов Р.А. Русский Север в войнах XVI–XIX веков. – Архангельск. Правительство Архангельской области, Фонд развития Соловецкого архипелага. 2014. 262 с.
111. Гражданская война и иностранная интервенция в СССР: Энциклопедия. – М. Советская энциклопедия. 1987. 720 с.
112. Данилов А.М. Линейные корабли и фрегаты русского парусного флота. – Минск. Амалфея. 1996. 384 с.
113. Дмитриев Н.И., Колпычев В.В. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. С 343 чертежами и снимками и XXXII таблицами в тексте. СПб. 1909. 1030 с.

114. Дьяков Н. Восстановление церкви Морского ведомства в Соломбале. Краткий очерк к истории Архангельского дисциплинарного экипажа. – Архангельск. 1908. 35 с.
115. Забудский [Г.Н.]. Килевание 51-пушечного винтового фрегата «Пересвет» // Морской сборник. 1861. № 11. Часть неофициальная. С.172.
116. Зайончковский А.М. Восточная война. 1853–1856. В 2 т. Т. I – СПб. ООО «Издательство «Полигон». 2002. 922 с.
117. Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства. СПб. 1895. 416 с.
118. История отечественного судостроения. Т. I. Парусное деревянное судостроение IX–XIX вв. – СПб. Судостроение. 1994. 472 с.; Т. II. Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. – СПб. Судостроение. 1996. 544 с.
119. История Штурманской службы Флота России. М. Большая Российская энциклопедия. 2003. 599 с.
120. И.Я. Открытие в Соломбальском селении, в Архангельске, приходского училища // Морской сборник. 1859. № 8. Смесь. С.95.
121. Красавцев Л.Б. Торговое мореплавание на Европейском Севере России во второй половине XIX – начале XX века. Проблемы развития правового регулирования. – Архангельск. 2006. 206 с.
122. Краткое историческое описание приходов и церквей Архангельской епархии. Выпуск I. Уезды Архангельский и Холмогорский. – Архангельск. Издание Архангельского Епархиального Церковно-археологического комитета. 1894. 371 с.
123. Летопись города Архангельска. 1884–1989. – Архангельск. Северо-Западное книжное издательство. 1990. 297 с.
124. Лящук П.М. Офицеры Черноморского флота, погибшие при осаде Севастополя в 1854–1855 гг.: Биографический справочник. – Симферополь. ООО «Издательство ПолиПРЕСС». 2005. 256 с.
125. Максимов С. Черноморцы в Архангельске // Морской сборник. 1856. № 9. Часть неофициальная. С.636.
126. Манвелов Н.В., Гостев И.М. Архангельск в судьбах офицеров и адмиралов Российского Императорского флота 1850–1917. Биографический справочник. – Архангельск, М. ГАУ Архангельской области «Патриот»; «Северный Паломник». 2020. 504 с.
127. Мельницкий В. Русский коммерческий флот по 1-е января 1858 года. (По официальным источникам). – СПб. 1859. 76 с.

128. Металлургические заводы Урала XVII–XX вв. Энциклопедия. – Екатеринбург. Академкнига. 2001. 536 с.
129. Мордовин П. Русское военное судостроение в течение последних 25-ти лет. 1855–1880. – СПб. 1881. 230 с.
130. Овсянкин Е.И. Имена Архангельских улиц. – Архангельск. ЗАО «Архконсалт». 2008. 384 с.
131. Огородников С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902 гг.). – СПб. 1902. 263 с.
132. Огородников С.Ф. История Архангельского порта. – СПб. 1875. 377 с.
133. Огородников С.Ф. Очерк истории города Архангельска в торгово-промышленном отношении. – СПб. 1890. 327 с.
134. О состоянии Соломбальского приходского училища за 1859 год // Морской сборник. 1860. № 4. Смесь. С.126.
135. Открытие Архангельско-Вологодской железной дороги. Архангельск. 1897. 32 с.
136. Пальмин В.А. История военно-морского кораблестроения на Русском Севере в 1693–1862 гг.: автореф. дисс. канд. ист. наук.: 07.00.02. – Архангельск. 2000. 23 с.
137. Пароходы Соловецкого монастыря «Вера» и «Надежда», служащие для перевоза богомольцев через Белое море между Архангельском и Соловецким монастырём. – СПб. 1864. 24 с.
138. Перевалова Е.В. Забытые имена: Евгений Кречетов – корреспондент изданий М.В. Каткова // Вестник Томского государственного университета. Филология. 2017. № 46. С.202.
139. Попов Г.П. Старый Архангельск. – Архангельск. Мэрия Архангельска, Ваш Архангельск, Бизнес-Центр-Отель. 2003. 576 с.
140. Попов Г.П., Давыдов Р.А. Морское судоходство на Русском Севере в XIX – начале XX вв. Кн. 1-я. – Екатеринбург, Архангельск. ИЭПС УрО РАН. 2003. 241 с.
141. Правители Русского Севера. Взгляд через века. – Архангельск. Государственный архив Архангельской области: ОАО «ИПП «Правда Севера». 2015. 272 с.
142. Прошлое города Архангельска, 1584–1884 гг. Исторический очерк, посвящённый памяти трёхсотлетнего юбилея города Архангельска. – Архангельск. Издание Архангельского статистического комитета. 1884. 45 с.
143. Санкт-Петербург. Петроград. Ленинград: Энциклопедический справочник. – М. Научное издательство «Большая Российская Энциклопедия». 1992. 687 с.
144. Северная энциклопедия. М. Европейские издания. 2004. 1200 с.

145. Северный край. Иллюстрированный альбом Архангельской губернии. Посвящается бывшему Архангельскому губернатору Ивану Васильевичу Сосновскому. СПб. 1914. 80 с.
146. Северный юбилей. 1584–1884. В память исполнившейся 300-летней годовщины города Архангельска. – Архангельск. Архангельский губернский статистический комитет. 1885. 144 с.
147. Север России в военно-морском и коммерческом отношениях. (Морские письма Черноморца). – Москва. Издание журнала «Русское обозрение». 1894. 146 с.
148. Сидоров М. Север России. СПб. 1870. 557 с.
149. Смирнов А.Б. Морские порты Архангельской губернии в политике российского государства в годы Первой мировой войны. Автореф. дисс. на соискание учёной степени кандидата исторических наук. Архангельск. 2003. 23 с.
150. Соловецкий монастырь и морское наследие Русского Севера. – Архангельск, Москва. Издательство ТСМ. 2023. 208 с.
151. Соломбала зимою и летом // Архангельские губернские ведомости. 1867. № 58. Часть неофициальная. С.2.
152. Студёное море – северные рубежи: история обороны Русского Севера. – М. Политическая энциклопедия. 2019. 191 с.
153. Трайль Г.Д. Общественная жизнь Англии: религия, законодательство, наука, искусство, промышленность, торговля, литература, нравы и обычаи в историческом развитии от древнейшего периода до настоящего времени. Т. VI: с 1815 г. до общих выборов 1885 г. – М. Издание К.Т. Солдатенкова. 1899. 596 с.
154. Фабрично-заводская промышленность и торговля России. С приложением общей карты фабрично-заводской промышленности Российской империи. – СПб. 1896. 636 с.
155. Фриман Л.Л. История крепости в России. Часть I. До начала XIX столетия. – СПб. 1895. 239 с.
156. Чернышев А.А. Российский парусный флот. Т. 1. – М. Воениздат. 1997. 311 с.; Том 2. – М. Воениздат. 2002. 480 с.
157. Шевырев А.П. Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. – М. Издательство Московского университета. 1990. 184 с.
158. Шершов А.П. История Военного кораблестроения с древнейших времена и до наших дней. – М., Л. Государственное военно-морское издательство НКВМФ СССР. 1940. 360 с.
159. Шкипер парохода «Самоед». Плавание винтового парохода «Самоед» по рекам, озёрам и каналам из С. Петербурга в Архангельск в 1858 году // Морской сборник. 1859. № 2. Часть неофициальная. С.343.

160. Шумилов Н.А. Архангельский родословец: (генеалогия наиболее известных дворянских, купеческих мещанских и крестьянских родов Архангельской земли): генеалогический справочник. – Архангельск. ОАО «ИПП Правда Севера». 2009. 1088 с.
161. Щербацкий В.Т. Архангельские винтовые клипера // Судостроение. 1984. № 6. С.50.
162. Энциклопедический словарь Россия. – СПб. Издатели: Ф.А. Брокгауз и И.А. Ефрон. 1898. 922 с.
163. Энциклопедия военных и морских наук. В 8 томах. – СПб. Т. I. 1883. 593 с.; Т. II. 1885. 628 с.; Т. III. 591 с.; Т. IV. 1889. 650 с.; Т. V. 1891. 652 с.; Т. 6. 1893. 632 с.; Т. VII. 1895. 638 с.; Т. VIII. 1897. 477 с.
164. Юнтунен А. Свеаборг: страж Хельсинки и форпост Петербурга. 1808–1918. – М. Весь Мир. 2018. 320 с.
165. Яковлев И.И. Корабли и верфи. – Л. Судостроение. 1973. 360 с.
166. Barry P. Dockyard Economy and Naval Power. – London. Sampson Low, Sons and Co. 1863.
167. Beeler J. Birth of the Battleship. British Capital Ship Design. 1870–1881. – London. Caxton Editions. 2003.
168. Brassey's Encyclopedia of Military History and Biography. – Washington, London. Brassey's. 1993.
169. Conway's All the World Fighting Ships. 1860–1905. – London. Conway Maritime Press. 1979. 440 с.
170. Dingle N.G. British Warships 1860–1906. A Photographic History. – Barnsley. Pen & Sward Maritime. 2009. 208 с.
171. Eardley-Wilmont S. The Development of Navies During the Last Half-Century. – London. Seeley and Co. 1892. 295 с.
172. Grant R.G. Battle at Sea. 3000 Years of Naval Warfare. – New York. DK Publishing. 2008.
173. Hill R. War at Sea in the Age of Ironclads. – London. Cassels & Co. 2000.
174. Jane F.T. The Imperial Russian Navy. Its Past, Present and Future. – London. W. Thacker and Co. 1899. 756 с.
175. Milner T. The Baltic, its gates, shores; with the notice of the White Sea. – London. Longman, Brown, Green and Longmans. 1854. 408 с.
176. Steam, Steel & Shellfire. The Steam Warship c. 1815–1905. – London. Conway Maritime Press. 1992. 191 с.
177. Stone I.A. Crimean war in Arctic // Polar Record. – 1983. – № 21. P.577.

178. The Oxford Companion to Ships and Seas. – Oxford, New York, Melbourne. Oxford University Press. 1988.
179. Tucker S. C. Handbook of the 19th Century Naval Warfare. – Thrupp Stroud. Sutton Publishing – Phoenix Mill. 282 c.
180. Wells J. The Royal Navy. An Illustrated Social History. 1870–1982. – Portsmouth. Alan Sutton Publishing Ltd. 1994.

Приложения

Рапорт контр-адмирала В.С. Завойко великому князю Константину Николаевичу по итогам осмотра учреждений Архангельского порта и Архангельской Новодвинской крепости, май 1857 г.

По осмотру моему Архангельского порта и строящегося фрегата¹, я по сие время остаюсь в недоумении, какой ответ дать Вашему императорскому высочеству. Сказать, что все прекрасно, нельзя; сказать, что худо, это тоже далеко нельзя. Архангельскому порту нельзя не удивляться и должно сказать об нём, что усиление труда человеческого можно редко видеть подобное и остаётся убедиться, что при равных обстоятельствах ни у какой нации не достанет терпения и здоровья так трудиться и достигнуть тех результатов, как в Архангельском порте. На что не взглянешь в порте, за исключением весьма не многого, пришло в ветхость и не удобно, а, между тем, фрегат поспешно строится, несмотря на холода, и, вместе с тем, с какою тщательностью и аккуратностью состроен фрегат по корпусу и всякая вещь для него обделана как нельзя лучше, например, по мачтовому и шлюпочному мастерствам на холоду (за неимением тёплой мастерской) и проч., и проч.; и как же не удивляться всему этому? И притом не любопытствовать о причине.

Я бы погрешил перед Богом и стыдно мне было бы пред людьми, ежели бы я осмелился сказать, что недеятельность начальства Архангельского причиною запущения; также нельзя сказать, что чтобы правительство не давало слишком даже больших денежных средств на приведение всего в благоустройство, так, чтобы рабочего человека облегчить в труде и все содержать в надлежащем порядке, который приносил бы должную пользу казне и улучшал быт людей, служащих и работающих в стране суровой. За сим явиться должен вопрос: да кто ж виноват запущению? Как тут дать ответ (сколько я не думал об этом ответе, а приходится отвечать)? Все дела текут по установленным правилам и положениям форменно и верно с правилами отчётности и смело можно уверить, что никакой юрист не может открыть виновного. Но рассматривается и, говоря попросту, оказывается, что установленными правилами и положениями отчётности у командира порта отчасти руки связаны к делу, и через это казна тратит значительные деньги и цель не достигается. Это заключение оказалось по взгляду моему на порт по следующим доводам.

