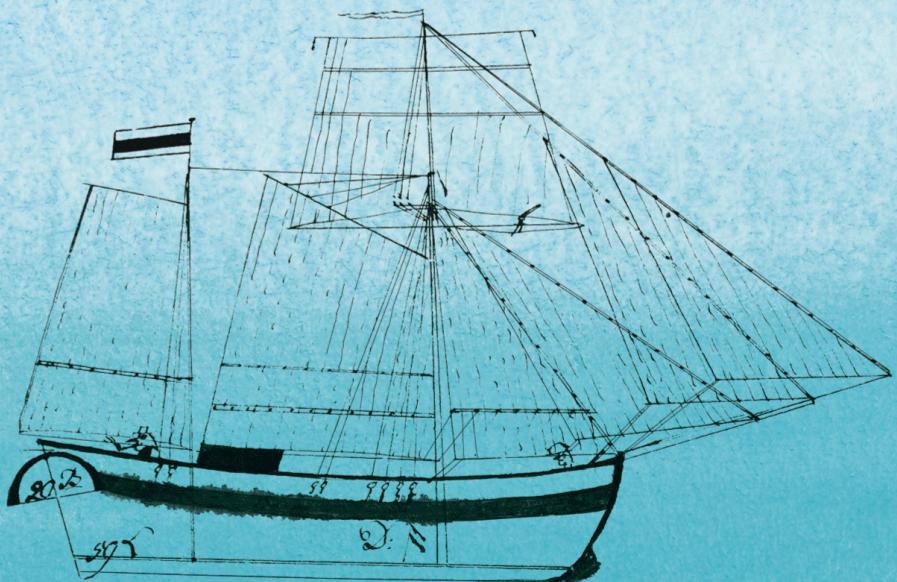


## КОЛЬСКИЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР

## С. А. Никонов

# ИЗ ИСТОРИИ КИТОБОЙНОГО ПРОМЫСЛА НА РУССКОМ СЕВЕРЕ: БРИГ БЕЛОМОРСКОЙ КОМПАНИИ «ГРАФ РУМЯНЦЕВ» И ЕГО СУДЬБА (1804–1806)



МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР  
«КОЛЬСКИЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК»

ЦЕНТР ГУМАНИТАРНЫХ ПРОБЛЕМ БАРЕНЦ РЕГИОНА (ЦГП КНЦ РАН)

**С. А. Никонов**

**ИЗ ИСТОРИИ КИТОБОЙНОГО ПРОМЫСЛА  
НА РУССКОМ СЕВЕРЕ:  
БРИГ БЕЛОМОРСКОЙ КОМПАНИИ  
«ГРАФ РУМЯНЦЕВ» И ЕГО СУДЬБА  
(1804–1806)**

Апатиты

Издательство Кольского научного центра РАН  
2025

УДК 94:639  
ББК 63.3(2)51+47.3  
H64

Печатается по решению Редакционного совета по книжным изданиям ФИЦ КНЦ РАН.

Монография подготовлена  
по теме НИР № № FMEZ-2024-0002  
«Динамика социокультурного облика Кольского Севера  
в контекстах истории освоения арктического фронтира России»

**Рецензенты:**  
кандидат исторических наук **Ю. П. Бардилева**  
кандидат исторических наук **Р. А. Давыдов**

**Никонов, С. А.**

H64      Из истории китобойного промысла на Русском Севере: бриг Беломорской компании «Граф Румянцев» и его судьба (1804–1806) : монография / С. А. Никонов. — Апатиты : Изд-во Кольского научного центра РАН, 2025. — 102 с.+ вкл.: 6 с.: ил. — Библ.: с. 81–91. — Прил.: с. 92–101.

ISBN 978-5-91137-543-0

В монографии рассматривается один из эпизодов китобойного промысла на Русском Севере в начале XIX в. — история брига Беломорской компании «Граф Румянцев». В работе представлен ряд взаимосвязанных сюжетов, раскрывающих обстоятельства строительства корабля, деятельность Беломорской компании в Арктике, состав команды и историю вояжей брига в 1805–1806 гг. Исследование основано на документах, выявленных в центральных и региональных архивах России. В приложении помещены материалы, содержащие оценку архангельским купечеством перспектив развития китобойного промысла на Русском Севере в начале XIX в., описание вояжа «Графа Румянцева» в 1805 г. и захвата брига французскими фрегатами в 1806 г.

Для историков и всех интересующихся историей Русского Севера.

**УДК 94:639**  
**ББК 63.3(2)51+47.3**

ISBN 978-5-91137-543-0  
doi:10.37614/978-5-91137-543-0

© Никонов С. А., 2025  
© ФИЦ КНЦ РАН, 2025  
© ЦГП КНЦ РАН, 2025

## ОГЛАВЛЕНИЕ

|  |    |
|--|----|
| СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ .....  | 4  |
| ВВЕДЕНИЕ .....   | 5  |
| ГЛАВА I. Чиновники, ученые и предприниматели: дискуссии<br>о развитии китобойного промысла в России во второй<br>половине XVIII — начале XIX вв. ..... | 11 |
| ГЛАВА II. «Граф Румянцев»: строительство корабля и набор команды ....  | 26 |
| ГЛАВА III. Первый вояж «Графа Румянцева» .....   | 46 |
| ГЛАВА IV. Китобои в Екатерининской гавани: повседневная жизнь<br>и подготовка к новому вояжу .....   | 55 |
| ГЛАВА V. Второй вояж «Графа Румянцева»: захват и гибель корабля,<br>судьба команды .....   | 67 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....   | 77 |
| СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ .....   | 81 |
| ПРИЛОЖЕНИЯ .....   | 92 |

## **СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ**

ГААО — Государственный архив Архангельской области

ПСЗРИ — Полное собрание законов Российской империи

РГАДА — Российский государственный архив древних актов

РГИА — Российский государственный исторический архив

СПБИИ РАН — Санкт-Петербургский институт истории Российской академии наук

## ВВЕДЕНИЕ

В 2022 г. внимание широкой и научной общественности было обращено к 350-летию со дня рождения Петра Великого — государя-реформатора, определившего на длительный исторический период путь развития России в русле общественных, экономических и культурных традиций Запада. Европоцентризм царя в немалой степени сформировался под влиянием страсти к морю и флоту. Ведомый ею, Петр в 1693 г. посетил Архангельск<sup>1</sup>, где смог не только увидеть европейские суда, приходившие для торга, но и совершить короткое путешествие в Белое море<sup>2</sup>. Спустя год царь вновь приехал в Архангельск и вышел в море на яхте «Святой Петр». Целью путешествия были Соловки, но из-за непогоды судно попало в шторм и чуть не погибло<sup>3</sup>.

Осознание Петром весомого вклада морского флота не только в военное, но и в экономическое могущество современных держав, видимо, возникло во время Великого посольства в Европу (1697–1698 гг.). Находясь в Нидерландах, царь 28 сентября 1697 г.<sup>4</sup> наблюдал прибытие крупной китобойной флотилии, промышлявшей у берегов Шпицбергена<sup>5</sup>. Он побывал на судах флотилии и, возможно, пообщался с китобоями<sup>6</sup>. Очевидно, это впечатлило царя и вызвало желание развить китобойный промысел в северных морях России. Уже в 1698 г. возник первый проект учреждения китобойного промысла, автором которого стал голландец Бенедикт Небель, впоследствии перешедший на русскую службу<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> Царь пробыл в Архангельске с 28 июля по 21 сентября 1693 г. Описание этой поездки в современной научной литературе см.: *Беспятых Ю. Н. Архангельск накануне и в годы Северной войны 1700–1721. СПб., 2010. С. 102–142; Гостев И. М. Петр I в Архангельске: события, реликвии и историческая память. Архангельск; М., 2022. С. 21–36.*

<sup>2</sup> Путешествие продолжалось с 4 по 10 августа 1693 г. См.: *Беспятых Ю. Н. Указ. соч. С. 117–118; Гостев И. М. Указ. соч. С. 28–29.*

<sup>3</sup> Яхта вышла в море 30 мая 1694 г. и по пути к островам 2 июня попала в шторм. Благодаря мужеству царя и команды судно удалось привести в бухту неподалеку от Спасо-Преображенского Пертоминского монастыря. В ознаменование спасения здесь был поставлен деревянный крест. См.: *Беспятых Ю. Н. Указ. соч. С. 158–163; Гостев И. М. Указ. соч. С. 41–42.* О судьбе креста, поставленного Петром, см.: *Гостев И. М. Указ. соч. С. 172–182.*

<sup>4</sup> Здесь и далее все даты по старому стилю.

<sup>5</sup> На Русском Севере в XVIII–XIX вв. архипелаг называли Грумант, Груланд, Гренланд, Грунланд, Гренландия. Участников промысловых экспедиций, нередко остававшихся зимовать на Шпицбергене, называли грумланами.

<sup>6</sup> Крайковский А. В. «Как спущенный корабль» — планы переноса нидерландских технологий морского промысла и идеи европеизации России при Петре I // Россия-Нидерланды. Диалог культур в европейском пространстве: материалы V Междунар. петровского конгресса (Санкт-Петербург, 7–9 июня 2013 года). СПб., 2014. С. 265–268.

<sup>7</sup> Лаппо-Данилевский А. С. Русские промышленные и торговые компании в первой половине XVIII столетия. СПб., 1899. С. 20–21; Дадыкина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А. Поморские промыслы на Шпицбергене в XVIII — нач. XIX в. Исследование. Документы. М.; СПб., 2017. С. 30–31, 40–41.

Ко времени подготовки проекта Небеля китобойный промысел в Арктике существовал уже около столетия. Первыми его начали у берегов Шпицбергена англичане, с 1612 г. конкуренцию им составляли голландцы<sup>8</sup>. Между двумя странами возникла острая борьба, завершившаяся в 1619 г. разделом промысловых угодий. Количество голландских китобойных судов во второй половине XVII в. колебалось от одной до двух сотен<sup>9</sup>. Преодолеть господство Нидерландов в Арктике другим европейским странам, прежде всего Англии, удалось только во второй половине XVIII в.

Планы царя были воплощены в жизнь далеко не сразу. Указом от 8 ноября 1723 г. объявлялось о создании китобойной компании на манер Голландской Ост-Индской<sup>10</sup>, к участию в которой, помимо русских купцов, планировалось привлечь и иностранцев. С этого времени почти столетие предпринимались неоднократные попытки организации китобойного промысла на Русском Севере. Перспективы его развития становились предметом обсуждения заинтересованных лиц из числа чиновников, учёных и предпринимателей.

В историографии китобойный промысел в России в XVIII — начале XIX вв. изучен неравномерно. По сию пору немало страниц его истории остаются нераскрытыми. Ни один научный обзор о развитии русских промыслов и торговли в Арктике не обходился без упоминания Кольской китоловной и Беломорской компаний<sup>11</sup>. Но детальную характеристику попыткам русских освоить китобойный промысел встречаем лишь в работе Э. Вебермана, вышедшей в начале XX в.<sup>12</sup> Ученый детально рассмотрел историю организации первой китоловной компании и роль Петра I в ее создании, деятельность руководства в Архангельске и Коле и ведение промысла, русский и иностранный состав судовых команд<sup>13</sup>. История Кольской и Беломорской компаний освещена неравномерно: если первой отведено 42 страницы, то второй — всего лишь три.

<sup>8</sup> Hacquebord L., Steenhusen F., Waterbolk H. English and Dutch Whaling Trade and Whaling Stations in Spitsbergen (Svalbard) before 1660 // Intern. J. Maritime History. 2015. Vol. XV, no. 2. P. 119–120, 122; Schokkenbroek J. C. A. Trying-out. An Anatomy of Dutch Whaling and Sealing in the Nineteenth Century, 1815–1885. Amsterdam, 2008. P. 27–29; Арлов Б. Т. История архипелага Шпицберген. М., 2016. С. 65–103.

<sup>9</sup> Schokkenbroek J. C. A. Op. cit. P. 29.

<sup>10</sup> Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ). Собрание 1-е. Т. 7: 1723–1727. СПб., 1830. № 4348. С. 152.

<sup>11</sup> Чулков М. Д. Историческое описание российской коммерции. Т. 1. Кн. 2. СПб., 1782. С. 336–522; Исторический обзор распоряжений правительства относительно рыбных и звериных промыслов на Белом море и Северном океане // Архангельские губернские ведомости. 1860. № 30; 31; 32; 33. С. 263–264; 273–275; 281–283; 290–295; Огородников С. Ф. Очерк истории города Архангельска в торгово-промышленном отношении. СПб., 1890. С. 181–198; Гебель Г. Грумант (Шпицберген) — потерянное русское владение // Русское судоходство. 1908. № 9. С. 27–43; № 10. С. 72–90; Шпицберген в русской истории и литературе. Краткий исторический очерк русских плаваний и промыслов на Шпицбергене и подробный указатель литературы и архивных дел, относящихся к этим вопросам / сост. А. Ф. Шидловский. СПб., 1912 и др.

<sup>12</sup> Веберман Э. Китобойный промысел в России. Ч. 1: История промысла китообразных // Известия Московского коммерческого института. Коммерческо-техническое отделение. Кн. 2. М., 1914. С. 3–312.

<sup>13</sup> Там же. С. 34–76.

Повышенный интерес к Арктике, обозначившийся в советский период, ознаменовался выходом только одного фундаментального обобщающего труда — «История открытия и освоения Северного морского пути» (1956–1969). В первом томе этого исследования<sup>14</sup>, посвященном периоду с эпохи Средневековья до середины XIX в., история китобойного промысла рассматривается как часть более широкого вопроса о деятельности монопольных компаний на Русском Севере в XVIII в., занимавшихся в ущерб простым поморам скупкой продукции морских рыболовных и зверобойных промыслов<sup>15</sup>. Деятельность Беломорской компании, которой и вовсе отводится две с половиной страницы, признается неудачной, в том числе «из-за конкуренции английских китоловов, которые как раз в эти годы в погоне за китами» промышляли в российских водах<sup>16</sup>. Впоследствии этот вывод повторил и другой исследователь Арктики В. М. Пасецкий<sup>17</sup>.

История китобойных компаний рассматривалась и в региональных исследованиях прошлого Кольского Севера. Следуя традиции советской историографии, И. Ф. Ушаков опыт деятельности монопольных компаний оценивал негативно: их руководители, «как пиявки, приставшие к телу народа», заботились только об извлечении выгоды, не развивая технологии промыслов<sup>18</sup>. Примером такой же неудачи была Кольская китоловная компания<sup>19</sup>. Причина заключалась в том, что ее руководителями, а также основными исполнителями (капитаны кораблей и китобои) оказались «люди невежественные», приехавшие из-за рубежа исключительно «ради высокого оклада»<sup>20</sup>. Напротив, Беломорская компания, созданная по инициативе торгово-промышленных кругов Поморья, стремилась вести промысел рыбы и зверя в Арктике. Разорение промысловой базы компании в 1809 г., а также появление «затруднений в сбыте продукции», спровоцированных наполеоновскими войнами, привели к ее финансовому краху и упразднению в 1813 г.<sup>21</sup>

На рубеже XX–XXI вв. возобновляется интерес к этой проблеме. Наиболее плодотворно в этом направлении работают М. М. Дадыкина, А. В. Крайковский и Ю. А. Лайус, подготовившие совместно и по отдельности целый ряд исследований. В центре внимания ученых развитие модернизационных проектов в организации рыболовных и зверобойных морских промыслов на Русском Севере в XVIII в. Ими изучаются такие аспекты этой широкой проблемы, как проекты организации

<sup>14</sup> Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века / под ред. Я. Я. Гаккеля и др. М., 1956. (История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 1).

<sup>15</sup> Там же. С. 343–351.

<sup>16</sup> Там же. С. 461.

<sup>17</sup> Пасецкий В. М. Русские открытия и исследования в Арктике. Первая половина XIX в. Л., 1984. С. 32.

<sup>18</sup> Ушаков И. Ф. Избранные произведения: Историко-краеведческие исследования: в 3 т. Т. 1: Кольская земля. Мурманск, 1997. С. 174.

<sup>19</sup> Ушаков И. Ф. Краеведческий материал по истории для школ Мурманской области: пособие для учителей и студентов: в 2 ч. Ч. 2, вып. 2: Кольский край в 1725–1800 гг. / отв. ред. А. М. Шнитман. Мурманск, 1967. С. 6–9.

<sup>20</sup> Там же. С. 6–7.

<sup>21</sup> Ушаков И. Ф. Избранные произведения. Т. 1: Кольская земля. С. 230.

китобойного промысла и их авторы<sup>22</sup>, доходность и эффективность деятельности монопольных компаний<sup>23</sup>, масштабы промыслов на Шпицбергене во второй половине XVIII в. и организация зверобойной артели<sup>24</sup>. Исследователи обращали внимание и на частные сюжеты этой проблемы: пребывание русских китобоев в Северной Норвегии в 1726 г., биографии и проекты иностранных прожекторов и руководителей монопольных компаний морских промыслов (Соломон Вернизобер, Бенедикт Небель)<sup>25</sup>.

Использование китобойных судов Кольской компанией в 1725–1730 гг. подробно исследовано в работах В. В. Брызгала и О. В. Овсянникова. Им удалось не только проследить ход строительства кораблей и использование на промысле, но и выявить тип судов и проектную документацию (чертежи и описания), раскрыть роль верфи купцов Бажениных в их подготовке к промыслу и последующем ремонте<sup>26</sup>.

Если история Кольской китоловной компании получает в последние годы разностороннее освещение, то зверобойный промысел Беломорской компании пока не вызывает такого интереса. Исключение составляют работы Е. Е. Родионовой и Д. С. Заозерского. Ими был изучен не только начальный период истории компании, связанный с руководством промыслами в Архангельске<sup>27</sup>, но и масштабы ее промыслов у берегов Шпицбергена и Новой Земли<sup>28</sup>.

<sup>22</sup> Дадыкина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А. Указ. соч. С. 46–47, 59–62, 94–97.

<sup>23</sup> Дадыкина М. М., Крайковский А. В. «Промысел стараться умножить»: деятельность Сальной компании А. Д. Меншикова и морские промыслы на Русском Севере. 1704–1721 г. // Меншиковские чтения — 2014: науч. альм. СПб., 2014. № 5 (12). С. 71–77; Kraikovski A. Profits from under the water: The international blubber market, Russian monopolistic companies and the idea of whaling development in the eighteenth century // The Intern. J. Maritime History. 2019. Vol. 31(1). P. 34–49.

<sup>24</sup> Крайковский А. В. Продуктивность и доходность русских промыслов на Шпицбергене в конце XVIII в. // Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI–XIX вв.: сб. материалов Третьей междунар. науч. конф. (г. Коломна, 24–26 сентября 2013 г.). Т. 1: XVI–XVIII вв. Коломна, 2015. С. 333–347; Dadykina M., Kraikovski A., Lajus J. Mastering the Arctic marine environment: organizational practices of Pomor hunting expeditions to Svalbard (Spitsbergen) in the eighteenth century // Acta Borealia. 2017. Vol. 34, no. 1. P. 50–69.

<sup>25</sup> Kraikovski A. “They Have To Go To Greenland”: Russian whalers in Norway in 1726 // The Mariner's Mirror. 2022. Т. 108. № 1. Р. 90–93; Семья Вернизобер / Д. Ю. Гузевич и др. // Иностранные специалисты в России в эпоху Петра Великого: биогр. словарь выходцев из Франции, Валлонии, франкоязычных Швейцарии и Савои: 1682–1727. М., 2019. С. 142–144, 146–150; Крайковский А. В. Бенедикт (Бенедиктус, Бендикс) Небель // ITINERA PETRI: биохроника Петра Великого день за днем. URL: <https://spb.hse.ru/humart/history/peter/biochronic/248753745> (дата обращения: 05.04.2025).

<sup>26</sup> Брызгалов В. В., Овсянников О. В. Проект Петра Великого: казенная промысловая компания «Кольское китоловство» (1723–1760 гг.) // Труды Архангельского центра Русского географического общества: сб. науч. ст. Вып. 9. Архангельск, 2021. С. 305–306; Овсянников О. В. Баженины — купцы, промышленники, корабельщики (источниковедческие заметки) // Археологические вести. Вып. 28. СПб., 2020. С. 422–444.

<sup>27</sup> Родионова Е. Е. Развитие морского и берегового рыболовного промысла в Архангельской губернии в XIX — начале XX вв.: дис. ... канд. ист. наук. Архангельск, 2000. С. 124–138.

<sup>28</sup> Заозерский Д. С. Деятельность Беломорской компании по освоению Новой Земли и Шпицбергена в 1803–1813 гг. // Беломорские чтения: материалы II и III межрегиональных научно-практич. конф. Вып. 2. Архангельск, 2019. С. 242–249; Он же. Хозяйственное освоение островов Баренцева моря в XIX – начале XX в.: дис. ... канд. ист. наук. Архангельск, 2021. С. 66–83.

В центре нашего внимания будет находиться, казалось бы, частный сюжет в истории китобойного промысла на Русском Севере — судьба брига Беломорской компании «Граф Румянцев». Трагическая гибель этого корабля лишь мельком упоминается в научной литературе. Так, Э. Веберман отмечал, что в 1806 г. случилось «не вполне выясненное событие», в результате которого якобы во время выхода из Кольского залива был уничтожен китобойный корабль<sup>29</sup>. Советский исследователь Арктики М. И. Белов и вовсе ограничился констатацией факта сожжения корабля французами<sup>30</sup>.

Строительство брига и выход на китобойный промысел стали завершающей страницей в истории китобойного промысла на Русском Севере в дореформенный период (до 1861 г.). Надежды компании на перспективный промысел оказались неоправданными. После захвата и сожжения брига ей пришлось ограничиться отправками артелей на традиционные зверобойные промыслы на Шпицберген и Новую Землю.

Источники, выявленные нами в центральных и региональных архивах страны (РГАДА, РГИА, ГААО), позволяют детально раскрыть все этапы многообещающего, но, увы, краткого пути этого корабля — от замыслов строительства и вояжей «Графа Румянцева» к берегам Шпицбергена в 1805–1806 гг. В этом отдельном сюжете находят отражение и более крупные проблемы, которые будут освещены в настоящей работе. Это дискуссии о перспективности китобойного промысла, роль высокопоставленных государственных чиновников, прежде всего графа Николая Петровича Румянцева, в поддержке и курировании проектов Беломорской компании, личные амбиции ее руководителей в реализации планов адаптации европейского китобойного промысла на Русском Севере, наконец, жизнь в море и на берегу членов команды китобойного корабля.

В работе были использованы следующие группы источников. Во-первых, это обширные материалы, отложившиеся в фонде Беломорской компании (ГААО, Ф. 10), они представлены несколькими видами документов:

1. Делопроизводственные документы: донесения Архангельской конторы в дирекцию, предписания дирекции правительству компании Власу Ермолину. В них отражен ход строительства судна, организация вояжей, отношения с командорами Андреасом Далем и Яном Катом.

2. Переписка Власа Ермолина с поверенными компании в Коле и Екатерининской гавани. Эти документы раскрывают ход строительства промыслового поселка в Екатерининской гавани, подготовку «Графа Румянцева» ко второму вояжу, повседневную жизнь команды в гавани и Коле перед отправкой судна в море.

3. Профессиональные обязанности команды, ее денежное обеспечение отражены в договорах компании (индивидуальных и коллективных) с ее членами, показаниях участников второго вояжа о захвате брига французами, письмах кормщика Акима Старостина, русских и иностранных китобоев Власу Ермолину о состоянии дел и конфликтах внутри коллектива и др.

<sup>29</sup> Веберман Э. Указ. соч. С. 108.

<sup>30</sup> Белов М. И. Указ. соч. С. 461.

Во-вторых, это переписка: руководства фирмы «А. Попов и сыновья» с дирекцией Беломорской компании о ходе строительства корабля; высокопоставленных государственных лиц о возможности компенсации утраты «Графа Румянцева» и условиях возвращения команды из-за границы в Россию. Деятельным участником этой переписки был граф Н. П. Румянцев, вовлеченный в дела компании.

В-третьих, это проекты развития китоловного промысла в России второй половины XVIII — начала XIX вв., составленные представителями государственной администрации, учеными и предпринимателями. Были опубликованы проекты И. И. Лепехина и С. Вешнякова; другие, составленные высокопоставленными чиновниками и предпринимателями (Е. А. Головцовым, А. И. Фоминым, К. А. и А. А. Амосовыми), были выявлены в центральных и региональных архивах (РГАДА, Ф. 397; ГААО, Ф. 4).

Таким образом, имеющийся материал источников дает возможность восстановить основные этапы строительства судна, вояжи 1805–1806 гг., комплектование команды и ее судьбу в плену. Наконец, история «Графа Румянцева» оказывается вписанной в контекст дискуссий о модернизации промыслов в России в конце XVIII — начале XIX вв.

При подготовке издания были использованы материалы наших предыдущих статей, посвященных истории промыслов и китобойного судна «Граф Румянцев»<sup>31</sup>. После переработки и придания им вида монографического исследования мы сочли возможным представить книгу, которую выносим на суд читателей.

---

<sup>31</sup> Никонов С. А. Перспективы хозяйственного освоения архипелага Шпицберген в оценках архангельского купечества на рубеже XVIII–XIX вв. // Полярные чтения — 2020. История научных исследований в Арктике и Антарктике. К 100-летию Арктического и антарктического научно-исследовательского института и 200-летию открытия Антарктиды: материалы 8-й Междунар. науч.-практ. конф. (Санкт-Петербург, 18–21 мая 2020 г.). М., 2021. С. 427–442; *Он же*. Аким Старостин (1764–1823): штрихи к биографии кормщика-груманлана // Соловецкое море: ист.-лит. альм. Вып. 21. М.: Архангельск, 2022. С. 72–86; *Он же*. Китобойное судно «Граф Румянцев» и его судьба. Часть I: строительство, команда, вояж 1805 г. // Соловецкое море: ист.-лит. альм. Вып. 22. Архангельск; М., 2023. С. 88–107; *Он же*. Китобойное судно «Граф Румянцев» и его судьба. Часть II: В Екатерининской гавани, второй вояж и гибель судна, команда на чужбине // Соловецкое море: ист.-лит. альм. Вып. 23. Архангельск; М., 2024. С. 57–73; *Он же*. Строительство китобойного судна Беломорской компании «Граф Румянцев» (1804–1805 гг.) // Петербургский исторический журнал. 2024. № 3 (43). С. 86–94.

## ГЛАВА I

### Чиновники, ученые и предприниматели: дискуссии о развитии китобойного промысла в России во второй половине XVIII — начале XIX вв.

Вопрос о начале освоения русскими Шпицбергена и его масштабах относится к дискуссионным<sup>1</sup>. Не вызывает сомнений, что во второй половине XVIII в. отправка промысловых артелей груманланов стала привычным явлением русских промыслов Европейской Арктики. Тогда же в общественной мысли России возникает вопрос о переносе на отечественную почву западноевропейского опыта, в том числе китобойного дела. Хорошо известно, что одним из районов, где европейцы вели этот промысел, был архипелаг Шпицберген.

Авторы коллективной монографии «Поморские промыслы на Шпицбергене в XVIII — нач. XIX в.» обратили внимание на проекты создания китоловного промысла в России, предлагавшиеся разными лицами: иностранцами на русской службе, государственными деятелями, купцами<sup>2</sup>. Один из первых проектов выдвинул еще в конце XVII в. голландец Бенедикт Небель, предложивший создавать торговые компании для ведения рыбного и зверобойного промысла на Севере<sup>3</sup>. Подлинный расцвет этого явления приходится на вторую половину XVIII в., что было обусловлено следующими причинами: во-первых, отказом от монополий и переходом к свободной торговле и предпринимательству; во-вторых, заинтересованностью местных и центральных властей в развитии промыслов в Белом и Баренцевом морях; в-третьих, научным описанием естественно-географических и социально-экономических особенностей разных

<sup>1</sup> Историографические обзоры проблемы см.: Старков В. Ф. Очерки истории освоения Арктики. 2-е изд. Т. 1: Шпицберген. М., 2006; Арлов Т. Б. История архипелага Шпицберген. М., 2016. С. 51–61; Дадыкина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А. Поморские промыслы на Шпицбергене в XVIII — нач. XIX в. Исследование. Документы. СПб., 2017. С. 11–25; Державин В. Л. Рец. на кн.: Т. Б. Арлов. История архипелага Шпицберген. М., 2016. 592 с. // Российская история. 2018. № 2. С. 184–189; Старков В. Ф., Завьялов В. И., Державин В. Л. Сорок лет российским археологическим исследованиям на Шпицбергене // Краткие сообщения Института археологии РАН. Вып. 255. М., 2019. С. 221–228; и др.

<sup>2</sup> Дадыкина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А. Указ. соч. С. 37–44. В историографии ранее также обращалось внимание на проекты развития китобойного и зверобойного промыслов в России. См.: Веберман Э. Китобойный промысел в России. Ч. 1: История промысла китообразных // Изв. Московского коммерческого института. Коммерческо-техническое отделение. Кн. 2. М., 1914. С. 46–47, 59–62, 94–97.

<sup>3</sup> Огородников С. Ф. Очерк истории города Архангельска в торгово-промышленном отношении. СПб., 1890. С. 182; Веберман Э. Указ. соч. С. 30; Дадыкина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А. Указ. соч. С. 30–31.

регионов России, осуществлявшимся в рамках академических экспедиций на рубеже 1760–1770-х гг.<sup>4</sup> Участниками этих экспедиций нередко высказывались идеи, которые могли способствовать более рациональному и эффективному использованию местных природных ресурсов<sup>5</sup>. Интерес к социально-экономическому состоянию Архангельской губернии проявляли не только столичные ученые, но и местные интеллектуалы и общественные деятели.

Отмена монополий в 1762 г. вызвала озабоченность архангелогородского губернатора Егора Андреевича Головцына (? — после 1780). Ему казалось, что это может подорвать развитие зверобойных и рыболовных промыслов на Белом и Баренцевом морях. Свои мысли высокопоставленный чиновник выразил в проекте, поданном на рассмотрение Сената в 1768 г.<sup>6</sup> Губернатор, вопреки правительственной политике, считал, что промыслы «полезнее быть в казенном содержании, а не в волном торгу оставить»<sup>7</sup>, приводя в доказательство целый ряд аргументов<sup>8</sup>. Не обходит стороной Е. А. Головцын и перспективы развития

<sup>4</sup> Александровская О. А. Становление географической науки в России в XVIII веке. М., 1989. С. 45–48; Козлов С. А. Русский путешественник эпохи Просвещения. СПб., 2003. Т. 1. С. 36–65. О деятельности участников академических экспедиций на Кольском Севере в начале 1770-х гг. см.: Сухомлинов М. И. История Российской академии. Вып. 2. СПб., 1875. С. 264–265, 269–271; Таранович В. П. Путешествие академика И. И. Лепехина по северу Европейской России в 1771 и 1772 гг. // Труды Института истории науки и техники Академии наук СССР. Сер. I, вып. 5. Л., 1935. С. 349–364; Фрадкин Н. Г. Академик И. И. Лепехин и его путешествия по России в 1768–1773 гг. М., 1953. С. 89–99; Лужина Т. А. Иван Иванович Лепехин. М.; Л., 1965. С. 28–42; Ушаков И. Ф. Избранные произведения: Историко-краеведческие исследования: В 3 т. Т. 1: Кольская земля. Мурманск, 1997. С. 293–296; Петровский М. Н. Очерки истории экспедиций Петербургской академии наук в XVIII веке в Русскую Лапландию. М., 2024. С. 195–250.

<sup>5</sup> Бекасова А. В. Изучение Российской империи экспедициями 1760–1780-х гг.: «взгляд» естествоиспытателей и формирование представлений о государственных богатствах // Историко-биологические исследования. 2010. Т. 2, № 4. С. 13–31.

<sup>6</sup> Губернатором было подготовлено не менее двух проектов, поданных на рассмотрение 1 мая 1766 г. и 12 мая 1768 г. Они были посвящены мерам по развитию рыболовного промысла на Мурманском берегу и зверобойного промысла на Белом и Баренцевом морях. См.: РГАДА. Ф. 397. Оп. 1. Д. 238. Л. 3–26, 122 об. — 127. Проекты губернатора нашли отражение в научной литературе. См.: Веберман Э. Указ. соч. С. 93–95; Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX в. М., 1956. С. 345–346; Эмеров Б. Д. К истории китобойного промысла на Русском Севере // Летопись Севера. Вып. 3. М., 1962. С. 192; Ковальчук А. В. Об экономической свободе, северных морских промыслах и архангелогородском губернаторе Е. А. Головцыне (1760–1770-е гг.) // Образы аграрной России IX–XVIII вв. Памяти Натальи Александровны Горской. М., 2013. С. 239–241; Он же. Экономическая политика правительства Екатерины II во второй половине XVIII в.: Идеи и практика. СПб., 2017. С. 34–69, 74–101; Дадыкина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А. Указ. соч. С. 42; Никонов С. А. «Кто в море не ходил, тот Богу не маливался»: Промысловая колонизация Мурманского берега и Новой Земли крестьянами и монастырями Поморья в XVI–XVIII вв. М.; СПб., 2020. С. 356–360. Фрагмент доклада Е. А. Головцына о развитии зверобойных промыслов Русского Севера опубликован в монографии о поморских промыслах на Шпицбергене. См.: Дадыкина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А. Указ. соч. Ч. 2. Документы. № 77. С. 287–291.

<sup>7</sup> РГАДА. Ф. 397. Оп. 1. Д. 238. Л. 3 об.

<sup>8</sup> Казенный промысел позволял избежать спекуляций при скупке и продаже продукции рыбных и зверобойных промыслов благодаря установлению твердых цен на нее. Это препятствовало ее продаже скупщикам по заниженным ценам. Казенной компанией должны были руководить назначенные чиновники, что позволяло государству контролировать их деятельность. См.: РГАДА. Ф. 397. Оп. 1. Д. 238. Л. 1–10.

китобойного промысла у берегов Шпицбергена. Европейский опыт убеждал его в том, что «тот морской промысел для комерцы, так и для приучения в мореплавании искусных матрозов и афицеров»<sup>9</sup> имеет большое значение. Российские матросы, ходившие в Европу на судне архангельского купца Бармина<sup>10</sup>, рассказывали, что промышленники из норвежского Бергена ежегодно возвращались от берегов Шпицбергена домой «весма с прибылым грузом», оставив позади себя конкурентов — «агличан, гамбурцев и галанцов»<sup>11</sup>. Основываясь на показаниях матросов, губернатор убеждал власти в том, что для норвежцев путь на промысел и обратно не был затратен по времени. Так, к архипелагу «в тот вояж» суда выходили за две недели до Пасхи<sup>12</sup>, а возвращались в начале июля<sup>13</sup>. Российской альтернативой Бергену, по мнению губернатора, могла стать Кола, где и следовало на казенные средства организовать базу китобойного промысла.

Несколько годами позже к этой идеи обратился и петербургский купец Семен Вешняков. В 1774 г. он подал в Коммерц-коллегию проект, текст которого воспроизведен в работе М. Д. Чулкова<sup>14</sup>. Проект представлял разные направления развития китобойного промысла: создание верфей («у города Архангельского или по Двине и в поморских местах») для строительства китобойных судов; подготовку кадров промышленников-китобоев («не более трехсот человек»), предоставление им определенных привилегий (освобождение «от рекрутских наборов и от домовых служб»); организацию промысловой базы в Екатерининской гавани Баренцева моря. Последнее, по замыслу автора, могло обеспечить ранний выход на промысел («в феврале и в марте месяцах») и исключало необходимость зимовки «на Груманте и Новой Земле, где от сырости воздуха народ претерпевают болезни и великой упадок»<sup>15</sup>. Район хозяйственной деятельности компании должен был охватывать почти весь Евро-Арктический регион: архипелаги Шпицберген и Новую Землю, Белое море<sup>16</sup>.

Внимание высокопоставленных чиновников к перспективам развития китобойного промысла не угасало и в 1780-х гг. В 1786 г. Архангельск посетил видный государственный деятель, президент Коммерц-коллегии и член Комиссии о коммерции, граф Александр Романович Воронцов (1741–1805). Вместе с ним

<sup>9</sup> РГАДА. Ф. 397. Оп. 1. Д. 238. Л. 23 об.

<sup>10</sup> В проекте губернатора не раскрывается имя купца. Возможно, речь идет об Антоне Бармине (?–1774) — раскольнике, архангелогородском бургомистре (1734–1735), купце 1-й гильдии, судовладельце, отправлявшем корабли в Северную Европу. См.: Шумилов Н. А. Архангельский родословец: (генеалогия наиболее известных дворянских, купеческих, мещанских и крестьянских родов Архангельской земли): генеалог. справ. Архангельск, 2009. С. 143–144.

<sup>11</sup> РГАДА. Ф. 397. Оп. 1. Д. 238. Л. 23 об. – 24.

<sup>12</sup> В 1768 г. празднование православной Пасхи пришлось на 12 апреля. Следовательно, выход европейских китобоев на промысел должен был состояться в последних числах марта.

<sup>13</sup> РГАДА. Ф. 397. Оп. 1. Д. 238. Л. 24.

<sup>14</sup> Чулков М. Д. Историческое описание российской коммерции. Т. 1, кн. 2. СПб., 1782. С. 492–498. Подлинник проекта хранится в РГАДА. См.: РГАДА. Ф. 397. Оп. 1. Д. 238. Л. 109–112 об. Не был обойден вниманием этот проект и в научной литературе. См.: Веберман Э. Указ. соч. С. 95–97; Даудыкина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А. Указ. соч. С. 42–43.

<sup>15</sup> Чулков М. Д. Указ. соч. С. 493–494.

<sup>16</sup> Там же. С. 495.

в поездке участвовал сенатор Алексей Васильевич Нарышкин (1742–1800). Целью визита было «наблюдение порядка» в государственных учреждениях, заметно изменившихся в результате губернской реформы 1775 г. Инспекция происходила в масштабах всего государства и продолжалась с 1785 по 1786 г.<sup>17</sup>

Получив образование во Франции и исполняя впоследствии дипломатические обязанности в ряде европейских государств, граф Воронцов считал необходимым развитие морской торговли, предпринимательства и банковской системы<sup>18</sup>. В частности, его идеи нашли отражение в таможенном тарифе Российской империи 1782 г.<sup>19</sup>. В ожидании предстоящего визита Архангельской управе благочиния было поручено подготовить целый ряд документов о состоянии финансов, правоохранительной системы, взимании податей, торговле, основных занятиях и численности населения, жилых и общественных постройках<sup>20</sup>.

Визит Воронцова и Нарышкина не остался без внимания представителей местного общества. Интерес к нему проявил архангельский историк и общественный деятель Василий Васильевич Крестинин (1729 или 1730–1795)<sup>21</sup>. Хотя нам неизвестно, когда точно и при каких обстоятельствах встречались с ним чиновники, одно не вызывает сомнений: во время этой беседы был поднят вопрос о китобойном промысле на Русском Севере. Спустя год после этого Крестинин писал графу Воронцову: «Здешного Поморского края народ уступал северным народам Европы, даже до нынешняго времени, в произведении китового промысла»<sup>22</sup>. Знание об этом промысле было невостребованным, как будто «бездушное тело под спудом». В 1787 г. на побережье Баренцева моря было добыто несколько китов, что доказывало возможность охоты «еще далее». Местами добычи могли стать Новая Земля и Мезенская губа Белого моря. Для развития китобойного промысла требовалось покровительство «Вашего сиятельства (А. Р. Воронцова. — С. Н.)»<sup>23</sup>. Раскрыть значение Новой Земли в развитии промыслов В. В. Крестинин постарался в специальной работе («Известие о Новой Земле полунощного края»), представленной графу<sup>24</sup>.

<sup>17</sup> Григораш И. В. Воронцов Александр Романович // Большая российская энциклопедия. URL: [https://old.bigenc.ru/domestic\\_history/text/1929250](https://old.bigenc.ru/domestic_history/text/1929250) (дата обращения: 10.04.2025).

<sup>18</sup> Об общественно-политических взглядах А. Р. Воронцова см.: Минаева Н. В. Александр Романович Воронцов: «Не под царем, а рядом с ним ...» // Российский либерализм: идеи и люди. 2-е изд. М., 2007. С. 35–43.

<sup>19</sup> См.: Алексеев В. Н. Графы Воронцовы в политической и общественной жизни России 2-й половины XVIII — 1-й половины XIX вв.: автореф. ... дис. канд. ист. наук. Владимир, 2010. С. 16–17.

<sup>20</sup> ГААО. Ф. 486. Оп. 1. Д. 35. Л. 5–7.

<sup>21</sup> О взглядах В. В. Крестинина см.: Полякова У. М. В. В. Крестинин и общественная борьба в Архангельском посаде в 60–90-х гг. XVIII в. // История СССР. 1958. № 2. С. 78–101.

<sup>22</sup> Письмо В. В. Крестинина А. Р. Воронцову от 22 октября 1787 г. // Архив СПБИИ РАН. Ф. 36. Оп. 1. Д. 1212. Л. 1.

<sup>23</sup> Там же. Л. 1 об.

<sup>24</sup> Там же. Исследование В. В. Крестинина «Географическое известие о Новой Земле», первоначально опубликованное в «Новых ежемесячных сочинениях» (1788), позднее было включено в работу И. И. Лепехина. См.: Лепехин И. И. Путешествия академика Ивана Лепехина. СПб., 1805. С. 143–148.

Считал необходимым развивать китобойный промысел в России и академик Иван Иванович Лепехин (1740–1802). Ученый давал краткий экскурс в историю китоловного промысла голландцев у берегов Новой Земли, а также рассматривал ряд неудачных попыток русских на этом поприще в 1780-х гг.<sup>25</sup> У промышленников были «руки, сила и смелость» для того, чтобы наравне с европейцами заниматься добычей китов в Арктике. Дело оставалось за архангельским купечеством, которое благодаря пожалованию привилегий Екатериной II<sup>26</sup> смогло «превосходить своих предшественников в торговле». Обладая значительными ресурсами, купцы должны были петься о «пользе Отечества», вкладывая средства в организацию китобойных компаний.

Таким образом, в 1760–1770-е гг. возникло два подхода к организации китобойного промысла: первый (Е. А. Головцын, С. Вешняков) предполагал создание компаний китоловного и зверобойного промысла при поддержке государства, второй (В. В. Крестинин, И. И. Лепехин) — усилиями архангельского купечества. Общим для этих подходов была мысль о перспективности развития в России китоловного промысла, который мог производиться у берегов полярных архипелагов — Новой Земли и Шпицбергена. Обращение к западноевропейскому опыту создания промысловых и коммерческих компаний не было случайным: с середины XVIII в. в России возникает несколько купеческих компаний, занимавшихся торговлей со странами и народами Востока<sup>27</sup>.

Могла ли власть поддержать создание монопольной компании на Русском Севере, остается неясным. Так, в 1788 г. Екатерина II отклонила прошение купцов Г. И. Шелихова и И. Л. Голикова о даровании прав на создание монопольной компании в Русской Америке<sup>28</sup>.

Интерес к китобойному промыслу у берегов Шпицбергена проявлялся не только на уровне проектов. В 1770–1780-х гг. появляются и глубокие экспертные оценки, основанные на знании истории этого промысла в Европе, особенностей развития рыболовных и зверобойных промыслов в Архангельской губернии, естественнонаучной картине мира. По распоряжению архангельского губернатора Е. А. Головцына Александр Иванович Фомин (1733–1804), купец, ученый, общественный деятель и сподвижник историка В. В. Крестинина, подготовил трактат «Опыт исторический о морских зверях и рыба, промышляемых Архангелогородской губернии жителями», одну из глав которого посвятил китам и китобойному промыслу<sup>29</sup>. Ученый дал сведения об анатомии и условиях

<sup>25</sup> Лепехин И. И. Указ. соч. С. 140 (примечание), 179–181.

<sup>26</sup> Скорее всего, И. И. Лепехин имеет в виду указ от 11 августа 1768 г., подтверждавший отмену монополий и даровавший архангельскому купечеству исключительное право отправлять на экспорт продукцию морских зверобойных промыслов сроком на десять лет. См.: Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1-е (ПСЗРИ). Т. 18: 1767–1769. СПб., 1830. № 13141. С. 695–696.

<sup>27</sup> Юхт А. И. Торговые компании в России в середине XVIII в. // Исторические записки. Вып. 111. М., 1984. С. 238–295.

<sup>28</sup> Болховитинов Н. Н. Россия открывает Америку. 1732–1799. М., 1991. С. 182–186; Гринев А. В. Аляска под крылом двуглавого орла (российская колонизация Нового Света в контексте отечественной и мировой истории). 2-е изд., испр. и доп. М., 2018. С. 161–163.

<sup>29</sup> Текст приводится в сочинении И. И. Лепехина. См.: Лепехин И. И. Указ. соч. С. 304–370.

обитания некоторых видов китов, в том числе гренландского, являвшегося основным объектом охоты в районе Шпицбергена<sup>30</sup>, представил подробную характеристику китобойного промысла стран Европы, акцентируя внимание на таких вопросах, как использование промысловых судов, затраты на добычу и последующую разделку морских млекопитающих<sup>31</sup>.

Организация китобойного промысла в Европе интересовала и историка русской коммерции Михаила Дмитриевича Чулкова (1744–1792), посвятившего этому вопросу специальный раздел в первом томе своего труда<sup>32</sup>. Попутно ученым был раскрыт вопрос об открытии Шпицбергена и начале европейской промысловой экспансии в водах архипелага<sup>33</sup>.

На вопрос о возможности использования европейского опыта и организации китобойного дела в России ученые дают разные ответы. Так, А. И. Фомин, хорошо знакомый с хозяйственной деятельностью поморов на Белом и Баренцевом морях, писал, что «российские наши промышленники проворностию и смелостию не токмо не уступают всем народам прочих европейских наций, но и преимуществуют пред ними»<sup>34</sup>. Добыча русскими моржей на льдах и в открытом море, в том числе и в районе Шпицбергена, приводила европейцев в «содрогательное удивление»<sup>35</sup>. Однако наличие у поморов богатого опыта не способствовало развитию китобойного промысла в России. Более того, все известные ученому попытки (Выгорецкого старообрядческого общежительства, онежских купцов) в этом деле потерпели неудачу по причине отсутствия научных и практических знаний, опыта судоходства в высоких широтах и добычи китов, а также разницы в сроках промысловой деятельности<sup>36</sup>. Если англичане, голландцы, датчане и немцы отправляли суда к Гренландии и Шпицбергену в марте-апреле, то русские — не ранее июня, к исходу промыслового сезона.

Суров в своих оценках перспектив развития китобойного промысла и М. Д. Чулков. Ссылаясь на свидетельства И. И. Лепехина и Н. Я. Озерецковского, побывавших в Кольском уезде в 1770 г., ученый пишет, что они не видели «по всему морю такова множества китов, какое в Кольской губе было»<sup>37</sup>. Однако жители Колы не пользовались этим преимуществом, добывая только выкинувшихся на сушу морских млекопитающих. Такое положение дел М. Д. Чулков объясняет «леньостью» колян и ставит им в пример американских индейцев, использовавших для добычи кита подручные средства — деревянный гвоздь и колотушки, при помощи которых животному наносились смертельные раны<sup>38</sup>.

---

<sup>30</sup> Лепехин И. И. Указ. соч. С. 352–361.

<sup>31</sup> Там же. С. 363–370.

<sup>32</sup> Чулков М. Д. Указ. соч. С. 509–517.

<sup>33</sup> Там же. С. 505–508.

<sup>34</sup> Лепехин И. И. Указ. соч. С. 361.

<sup>35</sup> Там же. С. 362.

<sup>36</sup> Там же. С. 363–365.

<sup>37</sup> Чулков М. Д. Указ. соч. С. 501.

<sup>38</sup> Там же. С. 504.

Таким образом, осознавая востребованность и экономическую отдачу китобойного промысла, А. И. Фомин и М. Д. Чулков приходят к разным выводам о причинах его неразвитости в России: первый объяснял это сложным комплексом причин, второй — нежеланием русских приняться за выгодное дело.

На рубеже XVIII–XIX вв. мнение о перспективах развития китобойного промысла и хозяйственного освоения архипелага Шпицберген высказывали купцы и крестьяне-промышленники Архангельской губернии. Наиболее определенную оценку дали купцы Архангельска в специальном рапорте. К этому эпизоду в истории проектов развития промыслов в Европейской Арктике в свое время обратился Э. Веберман. Используя архивные документы, ученый представил ход обсуждения вопроса, допуская некоторую непоследовательность в изложении событий, а также рассмотрел доводы купечества о невозможности организации китобойного промысла в России<sup>39</sup>. В недавнее время беглую характеристику этого же сюжета представили авторы коллективной монографии о поморских промыслах Шпицбергена<sup>40</sup>, не ссылаясь на работу своего предшественника.

Принятый 13 марта 1798 г. Указ о дозволении жителям Колы вырубать лес для строительства мореходных судов содержал рекомендацию «обратить внимание промышленников и склонить образование судов в китовой ловле, дабы со временем можно было воспользоваться преимуществами оной»<sup>41</sup>. Для этого с ведома Адмиралтейства требовалось составить чертежи будущих китобойных судов и определить места для верфей в Архангельской губернии, где планировалось их строительство. В марте 1799 г. Адмиралтейство-коллегия распорядилась, чтобы Архангельское губернское правление сообщило сведения о районах судостроения, типах судов, численности экипажей и объемах продовольствия, отпускаемого для ведения рыбных и зверобойных промыслов<sup>42</sup>. Губернские власти также должны были выяснить у промышленников, «не согласятся ли они делать и такого рода суда, которые бы годны были на китовые ловли, дабы в обливающем российский берега океане пользоваться теми преимуществами, каковыми изъдавна пользуются голландцы»<sup>43</sup>. Распоряжение было разослано уездным властям, которые и занимались сбором необходимой информации<sup>44</sup>. Полученные в ходе опросов местных жителей данные вряд ли могли удовлетворить Адмиралтейство. Промышленники Подвилья<sup>45</sup>, представившие подробные показания о своих промыслах (местах ведения, судах, численности

<sup>39</sup> Веберман Э. Указ. соч. С. 102–106.

<sup>40</sup> Дадыкина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А. Указ. соч. С. 54–55.

<sup>41</sup> ПСЗРИ. Т. 25. СПб., 1830. № 18887. С. 583.

<sup>42</sup> ГААО. Ф. 4. Оп. 9. Д. 78. Л. 1 об.

<sup>43</sup> Там же.

<sup>44</sup> Так, в архивном деле отложились рапорты о получении указа от органов местного управления (ратуш, городничих, нижних земских судов, дум) Кольского, Архангельского, Холмогорского, Онежского, Мезенского, Кемского уездов. См.: Там же. Л. 8–8 об., 10, 11, 16–21 об., 25–34.

<sup>45</sup> Крестьяне Андрей Бушков и Иван Дьяков из Куростровской волости, Никифор Жаравов из Курейской, Стефан Негодяев из Ровдогорской, холмогорский купец Сергей Кулаков.

покручеников, продовольственном обеспечении артели), не видели для себя возможности заниматься китобойным промыслом: имеющиеся суда для этого не подходили, а «касательно ж до строения новых китоловных судов, то по неимению у себя капитала я возможности, да и желания не имею»<sup>46</sup>. Холмогорский купец С. Ф. Кулаков и крестьянин Ровдогорской волости С. М. Негодяев-Кочнев, допускавшие возможность участия в китобойном промысле, делали существенную оговорку: «Не соблаговолит ли казна от строящих таковы суда иметь на своем страхе, со взятием страховых процентных денег»<sup>47</sup>. Государство, по их расчетам, должно было взять на себя страховые риски, связанные с ведением промысла.

Попытку привлечь жителей губернии к организации китобойного промысла предпринял и гражданский губернатор Иван Федорович Мезенцев (1732–1813), совершивший в феврале — марте 1800 г. поездку по уездным центрам Архангельской губернии — Онеге, Кеми и Коле. Промышленники отказывались от участия в этом деле, обращая внимание власти на отдаленность «Грунланда» от оконечной точки губернии — Мурманского берега, на отсутствие судов, приспособленных к ходу во льдах, и затратность предприятия<sup>48</sup>. После возвращения губернатора в Архангельск вопрос о развитии китобойного промысла был поставлен перед городской думой. Впервые это предложение было заслушано на заседании 23 апреля 1800 г. городским головой Яковом Никоновым и присутствовавшими гласными. Было решено пригласить в думу «лучших и испытанных в знании по торгам и промыслам купцов», которые должны были предложить «о предпринятии таковых промыслов разсуждение»<sup>49</sup>. На очередное заседание думы, состоявшееся 25 апреля, пришли архангельские купцы<sup>50</sup>, чьих знаний в этой области было недостаточно. Вновь этот вопрос рассматривался 16 мая 1800 г. Наконец, были выслушаны мнения «лучших и испытанных в знании по торгам» купцов, и дума признала «китовые промыслы для здешней коммерции неприбыточными и бесполезными»<sup>51</sup>. Гласный думы, купец Афанасий Иванович Амосов (1763–1832) имел особое мнение, которое и высказал губернатору. Совместно с дядей Козьмой Антоновичем Амосовым (1749–1815) и другими купцами он готов был взяться за организацию промысла и создать «общую компанию»<sup>52</sup>.

Проект купцов Козьмы и Афанасия Амосовых был представлен на рассмотрение гражданского губернатора И. Ф. Мезенцева. Документ не датирован, но, исходя из того, что вопрос о китоловном промысле активно обсуждался в 1800 г., можно отнести его к этому году<sup>53</sup>.

<sup>46</sup> ГААО. Ф. 4. Оп. 9. Д. 78. Л. 74 об., 75 об., 91 об.

<sup>47</sup> Там же. Л. 88 об., 90.

<sup>48</sup> Там же. Л. 131 об. — 132.

<sup>49</sup> ГААО. Ф. 49. Оп. 2. Д. 114. Л. 149–149 об.

<sup>50</sup> Купцы Алексей Попов, Антон Менсендейк, Арнаут Фанбрин, Игнатий Карбейников, Иван Баженин. См.: ГААО. Ф. 49. Оп. 2. Д. 114. Л. 150 об. – 151.

<sup>51</sup> ГААО. Ф. 4. Оп. 9. Д. 78. Л. 132 об.

<sup>52</sup> Там же.

<sup>53</sup> Список «мнения» К. А. и А. И. Амосовых выявлен в фонде Коммерц-коллегии РГАДА. Документ поврежден: края листов утрачены, часть текста не читается. См.: РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 2248. Л. 13–15. Несмотря на утраты, содержание проекта может быть раскрыто без смысловых лакун.

На вопрос о том, как «способнее учредить китоловной промысел в непродолжительном времени»<sup>54</sup>, Амосовы сформулировали ответ, представленный в восьми пунктах. Они предлагали учредить компанию, в которую вошли бы все архангельские купцы, отправлявшие суда на зверобойные промыслы к берегам Шпицбергена и Новой Земли. На время составления проекта таких насчитывалось пятеро, включая самих Амосовых<sup>55</sup>. Под их началом было шесть мореходных судов, из которых в 1801 г. на промысел ушло три<sup>56</sup>.

Собранный флотилия могла отправиться к Груманту «в июне месяце или [...] первых числах июля»<sup>57</sup>. Руководить ею должен один из кормщиков, чьи обязанности на время навигации и охоты следовало изложить в инструкции. Кроме кормщика, Амосовы предлагали назначить и «доброго и сведущего в промыслу» начальника<sup>58</sup>. Он должен был определять места промысла для промышленников. Так, после прихода к месту охоты начальник с кормщиками и полуторакомандами судов должен был держать «совет», следует ли им «в одном месте оставаться зимовать» или «для снискания горячего промысла отходить в другую, по западной стороне (Шпицбергена. — С. Н.) становища».

Базой промысловой флотилии на Груманте должно было стать становище Клок-бай<sup>59</sup> или другое, хорошо известное поморам<sup>60</sup>. Здесь промышленники должны были оставаться вместе или разбиваться на группы, занимаясь в зимний период «горным промыслом» — охотой на сухопутных животных (оленя, белого медведя, песца). Весной судам следовало отправиться в Становую губу<sup>61</sup>, где под руководством начальника они и должны были приступить к добыче китов<sup>62</sup>.

Ожидаемые результаты промысла Амосовы оценивали оптимистически. По их плану, китовое сало и продукцию хорошо знакомого русским моржового промысла предполагалось отправлять в Архангельск на одном или нескольких судах, в зависимости от объемов<sup>63</sup>. В губернском городе компания «в удобное время, когда цены бывают выше», могла их продать на внутренний и внешний рынок<sup>64</sup>.

<sup>54</sup> РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 2248. Л. 13.

<sup>55</sup> Это Михаило Плотников, Матвей Стукачев, Василий Окольнишников, Козьма и Афанасий Амосовы.

<sup>56</sup> РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 2248. Л. 13 об.

<sup>57</sup> Там же.

<sup>58</sup> Там же. Л. 13 об. — 14.

<sup>59</sup> Клок-бай (буквально — Колокольный залив) — русское название залива Белльсунн (Bellsund) на западном побережье острова Западный Шпицберген. См.: Гортнер А. А. О поморских топонимах на Свальбарде (архипелаге Шпицберген и острове Медвежий) // Соловецкое море: ист.-лит. альм. Вып. 21. Архангельск; М., 2022. С. 68.

<sup>60</sup> Название второй бухты, куда должны были прийти промышленники, утрачено. См.: РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 2248. Л. 13 об.

<sup>61</sup> Становая губа — возможно, залив в районе Тысячи островов (Tusenøyene) к югу от острова Эдж архипелага Шпицберген. См.: Гортнер А. А. О поморских топонимах... С. 68.

<sup>62</sup> РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 2248. Л. 14.

<sup>63</sup> Там же. Л. 14 об.

<sup>64</sup> Там же.

На судах с грузом в Архангельск возвращалась часть промышленников, прочие оставались на вторую зимовку, чтобы продолжить промысел. Компания должна была снабдить их большим количеством продовольствия и бочками под сало, нежели в обычный промысловый сезон<sup>65</sup>. Как должна была происходить дальнейшая ротация промышленников, в проекте Амосовых не поясняется.

Проект Козьмы и Афанасия Амосовых опирается на отработанную практику длительных купеческих промыслов на Шпицбергене и Новой Земле, рассчитанных на одну или две зимовки. Именно в этом экстенсивном способе они видели путь к росту рентабельности промысла<sup>66</sup>. Неслучайно в проекте несколько раз повторяется мысль о недопустимости уходить от берегов Груманта «без груза полнаго»<sup>67</sup>. Схожие формулировки встречаются в договорах зверобойных артелей с купцами.

Проект исходит из молчаливого согласия других архангельских купцов присоединиться к новому начинанию. Обсуждали ли Амосовы с кем-то из предполагаемых партнеров свой проект, остается неизвестным. В отличие от проектов XVIII в., здесь не ставится вопрос об участии государства в финансировании предполагаемой компании. Возможно, он был отложен на будущее, о чем говорит заключительный восьмой пункт: нужна ли будет ей помочь, купцы готовы были в будущем «подробно объяснить»<sup>68</sup>. Этот проект Амосовы так и не реализовали, поскольку не смогли найти «никого … в товариществе быть могущих»<sup>69</sup>.

Противоположное мнение, выражавшее скептическое отношение к перспективам китобойного промысла, было представлено в рапорте Архангельской городской шестигласной думы<sup>70</sup>, также поданном на имя гражданского губернатора И. Ф. Мезенцева 18 мая 1800 г. Документ скреплен подписями городского головы Якова Никонова и шести гласных, среди которых был и А. И. Фомин. Именно последний, по всей видимости, и составил рапорт. На это указывает прекрасный литературный язык и глубокое знание предмета. Напомним, что А. И. Фомин был автором специальных исследований, посвященных географии и биологии Белого моря, хозяйственной деятельности поморов<sup>71</sup>. Ученый живо интересовался освоением Северо-Американского континента русскими купцами, особенностями организации коммерческих дел в Европе, международной

<sup>65</sup> РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 2248. Л. 14 об.

<sup>66</sup> Подробнее см.: Никонов С. А. Зимовки русских промышленников на архипелагах Шпицберген и Новая Земля в XVIII — начале XIX в. // Архипелаг Шпицберген: От terra nullius к территории взаимодействия: К 100-летию со дня подписания Шпицбергенского трактата: сб. материалов Междунар. науч. конф. Архангельск, 29–30 октября 2020 г. М., 2021. С. 122–135.

<sup>67</sup> РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 2248. Л. 14 об.

<sup>68</sup> Там же.

<sup>69</sup> ГААО. Ф. 4. Оп. 9. Д. 78. Л. 132 об. — 133.

<sup>70</sup> Текст рапорта приводится в журнале заседаний Архангельской шестигласной думы. См.: ГААО. Ф. 49. Оп. 2. Д. 114. Л. 181 об. — 185 об. Также известны три списка, включенных в дела о развитии судостроения и промыслов в Архангельской губернии. См.: РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 2248. Л. 9–12 об.; ГААО. Ф. 4. Оп. 9. Д. 78. Л. 135–138; Ф. 49. Оп. 1. Д. 605. Л. 52–58.

<sup>71</sup> См.: Фомин А. И. Описание Белого моря с его берегами и островами вообще. СПб., 1797.

торговлей<sup>72</sup>. Глубина познаний и широкий кругозор позволяли ему с полным правом выступать экспертом и в вопросах промыслового освоения Арктики.

В рапорте думы формулируется высказанная ранее мысль о невозможности наладить в России китобойный промысел. Двухсотлетняя история китобойных промыслов в Европе стала возможной благодаря стечению географических, экономических и социальных факторов. Во-первых, это свобода морских пространств ото льдов, позволявшая европейцам отправлять суда к Гренландии и Шпицбергену в удобное для промысла время — весной. Во-вторых, наличие значительных слоев населения, «привычных матрозов и мореходов», бесперебойно пополнявших ряды работников китобойного флота, в-третьих, наличие особых экономических институтов — страховых учреждений, которые «принимают на страх морских отпуска и земные заведения», промысловых компаний, включающих «мастеровых и других зажиточных и не упрожняющихся в торговли людей», согласных вкладывать средства в китобойный промысел<sup>73</sup>. Совсем другая ситуация была в России. Купечество Архангельска было малочисленным и не имело «свободных капиталов»; отсутствовал институт страхования; немногочисленное население Архангельской губернии не позволяло «набрать из них в наём потребное число добрых промышленников»; «запертость» Белого моря льдами препятствовала выходу судов «до истечения июня месяца». Наконец, экономическая отдача от этого промысла не могла быть скорой, что также не способствовало его развитию<sup>74</sup>.

Составители рапорта пришли к нерадостному выводу: «невозможность и бесполезность предприятия когда-нибудь китоловных промыслов». Чтобы изменить ситуацию, требовалось невозможное: «населять многолюдством северные приморские страны» и «мудрыми правительственныеими средствами» переселять людей в Колу и Кольский уезд — один из наиболее подходящих районов для организации китоловного дела. Но и эти меры не смогут изменить природно-климатических условий региона, где морские пространства от Святого Носа до Канина Носа будут закрыты льдами «всегда ... непреоборимо»<sup>75</sup>.

Отсутствие в России развитой финансовой системы кредитования и банков, на которое указывал рапорт, действительно составляло серьезную проблему, сдерживавшую предпринимательскую активность<sup>76</sup>. Банковское кредитование в России, начавшееся в середине XVIII в., имело ряд особенностей. Коммерческий банк действовал только в Санкт-Петербурге, кредиты были краткосрочными (до трех лет) и требовали значительного залога, круг их получателей был

<sup>72</sup> Об этом говорят письма А. И. Фомина устюжскому купцу М. М. Булдакову — крупному предпринимателю, занимавшемуся меховой торговлей в Сибири. См.: Эпистолярное наследие устюжской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII — первой четверти XIX века: тексты и исследования. Вологда, 2018. Документы № 98–100. С. 153–159.

<sup>73</sup> ГААО. Ф. 4. Оп. 9. Д. 78. Л. 135–136.

<sup>74</sup> Там же. Л. 136 об.

<sup>75</sup> Там же. Л. 137.

<sup>76</sup> Подробнее см.: Козлова Н. В. Некоторые аспекты торговой деятельности в России в XVIII веке (из истории разработки правительственныеих документов) // Купечество в России в XV — середине XIX века. М., 1997. С. 194–218; Она же. Российский абсолютизм и купечество в XVIII веке (20-е — начало 60-х годов). М., 1999. С. 284–287.

ограниченным — дворянство и верхушка купечества<sup>77</sup>. Региональные коммерческие банки были созданы только в двух крупных торговых центрах — Астрахани и Вологде<sup>78</sup>. В Архангельске первый общественный банк, занимавшийся в том числе кредитованием, появился лишь в 1847 г. Масштабы его деятельности были скромны<sup>79</sup>.

Проблема развития кредитования привлекает общественное внимание в Архангельске уже в конце 1760-х гг. В таких общественно-политических произведениях, как «Описание о упадке и недостатках архангелогородской коммерции» (1764 г.), «Наказ жителей Архангельска Уложенной комиссии» (1767 г.), причина нехватки капитала объясняется финансовой несостоительностью посада, доминированием на рынке Русского Севера иностранных купцов, выдававших под высокий процент кредиты и заключавших с русскими контракты на невыгодных условиях<sup>80</sup>. Для решения проблемы предполагалось открытие купеческого банка, находящегося под контролем городового магistrата<sup>81</sup>. Но, как было сказано, такой банк появился только в следующем столетии.

Интерес к организации китобойной компании проявляло и другое центральное учреждение России — Коммерц-коллегия. Этим ведомством также был сделан запрос в губернское правление о промыслах и судостроении Архангельской губернии, возможности организации коммерческих промысловых компаний местным купечеством. Губернское правление обратилось к Архангельской думе с запросом о сборе необходимых сведений у местных купцов. В журнале заседаний шестигласной думы за 1801 г. отмечалось, что купцы «неоднократно думою были повещаемы», но почти никто из них, за исключением Афанасия Амосова и Матвея Стукачева, на этот призыв не откликнулся<sup>82</sup>. Проявив настойчивость, дума собрала показания шести архангельских купцов о промыслах на Белом и Баренцевом морях<sup>83</sup>. Четверо из них отправляли суда на Новую Землю и Шпицберген<sup>84</sup>. Показания содержат сведения о расстоянии от Архангельска до архипелагов, о численности артели, условиях ведения и доходности промысла. Каждый из купцов заявлял, что «компанию иметь в таковых промыслах ныне желания не имею».

Настойчивость властей в постановке вопроса о создании компаний была неслучайна и вызывалась не только успехами европейского китобойного дела во второй половине XVIII в. Идеи организации купеческих компаний на Русском Севере, напомню, существовали с конца XVII в. Такие объединения, созданные

<sup>77</sup> Морозан В. В. История банковского дела в России (вторая половина XVIII — первая половина XIX в.). СПб., 2004. С. 44–51.

<sup>78</sup> Там же. С. 51–52.

<sup>79</sup> Там же. С. 139, 147.

<sup>80</sup> Наказ от жителей города Архангельска // Сборник Императорского Русского исторического общества. Т. 123. СПб., 1907. С. 461–462; Полякова У. М. Указ. соч. С. 82, 85, 97.

<sup>81</sup> Наказ от жителей города Архангельска. С. 479.

<sup>82</sup> ГААО. Ф. 49. Оп. 2. Д. 129. Л. 33 об. — 34.

<sup>83</sup> Купцы Михаило Плотников, Афанасий Амосов, Матвей Стукачев, Петр Болотной, Василий Околнишников, Михаило Куницын.

<sup>84</sup> ГААО. Ф. 4. Оп. 9. Д. 89. Л. 150 об. — 151 об., 152 об. — 153, 158 об. — 159.

по принципу акционерных обществ, рассматривались в качестве альтернативы действовавшим в России с 1703 г. монополиям. Эти компании, возглавляемые высокопоставленными вельможами и приближенными к власти купцами, занимались по большей части скупкой продукции морских промыслов. Опыт организации купеческой компании на Севере оказался не вполне успешным. Действовавшая в 1707–1712 гг. в Архангельске торговая компания купцов Бажениных вследствие гибели судов и финансовых потерь вынуждена была сократить масштабы своей коммерческой деятельности в Европе<sup>85</sup>. Другие примеры организации купеческих компаний в истории Архангельска XVIII в. нам неизвестны.

Отсутствие устоявшихся традиций ведения промысловой и торговой деятельности силами купеческих объединений, таким образом, препятствовало правительственный начинаниям в создании китобойного промысла в Европейской Арктике на рубеже XVIII–XIX вв.

Развитие китобойного промысла у берегов Шпицбергена выглядело вполне перспективным в представлениях высокопоставленных чиновников, столичных ученых и проектеров. Добыча морских млекопитающих содействовала бы развитию международной торговли, равноправным участником которой, наряду с Европой, могла стать и Россия, росту государственных доходов и благосостояния общества. Этот благостный взгляд не разделяло местное общество в лице представителей купечества и других групп населения, занимавшихся организацией промыслов на Белом и Баренцевом морях. Препятствием к развитию китобойного дела могли стать природно-географические условия, отсутствие традиции организации компаний и ведения промысла, слабость экономических институтов (банков и кредитования).

И все же, несмотря на нежелание архангельского общества поддержать правительственную идею, возникшую на рубеже XVIII–XIX вв. дискуссия можно считать прологом к последующему учреждению в 1803 г. Беломорской компании. История ее создания неоднократно рассматривалась в научной литературе<sup>86</sup>.

<sup>85</sup> Репин Н. И. Торговля России с европейскими странами на отечественных судах (конец XVII — середина 60-х гг. XVIII в.) // Исторические записки. Вып. 112. М., 1985. С. 158–159, 163.

<sup>86</sup> Ушаков И. Ф. Избранные произведения. Т. 1: Кольская земля. С. 223–224, 230; Он же. Кольский Север в досоветское время: ист.-краеведч. слов. Мурманск, 2001. С. 21; Белов М. И. Указ. соч. С. 467–469; Пасецкий В. М. Русские открытия и исследования в Арктике. Первая половина XIX в. Л., 1984. С. 29–32; Родионова Е. Е. Развитие морского и берегового рыболовного промысла в Архангельской губернии в XIX — начале XX вв.: дис. .... канд. ист. наук. Архангельск, 2000. С. 124–138; Булатов В. Н. Русский Север. Кн. 4: Свет Полярной звезды. Архангельск, 2002. С. 249–250; Беломорская компания // Кольская энциклопедия. Т. 1: А–Д. СПб.; Апатиты, 2008. С. 310; Шумилов Н. Н. Указ. соч. С. 135–136, 240–241, 358; Пушкина Л. В. Беломорская акционерная рыбопромысловая торговая компания (к 210-летию со дня образования) // Памятные даты Архангельской области. 2013 год: календарь. Архангельск, 2012. С. 92–99; Заозерский Д. С. Деятельность Беломорской компании по освоению Новой Земли и Шпицбергена в 1803–1813 гг. // Беломорские чтения: материалы II и III межрегион. науч.-практ. конф. Архангельск, 2019. Вып. 2. С. 242–249; Он же. Проекты по освоению Новой Земли и Шпицбергена в XIX — начале XX века // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2018. № 6. С. 5–13; Он же. Хозяйственное освоение островов Баренцева моря в XIX — начале XX в.: дис. .... канд. ист. наук. Архангельск, 2021. С. 66–83.

Согласно учредительному акту, компания должна была действовать в арктических водах «Северного океана» и островов Новой Земли, а в ее задачи входила и добыча морских млекопитающих (тюленей, моржей, китов)<sup>87</sup>.

Организация компании стала результатом инициативы власти и крупного купечества. Большую заинтересованность в ее создании проявил министр коммерции граф Николай Петрович Румянцев (1754–1826), а также купцы Конрад Дорбекер (1754 — после 1804) и Алексей Иванович Попов (1743–1805) из Архангельска, Ксенофонт Алексеевич Анфилатов (1761–1820) из Слободского, Степан Иванович Митрополов из Вологды, П. Пономарев из Москвы<sup>88</sup>. Главное правление компании находилось в Санкт-Петербурге. Практическое руководство ее делами было в ведении contadorы, открытой в Архангельске. Ее руководителем<sup>89</sup> 5 февраля 1804 г. был назначен<sup>90</sup> Влас Ермолаевич Ермолин (1757 или 1759–1820)<sup>91</sup>. На момент заключения контракта он не был архангелогородцем и купцом. До переезда в Архангельск крестьянин Влас Ермолин жил в Шуерецкой волости, владел крупным морским судном «Святой Андрей Первозванный». В июле 1795 г. судно отправилось в становища Мурманского берега для доставки продовольствия и снастей к промысловому сезону 1796 г.<sup>92</sup>

Согласно контракту, Влас Ермолин должен был руководить промыслами и нанимать для них нужное количество работников. В своих действиях ему надлежало отчитываться перед дирекцией компании<sup>93</sup>. В донесениях Ермолин должен был «описывать подробно» основные направления деятельности, включая организацию арктических промыслов — мурманского, грумантского и новоземельского<sup>94</sup>. Для Власа Ермолина руководство делами компании было больше чем ответственным поручением и возможностью выбиться в верхи общества. Правитель настаивал на перспективности развития на Новой Земле не только зверобойных промыслов, но и рыболовства. Он обращал внимание дирекции на добычу арктического гольца — вида лососевых рыб, встречающихся в реках и озерах архипелага. По мнению Ермолина, это могло обеспечить ежегодно «целые грузы» рыбы, доставляемой на рынок Архангельска<sup>95</sup>. Успешности новоземельских промыслов могла способствовать колонизация этого безлюдного

<sup>87</sup> ПСЗРИ. Т. 27: 1802–1803. СПб., 1830. № 20893. С. 833.

<sup>88</sup> Заозерский Д. С. Хозяйственное освоение... С. 69–70.

<sup>89</sup> В документах компании мы встречаем разные названия должности В. Е. Ермолина: уполномоченный по промыслам, правитель, управитель. См.: Заозерский Д. С. Хозяйственное освоение... С. 72.

<sup>90</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 17. Л. 99–100 об.

<sup>91</sup> Даты жизни В. Е. Ермолина установлены по данным ревизий и метрических книг. См.: ГААО. Ф. 29. Оп. 11. Д. 130. Л. 154 об.; Ф. 51. Оп. 11. Т. 2. Д. 2672. Л. 66–66 об.; Д. 2710. Л. 430 об. — 431; Д. 3260. Л. 175 об.; Д. 3249. Л. 7 об.; Т. 4. Д. 8436. Л. 20 об. — 21.

<sup>92</sup> Никонов С. А. «Кто в море не ходил, тот Богу не маливался»... С. 192, 256–257.

<sup>93</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 17. Л. 99 об. — 100.

<sup>94</sup> Там же. Л. 21.

<sup>95</sup> Доношение В. Е. Ермолина дирекции Беломорской компании от 27 мая 1804 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 105. Л. 22.

архипелага. Влас Ермолаевич, ссылаясь на мнение кормщиков и промышленников, а также акционеров Беломорской компании, предлагал набрать колонистов «из самоедов»<sup>96</sup>. Первоначально на архипелаг могли быть переселены три ненецких семейства. Допускалось и участие в колонизации добровольцев. Компания должна была оказать им помочь в переезде на место и перевозке оленей, а также постараться добиться от власти «изключить их (ненцев. — С. Н.) от ясака по Мезенской округе»<sup>97</sup>. Обосновавшиеся на Новой Земле колонисты могли круглогодично заниматься промыслом в пользу компании и оказывать помочь сезонным промышленникам в выборе мест охоты и транспортировке грузов<sup>98</sup>.

Предложение Ермолина нашло поддержку у руководства, но до конкретных действий дело так и не дошло. Впоследствии к мысли о колонизации Новой Земли силами коренных народов Крайнего Севера<sup>99</sup> неоднократно обращались во второй половине XIX — начале XX вв.

Одной из идей правителя Власа Ермолина была и организация китобойного промысла. Он выступил главным, если не единственным вдохновителем строительства судна «Граф Румянцев».

---

<sup>96</sup> Доношение В. Е. Ермолина дирекции Беломорской компании от 27 мая 1804 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 105. Л. 22 об.

<sup>97</sup> Там же. Л. 22 об. — 23.

<sup>98</sup> Там же. Л. 23.

<sup>99</sup> Подробнее см.: *Давыдов Р. А. Поселения норвежских промышленников на Новой Земле и кризис в российско-норвежских отношениях 1909–1910 годов // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2012. № 4. С. 10–17; Заозерский Д. С. Хозяйственное освоение... С. 143–151.*

## ГЛАВА II

### «Граф Румянцев»: строительство корабля и набор команды

Заложенное Петром I купеческое судостроение в Архангельске продолжало развиваться и во второй половине XVIII в. Верфи строили не только русские, но и иностранные подданные империи<sup>1</sup>. Описания Архангельска второй половины XVIII в., содержащие подробную характеристику географии и топографии, населения и экономики, дают сведения и о купеческих верфях. Так, в 1768 г., помимо казенной (государственной) Соломбальской, где строили суда для военно-морского флота, действовали частные верфи, находившиеся за городом: Быковская Петра Крылова, а также старейшая Вильяма Гомма и Ивана Баженина, стоявшая в устье р. Вавчуги<sup>2</sup>. Спустя десятилетие среди владельцев верфей появляется Прокопий Пругавин<sup>3</sup>. К 1782 г. состав судостроителей Архангельска расширяется: помимо представителей старых фамилий, мы встречаем новых предпринимателей — купцов Алексея Свешникова и Алексея Голубина, крестьянина Дубленного<sup>4</sup>. В конце XVIII в. в городской округе было три верфи: Гомовская, принадлежавшая группе архангельских купцов, Быковская Семена Крылова и Маймаксанская Прокопия Пругавина<sup>5</sup>.

Рост купеческого кораблестроения был вызван разными факторами: развитием промыслов в Арктике во второй половине XVIII в., морской торговлей

<sup>1</sup> Так, в «Кратком историческом известии о заведении, продолжении и запустении купецких верфей на Двине в Архангелогородской губернии» указывается, что англичанин Генрих Фрезер, уроженец Кенигсберга, в 1760-е гг. дважды пытался организовать собственную верфь. Не достигнув успеха, в 1780 г. вынужденно уступил ее архангелогородцу Алексею Свешникову. Конкурентом Фрезера был выходец из Ревеля (Таллина) Беренд Иоганн (Борис Иванович) Роде. См.: Краткое историческое известие о заведении, продолжении и запустении купецких верфей на Двине в Архангелогородской губернии // Ясински М. Э., Овсянников О. В. Взгляд на Европейскую Арктику. Архангельский Север: проблемы и источники: в 2 т. СПб., 1998. Т. 1. С. 401–404.

<sup>2</sup> Географическое описание города Архангельска и уезда. 1768 г. / публикацию подготовили З. В. Дмитриева и А. Н. Чистиков // Архангельск в XVIII веке: [сб. ст.]. СПб., 1997. С. 279.

<sup>3</sup> Магистратское описание города Архангельска 1779 года / публикацию подготовили З. В. Дмитриева и А. Н. Чистиков // Архангельск в XVIII веке: [сб. ст.]. СПб., 1997. С. 296. П. Ф. Пругавин основал верфь в Маймаксе в 1766 г. См.: Шумилов Н. А. Архангельский родословец: (генеалогия наиболее известных дворянских, купеческих, мещанских и крестьянских родов Архангельской земли): генеалог. справ. Архангельск, 2009. С. 248.

<sup>4</sup> Брызгалов В. В., Овсянников О. В. Гостиной сотни купцы, промышленники и судостроители Баженины (документы XVIII в.) // Труды Архангельского центра Русского географического общества: сб. науч. ст. Вып. 7. Архангельск, 2019. С. 50–51.

<sup>5</sup> Топографическое и историческое описание губернского города Архангельского. Камеральное описание Архангельского уезда // Ясински М. Э., Овсянников О. В. Взгляд на Европейскую Арктику. Архангельский Север: проблемы и источники: в 2 т. СПб., 1998. Т. 2. С. 276.

с европейскими странами, государственными заказами на нужды военно-морского флота<sup>6</sup>, подрядами на постройку кораблей, заключавшимися с иностранными купцами. Число последних на протяжении века неуклонно росло: по данным В. В. Брызгалова, с 1725 по 1783 г. на верфях Архангелогородской губернии было построено 27 судов только по заказу голландских купцов<sup>7</sup>.

Обсуждение вопроса о перспективах развития китобойного промысла на Русском Севере на рубеже XVIII–XIX вв. заставило власти обратить внимание на купеческое судостроение. По запросу Адмиралтейств-коллегии 17 марта 1800 г. контора главного командира Архангельского порта представила сведения о 13 типах «коммерчески[м] мореходным и прочим судам», использовавшихся на море и реках<sup>8</sup>. Подробные описания и чертежи этих судов были подготовлены корабельным мастером 4-го класса Игнатьевым<sup>9</sup>. Все материалы поступили в Коммерц-коллегию, из которой были переданы дирекции Беломорской компании «к соображению для построения по оным (чертежам. — С. Н.) судов»<sup>10</sup>.

Вряд ли эти сведения могли как-то повлиять на планы компании по созданию собственного флота. Правитель Влас Ермолин, участвовавший в организации промыслов на Баренцевом море, не мог почерпнуть из них чего-то нового для себя. Кроме этого, выбор типа будущего китобойного судна (бриг) был сделан исходя из практических рекомендаций нанятых на службу европейских китобоев.

«Граф Румянцев» строился на верфи купцов Поповых. Родоначальником купеческой династии стал Алексей Иванович Попов — крестьянин Заостровской волости, начавший свое вхождение в предпринимательский мир Архангельска как приказчик купцов Нелединых и Пругавиных. В 1774 г. он записался в купечество, занимался торговлей внутри и за пределами страны. Суда Алексея Попова отправлялись с товарами в Англию, Нидерланды, Гамбург. В 1804 г. его фирме принадлежало 9 судов разного класса<sup>11</sup>. Купец занимал в Архангельске выборные должности городского старосты (1778), бургомистра (1780–1783, 1799–1802), гласного городской думы (1802–1805). Масштаб предпринимательской

<sup>6</sup> Огородников С. Ф. Очерк истории города Архангельска в торгово-промышленном отношении. СПб., 1890. С. 234.

<sup>7</sup> Брызгалов В. В. Строительство судов для голландских купцов на верфях города Архангельска и Архангелогородской губернии в XVIII в. // Россия-Нидерланды. Диалог культур в европейском пространстве: материалы V Междунар. петровского конгресса. Санкт-Петербург, 7–9 июня 2013 г. СПб., 2014. С. 215–220.

<sup>8</sup> РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 2248. Л. 64 об.; РГИА. Ф. 13. Оп. 1. Д. 142. Л. 1.

<sup>9</sup> Мастер подготовил чертежи следующих типов судов: бриг, лодья (большая, средняя и малая), шнява (кольская и поморская), карбас (поморский, соловецкий, холмогорский, перевозный), лодка (поморская), челнок, каюк, завозень. См.: РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 2248. Л. 67.

<sup>10</sup> РГИА. Ф. 13. Оп. 1. Д. 142. Л. 2.

<sup>11</sup> Брызгалов В. В., Овсянников О. В. Сведения Архангельского губернского правления о «мореходных и промышленничих» судах, построенных в Поморье в 1772–1816 годах // Труды Архангельского центра Русского географического общества: сб. ст. Архангельск, 2013. С. 25–26.

деятельности позволил ему основать в 1790 г. торговую фирму «Алексей Попов с сыновьями»<sup>12</sup>. Нельзя не обратить внимание и на следующий факт: его дочь Анна в 1795 г. вышла замуж за слободского купца Ксенофонта Анфилатова<sup>13</sup>, спустя восемь лет ставшего одним из учредителей Беломорской компании.

Быковская верфь была арендована, а затем куплена Поповым у купцов Крыловых. Здесь трудился известный архангельский корабел Степан Матвеевич Негодяев-Кочнев (1739–1828), строивший по собственным чертежам крупные морские суда, в том числе и по заказу английских купцов. Слава корабела пошла далеко за пределы родного города. В 1785 г. ему предложили перейти на службу в Морское ведомство военно-морского флота, но Негодяев-Кочнев отказался<sup>14</sup>. Своего расцвета верфь Поповых достигла в первое десятилетие XIX в.<sup>15</sup>

Обстоятельства постройки «Графа Румянцева» раскрываются в донесениях управляющего делами Беломорской компании В. Е. Ермолина и письмах купцов Поповых, адресованных в главное правление в Санкт-Петербург.

Нанятые на службу европейские китобои, прибыв в Архангельск, обратили внимание на строившийся «для собственного их (купцов Поповых. — С. Н.) употребления» корабль. Судно имело следующие характеристики: длина по килью 100 футов<sup>16</sup>, по нижней палубе — 115 футов, ширина между бортами — 32 фута, глубина в интроме<sup>17</sup> — 14 футов. Судно имело три мачты и обладало грузоподъемностью 260 ластов<sup>18</sup>, или 360 ластов коммерческих<sup>19</sup>.

В донесении от 22 июля 1804 г. В. Е. Ермолин отмечал, что строительство велось «по здешнему строгому в мастерстве искусству» из лучшего сухого леса. Корабль был оснащен такелажем: «канатами, вантами<sup>20</sup> и бегучую снастью<sup>21</sup>, равно и парусами двойного штиля и якорями»<sup>22</sup>. При судне были шлюпка и бот. Китобои оценили корабль «по его величине и конструкции» как наиболее подходящий для китоловного промысла. Окончить работы планировалось между

<sup>12</sup> Огородников С. Ф. Указ. соч. С. 259–260; Овсянкин Е. И. Архангельск купеческий. Архангельск, 2000. С. 91, 100, 112, 128, 132; Шумилов Н. А. Указ. соч. С. 240–241.

<sup>13</sup> Судовиков М. С. Купец-негоциант Ксенофонт Анфилатов // Вопросы истории. 2011. № 4. С. 157–163. URL: [https://herzenlib.ru/regionovedenie/resources/detail.php?ID=15459&special\\_version=Y](https://herzenlib.ru/regionovedenie/resources/detail.php?ID=15459&special_version=Y) (дата обращения 26.06.2022); Он же. Купечество Вятского края: от истоков до 1917 г. 2-е изд. Киров, 2018. С. 158–159, 164–165.

<sup>14</sup> Огородников С. Ф. Указ. соч. С. 235; Шумилов Н. А. Указ. соч. С. 559–562.

<sup>15</sup> Состояние и перспективы экономического развития отечественного судостроения на Севере в первой половине XIX в. глазами губернских чиновников (по данным государственного архива Архангельской области) / М. Ю. Задорин и др. // Арктика и Север. 2019. № 34. С. 12.

<sup>16</sup> Фут — мера длины, равная 30,48 см; 100 футов соответствуют 30,48 м, 14 футов — 4,27 м, 115 футов — 35,05 м, 32 фута — 9,75 м.

<sup>17</sup> Интром — нижнее пространство судна над килем.

<sup>18</sup> Ласт — мера веса, равная 72 пудам (пуд равен 16,38 кг); 260 ластов соответствуют 306,6 т, 360 ластов коммерческих соответствуют 424,6 т.

<sup>19</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 105. Л. 41 об.

<sup>20</sup> Ванты — снасти стоячего такелажа, поддерживающие мачту или стеньги с бортов судна.

<sup>21</sup> Беговая снасть (такелаж) — тросовая оснастка судна, закрепленная только одним концом, служащая для подъема тяжестей, установки и уборки парусов, управления рангоутом.

<sup>22</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 22 июля 1804 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 105. Л. 41 об.

10 и 20 сентября 1804 г.<sup>23</sup> Построенный корабль, в случае его покупки, В. Е. Ермолин предполагал сразу отправить в Колу, откуда в апреле 1805 г. он мог выйти на промысел «не позже, как и иностранные корабли отправляются».

Стоимость судна была оценена купцами Поповыми в 32 000 руб. В случае заключения сделки они готовы были получать оплату частями, в несколько этапов: после сдачи корабля — 12 000 руб., к 1 ноября 1804 г. — 10 000 руб., к 1 февраля 1805 г. — 10 000 руб.<sup>24</sup>

Однако понравившийся китобоям и правителю Ермолину корабль так и не пополнил ряды компанейского флота. Делу помешали интриги, чинимые Степаном Ивановичем Митрополовым, одним из акционеров Беломорской компании, представителем старинного вологодского купеческого рода, с конца XVII в. занимавшимся предпринимательской деятельностью в Архангельске<sup>25</sup>. Здесь он вел внутреннюю и международную торговлю, в том числе и с Англией, а также занимался строительством морских судов<sup>26</sup>.

В противовес В. Е. Ермолину Митрополов предложил для морского промысла собственный корабль, который готов был уступить за меньшую сумму в 23 000 руб. Этот корабль, по отзыву Ермолина, был «малым и потому недостаточным», к тому же купец продолжал отдавать его под фрахт другим промышленникам<sup>27</sup>. Чтобы это судно из обычного мореходного переделать в китобойное, требовалась «наделка, нужная для таковых кораблей на случай их плавания между льдями»<sup>28</sup>. В перестройку корабля нужно было вложить значительные средства, на что С. И. Митрополов не был готов. Затягивание решения о покупке судна на верфи Поповых привело к расторжению первоначальной договоренности: «Поповы ... дали знать, что продажу того своего корабля в компанию отменили»<sup>29</sup>.

Несмотря на неудачу, В. Е. Ермолин продолжал отстаивать необходимость постройки специального китобойного судна. 3 сентября 1804 г. он доносил в Петербург, что архангельскими акционерами было одобрено строительство брига на верфи Поповых<sup>30</sup>. Весной 1805 г. планировалось готовое судно «вооружить на китоловной промысел»<sup>31</sup>. Этот же вопрос обсуждался на заседании акционеров компании 10 октября 1804 г.<sup>32</sup> Было решено, что к берегам Шпицбергена и Новой Земли, помимо трех судов для ведения традиционного поморского промысла,

<sup>23</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 22 июля 1804 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 105. Л. 41 об.

<sup>24</sup> Там же.

<sup>25</sup> Гуслистова А. Н. Генеалогия вологодской купеческой семьи Митрополовых в XVII–XIX вв.

// Материалы II Всероссийской науч. конф. «Некрасовские чтения (памяти д-ра ист. наук, профессора Ю. К. Некрасова)», 20–21 мая 2016 года. Вологда, 2016. С. 160–165.

<sup>26</sup> Шумилов Н. А. Указ. соч. С. 222.

<sup>27</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 22 июля 1804 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 105. Л. 41 об.

<sup>28</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 19 августа 1804 г. // Там же. Л. 51.

<sup>29</sup> Там же.

<sup>30</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 3 сентября 1804 г. // Там же. Л. 58.

<sup>31</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 23 сентября 1804 г. // Там же. Л. 63.

<sup>32</sup> Копия протокола заседания см.: ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 62–63. В заседании участвовали акционеры Ксенофонт Анфилатов и Степан (Стефан) Митрополов.

отправится одно судно «на летней китоловной (промысел. — С. Н.) по образу иностранцев»<sup>33</sup>.

Однако другие предложения о постройке китобойного судна после этого не исчезли. Так, уже известный нам С. М. Негодяев-Кочнев<sup>34</sup>, один из акционеров компании, предложил построить свое китобойное судно, длиной по килу 70 футов<sup>35</sup>. Поскольку на итоговое заседание акционеров, где должен был решаться этот вопрос, Кочнев не явился, был сделан окончательный выбор в пользу верфи Поповых. Фирма обещала построить бриг длиной по килу 85 футов<sup>36</sup>. Стоимость его составила 22 000 руб.<sup>37</sup>, что было на 10 000 руб. меньше стоимости китобойного корабля, так и не проданного компании. Несмотря на снижение стоимости постройки, проект Ермолина все равно оставался для компании крайне дорогостоящим. Для сравнения, купленное в 1803 г. для промысла на Груманте судно «Царь Константин» со всей оснасткой обошлось компании в 5000 руб.<sup>38</sup>. Стоимость одного китобойного судна равнялась стоимости целой промысловой флотилии из четырех кораблей!

В первой половине декабря 1804 г. на верфи приступили к строительству будущего «Графа Румянцева»<sup>39</sup>. Основные характеристики судна были представлены в контракте компании с фирмой купцов Поповых<sup>40</sup>. Кроме этого, об условиях контракта сообщается в одном из писем фирмы «А. Попов и сыновья» в дирекцию Беломорской компании в Санкт-Петербурге. Корабль строился «из доброго соснового лесу» без болони<sup>41</sup>, доставленного из Пинеги в мае 1804 г. и имевшего «многолетяго и сухаго времени довольно просохнуть»<sup>42</sup>. Корабельный лес, срубленный в сухих местах, был «мелкослойной и смолеватой», годный даже «на стофутовой карабль». Бриг должен был иметь две «проходных» палубы и три мачты — две «настоящих» и бизань-мачту<sup>43</sup>. В корпусе корабля делалось место для коек «на 40 человек»<sup>44</sup>. Конструктивной особенностью судна было наличие второй обшивки, предохранявшей от повреждения арктическими льдами. Использование

<sup>33</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 62.

<sup>34</sup> Верфь Кочнева находилась в Ровдогорской волости Холмогорского уезда. См.: Состояние и перспективы экономического развития отечественного судостроения на Севере в первой половине XIX в. глазами губернских чиновников (по данным государственного архива Архангельской области) / М. Ю. Задорин и др. // Арктика и Север. 2019. № 34. С. 12.

<sup>35</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 9 декабря 1804 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 105. Л. 92. 70 футов соответствуют 21,34 м.

<sup>36</sup> 85 футов равны 25,9 м.

<sup>37</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 9 декабря 1804 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 105. Л. 92 об. В счете «Графа Румянцева», составленном перед вояжем 1805 г., указана другая стоимость судна — 23 000 руб. См.: Там же. Д. 86. Л. 187 об.

<sup>38</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 6 мая 1804 г. // Там же. Д. 105. Л. 14 об.

<sup>39</sup> Там же. Л. 90.

<sup>40</sup> Там же. Д. 86. Л. 65–65 об.

<sup>41</sup> Болонь — наружные мягкие слои дерева.

<sup>42</sup> Письмо фирмы «А. Попов и сыновья» от 30 декабря 1804 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 149. Л. 43.

<sup>43</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 65. Бизань-мачта — название кормовой мачты корабля.

<sup>44</sup> Там же.

дополнительной обшивки, специальных приспособлений, укреплявших корпус корабля, было знакомо и европейским китобоям<sup>45</sup>. Кроме того, бриг должен был быть оснащен всей судоходной снастью, снабжен якорями и окрашен. Корабль снабжался и необходимыми в период промысла небольшими вспомогательными судами: ботом и шлюпкой или, взамен их, двумя елами<sup>46</sup>.

К строительству привлекли опытных мастеров, контролировал ход работ лично купец Алексей Попов<sup>47</sup>. Не возражала фирма и против присутствия на верфи иностранцев-гарпунщиков, нанятых компанией на китоловный промысел<sup>48</sup>.

Начавшиеся работы не прекратили критику проекта китобойного судна. Ответ на нее мы встречаем в письме фирмы «А. Попов и сыновья» в главное управление Беломорской компании: суда, «построенные нами в течении прошедших 10-ти лет, ... заслужили отличную всеобщую похвалу во всех главных портах»<sup>49</sup>. Отстроенные на верфи Поповых корпусы судов продавались в Амстердам<sup>50</sup>. Нельзя исключать, что скептически относились к делу акционеры, не получившие желаемого подряда на строительство китобойного корабля.

В заявленные сроки — три месяца — построить судно не получилось. Причины задержки раскрываются в донесениях В. Е. Ермолина. Так, 20 апреля 1805 г. управляющий сообщал, что фирма Поповых «с поспешностию» обещала сдать судно к 1 мая<sup>51</sup>, однако этого не случилось. 5 мая 1805 г. он писал, что корабль оконопачен, но из-за холодной погоды не делалась вторая обшивка<sup>52</sup>. На неделю, до 12 мая, откладывалась установка мачт<sup>53</sup>. К 26 мая была закончена «ледовая обшивка» корабля. Продолжались внутренние работы («каютный убор, камбуз и служительские койки») и устройство такелажа<sup>54</sup>.

Одновременно со строительством корабля изготавливались «на заморской манер» шлюпки. Две были построены до 4 ноября 1804 г., две планировалось сделать позже<sup>55</sup>.

Руководство компании было обеспокоено задержкой сдачи судна, поскольку из-за этого могло быть упущено «удобнейшее для китоловки время»<sup>56</sup>. Такое опасение возникало и у командора «Графа Румянцева» А. П. Даля<sup>57</sup>.

<sup>45</sup> Schokkenbroek J. C. A. *Trying-out. An Anatomy of Dutch Whaling and Sealing in the Nineteenth Century, 1815–1885*. Amsterdam, 2008. P. 31.

<sup>46</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 65. Ела (иола) — парусная лодка, предназначенная для плавания у берегов. Подробнее см.: Филин П. А., Курносов С. П. Народное судостроение в России: энцикл. слов. судов народной постройки. СПб., 2016. С. 122–124; Давыдов Р. А. Промысловые суда типа «ела» на Европейском Севере России и РСФСР (1860-е–1940-е гг.). Архангельск, 2024.

<sup>47</sup> Письмо фирмы «А. Попов и сыновья» от 30 декабря 1804 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 149. Л. 43.

<sup>48</sup> Там же. Л. 44.

<sup>49</sup> Там же. Л. 43 об.

<sup>50</sup> Там же.

<sup>51</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 20 апреля 1805 г. // Там же. Д. 6. Л. 20.

<sup>52</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 5 мая 1805 г. // Там же. Л. 28.

<sup>53</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 12 мая 1805 г. // Там же. Д. 105. Л. 135.

<sup>54</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 26 мая 1805 г. // Там же. Л. 139.

<sup>55</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 4 ноября 1804 г. // Там же. Л. 81 об.

<sup>56</sup> Предписание дирекции Беломорской компании от 22 мая 1805 г. // Там же. Д. 109. Л. 95.

<sup>57</sup> Там же.

Предписание дирекции, направленное в Архангельск спустя неделю, наполнено нескрываемым раздражением из-за опоздания к китобойному промыслу и нарушения условий контракта с фирмой А. И. Попова: «Господа Поповы уверили нас, что корабль к 1-му мая во всех частях готов будет», ввиду чего им выплатили деньги раньше установленного срока<sup>58</sup>. Пытаясь спасти положение, Влас Ермолин обращал внимание руководства на существовавшую издавна практику отправки зверобойных артелей к полярным архипелагам: «Все отправляющиеся отсюда (из Архангельска. — С. Н.) в Гренландию суда на промыслы, хотя не на китоловные, а на моржевые, обыкновенно не ранее отпускаются, как в конце июня, а более в июле месяце»<sup>59</sup>. Конечно, сказанное не имело никакого отношения к китоловному промыслу в Арктике, начинавшемуся европейскими китобоями весной и продолжавшемуся несколько месяцев.

Наконец 2 июня 1805 г. «Граф Румянцев» сошел со стапелей. Управляющий с гордостью писал, что спуск такого судна «в здешнем месте вещ еще не бывала!»<sup>60</sup>. К донесению был приложен рисунок судна, который нами пока не выявлен. Радостной новостью Ермолин поделился и с графом Н. П. Румянцевым, сообщая о «китоловном корабле имени вашего сиятелства», находившемся «во всей готовности» и стоявшем «за противными ветрами на здешней рейде»<sup>61</sup>. В словах управляющего заметна гордость за успех дела, рассматриваемого не только как компанейское, но и личное. По случаю спуска на воду на корабле были устроены торжества. В списке расходов на оформление документов и другие непроизводственные нужды имеется пункт «на угощение разных господ». В донесении графу Влас Ермолин не без кокетства писал, что он «щеголнуть осмелился маленьkim угощением ... почетной публике и начальствующим лицам»<sup>62</sup>. «Угощения» обошлись компании в 52 руб. 40 коп.<sup>63</sup>

«Граф Румянцев» был бригом. Этот тип судна к началу XIX в. был хорошо известен на Русском Севере<sup>64</sup>. Согласно составленному Игнатьевым описанию «строющимся в Архангельской губернии мореходным и речным промышленничим для рыболовства и зверей судам», бриги строили на верфях Архангельска и Онеги «вместо лодей»<sup>65</sup>. Эти суда использовали для промысловых экспедиций на Шпицберген и Новую Землю, снабжая их двумя карбасами — один «большой, а другой речной». Небольшие суда служили промышленникам для охоты на морского зверя как на воде, так и на побережье<sup>66</sup>. Кроме этого, бриги участвовали в доставке продовольствия в отдаленные приморские города губернии — Мезень, Сумский острог, Кемь, Колу. Некоторые из архангельских

<sup>58</sup> Предписание дирекции Беломорской компании от 29 мая 1805 г. // Там же. Л. 99.

<sup>59</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 2 июня 1805 г. // Там же. Д. 6. Л. 34.

<sup>60</sup> Там же. Л. 35.

<sup>61</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 30 июня 1805 г. // РГИА. Ф. 12. Оп. 1. Д. 212. Л. 1 об.

<sup>62</sup> Там же.

<sup>63</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 187 об.

<sup>64</sup> См.: Филин П. А., Курносин С. П. Указ. соч. С. 56–58.

<sup>65</sup> РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 2248. Л. 67 об.

<sup>66</sup> Там же.

купцов (К. А. и А. И. Амосовы, М. И. Плотников) в начале XIX в. направляли на зверобойные промыслы, наряду с лодьями, и бриги<sup>67</sup>.

Зарекомендовавшие себя с лучшей стороны бриги не остались не замеченными и организаторами полярных научных экспедиций в первой половине XIX в. Один из них, Федор Петрович Литке (1797–1882), возглавивший в 1821–1824 гг. экспедицию для изучения побережий Белого и Баренцева морей, архипелага Новая Земля, использовал для плавания построенный на одной из верфей Архангельска бриг «Новая Земля». По своим характеристикам этот корабль уступал «Графу Румянцеву». Так, его длина составляла 80 футов, а ширина 25 футов, против 115 и 32 футов брига Беломорской компании<sup>68</sup>. Как и «Граф Румянцев», бриг «Новая Земля» имел двойную обшивку, а подводная часть корпуса была «скреплена и обшита медью»<sup>69</sup>.

После рассмотрения истории строительства китобойного судна остается выяснить происхождение его названия. Свое имя корабль получил в честь графа Николая Петровича Румянцева (1754–1826) — одного из образованнейших людей своего времени, дипломата, участвовавшего в заключении важнейших международных договоров начала XIX в. с Великобританией и Швецией. Он занимал высокие посты директора водных коммуникаций (1801–1809), министра коммерции (1802–1811), министра иностранных дел (1808–1814), председателя Государственного совета (1810–1812)<sup>70</sup>. Не менее значим вклад графа в развитие исторической науки России в первой четверти XIX в. Еще в период государственной деятельности Румянцев обратил внимание на ценнейшие исторические документы архива Коллегии иностранных дел. Им было инициировано издание «Собрания государственных грамот и договоров», начата большая работа по выявлению и публикации отечественных и иностранных источников по русской истории. К этому делу были привлечены ученые-архивисты, ставшие участниками неформального кружка графа<sup>71</sup>: Н. Н. Бантыш-Каменский, А. Ф. Малиновский, К. Ф. Калайдович, П. М. Строев и др. За годы деятельности кружка была собрана обширная коллекция рукописей, в настоящее время хранящаяся в Российской государственной библиотеке<sup>72</sup>.

<sup>67</sup> РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 2248. Л. 15.

<sup>68</sup> Литке Ф. П. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан на военном бриге «Новая Земля». М.; Л., 1948. С. 106. 80 футов соответствуют 24,4 м, 25 футов — 7,6 м, 115 футов — 35,1 м, 32 футов — 9,8 м.

<sup>69</sup> Там же.

<sup>70</sup> Государственной и научной деятельности графа Н. П. Румянцева посвящена обширная литература. Обобщающие работы об этом выдающемся государственном и общественном деятеле были подготовлены П. М. Майковым и В. М. Лопатниковым. См.: Майков П. М. Румянцев, граф Николай Петрович // Русский биографический словарь. Т. 17: Романов — Рясовский. Петроград, 1918. С. 493–521; Лопатников В. М. Канцлер Румянцев. Время и служение. М., 2011.

<sup>71</sup> Подробнее о кружке Н. П. Румянцева см.: Козлов В. П. Колумбы российских древностей. М., 1981. С. 8–45; Медведев И. П. Предисловие составителя // Граф Н. П. Румянцев и наука его времени. Т. 1: Переписка Н. П. Румянцева и академика Ф. И. Круга. М.; СПб., 2017. С. 15–23.

<sup>72</sup> Рукописные собрания Государственной библиотеки СССР имени В. И. Ленина: указатель. Т. 1, вып. 1: 1862–1917. М., 1983. С. 14–27.

Экономические взгляды Н. П. Румянцева сочетали идеи либерализма и государственного покровительства отечественной торговле и промышленности<sup>73</sup>. Развитие отечественной торговли министр видел в выходе на международные рынки, отказе от посредничества европейских стран. Министерство коммерции должно было содействовать международной торговле, поддерживать промыслы и судостроение на купеческих верфях и др.<sup>74</sup>

Взгляды графа Н. П. Румянцева находили отражение не только во внутриполитическом курсе, но и в личных поступках. Являясь акционером Российско-Американской<sup>75</sup> и Беломорской компаний<sup>76</sup>, он лоббировал их интересы. Для поддержания отношений с Русской Америкой и развития торговли с Японией граф инициировал первое русское кругосветное плавание под командованием И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского<sup>77</sup>. При содействии графа в 1806 г. слободской и архангельский купец К. А. Анфилатов отправил два судна в Северо-Американские Соединенные Штаты<sup>78</sup>. На собственные средства граф построил бриг «Рюрик», участвовавший в кругосветном плавании в 1815–1818 гг.<sup>79</sup> Результатом путешествия стали важные географические открытия в Беринговом проливе, ставшие достоянием не только российского, но и мирового научного знания<sup>80</sup>.

Имя графа Н. П. Румянцева встречается и в документах Беломорской компании. Так, глава фирмы «А. Попов с сыновьями» приносил дирекции благодарность за сообщение графу о «трудах наших», связанных со строительством китобойного судна. Купец был удостоен чести получить 8 января 1805 г. письмо от графа, выражавшего признательность<sup>81</sup>. Румянцев был инициатором экспедиции на Новую Землю для поиска полезных ископаемых. Для этих целей было

<sup>73</sup> Лобас Е. В., Савченко М. М. Внешняя торговля и таможенная политика Российской империи начала XIX века. М., 2017. С. 60–61.

<sup>74</sup> Там же. С. 57–58, 61.

<sup>75</sup> Гринев А. В. Русские колонии на Аляске на рубеже XIX в. // История Русской Америки (1732–1867): в 3 т. Т. 2: Деятельность Российской-американской компании (1799–1825). М., 1999. С. 16; *Он же*. Аляска под крылом двуглавого орла (российская колонизация Нового Света в контексте отечественной и мировой истории). 2-е изд., испр. и доп. М., 2018. С. 217.

<sup>76</sup> Пасецкий В. М. Русские открытия и исследования в Арктике. Первая половина XIX в. Л., 1984. С. 29–33; Овсянкин Е. И. Указ. соч. С. 132–133; Заозерский Д. С. Хозяйственное освоение островов Баренцева моря в XIX — начале XX в.: дис. ... канд. ист. наук. Архангельск, 2021. С. 70–71.

<sup>77</sup> Болховитинов Н. Н. Н. П. Резанов и первое кругосветное плавание россиян (1803–1806) // История Русской Америки (1732–1867): в 3 т. Т. 2: Деятельность Российской-американской компании (1799–1825). М., 1999. С. 88–89; Копелев Д. Н. От мыса Головнина к Земле Александра I: российские кругосветные экспедиции в первой половине XIX века. М., 2021. С. 109–110.

<sup>78</sup> Замятин Г. А. Ксенофонт Алексеевич Анфилатов: очерк его жизни и деятельности. СПб., 1910. С. 62–98; Шумилов Н. А. Указ. соч. С. 136; Судовиков М. С. Купец-negoциант Ксенофонт Анфилатов...

<sup>79</sup> Копелев Д. Н. От мыса Головнина... С. 101, 105.

<sup>80</sup> Подробнее см.: Bekasova A. Voyaging towards the future: the brig Rurik in the North Pacific and the emerging science of the sea // British Journal for the History of Science. 2020. Vol. 53, no. 4. P. 469–495.

<sup>81</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 149. Л. 42.

использовано одно из судов Беломорской компании<sup>82</sup>. Через посредничество Румянцева компания собиралась просить у императора разрешения на разбор кольского «замка» — острога, построенного в конце XVI в. Бревна крепости компания хотела использовать на постройки в Екатерининской гавани<sup>83</sup>.

Наконец, символ Беломорской компании — флаг с нанесенным на него гербом также был утвержден при поддержке графа. Несколько эскизов с изображением вариантов флага Румянцев представил на рассмотрение товарища министра Морских сил Павла Васильевича Чичагова (1767–1849). Изучив рисунки, Павел Васильевич сообщил, что, на его взгляд, наиболее удачен « тот, на котором изображен герб Архангельской губернии»<sup>84</sup>. Принятие флага компанией, уверял он Румянцева, станет важным делом «в распространении нашей торговли»<sup>85</sup>, поскольку в будущем было не исключено появление новых коммерческих объединений. Для них флаг должен был служить эмблемой. Дирекция компании по достоинству оценила усилия Николая Петровича в утверждении флага, направив графу специальный адрес от 2 мая 1805 г., в котором было выражено «глубочайшее наше почтение»<sup>86</sup>.

Название судна, безусловно, отражало общественные устремления того времени<sup>87</sup>. Присвоением китобойному кораблю имени графа подчеркивалось уважительное отношение к покровителю компании, заявлялось согласие с экономической политикой Румянцева, одним из пунктов которой был выход России на международные рынки благодаря развитию коммерческого судостроения. Обращает на себя внимание то, что китобойное судно было единственным кораблем Беломорской компании, носившим модерновое название. Остальные суда, ходившие к Шпицбергену и Новой Земле, носили традиционные для промысловой культуры Поморья XVIII — начала XIX вв. имена христианских подвижников («Святой Николай», «Святые Николай и Максим», «Святые Николай и Феодор», «Святой Климент»), общерусских святых («Святые Московские чудотворцы Петр, Иона, Алексий, Филипп», «Святой царевич Дмитрий»),

<sup>82</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 198–198 об., 215 об., 223 об. Подробнее об экспедиции см.: Заозерский Д. С. Хозяйственное освоение... С. 185–187.

<sup>83</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 109. Л. 129 об.

<sup>84</sup> Письмо П. В. Чичагова Н. П. Румянцеву от 21 марта 1805 г. // РГИА. Ф. 13. Оп. 1. Д. 142. Л. 6.

<sup>85</sup> Там же. Л. 6 об.

<sup>86</sup> Там же. Л. 11.

<sup>87</sup> Вопрос о названиях морских судов российского и европейского флотов только в недавнее время стал объектом исследования. См.: Брызгалов В. В. Появление названия «Святой Николай» у кораблей и судов, построенных на Русском Севере в первой половине XVIII века // Защитники Отечества: материалы XVII региональных общественно-научных чтений по военно-исторической тематике. Архангельск, 2005. С. 4–10; Овсянников О. В., Ясински М. Э. Заметки о морском аспекте освоения Русской Европейской Арктики // Лодия. 2008. № 5 Архангельск, 2010. С. 12–14; Никонов С. А. «Кто в море не ходил, тот Богу не маливался»: Промысловая колонизация Мурманского берега и Новой Земли крестьянами и монастырями Поморья в XVI–XVIII вв. М.; СПб., 2020. С. 397–398; Копелев Д. Н. Битва портуланов: забытые и малоизвестные страницы военно-морской истории XVI–XIX столетий. СПб., 2019. С. 282–292; Он же. От мыса Головина... С. 119–128.

архангелов («Святой Михаил Архангел»), небесных покровителей членов императорской семьи («Святой князь Константин»)<sup>88</sup>.

Успех китобойного промысла зависел не только от судна, но и от команды. В России, где не существовало традиции промысла китов, не было своих специалистов, поэтому китобоев нанимали в Европе. Первый опыт привлечения европейцев на службу относится к 1720-м гг., когда было создано Кольское китоловство. Тогда в Нидерландах были наняты капитан, шкипер, штурман, матросы, а также шесть гарпунеров<sup>89</sup>. Матросами были военнослужащие российского военно-морского флота<sup>90</sup>.

Зверобойные команды промысловых судов, отправлявшихся из портов Русского Севера к Груманту и Новой Земле в XVIII — начале XIX вв., комплектовались из выходцев из волостей и городов Архангельской губернии. Иностранные шкиперы и штурманы нанимались в тех случаях, когда архангельским купцам требовалось отправить судно в страны Европы, находившиеся дальше побережья Северной Норвегии (Финнмарка). Путь «в Норвегу» был хорошо известен русским кормщикам, что зафиксировано поморскими лоциями<sup>91</sup>.

Состав команды «Графа Румянцева» был интернациональным: иностранную часть составляли капитан и китобои, а русскую — матросский экипаж. Нанять иностранцев на службу было непросто, так как для этого требовалось выехать за рубеж. В этой ситуации исключительную роль могли сыграть высокопоставленные покровители и акционеры компаний, обладавшие достаточными связями в Европе. Такое покровительство мог оказать, например, граф Н. П. Румянцев.

24 апреля 1804 г. при посредничестве российского генерал-консула К.-Ф. Стендера (Штендера)<sup>92</sup> в Гамбурге были наняты четверо гарпунщиков<sup>93</sup>, главным среди которых был Ганс Енсен — «старший бывалец на китоловстве»<sup>94</sup>. К помощи дипломатов для найма иностранцев на морскую службу стали прибегать еще во времена Петровских преобразований<sup>95</sup>. Прибыв в Архангельск,

<sup>88</sup> Отметим, что один из кораблей компанейского флота, «Святой Александр Невский», носил имя покровителя императора Александра I.

<sup>89</sup> Дадыкина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А. Поморские промыслы на Шпицбергене в XVIII — нач. XIX в. Исследование. Документы. М.; СПб., 2017. Документы. № 12. С. 149.

<sup>90</sup> Там же. С. 65–66.

<sup>91</sup> Огородников С. Ф. Указ. соч. С. 237.

<sup>92</sup> Российский генеральный консул в Гамбурге в 1797–1805 гг. См.: Шарашкин А. Дипломатические и консульские представительства России в Гамбурге в XVIII в. Страницы истории. URL: <http://beiuinsinhamburg.de/2019/%D0%B4%D0%B8%D0%BF%D0%BB%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B5-%D0%B8%D0%BD%D1%81%D1%83%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B5-%D0%BF%D1%80%D0%B5%D0%B4%D1%81/> (дата обращения 11.11.2024).

<sup>93</sup> В документах зафиксированы имена следующих иностранных специалистов: гарпунщики Ганс Енсен, Иоган Каспар Гут, Юрген Карстен Лест, штурман Корнелиус Юргенс. См.: ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 74–74 об.

<sup>94</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 30 сентября 1804 г. // Там же. Д. 105. Л. 64 об.

<sup>95</sup> Мазур Т. П. Моряки из Нидерландов и их потомки на службе в Российском военно-морском флоте // Россия-Нидерланды. Диалог культур в европейском пространстве: материалы V Междунар. петровского конгресса (Санкт-Петербург, 7–9 июня 2013 г.). СПб., 2014. С. 275.

китобои показали свои знания, оценив строящееся на верфи Поповых судно как наиболее подходящее для промысла.

Вести китобойный промысел мог опытный капитан, знающий все тонкости дела. Найти такого можно было лишь в Европе. По признанию, В. Е. Ермолина, в Архангельске, иностранными «шхиперами и штурманами» местные судовладельцы «не заимствуются», предпочитая нанимать русских кормщиков, которые «по многократному хождению без навигацкой теории учились на тот предмет опытными»<sup>96</sup>. На должность командора в Гамбурге был нанят датчанин Андреас Петерсон Даль<sup>97</sup>.

Нанятые в Гамбурге китобои отправились в Россию по маршруту Кенигсберг — Рига — Санкт-Петербург. На путевые расходы компанией было потрачено 1299 руб. 21 коп.<sup>98</sup>

Таким образом, еще до начала строительства «Графа Румянцева» на службе Беломорской компании оказались не менее пяти иностранных моряков. И все же это количествоказалось акционерам недостаточным. На заседании 10 октября 1804 г. было предложено нанять еще одного гарпунера и штурмана<sup>99</sup>.

С иностранными моряками при найме были заключены контракты, оговаривавшие срок службы и обязанности. