

СЕВЕРНЫЙ РЫБОПРОМЫСЛОВЫЙ БАССЕЙН

Книга первая цикла «Севрыба»

ТРАПФЛОТ

- Рыбные промыслы на Севере России
- Зарождение отечественного тралового лова
- Создание и становление тралфлота (1920-1930 годы)
- Во фронтовом море (1941-1944 годы)
- Послевоенная пятилетка

Из серии
«КАПИТАНЫ РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР»

Под редакцией капитана дальнего плавания А. Н. Якунина

Херсон
ООО «ПКФ „СТАР“ ЛТД»
2014

УДК 639.2.018.16(470.1/.26)(092)
ББК 47/2(21)
Т65

Автор-составитель:

В. С. Георги — главный редактор еженедельника «Рыбный Мурман» в 1994-2000 годы, член Союза журналистов СССР (РФ), действительный член Русского географического общества.

Рецензент:

А. А. Киселев — доктор исторических наук, профессор.

Спонсор:

А. Н. Якунин — капитан дальнего плавания (Камчатка).

Т65 Тралфлот. Первая книга цикла «Севрыба». Из серии «Капитаны рыбного хозяйства СССР». Под редакцией капитана дальнего плавания А. Н. Якунина. — Херсон: ООО «ПКФ „Стар” ЛТД», 2014. — 424 с.

ISBN 978-966-1596-37-4

В книге рассказывается о рыбных промыслах на Севере России, о зарождении тралового лова в Баренцевом море, о создании базы рыболовного флота на берегах незамерзающего Кольского залива. Представлены исторические материалы становления старейших в стране Архангельского и Мурманского траловых флотов, береговых предприятий Северного рыбопромыслового бассейна. В книге приведены биографические данные организаторов рыбного хозяйства Севера, первых тралмейстеров, капитанов, чьи суда вышли на промысел в открытое море. Публикуются очерки о них, воспоминания рыбаков-ветеранов. Повествование охватывает период до конца 1940-х годов, когда на базе тралфлота в Северном рыбопромысловом бассейне стали создаваться новые специализированные флоты.

УДК 639.2.018.16(470.1/.26)(092)

ББК 47/2(21)

Предупреждение о правовой защите авторских прав на общее содержание, название и систему изложения материала книги. Перепечатка разрешена только с обязательной ссылкой на авторство правообладателей.

ISBN 978-966-1596-37-4

© А. Н. Якунин, В. С. Георги, 2014 г.

От рецензента



**Алексей Алексеевич
КИСЕЛЕВ,**

*действительный член Академии педагогических
и социальных наук, доктор исторических наук,
профессор Мурманского государственного гума-
нитарного университета, заслуженный работ-
ник высшей школы России, почетный гражданин
города-героя Мурманска*

Внимательно прочитал рукопись. Это летопись трудовых и боевых подвигов поморов, описание жизни рыбацкого населения Архангельской и Мурманской областей, Карелии и соседних регионов.

Составителем проделана огромная работа по сбору, систематизации и редактированию материалов по истории морских промыслов и рыбной промышленности Европейского Севера России. Собраны обширные и разносторонние сведения о людях и их делах, о кораблях и береговых предприятиях, об этапах развития рыбных промыслов на протяжении XIX – XX веков.

Особенно ценны страницы, где говорится о зачинателях тралового лова в Северном бассейне, о капитанах 1920-х – 1940-х годов, об ударниках первой и стахановцах второй пятилеток. Очень интересен раздел книги и о военном лихолетье – как рыбаки помогали фронту, а многие из них и воевали в частях и подразделениях Северного флота...

История рыбных промыслов Европейского Севера России в конце XIX и первой половине XX века описана достоверно и достаточно точно. Хорошо показаны как количественные, так и качественные изменения, происшедшие на Северном бассейне, описан путь от кустарных промыслов до океанского лова, от шняк и дор до мощных кораблей и рыбозаводов. Особенно радует показ людей – рядовых рыбаков и капитанов, осваивавших северные моря.

...В заключение отмечу, что колоссальный труд В. С. Георги по истории Северного морского рыболовного бассейна – достойный вклад в летопись истории Кольского края и заслуживает признания и рыбаков, и читателей.

От автора-составителя

Как сегодняшнему читателю рассказать о делах давно минувших лет, о том, как зарождался, начинался и развивался промысел рыбы на Севере России, и, в первую очередь, траловый лов в нашей стране? Об этом нам уже поведал десяток профессиональных историков и писателей, труды которых впоследствии на свой лад переиначила сотня литераторов и журналистов. Не хотелось бы стать сто первым из них. Мало разложить на письменном столе книги своих предшественников, скопировать историческую литературу из интернет-сайтов, а затем, компилируя тексты, создать новое повествование. Правильнее будет, опираясь на сведения из книг и газет, исторических документов и научных работ, серьезных интернет-ресурсов, дать возможность сегодняшнему читателю ознакомиться с записками очевидцев, с их помощью рассказать о людях, которые жили в те годы. Рассказать об их заботах и стремлениях, мечтах и открытиях, через биографии людей поведать читателю о героизме и трагизме событий первой половины XX века. Так что пусть о первых капитанах рыболовных траулеров молодой Страны Советов расскажут их современники, чьи воспоминания сегодня бесценны. Как и документы тех лет. И тогда, надеюсь, книга будет востребованной у вдумчивого читателя.

Попробуем разобраться в терминах. Это первая книга цикла «СЕВРЫБА». Именно так, «Севрыба», называли рыбопромышленное объединение флотов и береговых предприятий Северного рыбопромыслового бассейна, один из пяти добывающих главков Минрыбхоза Советского Союза («Дальрыба», «Севрыба», «Запрыба», «Азчеррыба» и «Каспрыба»). Структура управления рыбным хозяйством неоднократно менялась. В первые годы советской власти рыбные промыслы Севера входили в систему Наркомпрода, затем подчинялись наркомату внутренней торговли, входили в наркомат земледелия, в систему Наркомснаба и наркомата пищевой промышленности, а в 1939 году был создан наркомат рыбной промышленности СССР. Подобная организационно-структурная чехарда характерна и для 1990-х годов. Так что в разные годы «Севрыба» именовалась



**Виктор Сергеевич
ГЕОРГИ,**

*главный редактор еженедельника
«Рыбный Мурман» в 1994–2000 годы,
член Союза журналистов СССР (РФ),
действительный член Русского геогра-
фического общества*

«Муррайрыбой» (1920–1921 гг.), «Муробластьрыбой» (1921–1922 гг.), «Облгосрыбпромом» (1923–1924 гг.), «Севгосрыбтрестом» (1924–1931 гг.), затем был Мурманский государственный рыбопромышленный трест, с 1962 года – Главное управление рыбной промышленности Северного бассейна, с 1976 года – ВРПО «Севрыба» (Всесоюзное рыбопромышленное объединение), с 1988 года – бассейновое производственное объединение (БПО), с 1992 года – Северная хозяйственная ассоциация рыбопромышленных предприятий (АРП), с 1996 года – акционерное общество закрытого типа (ЗАО). Став коммерческой структурой, «Севрыба» утратила бассейновые координирующие функции.

Так что же понимать сегодня под словом «СЕВРЫБА»? Это флоты и береговые предприятия Мурманской и Архангельской областей, Республики Карелия, Ненецкого автономного округа. Это районы промысла рыбаков Севера – от традиционных Белого и Баренцева морей до берегов Америки и Африки, Австралии и Антарктиды, где работали моряки в 1970–1990-е годы. Это люди – рыбаки и моряки, портовики, судоремонтники, рыбообработчики, конструкторы, ученые – все те, для кого «Севрыба» стала судьбой. Но прежде всего наш рассказ о капитанах «Севрыбы», о тех, кто взял на себя смелость и ответственность встать к штурвалу малого рыболовного траулера или мощной плавучей базы, о судоводителях и флотоводцах Севера. Благодаря их труду в начале 1980-х годов на долю только Мурманской области приходилось более шестой части общего улова СССР, что в среднем за год составляло 1,2 млн. тонн рыбы. Соленая, мороженая, вяленая и копченая продукция, консервы и кормовая мука поставлялись во все союзные республики страны и десятки областей РСФСР, экспортировались в 20 стран мира.

«Тралфлот» – первая книга цикла «Севрыба». Данное издание охватывает период до конца 1940-х годов, в нем рассказано о зарождении тралового промысла в Баренцевом море, о создании базы рыболовного флота на берегах незамерзающего Кольского залива. Представлены исторические материалы становления старейших в стране Мурманского и Архангельского траловых флотов, береговых предприятий Северного бассейна. В книге приведены биографические данные организаторов рыбного хозяйства Севера, первых тралмейстеров, капитанов, выведших экипажи своих судов на промысел в открытое море.

Отдельная глава посвящена подвигу моряков-рыбаков в годы Великой Отечественной войны, тех, кто под обстрелом врага ловил рыбу в прифронтовых водах, снабжая продуктами питания не только бойцов Северного флота и жителей Заполярья, но и отправляя эшелоны с рыбой защитникам Ленинграда. Подвигу тех, кто с борта рыболовного траулера шагнул на палубу боевого корабля.

Говоря о первых послевоенных годах и поисковых экспедициях в отдаленные квадраты промысла, авторы издания подводят читателя к началу широкомасштабного океанического лова рыбы, который дал толчок к созданию на Севере новых флотов, крупнейшего в мире за Полярным кругом рыбопромышленного комплекса.

В цикле «Севрыба» серии «Капитаны рыбного хозяйства СССР» к изданию готовятся новые книги, посвященные таким флотам, как Мурмансельдь (Мурманрыбпром), Севрыбхолодфлот, Севрыбпромразведка (Севрыбпоиск), Беломорская база гослова Карелрыбфлота. Не останутся без внимания дела и заботы рыбаков-колхозников Архангельского, Мурманского и Карельского рыбакколхозсоюзов, годы трудного становления региональных Союзов рыбопромышленников Севера. И, конечно же, выйдут в свет книги, посвященные людям, капитанской элите как Мурманского тралового, так и его кровного брата – Архангельского тралфлота. Отдельного рассказа заслуживают 1980–1990-е годы, время перестройки и приватизации флотов, а по сути дела – период разорения рыбной отрасли России, превращения мощных региональных рыбопромышленных комплексов в полукустарные, а подчас и полукриминальные рыбные промыслы.

Рассказ о старейшем и крупнейшем в СССР бассейновом рыбопромышленном объединении «Севрыба» редакция планирует завершить к 2020 году – столетию начала государственного тралового лова в нашей стране. Стране, которая по мере своего развития называлась по-разному: от Киевской Руси и Московского государства до Российской империи и Союза Советских Социалистических Республик. И наш рассказ был бы неполон, начини мы его с 20-х годов прошлого века. Ведь зарождался траловый лов раньше, в конце XIX – начале XX века. И зарождался не на пустом месте. Еще со времен Новгорода Великого, посылавшего на «северную сторону» ватаги ушкунников* за богатой добычей, сформировался особый склад характера поселившихся на берегах студеного моря людей. Разбойники-ушкунники основывали поселения как на Зимнем и Летнем (Архангельском), так и на Поморском (Карельском) и Терском (Мурманском) берегах Беломорья. Отсюда на построенных своими руками кочах и лодьях уже не ушкунники, а поморы-промышленники открывали новые земли и моря Ледовитого океана. Это было удивительное братство мореплавателей, для которых ежедневная смертельная опасность воспринималась как норма жизни. «Ходящему по морю без страха и без взаимной помощи пробыть невозможно», – говорит поморский «Морской устав». Именно рыбаки, выросшие на Севере и воспитанные вековыми традициями этой земли, составили экипажи, встали к штурвалам первых советских траулеров.

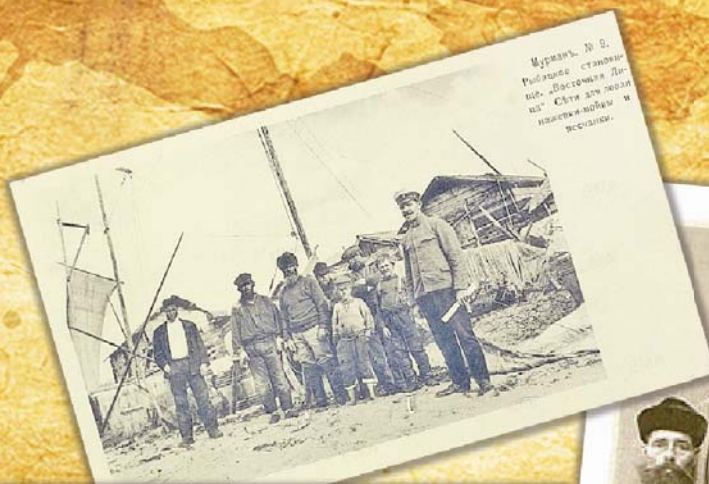
Мы обладаем одним неоспоримым преимуществом перед своими предшественниками: на нашей памяти Страна Советов стала лидером по добыче рыбы на планете, и вместе с тем на наших глазах произошел развал рыбной отрасли СССР и России, приватизация, а затем и ликвидация ведущих флотов страны. С высоты XXI века можно по-новому взглянуть на общеизвестные события, подчас переосмыслить некоторые исторические факты. Неоспоримо одно: ушла эпоха, в которой жили наши отцы и деды, ставшие первопроходцами. Их судьбы прочно переплелись с судьбой Отечества. И как бы оно, наше Отечество, ни называлось сегодня – память об этих людях будет жива. Жива, во многом благодаря энтузиастам, чьими усилиями выходят в свет книги серии «Капитаны рыбного хозяйства СССР».

Так уж случилось, что проведенную в годы советской власти многолетнюю и многотрудную работу по сохранению памяти о рыбаках Севера сегодня приходится возобновлять чуть ли не на пустом месте. Но можно ли назвать случайностью, что в Москве и Одессе, Мурманске и Петропавловске-Камчатском, во Владивостоке и Севастополе, в Архангельске и Калининграде нашлись единомышленники, те, кому дорога память о своих рыбаках-товарищах? Вот и в работе над этой книгой объединены усилия камчадала А. Н. Якунина, одессита И. А. Баранова, каспийца Ю. И. Кокарева и многих других рыбаков и организаторов рыбной промышленности страны. Хочется верить, что эта благородная работа будет продолжена. Уже нашли своего читателя тома, посвященные труженикам «Азчеррыбы» и «Дальрыбы», наш «Тралфлот» – первая книга цикла «Севрыба».

Автор благодарен рецензенту профессору А. А. Киселеву, чьи советы постарался выполнить, а замечания учесть. Низкий поклон спонсорам и всем, кто оказал помощь в подготовке рукописи и издании этой книги.

* От древнерусского «ушкуй» – парусно-гребная лодка, вмещавшая до 30 человек, которая использовалась для дальних военно-торговых походов в Северной Руси. **Здесь и далее примечания автора-составителя.**

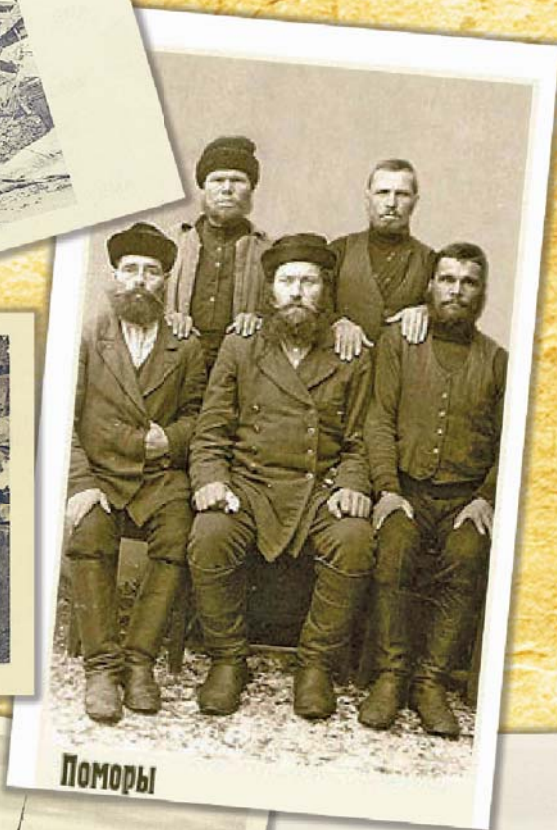
Часть первая



Мурман. № 9.
Рыбачье станови-
ще. «Восточная Ли-
ца». Служба для лова
населения моря и
поселения.



Мурман. Животный мир для ловли трески.



Поморы



Мурман. Вид в стоянующем Тафрисе



Мурман. Стела № 35.
Берег Гурьевского
канала на Мурманском
берегу Ледовитого
Океана.

ушкунники –
поморы – промышленники



1. У студеного моря

Историки утверждают, что предприимчивые новгородцы уже в первой половине XI века вышли к берегам Белого моря. Чем же тысячелетие назад привлекал Север русских людей? Прежде всего пушниной, этой «мягкой рухлядью», которую у местных жителей выгодно меняли на «колониальные товары» – изделия из железа, украшения, ткани. Ценился и «рыбий зуб» – тот самый моржовый клык, из которого косторезы создавали искусные поделки и престижные предметы быта. По мере освоения дороги к берегам студеного моря из моржей стали вытапливать жир (ворвань), а из выловленной семги не только варить уху, но и засаливать рыбу для дорогих гостей и богатых купцов.

Зададимся вопросом: почему именно новгородцы и почему именно «предприимчивые» пошли на Север? Хотя и называли Новгород Великий с его знаменитым народным «вече» вольницей, но и в каждой самой вольной республике есть законы, которые кто-нибудь да нарушает. Так вот, именно тех, кто не вписывался в рамки существовавших тогда норм общежития, и отправляли (кого силком, а иной рад был сбежать сам) на север, подальше от цивилизации. Предприимчивыми они были в полном смысле этого слова: слабого грабили, с сильным торговали, у умелого учились ремеслу. Кто-то с богатой добычей возвращался домой, становился знатным горожанином, многие оседали у студеного моря навсегда.

Новгородцы строили достаточно мореходные и в то же время легкие суда. Ведь на них приходилось ходить и по бурным северным озерам, и выходить в Финский залив, и преодолевать водоразделы северных рек и речушек по сухопутным волокам. Это были лодки-однодревки, набойные лодьи (ладьи)*, шитики, ушкуи, соймы. Название «однодревка» говорит само за себя.



«Источники свидетельствуют, что в распоряжении новгородцев, впервые достигших Беломорского побережья, морских судов не было, – утверждает ученый и литератор **Борис Иванович Кошечкин** (1931–1995). – По рекам и волокам Онежско-Беломорского водораздела шли на ушкуях – вместительных беспалубных плоскодонных лодках, непригодных для плавания в открытом море. В трудах многих исследователей истории освоения Севера переход от использования речных судов к технике морского судостроения рисуется как некий внезапный и плохо объяснимый скачок. В действительности же, оказавшись на морских берегах и имея лишь ограниченный опыт речного и озерного судостроения, новгородцы оказались в среде аборигенного карельского населения, уже обладавшего опытом и

традициями морского судостроения с древних времен, и получили возможность этот опыт воспринять. Руны «Калевалы» рассказывают об отдаленных временах, когда карельские боевые корабли совершали плавания в обширных заливах Балтики. Эти суда уже имели палубу – специальные деревянные помосты, на которых размещались воины...»**.

*Некоторые исследователи утверждают, что лодья (с ударением на первый слог) и ладья (с ударением на второй слог) – не два варианта произношения, а два отличных друг от друга типа судна.

** Кошечкин Б. И. Из книги «Боже, дай нам ветра». Петрозаводск, 1992.

Трудно спорить со знатоком Севера Б. И. Кошечкиным, но карелы, а если точнее, то народы, населяющие территорию современной Карелии, никогда мореходами не были. Да, они без труда плавали по самым крупным в Европе Ладожскому и Онежскому озерам, создали свой тип надежной парусно-весельной лодки – «кижанки». А тип судна, который можно назвать как «лодья поморская», получил распространение по всему побережью Белого моря лишь с колонизацией его русскими людьми. Вскоре для дальних странствий первопроходцам потребовались не только мореходные, но и способные выживать во льдах «кочевые суда» – кочи.

Как же выглядело поморское деревянное судно для ледового плавания, на котором вплоть до XIX века «бежали под парусом» и «ходили гребью» по неласковым северным морям первопроходцы? Выбор формы древнему мастеру диктовали условия плавания в Арктике. Пробиваясь на север к богатым пушниной и морским зверем местам, мореходы шли вдоль кромки ледяного припая, подчас им приходилось зимовать на необитаемых островах. Малая осадка, плоскодонность кочей позволяли при неблагоприятной погоде выволакивать корабли на лед, однако на переходе по чистой воде выявляли и ряд неудобств – валкость, плохую управляемость при крупной зыби. Петр I в свое время ограничил запретами строительство поморских кочей. Царю, видите ли, нужно было срочно обзавестись значительным количеством фрегатов и галиотов, чтобы начать на Балтике войну со шведами. А лучшими по тем временам корабельными мастерами были поморы, которых таким образом принуждали к «государеву делу». Так еще три столетия назад были утрачены секреты древних мастеров. Почти навсегда, если бы не энтузиасты из петрозаводского клуба «Полярный Одиссей», которые смогли не только восстановить облик коча и построить его новодел, но и совершить смоделировать плавания по Белому морю, к Груманту-Шпицбергену и берегам Аляски.

Никаких чертежей коча не существовало, а сохранившиеся рисунки старинных рукописей помочь при постройке судна не могли. Поэтому годами по крупицам современные карельские мореходы постигали опыт старых мастеров, изучали технологию постройки карбасов в Поморье. У карбаса, как и коча, обшивка идет внакрой – кромка на кромку. В конечном итоге вырастает судно с прочным яйцевидным корпусом и срезанными в виде салазок носом и кормой. Кроме того, и собственный опыт мореплавания помог петрозаводчанам понять, каким же должен быть поморский коч. В итоге удалось, во-первых, собрать воедино ценные для науки материалы, составленные из архивных данных, из воспоминаний старожилов, из анализа поднятых с морского дна останков судов. Во-вторых, был воссоздан облик старинного коча, сделан его новодел, а не просто модель. В-третьих, были проведены морские испытания, которые доказали отличные мореходные качества построенного коча.

В XV веке Новгород Великий потерпел поражение от московского князя Ивана III, и вскоре вся Кольская земля, все Поморье вошли в состав единого Российского государства.



Коч «Помор», Баренцево море, 1989 год



Сегодня коч «Помор» – один из основных экспонатов морского музея «Полярный Одиссей» в Петрозаводске

центром обширной губернии, территория которой пролегла от Финляндии до Урала, вобрав в себя Кольский полуостров, часть Карелии и Коми республики.

Этот город по праву можно назвать и поморской столицей, где за десятки поколений был создан присущий только Беломорью уклад жизни и сформирован особый характер прибрежных жителей. Ставя свои дома окнами на море, поморы приговаривали: «Море – наше поле». Все их помыслы, все чаяния были связаны с суровым и грозным Ледовитым океаном. И в дальнейшем флот российский комплектовался в первую очередь поморами – не только удивительной стойкости и отваги мореплавателями, но и превосходными строителями и навигаторами, искусными картографами и корабельными воинами. Мореходный опыт



Карта-схема одной из экспедиций коча «Помор» по северным морям

Разбросанные по огромному пространству, крайне отдаленные от Москвы поморские селения не были дворянскими вотчинами «служилых людей» – они стали монастырскими землями. Возникший в 1430-х годах на островах Соловецкого архипелага монастырь на несколько столетий прибрал к своим рукам самые прибыльные прибрежные угодья, занял центральное положение в жизни русского Поморья. Можно сказать, что и организованное морское судостроение началось здесь, на монастырской корабельной верфи.

Пройдет еще несколько столетий, и объединяющее экономическое и культурное начало прочно займет Архангельск, город, сыгравший существенную роль в становлении русского военно-морского и торгового флота в годы царствования Петра Первого. Именно Архангельск становится центром

поморов оставил глубокий след в многовековой истории географических открытий на Севере. Рукописные «чертежи» (карты), описи побережий и «устные поморские лоции» в дальнейшем стали основой научных описаний арктических морей.

Из Архангельска, с побережий Белого моря для помора начинались пути-дороги во все стороны света: на восток – к еще неизведанным берегам Сибири и легендар-

ной Земли Санникова, на север — к заснеженным островам батюшки Груманта-Шпицбергена и Матки-Новой Земли, на запад — к портам Норвегии и становищам Мурманского берега, где в каменных берегах губы Щербенихи располагалось древнее родовое становище Ломоносовых — Кекурское. «...От города Архангельска до становища Кекурского всего пути едва на семьсот верст, скорее около одного времени не поспевал как в четыре недели, а один раз в шесть недель», — записал в одном из своих сочинений Михаил Васильевич Ломоносов, восстанавливая по памяти поездки к местам дедовского промысла.

Становища, эти селения сезонных рыбаков-промышленников, оживляли пейзаж всей северной, баренцевоморской оконечности Кольского полуострова. Из укромных бухт и бухточек побережья вели поморы морской рыбный промысел, чтобы осенью с богатым уловом вернуться домой, на «зимние квартиры». Как же выглядел Мурман, этот, как называли его литераторы XIX века, промысловый рай на краю света?

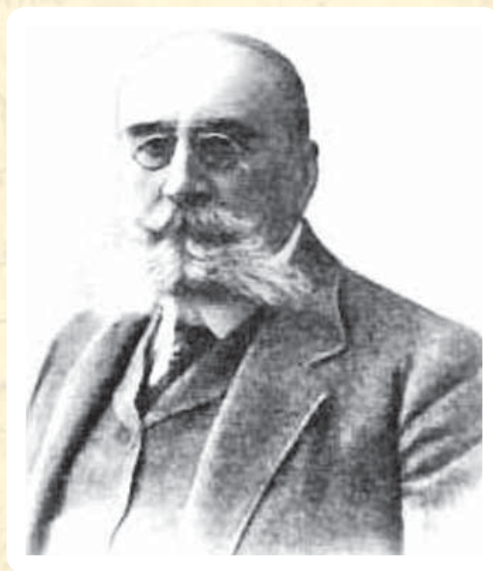
В 1870-х годах на Кольском полуострове побывал русский писатель, путешественник и очеркист **Василий Иванович Немирович-Данченко** (1849–1936), старший брат знаменитого театрального режиссера. Идя морем, он рисует суровую, поистине эпическую картину:

«Начиная от Святого Носа до устья реки Ворьемы, т. е. до границы Норвегии, тянется громадный каменный вал, извилины которого образуют множество заливов, губ и полуостровов... Диким величием веет от серых громад, только кое-где подернутых скудной зеленью да палевыми пятнами ягеля. Скалы разорваны и искрещены бесчисленными щелями и трещинами, в которых до последних чисел июня, а в других и до августа, белеют полосы еще не стаявшего зимнего снега... Мрачные, каменные массы крутыми уступами обрываются в море, глухо шумящее у их колоссальных подножий... Вокруг вьются с резкими криками целые стаи чаек, гагар, гаг, чистиков, нырков и буревестников. Орлы-рыболовы черными точками висят над этим каменным великолепием хаотических громад, а издали высоко взмывают вверх фонтаны, выбрасываемые многочисленными китами.

...Зимой этот берег безжизнен и пустынен. Ледяные припаи оковывают в это время восточную половину Мурман — весь же он засыпается снегами. По свинцовому простору



Архангельск. Рыбная пристань. Поморские суда



Из серии фотографических открыток XIX века



**Берег Гавриловского маяка на Мурманском берегу
Ледовитого океана**



**Мурман. Растительности никакой, дрова доставляют
из Архангельска**

ходят громады ледяных стамух и торосов. Только кое-где в щели, защищенной от северного ветра, курится одинокая вежа лопаря, сторожащего безлюдное становище. Зато летом в каждой губе ключом бьет промысловая жизнь, тысячи шняк и сотни людей и шхун бороздят воды океана, суэта неутомимого безотходного труда кипит в станах, где небольшие избы переполнены рыболовами. Становища — те же села, с тем только различием, что избы здесь разбросаны то одиночками, то группами по небольшим выступам и площадкам утесов. Одни вверх, другие вниз, одни упрятались в горную щель, другие ютятся у подножья серых скал, третьи торчком выпятили свои срубы на плашках куполообразных холмов. Иногда один стан висит над другим, и по крутой тропинке тянутся между ними жерди в виде перил. Между избами — амбары для складов рыбы, скеи, изредка черные бани, жиротопенные печи и заводы, и повсюду длинные ряды увешенных сухою трескою палтухов, громадные костры сушеных тресковых голов, тресковые же головы, рассеянные и разбросанные по всему берегу, чаны с салом. Жирные, покойные собаки и группы измученного в работе, но кажущегося до первой горячки здоровым на вид трудового люда. На отмель берег опрокинуты нарочно вытащенные и просто накренившиеся на бок, обсохшие во время отливов шняки и карбасы; в волнах бухты слегка покачиваются на якорях шхуны, во всех направлениях бороздят океан ладьи и парусные лодки; — и, неизбежные, впереди и позади, направо и налево, сереют и желтеют причудливые каменные массы, на крайних выступах которых чернеют кучки высоких деревянных крестов. Это — могилы промышленников, или погибших на промысле, или умерших здесь в становищах, далеко от всего любимого, милого, дорогого сердцу»*.

* Изд. «Русская земля. Область крайнего севера». Т. I. С.-Петербург, 1899. (С сайта «Кольские карты»: <http://kolamap.ru/library.htm>).

2. Полярные мореходы

Биографический словарь В. Ю. Визе



Первый биографический словарь северных русских мореходов, в основном поморов-промышленников, составил **Владимир Юльевич Визе** (1886–1954) — полярный исследователь, океанолог, член-корреспондент АН СССР (1933). Он автор трудов по проблемам океанологии, метеорологии, ледовых прогнозов в Арктике. Именем Визе названы остров в Карском море, ледник, мыс и бухта на Новой Земле, а также научно-исследовательское судно.

В предисловии к книге «Русские полярные мореходы из промышленных, торговых и служилых людей XVII–XIX вв.» (М.-Л.: Изд-во Главсевморпути, 1948) В. Ю. Визе пишет:

«Есть среди русских полярников целая плеяда моряков из промышленников и казаков, имена которых мало известны. Их тысячи... Биографические сведения о них крайне скудны, в огромном большинстве случаев мы не знаем ни года их рождения, ни

года смерти, как не знаем и о всех совершенных ими полярных плаваниях. Между тем эти полярные мореходы из простых людей сделали великие географические открытия в Арктике. Они первые, задолго до Баренца, побывали на Шпицбергене... Кормщик Савва Лошкин впервые обошел всю Новую Землю и сделал свое имя бессмертным. Уже в XVI веке мореходы из Архангельска, Мезени и Пустозерска освоили морской путь к западносибирским рекам.

...Это были профессиональные моряки-промышленники, великолепно знавшие свое дело и не боявшиеся больших морских переходов, подобных переходу от Норвегии к Шпицбергену. Уже Борро, английский мореплаватель, посетивший север России в 1555–1556 годах, отметил не только большое развитие русского северного мореплавания в количественном отношении, но указал и на высокие мореходные качества русских ладей. Стоя в устье р. Куоя, Борро «ежедневно видел, как по ней спускались вниз много русских ладей, экипаж которых состоял минимально из 24 человек, доходя на больших до 30...».

В приведенном ниже списке русских полярных мореходов из промышленных, торговых и служилых людей имена расположены в хронологическом порядке*.

Афанасий

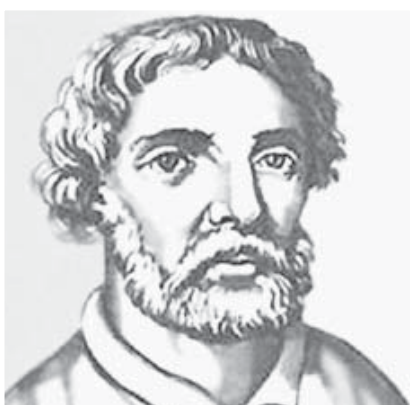
Мореход из Колы конца XVI – начала XVII века. 17 раз плавал по Северному Ледовитому океану. О нем сохранилось следующее сказание: «В лето 7113 [1605] во граде Самаре был человек поморенин, именем Афанасий, рождение его за Соловками на Усть-Колы. И он сказывал про многие морские дивные чудеса, а про иные слышал. И ездил он по морю на морских судах 17 лет, и ходил в темную землю, и тамо тьма стоит, что гора темная; издали поверх тьмы тоя видать горы снежные в красный день». Упоминаемая в сказании темная земля есть, несомненно, либо Шпицберген, либо Новая Земля.

* Ниже приводится лишь часть имен так называемых «западных русских мореходов-промышленников» из биографического списка В. Ю. Визе. (С сайта «Кольские карты»: <http://kolamap.ru/library.htm>).

ПАНОВ Антипа Тимофеевич

Лоцман. Благодаря его искусству в 1694 году была спасена яхта «Св. Петр», на которой Петр I совершал переезд из Архангельска в Соловецкий монастырь. Во время бури Антипе Панову удалось ввести корабль в Унскую губу...

Сохранился следующий рассказ о лоцмане Панове: «Твердую рукою вел он яхту среди рассыпавшихся на камнях и отмелях страшных волн, зорко всматриваясь привычным глазом в береговые приметы. В решительную минуту подошел к нему Петр, давая указания в выборе верного пути. «Поди прочь, – загремел ему Антипа, – я лучше тебя знаю, как надо здесь править!» Опытный глаз и верная рука не изменили Антипе, и яхта, пройдя между рядами камней, в полдень 2 июня стала на якорь в виду Пертоминского монастыря. Выйдя на берег, Петр сказал Антипе: «Помнишь ли, брат, как ты отпотчевал меня на судне?» Потом он поцеловал кормщика три раза в голову, подарил на память свое измокшее платье и назначил пожизненную пенсию».



**Василий Дорофеевич
ЛОМОНОСОВ**

ЛОМОНОСОВ Василий Дорофеевич

Промышленник, отец великого русского ученого Михайлы Васильевича Ломоносова. Проживал в Курострове (вблизи Холмогор). Родился в 1681 году. Неграмотный. Плавал преимущественно в околосматериковой части Баренцева моря и в Белом море. Когда его сыну Михайле исполнилось 10 лет, Василий Дорофеевич стал его брать с собой на море и ежегодно плавал с ним, пока Михайло не достиг 19 лет. В. Д. Ломоносов был первым среди поморов, который выстроил новое на русском Севере судно-галиот значительных размеров «Чайку». В. Д. Ломоносов утонул в море в 1741 году.

ЮШКОВ Афанасий

Кормщик из Мезени. Плавал в Северном Ледовитом океане (главным образом на Новую Землю) около 50 лет. В 1736–1737 годах участвовал в экспедиции Малыгина в качестве лоцмана. В 1757 году Юшков был послан Даниелем Кином, директором сальной конторы графа Шувалова, на Новую Землю искать серебряную руду, которая «по его (Юшкова) обозрению и словам выжималась из земли на поверхность как некоторая накипь». На пути к Новой Земле Юшков умер.

Юшков был очевидцем голландского китобойного промысла на Новой Земле, который прекратился около 1728 года. По словам члена-корреспондента Академии наук В. В. Крестинина, Юшков был «из мезенских мореходцев своего времени первый».

ОТКУПЩИКОВ Алексей Иванович

Кормщик, по прозвищу Пыха, мещанин города Мезени, родился в 1714 году. Плавал к Новой Земле с 13-летнего возраста. А. И. Откупщиков промышлял главным образом у северного острова Новой Земли, между Маточкиным Шаром и мысом Доходы (мысом Желания), но никогда не зимовал на Новой Земле. В конце XVIII века А. И. Откупщиков, по-видимому, обогнул мыс Желания и прошел этим путем в устье Оби.

В 1788 году с А. И. Откупщиковым встретился в Архангельске член-корреспондент Академии наук В. В. Крестинин, которому новоземельский кормщик сообщил ценные сведения о Новой Земле, в частности, по лоции северного острова. По словам Крестинина, А. И. От-

купщиков считался «за Рахманиным лучшим кормщиком из мезенцев».

КОРНИЛОВ Амос

Архангелогородец из возерских раскольников. Промышленник-судовладелец. Плавал на Шпицберген 15 раз, оставаясь иногда на зимовку. Так, известно о его зимовках в 1737, 1738 и 1739 годах. После 1739 года А. Корнилов посылал на Шпицберген ежегодно одно судно, которое оставалось там зимовать. В 1746 году от Корнилова на Шпицберген ходило 10 человек, в 1747 году (на гукоре) – 15 человек. В 1748 году Корнилов сообщил сведения о Шпицбергене Архангельской коммерц-конторе. В 1749 году Корнилов был послан на Шпицберген сальной конторой графа П. И. Шувалова. Во время этого плавания Корнилов случайно подошел к острову Эдж и обнаружил здесь зимовавших уже шестой год подряд Алексея Химкова с товарищами, которых Корнилов на своем судне и доставил в Архангельск.

В 1764 году Корнилов вместе с другими промышленниками был вызван Морской российской флотом комиссией в Петербург для дачи сведений о Шпицбергене и Новой Земле, которыми комиссия интересовалась в связи с подготовкой экспедиции Чичагова.

Амос Корнилов был другом М. В. Ломоносова, которому сообщил сведения о полярных сияниях на Шпицбергене, о состоянии льдов и погоде.

ХИМКОВ Алексей

Кормщик из Мезени, неоднократно ходивший на промысел на Шпицберген. Прославился своей зимовкой на острове Эдж (русскими назывался Малый Брун), где он прожил совместно с тремя товарищами (сыном Иваном Химковым и матросами Степаном Шарповым и Федором Веригиным) шесть лет (1743–1749), ведя жизнь полярного робинзона. У острова Эдж судно Химкова оказалось случайно, будучи принесено к нему неблагоприятными ветрами. Решив зазимовать на острове, промышленники отправили на берег партию из перечисленных выше четырех человек с целью разыскать построенную когда-то мезенцами избу, о которой им было известно. Избу эту они действительно нашли и, переночевав в ней, отправились обратно на корабль. Но его уже не оказалось на месте – разыгравшаяся ночью жестокая буря унесла корабль. Снаряжение, которое Химков и его товарищи унесли с собой с судна, состояло из ружья, двенадцати пуль, небольшого количества пороха, топора, маленького котла, ножа, 20 фунтов муки, огнива, трута и пузырька с табаком. С этим жалким снаряжением Химков и его товарищи прожили на острове Эдж 6 лет и 3 месяца, показав пример исключительной выдержки и умения бороться с полярной природой. Впрочем, один из арктических робинзонов (Ф. Веригин) не дожил до конца зимовки – он скончался от цинги на шестом году пребывания на Шпицбергене.

Летом 1749 года к острову Эдж подошло судно Амоса Корнилова из Архангельска. Корнилов согласился на своем судне доставить шпицбергенских пленников на родину.