Получивши от главного командира порта дозволение на осмотр оного и притом план расположения порта с краткою выпискою и отметками и состоянии всех строений, о предположениях к их исправлению и результатах переписки об этом, я ознакомился сперва с Архангельским портом на бумаге, а потом в сопровождении помощника капитана над портом

¹ Фрегата «Пересвет».

капитана 1-го ранга Калугина¹, отправился осматривать порт на деле и при самых неблагоприятных обстоятельствах для взгляда на порт. Порт готовился встречать разлив воды, и потому приготавливались там мостки на довольно высоких козлах для сообщения по порту с казармами и офицерскими флигелями, растаскивались людьми длинные и толстые лесины вокруг порта для делания бонов, чтобы оградить порт, дабы водою не вынесло лесов; растаскивались гребные суда к казармам и офицерским квартирам; поднимались в магазинах разные материалы на стеллажи, в мастерских сараях – мачтовых и шлюпочных – крепились упорками мачты и гребные суда новопостроенные; поднимали лекали² на шпали; словом сказать, работа делалась, которую только и можно увидеть исключительно в Архангельском порте. Насмотревшись на этот, смею выразить, напрасный труд и трату времени и материалов, я осмотрел новостроящийся фрегат и затем начал осмотр с первой мастерской со входа в порт, это была кузница, строение каменное, построенное в 1784 году. В стенах этого здания видны сквозные скважины, кирпич от сырости в фундаменте разопрел, вообще видно, что здание угрожает падением; его требуется перебрать на новый фундамент непременно, и в данных мне копиях от главного командира порта значится, что г. главный командир порта от 24 января 1853 года за № 115-м относился к флота генерал-интенданту о необходимости пристроек к кузнице, и инженеры исчислили по смете суммы на правую пристройку 20.242 р. 92¼ коп., на левую – 24.000 р., в это время приехал новый инженер и заметил в кузнице трещину и составил смету на капитальное исправление кузницы 23.000 р. итого предположено издержать 67.242 р. 92¼ коп. серебром. Кроме того, видно в копиях, что везутся из Воткинского завода железные стропила; но, когда переписка началась о покрытии кузницы – того не значится, также не значится и стоимость стропил, а это дело остаётся и поныне неоконченным за следующим отзывом Строительного департамента: «Исправление же кузницы за № 59, не разбирая стен и фундамента, будет совершенно бесполезно и только потребует лишний расход. Перестройка кузницы тем более необходима, что для неё сделаны заказанные департаментом стропила на Воткинском заводе». Таким образом, переписка эта продолжается три с половиною года, а в кузнице скоро должно будет прекратить работы. Ныне работы происходят так: в первом отделении поставлена паровая машина в 12-ть сил, и как здание это строено ещё 1784 года, когда ещё пары не действовали, то оно построено низко, от чего и потребовалось топку машины врыть в землю, чрез что от недостатка воздуха тяга слаба, а при прибыли воды в реке двух фут топку заливают и работы должно останавливать. В другом отделении приводы установлены для токарных станков; на взгляд показалось мне, что как-то наскоро всё сделано; в этом отделении горны на одной стороне раздуваются вентиляторами от другой машины в три силы, а на другой стороне раздувают люди мехами; тут же молотовой привод устроен и действуют

¹ Здесь и далее – капитан 1-го ранга М.И. Калугин.

² Лекала.

лошадьми, а сверлильня устроена ручная. Я спросил, что, механик у вас не берётся установить приводы для сверлильни и устроить вентиляторы к остальным горнам, или машины сил не имеют? Получил в ответ: машины имеют достаточно сил, а извольте посмотреть, все здание на упорках, его предполагено строить заново и производится переписка, установлено все как-нибудь для работ в ожидании постройки нового здания.

Далее я обошёл прочие мастерские деревянные здания; о состоянии их ясно сказано в доставленных ко мне выписках. Их предполагено капитально исправить; в этих мастерских, хотя нет удобства и должного приспособления, но работать ещё можно, однако зимой в них холодно и темно.

Сараи шлюпочные и мачтовые хороши, но построены низко, без расчёту на прибыль воды и потому при разливе реки вода подступает в сараи; изготовленный рангоут, строящиеся шлюпки и подготовка дерев¹ потопляется водой; лужи от того остаются под полом, а по суровости климата во все лето не просыхает пол и рабочие должны работать в вечной сырости, а зимой в холоду.

Новопостроенный каменный сухарный завод

Новопостроенный каменный сухарный завод, здание обширное, по потребности могущей быть в сухарях в здешнем порте и расположено удобно с роскошью, но построено на горизонте ординарной воды и не только все основание, но даже половина топки печей должна быть в воде при разливе воды, т. е. именно во время наступающих навигаций, когда должно быть действие завода. Следственно, здание подвержено разрушению и по этой причине последует составление смет на ежегодный ремонт и вечные переписки на капитальное исправление. Но этого не дождалось строение: разошлись реки довольно спокойно, и до расходу² ещё реки сводные потолки пали, стены дали трещины до 2-х вершков, полы каменные сели и хотя инженеры, говорят, на свой счёт своды сложили заново и положили железные связи и замазали трещины, но главный командир не решается дозволить открыть действия заводу. Полюбопытствовав знать, какие причины разрушения новопостроенного здания, я пригласил к себе инженера и просил его удовлетворить моему любопытству; после нескольких рассказов инженера я мог вывести заключение: инженер, бывший до него, составил смету и план и представил в Строительный департамент. Департамент утвердил с изменением, а инженер не смел противоречить, и как исполнительный офицер поспешил строить, и здание разваливается; а я, со своей стороны, скажу ещё своё заключение: если бы разлив воды был бы по примеру прошедших лет, и здание пало бы после разлива, то, конечно, падение здания было бы приписано разливу реки. Новопостроивший

¹ Судя по всему, имеются в виду рангоутные деревья – мачты, стеньги и реи.

² Разлива в половодье.

инженер сделал своё дело, составил уже проект на заделку трещин; этот проект так любопытен, что я осмеливаюсь при сём его представить Вашему императорскому высочеству¹.

Новопостроенные режи и новопостроенный угольный сарай

Новопостроенные режи в укрепу берега и новопостроенный угольный сарай обошлись по подрядам за одну работу, доски на обшивку сарая и железо для крепы в 17 т. руб. сер. Зная ценность подобных работ по опыту, я полагаю, что устройство их хозяйственным способом стоило бы дешевле. Вообще по местным обстоятельствам я считал бы выгоднее все работы по порту производить не с подряда, а хозяйственным способом.

Хранение лесов

Леса лиственничные лежат в стабелях в порядке, но на щепках, на болотистых местах, и как место низкое, то при прибыли вода выступает под брёвна, которые тяжестью своею углубились ниже горизонта слабого грунта, и потому нижние два стабеля портятся.

Леса дубовые, берёзовые и кокоры хранятся в деревянных сараях, устроенных на возвышенных сваях; сараи пришли в ветхость совершенную, один из них обновлён капитальным исправлением.

Магазины

В магазинах все имущество размещено очень хорошо и сберегается, как видно, хозяйственно; магазины ветхи, наружный их вид не соответствует военному порту, и они требуют исправления. На спрос мой, кому обязан Архангельский порт за хозяйственное размещение имущества, получил в ответ – г. Кузмищеву².

Канатный завод

Канатный завод в большем объёме по нынешним требованиям и находится в должном состоянии; действует лошадьми.

Затопление Соломбальского селения

За сим я ожидал расхода реки, дабы осмотреть Ширшинский завод, крепости и Лапоминскую гавань. Расход реки начался с 7-го мая, и вода поднималась выше ординарной до 11-ти фут³. Заметна была по всему селению суэта, а в особенности у жителей нижних улиц в домиках служащих, работников и отставных; домики их зимой в снегу, а как начинает таять, то сырость в домиках и грязь по улицам образуют болото бездонное – в полном значении слова они живут в грязи и рады зиме – по устроенным мосткам на улице ведётся сообщение, а ныне они перекочёвывают на стеллажи⁴ и крыши со всем скарбом и малолетними детьми; вода прибывала не вдруг, через что сообщение на лодках было невозможно, а происходило бродком. Холод с

¹ В архивном деле проект, ведомости и дополнительные записки отсутствуют.

² П.Ф. Кузмищев, в 1840–1850 гг. капитан над Архангельским портом.

³ 3,52 м.

⁴ Здесь – подмости, леса.

вечера доходил постоянно до 5° морозу, и болото по улицам покрывалось корою льда; по такому сообщению пробирались рабочие на работу, оставляя своё семейство дрожать на стуже на стеллажах. По наблюдению потопления селения оказалось, что так как река Двина разошлась спокойно, то разлив по селению произошёл в сём году по большей части от речек, пронизывающих порт и селение. Эти речки находятся в полном значении слова в запущении. Обратясь к г. главному командиру просил его пояснить мне, нет ли средств прочистить эти речки и оградить от потопления селение? Он приказал доставить мне копию с отношения своего, которым он просил дозволения построить очистительную машину, но разрешения ещё не получил. Наконец, пароходы пришли из Лопоминской гавани 13-го числа вечером с известием, что лёд пришёл в устья. Все это время употребил я, кроме осмотра селения, на соби́рание сведений относительно рубки и сплава лесов, о произведениях страны, о торговле, мореплавании поморцев и знакомился с лицами, служащими, и в особенности наблюдал разлив реки и ход льда.

Об устройстве гавани между Мосеевым островом и портом

Об Мосеев остров разделяется течение реки Двины в реку Кузнечиху и притом отмывает верхнюю часть острова, на которую река нанесла огромные глыбы льда. Этот остров служит преградой порту от напору льда. По первому взгляду мне показалось возможным устроить гавань для Архангельской флотилии между этим островом и портом. С этой мыслью обратился я к г. Калугину, помощнику капитана над портом, который разделяет моё мнение, ибо этим устранятся все неудобства, происходящие от того, что гавань для зимовки судов отстоит в 30-ти верстах от порта; где требуется содержать особые здания, начальство, нужен расход на сообщение для посылки мастеровых и материалов и трата времени мастеровым в переходах и множество других неудобств и расходов. Между тем, устройством гавани у самого порта сократятся означенные неудобства и принесётся тем ещё другая выгода: обделка Мосеева [острова] защитит порт от напора льда и прекратит отрывы берега, которыми ныне наносятся мели к порту по произволу течения и не воспоследует ежегодный расход на укрепление берега порта.

О Лапоминской гаване

14-го числа мая ездил я на пароходе осматривать Лапоминскую гавань; строения все в Лапоминской гавани в сём году капитально исправляются и их чрезвычайно достаточно на потребности. На обратном пути располагал я осмотреть Новодвинскую крепость, но свежий ветер и туман заставил следовать Маймоской¹ протокой обратно.

О пароходах Архангельского порта

В этот день я убедился, что, при Архангельском порте хотя и есть два парохода, но они неспособны к должной службе: машины не по корпусам, пароходы имеют углубление 8 фут², они

¹ Так в источнике, правильно – Маймакской.

² 2,44 м.

ни речные, ни морские; я был на лучшем из них, он выгребал очень плохо противу ветра при попутном течении, и его валило при перегребах¹ реки боком, а ветер был не совсем крепкий. Что же было бы при волнении в море.

Настоятельная потребность иметь при Архангельском порте один речной пароход для порта, сидящий не глубже 3-х фут², а другой сильный пароход – морской, для проводу судов через бар, для осмотра главным командиром маяков и гаваней по Белому морю и наблюдения за иностранцами, заведшими лесопильные заводы в Онежском заливе, куда до 60-ти судов иностранных ходят и хозяйничают без всякого наблюдения.

Главный командир просил машины, ему отказано от [Кораблестроительного] департамента.

О крепостях

15-го мая отправился я на пароходе осмотреть Новодвинскую крепость. На мой взгляд, эта крепость для времён прошедших лет при окружающих её окрестностях была неприступная и наказала бы дерзкого, кто осмелился вторгаться с той стороны в пределы России, но в нынешний век она требует усовершенствований, дабы исполнить своё дело. Ныне, с ничтожной суммой на материалы, известь и кой-какие инструменты, и от скуки ради, и для доставления денежных средств на улучшение пищи, солдатами, составляющими гарнизон, можно поддержать крепость от разрушения и привести её в должный быт. А упустится время, то потребуетсЯ значительная сумма.

Исправление по Новодвинской крепости, по моему взгляду, требуется следующее: по наружности всю одежду каменную осмотреть, подмазать щели известкой и оштукатурить (ибо камень такого свойства, что выветривается), где есть вывалившиеся камни и провалы – вставить.

Вал возвысить в должную высоту, утолстить его в должную толщину, для чего придётся делать присып земли, ибо платформам места не будет.

Внутри крепости убрать все строения кроме церкви, ибо затеснено; одна бомба удачная зажжёт строение и будет невозможно продолжать действие с крепости.

