

Научная статья
УДК 629.562(091)(47)
doi:10.37614/2949-1185.2026.5.1.012

ПРОМЫСЛОВЫЕ СУДА ТИПА «ЁЛА» ДЛЯ МУРМАНСКИХ ПРОМЫСЛОВ ОТ СЕВКОРЫБЫ СЕРЕДИНЫ 1920-Х ГГ.

Руслан Александрович Давыдов

*Федеральный исследовательский центр комплексного изучения Арктики
им. академика Н.П. Лаверова УрО РАН, Архангельск, Россия
nordhistory@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9560-3044>*

Аннотация

В середине 1920-х гг. промысловые суда типа «ёла» норвежской постройки составляли более 70 % от всех судов, используемых рыбаками у Мурманского берега Кольского полуострова. Статья посвящена ёлам, которые строились в Архангельской губернии в эпоху нэпа по инициативе Северного кооперативного объединения для эксплуатации рыбо-звериных промыслов (Севкoryба) преимущественно для Мурмана. Публикуются чертежи ёл, разработанные техником-судостроителем Гавриилом Гавриловичем Крамаренко, под руководством и наблюдением которого зимой 1923/1924 гг. велась постройка первых советских судов этого типа; также приведены расценки на их постройку, технические характеристики парусных и парусно-моторных ёл.

Ключевые слова

ёла, чертежи, Мурман, рыболовство, Севкoryба, Г. Г. Крамаренко

Благодарности

Исследование выполнено в рамках государственного задания ФГБУН ФИЦКИА УрО РАН № FUUW-2025-0009 «Динамика и современное состояние биологического разнообразия и биологических ресурсов в Арктике и на Европейском Севере РФ в контексте исторического опыта и современных практик их охраны и хозяйственного использования» (рег. № 125021902594-4).

Для цитирования:

Давыдов Р. А. Промысловые суда типа «ёла» для мурманских промыслов от Севкoryбы середины 1920-х гг. // Труды Кольского научного центра РАН. Серия: Естественные и гуманитарные науки. 2026. Т. 5, № 1. С. 125–139. doi:10.37614/2949-1185.2026.5.1.012.

Original article

YOLA-TYPE VESSELS FOR THE FISHERY NEAR MURMAN COAST FROM SEVKORYBA IN THE MID-1920S

Ruslan A. Davydov

*N. Laverov Federal Center for Integrated Arctic Research of the Ural Branch of the RAS, Arkhangelsk, Russia
nordhistory@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9560-3044>*

Abstract

In the mid-1920s Norwegian-built fishing vessels, called the yola-type in Russia, accounted for more than 70 % of all vessels used by fishermen off the Murman coast of the Kola Peninsula. The article is devoted to the yola-type fishing vessels built in Arkhangelsk Province during the New Economic Policy (NEP) era on the initiative of the Northern Cooperative Association for the Exploitation of Fish and Sea animals (Sevkoryba) primarily for Murman coast. The drawings of yola-type vessels developed by shipbuilder Gavriil Gavrilovich Kramarenko, under whose direction and supervision the construction of the first Soviet vessels of this type were built during the winter of 1923/1924 are published. Prices, technical specifications of sail-powered and sail-motorized fishing vessels of yola-type also presented.

Keywords:

Yola-type vessels, drawings, Murman coast, fishery, Sevkoryba, G. Kramarenko

Acknowledgments

The study was carried out within the framework of N. Laverov Federal Center for Integrated Arctic Research No. FUUW-2025-0009 “Dynamics and current status of biological diversity and biological resources in the Arctic and the European North of the Russian Federation in the context of historical experience and modern practices of their protection and economic use” (registration number — 125021902594-4).

For citation:

Davydov R. A. Yola-type vessels for the fishery near Murman coast from Sevkoryba in the mid-1920s // Transactions of the Kola Science Centre of RAS. Series: Natural Sciences and Humanities. 2026. Vol. 5, No. 1. P. 125–139. doi:10.37614/2949-1185.2026.5.1.012.

Введение

Настоящая публикация посвящена промысловым судам типа «ёла», которые строились в Архангельской губернии в середине 1920-х гг. по инициативе Севкорыбы и по чертежам техника-судостроителя Гавриила Гавриловича Крамаренко преимущественно для использования на рыбных промыслах у Мурманского берега. Автор ее уже обращался к данной тематике в своих недавних публикациях — двух небольших статьях [Давыдов 2023а, б], которые были впоследствии переработаны и представлены в одну из глав монографии, полностью посвященной ёле как типу судна [Давыдов, 2024]. В них было отмечено, что ранее исследований по данной тематике в заявленных хронологических рамках не проводилось, хотя информация о ёлах есть в справочной литературе, в работах обзорного характера, посвященных истории судостроения, промысловой деятельности в Арктике [Семенов (Смирнов) 2024, с. 34–35, 37, 42; Филин, Курносин 2016, с. 122–124].

После завершения монографии работы по выявлению источников, посвященных истории ёл, были продолжены. Среди прочего, в 2025 г. в фонде Р-158 Государственного архива Мурманской области (ГАМО) была выявлена таблица с расценками за постройку промысловой ёлы конструкции Г. Г. Крамаренко января 1926 г. и фотокопия ее «эскизного чертежа», датированного 1925 г. Здесь эти таблица и фотокопия «эскизного чертежа» вводятся в научный оборот вместе с другими чертежами ёл конструкции Г. Г. Крамаренко. В этом состоит *новизна* настоящей публикации.

Теоретическая значимость настоящей публикации для историков, в особенности для историков судостроения, состоит в том, что по представленным в ней иллюстрациям можно составить общее представление о судах этого типа, использовавшихся на Мурмане и ранее, во второй половине XIX — начале XX вв. Известно, что Г. Г. Крамаренко, командированный на Мурман в 1924 г., лично осматривал и измерял там далеко не новые ёлы норвежской постройки, находящиеся на плаву и на обсушке. Выполненные им позднее чертежи в значительной мере были основаны на результатах изучения им реальных, нередко далеко не новых судов.

Практическая значимость настоящей публикации заключается в том, что представленный в ней иллюстративный материал и сопутствующие сведения могут быть использованы судомоделистами и реконструкторами при изготовлении моделей ёл для музейных экспозиций, морских учебных заведений. Возможно даже строительство «реплик» ёл в масштабе 1:1 и использование их в историко-просветительской деятельности, в кинематографии, водном туризме. Последнее не является чем-то нереальным. В прошлом 2025 г. «Товарищество поморского судостроения» была построена ёла по чертежам Архангельской (Соломбальской) судовой верфи времен Великой Отечественной войны (1943 и 1944 гг.). В том же году эта ёла совершила длительный переход по внутренним водным путям европейской части России и по Белому морю. Благодаря приглашению Евгения Викторовича Шкарубы на одном из этапов (от о. Кизи до Беломорска по Беломоро-Балтийскому каналу) в этом путешествии довелось поучаствовать и автору настоящей статьи.

Ёлы: что это за суда и как они появились на Мурмане

Ёлами в письменных источниках, сохранившихся в российских архивах, и отечественной литературе второй половины XIX — первой половины XX вв. было принято называть суда, которые использовались главным образом для рыболовства у Мурмана (Мурманского берега) — северной части Кольского полуострова от российско-норвежской границы до мыса Святой Нос. Там же в 1860–1910-х гг. ёлы использовались местной властью, правоохранительными и почтовыми службами.

Ёла — это судно гражданское; по основной области применения или предназначению — рыболовное или промысловое; по району плавания — морское; по типу движителя — парусно-гребное или, при наличии двигателя и винта, — парусно-моторное; по материалу корпуса — деревянное. Ёлы были одномачтовыми, беспалубными, то есть не имели водонепроницаемой палубы, но имели каюту на корме, нередко отапливаемую печкой. Длина ёл могла быть различной, но наиболее распространены были ёлы длиной примерно 9–10 м. В целом они все попадали под современное определение «маломерного судна», используемого в Российской Федерации, поскольку длина их, как правило,

не превышала 12 м и общее количество людей на ней (обычно три-четыре человека) не превышало двенадцати.