Зимовка Химкова на Шпицбергене описана с его слов (Химков был вызван в Петербург)



членом русской Академии наук Ле Руа в книге «Приключения четырех русских матросов, к острову Ост-Шпицберген бурей принесенных, где они шесть лет и три месяца прожили» (СПб, 1772). Это сочинение было переведено на многие европейские языки. В последний раз оно было переиздано Арктическим институтом в 1933 году. Два участника зимовки на острове Эдж, Степан Шарапов и Иван Химков, по возвращении на родину отправились промышлять на Новую Землю, где погибли в первую же зимовку.

РАХМАНИН Федот Ипполитович

Кормщик, крестьянин Юромской волости Мезенского округа. Родился в 1731 году. Плавал на море с 17-летнего возраста. До 1788 года зимовал на Шпицбергене 6 раз, на южном острове Новой Земли – 26 раз (кроме того 2 раза ходил туда в летнее время) и 5 лет «препроводил в Сибири для тамошнего плавания из реки Енисея, на судне архангелогородского купца Лобанова» (Крестинин). Рахманин занимался мореходством и после 1788 года. Так, известно, что в 1797 году, в возрасте 66 лет, он ходил на Шпицберген на судне «Иоанн Креститель».

Рахманин сообщил члену-корреспонденту Академии наук В. В. Крестинину ценные сведения по лоции Новой Земли. В. В. Крестинин отзываясь о Рахманине следующим образом: «Рахманин отличается от прочих кормщиков знанием своим читать и писать; он любопытен и имеет неограниченную склонность к мореплаванию и охоту к обысканию неизвестных земель. Нет из нынешних кормщиков другого, который бы совершеннее его знать мог Новую Землю вообще и особливо южную половину сего великого острова».

Именем Рахманина промышленниками было названо становище на юго-западном берегу Новой Земли (Рахманово, в 10 верстах от устья реки Саханихи), ныне покинутое.

РОГАЧЕВ Иван

Мезенский кормщик. Ходил с целью моржового промысла на Новую Землю и на Шпицберген. И. Рогачев рассказывал Рахманину, что он был самовидцем голландского китобойного промысла на Новой Земле. По его словам, последние голландские китобойи зимовали на Новой Земле около 1728 года.

Во время одной из зимовок Рогачева на Шпицбергене он поставил около становой избы на острове Эдж крест, на котором вырезал следующую надпись: «Сей крест сооружен для православных христиан во славу бога кормщиком Иваном Рогачевым в 1809 г.». Этот крест видел в 1827 году норвежский геолог Кейлхау, который и списал надпись.

Сопоставляя дату, указанную на кресте, и сообщение Рогачева о голландских промыслах на Новой Земле, можно предположить, что он умер в весьма преклонном возрасте.

ЛОШКИН Савва

Кормщик, родом из Олонца. Савва Лошкин первым прошел вдоль всего восточного берега Новой Земли и обогнул ее, причем провел на восточном берегу две зимы и только на третье лето вышел к западным берегам. Годы плавания Лошкина вокруг Новой Земли в точности неизвестны, но обычно оно датируется временем около 1760 года...

Единственным источником, благодаря которому до нас дошли сведения о замечательном плавании Саввы Лошкина, является рассказ Федота Рахманина, записанный в 1788 году членом-корреспондентом петербургской Академии наук В. В. Крестининым. Рассказы о Лошкине и его плавании были свежи среди архангельских мореходов еще в 1821 году.

Савва Лошкин дал первое описание восточного берега Новой Земли, записанное со слов Рахманина Крестининым.

ХАРНАЙ Афанасий

Кормщик, родом из Долгощелья (на реке Кулой), ходил на Новую Землю. В 1764 году посетил Черную губу на Новой Земле, где в предыдущем году поселилась старообрядческая семья Пайкачевых. Ко времени посещения Черной губы Харнаем никого из Пайкачевых в живых не осталось.

БУРКОВ Василий

Кормщик из Даниловой пустыни Кемского уезда. Зимовал в 1765–1766 годах в Беллзунде на Шпицбергене вместе с 12 промышленниками. В. Бурков оказал помощь зимовавшему в 30 верстах участнику экспедиции Чичагова лейтенанту М. А. Рындину.

ЧИРАКИН Яков Яковлев

Крестьянин села Шуя Кемского округа, кормщик. Грамотный. Десять раз зимовал на Новой Земле. В 1767 году «одним небольшим проливом в малом извозном карбасу оную Новую Землю проходил поперек на другое называемое Карское море». Это было первым плаванием через Маточкин Шар, о котором имеются достоверные сведения. Чиракин не только дал описание этого пролива, но и представил план его. Кроме того, им было дано первое гидрографическое описание берега Новой Земли от острова Междушарского до Маточкина Шара (опубликовано Н. Чулковым). Доставленные Чиракиным сведения о Маточкином Шаре послужили поводом для организации экспедиции Розмыслова (1768–1769), в которой Чиракин участвовал в качестве кормщика... Чиракин заболел уже в самом начале зимовки, а 28 ноября (н. ст.) 1768 года он скончался. Чиракин похоронен на мысе Дровяном.

Могилу его обнаружил в 1897 году Пирсон. Рядом с могилой лежала доска со следующей вырезанной на ней надписью: «Лета 835... напоминание православным христианам... февраля... дня на месте... погребен Яков Яковлев Чиракин». Эта доска, по-видимому, была поставлена экспедицией Пахтусова в 1835 году.

По словам В. В. Крестинина, Чиракин был «человек с природными дарованиями и в мореходстве отличный».

Именем Чиракина названа река, впадающая в Маточкин Шар с южной стороны.

ЕРМОЛИН Антон

Кормщик. Летом 1769 года промыслял зверя совместно с кормщиком Иваном Лодыгиным на судне купца Кемской волости Макара Водохлебова в губе Митюшихе.

Возвращаясь домой, Ермолин и Лодыгин в западном устье Маточкина Шара выбрали экспедицию Розмыслова и доставили ее в Архангельск.

ЛОДЫГИН Иван

Кормщик. Промысляя в 1769 году зверя у западных берегов Новой Земли, зашел на судне Макара Водохлебова в Маточкин Шар, подобрал здесь экспедицию Розмыслова и доставил ее в Архангельск.

ШУХОБОВ Иван

Кормщик. Пинежский крестьянин, позже архангелогородский гражданин. Много раз бывал на Новой Земле, посещая, однако, только южный остров. Сообщил члену-корреспонденту Академии наук В. В. Крестинину (в 1787 году) разнообразные сведения о природе Новой Земли, в том числе интересные данные о плавании у новоземельских берегов.

В. В. Крестинин пишет о И. Шухобове, что он «человек в своем деле исправный и добропорядочный, упражняющийся 30 лет в мореходстве, неграмотный, но понятливый, жития трезвого и порядочного».



Интересны попытки Шухобова заняться китобойным промыслом. В 1786 году он плавал в качестве второго кормщика (первым был Харитон Балдин) на онежской ладье в Кольскую губу, где убил 11 китов. Однако вследствие худых гарпунов добыть их не удалось. В 1787 году эта ладья опять ходила в Кольскую губу на китов, но добыча снова ускользнула. После этого ладья ходила на моржовый промысел к Новой Земле и в сентябре вернулась в Архангельск. В этом последнем плавании кормщиком был Андрей Воронцов, архангельский мещанин из мезенцев.

ЛИЧУТИН Михайло

Кормщик-судовладелец из Мезени. Неоднократно плавал во второй половине XVIII века с целью промысла к Новой Земле. По имени этого кормщика назван остров в районе Архангельской губы (остров Личутина).

СТАРОСТИН Аким

Кормщик, родом из Кушереки Онежского округа, впоследствии архангельский мещанин. Плавал к Новой Земле более 30 раз. В 1798 году ходил на судне «Св. Андрей Стратилат» на Шпицберген. В 1803 году ходил на Новую Землю на поиски судна, отправленного туда в 1801 году Беломорской компанией, но не вернувшегося. У одного из становищ на западном берегу Новой Земли это судно было найдено, но из его экипажа, состоявшего из 15 человек, никого в живых уже не осталось – все они умерли от цинги. По словам очевидца, в избе «увидели они несчастных промышленников всех мертвыми: некоторых лежащими на нарах в разных местах, по полу и на печи. Один сидел подле окна, опершись на стену, перед ним стоял небольшой горшок с мучною кашею, на окне, на ложке и коленях лежало несколько зубов его».

Аким Старостин умер на Новой Земле в 1823 году.

СТАРОСТИН Иван

Промышленник, прославившийся своими зимовками на Шпицбергене. В первый раз плавал на Шпицберген (от Соловецкого монастыря) в 1780 году. Старостин промыслял в районе Грин-Харбура, когда-то изобиловавшем белухами. Здесь он провел 32 зимы, причем 15 подряд. Старостин скончался в 1826 году от старческой дряхлости и похоронен рядом со своей избой на мысе Старостина (южный входной мыс в Айсфиорд). Старостин пользовался всеобщим уважением как среди русских промышленников, так и среди норвежских. Один норвежец, лично хорошо знавший Ивана Старостина, описывает его следующим образом: «это был толстый, краснощекий, беловолосый, всегда веселый старик маленького роста».

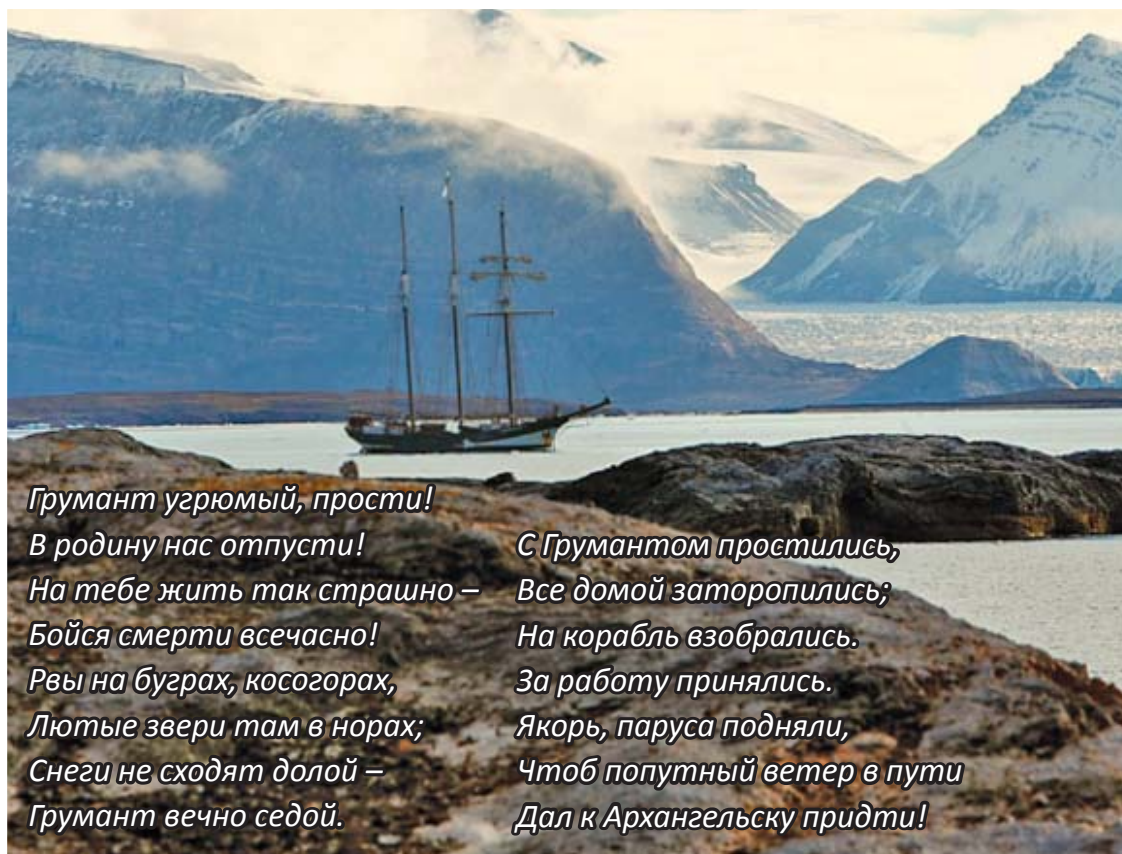
В 1864 году А. Э. Норденшельд посетил мыс Старостина, где еще стояла полуразрушенная изба знаменитого груманлана. В 1873 году могилу Старостина посетил Р. Драше-Вартинберг, видевший здесь грубо сколоченный гроб, погруженный в землю не более чем на один фут.

СУХАНОВ Самсон Семенович

Сын вологодского крестьянина-бедняка, впоследствии известный ваятель-самоучка. Родился в 1766 году.

В 1783 году попал в Архангельск, где в следующем году нанялся в зверобойную артель, отправлявшуюся на Шпицберген. Выдержав у берегов Норвегии сильный шторм и встретив в 50 верстах от Шпицбергена льды, судно артели с большими трудностями добралось до бухты Магдалины, где артель и расположилась на зимовку. В сентябре 1785 года она вернулась в Архангельск, добыв за год 300 моржей, 1000 песцов, 80 морских зайцев, 150 тюленей, 100 белух, 150 белых медведей и большое количество бочек с жиром. В мае 8 человек, в том числе и Суханов, ездили на Пуховые острова, отстоявшие от места зимовки на 150 верст, где собрали 20 пудов гагачьего пуха и несколько мешков яиц.