Пороховой погреб с речной стороны убрать, он был годен для ядер 12-фунтовых, а двух и пяти пудовые бомбы не выдержит. Устроить потребно пять погребов малых, деревянных, особого устройства, так, чтобы вода не могла проникнуть в них, и они были выше бруствера; сделать пять бомбовых погребов, траверз во всю крепость, и в оном блиндаж для размещения прислуги; траверз этот защитит и запасный погреб каменный в береговой стороне, который ещё прочен.

Артиллерию привести в порядок; снаряды не должны быть всю зиму на открытом воздухе.

¹ Поворотах.

² 0,91 м.

Остальные крепости были временные, устроенные для стрельбы через банк; на мой взгляд, как опытность меня в военное время научила, строить такого рода крепости требуется прочные и закрытыми.

О Ширшинском заводе

Того же 15-го числа отправился я осмотреть Ширшинский завод, а наперёд сего просил начальствующего заводом составить записку от основания завода за весь период последовательного его существования и о потребностях его в будущем, каковую записку на благоусмотрение Вашего императорского высочества при сём представляя, осмелюсь присовокупить – осмотревши завод, я могу заключить, что везде чистота, опрятность и удобства к жизни, как начальников, так и подчинённых; они живут в хозяйстве хорошем, прилично; а относительно действия завода моё мнение – его нужно переместить в Архангельский порт. Ежели потребуются надобность в заводе, чего я не могу знать, не зная определительности действия Архангельского порта, выгоды экономические в присоединении Ширшинского завода к механическому заведению порта ясны. Ныне особое управление завода стоит денег, починки плотин дороже топлива, в котором в Архангельске недостатку и дороговизны не предвидится; содержание парохода, плашкоутов, людей, которые ведут сообщение завода с портом летом; зимой для сообщения и перевозки тяжестей содержатся лошади и, кроме того, происходит потеря времени в ожидании вещей с завода и остановка дела. Завод в самое нужное время, когда требуются работы при спуске судов и отправлении в море, три недели не может производить работы по случаю разлива и уровня воды. Значительная сумма требуется на углубление устья реки для сообщения с пароходом, ибо устье при ординарной воде обсыхает почти на полторы версты, так что не более двух дюймов воды на речке бара, и сообщение до шлюпки парохода происходит на спинах матросских. Ныне уже в заводе несколько приводов приводится в действие паровыми и ручными машинами; допустить далее – и я уверен, что весь завод приведётся в паровой.

Предположения об устройстве Архангельского порта

Окончив так осмотр Архангельского порта, и не зная определительно, потребности для какого действия должен существовать Архангельский порт, я нахожусь в затруднении определить положительные потребности порта; по моему заключению, для какой цели Архангельский порт не оставлялся бы, но первая необходимость укрепить Мосеев остров; вторая – сделать перемычку срубам между портом и Мосеевым островом, где образуется гавань, дабы суда зимовали при порте; третье – оградить порт и селение от потоплений, т. е. вычистить и углубить протекающие речки по порту и селению и обделать берега их и возвысить до могущего быть прилива воды; так же и со стороны речки Кузничихи и реки Двины во все селение возвысить берег; не позволять строить ниже уровня самой высокой воды никаких зданий – ни казённых, ни частных. И, ежели

сделать удобства к заселению, то произойдёт от этого выгода впоследствии значительная, размножится заселение мастеровыми хорошими, и тогда можно будет уничтожить рабочие экипажи, и казна не будет нести напрасных расходов, как ныне несёт: на беспрестанные исправления по случаю разлива и на потерю лесов, вынесенных из порта рекою. В доказательство этого убеждения я для соображения просил инженеров сделать выборку за 25 лет, сколько они истратили на строения денег; не знаю, насколько верна справка, но они представили мне ведомость, по которой значится израсходованием 523 т. руб. сереб., и отпущено для израсходования в сём году 57 т. руб., итого 580 т. руб. сереб.; на год приходится до 24 т. руб. серебром, а результат виден из представленной ведомости г. главного командира порта, что есть в Архангельском порте из строений? Мне кажется, ежели бы прислать опытных гидравлика и инженера, пусть они составят свои предположения привести в исполнение обозначенные работы и составят исчисления материалам потребным, а до средств привести в исполнение не их дело, и ежели ассигновать сумму ежегодно, которая оказалась по сложности 25 лет в год по 24 т. руб. сер. в год и инженерную команду обратить в портовые роты, а инженерам одну обязанность дать, как специалисту руководить работой под непосредственным руководством главного командира порта, а сего последнего не стеснять в расходе суммы сообразно правил отчётности, а был бы верен расход и дело на виду и прочно, то с этими средствами денежными, если ещё к тому дать льготу порту на три года не строить судов, и один экипаж сверх портовых людей иметь при порте, то я уверен – можно привести Архангельский порт в цветущее состояние. После трёх лет судостроение может начаться и непременно вознаградит пропущенное время. Часть суммы для пополнения ассигновки 24 т. руб. сер. на Архангельский порт найдётся из выгод, которые можно будет получить от выгрузки балласта с купеческих судов, приходящих в Архангельск, о чем подал мне записку г. капитан 1-го ранга Калугин, разделявший со мной мнение с устройством Архангельского порта. Записку эту на благоусмотрение Вашего императорского высочества я представляю; г. Калугин полагает возможным получить 17 т. руб. сер. в год; ежели же вместо Ширшинского завода потребуется устраивать новый механический завод, то, конечно, суммы 24 т. руб. в год будет недостаточно для устройства завода и на выпуску необходимых для оного машин; если же Ширшинский завод останется на месте, то для восстановления завода в должный быт и устройства сообщения потребна особая значительная сумма.

По части корабельных лесов

О корабельных лесах судить требуется на месте быть в рощах, но я интересовался знать от опытных сведущих людей и нашёл их через посредство г. капитана 1-го ранга Калугина. Он представил мне гг. штабс-капитанов: путей сообщения Василевского и Корпуса [корабельных]

инженеров советника Северного округа корабельных лесов Богуславского¹, а главный командир порта рекомендовал своего адъютанта лейтенанта Брюнера²; эти офицеры были в рошах и трудились над исследованием той пустынной стороны, и так готовый труд научает любить дело, то они проникнуты энергией, дабы их труды осуществились.

Г. Богуславский на пред сего представлял по команде свой взгляд относительно облечения сплава лесов, Василевский исследовал по поручению начальства, а ныне составил проект улучшения водяного сообщения для доставки корабельных лесов в Архангельский порт: проект этот на благоусмотрение Вашего императорского высочества при сём представляю и осмелюсь всеподданнейше донести: ежели невозможно пожертвовать суммы для устройства пути по проекту г. Василевского, который принесёт выгоды казне, то, мне кажется, для сохранения здоровья рабочих людей, необходимо устроить по проекту г. Богуславского избы и шандоры, которые всего обойдутся в 1700 руб. сереб.; ход этого дела, Ваше императорское высочество, изволите усмотреть из приложенной у сего выписки из дел, составленной г. лейтенантом Бруннером.

При сём осмеливаюсь всеподданнейше донести Вашему императорскому высочеству, что необходимо отменить дозволение вывозить частным людям бракованный лиственничный лес; если лес бракованный находит выгоду вывозить частный человек, отчего же этот лес негоден казне? В порте есть разные потребности на лес, кроме постройки корабельной, а вовсе негодного к употреблению леса не повезёт частный человек из лесу – в этом кроется зло в начале своего развития.

О церквах

В Соломбальском селении считается жителей свободного состояния 4.720 человек, служащих 4.335 человек мужескаго полу и 2.105 женского полу, всего 11.160 человек, но церквей только две – собор и кладбищенская; в последней служба бывает только в некоторые дни, по заказу, да в первые дни Пасхи. Следовательно, во все торжественные и иные праздничные дни весь народ должен собраться в одном соборе, в котором бывает только одна поздняя обедня. Собор так тесен, что помещаются только чиновники и жёны, а нижним чинам и места нет помолиться; в соборе более тысячи человек не помещается, значит, одна десятая часть; ежели бы была ранняя обедня, то могло бы простонародье и нижние чины, привыкшие рано вставать, собраться в церковь и помолиться, а ныне нижние чины, вставши в праздничный день, походят, поскучают без дела и до начала обедни пойдут в кабак; от этого и происходит вред

¹ П.А. Богославский (Богуславский), советник правления Северного округа корабельных лесов.

² А.М. (Мартынович) Бруннер (Брюннер), адъютант главного командира Архангельского порта и Архангельского военного губернатора.

благосостоянию и вред службе, что человек редко приходит в себя христианином. Смею выразиться, настоятельная потребность, дабы служили ранние обедни в Соломбальском соборе и соорудить между казармами ещё церковь.

О мореплавании архангельских поморцев

Не могу умолчать о том, что иностранцы в Архангельске решительно из архангельских поморцев сделали себе лесорубов, тогда как прибрежные жители Архангельской губернии, по местности страны, от природы поставлены в такое положение, что у них по необходимости должно быть исключительное занятие ходить по морям и вести заграничную торговлю. Конечно, правительство заботится о развитии торговли неусыпно и не жалеет расходов; завело школу шхиперскую и при гимназии купеческий курс, так что попечение видимо, но в сущности – далеко не идёт. Для обращения поморцев вновь к настоящему их назначению – мореплаванию – и развитию тамошней заграничной торговли следовало бы дать им некоторые привилегии и оказать незначительные пособия, как-то: дать от порта чертежи, лекалы и некоторых мастеровых для указания постройки каботажных судов, а также было бы весьма полезно назначить консулами в Норвегии воспитанников, окончивших купеческих курс в Архангельской гимназии, которые и будут всемерно заботиться об охране выгод своих соотечественников. За сим, для препятствования иностранцам обращать поморцев в рабочих на своих лесопильных заводах, которых в последнее время развелось очень много (ежегодно к Архангельскому порту приходит за лесом до 600 судов), следовало бы увеличить попенные деньги соразмерно ценам, по коим иностранцы отпускают лес со своих заводов на суда, и мера эта кажется тем более необходимою, что в последнее время количество лесов в том крае значительно уменьшилось.

Контр-адмирал Завойко

РГАВМФ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 41. Л. 1–15.

***Рапорт управляющего Морским министерством адмирала Н.Ф. Метлина великому князю
Константину Николаевичу по итогам смотра учреждений Морского ведомства в
Архангельске, июль 1859 г.***

На подлинном рукою г. управляющего Морским министерством написано: Е.И.В. генерал-адмирал изволил приказать следовать без изменения по устройству Архангельского порта изложенным в докладе предположениям.

14 января 1860 года.

Подписал: адмирал Метлин.

По приказанию Вашего императорского высочества осмотрев Архангельский порт, имею счастье представить предположения касательно необходимых приспособлений для улучшения порта и успешного производства работ.

Архангельский порт имеет достаточно зданий для помещения квартирующих команд, мастерских и складов, но строения эти (исключая казарм, которые во всех отношениях хороши) большею частью ветхи, худо расположены и не приспособлены к своему назначению, почему, в настоящем их положении, мало полезны, но из всего этого с пожертвованием до 120 т[ыс. руб.]. можно устроить порт, который будет отвечать своему положению; для чего необходимо привести в исполнение назначенные Вашим императорским высочеством и высочайше утверждённые уже работы, а также казалось бы весьма полезным осуществить, если Ваше императорское высочество изволите одобрить, следующие предположения, составленные по соглашению с местным начальством.

Высочайше утверждённые работы

Построение новой кузницы с паровыми молотами. Работа производится и можно надеяться, что кузница будет в действии в следующем году.

Построение механического заведения. Здание это предполагается построить на месте, занятом старой кузницей, и постройка начнётся тогда, когда новая кузница будет приведена в действие.

Литейный завод. Это здание предполагалось построить в Среднем адмиралтействе, что значительно отдаляло его от механического заведения и разъединяло общих круг действия и надзора, почему признано полезным построить его на месте, занимаемом ныне ветхим домом, где очень неудобно помещены присутственные места, которые, по роду своему, должны быть доступны каждому, что не может быть терпимо внутри адмиралтейства. Портовое управление предположено перевести в один из флигелей казармы, где можно очень удобно оное расположить. Изменение это признано очень полезным, и к тому же не увеличит смету, составленную на построение литейной.

Когда все вышеизложенное будет приведено в исполнение, тогда можно будет совершенно упразднить Ширшемский вододействующий завод, через что сосредоточатся средства и надзор порта и что конечно принесёт значительную пользу.

Но при этом нельзя не заметить, что хотя Ширшемский завод, по значительному удалению и затруднительному сообщению с Архангельским портом не может быть нужен для Морского ведомства, но даровая его сила и многие устройства могут, в частных руках, принести значительную пользу, и жалко было бы видеть это заведение без действия, почему я предложил главному командиру стараться приискать надёжного арендатора, которому можно было бы передать завод, имея при том в виду не извлечение значительных выгод для казны, а

общепользную цель и надёжное ручательства, что завод будет улучшаться, и действия его принесут пользу краю.