Заметим, что не следует ошибочно отождествлять норвежские промысловые «ёлы» XIX — начала XX вв. с популярными среди яхтсменов XX в. *иолами* (yawl), а также известными морякам шестивесельными *ялами*.

Этимология слова «ёла» в настоящее время не изучена; существуют различные предположения на этот счет, которые здесь мы не рассматриваем. Термин «ёла» в отечественной практике его применения в XIX — начале XX вв. был в значительной степени собирательным. Суда, заметно отличающиеся друг от друга размерами, грузоподъемностью и даже парусным вооружением, могли называться «ёлами» лишь в силу своего «норвежского» происхождения. В межведомственной переписке 1860-х гг. словосочетания «нордландские ёлы» (вариант: «норландские ёлы»), «норвежские ёлы» и просто «ёлы» нередко использовались в качестве синонимов даже в одном документе и на одной странице. Или же тождественность терминов в переписке специально уточнялась: «норвежские, или иначе называемые нордладские ёлы» [ГААО. Ф. 549. Оп. 3. Д. 3. Л. 5–6.]. Встречались и совсем экзотичные сочетания этих слов, как, например: «норвежская ёла нордландской постройки» [ГААО. Ф. 71. Оп. 1. Т. 1. Д. 5а. Л. 169]. В 1904 г. начальник Мурманской научно-промысловой экспедиции Л. Л. Брейтфус указывал на тождественность терминов «ёла» и «норландсбот», помещая последний термин в скобках после первого [Брейтфус, 1904, с. 1]. Также считал и Г. Ф. Гебель — известный исследователь и популяризатор Мурман, проживший и проработавший там длительное время в 1890–1900-х гг., когда писал о «старо-норвежской ёле (нордландботе)» [Гебель, 1909, с. 218].

Внедрение судов типа «ёла» на Европейском Севере России началось в первой половине 1860-х гг. Министерством государственных имуществ (МГИ) в рамках мероприятий по колонизации (как тогда официально назывался процесс заселения и хозяйственного освоения) Мурман. Одной из главных задач колонизации Мурман было стимулирование развития рыболовства, зверобойных промыслов. По мнению естествоиспытателя Николая Яковлевича Данилевского, лично изучавшего рыбные промыслы на Севере России, норвежские ёлы были более предпочтительны для использования на Мурмане, чем шняки — традиционные русские суда аналогичного предназначения. Хотя, по мнению ряда современников Н. Я. Данилевского и авторов конца XIX — начала XX вв., превосходство ёл над более прочными дешевыми шняками было неочевидно, особенно на акватории Белого моря.

1 (13) ноября 1863 г. были высочайше утверждены «Правила о награждении медалями и денежными премиями первых в России строителей норвежских ел», в соответствии с которыми в 1864 г. первые восемь ёл были построены по специально разосланным чертежам и спущены на воду в различных местах Архангельской губернии. Их строители были представлены к наградам — серебряным медалям «За полезное» или денежным премиям в размере 100 рублей. Одновременно с этим в 1863–1865 гг. под наблюдением МГИ и при содействии российского МИД, в особенности консула в Норвегии Г. А. Мехелина, за счет казны были закуплены в Норвегии и безвозмездно розданы наиболее авторитетным, но не самым состоятельным рыбопромышленникам Архангельской губернии, десять ёл: две «больших», четыре «среднего размера» и четыре «малого размера».

Таким образом, в 1863–1865 гг. российское государство фактически профинансировало строительство и приобретение как минимум 18 промысловых судов типа «ёла», благодаря чему этот тип судна стал известным в большинстве поморских селений Архангельской губернии, бывших центрами частного судостроения.

Постепенно к началу 1920-х гг. ёла стала основным типом промыслового судна на мурманских рыбных промыслах. Однако ёлы там были почти исключительно норвежской постройки. У поморских судостроителей интерес к строительству ёл за прошедшие более чем полвека после их «прививания» так и не проявился, или, скажем осторожнее, был ничтожным. Норвежские рыбаки в начале XX в. активно осваивали парусно-моторные палубные боты гораздо большего водоизмещения, по сравнению с ёлами, более безопасные в эксплуатации и более комфортные для команд. Старая промысловая «посуда», как тогда ее вполне официально называли, за ненадобностью продавались русским.

И без того небогатые рыбаки севера нашей страны, разоренные Первой мировой и Гражданской войнами, охотно брали ёлы из-за низкой цены.

По состоянию на 1924 г., согласно одним данным, на Мурмане было 385 парусных ёл и 5 парусно-моторных ёл [ГААО. Ф. Р-661. Оп. 2. Д. 9. Л. 82 об.], согласно другим — 380 парусных и 4 парусно-моторных ёл [Крамаренко 1925, с. 46, 64]. Данные вполне сопоставимы, хотя и немного отличаются друг от друга.

Севкорыба и причины возникновения интереса к строительству ёл в начале 1920-х гг.

Инициатором постройки ёл, а также организацией, осуществлявшей ее финансирование, выступило Северное кооперативное объединение для эксплуатации рыбо-звериных промыслов, или Севкорыба.

Севкорыба формально была учреждена 26 сентября 1921 г., однако это кооперативное объединение возникло не «с нуля» и не «на пустом месте». Фактически оно было преемником Северного кооперативного объединения по заготовке рыбы, созданного в мае 1917 г. и преобразованного с января 1918 г. в Северное объединение кооперативных союзов. С установлением советской власти на Севере в 1920 г. кооперативное имущество было национализировано, но в 1921 г. при переходе большевиков к новой экономической политике (НЭП) его частично вернули прежним собственникам и их правопреемникам [Евдокимов, 1922].

Руководители Севкорыбы в своей отчетной и плановой документации давали краткие, понятные, хотя стилистически и не безупречные определения деятельности своей организации, ее цели, принципам работы и тому, что теперь принято называть «миссией». Вот, к примеру, что было написано в материалах к докладу правления Севкорыбы в 1925 г.

«Основной деятельностью “Севкорыбы” является организация лова и производство заготовок рыбы и морского зверя (тюленя), а также организация подсобных рыбо-звериному промыслу предприятий и хозяйств с конечной целью — удовлетворения потребностей своих членов. “Севкорыба” учреждена кооперативными организациями, заинтересованными в получении продуктов северных рыбо-звериных промыслов и эта кооперативная основа предопределяет ее взаимоотношения с рыбаками. В противоположность “Севгосрыбтресту”, который определенно становится на путь организации крупно-капиталистического лова: траулевый (т. е. траловый. — *Р. Д.*), кошельковский, судовой зверобойный и т. д., “Севкорыба” строит свою работу на основе использования и развития так называемого мелкоприбрежного промысла. Эти промыслы, несмотря на их примитивный характер, несут определенную роль в бюджете северного кустаря-промышленника и развитие их экономически необходимо и целесообразно и обещает крупные достижения» [ГААО. Ф. Р-661. Оп. 2. Д. 9. Л. 79].