Суханов сложил на Шпицбергене следующую песнь, сделавшуюся впоследствии популярной среди русских промышленников, ходивших на Шпицберген:



Грумант угрюмый, прости!

В родину нас отпусти!

На тебе жить так страшно –

Бойся смерти всечасно!

Рвы на буграх, косогорах,

Лютые звери там в норах;

Снеги не сходят долой –

Грумант вечно седой.

С Грумантом простились,

Все домой заторопились;

На корабль взобрались.

За работу принялись.

Якорь, паруса подняли,

Чтоб попутный ветер в пути

Дал к Архангельску придти!

На обратном пути зимовщиков захватила сильная буря, которая носила их больше месяца по морю. Только в сентябре 1785 года артель прибыла в Архангельск...

КОРЕПАНОВ Михаил

Пустозерский промышленник, родился несколько ранее 1753 года. В течение десятков лет плавал по Северному Ледовитому океану с целью зверобойного промысла.

ВОРОНЦОВ Андрей

Кормщик, родом из Мезени. В 1787 году ходил на моржовый промысел на Новую Землю.

ПАВЛОВ Михайло

Промышленник из Пустозерска, родился около 1753 года. Занимался морским зверобойным промыслом около 30 лет, часто плавал к Новой Земле, но не дальше Маточкина Шара. Сообщил ценные сведения о берегах Печорского моря штурману Иванову, занимавшемуся описью устья Печоры и берега к востоку от него (1821–1824).



ПОСТНИКОВ Михайло

Кормщик из Кеми. Плавал в Белом море и Северном Ледовитом океане не менее 60 лет – с 1789 по 1849 год.

МЯСНИКОВ

Мезенский мещанин. Участвовал в качестве кормщика в экспедиции Лудлова на «Пчеле» на Новую Землю в 1807 году.

ИСАКОВ

Кормщик, кемский мещанин. В течение 32 лет ежегодно плавал к Новой Земле. В 1835 году Исаков прошел дальше полуострова Панкратьевского на 100 верст и видел здесь группу мелких островов, получивших название островов Исакова (впоследствии норвежцы называли эти острова островами Гольфштрема).

Этого Исакова нельзя смешивать с братьями Исаковыми, побывавшими в 1851 году на Шпицбергене и замешанными в убийстве своего кормщика.

ОТКУПЩИКОВ Павел Алексеевич

Кормщик, родом из Мезени, сын Алексея Ивановича Откупщикова (Пыхи). Ходил промыслять к берегам Новой Земли, бывал на Горбовых островах. В 1821–1822 годах зимовал в Костином Шаре. В 1823 году участвовал в плавании Ф. Литке на Новую Землю. По возвращении из этого плавания был награжден серебряной медалью на ленте ордена Св. Анны.

Ф. Литке дает о П. А. Откупщикове следующий отзыв: «человек, хотя и неграмотный, но с здравым рассудком и опытный».

КОРЕПАНОВ Петр

Пустозерский промышленник (сын Михаила Корепанова?). В 1826 году промыслял около Вайгача и южной части Новой Земли, а затем прошел вдоль западного берега Новой Земли на 100 верст севернее Маточкина Шара. В течение всего плавания льдов не было встречено.

СТАРОСТИН Антон Тимофеевич

Крестьянин Вологодской губернии, внук знаменитого Ивана Старостина. Умер в 1875 году. Ходил промыслять на Шпицберген, где в последний раз побывал в 1826 году.

В 1871 году А. Т. Старостин, ссылаясь на то, что его предки, по преданию, промыслили на Шпицбергене еще до основания Соловецкого монастыря (1435), обратился в правительство с прошением о предоставлении ему преимущественных прав на эксплуатацию природных богатств Шпицбергена.

Прошение А. Т. Старостина не было уважено правительством.

ЛОМОВ

Кемский мещанин, кормщик, судовладелец. Многократно плавал с целью промысла к Новой Земле. Между прочим, побывал здесь в 1872 году. П. Свиныин отзывается о Ломове как о «лучшем кемском мореходце».

ГВОЗДАРЕВ Иван Яковлевич

Кормщик, крестьянин деревни Сороки Кемского уезда. Родился в 1812 году. Впервые отправился на зверобойный промысел на Новую Землю вместе с младшим братом в 1831 году. В 1832 году участвовал в экспедиции Пахтусова в отряде лейтенанта Кротова, когда Гвоздарев должен был доставить на своей ладье сруб избы в Маточкин Шар. По пути Гвоздарев зашел в Костин Шар, где промышлял моржей до августа. На пути в Маточкин Шар ладья Гвоздарева сильно пострадала во время бури, что вынудило его поставить избу в Больших Кармакулах, после чего он вернулся в Архангельск. В 1834 году Гвоздарев снова плавал у берегов Новой Земли, причем в губе Митюшихе нашел остатки разбитого судна бесследно пропавшей экспедиции лейтенанта Кротова. В 1835 году Гвоздарев промышлял у Горбовых островов, когда встретился с Пахтусовым, которому сообщил ценные сведения о Новой Земле. В частности, он передал Пахтусову глазомерные карты губы Митюшихи, залива Мелкого и полуострова Адмиралтейства. В 1838 году Гвоздарев плавал к Новой Земле в составе экспедиции Цивольки, когда он доставил груз в залив Мелкий.

В 1842 году Гвоздарев доходил вдоль западного берега Новой Земли до островов Баренца, откуда прошел на карбасе еще около 70 верст на север...

Именем Гвоздарева названа река на Новой Земле (между полуостровом Адмиралтейства и Горбовыми островами).

БАШМАКОВ

Зверопромышленник. Начал промышлять у берегов Новой Земли в 30-х годах XIX века. В 1835 году сообщил Пахтусову ценные сведения о Новой Земле, передав ему в том числе глазомерную карту Крестовой губы.

ЕРЕМИН Афанасий

Сумский мещанин, зверопромышленник. Неграмотный. Промышляя в 1835 году у берегов Новой Земли, оказал помощь Пахтусову, карбас которого потерпел крушение у острова Верха. Еремин доставил Пахтусова и его спутников в Маточкин Шар. В 1837 году трехмачтовая ладья Еремина «Святой Елисей» была зафрахтована экспедицией академика Бэра на Новую Землю. По окончании экспедиции Бэр выдал Еремину следующий аттестат: «Я, нижеподписавшийся, свидетельствую, что на ладье «Елисей», принадлежащей сумским мещанам Афанасию Еремину и Ивану Челюзгину, отправился на Новую Землю в поручение Академии Наук. Во все время плавали благополучно, судно крепко и спокойно на море и хорошо на ходу; кормщик и вместе судохозяин Еремин искусен в своем деле и знает хорошо берега Белого моря, Новой Земли и прилежащие Лапландский и Норвежский».

У берегов Новой Земли Еремин доходил на север до полуострова Панкратьевского.

Именем Еремина Пахтусов назвал бухту у острова Личутина – гавань Еремина, или становище Еремина.





С гравюры советского живописца Е. О. Бургункера

ЧЕЛЮЗГИН Иван (ЧЕЛУЗГИН)

Сумский мещанин, зверо-промышленник. Плавал к Новой Земле в 1835 году. На карбасе, взятом с его ладьи, Пахтусов плавал через Маточкин Шар до островов Пахтусова. Часть личного состава экспедиции Пахтусова, во главе с Циволькой, вернулась в 1835 году с Новой Земли на ладье Челюзгина и Еремина.

Принимал участие в экспедиции Бэра на Новую Землю в 1837 году.

ПАШИН Иван Иванович

Архангельский гражданин, мореход. С ранних лет сопровождал в плаваниях своего отца, который тоже был моряком. В 1835 году Пашин на принадлежавшей ему ладье «Св. Николай» совершил морской переход из Колы в Петербург. Это был первый случай, когда поморское судно совершило плавание от берегов Мурман, вокруг Норвегии, в Балтийское море. Вернувшись на Мурман, Пашин составил проект лова акул в Баренцевом море, за который Николай I наградил Пашина бриллиантовым перстнем. Для организации лова акул правительство субсидировало Пашина несколькими тысячами рублей. Однако этот проект не был осуществлен, так как Пашин, намереваясь повторить плавание в Петербург на той же ладье, на которой он плавал с 1835 года, и выйдя из Колы в сентябре 1837 года, погиб во время бури у берегов Норвегии вместе со всей командой и сопровождавшей его женой.

БУРКОВ Егор Иванов

Промышленник, крестьянин Мудьюгской волости. В 1837(9) году вместе с семьей другими промышленниками отправился на судне архангельского купца Петра Королева (кормщик И. Стрелков) на Новую Землю на зимовку. Во время этой зимовки, происходившей в Кармакулах, от цинги умерло 6 человек. Оставшиеся в живых Егор Бурков и Илья Инков 6 июля 1838 года (н. ст.) отправились на карбасе на Мурман. Уже на следующий день Инков, тяжело больной цингой, скончался. «Сотворив над покойником молитву, – рассказывает Бурков, – опустил я его в море, ожидая, скоро ли и я за ним отправлюсь в ту же могилу». Однако Буркову удалось спастись и доплыть на своем карбасе до Иоканьгских островов.

СИНИЙ

Промышленник. Вместе с другими промышленниками сделал в 1839 году попытку пройти вдоль Новой Земли севернее Панкратьевского полуострова, но потерпел неудачу из-за льдов.

ИГЛИН Иван Матвеевич

Кормщик, мезенский мещанин. Неграмотный. Четыре раза зимовал на Новой Земле и два раза на Шпицбергене. В одну из зимовок Иглина на Шпицбергене, происходившую до 1840 года, из бывших с ним 23 промышленников погибло от цинги 18.

В 1841 году Иглин сопровождал Рупрехта в его экспедиции на Колгуев и Канин.

ГОРЯКОВ Степан

Кормщик, шуеречанин. Ходил в 1842 году к северо-западным берегам Новой Земли, причем в Русской Гавани, на острове Богатом, поставил крест, обнаруженный экспедицией на «Седове» в 1930 году.

БОРИСОВ Василий

Кормщик, крестьянин деревни Шуя Кемского уезда, судовладелец. Неоднократно плавал к Новой Земле. В 1842 году достиг островов Баренца и прошел на карбасе еще 70 верст к северу. В 1872 и 1875 годах промыслял у западных берегов Новой Земли.

В честь Борисова С. Моисеев назвал в 1839 году остров в районе Машигиной губы (остров Борисова).

ВОРОНИН Федор Иванович

Промышленник-судовладелец, мещанин Сумского посада. Родился около 1829 г. Двоюродный дядя известного советского полярного капитана В. И. Воронина. Ф. И. Воронин свыше 35 лет из года в год плавал к Новой Земле. Впервые побывал на Новой Земле в 15-летнем возрасте, сопровождая отца. В 1874 году он спас в заливе Пуховом возвращавшуюся на шлюпках с Земли Франца-Иосифа австро-венгерскую экспедицию и на своей шхуне «Николай» доставил ее в Варде. В 1875 году весьма удачно промыслял белуху в Кармакульской бухте. В 1876 году Ф. Воронин доставил в Малые Кармакулы избу для спасательной станции.

Ф. И. Воронин был ревностным защитником русских промыслов на Новой Земле и горячо протестовал против засилья здесь норвежцев. В частности он указывал, что последними разрушаются на топливо памятники русской старины – кресты и избы.

ВОРОНИН Яков Михайлович

Промышленник-судовладелец из Сумского посада Кемского уезда. Племянник Федора Воронина. Свыше 35 лет почти ежегодно плавал летом с целью промысла к Новой Земле. В 1892 году на собственном судне «Св. Николай» посетил Малые Кармакулы, устья рек Саханыхи и Нехватовой и южную часть Новой Земли. Во время этого плавания у берегов Новой Земли было встречено необычно большое количество льда.

ПАВЛОВ А. И.

Промышленник. Почти безвыездно прожил в Хабарове (Югорский Шар) с 1870 по 1896 год. Сообщил некоторые сведения о гидрометеорологическом режиме Югорского Шара.

КОРЕЛЬСКИЙ

Крестьянин деревни Мудьюга, кормщик. В 1871 году на принадлежавшем ему судне «Св. Николай» плавал из Архангельска к Новой Земле, куда доставил зверобойную экспедицию Кольского мещанина И. Суля. Шесть человек этой экспедиции остались зимовать в Малых Кармакулах, причем один из них во время зимовки скончался.

ГАЛАНИН М. П.

Зверопромышленник из села Шуерецкого. В последней четверти XIX века неоднократно ходил на Новую Землю.

В это же время Галанин однажды зимовал на острове Большой Брун (Западный Шпицберген), куда ходил на ладье кемского купца Норкина. Зайдя здесь в небольшую бухту, 8 человек с ладьи Норкина высадились на берег с целью промысла.

Пока они промысляли, судно угнало ветром в море, и оно боле не возвратилось.