Вновь составленные предположения для улучшения Архангельского порта

Главное неудобство Архангельского адмиралтейства и Соломбальского селения есть ежегодное наводнение оных при разлитии Двины. До сего времени не предпринималось никаких средств к ограждению их, вероятно в предположении невозможности сего, но опыт показал противное в прошлом году. Главный командир часть местности оградил незначительным валом и, хотя, при разливе, вода поднялась на значительную высоту, но вал остался невредим, на основании чего предполагается Соломбальское селение и адмиралтейство оградить от наводнения насыпным валом, единовременно с чем начать углубление речек Соломбалки и Курьи, дабы вынутый грунт с пользой был употреблён на устройство насыпей, почему предложено главному командиру составить соображение и приблизительные сметы на эти работы. Речку Соломбалку по её углублению предполагается обратить на хранение мачтовых лесов, затопив оные. Речку Курью, по углублении оной и ограждении от наносов, обратить в гавань для зимующих судов. В настоящее время суда могу зимовать только в Лапоминской гавани, удалённой от адмиралтейства на 60 вёрст¹ и не имеющей берегового сообщения. Чрезвычайные неудобства, происходящие от того, очевидны: во-первых, необходимо отправлять суда заблаговременно, и, следовательно, ранее, не успев произвести необходимых исправлений и за сим отделять от порта мастеровых и устраивать временные средства для тех исправлений которые неотлагательно требуются; во-вторых, в течение зимы, содержать в Лапоминской гавани при судах команды, нужные для присмотра и околки льда, продовольствовать эти команды, иметь для них помещения, здания и прочие хозяйственные устройства. Все изложенные неудобства и сопряжённые с ними расходы, а также напрасная трата времени при осуществлении этого предположения отстраняются. Углубление речки Курьи признаётся удобоисполнимым и не требующим чрезвычайных расходов, в особенности же приняв в соображение, что для Архангельского порта необходимо иметь плавучий док, который во время разливов может служить багопортом для предохранения Курьи от наносов.

В Архангельске имеется каменный сухарный завод, совершенно бесполезный, так как опыт доказал, что незначительное количество сухарей, нужное для судов и выпекаемое с подряда, обходится дешевле и притом сухари лучшего качества. Здание казённого сухарного завода под сводами, в которых оказались трещины, требующие исправления, почему предполагается своды разобрать, наслать балки, и заведение это обратить под арсенал и склад всего портового артиллерийского материального имущества.

¹ Расстояние от адмиралтейства до бухты Лапоминка составляло около 30 вёрст.

В Архангельском адмиралтействе имеется большой сарай для строительства гребных судов. Предлагается со временем построить небольшой, но тёплый, дабы можно было производить работы зимой.

Имеются также 4 больших сарая для хранения лесов. Сарай эти совершенно неудобны для своего назначения. Предполагается оные разобрать и из тех же материалов построить два сарая по образцу датских.

Канатный завод с принадлежащими к оному пеньковыми магазинами тоже для порта не нужен. Главный командир полагал испросить разрешение разобрать оный и материал обратить на пользу Ширшемских мастеровых, дабы тем дать им возможность построить себе дома в Соломбале, но, кажется, это не принесёт ожидаемой пользы; полагаю за лучшее продать это здание или отдать в аренду, а вырученные деньги можно будет определить на пользу ширшемских переселенцев если последует распоряжение.

Понадобится ещё укрепить берега в Среднем адмиралтействе защитными сваями, что на опыте оказалось удобным, и в Лесном адмиралтействе подводными откосными ряжевными стенами. Эта работа не потребует значительных расходов.

В порте имеется большое количество разного леса, и в настоящее время хотя и обращается внимание на хранение оного, но так как лес не рассортирован, то выгодное употребление оного в дело почти невозможно, почему я неотлагательно просил главного командира приступить к укладке леса по размерам оного в небольшие стабели, хотя бы на то потребовались особые расходы.

Архангельский порт, можно сказать, переполнен железом, в числе которого находятся такие сорта, которые не могут быть употреблены на надобности порта и, занимая напрасно место, служат только обременением, почему я предложил главному командиру совершенно бесполезное для порта железо отправить вместо балласта на фрегате «Пересвет».

Архангельский порт в настоящее время не имеет никакой обороны, хотя в прошедшую войну и было устроено несколько батарей, но эта временная и слишком слабая защита не может обезопасить порт; почему я просил главного командира составить соображение и назначить выгоднейшие места для возведения батарей для обороны порта.

Морские же военные средства, по соглашению с генерал-адъютантом [фон] Глазенапом, полагал бы: для обороны Архангельска иметь восемь винтовых канонерских лодок, а для крейсерства и поисков два ходока клипера.

Подписал: адмирал Метлин.

С подлинным верно. Секретарь Н. Юханцов

31 июля 1859 года.

РГАВМФ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 41. Л.16–25.

Письмо Архангельского губернатора Н.И. Арандаренко главному командиру Архангельского порта вице-адмиралу К.И. Истомину, 9 июня 1861 г.

Господину Главному командиру Архангельского порта и Архангельскому военному губернатору.

Вследствие отношения Вашего превосходительства от 17-го истекшего мая за № 320, имею честь уведомить Вас, что по случаю предположенного упразднения главного военного порта в Архангельске, я, 21 того же мая, имел совещание по этому предмету с местными и иногородними купцами и некоторыми домохозяевами города Архангельска и, по отзывам на этом совещании, прихожу к следующему заключению:

1. На принадлежащие Порту лесные и металлические материалы могу быть покупщики из лесопильных заводчиков и из местных купцов, но на кораблестроительные сооружения едва ли найдутся здесь желающие.

2. Необходимо повестить в империи не пожелает ли кто купить кораблестроительные сооружения, а равно лесопильный и металлотокарный заводы в Ширше, и Лапоминскую гавань, на предмет устройства в ней верфи? Но с этим, я полагал бы нужным, исходатайствовать у Правительства отвод лесов для торгового судостроения за умеренную пошлину. Эта мера, с одной стороны, доставляя судостроителям более интереса, подвинет судостроение, с другой же, увеличивая потребность леса, доставит казне средство сбыта, а с этим и выгоды.

3. Для богоугодных заведений Приказа общественного призрения я полагал бы приобрести дом командира главного порта, с принадлежащими к нему строениями, а для казённой аптеки одно из каменных строений.

4. Казённые строения, отдельные от портовых строительных зданий, можно продать с публичного торга на местах и на слом, но для этого нужно предоставить некоторое время.

5. Селение Соломбалу причислить к городу, составя из неё 3-ю полицейскую часть, с одним частным приставом, двумя квартальными надзирателями и с необходимым числом полицейских служителей. Таким образом, она войдёт в общий состав архангельской городской полиции. Расходы на содержание её, удержать не свыше ныне существующих, а если окажется возможным, то и уменьшить.

6. Жителей зачислить мещанами, а мастеровых причислить к городским цехам.

7. Соломбальское городское управление соединить в Архангельской Городской думе.

8. Училище, приют и богадельню оставить на ныне существующих основаниях.

9. Все торги и базары, существующие в Соломбале оставить без изменения.

10. Все общественные сборы, до сего времени существующие, оставить на прежних основаниях, соединив их с городскими доходами, равным образом поступить и с расходами.

11. Упразднение военного порта не может произвести влияния на заграничную торговлю города, но торговля внутренняя много потерпит, потому что с отходом порта число потребителей уменьшится почти наполовину всего городского народонаселения. Естественно, что уменьшение внутренней городской торговли не может не отразиться и на окрестностях города: селения, которые снабжают своими произведениями город и Соломбалу и которые, в этих расчётах, в продолжение многих лет, приспособили своё хозяйство, конечно встретят немаловажное затруднение в выручке за свой труд.

Соломбала имеет важное значение в отношении к Архангельску, как по массе потребителей, так и в хозяйственном быту граждан. Большая часть мастеровых, снабжающих город необходимыми житейскими изделиями, находится в Соломбале, в числе служителей порта. Поэтому опустение Соломбалы с отходом водворённых в ней военных служителей, может произвести чувствительное потрясение для гражданского быта Архангельска, который, в продолжении многих десятилетий устроился при взаимном вспомоществовании населённого в Соломбале воинского сословия. Я полагал бы с[о] своей стороны полезным, при упразднении Порта в видах поддержки городу Архангельску, уволить в чистую отставку тех нижних чинов Морского ведомства, которые имеют осёдлость в Соломбале, за исключением опороченных публичным наказанием. Уволенные нижние чины могут войти в состав граждан города.

Если Ваше превосходительство разделяет эту мысль, то исходатайствование с Вашей стороны этой меры принесёт величайшую пользу для города.

Я совершенно убеждён, что правительством, для предпринятой им реформы по здешнему военному порту, обсуждаются все стороны, соприкасающиеся к этому важному предмету, и, в этом убеждении, считаю не излишним высказать свой взгляд, касающийся интересов вверенного мне края. Не заслуживают ли обсуждения следующие вопросы: Какое влияние может произвести на торговое мореходство жителей этого края отсутствие военной морской силы на Белом море? Не породит ли это в нравственном отношении между здешними поморами опасения в беззащитности своего положения и недоверия в спокойном плавании в открытом море? И не последует ли упадок в развитии нашего торгового флота, когда из опасения плавания в открытом море, поморы ограничатся прибрежным лишь плаванием, и вместо шкун, которые в последние 3 года стали умножаться, будут по-прежнему строить лодьи?

Гражданский губернатор Арандаренко.

РГИА. Ф. 1287. Оп. 46. Д. 1853. Л.2–7.

Приказ генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича № 36, 11 марта 1862 г.

Государь Император по всеподданейшему докладу моему в 5-й день сего марта высочайше повелеть соизволил:

- 1) Главный порт в Архангельске упразднить. В порте сём сохранить лишь гидрографическую часть и управление маяками и лоцией.

Примечание. Высочайше утверждённый новый штат управления Архангельским портом при сём прилагается.

- 2) Гражданских и военных чинов, находящихся в составе береговых учреждений и команд Архангельского порта, за исключением тех, которые будут признаны необходимыми к оставлению на службе в Морском ведомстве в Архангельском порте или в других учреждениях и командах, уволить от службы или оставить за штатом или зачислить по резервному флоту с представлением им прав и преимуществ, которые были дарованы лицам Морского ведомства на основании высочайших повелений 8 февраля, 23 мая 1860 г. и 21 декабря 1859 г.
- 3) Нижних чинов строевых и нестроевых команд, имеющих в Архангельске осёдлость, т. е. дома и семейства, и сверх сего холостых, послуживших 15 и более лет, уволить во временный отпуск. Прочих чинов, кои не войдут в состав команды, оставляемой при Архангельском порте, перевести в другие порты и команды Морского ведомства.

Примечание. Кандидаты, а равно пользующиеся особыми правами за выдержанье экзамена и состоящие на вторичной службе, могут быть назначены к переводу только по их собственному желанию; в противном случае увольняются в отставку на общем основании.

- 4) Представить Морскому министерству определить, какие земли и строения в Архангельске необходимо оставить в Морском ведомстве на будущее время, а равно какое употребление сделать из судов, запасов и материалов, которые находятся при порте. Для большей успешности торгов на недвижимое имущество, принадлежащее Морскому ведомству в Архангельском порте, предоставить покупателям вносить сумму, состоявшуюся на торгах, по частям, в течение десяти лет. За сим Морскому министерству войти в сношение с другими ведомствами относительно будущего устройства Соломбальского селения и назначения других земель и строений, отходящих из Морского ведомства, а также относительно подробностей таможенного надзора по упразднению архангельских брандвахт. Предположения сих ведомств внести, смотря по свойству, на разрешение в законодательном порядке или привести в исполнение непосредственно их властью.
- 5) Для приведения в исполнение мер по упразднению архангельского порта лиц, составляющих портовое управление, оставить в своих должностях в течение шести месяцев, но предоставить главному командиру упразднить некоторые из данных должностей ранее, если признает возможным. Если бы, однако, к сему сроку не все портовое имущество было распределено или отправлено из порта согласно своему назначению, то главному командиру предоставляется заведование оставшимся

имуществом, вплоть до окончательного распределения или отправления оно, поручить лицам по своему усмотрению, оставив их на это время на службе.

- б) Участки земли, принадлежащие Морскому ведомству в Архангельском порте, находящиеся под домами и иными постройками обывателей, отдать сим лицам в собственность, а в пользу приходского училища передать, кроме участка земли и самое строение Морского ведомства, где училище помещается.

О таковой монаршей воле объявляю по Морскому ведомству к сведению и должному исполнению.

Штат управления Архангельским портом

Должность	Число лиц	Содержание одному			Всем	В каком разряде полагается должность		
		Жалование	Столовые	Квартирные		По чинопроизв	По пенсии	По мундиру
Капитан над портом	1	1200	800	600	2600	—	—	—
Помощник его, он же заведует инструментальной камерой и депо карт	1	600	500	400	1500	—	—	—
Делопроизводитель	1	500	350	250	1100	VIII	V	III
Смотритель казённого имущества и зданий	1	200	150	100	450	XII	VIII	VIII
Смотрителей береговых маяков	6	250	150	100	3000	XII	VIII	VIII
На наем писцов, чертёжников, сторожей и рассыльных, а также на канцелярские и чертёжные припасы, ремонт мебели, освещение и отопление	—	—	—	—	1500	—	—	—
Итого	10				10150			

Морской сборник. 1862. № 4. Постановления и распоряжения правительства. С.51–53.