В фонде Севкорыбы в ГААО содержится подборка обзорных докладов по истории и деятельности этой организации за 1922–1924 гг. Один из представленных в виде машинописного текста [ГААО: Ф. Р-661. Оп. 2. Д. 1. Л. 30–34 об.] докладов озаглавлен так: «О необходимых мерах содействия рыболовству, в связи с организацией производственного кредита по случаю недорода в Архангельской губернии». Вписанный ниже чернилами от руки подзаголовок «Доклад, прочитанный в Арх-ском обществе краеведения 16 ноября 1923 г.» явно неточен, поскольку сам текст доклада содержит данные за 1924 г. Имя автора доклада тщательно стерто с бумаги документа [ГААО. Ф. Р-661. Оп. 2. Д. 1. Л. 34 об.], что может служить косвенным указанием на то, что он был впоследствии репрессирован. Именно в этом докладе достаточно подробно и понятно изложены причины, по которым Севкорыба заинтересовалась ёлой как типом судна и инициировала строительство ёл на Европейском Севере СССР. Воспроизведем здесь с сокращениями лишь заключительную часть доклада, которая относится к ёлам:

«Кустарное рыболовство заслуживает немедленной организационной помощи и именно от Архангельской губернии потому, что здесь имеется для этого больше всего оснований и возможностей: наличие лесных материалов и квалифицированных судостроителей позволяет организовать постройку ёл и заложить этой специальности фундамент на многие годы в районах, где население занято карбасным делом; выделка снасти и тары — давнишняя специальность и почти монополия на весь

Север у населения Архангельской губ. <...> Для развития рыболовства и улучшения культурно-экономического быта ловца не делается ничего, если не считать введения различного рода налогов, о которых даже в прежнее время северная промышленность не слыхала. <...> Если мы доведем общее число ловцов на Мурмане (видимо, пропущено «до 6 000 человек». — *Р. Д.*) и всех снабдим хорошими ёлами (потребуется до 2 000 ёл на сумму 1 000 000 руб.), то это нам даст не менее 1 000 000 пуд. трески. Если же только половину этих ёл снабдим пятицилиндровыми керосиновыми двигателями, то это нам прибавит еще 500 000 пуд. трески. А это — нынешняя наша норма потребителя этой рыбы. При этом надо иметь в виду, что часть потребных для этого средств (не менее трети) дадут сами ловцы. <...> Идя по пути поднятия т.н. мелкого рыболовства, мы можем достигнуть больших успехов без малейшей затраты средств за границу на приобретение траулеров и необходимого им угля, а все сделаем у себя дома» [ГААО. Ф. Р-661. Оп. 2. Д. 1. Л. 30–33 об.].

Заявки на получение кредитов для постройки ёл от Севкормрыбы 1923 г.

Для реализации задуманного Севкормрыба нуждалась в инвестициях.

Известно как минимум о двух заявках, поданных Правлением Севкормрыбы в 1923 г. на получение долгосрочных кредитов на постройку «промысловых ёл для снабжения ловцов Поморья, промысляющих на Мурмане».

Первая заявка на долгосрочный кредит «в сумме три тысячи червонцев сроком на два года» и была подана в Правление Всероссийского кооперативного банка (Всекобанка) в августе 1923 г. [ГААО. Ф. Р-661. Оп. 1. Д. 43. Л. 68–68 об.].

Другая заявка была подана 3 ноября 1923 г. в Архангельское отделение Северного сельскохозяйственного банка. Правление Севкормрыбы просило открыть кредит на 400 червонцев сроком на 9 месяцев под 10 % годовых [ГААО. Ф. Р-661. Оп. 1. Д. 43. Л. 67].

Адресованные банкам письма интересны содержащимися в них аргументами, которыми члены Правления Севкормрыбы обосновывали необходимость получения кредитов. В них в доступной для неспециалистов форме объяснялось, почему на постройку именно ёл (а не на суда какого-либо другого типа) требуются деньги.

Воспроизведем соответствующие отрывки из писем Севкормрыбы дословно и без сокращений.

Из письма Правления Севкормрыбы в Правление Всекобанка:

«Население северных губерний, издавна привыкшее к потреблению трески, уже в течение ряда лет недополучает ее — самого необходимого продукта после хлеба вследствие того, что продуктивность мурманских рыбно-звериных промыслов, где эта рыба добывается, чрезвычайно мала (200–300 тысяч пудов), а ввоз из-за границы недостаточен (ввозилось в 1913 г. около 2 миллионов пудов, а теперь до 200 000 пуд.). Потребность же, учитывая понижение покупательной способности, на текущий год будет около 1 ½ миллионов пудов и впредь таковая будет расти.

Наличие высокой пошлины на ввозимую из Норвегии треску (1 р. 50 к. с пуда) даже при относительно высокой у нас цене на соль и снятие монополии Главрыбы, ставит мурманского ловца в довольно благоприятные условия. Тяга ловецких рабочих рук на Мурман уже достаточно определилась и, по-видимому, из года в год число ловцов там будет расти. Вместе с тем выяснился острый недостаток числа промысловых лодок, пришедших за годы разрухи в ветхость и негодность. Все это вызывает необходимость приступить к воссозданию ловецкого флота на Мурмане.

О том, какой флот создавать, на каких началах его эксплуатировать, в какое положение поставить ловца, говорилось, писалось по сию пору очень много. Даже сделано кое-что.

Так, Муробластрыба приобрела флотилию мотор-ботов в Норвегии, Архобластрыба построила до десятка ботов в Архангельске. Боты эти сдаются в аренду ловцам на условиях маловыгодных для обеих сторон.

Дело в том, что мотор-бот — сооружение довольно дорогое, что ввиду краткости сезона эксплуатации, отсутствия ремонтных мастерских и даже гаваней-убежищ требует накладных расходов, которые тяжело ложатся на эксплуатацию.

За последние годы даже норвежцы (северных округов), где и капитал стоит дешевле и сезон лова продолжительнее, начали вновь возвращаться к Нордландботу на 2–3 ловца с маленькими 4–6-сильными керосиновыми двигателями.

Эскизный чертеж такого бота (называемого «ёла») при сем прилагается (но в деле ГААО его нет. — Р. Д.).

До войны наши мурманские ловцы покупали у норвежцев устарелые и обветшалые парусно-весельные елы за 100–150 руб. штука. Ныне этот тип ёлы у норвежцев усовершенствован и снабжается двигателем, а ёлы, купленные нашими ловцами, почти все сгнили или едва держатся (не удивительно, что число аварий на этих елах велико, хотя их морские качества и превосходны).

Севкорыба, идя навстречу назревшей нужде ловца, которому в силах купить или построить ёлу и не может получить на то кредит (сроком по меньшей мере на два года), и учитывая, что только самостоятельное и сильное предприятие может положить начало постройке промысловых лодок, решила эту постройку поставить своей задачей, тем самым, кредитуя ловца орудиями лова, обеспечить за своими потребителями некоторую долю ловецкой продукции.

Севкорыба может организовать сооружение и полное оборудование в течение предстоящего зимнего периода 50 штук парусных ел с тем, чтобы через год постепенно снабдить их моторными двигателями <...>.

Техническая возможность постройки 50 ёл и снабжение их оборудованием вполне установлена.

Распределение построенных ел между ловцами через кредитование последних Сельскохозяйственным Банком, за поручительством Севкорыбы, выясняется и представляется вполне возможным.

Спрос ловцов на указанный именно тип судов и в количестве 50 штук не вызывает никаких сомнений даже и без поддержки Сельхоз. Банка, лишь при рассрочке оплаты на два сезона» [ГААО. Ф. Р-661. Оп. 1. Д. 43. Л. 68–68 об.].

Из письма Правления Севкорыбы в Архангельское отделение Северного сельскохозяйственного банка:

«Острая нужда ловцов в промысловых лодках на Мурмане вполне определилась, что отражается и на количестве промысла трески и вынуждает исконных ловцов бросать рыбное дело на Мурмане и искать другого вида средства к существованию.

Ёла — привычный для поморов и достаточно практичный тип промысловой лодки прибрежного типа (для выезда в море до 30 верст от берега) и по своей стоимости, примерно 650–700 руб. штука, доступна для выкупа в рассрочку.

Севкорыба берет на себя организацию постройки ел и передачу их ловцам по фактической себестоимости исключительно ради увеличения уловов на Мурмане и тем самым обеспечения потребителя русской рыбой.

Постройка ёл продлится в течение зимы, предполагается построить не менее двадцати, из коих две уже заказаны и еще на восемь заготавливаются материалы. Деревянные работы по первым двум елам будут закончены в течение полутора месяцев. Окраска и оснастка откладывается на весну.