Оставшиеся на берегу устроились в старинной русской становой избе. Уже вскоре среди зимовщиков распространилась цинга, и к февралю в живых осталось только трое: Галанин, старик-кормщик Федор Кузьмич Семенов и один промышленник из Гридина. Летом к месту зимовки подошло норвежское промысловое судно, которое сняло зимовщиков.

Одному из них, Федору Семенову, уже не суждено было вернуться на родину. Заболев еще на Шпицбергене, он скончался в Тромсе.

ГОРИН И. М.

Промышленник, родом из Кеми. Родился в 1863 году. Много раз ходил к Новой Земле. Впервые зимовал на Новой Земле, в Костином Шаре, в 1877–1878 годах, куда ходил на судне «Василий» кемского купца Норкина под командой капитана-зверобоя Артемия Федоровича Горшкового. В этом плавании участвовал также кормщик Матвей Григорьевич Коновалов. Зимовка, закончившаяся вполне благополучно, происходила в избе, построенной экспедицией вице-адмирала Посьета в 1870 году.

АНУФРИЕВ Иван Петрович

Крестьянин Деревни Куя (восточный берег Двинского залива). С 1878 по 1891 год плавал юнгой и кашеваром на малых парусных судах. Деятельность И. П. Ануфриева, заслуженно давшая ему известность одного из лучших знатоков морского зверобойного промысла и плавания в ледовых условиях, развернулась уже в XX веке*.

ЮГАРОВ Иван Степанович

Промышленник, кемский мещанин. Грамотный. Вместе с двумя другими промышленниками (Иваном Мяхниным и Моисеем Коневаловым) провел в 1881–1883 годах вынужденную зимовку на Новой Земле. Обстоятельства, вызвавшие эту зимовку, таковы. В 1881 году шхуна кемского мещанина Алексея Белоусова «Ваза» под командованием капитана Ахлымова вышла на промысел к Новой Земле, где и стала промыслять гольца в устье реки Нехватовой. Это место славилось изобилием гольца, и в 50-х годах прошлого века промышленники добывали здесь за несколько дней свыше 400 пудов рыбы. В данном году гольца было, однако, мало, что и побудило капитана Ахлымова отправить трех промышленников – Югарова, Мяхнина и Коневалова – промыслять гольца в устье реки Саханихи. Закончив промысел, который оказался удачным, Югаров и его товарищи стали ждать судна, как это было условлено с капитаном Ахлымовым. Однако появившиеся густые льды воспрепятствовали шхуне подойти к берегу и забрать промышленников. Пришлось оставить их на зиму на Новой Земле. С огромными трудностями, усугубившимися вследствие того, что море было заполнено льдами, нередко вытаскивая карбас на берег и волоча его по суше, Югаров и его товарищи в октябре добрались до спасательной станции в Малых Кармакулах, где и устроились на зиму.

4 июля 1882 года (н. ст.) в Малокармакульскую бухту пришла шхуна Федора Воронина, который снабдил трех промышленников всем необходимым. 4 августа Югаров и его товарищи были взяты на борт парохода «Чижов» и доставлены им в родные места.

** Дополним биографию Ануфриева И. П. (28.08.1865 – 25.06.1937): в начале XX века ходил штурманом, капитаном (с 1903) на судах Архангельско-Мурманского срочного пароходства, в 1909–1913 годы капитан ледокольного судна «Святой Николай», на котором совершил несколько плаваний в Карское море в зимнее время.*

С 1914 года – капитан экспедиционного судна «Герта», участвовал в поисках экспедиции Г. Я. Седова. С 1915 года – капитан ледокольных и промысловых судов. Ледовый лоцман ряда научных экспедиций. Автор статей о практике ледовых плаваний, мурманских рыбных промыслах, по истории мореходства на Севере.

Умер и похоронен в Архангельске. Именем Ануфриева названы бухта и река на Новой Земле.

КОНЕВАЛОВ Михайло

Кормщик. Ходил в 1886 году на судне кемского купца Алексея Норкина «Общее счастье» на промысел к Новой Земле. Посетив Малые Кармакулы, устье реки Нехватовой, Рахманово и Черную губу и добыв 160 белух, 24 зайца и 17 нерп, судно 7 октября (н. ст.) отправилось в обратный путь. Однако сильный ветер заставил вернуться к Новой Земле, где на следующий день судно было выброшено на берег и погибло. Экипажу, численностью в 10 человек, удалось спастись. Зимой он провел в разных местах Новой Земли – в Малых Кармакулах на спасательной станции, в губе Гагарьей и в ненецких чумах на Карской стороне.

Летом 1887 года Михайло Коневалов и его товарищи были вывезены с Новой Земли пароходом архангельско-мурманского товарищества.

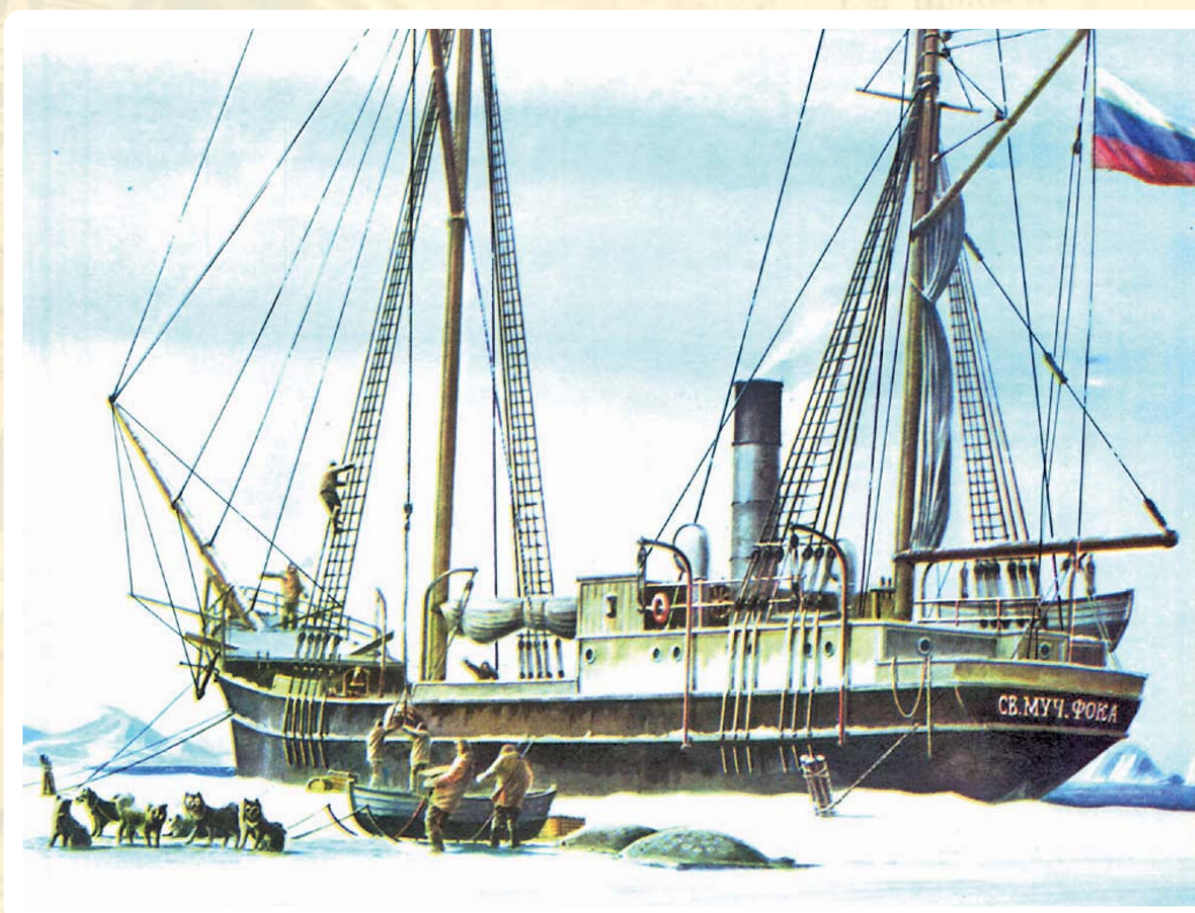
ИГЛИН Василий

Промышленник из Мезени. Совместно с другим мезенцем, Николаем Петровым, принимал участие в экспедиции Академии наук на Новую Землю в 1896 году.

Б. Б. Голицын назвал именем Иглина реку в районе Кармакул (впадает в реку Корешку).

ЮРЬЕВ Андрей Васильевич

Крестьянин деревни Ручьи Мезенского уезда, зверопромышленник. В 1898 году приобрел паровое зверобойное судно «Св. мученик Фока» (бывший «Гейзер»). Впервые «Фока» вышел на промысел в 1899 году. В 1901–1904 годах это судно ходило на звериные промыслы при поддержке Комитета для помощи поморам русского севера.



3. Покрут и покрученники

26

Ушкуйники –
поморы – промышленники



До четырех тысяч промышленников, а именно так, «промышленниками» называли себя сезонные рыбаки Мурмана, каждый год вели промысел в прибрежных водах Баренцева моря в конце XIX века. Из них местных жителей, так называемых колонистов – примерно одна тысяча. Оставшиеся три тысячи были жителями Архангельского, Онежского и Кемского уездов Беломорья. Большинство из них в начале марта пешком через Кандалакшу добиралось до Колы, откуда пароход товарищества Архангельско-Мурманского срочного пароходства развозил их по становищам. Этих в основном бедных крестьян-покрученников, что отправлялись пехом через леса и мерзлые тундры к Мурманскому берегу, называли «вешняками», не в пример промышленникам-летнякам, прибывавшим на рыбные промыслы в июне на лодьях, когда Беломорское Горло очищалось ото льда.

Что за рыбу они ловили? В первую очередь треску, в сравнительно меньшем количестве – палтус, пикшу, сайду, зубатку, камбалу, морского окуня. Рыба шла к берегам Мурмана на нерест, брали ее ярусом, таким гигантским переметом, на веревке-хребтине которого на поводках крепились тысячи крючков с наживкой. Как утверждают письменные источники, были яруса длиной до 4–5 километров, которые ставили в 10–30 км от берега на глубине 60–100 метров. Трудно представить, как можно было в открытом море на небольших лодках-шняках ставить-разматывать, наживлять, какими буюми удерживать, а затем выбирать такой ярус, на крючки которого цеплялись рыбыны от двух-трех до десяти килограммов и более...



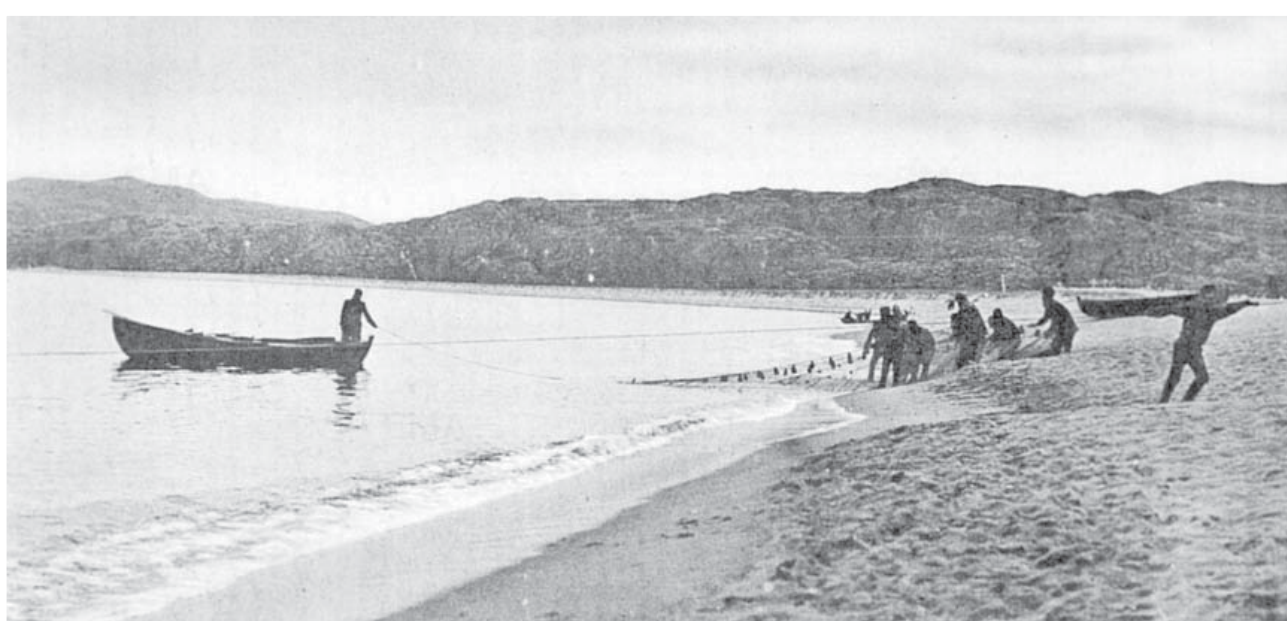
Мурман. Вход в Восточную Лицу

Из серии фотографических открыток конца XIX века

Попробуем разобраться в экономической составляющей данных сезонных работ, говоря современным языком, в производственных отношениях между работником и работодателем. Рассказывая о рыбных промыслах на Мурмане, историки советских времен обычно приводили цитату В. И. Ленина: «...в одном из главных центров русской рыбопромышленности на Мурманском берегу, «исконной» и поистине «освященной веками» формой экономических отношений был «покрут», который вполне сложился уже в XVII веке и почти не изменился до самого последнего времени»*. И далее авторы начинали живописать бедственное положение русских промысловиков на Севере, которые на ненадежных беспалубных суденышках ловили рыбу на крючковую снасть, батрача на хозяев-богатеев. В советское время у меня, заканчивавшего мурманскую среднюю школу в 1960-х годах, слово «покрут» прочно ассоциировалось с ударом кнута, а «покрученник» – с оборванным, сгорбленным, скрюченным от голода и холода мужичком. Но так ли это было на самом деле? Давайте послушаем человека, который, подписавшись инициалами «А. П.», в журнале «Русский вестник» (1876, № 9) опубликовал свои «Воспоминания о поездке на Ледовитый океан»:

«Обращусь к организации морских промыслов. Всех участников в этом деле можно подразделить на три главных разряда: хозяев, хозяйчиков и покрученников. Хозяева владеют палубными судами, на которых доставляется в Петербург, огибая Норвегию, а частью в Архангельск, взятая на Мурманском берегу и купленная в Норвегии рыба... Ко второму разряду принадлежат владельцы шняк, т.е. промысловых беспалубных судов, служащих исключительно для лова рыбы... Некоторые из них владеют несколькими шняками, пятью и больше, другие — одною, а многие не в состоянии приобрести шняки и идут в покрут, становятся покрученниками. Они идут партиями в четыре человека предлагать свои услуги шняковладельцу, т.е. берут его промысловую лодку, а сами становятся на ней рабочими. Из числа этих четырех один назначается кормчим, «кормщиком» по местному выражению, а остальные — рядовыми.

Покрученники, или рабочие, не получают от хозяина никакой платы, а участвуют в выгодах промысла на правах пайщиков. Они являются ко владельцу шняки с пустыми руками; он должен снабдить каждую шняку по меньшей мере двухмесячную провизией, т.е. хле-



Мурман. Ловля наживки

Из серии фотографических открыток конца XIX века

* В. И. Ленин. ПСС, том 3, стр. 600.

бом, крупой, чаем, сахаром, ромом и непременно рыболовными снастями. За все это хозяин шняки получает две трети всей промысловой выручки, а остальная треть делится между покрученниками, причем кормчий получает добавление из хозяйской доли и денежную от него награду от 10 до 50 рублей. Иногда хозяин шняки сам идет на промысел, но это не изменяет способа раздела; он получает свою хозяйскую часть и долю того покрученника, чью обязанность исправляет. Во всяком случае, снаряжение шняки стоит довольно дорого, а если их несколько, то для снабжения их всем необходимым, для подъема и отправки рабочих, нужен оборотный капитал рублей в семьсот и больше.

Бывает часто, что когда приходит время отправлять рабочих-покрученников на промысел, у хозяина шняк оказывается недостаток в деньгах. Это случается обыкновенно в конце февраля или начале марта, когда подымается все Поморье и идет на океан и когда прошлогодние доходы от промыслов уже поистощились. Отправить покрученников необходимо, пропустить время, значит пропустить и всю годовую прибыль, а отправить их без денег нельзя. К этому времени, как раз, подъезжают крупные рыбопромышленники из Петербурга с запасом денег...»*.

Вот как, оказывается, на деле выглядел покрут. Хозяин плавсредства (шняки) нанимал на сезон экипаж, снабжал его всем необходимым для промысла и провизией вплоть до сахара и винного запаса. И каждый работал на конечный результат, каждый знал свой пай, размер которого зависел от величины улова. А как иначе, скажите мне, можно организовать подобный вахтенный метод работы? И я полностью согласен с автором журнальной публикации, который далее пишет о покруте:

«В сущности, это своеобразный способ найма рабочих, с одной стороны избавляющий крупного промышленника от известных всякому хозяину неприятностей найма рабочих, заключения с ними часто нарушаемого условия и наблюдения за рабочими во время промысла, а с другой — дающий возможность шнякам продавать на сторону излишнюю рыбу. Участие покрученников паями в выгодах промысла имеет то важное значение, что как хозяин шняки, так равно кормщик и рядовые, в одинаковой мере заинтересованы ходом дела. Тут нет того обоюдного развращающего начала, которое часто встречается при наемном труде, когда хозяин выгадывает как бы заставить наемного наработать возможно больше, хотя бы и через силу, а рабочий так и смотрит, как бы пролежать или прогулять лишний хозяйский день, хотя бы и безо всякой пользы для себя. Этот интерес к ходу промысла действует развивающим образом на население. Простой рядовой основательно и вполне изучает дело и, чуть у него заведется лишняя копейка, сам становится судохозяином».

Обратите внимание: подобным образом организованный «интерес к делу промыс-



Мурман. Становище Гаврилово. Из серии фотографических открыток конца XIX века

*С сайта «Кольские карты»: <http://kolamap.ru/library.htm>.



Рыбаки-поморы на промысле

ла действует развивающим образом на население». Даже не на результаты промысла (что само собой разумеется), даже не на оплату труда наемного рабочего, а на население. То есть не только работник, но и его семья заинтересованы в хорошей работе всего экипажа шняки. Можно посмотреть шире: в этом заинтересована вся община, все жители поморского села, потому что чем успешнее будет рыбак, тем быстрее он приобретет свою шняку, на которой на промысел пойдут не только его дети, но и дети соседей...

И все же Ленин был прав, говоря о покруте, «который вполне сложился уже в XVII веке и почти не изменился до самого последнего времени». Прав в том, что в начале XX века на смену феодальным отношениям в страны Западной Европы уже пришел капитализм с его новыми производственными отношениями и новейшей по тем временам техникой, в нашем случае – рыбопромысловыми судами. Приведенная ленинская цитата взята из работы «Развитие капитализма в России», написанной во второй половине 1890-х годов. В ней автор дает анализ экономического развития страны на рубеже веков и делает акцент именно на отсталости России, а не на тяжелой доле помора-покрученника. Хотя, конечно, труд рыбака был нелегким. И риск велик. Здесь тебе и пресловутый «человеческий фактор», и форс-мажор безрыбья или штормовой погоды – всяко бывает. На море всегда надо быть ближе к опасности. Но скажите мне, в какие времена можно было без труда выловить рыбу из пруда?

Заканчивая тему «покрута», приведу высказывание Архангельского губернатора А. П. Энгельгардта:

«Между пришлыми промышленниками Онежского и Кемского уездов преобладает система покрута. Эта система состоит в том, что судовладельцы нанимают на свои шняки 3–4 работников (покрученников), которые за свой труд получают 1/3 добычи. Судовладелец, задолго до начала промысла, зимою, условившись с покрученником, снабжает его всякими припасами, как для него самого, так и для его семьи, и всем необходимым на промысле. По окончании промысла производится расчет: из части, причитающейся на долю покрученни-



Мурманские поморы



ка, удерживается стоимость забранного, причем как за товар, так и за улов хозяин, конечно, устанавливает цену по своему произволу. В конце концов, в большинстве случаев оказывается, что промышленник не только ничего не получает на руки, а остается еще в долгу у хозяина. Переходящая из года в год задолженность промышленников хозяевам служит причиной тому, что покрученники до сих пор еще удерживаются среди онежских и кемских промышленников.

Впрочем, «покрут» и сам по себе с каждым годом слабеет, так как с учреждением правильного пароходства и с развитием экономической жизни на Мурмане промышленники получили возможность приобретать, хотя бы в долг, суда, снасти, продовольственные припасы и проч. на месте и добычу продавать тотчас после улова тем же торговцам, которые устроили на Мурмане склады, лавки и присылают на Мурман суда для загрузки и посолки рыбы, скупаемой непосредственно у промышленников по возвращении их с моря»*.

Зададимся вопросом: а почему покрут удерживался лишь среди онежских и кемских промышленников, то есть карелов, а не архангельских или терских поморов? Да потому что поморы с морем, с промыслом связывали всю свою жизнь без остатка, потому что, в конце концов, они были более предприимчивыми, чем жители северной и средней Карелии, чьи дома не смотрели окнами на море.

* Изд. «Русская земля. Область крайнего севера». Т. I, 1899. (С сайта «Кольские карты»: <http://kolamap.ru/library.htm>).

4. Энциклопедия Русского Севера А. П. Энгельгардта

Настоящую энциклопедию Русского Севера конца XIX века оставил нам архангельский губернатор **А. П. Энгельгардт** (1845–1903). Вступив в должность и наметив программу преобразований, он побывал в самых отдаленных уголках Поморья. Результатом поездок стали путевые записки, которые печатались в петербургском журнале «Русское судоходство» за 1895–1896 гг. Собранные вместе и дополненные, эти записки составили книгу, вышедшую в 1897 году. Публикуем отрывок из этой книги.

Русский Север. Путевые записки (СПб: изд. А. С. Суворина, 1897)

«Северный океан у берегов Мурман и Белое море представляют богатую местность для рыбной промышленности: уловы трески на Мурмане, сельдей в Белом море, наваги в Мезенском заливе и проч. столь обильны, что могли бы снабжать всю среднюю и восточную часть России и обе столицы превосходною дешевою рыбою; между тем русские потребители уплачивают ежегодно иностранцам несколько миллионов рублей за рыбу, которая привозится в порты Балтийского моря...

Нельзя упускать из виду, что из всех морей, омывающих русские берега, только в Белом море и в Северном океане Россия может считать себя полным хозяином и что только из незамерзающих вод Мурман с его прекрасными гаванями, окруженными неприступными гранитными скалами, русский флот во всякое время может иметь свободный выход на простор открытого океана и во все страны мира.

...Само собою разумеется, что все мои заботы, вся моя деятельность были направлены к тому, чтобы всеми мерами содействовать успешному и скорейшему осуществлению намеченных мероприятий по устройству в губернии рельсовых путей, паровозных сообщений, телеграфов и порта на Мурмане; все прочее явится само собою и не потребует уже особого напряжения энергии, сил и капиталов.

Устройство телеграфной линии между главными колониями и становищами по Мурманскому берегу представляется необходимым потому, что рыба приплывает к берегам не всегда к одним и тем же местам, не в одинаковом количестве и не в одно и то же время. Случается, что в одних становищах, за отсутствием хода рыбы, промышленники сидят без дела, тогда как в других, соседних, такое изобилие рыбы, что местные промышленники не в состоянии наловить ее в том количестве, в каком это было бы возможно при больших силах.

В Норвегии, где все главные места лова соединены между собою телеграфом, как только рыба появляется в таком количестве, что местные средства оказываются недостаточными, тотчас об этом дается знать другим промышленникам; немедленно являются пароходы, которые подвозят снасти, лодки, бочки, соль, людей и пр. Таким образом, улов получается более обильный, а прибыль от промысла распределяется более правильно между большим числом промышленников. В этих случаях необходима поспешность еще и потому, что рыба не ждет на одном месте, а через некоторое время исчезает.



Огромное значение в рыбном промысле играет еще наживка, т. е. мелкая рыба мойва, которая идет на наживление крючков для приманки крупной рыбы. Если нет наживки, то сколько бы ни появлялось крупной рыбы, лов ее невозможен. Между тем и с наживкою бывает то же самое, что и с крупною рыбою: она появляется то в одном, то в другом месте; поэтому для промышленников весьма важно иметь сведения, где в данное время есть наживка.

Необходимость соединения береговой мурманской линии с общео телеграфною сетью ясна сама собою: самый удачный лов трески бывает обыкновенно раннею весною, в то время, когда Белое море покрыто еще льдами и сношения с Архангельском невозможны. Между тем в самом Архангельске и при посредстве архангельских торговцев совершаются с С.-Петербургом, Либавою, Гамбургом и другими рынками торговые и кредитные сделки, зависящие, с одной стороны, от требований рынка, а с другой – от количества улова. От того или другого количества улова зависит также необходимость зафрахтования судов для на-грузки и перевозки рыбы, заготовление соли и проч. В настоящее время искание рыбы и наживки и вообще все дело промысла ведется наудачу, ощупью, на авось. Многие промышленники при неудаче разоряются, а новые появляются на их смену не вдруг, отчего промыслы падают, принимают случайный характер азартной игры и не могут получить должного прочного развития. Поэтому без телеграфа на Мурмане все усилия к упорядочению и развитию рыбных промыслов и колонизации Мурманского берега не могут иметь успеха. Без телеграфа нет никакой возможности вести правильно, с успехом, самый промысел; в то же время нельзя ожидать, чтобы и торговля на Мурмане упрочилась, получив надлежащее направление, пока на Мурмане не будут получаться своевременно сведения о требованиях рынка, а в торговых центрах не будут знать об успехах улова. Устройство же телеграфной линии вдоль Мурманского побережья и от Колы до Кеми, в соединении с общео телеграфною сетью Империи, совершенно изменит характер рыбных промыслов на Мурмане, послужит к развитию и упрочению этих промыслов, к развитию колонизации по Мурманскому берегу и к благосостоянию поморского населения Кемского, Онежского и частью Архангельского уездов, для которых мурманские промыслы составляют главный источник заработка...

Корела или Корелия занимает северо-западную часть уезда вдоль границы Финляндии, а Поморье — побережье Белого моря. ...Вообще экономическое положение кореляков незавидное и пришло в последнее время в упадок вследствие изменившихся условий жизни, к которым кореляки, по своей неразвитости, применяются довольно туго.

Совершенную противоположность корелам представляют по характеру и образу жизни



Мурман. Становище Рында. Из серии фотографических открыток конца XIX века

поморы, населяющие по берегам Белого моря следующие волости Кемского уезда: Нюхчинскую, Сороцкую, Лапинскую, Поньгамскую, Керетскую, Ковдскую и Кандалакшскую.

Потомки вольнолюбивых новгородцев, поморы до сих пор еще сохранили дух предприимчивости, необузданности и смелости своих предков.

...Условия жизни, близость моря, постоянные опасности при производстве морских промыслов выработали из наших поморов отважных моряков и смелых промышленников. Они не останавливаются перед далекими, нередко опасными плаваниями по океану на своих судах, построенных домашними средствами, – то за морским промыслом на Мурман, к Новой Земле и даже к Шпицбергену, то с торговыми целями в Норвегию, Англию и Санкт-Петербург.

Помор никогда не задумается пуститься за добычею в самое рискованное плавание, в совершенно неизвестные ему места; его не страшат ни трудности пути, ни лишения, ни бури, ни холода – море и льды его родная стихия. Разные экспедиции на Север, которые брали с собою наших крестьян для услуг, всегда отзывались о них с хорошей стороны; так, например, в экспедициях горного инженера Чернышева в 1895 году и князя Голицына в 1896 году на Новую Землю принимали участие крестьяне Мезенского уезда Василий Иглин и Николай Петров и в переходе поперек Новой Земли с западной стороны на восточный берег к Карскому морю, по скалам и вечным льдам, оказали экспедициям немало услуг своею находчивостью, силою и выносливостью.

В самом способе производства промыслов помора видна широкая натура и смелость замысла. Поморы предоставляют старикам, бабам и детям местные более легкие промыслы – ловлю семги, наваги и сельди, сами же отправляются далеко в океан за морским зверем или на Мурман на лов трески. Здесь помор скорее пойдет в работники-покрученники, чем станет ловить, например, треску тем способом, каким ловят финляндские и норвежские колонисты (на уду и небольшими ярусами), – способом хотя и более верным и обеспечивающим известный улов, но кропотливым и медлительным; нет, он забрасывает в океане за десятки верст от берега ярус в несколько верст длины с тысячами крючков, болтается в своей шняке по целым суткам в море, терпит непогоду; ему хочется вычерпать чуть не все море, разом обогатиться, наловить тысячи пудов.

Страшный шторм, какого не запомнят старожилы, разразился над Белым морем в начале сентября 1894 года, как раз в то время, когда поморы возвращались с Мурмана домой и на Маргаритинскую ярмарку в Архангельск, везя с собою добычу промысла. Этот шторм показал, насколько поморы опытны в мореплавании: несмотря на первобытную постройку и плохую оснастку их судов, крушение потерпело сравнительно небольшое число судов; всего разбило 16 крупных палубных и 18 беспалубных судов, причем погибло 52 человека; большинство же судов укрылось в безопасные места или продержалось в море.

С ранней весны все мужчины уходят на далекие промыслы, и дома остаются только старики, дети и женщины. Женщины заведуют всем домашним хозяйством, занимаются местными промыслами, исполняют обязанности ямщиков, гребцов и нередко несут за своих мужей и братьев общественную службу (десятских, старост и проч.), которую, нужно отдать им справедливость, выполняют вполне добросовестно и исправно. В общем, поморы – народ гостеприимный, коренастый, здоровый; лица у них широкие и вечно красные, так как большую часть года они проводят на воздухе, на море. Летом мужчины носят картузы, пиджаки и кожаные сапоги, а во время промысла бахилы и норвежские куртки-фуфайки, зимою – валенки и тулупы. Женщины ходят в цветных ярких сарафанах. Избы большею частью просторные и довольно опрятные. В каждом доме найдется самовар, чайная и столовая посуда. Главный промысел, который питает поморское население, это мурманский рыбный промысел...

Цены на треску за последнее десятилетие колебались на Мурмане от 40 коп. до 1 руб., пикшуя – 10-40 коп., зубатки – 15-35 коп., сайды – 10-30 коп., палтусины – 1 р.-1 руб. 80 коп., тресковой печени – 60 коп.-1 руб. 20 коп., акульей, пикшуевой и сайдовой печени – 40-70 коп. за пуд. Из 100 пудов трески получается обыкновенно около 10 пуд. печени, по местному выражению, максы, или воюксы; а из 10 пуд. воюксы – 5 пуд. жира.

...Нет сомнения, что с колонизациею Мурманского берега, устройством здесь телеграфа, развитием пароходства и экономической жизни улов рыбы может быть увеличен в значительной мере; но, помимо рыбного, тогда могут получить развитие и другие промыслы, которые ныне находятся в полном застое. Так, например, морской звериный промысел на Мурмане мог бы давать значительные выгоды; между прочим, охоту за гренландскими тюленями у Святого Носа, от горла Белого моря, следовало бы начинать с марта месяца; но в это время архангельские промышленники по случаю льдов не могут выйти из Белого моря, тогда как из незамерзающих мурманских вод это было бы вполне возможно.

Судя по развитию китобойного промысла в Норвегии, надо полагать, что и у нас на Мурмане этот промысел должен иметь успех, если только взяться за него с толком; китов в наших водах много, и в настоящее время их никто не пугает. Лет десять назад в порте Владимира был уже устроен завод китоловной компаниею и вслед за сим другой завод, князем Шереметевым, в Ара-губе. Эти заводы убили 300 китов, причем нужно иметь в виду, что Арский завод работал только две навигации; к сожалению, по недостатку капиталов, а главное, по неумелости распорядителей, заводы вскоре прекратили свою деятельность.

Акулий промысел также мог бы давать известные выгоды; в настоящее же время акула попадает лишь случайно, запутываясь в ярусы. С виду акула похожа на осетра, мясо ее белое и не имеет запаха жира, но промышленники его не едят, потому что большинство составило себе убеждение, будто акула питается главным образом человеческим мясом. Из нее вынимается только печень, из которой вытапливается рыбий жир. Акула – враг рыбопромышленников, потому что она часто пожирает рыбу на ярусе. Кольский залив, в особенности зимою, кишит акулами. Кольские жители ловят их в это время на крючки и добывают из акульей печени до 2000 пудов жира.

Кроме акул, рыбопромышленникам наносят большой вред и морские звери: тюлени, нерпы и проч., которых промышленники зовут общим именем «коша». Как только является «коша», промыслы прекращаются на некоторое время, потому что звери эти разгоняют рыбу и пожирают попавшуюся на ярус. С тех пор как иностранным промышленникам закрыт доступ в наши воды, тюлени размножились в огромном количестве; бесчисленные стада их выходят весною из Белого моря и плавают у Мурманских берегов, истребляя во множестве рыбу и мешая рыбным промыслам.

Сельдь также в громадных количествах приплывает в заливы Мурманского берега, но сельдяным промыслом пока никто не занимается на Мурмане.

Посетив в 1894 году Мурманский берег и убедившись в политическом и коммерческом значении Мурман, С. Ю. Витте нашел, что в настоящее время, с развитием экономической и торгово-промышленной деятельности на Мурмане, с устройством телеграфа и с развитием пароходных сообщений, представляется настоятельно необходимым в ближайшем будущем разрешить вопрос об устройстве постоянного порта на Мурманском берегу, близ океана. Город Кола – как порт и как центр экономической и административной жизни Мурманского побережья – неудобен. Кольский залив вдается далеко в глубь материка, на 70 верст от открытого океана; здесь, при слиянии рек Колы и Туломы, как бы притаилась Кола, вдали от всей промышленной жизни Мурман. В древние времена, при тогдашних условиях жизни, когда приходилось укрываться от всяких врагов, когда вдоль Мурманского берега сновали еще морские разбойники, тогда, быть может, существование такого укромного уголка, об-



Мурман. Рыбачье становище «Восточная Лица».

Сети для ловли наживы – мойвы и песчанки. Из серии фотографических открыток конца XIX века

несенного стеною с башнями и бойницами и защищенного со всех сторон естественными преградами в виде гор, отмелей и болот, имело известный смысл; но в настоящее время, когда условия экономической жизни на Севере изменились, а промышленная деятельность сосредоточилась по берегам океана, значение Колы совершенно утратилось.

...Лучшею гаванью на Мурмане, по большинству отзывов, признается Екатерининская гавань близ Кольского залива. Она находится в 15 верстах от открытого океана и от пути следования судов, плавающих вдоль Мурманского берега и идущих из Архангельска в С.-Петербург и за границу. Гавань расположена почти на середине между крайними восточными и западными становищами и промысловыми пунктами Мурманского побережья, непосредственно у материка, и заслонена от моря высоким Екатерининским островом, имеющим в длину с лишком две версты...

В то время как мы совершали экскурсию по острову, остававшиеся на пароходе матросы занялись ловлею трески по способу так называемого поддёва. Этот способ лова заключается в следующем: на конце бечевки, длиною смотря по глубине места, где ловят, в данном случае около 20 сажен, прикрепляется крючок и грузило для того, чтобы крючок опустился до дна; к крючку привязывается белая узкая лента, обыкновенно вырезанная из кишок той же трески; забросив такую удочку, ловец постоянно дергает за бечевку, по возможности широкими взмахами. По возвращении на пароход и мы присоединились к этому лову. Почему треска попадает на крючок при таком способе лова – объяснить трудно; матросы уверяли нас, будто треска задевает за крючок, играя привязанною к нему ленточкою; но если бы это было так, то, хватая ленточку, рыба срывала бы ее и попадалась на крючок ртом; между тем все время, что мы ловили, ленточки на крючках оставались целыми, а рыбу вытаскивали то за бок, то за хвост. Мне кажется, явление это проще всего объясняется множеством рыбы, так что крючок удочки при взмахивании совершенно случайно задевает то ту, то другую – за что попало. Мы так увлеклись этою ловлею, что все замахали бечевками и в каких-нибудь полчаса натаскали пуда три превосходной крупной трески и между ними несколько зубаток.

Когда после того мы с аппетитом ели превосходную уху из свежей, наловленной нами трески, с жирною, нежною, вкусною максою (тресковою печенью), нам невольно вспомнилось, в какую сравнительно мерзость превращается эта вкусная в свежем виде рыба, попа-

дая на всемирный рынок, в виде столь любимой жителями Севера соленой вонючей «трещочки», или сушеного и вяленого лабардана и штокфиша, а нежная вкусная печень – в виде аптекарского рыбьего жира.

...Идя по Мотовскому заливу, мы зашли в колонию Китовку, где застали несколько больших судов, нагружавших рыбу, преимущественно пикшуй; попробовали ловить на поддев – пикшуй попадался точно так же, как и треска. Пройдя далее в глубь залива, а потом на шлюпке в речку, мы имели случай видеть, как промышленники вдоль песчаных отмелей ловили сетями песчанку, небольшую рыбку, которая при недостатке мойвы служит наживкою и на которую также охотно идет треска, пикшуй, зубатка и т. п. Здесь же, поблизости, было приступлено к установке столбов для телеграфной линии от Екатерининской гавани на Рыбачий полуостров.

Вообще мы заметили необычайный подъем духа на Мурмане. Кроме удачного промысла, весть об устройстве телеграфа, об устройстве маяков по берегам Мурманского побережья, о том, что в будущем году пароходы из Архангельска будут ходить еженедельно, а не в две недели раз, как теперь, и что по западной стороне Мурманского берега будет ходить особый местный пароход, в значительной мере возбудили энергию и предприимчивость как промышленников, так и торговцев. В Териберке, например, купец Мерзлютин строит особую пристань, к которой могут приставать пароходы, соляной склад на 100 000 пудов соли, склад угля и, что особенно важно, казарму для рабочих на несколько сот человек. Купец Савин заводит пароход для перевозки мойвы, устраивает для нее особые садки и предполагает даже искусственно замораживать мойву, чтобы сохранять ее на то время, когда она отходит уже от берегов в океан. На Иоканьгских островах вблизи Святого Носа устраивается помещение для рабочих с тем расчетом, чтобы с весны заняться промыслом тюленей. Г. Гебель купил в порте Владимир находившийся уже много лет в бездействии китобойный завод и намерен вновь открыть китовый промысел, но главным образом организовать лов и развозку мойвы и лов сельдей. Наконец, на Мурман стремится большое число новых поселенцев; я завален их просьбами, израсходовал уже все деньги, ассигнованные в пособие на обустройство новым поселенцам, и все-таки удовлетворил далеко еще не всех...

Да, близко уже то время, когда Мурман получит, наконец, подобающее ему коммерческое и политическое значение, указанное самою природою»*.



Русская «шняка» на осушке. Из серии фотографических открыток конца XIX века

* С сайта «Кольские карты»: <http://kolamap.ru/library.htm>.