*Переписка Архангельского губернатора Н.И. Арндаренко и главного командира
Архангельского порта вице-адмирала К.И. Истомина о будущем Соломбальского селения,
май 1862г.*

Милостивый государь Николай Иванович!

Имею честь возвратить Вам записку о предложениях относительно будущего устройства Соломбалы и приобретения от нас некоторых статей недвижимого имущества; все эти предположения, как изволите видеть из отметок на полях, совершенно согласуются с моими видами и предположениями по этому же предмету. И если на этом именно кончатся обоюдные соображения наши по настоящему делу, то я покорнейше прошу сообщить мне окончательное по сему мнение и заключение Ваше, и, вместе с тем, обозначить как сумму, которую городское общество признает возможным заплатить за все статьи (исключая о-ва Мосеева), на которые, согласно пометок моих на полях «Записки», представляется ему заявить виды, так и те условия, на коих будут выплачены нам деньги, в известный срок, не далее, однако ж, десятилетнего.

Оценку всех обозначенных статей недвижимого имущества, равно и планы, можно видеть в канцелярии начальника Строительной части [Архангельского порта] или же истребовать от него для просмотра и соображений.

Покорнейше прошу Ваше превосходительство принять уверение в совершеннейшем почтении и преданности, с коими и имею честь быть.

(Подписал): К.И. Истомин

Верно: старший делопроизводитель

24 мая 1862 года.

Записка

Г. Министр внутренних дел от 4 апреля 1862 г. препроводил к начальнику Архангельской губернии копию с выписки, сообщённой Морским министерством, о соображениях, относительно будущего устройства Соломбальского селения по закрытии Архангельского военного порта, предложив передать настоящее дело на обсуждение городского общества и войти в соглашение с местным морским начальством по всем подробно статьям, требующим соображения на месте, и затем общие соображения представить в Министерство внутренних дел для дальнейшего с его стороны распоряжения.

Главный предмет соображений, изложенных в выписке Морского министерства, заключается в разрешении вопроса: оставить ли Соломбальское селение в Морском министерстве или же передать городу, и кому отдать принадлежащие Архангельскому адмиралтейству земли, Лапоминскую гавань и Ширшемский завод.

Выписка эта в копии, равно сообщённые вице-адмиралом Истоминым 1 мая начальнику губернии пояснённые по сему предмету сведения, переданы были для предложения в Городскую думу на обсуждение городского общества.

17 мая Дума представила начальнику губернии приговор общества по сему предмету следующего содержания:

Городское общество, принимая в соображение изложенные в выписке соображения Морского министерства, вполне разделяет с оным своё мнение и признаёт:

- 1) Что за упразднением в Архангельске военного судостроения действительно было бы совершенно бесполезно и излишне оставлять в Морском ведомстве на правах собственности Соломбальское селение и другие земли. Селение это до сего времени что-то отдельное, но отнюдь не принадлежало к числу сельских поселений и составляло выгон города, как значится и поныне на плане, и поэтому общество считает, что Соломбальское селение и другие земли, по прекращению кораблестроения, должны быть возвращены опять городу, и жительствующие в Соломбале, как отставные военные чины, так и других званий лица, могут проживать там и владеть своей недвижимой собственностью на основании высочайшего повеления, 5 марта сего года состоявшегося, на тех же правах, как и в городе, и тогда заведывание сборами, существующими в Соломбале, и расходами, должны перейти в распоряжение Думы, которая и по сие время ежегодно расходует их из городского капитала на укрепление Соломбальского берега до 555 руб.
- 2) Лапоминскую гавань и Ширшемские заводы, по мнению общества, передать в ведение Палаты государственных имуществ.
- 3) Что касается до пустопорожного места при Талагском заливе близ Юраса¹, общество со своей стороны не встречает препятствия оставить в Морском ведомстве для пользования даже исключительно инвалидов, но остров Мосеев, как лежащий на реке Двине под городским берегом, и по присоединении Соломбалы к городу оставить в заведовании городском, равно как и место, бывшее учебной артиллерийской батареей².

Во время обсуждения обществом этого дела купечество, ведущее заграничную торговлю при здешнем порте, заявило Городской думе, что, по случаю упразднения Архангельского адмиралтейства, представляется возможность воспользоваться частью места, лежащего в Среднем адмиралтействе между речками Курьей и Соломбалкой, которое удобно бы и полезно

¹ Пометка К.И. Истомина: «Ныне, с распоряжения его высочества генерал-адмирала, земля эта также подлежит отчуждению от Морского ведомства и будет передана в заведование Министерства государственных имуществ для причисления к оброчной статье этого рода».

² Пометка К.И. Истомина: «Место это с находящимся на нем строениями, имеющими специальное назначение для артиллерийских лабораторных работ и пушечных экзерциций, по воле его высочества генерал-адмирала и по сношению с [неразборчиво] Военно-сухопутным ведомством назначено передать в ведение последнего».

было занять для смольного буяна, находящегося ныне на выгоне г. Архангельска в самом неудовлетворительном положении по нижеследующим причинам:

1. Смольный буян, находясь на берегу Двины, занимает самую низкую из всего городского берега местность, которая при каждом весеннем разливе реки покрывается водой и наносным льдом, остающимся на месте, куда должно было выкатывать бочки со смолою, иногда до половины лета.
2. Место, где складываются бочки со смолой и пеком, имеет самое ограниченное пространство, и нередко случается, когда бывает тихая погода, плоты со смолой приплывают, а кораблей в приходе за штилями нет, тогда смола складывается на противоположном крестьянском берегу.
3. Смольный буян, находясь на вышеозначенном месте, сколько сам небезопасен от огня, столько же и угрожает опасностью смежным с ним зданиям, ибо на одном конце этого берега построены жилые строения, а не в дальнем от них расстоянии Архангельский монастырь, а на другом конце провиантские казённые и общественный с хлебом магазины, за ними же пеньковый и льняной буян, где складывается товаров на миллионы рублей. Наконец,
4. Плоты со смолой, во время стоянки их у берега для выгрузки и сплавляемые для погрузки и перевозки в Соломбальскую гавань, барки, также подвержены опасности и крушению от случающихся штормов. Напротив того, в Соломбале, в адмиралтействе, у вновь избираемого места, корабли могут получать груз прямо с берега, через что настоящие расходы при погрузке в барки и гонка таковых через гавань уничтожится, а находящиеся же на показанном месте в адмиралтействе складочные четыре амбара, по всей вероятности, правительство передаст городу безвозмездно, которые и будут приносить пользу городу за складку смолы доход. Сверх всего вышеписанного, речка Курья может быть без значительных расходов углублена и послужить гаванью для судов, как летом от бурь, так и в зимнее время для безопасного сохранения вместо предполагаемой устроиться гавани у смольного буяна.

Городская дума, вполне разделяя как мнение городского общества о будущем устройстве Соломбальского селения, так и предположения торгующего за границу купечества о занятии части места в Среднем адмиралтействе для смольного буяна, признает предложение это вполне заслуживающим уважения, тем более, что при переводе смольного буяна из города в Соломбальское селение за складку как в летнее время, так и за оставление на зиму бочек со смолой и пеком в деревянных четырёх амбарах, хотя уже и давно построенных, доход в пользу города может со временем увеличиться и, кроме того, минует опасность от огня примыкающим к смольному буяну строениям, как общественным, казённым, так и Архангельскому монастырю.

О[б] осуществлении всех этих предположений дума просит ходатайства начальника губернии.

Мнение начальника губернии

Начальник губернии разделяет совершенно предположения Морского ведомства, городского общества и Думы о будущем устройстве Соломбальского селения и купечества, ведущего заграничную торговлю, о пользе и необходимости учреждения смоляного буяна между речками Курья и Соломбалка, но при этом дополняет дело следующими замечаниями:

1. Лапоминскую гавань полезно было бы продать в частную собственность¹. Можно предполагать, что её охотно купят поморские жители, если им будет это предложено. Эта гавань может служить безопасным и удобным пристанищем на зиму поморским судам, которые будут тогда иметь то преимущество, что, оставаясь здесь на зимовку, могут нагружаться хлебом, тотчас по приходу барок, и уходить в море вслед за первым очищением ото льдов. Через это суда, выиграв время, могут сделать лишний рейс, а, следовательно, доставят и более пользы.
2. Ширшемские заводы полезнее было бы продать также в частную собственность² для устройства фабрики или винокуренного завода. В руках предприимчивых людей они полезнее будут для страны, нежели в заведовании казённо-административного управления.
3. Остров Мосеев совершенно необходимо передать городу³, как потому, что о своим лесным насаждением служит передовой защитой от напора весенних вод и льдов Соломбальскому селению, которое предполагается передать городу, следовательно, должен составлять неразрывно с Соломбалой интерес городу, и лежит на его заботливости и попечении, чтобы всегда продолжал составлять защиту от напора вод и льдов, так и потому, что о-в этот служит защитой баркам с грузом от морских ветров и бурь. Барки большей частью становятся с восточной стороны острова и стоят тут целое лето, загромождая собой весь берег. Если же Мосеев остров будет в ведении постороннем, не городском, не обязательном заботливостью сохранения городского интереса, то легко может случиться, что с истечением времени мало по малу истребят кустарники и лес на острове в видах расчистки для приобретения сенокоса, и тогда Соломбальское селение может быть

¹ Пометка К.И. Истомина: «Это совершенно согласуется с моими видами; на продажу гавани в частные руки сделаны уже вызовы к торгам, назначенные в здешней конторе над портом на 16-е июня месяца, и если не явятся желающие купить и арендовать её, тогда она будет передана в ведение Министерства государственных имуществ для причисления к оброчным статьям, тем более, что кроме пристани и строений здесь есть и хорошие покосы».

² Пометка К.И. Истомина: «Я совершенно того же мнения, и распоряжения мои в этом случае равнозначны с теми, которые я сделал по предмету сбыта из Морского ведомства Лапоминской гавани».

³ Пометка К.И. Истомина: «Вполне согласен с этими доводами, а из последовавшего особого разрешения его высочества генерал-адмирала о-в этот будет уступлен городу».

затоплено весенним разливом или разрушено льдами. Кроме того, Мосеев о-в служит единственным ближайшим местом для загородных летних гуляний, и город не имеет ни одного более для этого места. Поэтому, оставить его городу необходимо, так как, в случае передачи морским инвалидам для сенокосов, должен быть воспрещён вход гуляющим, чтобы не топтать травы.

4. Учреждение смольного буяна между речкой Курьей и Соломбалкой весьма полезно¹, как по удобству помещения, так и по безопасности от огня, а ещё больше может служить развитием торговли смолой, заметно упавшей в последние годы вследствие уменьшения смолокурения, потому что приплав смолы и передача её на корабли будет стоить гораздо дешевле. В настоящее время смольный буян находится от порта, где пристают корабли, за 6 вёрст² вверх по реке. Тут, на буяне, сгружают смолу, бракуют её, потом снова нагружают на другие суда и везут в порт на корабли. Если же поместить буян между речками Курьей и Соломбалкой, как просит купечество, то устранится неудобство: смола будет приплавляться прямо в порт, браковаться тут, на месте, и поступать на корабли. От этого сократятся расходы по перевозке и нагрузке, а за тем прибавится доход за смолу и даст возможность прибавить плату смолокурам, которые начинают уменьшать эту промышленность по недостаточной плате, назначаемой купечеством сообразно расходам и ценам на заграничном рынке.
5. В порядке причисления Соломбалы к городу постановить.

По причислении к городу составить из неё 3-ю полицейскую часть с одним частным приставом, двумя квартальными надзирателями с необходимым числом полицейских служителей. Таким образом, она войдёт в общий состав Архангельской городской полиции.

Расходы на содержание её удержать не выше существующих, а если окажется возможным, то и уменьшить.

Жителей зачислить мещанами, а мастеровых причислить к городским цехам³.

Соломбальское городское управление соединить в Архангельской городской думе⁴.

Училище, приют, богадельню, оставить на ныне существующих основаниях⁵.

¹ Пометка К.И. Истомина: «Вполне согласен с этим предположением. Но поставленный в необходимость сначала испытать: не купит ли или не арендует ли кто-нибудь адмиралтейство с его специально-деловым устройством, я распорядился вызвать для этого желающих к торгам в контору над портом 16 ч[исла]. будущего июня месяца, и если цель распоряжения не оправдается успехом, в таком случае совершенно разделяю взгляд на пользу приобретения оной части для сального и смольного буянов».

² 6,4 км.

³ Пометка К.И. Истомина: «Мне кажется, что в порядке благоустройства и даже на основании существующих постановлений приписка обывателей к тому или иному сословию должна быть непременно представлена их свободному выбору? Тогда производительные силы и средства поселян возьмут направление натуральное, более живое и, следовательно, более полезное в общей экономии местного быта».

⁴ Пометка К.И. Истомина: «Вполне согласен».