Передача ел ловцам намечается приблизительно на следующих условиях:

В июне 1924 года, при получении ёлы, ловец уплачивает 20 % ее стоимости, в сентябре, после сезона, еще 30 %, остальные отсрочиваются по 1-е августа 1925 года.

Подробные условия передачи ёл ловцам, под которые будет выдан кредит Сельскохозяйственного Банка, будут согласованы с Банком.

Указанный период времени, необходимый для возврата затрат на ёлы, вынуждает Севкорыбу просить о кредите в размерах трех четвертей фактических расходов Севкорыбы на это дело, а одну четверть Севкорыба примет на себя.

На сооружение первой серии 10 шт. ёл потребуется затрат $700 \times 10 = 7.000$ руб.

Одна четверть на счете Севкорыбы = 1.750.

Необходимый кредит 5.250 руб.

Из коих Севкорыба просит выдать теперь же 400 червонцев (четыреста червонцев). (...).

Неся на себе весь риск и организационные усилия, Севкорыба надеется, что кредит на эту весьма важную для губернии задачу будет дан на льготных условиях и возможно низкого процента. Тем более,

что организацией постройки ёл решаются два вопроса первостепенной важности: 1) увеличивается число и качество промысловой посуды на Мурмане и 2) ставится впервые производство ёл в республике (в Архангельской губернии), т.к. прежде н/ловцы покупали ёлы у норвежцев.

В ближайшем будущем предполагается организовать постройку ёл со снабжением их моторами, также внутрироссийского производства» [ГААО. Ф. Р-661. Оп. 1. Д. 43. Л. 67–67 об.].

Переписка Севкормыбы со Всекобанком и Архангельским отделением Северного сельскохозяйственного банка сохранилась в ГААО, видимо, не в полном объеме. Косвенные данные указывают на то, что Всекобанк отказал Севкормыбе в кредите на 3 000 червонцев на два года, зато кредит на 400 червонцев, предположительно, был удовлетворен. Эти данные еще нуждаются в уточнении. Показательно, что всего лишь спустя 10 дней после обращения за кредитом в Архангельское отделение Северного сельскохозяйственного банка Правлением Севкормыбы было принято решение о начале строительства первых ёл.

Г. Г. Крамаренко и строительство первых ёл по заказу Севкормыбы в Архангельском уезде

13 ноября 1923 г. Правление Севкормыбы с исходящим № 2607 направило письмо на имя техника-судостроителя Гавриила Гавриловича Крамаренко. Из письма следовало, что именно на него Севкормыбой возлагались руководящие, организационные и непосредственно технические работы по постройке двух ёл «для образца», после чего предполагалось построить еще восемь ёл.

Подписавшие письмо (председатель Правления Севкормыбы, директор-распорядитель Гринер и секретарь Колпаков) подробно, по пунктам, перечислили для Г. Г. Крамаренко его обязанности:

- «1) Совместная работа с рабочими при постройке первых ёл, а также и при их оборудовании.
- 2) Полное техническое руководство постройкой и строгое наблюдение над правильным и аккуратным исполнением работ и согласованностью их с проектом.
- 3) Наблюдение за употреблением в постройку вполне доброкачественных материалов и частей оковки.
- 4) Учет строительных материалов и ответственность за правильное их израсходование.
- 5)хлопоты о своевременной доставке строительных материалов и частей оковки на место постройки.
- 6) Участие в экспертизах, связанных с постройкой упомянутых ёл.
- 7) Защита экономических интересов Севкормыбы, связанных с упомянутыми постройками, а также при заключении договоров на сдачу отдельных работ для оборудования ёл.

Севкормыба согласна была уплачивать Г. Г. Крамаренко за выполнение вышеназванных обязанностей по 50 руб. золотом за каждую ёлу. Все накладные расходы и расходы на разъезды возлагались на самого Г. Г. Крамаренко» [ГААО. Ф. Р-661. Оп. 1. Д. 43. Л. 66].

Были ли построены эти 10 ёл? И если да, то где они строились?

В деле Севкормыбы рядом с документом от 13 ноября 1923 г., на котором перечислены обязанности Г. Г. Крамаренко, соседствует более поздний по времени составления документ от 14 февраля 1924 г., который, хотя и не напрямую, дает ответ на эти вопросы. Это письмо от Правления Севкормыбы, адресованное Д. И. Агафонову в деревню Красная Гора Кехотской волости Архангельского уезда. Текст письма предельно короткий: «В дополнение к н[ашему] договору с Вами от 16 ноября 23 г. на постройку до 10-ти ёл, уведомляем Вас, что вследствие сложившихся обстоятельств, решено временно остановиться на уже построенных шести ёлах, вследствие чего Правление «Севкормыба» настоящим снимает с Вас ответственность за остальные ёлы (четыре), недоставленные к упомянутому в договоре сроку» [ГААО. Ф. р-661. Оп. 1. Д. 43. Л. 65].

Можно предположить, что речь идет о тех самых 10 ёлах «первой серии», на которые Правление Севкормыбы запрашивало кредит в Архангельском отделении Северного сельскохозяйственного банка и которые должны были строиться под руководством Г. Г. Крамаренко. Договор от 16 ноября с Д. И. Агафоновым в ГААО не выявлен. Неясно, строительство ёл велось непосредственно в деревне Красная гора Кехотской волости Архангельского уезда или там только проживал Д. И. Агафонов, который, помимо Г. Г. Крамаренко, был каким-то образом вовлечен в это дело? И работали ли

Г. Г. Крамаренко и Д. И. Агафонов вместе? Одно можно утверждать с уверенностью: зимой 1923–1924 гг. здесь были построены, вероятно, первые советские ёлы.

По сохранившимся в ГААО документам Севкорыбы пока удалось установить получателей только двух ёл из этой серии.

Первый получатель — Иван Сергеевич Окулов из села Кушереки Онежского уезда. Правление Севкорыбы обязалось доставить ему ёлу в становище Териберку на Мурманском берегу. Общую стоимость ёлы — около 500 рублей золотом, без якоря, цепи и парусов — ему следовало уплатить в течение 1924 и 1925 гг., причем 15 % суммы сразу при получении ёлы [ГААО. Ф. Р-661. Оп. 1. Д. 43. Л. 64].

Другой получатель — В. С. Малыгин из села Койда (вероятно, агент Севкорыбы), которому ёлу должны были доставить также на Мурманский берег — до Восточной Лицы. Стоимость ёлы и условия платежа были те же, что и для И. С. Окулова. Но с одним дополнительным уточнением: Севкорыба готова была принять в счет платежа треску на складе в Койде по оптовой цене, установленной Севкорыбой в Архангельске на день сдачи трески [ГААО. Ф. Р-661. Оп. 1. Д. 43. Л. 63].

В отчетных документах Севкорыбы за 1924 г., сохранившихся в ГААО, содержатся утверждения, что «ёлы до 1923 г. поставлялись исключительно из Норвегии, и опытов с их производством в России не предпринималось» и «в 1924-м г. «Севкорыбой» впервые в России была сделана проба постройки промысловых ёл норвежского типа» [ГААО. Ф. Р-661. Оп. 2. Д. 9. Л. 82 об.–83]. Эти утверждения не соответствуют действительности. Первые опыты строительства ёл в России, как отмечалось выше, были осуществлены по указанию российских властей еще в 1860-х гг. Можно предположить, что в Севкорыбе в начале 1920-х гг. совершенно ничего не знали об этих опытах примерно 60-летней давности.

Расценки на постройку ёлы от Севкорыбы 1926 г.

После спуска на воду первых шести (или, по другим данным — семи) ёл в 1924 г., в следующем, 1925 г., руководство Севкорыбы не стало заключать новых договоров на их постройку, однако в течение года собирало заказы от желающих их приобрести. В 1926 г. в Севкорыбе решили начать строительство новой серии ёл с учетом собственного наработанного опыта, а также замечаний и пожеланий первых заказчиков.

18 января 1926 г. Мурманское представительство Севкорыбы подготовило письмо с исходящим № 21 в Мурманское отделение Сельхозбанка с просьбой заказать или, точнее сказать, профинансировать заказ на «потребное для членов кредитных товариществ количество ёл» [ГАМО. Ф. Р-158. Оп. 1. Д. 11. Л. 29–29 об.]. Неясно, было ли оно отправлено адресату, и если да, то какая на него последовала реакция банка? Письмо это сохранилось в ГААО (в фонде Р-158 — Мурманское товарищество промыслового судостроения и ремонта в деле № 11 (старый № 7) с оригинальным названием на обложке «Предложения материалов»). И это несколько странно: Мурманское товарищество промыслового судостроения и ремонта, созданное в том же 1926 г., не имело прямого отношения ни к Севкорыбе, ни к Сельхозбанку. Тем более что по роду своей деятельности оно с того же 1926 г. должно было стать конкурентом Севкорыбе в деле постройки ёл.

Не будем гадать, как письмо Мурманского представительства Севкорыбы в Мурманское отделение Сельхозбанка от 18 января 1926 г. оказалось среди документов Мурманского товарищества промыслового судостроения и ремонта, официальной датой создания которого принято считать 8 февраля 1826 г. [ГАМО. Ф. Р-88. Оп. 1. Д. 198. Л. 39]. Нам интересны приведенные в этом письме расценки в рублях на строительство одной ёлы «архангельской» постройки для рыбаков Мурман по состоянию на январь 1926 г. — как в минимальной, так и полной комплектации. Воспроизведем ниже текст письма.

«Имея ввиду крайнюю изношенность промысловой посуды на Мурмане и ее недостаточность, Севкорыба еще в 1923 году начала первый опыт постройки русских промысловых ёл норвежского типа в Архангельске.

В 1924 г. было выстроено и доставлено на Мурман 7 ёл, которые и были проданы рыбакам.

В первом опыте постройки ёл были некоторые незначительные недочеты, но мореходные качества ёл, их устойчивость и быстроходность признаются всеми рыбаками.

Для полного выявления недочетов построенных Севкорыбой ёл и учета требований к промысловой посуде со стороны рыбаков летом в 1924 году на Мурман был командирован техник-судостроитель, которым произведено соответствующее обследование.

Приступая вновь к постройке парусных ёл в настоящем году, мы надеемся на полное их соответствие существующим требованиям, что подтверждается имеющимся в настоящее время заказом на 30 ёл.

Имея возможность на большее их производство, настоящим просим Вас сделать заказ на потребное для членов кредитных товариществ количество ёл, тем более, что в настоящее время выясняется, Мурманская верфь к предстоящему сезону выстроит ограниченное количество промысловой посуды.

Ниже привожу расценку н[овых] ёл, разбитую на составные части, причем рыбаки могут заказывать только первую или первую, вторую и третью и т. д. части, чем представляется возможность рыбаку использовать имеющиеся у него части оборудования.

Расценка ёлы 30-ф. длины

1	Корпус ёлы на оцинкованных заклепках с приложением руля, рангоутных частей и 4 весел — без оковки и окраски	260
2	Оковка руля, полоса на штевень, комплект оковки рангоута с опускной мачтой и для такелажа с установкой на место, исключая такелажные работы	35
3	Окраска-грунтовка корпуса на раз	15
4	Такелаж в готовом виде, считая, что окраска оплачена особо (см. п. 2), состоящий из пары проволочных вант, штага, 10 блоков остропленных, бегучий такелаж и разн. мелочь	50
5	Паруса — трисель и штафок общей площадью 223 кв. фута (20,72 кв. м. — <i>Р. Д.</i>), обlickованные и вполне законченные для постановки на место	125
6	Якорь, помпа и застекление каюты	10
7	Доставка ёлы в Архангельске к пароходу для отправки	5
Итого Р.		500

Цены твердые и окончательные, считая ёлу франко Архангельск (...).

Упоминаемым в процитированном выше документе техником-судостроителем, командированным на Мурман летом в 1924 г., и был Г. Г. Крамаренко — человек, проживший долгую, очень непростую, но и во многом удивительную жизнь [Крамаренко, 1925; Борисов, 2000]. «Франко Архангельск», вероятно, является указанием на то, что за погрузку ёлы в порту Архангельска не должны были взиматься никакие сборы (ср. с известным термином *porto franco*, или буквально «свободный порт»).

Копии чертежей ёл Г. Г. Крамаренко

В настоящее время автору статьи известны три чертежа ёл Г. Г. Крамаренко.

На двух чертежах, которые в делопроизводстве середины 1920-х гг. назывались «эскизными», представлена парусная промысловая ёла. Первый чертеж (рис. 1) был опубликован в 1925 г. в качестве приложения к статье Г. Г. Крамаренко [1925], посвященной «мелким промысловым судам Мурманского района». Фотокопия другого чертежа (рис. 2) сохранилась в ГАМО (ГАМО. Ф. Р-158. Оп. 1. Д. 11. Л. 28], рядом с процитированным выше документом письмом Севкорыбы от 18 января 1926 г., содержащим расценки на постройку ёлы [Там же. Л. 29–29 об.]. По-видимому, рассылка фотокопий чертежей ёл вместе с письмами в кредитные и иные организации была обычной практикой Правления

Севкорыбы. На этом чертеже, если обратить внимание на носовую часть судна, на форштевень, можно увидеть пятиконечную звездочку — своего рода «привет» от разработчика наступившей советской эпохе.

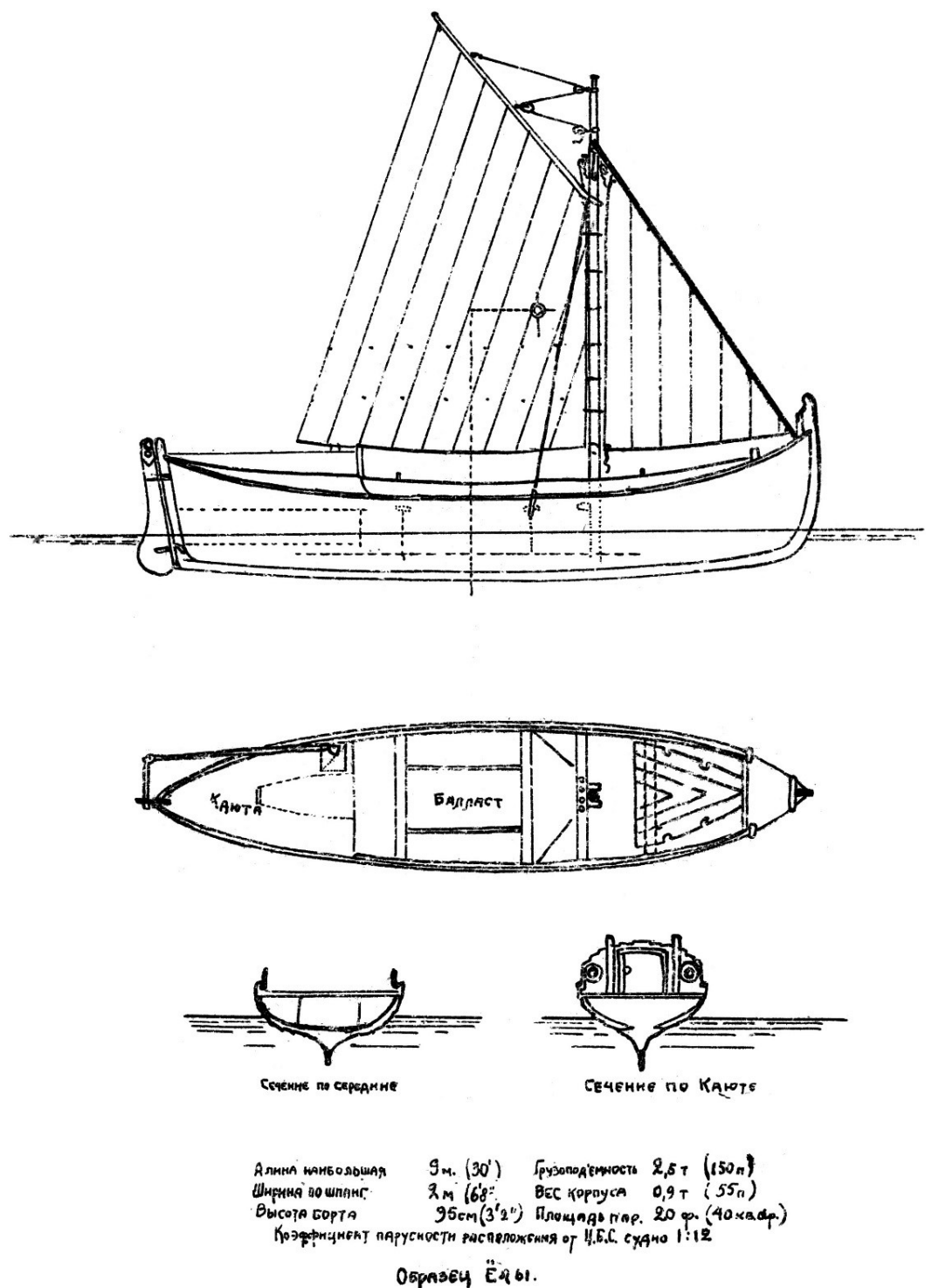


Рис. 1. Образец ёлы — эскизный чертеж [Крамаренко, 1925, Прил.]
Fig. 1. Example yola-type vessel — sketch drawing [Kramarenko, 1925: Application]

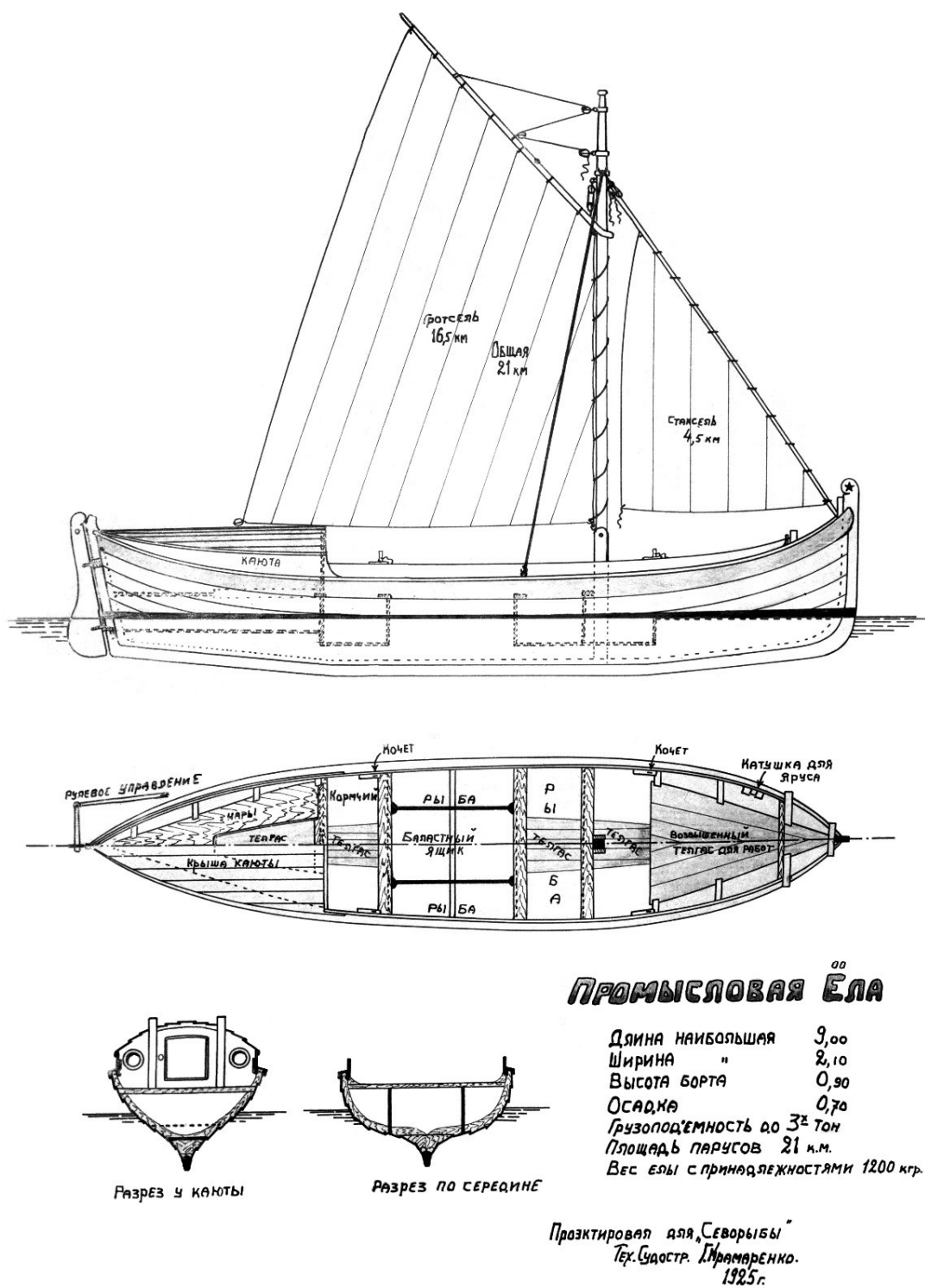


Рис. 2. Промысловая ёла — эскизный чертёж [ГАМО. Ф. Р-158. Оп. 1. Д. 11. Л. 28]
Fig. 2. Fishing yola-type vessel — sketch drawing [GAMO. F. R-158. In. 1. C. 11. L. 28]

На третьем чертеже, который позиционировался как «конструктивный», изображена промысловая моторно-парусная ёла “Г” (рис. 3). Фотокопия его сохранилась в фотофонде ГААО

[ГААО. Фотодокументы. 3–14]. Можно с осторожностью предположить, что литера «Г» может означать четвертый по порядку вариант конструкции ёлы, и тогда где-то должны были быть ещё как минимум варианты с литерами «А», «Б» и «В». Или же «Г» может означать «Грузовая»? Такое предназначение ёлы косвенно подтверждается ее увеличенной шириной, в сравнении с ёлами, которые можно видеть на фотографиях конца XIX — начала XX вв., а следовательно, и большим водоизмещением, и большей грузоподъемностью в сравнении с обычными промысловыми ёлами такой же длины.

Все три копии чертежей (изображения ёл) приведены ниже. Автором статьи, для облегчения восприятия, перед публикацией иллюстрации были обработаны в графическом редакторе (изменены яркость, контрастность и т. д.).