⁵ Пометка К.И. Истомина: «Кроме училища. Отпускаемая ныне на содержание оногo сумма (549 р.) Морским ведомством должна быть отнесена уже на счёт общественных городских расходов».

Все торги и базары, существующие в Соломбале, оставить без изменения.

Все общественные сборы, до сего времени существующие, оставить на прежних основаниях, соединив их с городскими доходами, равным образом поступить с их расходами.

6. Для богоугодных заведений Приказа общественного призрения начальник губернии полагал было приобрести дом главного командира Архангельского порта, о чем в числе своих предложений сообщил 9-го июня 1861 г. вице-адмиралу Истомину. Но впоследствии, когда получено было известие об упразднении одного из 2-х Архангельских батальонов внутренней стражи и освобождении затем корпуса морских казарм от постоя этого батальона начальник губернии, по ближайшему соображению представившихся по этому случаю удобств, признал лучшим вместо дома главного командира приобрести один из каменных флигелей морских казарм¹ для помещения в них богоугодных заведений Приказа общественного призрения, как-то больницы с её администрацией, сиротского дома и богадельни и, кроме того, для полицейской части и шкиперского училища. Если же Морское ведомство откажется в продаже каменного флигеля казармы, то, в таком случае, можно бы купить для богоугодных заведений дом главного командира².

Верно: старший делопроизводитель.

[Без даты.]

РГАВМФ. Ф. 330 Оп. 2. Д. 656. Л.22–27.

О присоединении селения Соломбалы к г. Архангельску. От 4 марта за № 13.340-м. По высочайшему повелению. По 1-му департаменту

По приказу его императорского величества Правительствующий Сенат слушали: рапорт Министра внутренних дел от 20 февраля сего года за № 282, при коем представляет в Правительствующий сенат для зависящего распоряжения высочайше утверждённое мнение Государственного совета следующего содержания: Государственный совет в Департаменте государственной экономии и в Общем собрании, рассмотрев представление Министра внутренних дел о присоединении Соломбальского селения к г. Архангельску мнением положил:

- 1) Селение Соломбалу присоединить к г. Архангельску;

¹ Пометка К.И. Истомина: «Этот флигель каменных казарм и половина другого такого же флигеля полагается передать в Военно-сухопутное ведомство для размещения в нем гарнизонного батальона в его будущем усиленном составе. О чем его высочество генерал-адмирал и сообщил уже Военному министру».

² Пометка К.И. Истомина: «Дом этот со всеми принадлежащими ему службами и усадебными угодьями может быть беспрепятственно уступлен городу для заведений Приказа общественного призрения и лучшего, мне кажется, помещения для такого рода заведений нельзя и желать – тут есть и большой сад, и обширные огороды с оранжереями и парниками, и даже небольшой сенокосный участок, так что все эти угодья при обыкновенном за ними уходе могут даже в некоторой степени оплачивать расходы на содержание заведений. К этому дому я полагал бы не лишним присоединить и находящийся подле него новый деревянный на каменном фундаменте флигель с хорошим внутренним расположением, в котором помещается ныне штаб и канцелярия командира порта».

- 2) обывателям с. Соломбалы предоставить право потомственного владения принадлежащими им усадебными осёдлостями, причём тем из сих обывателей, кои принадлежит к податным сословиям, представить приписаться к городским сословиям г. Архангельска или избрать иной род жизни;
- 3) взимание существующих ныне в Соломбале в пользу селения сего сборов оставить на прежнем основании, но сборы сии присоединить к доходам г. Архангельска и передать в ведение Архангельского городского общественного управления образовавшийся из означенных сборов экономический капитал;
- 4) остров Мосеев, занимаемое учебною артиллерийскою батареею, присоединить к числу земель, находящихся во владении г. Архангельска с тем, чтобы последняя местность оставалась в пользовании Военного ведомства; если бы впоследствии местное губернское или городское начальство признало необходимым заменить это место другим, то замен сей может последовать не иначе, как по соглашению помянутого начальства с Военным ведомством;
- 5) существующую в Соломбальском селении Елизаветинскую богадельню присоединить со всеми средствами к богадельне г. Архангельска;
- 6) Соломбальскую лечебницу для бедных закрыть, а принадлежащие сему заведению капитал и кружечный сбор предоставить в пользу Архангельского приказа общественного призрения;
- 7) дом главного командира Архангельского порта с принадлежащими к оному строениями передать безденежно Архангельскому приказу общественного призрения с тем, чтобы в здании сём были помещены благотворительные учреждения означенного приказа и
- 8) усиление состава Архангельской городской полиции, по присоединению к г. Архангельску селения Соломбалы, предоставить ближайшему усмотрению Министра внутренних дел на точном основании высочайше утверждённых, по мнению Государственного совета, 25 декабря 1862 г. временных правил об общем устройстве полиции в городах и уездах губернии, по общему учреждению управляемых.

На мнении написано: Его императорское величество воспоследовавшее мнение в общем собрании Государственного совета о присоединении Соломбальского селения к г. Архангельску высочайше утвердить соизволил и повелел исполнить.

Подписал председатель Государственного совета граф Блудов.

18 февраля 1863 г.

Приказали: О таком высочайше утверждённом мнении Государственного совета для зависящих распоряжений, Архангельскому военному¹ губернатору послать указ, каковым уведомить министров: Внутренних дел, и Военного и управляющего Морским министерством и припечатать в установленном порядке.

Архангельские губернские ведомости. 1863. № 11. Официальный отдел. Отдел второй. Часть официальная. С. 126.

***Рапорт капитана 2-го ранга Н.В. Копытова управляющему Морским министерством
адмиралу Н.К. Краббе***

20 января 1870 г.

Управляющему Морским министерством

Капитана 2 ранга Копытова

Рапорт

В предписании Вашего высокопревосходительства от 10 декабря прошлого года за № 11517 мне было поручено осмотреть строевую и хозяйственную часть Архангельского порта; подробные же указания для этого мною были получены от Инспекторского департамента 12 декабря за № 11535 и канцелярии министерства 11 декабря за № 7452, почему об осмотре порта, согласно обоим вышеуказанным предписаниям, имею честь ныне почтительно донести Вашему высокопревосходительству следующее.

На другой день прибытия в Архангельск мною были осмотрены тамошняя флотская рота и порт, причём рота была в строю в полном сборе вооружённая ружьями, в установленной для неё новой форме, что свидетельствовало о выполнении приказа его высочества генерал-адмирала прошлого года за № 34 относительно преобразования флотской роты из портовой команды; ниже сего изложения подробности осмотра ещё полнее выказали, что переформирование роты окончательно и совершенно выполнены. При этом мною было поверено численное состояние чинов, согласно приложенной при сём табели личного состава².

Причины оказавшихся недостатков специалистов те же, что и в командах Балтийского флота, а именно: одновременное увольнение старослужащих – при этом главное затруднение заключается там в неимении мастеровых, как-то: ложника или плотника, слесаря или оружейника и парусника.

Полной пропорциональности в отношении молодых матрозов к остальным нет, ибо все они, за весьма малым исключением, находятся в службе не более трёх лет, особенно же их много из набора прошлого года.

¹ В тексте ошибка – должно быть «гражданскому».

² Табель и другие упоминаемые в тексте документы в архивном деле отсутствуют.

Санитаров или людей, обучавшихся в госпиталях уходу за больными, также нет.

Наружный вид команды вполне военный, здоровый и бодрый. Обмундирование их, амуниция и вооружение исправны и в должном виде.

Комиссариатское довольствие производится только по обмундированию, продовольствие же все покупается на отпускаемые для этого деньги; наличие последних было мною поверено и найдено в должном количестве и налицо. Ротная денежная отчётность также в полном порядке. Следующее обмундирование имеется в роте и роздано нижним чинам.

Все вещи, кроме одногодных, получают сшитыми по ростам; сшитые одногодные вещи имеют должный вид.

Оружие холодное и огнестрельное находится у всех строевых нижних чинов, но обучение не производится.

Гимнастике же и фехтованию обучение производится по приложенному при сём распределению времени занятий роты под руководством присланного из Петербурга гимнастера.

Обучение грамотности ведётся весьма успешно, и половина из поступивших на службу в прошлом году уже состоянии читать и занимается началами арифметики, и все знают азбуку.

Барабанщики и горнисты учатся под надзором присланных для этой цели из Петербурга барабанщика и горниста с заметным успехом.

Машинисты и кочегары в настоящее время занимаются при исправлении повреждений машины шхуны «Полярная звезда».

Штрафные журналы мною найдены в полном порядке.

Команда на берегу кроме обучения в казармах никаких других занятий не имеет, на вольную¹ работу не увольняется.

Продовольствие нижних чинов производится правильно, хорошего качества и в достаточном количестве. Кухонная посуда в порядке, равно как и самая кухня.

Самое здание или казарма содержится в совершенной исправности и полном порядке и опрятности, требующиеся небольшие исправления делаются при ежегодном ремонтировании, но помещение команды тесно, и женатые нижние чины живут на вольных² квартирах не получают на это квартирных денег, отчего они нанимают их в подвалах, вообще совершенно сырых и тесных, но ещё и затопляемых ежегодно водою при разлитии реки, что весьма вредит их здоровью и налагает на них тяжёлые издержки. Необходимо, кажется, увеличить казарменное помещение, как ходатайствует об этом командир порта, отделивши для этого, по крайней мере, ещё 1/3 занимаемого ныне здания, тем более что эта треть и даже все здание, вероятно, будут без затруднения возвращены городом. Увеличение казарменного помещения будет действительно

¹ То есть, не относящуюся к деятельности Морского ведомства.

² Частных.

необходимо, когда при Архангельском порте будет состоять ещё шхуна «Самоед» с комплектом её команды, много превосходящим комплект «Полярной звезды».

Рота судовому своему, а вследствие этого – и строевому, назначению почти удовлетворяет, но об этом будет сказано ниже; в ней имеются барабанщики, горнист, гимнастер, но оружейников и вообще мастеровых, как выше изъяснено, нет. Специалисты эти инструкторами быть могут, и теперь занимаются обучением нижних чинов каждый по своей части.

Излишек и недостаток противу положенного штатом, с объяснением командира порта, показаны в прилагаемом при сём табеле. Специалисты же, нужные для шхуны¹, есть из обученных в прошлом плавании, как-то: машинисты, рулевые, марсовые, но всё это очень молодые матрозы, хотя, по моим расспросам их и отзыву командира шхуны, они в состоянии исполнять свои обязанности удовлетворительно.

Порт вовсе не имеет никаких, даже самых малых, средств для исправления судовых повреждений, и командир порта через меня при сём препровождает ходатайство о[б] отводе и приспособлении бывшей кузницы под мастерские для удовлетворения настоятельной в них надобности. Требование о[б] устройстве мастерских потому особенно важно, что в Архангельске с упразднением порта и прекращением деятельности Беломорской компании в настоящее время нет вовсе никаких средств для исправления судов. Так, весьма небольшие требовавшиеся в прошлом году исправления в котлах и питательных трубах шхуны «Полярная звезда» будут исполнены за 1400 руб. сер.; более же значительные, надо думать, и вовсе нельзя будет сделать.

Вольнонаёмных на шхуну «Полярная звезда» до сих пор нанималось 21 человек, и в прошлом году они были наняты в последний раз и то только потому, что состав команды был весь почти из вновь поступивших; на нынешний же год командир порта и вовсе не предлагает нанимать вольнонаёмных, находя это излишним, но ходатайствует о[б] увеличении комплекта команды шхуны ещё 10 человеками.

Хотя до сих пор на промере и описи в устьях Северной Двины вносилось в смету 4 карбаса, 4 офицера, 4 унтер-офицера и 40 человек гребцов, но, по показанию командира порта, этого числа людей в действительности совсем не требовалось и на них ничего не расходовалось; работы же по промеру производятся, как и производились до сих пор, лоцманами под наблюдением начальника Гидрографической части [порта] и расчётов на них никаких не делалось. Отчёты же об этих работах представляются ежегодно с годовым отчётом в Гидрографический департамент и отсылаются также, для сведения, коммерческим судам, в Архангельскую таможню. Сведения о том, в каком положении находятся в настоящее время работы по промеру и описи устья Северной Двины, также находятся в Гидрографическом департаменте.

¹ Шхуны «Полярная звезда».

О том, чтобы нижние чины Архангельской [флотской] роты употреблялись по назначениям, им не соответствующим, мною неправильностей никаких не найдено. При чём имею честь приложить ведомость летнего расхода людей в порте.

На вопрос о[б] удовлетворительности состава Архангельской флотской роты имею честь донести, что, по мнению моему, число нижних чинов на барказе «Механик» велико, и подшкипер и 3 рядовых могли бы быть убавлены. Также для разъезда на катерах и для хозяйственных надобностей имеются там 59 человек; может быть, что на весельных шлюпках они необходимы, но если бы порт был укомплектован требуемым командиром порта паровым барказом, необходимым для сообщения с судами, стоящими за баром, и сверх того паровым катером для разъездов по реке, то на эти обе шлюпки потребовалось бы не более 15 человек; и если положить, что для хозяйственных потребностей и в запас для замещения больных всего вместе ещё 10 человек, то рота могла бы быть убавлена по этим двум статьям на 34 человек и 4 человека с «Механика» всего на 38 человек.

Постоянное пребывание одного и того же судна в Архангельске необходимо требует устройства там некоторых мастерских как для дефективных, так и для капитальных со временем исправлений, но как за упразднением порта капитальные исправления корпуса судна будут затруднительны и будут очень дорого стоить, с другой же стороны шхуна без должных исправлений скорее придёт в негодность, то казалось бы более полезным посылать в Архангельск как на всякую другую станцию ежегодно новое судно с углублением не более 11 фут для смены предыдущего из числа семи¹, годных для этого назначения – таким образом, там было бы всегда судно в полной готовности и постоянно готовое для исполнения всяких поручений в продолжении всей навигации. Плаванья же эти были бы прекрасной практикой для команд этих судов. Мера эта составила бы экономию в том отношении, что тогда в Архангельске не пришлось бы держать постоянно двух шхунских команд, как нужно будет теперь, не понадобится увеличения казарменного помещения, доставки в Архангельск каких-либо материалов, запасов или громоздких и тяжёлых частей машин и котлов, все будет брать с собою очередное судно, не нужно будет устройство мастерских с расходами от министерства, будет нужно только здание, в котором зимующее судно могло бы при посредстве своих мастеровых и материалов, короче, своими средствами, произвести потребные дефектные исправления, тем более, что подобное здание бывшей кузницы уже имеется в ограде тамошнего адмиралтейства, и остаётся только, согласно просьбе командира порта и согласия городского управления, возвратить его в ведение Морского ведомства.

¹ На начало 1870 г. в составе Балтийского флота, исключая «Полную звезду», числились 4 парусно-винтовые шхуны.

Для выполнения этого предположения потребуется вооружение лишнего судна, ибо в Белом море в плавании шхун не произойдёт никакой перемены, в водах же Балтики – незначительная.

Зимовавшая шхуна в Архангельске весною будет отправляться по маякам и, дойдя до Колы или Варгузского залива, сменится там пришедшею к тому времени из Кронштадта другою, которая после сего входит в Белое море и плавает, согласно полученных инструкций. Зимовавшая же возвращается в Балтийское море, где она может быть в половине августа и плавать согласно программе, так что июнь и июль в здешних водах одного такого судна не будет налицо, но в эти месяцы шхуны по большей части остаются в Ревеле незанятыми; в случае же надобности легко могут быть заменены каким-либо из находящихся в это время в плавании судов.

Мера эта позволит иметь лучший надзор за нашими берегами, смежными с Норвегией, где в настоящее время норвежцы и другие мореходцы безнаказанно притесняют наших соотечественников и для устранения чего Архангельский губернатор, как говорят, предполагает просить особой присылки военных судов.

В настоящее время котлы шхуны «Полярная звезда», будучи уже довольно старыми и ослабленными частыми в них повреждениями, потребуют в скором времени перемены, что, конечно, предпочтительнее всего сделать в Кронштадте, то смена шхуны, подобно вышеизложенному предположению, могла бы на ответ показать его выгоды или невыгоды.

Во исполнение же вышеупомянутого предписания канцелярии [Морского] министерства относительно возложенного на меня поручения осмотреть шхуну «Полярная звезда», имею честь почтительнейше донести Вашему высокопревосходительству следующее.

Означенная шхуна, будучи отлично выстроенною, хотя существует с 1862 года, до сего времени прекрасно сохранилась и по корпусу не требует почти исправления, исключая небольших наличников на кормовых концах палубной настилки; остальные же все её члены в совершенно свежем состоянии, нетронутые нисколько гнилью; пояса обшивки у ватерлинии отнято не было, потому, что все что можно было видеть, как-то: оконечности бимсов, набор изнутри – все совершенно цело, течи у неё нет, содержится она в совершенно безукоризненном порядке, и потому все это показывает, что она годна для службы ещё на несколько лет без больших исправлений по корпусу, но, к сожалению, нельзя того же сказать о машине.

Машина канонерской лодки, поставленная на шхуну, вообще слабосильна, главное же, что, будучи высокого давления, составляет большое затруднение для управления и подвержена частым повреждениям в котлах. Переходы из пресной воды в солёную, случающиеся для неё при каждом рейсе, одна из первых к этому причин. Котлы, существуя к тому же восьмой год, становятся довольно стары, их дымогарные трубы постоянно текут. Огненные поверхности прожжены и в настоящее время составляют главное исправление; при этом в правом котле

делается вырубка для заплатки; в левом же её предполагают поставить на болтах, не вырубая отверстия. Все питательные трубы также исправляются. По постановке заплатки на место нужно будет вставить новые дымогарные трубы вместо вынутых, которые Архангельский порт ожидает ещё из Петербурга.

Все исправления теперь уже делаются, и к открытию навигации будут окончены, ежели дымогарные трубы безотлагательно будут туда доставлены¹, в противном случае, конечно, шхуна к открытию навигации не будет [готова].

Потребная в скором времени перемена котлов при годности самого корпуса ещё на несколько лет, может быть, даст возможность поставить на шхуну соответствующий её величине паровой двигатель.

Как мореходное судно оно аттестуется очень хорошо во всех отношениях, исключая ход под парами, её настоящим командиром. При сём имею честь представить рапорт тамошнего корабельного инженера о результатах осмотра корпуса шхуны.

Согласно предписания канцелярии министерства, мною было осмотрено помещение Архангельской флотской роты вместе с капитаном 1 ранга Купреяновым², которое оказалось, как я выше имел честь почтительнейше донести, действительно очень тесным, заключающимся в двух камерах, ни помещения для женатых, ни зала для гимнастики, ни места для лазарета, ни для швальни, но все это при тамошних местных условиях совершенно необходимо, особенно если число нижних чинов с приходом туда шхуны «Самоед» увеличится. План предполагаемого размещения нижних чинов, составленный в Строительном отделении Морского технического комитета, вполне удобоприменим, и командир порта просит только, чтобы гимнастический зал был бы помещён в среднем этаже, устроенном на сводах; лазарет же он находит более удобным перенести наверх.

При этом капитан 1 ранга Купреянов заявил о необходимости и покорнейше просит о устройстве лазарета на 10 кроватей, так как бывший до сего времени Военный госпиталь в Архангельске с 1-го января упразднён и больных придётся отправлять в лазарет батальона местных войск, находящийся за рекою в самом городе; при этом очень часто в продолжении нескольких дней, а при разливе и распутице и очень долго, больные должны оставаться без необходимого для них спокойного помещения просто в казармах. При команде имеется доктор и 3 фельдшера с аптекой, так что недостаёт только лазаретных вещей на 10 человек и небольшого помещения, чтобы команда в этом отношении была бы должным образом обставлена и не имела бы надобности прибегать к лазарету постороннего ведомства, находящемуся за рекой в

¹ Подчёркнуто автором рапорта.

² Купреянов П.И. – командир Архангельского порта.

пятивёрстном отдалении. Медик же команды есть единственный в Соломбале, и к его пособиям почти всегда прибегает вся эта часть города.

Капитан 1 ранга Купреянов просит также, в случае если паровой барказ «Механик» останется при Архангельском порте, выслать туда его оставленные в Петербурге вещи.

При упразднении Архангельского порта вместе с переданными зданиями в другие ведомства была также передана ещё не вполне оконченная строящаяся кузница несмотря на то, что она одна осталась внутри ограды, ограничивающей место, вновь отведённое для уменьшенного порта, адмиралтейства. Её отдали для обучения учеников ремесленной школы, но школа ею до сих пор никогда вовсе не использовалась и со времени её передачи там ничего не тронуто.

В настоящее время командир порта, озабочиваясь об устройстве необходимых мастерских для исправления приписанных к порту судов, ходатайствует о возврате этого здания в его ведение; ходатайство это, при настоящих местных условиях, совершенно справедливо и осуществление его необходимо, тем более, как видно из приложенной при этом переписки, и город не находит препятствий к этому возвращению. Переписку и сведения по этому предмету вместе с планом кузницы при сём имею честь представить.

Журнал Строительного отделения и проект нового размещения передан мною командиру порта и по окончании составления смет на расходы временные и ежегодные, требующиеся вследствие увеличения казарменного помещения, они тотчас же будут представлены.

О чем Вашему высокопревосходительству имею честь почтительнейше донести.

Капитан 2 ранга Копытов

Резолюция управляющего Морским министерством адмирала Н.К. Краббе

20 января 1870 года

По рапорту капитана 2 ранга Копытова от 8 января

Рапорт рассмотрен в канцелярии и департаментах Инспекторском и Гидрографическом по принадлежности и доложен мне каждому по своей части. Считаю, однако, необходимым указать теперь же, что предположение об ежегодном отправлении шхун из Балтийского моря в Архангельск представит большие неудобства. Кроме излишнего расхода на плавание, оно ставит снабжение маяков в зависимость от исправного прихода судна из Балтики и повлекло бы нас лишь тому, что, в видах осторожности, мы имели бы запасы предметов для снабжения маяков и на судне, отправляющемся из Балтийского моря, и в Архангельске. Считаю, равным образом, совершенно излишним иметь в Архангельске команды для обеих шхун. Для местных надобностей достаточно плавания одной шхуны; другая же, т. е. «Полярная звезда», должна остаться при порте единственно для того, чтобы заменить собою плавающую шхуну в том

исключительном случае, когда последняя, вследствие каких-либо повреждений, не могла бы развезти на маяки предметов снабжения. Иметь целую команду в готовности во ожидании такого исключительного случая никак не следует, и для такого случайного плавания «Полярная звезда» может получить команду от «Самоеда». При рассмотрении предположений о мастерских следует иметь в виду – нельзя ли все поделки на судах делать при содействии частной промышленности.

Января 19 дня 1870 г.

Н. Краббе

РГАВМФ. Ф. 410. Оп.2 Д. 3135. Л. 1–10.

Переписка Архангельского губернатора генерал-майора артиллерии Н.М. Баранова и управляющего Морским министерством вице-адмирала И.А. Шестакова, апрель-май 1882 г.

Милостивый государь Иван Алексеевич!

Злоупотребляя добрым разрешением Вашего высокопревосходительства, позволяю себе надоесть Вам несколькими строками по поводу переустройства морской части нашей Северной окраины.

В недавнюю бытность мою в Петербурге, Вы мне доставили счастливый случай словесно, в общих чертах, доложить Вам о кажущемся мне необходимым для Мурмана и Белого моря; краткий доклад этот мне хотелось бы дополнить несколькими подробностями.

19 лет тому назад я беспокоил Вас, как ближайшего моего начальника, запиской о Северном фарватере Кронштадта. Теперь довелось беспокоить Вас о Северном фарватере России.

Если первое судно, исправленное и оснащённое Петром Великим, называется «Дедушкой русского флота», то Белое море смело может считаться прародительницей русских морей, ибо торговые интересы Новгорода, задолго до Петра I, заставили русских людей воспользоваться Белым морем как путём для иностранной торговли.

Пётр, приступая к осуществлению своей мечты – создать военный русский флот и, предвидя к этому сильные преграды со стороны шведов на берегах Балтийского моря и со стороны турок на берегах Чёрного моря, обратил своё внимание на берега Белого моря и там основал военное судостроение, которое, как кажется, весьма небезвыгодно для русского флота процветало до времени паровых судов.

С введением паровых судовых двигателей и железного судостроения, беломорские военные верфи, несмотря на сравнительную дешевизну местных лесов и искусство туземных плотников, стали малоудобными, по неимению на Севере механических и металлургических заводов.

При посещении Архангельска в бозе почившим императором¹, в 1858 году, было предположено построить при Архангельском порте механический завод и тем самым сохранить за портом значение для флота, несмотря на последовавшие изменения в условиях его техники.

К устройству завода было приступлено; немало было уже израсходовано казённых денег и... вслед за последовавшим изменением взглядов Морского министерства и из желания сократить морской бюджет морское хозяйство в Белом море было, так сказать, ликвидировано и большая часть портового имущества или уничтожена, или распродана за бесценок.

В настоящее время в Архангельске – несколько ничего не стоящих зданий, принадлежащих Морскому ведомству, одна необычайно-роскошная монументально-построенная морская казарма, могущая вмещать до двух [флотских] экипажей, значительный пригородный кусок земли, две, негодные к плаванию, шкуны², портовое управление и при нём строевая рота нижних чинов. Всё это существует бесцельно, потому что не имеет никакого значения относительно удовлетворения каких-либо потребностей, не говоря уже о боевом значении; суда Беломорской флотилии вполне непригодны ни для крейсерства в промысловых водах Севера, ни как суда, служащие надобностям гидрографической части.

Следовали ли упразднить Архангельский военный порт или, напротив, нужно ли было развить его, сообразно техническим требованиям современных судов, это суть вопросы, решение которых более несвоевременно и потому, казалось бы, при рассмотрении вопроса о том, что нужно для северной окраины в военно-морском отношении, необходимо руководствоваться исключительно общими соображениями, нисколько не ставя их в зависимость от существования настоящих местных обрывков бывшего военно-морского хозяйства.

Серьёзные войны Россия может иметь только с коалициями иностранных держав, следовательно, в военное время для борьбы на море Россия должна иметь силы, способные в том или ином смысле, бороться с флотами двух или трёх европейских держав.

При полном почти отсутствии коммерческого российского флота, при сравнительно малом развитии металлургических и заводских средств и по положению финансовому, где бы мы не имели судостроительные верфи и сколько бы ни заводили их, мы, конечно, никогда не будем в состоянии иметь такой военный линейный флот, который мог бы мечтать в эскадренном бое, серьёзно оспаривать успех войны с одной из первоклассных морских держав, а потому, волей-неволей, морские боевые силы России должны быть основываемы на фактическом отличии России от других государств Европы.

Если обратим внимание на положение любой из морских держав, то у каждой из них мы найдём густо-населённые и богато-отстроенные побережья и широко развитую морскую

¹ Александром II.

² «Полярная Звезда» и «Бакан».

торговлю, опирающуюся на многочисленный состав коммерческого флота, в то время как у нас, за редкими исключениями, безлюдные голые берега и торговый флот, ни по числу судов, ни по тоннам вместимости не имеющий никакого значения.

Одних этих соображений достаточно, чтобы согласиться, что роль русского военного флота в наступательном отношении должна ограничиться флотом крейсерским, а в оборонительном – минной обороной тех немногих пунктов русского побережья, которые, по стоимости и значению их, могут окупать расходы на подготовку артиллерийской и минной оборон.

Для полного успеха военной деятельности боевых русских крейсеров необходимо иметь несколько берегов, к которым и от которых во всякое время года русские суда могли бы иметь и доступ, и уход.

Вполне достаточно поверхностного обзора карты России, чтобы усмотреть, что мы имеем лишь два берега, доступ к которым нашим крейсерам не во власти наших соседей – это берега Тихого и Ледовитого океанов.

В стратегическом отношении эти берега имеют между собой сходство: оба они получают полное значение только при условии присоединения полуострова Кореи к нашим восточным окраинам и при устройстве возможности стоянки военных судов на Мурмане близ Рыбачьего полуострова, т. е., по возможности, недалеко от направления Гольфстрима.

Тысячевёрстный Мурман, на севере Европы в четырёхдневном пути от Англии и побережье Тихого океана недалеко от путей индо-американского и индо-австралийского, снабжённые всегда должным количеством крейсеров, невольно представляются теми желаемыми идеалами могучей силы России на морях, при достижении которых должно быть уверенными, что интересы бирж торговых городов Европы будут всяко тяготеть в пользу желания каждой морской державы сохранять мир с Россией.

Исходя из вышесказанного, казалось бы желательным безотлагательно упразднить в Архангельске жалкую пародию военного порта, оставив там, лишь на некоторое время, начальника гидрографической части с подчинённым ему личным составом и для надзора за [навигационными] знаками и маяками и управления последними¹.

Затем, в нынешнем же году определить на Мурманском берегу наилучшее, как в морском, так и в экономическом отношении место для стоянки военных судов².

¹ Сноска в тексте: «По негодности к плаванию шкун «Бакан» и «Полярная Звезда» и малого размера трюмов их, шкуны эти не удовлетворяют надобностям беломорских маяков. Снабжение маяков производится частными наёмными судами. При условии упразднения шкун и Архангельского военного порта, при сохранении одной гидрографической маячной части, от теперешних сумм, ассигнуемых на Архангельский порт, можно было бы сохранять до 70 т. руб., часть которых было бы полезно ассигновать на устройство судовой стоянки на Мурмане.

² Сноска в тексте: «Теперь же там следует устроить, хотя бы на первое время, небольшой склад угля и временную баню для нижних чинов 1 крейсера».

В связи с этим местом можно было бы положить начало необходимому в экономическом отношении торговому порту на Мурмане и, таким образом, при соединении усилий Морского министерства и Министерств внутренних дел и финансов весьма скоро севере незамерзающее побережье могло бы получить подобающее ему значение как в стратегическом, так и в промышленном отношениях. В этом же пункте следовало бы тотчас по устройстве его перевести из Архангельска военно-морскую гидрографическую часть. Поспешная присылка из Кронштадта военных судов на Мурманский берег и к берегам Новой Земли судов, способных к крейсерской службе, и содержание на Мурмане нескольких миноносков, вероятно, было бы для Морского ведомства делом незатруднительным и не особенно обременительным для морского бюджета, а вместе с тем фактически обеспечили бы для России владение всеми побережьями и чрезвычайно много содействовали бы упрочению и развитию наших богатых северных промыслов, принадлежащих нам сегодня лишь географически.

Прошу Ваше высокопревосходительство великодушно простить меня за то, что в письме моем я вышел из пределов, указываемых обязанностями сухопутного местного администратора. Имея честь беседовать с Вами и говоря о морском деле, я невольно обратился к прежнему лейтенанту, докладывающему глубокоуважаемому Ивану Алексеевичу.

Покорнейше прошу принять уверение в моем глубочайшем почтении и искреннейшей преданности, Ваш покорнейший слуга Н. Баранов.

№ 1335

17 апреля 1882 г.

Г. Архангельск.

Его превосходительству Н.М. Баранову

11 мая 1882 г.

№ 2826

Милостивый государь Николай Михайлович!

Прошу Вас принять мою глубокую благодарность за письмо от 17 апреля сего года за № 1335 с мнениями Вашими по поводу переустройства в морской части на Севере. Соображения эти тем более интересны, что в скором времени предстоит разработка этого вопроса в ряду с предполагаемыми преобразованиями центральных и портовых управлений Морского ведомства.

Примите уверения и проч.

Подписал: И. Шестаков.

РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2-2. Д. 4142. Л.1-11.

Суда Архангельского главного военного порта на 1861 г.¹

Название, класс	Орудий	Мощность паровой машины	Водоизмещение²	Год постройки корпуса	Год постройки машины	Стоимость постройки
Соломбала, ПФР	8	240	1218	1859	1838 ³	156120
Полезный, ПХ	4	60	226	1855	1824 ⁴	39521
Смирный, ПХ	4	60	267	1844	1824 ⁵	41820
Самоед, ВШХ	0	15	13	–	–	10083
Новая Земля ⁶	16	–	362	–	–	22434
Задорная, ШХ	16	–	280	1855	–	24665
Ломоносов, ШХ	–	–	82,56	1859	–	11331
Внутренняя брандвахта ⁷	–	–	217	1844	–	13484
Кемь, ТР	–	–	267,5	1846	–	10774
Соловецк, ТР	–	–	552	1849	–	14333
Водоналивной бот	–	–	120	1851	–	7334
Подъёмные боты ⁸ (№№ 2,3)	–	–	250	1853	–	6290
Подъёмный бот ⁹ № 4	–	–	580	1859	–	11941
Подъёмный бот ¹⁰ № 5	–	–	580	1859	–	10050
Судно под землечерпательную машину	–	–	218	1858	16 или 20 ¹¹	4253
Канонерские лодки (8 единиц)	2	–	50	1854	–	1191 каждая
Бомбические канонерки ¹²	2	–	79 1/3	1855	–	1807 каждая
Пожарный бот	–	–	33	Строится	–	4389
Полярная Звезда, ВШХ	–	–	369	Строится	– ¹³	94426

¹ РГАВМФ. Ф. 330. Оп. 2. Д. 389. Л.71–78.

² В нарицательных л-с.

³ Сняты с разобранного пароходофрегата «Богатырь»

⁴ Сняты с ранее построенных портом пароходов.

⁵ Сняты с ранее построенных портом пароходов.

⁶ Внешняя брандвахта Архангельского порта, бывший бриг.

⁷ Бывший пароход с демонтированными паровыми машинами.

⁸ Камели.

⁹ Камель.

¹⁰ Камель.

¹¹ Паровая машина не устанавливалась и использовалась в мастерских адмиралтейства.

¹² Количество в источнике не указано.

¹³ Паровая машина ещё не была смонтирована.

Динамика численности населения Соломбалы и Архангельска в 1861–1864 гг. (человек)

Сословие	1861¹	1863²	1863³	1864⁴
Дворяне	775	780	1740	2628
Духовенство	19	23	446	569
Почётные граждане	0	7	75	391
Купцы	26	23	379	490
Мещане	1128	1122	2627	3853
Крестьяне	175	255	894	2215
Регулярные войска	3389	493	970	2449
Бессрочно отпускные	2	3	17	100
Отставные нижние чины	1305	1382	258	1021
Солдатские жёны, вдовы, дочери	3554	3464	1182	4675
Солдатские сыновья	1074	25	618	1575
Иностранцы-самоеды	0	0	5	16
Иностранные подданные	4	6	75	104
Иные ⁵	20	286	231	102
Временно проживающие	257	752	–	–
Итого	11748	9729	10515	20178

Численность ремесленников по Архангельску и Соломбале на конец 1861 г. и март 1863 г.⁶

Специальность	Архангельск		Соломбала	
	1861	1863	1861	1863
Художники				
Живописцы	1	2	1	–
Иконописцы	–	3	–	–
Фотографы	2	1	–	–
Резчики по кости	1	1	8	11
Резчики по дереву	–	–	17	–
Часовых дел мастера	4	9	2	–
Серебряных дел мастера	24	25	6	6
Ваятели	3	7	–	–
Литографы	–	–	1	–
Ремесленники, приготовляющие предметы пищи				
Хлебники	34	106	102	35
Булочники	57	50	17	15
Мясники	25	29	14	12
Колбасники	–	2	–	–
Кондитеры	11	8	1	–
Пряничники	6	7	3	2
Огородники	7	18	29	–

¹ На лето 1861 г. Памятная книжка для Архангельской губернии на 1862 год. Архангельск. 1862. С.241–244.

² По Соломбале, на начало года. Памятная книжка для Архангельской губернии на 1863 год. Архангельск. 1863. С.223–224,230.

³ По Архангельску, на начало года. Там же.

⁴ В целом по Архангельску. Памятная книжка Архангельской губернии на 1864 год. Архангельск. 1864. Отдел второй. Статистические таблицы и ведомости на 1863 год. С.4–5.

⁵ Включая уволенных из Военного и Морского ведомства.

⁶ Памятная книжка для Архангельской губернии на 1862 год. Архангельск. 1862. С.269–271; Памятная книжка для Архангельской губернии на 1863 год. Архангельск. 1863. С.256–258.

Ремесленники, изготавливающие предметы одежды				
Портные	73	131	139	8
Сапожники	104	189	87	40
Башмачники	8	22	38	38
Катаньщики	–	–	2	2
Модистки	1	11	14	–
Швеи	–	19	–	–
Златошвеи	–	2	–	–
Перчаточники и рукавичники	4	9	25	19
Шляпники	1	–	–	–
Шапошники	7	8	20	–
Скорняки	2	11	8	2
Кожевники	9	14	5	–
Замшевики	–	6	–	–
Ремесленники, изготавливающие предметы домашнего хозяйства и строительной части				
Кирпичники	23	24	–	–
Горшечники	28	27	2	–
Печники	14	32	19	7
Каменщики	1	7	11	–
Плотники	10	41	794	–
Кровельщики	2	4	41	–
Столяры	17	51	81	27
Санники	–	–	3	–
Токари	7	3	41	–
Бочары	1	19	68	–
Сондучники (сундучники)	–	–	8	–
Шлюбочники (шлюпочники)	–	–	45	–
Домократные (домкратные) мастера	–	–	5	5
Маляры	8	31	36	–
Войлочники	–	–	13	–
Прядильщики	–	15	11	–
Жестянники (жестянщики)	–	1	10	1
Медники	10	24	45	18
Лудильщики	11	–	25	24
Каретники	10	26	–	–
Колёсники	–	3	6	–
Тележники	2	–	11	–
Кузнецы	20	34	115	60
Слесари	3	18	63	–
Шорники	1	6	1	–
Бондари	3	4	15	–
Стекольщики	6	–	12	–
Прочие ремесленники, не подходящие к первым разрядам				
Компасники	–	–	10	–
Парусники	–	–	5	–
Красильщики материй	3	7	9	2
Дегтярники	–	–	1	–

Золотильщики по дереву	–	3	–	–
Переплётчики	4	15	4	–
Промышленники				
Извозчики (извозчики)	47	73	45	52
Коновалы	1	4	3	1
Цирюльники	5	12	18	–
Трубочисты	12	14	8	18
Музыканты	–	15	32	–
Приказчики	13	49	6	–
Разнорабочие	38	575	690	–

Количество паровых судов, построенных на российских реках¹

Река	1850–1870 гг.	1870–1885 гг.
Висла	1	21
Волга	304	451
Днепр	35	103
Днестр	1	4
Дон	33	68
Западная Двина	10	31
Неман	4	10
Нарова	4	10
Нева	31	115
Северная Двина	18	48

¹ Фабрично-заводская промышленность и торговля России. С приложением общей карты фабрично-заводской промышленности Российской империи. – СПб. 1896. С.388.