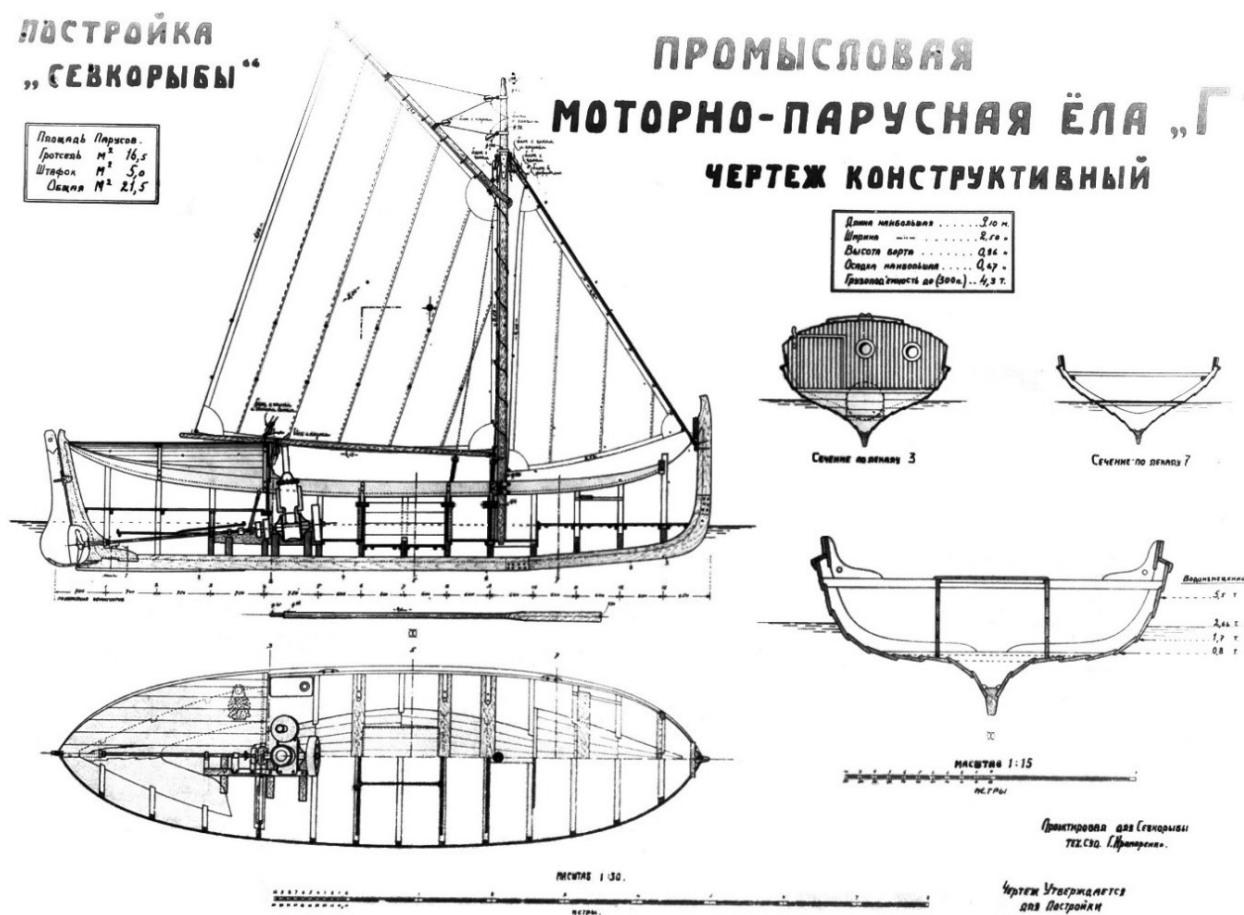


Рис. 3. Промысловая моторно-парусная ёла “Г” — конструктивный чертеж (ГААО. Фотодокументы. 3–14)
Fig. 3. Fishing motor-sailing yola-type vessel “G” — structural drawing [GAAO. Photographic documents. 3–14]

Г. Г. Крамаренко использовал одновременно системы мер, весов, площадей как привычные для потенциальных заказчиков ещё со времен дореволюционной России (футы, пуды, квадратные аршины), так и активно внедряемую с первых лет советской власти метрическую систему (сантиметры, метры, квадратные метры, тонны). Однако перевод одних единиц измерения в другие он делал весьма приблизительный. Есть и одна явная описка (см. рис. 1), когда площадь парусов была указана на чертеже в квадратных футах вместо квадратных метров. Названия парусов приведены так, как указано в источниках; здесь мы не комментируем исторического разнообразия этих названий.

Наверняка существовали и более точные чертежи ёл Г. Г. Крамаренко — теоретические, конструктивные, рабочие, но они не выявлены.

Характеристики ёл, разработанных техником-судостроителем Г. Г. Крамаренко,
для мурманских рыбных промыслов
Characteristics of yola-type vessels developed by shipbuilder G. G. Kramarenko for the Murman fisheries

	Образец ёлы*	Промысловая ёла**	Промысловая моторно-парусная ёла «Г»***
Длина наибольшая (метры/футы)	9/30	9/–	9,1/–
Ширина, (метры / футы; дюймы)	2/6; 8	2,1/–	2,5/–
Высота борта, (метры/футы; дюймы)	0,95/3; 2	0,9/–	0,96/–
Осадка (метры)	–	0,7	–
Осадка наибольшая (метры)	–	–	0,67
Грузоподъемность, (тонны/пуды)	2,5/150	до 3/–	до 4,3/300
Вес корпуса (тонны/пуды)	0,9/55	–	–
Вес с принадлежностями (тонны)	–	1,2	–
Площадь парусов общая (квадратные метры / квадратные аршины)	20/40	21/–	21,5/–
Площадь «гротселя» (квадратные метры)	–	16,5	16,5
Площадь «стакселя» (квадратные метры)	–	4,5	5

* Приложение к статье: Крамаренко Г. Мелкие деревянные промысловые суда Мурманского района // Техника северных промыслов. Сборник I. Архангельск, 1925. С. 46–66.

** ГАМО. Ф. Р-158. Оп. 1. Д. 11. Л. 28.

*** ГААО. Фотодокументы. 3–14.

Заключение

Автору настоящей публикации известно как минимум о семи ёлах, построенных зимой в Архангельской губернии по инициативе Севкорыбы, по чертежам и под наблюдением техника-судостроителя Г. Г. Крамаренко для мурманских рыбных промыслов. Они были спущены на воду в 1924 г. В 1925 г. ёлы Севкорыбы не строились. В 1926 г. Правление Севкорыбы рассматривало возможность возобновления их постройки, однако пока неизвестно, были ли эти планы реализованы. В любом случае эти спущенные на воду в 1924 г. семь ёл, по всей видимости, стали первыми судами советской постройки этого типа.

Начиная с 1926 г. ёлы строились также и в Мурманске. В феврале-мае 1926 г. там была построена парусно-моторная ёла под символическим названием «Начало», положившая начало советскому мурманскому судостроению. Всего во второй половине 1920-х гг. Мурманским товариществом промыслового судостроения и ремонта было построено свыше 30 ёл.

И. В. Сталиным 1929 г. был назван «годом великого перелома на всех фронтах социалистического строительства» [Сталин, 1929]. Применительно к деревянному судостроению запоминающееся словосочетание «великий перелом» было вполне справедливо, с поправкой на его отраслевую специфику и региональный масштаб. Мурманское товарищество промыслового судостроения и ремонта прекратило свое существование. Ёлы были объявлены пережитком, «вчерашним днем» в деле рыболовства, чем они, кстати, тогда уже объективно и являлись не только в Советской России, но и в соседней Норвегии. «Ёла», как тип судна, конструкция и размеры которого почти не изменились с эпохи отмены крепостного права и других «великих реформ» 1860–1870-х гг., была признана не только морально устаревшей конструкцией, но и идеологически вредной. Ёлами интересовались лишь рыбаки «с мелкобуржуазным уклоном», заинтересованные в семейном промысле летом, а не в колхозном промысле в течение всего года [Семенов, 2016].

Однако в 1940-е гг., в период Великой Отечественной войны, массовое строительство ёл (в отдельные периоды — несколько десятков судов в месяц) было налажено на Архангельской судовой верфи в Соломбале в значительной мере в качестве вынужденной меры. Добыча рыбы с использованием ёл в прибрежной зоне должна была отчасти компенсировать сокращение уловов рыбы в море траулерами,

так как значительное количество траулеров было мобилизовано для нужд Северного флота или уничтожено ВВС и ВМС нацистской Германии. Всего за 1943–1946 гг. в основном силами подростков под руководством немногочисленных опытных специалистов-инвалидов, не подлежащих мобилизации, было построено и сдано в эксплуатацию свыше 320 таких маломерных судов! Конструкция корпусов этих ёл, кстати, существенно отличалась от тех, что строились в Советской России в эпоху НЭПа. Примечательно, что эти работы по постройке ёл проводились в тяжелейших условиях: в 1943 г. были зафиксированы несколько случаев смертей подростков-судостроителей от голода; теплой одеждой и обувью они были обеспечены позже, чем в этом впервые возникла необходимость. Трудовой подвиг подростков, среди которых до трети составляли девушки, оставался неизвестным до начала 2020-х гг. [Давыдов, 2024]. Сейчас Федором Валентиновичем Пильниковым и другими исследователями проводится поиск их потомков, а также документов и материалов, которые позволили бы выявить новые данные о строительстве ёл на Севере России.

Следует заметить, что данная статья и более ранние публикации ее автора о ёлах — это в первую очередь работы в области истории судостроения, а не истории рыболовства. Сведения об уловах с использованием ёл (как в эпоху НЭПа, так и в годы Великой Отечественной войны) специально не собирались. С учетом сохранившихся источников представляется возможным выявить и проанализировать довольно большой объем данных об авариях и крушениях ёл в конце XIX — начале XX вв. на севере России и, особенно, у берегов Мурмана, а также сравнить эти данные с аналогичными по русским шнякам. На основе анализа количественных данных можно будет попробовать подтвердить или опровергнуть прежние голословные рассуждения о том, что в эксплуатации на промыслах ёлы будто бы были более безопасны, чем шняки. В настоящей статье представлено три чертежа ёл техника-судостроителя Г. Г. Крамаренко, но мало говорится о его работе как организатора судостроения в 1920-е гг., о его жизни вообще. Гавриилу Гавриловичу Крамаренко и его работе на Севере Советской России в 1920-х гг. предполагается посвятить отдельную публикацию.

Материалы исследования

Брейтфус Л. О промысловых судах для Мурмана. Неудовлетворительность компасов на поморских промысловых судах. Б. м., [1904].

Гебель Г.Ф. Наша Лапландия. СПб., [1909].

Государственный архив Архангельской области (ГААО). Ф. 71. Оп. 1. Т. 1. Д. 5а; Ф. 549. Оп. 3. Д. 3.

ГААО. Фотодокументы. 3–14.

Государственный архив Мурманской области (ГАМО). Ф. Р-88. Оп. 1. Д. 198.

ГАМО. Ф. Р-158. Оп. 1. Д. 11.

Евдокимов А. Кооперирование Ледовито-Беломорских промыслов // Рыбные промыслы Ледовито-Беломорского района. Материалы. Сборник I. [Вологда]: Издание Севкормрыб, 1922. С. 5–12.

Крамаренко Г. Мелкие деревянные промысловые суда Мурманского района // Техника северных промыслов. Сборник I. Архангельск, 1925. С. 46–66.

Сталин И. В. Год великого перелома: К XII годовщине Октября // Правда. 1929. 7 ноября.

Список источников

Борисов В. И. Семья Крамаренко на Камчатке // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки: сб. тр. Петропавловск-Камчатский: Изд-во КГТУ, 2000. Вып. 10 (2). С. 77–88.

Давыдов Р. А. Первые промысловые суда типа «ёла» советской постройки и причины интереса к их строительству в 1920-х гг. // Двинская земля: сб. ст. по материалам Всероссийской общественно-научной историко-краеведческой конференции «15-е Стефановские чтения». Вып. 13 / под ред. С. А. Гладких. Котлас: Успешная, 2023а. С. 150–164.

Давыдов Р. А. Первые советские опыты строительства промысловых судов типа «ёла» в 1920-х гг. при участии техника-судостроителя Г. Г. Крамаренко // Беломорские чтения: материалы VI межрегиональной науч.-практ. конф. (28–29 апреля 2023 г., Архангельск — пос. Уемский). Вып. 5 / сост. и отв. ред. О. Е. Горшков, науч. ред. М. А. Смирнова. Архангельск: КИРА, 2023б. С. 94–111.

Давыдов Р. А. Промысловые суда типа «ёла» на Европейском Севере России и РСФСР (1860-е–1940-е гг.). Екатеринбург: УрО РАН, 2024. 140 с.

- Семенов В. П. (Смирнов В. П.) Мурманская судостроительная верфь. Годы. События. Люди. Мурманск: Живая Арктика, 2004. 384 с.
- Семенов В. Первые блины мурманского судостроения // Сто страниц истории к 100-летию Мурманска. Мурманск, 2016. С. 140–142.
- Филин П. А., Курноскин С. П. Народное судостроение в России. Энциклопедический словарь судов народной постройки. СПб.: Гангут, 2016. 408 с.

References

- Borisov V. I. Sem'ya Kramarenko na Kamchatke [The Kramarenko family in Kamchatka]. *Voprosy istorii rybnoy promyshlennosti Kamchatki. Sbornik trudov* [Questions of the history of the fishing industry of Kamchatka]. Petropavlovsk-Kamchatsky, Izdatel'stvo KGTU, 2000, Issue 10 (2), pp. 77–88. (In Russ.).
- Davydov R. A. Pervye promyslovye suda tipa “yola” sovetской postrojki i prichiny interesa k ikh stroitel'stvu v 1920-kh gg. [The first Soviet-built fishing vessels of the yola-type and the reasons for the interest in their construction in the 1920s]. *Dvinskaya zemlya. Sbornik statej po materialam Vserossijskoj obshchestvenno-nauchnoj istoriko-kraevedcheskoj konferencii “15-e Stefanovskie chteniya”* [Dvina Land. Collection of articles based on the materials of the All-Russian social-scientific historical and local history conference “15th Stefanovsky Readings”]. Kotlas, UspeshnAYA, 2023, Vyp. 13, pp. 150–164. (In Russ.).
- Davydov, R. A. Pervye sovetskie opyty stroitel'stva promyslovyykh sudov tipa “yola” v 1920-kh gg. pri uchastii tekhnika-sudostroitelya G. G. Kramarenko [The first Soviet experiences in building fishing vessels of the yola-type in the 1920s with the participation of shipbuilder G. G. Kramarenko]. *Belomorskie chteniya. Materialy VI mezhhregional'noj nauchno-prakticheskoy konferencii (28–29 aprelya 2023 goda, g. Arkhangel'sk — pos. Uemskij)* [White Sea Readings. Proceedings of the VI Interregional scientific and practical conference (April 28–29, 2023, Arkhangelsk — Uemsky settlement)]. Arkhangelsk, KIRA, 2023, Vyp. 5, pp. 94–111. (In Russ.).
- Davydov, R. A. *Promyslovye suda tipa “yola” na Evropejskom Severe Rossii i RSFSR (1860-e–1940-e gg.)* [Fishing vessels of the yola-type in the European North of Russia and the RSFSR (1860s–1940s)]. Ekaterinburg, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, 2024, 140 p.
- Semenov V. P. (Smirnov V. P.) *Murmanskaya sudoverf'. Gody. Sobytiya. Lyudi* [Murmansk shipyard. Years. Events. People]. Murmansk, Zhivaya Arktika Publishing Center, 2004, 384 p.
- Semenov V. Pervye bliny mурманского судостроения [The first “pancakes” of Murmansk shipbuilding]. *Sto stranits istorii k 100-letiyu Murmanska* [One hundred pages of history for the 100th anniversary of Murmansk]. Murmansk, 2016, pp. 140–142.
- Filin P. A., Kurnoskin S. P. *Narodnoe sudostroenie v Rossii. Ehnciklopedicheskij slovar' sudov narodnoj postrojki* [National shipbuilding in Russia. Encyclopedic dictionary of ships of national construction]. St. Petersburg, Gangut, 2016. 408 p.

Информация об авторе

Давыдов Р. А. — кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник.

Information about the author

Davydov R. A. — PhD (History), Leading Research Fellow.

Статья поступила в редакцию 31.01.2026; одобрена после рецензирования 12.02.2026; принята к публикации 20.02.2026.
The article was submitted 31.01.2026; approved after reviewing 12.02.2026; accepted for publication 20.02.2026.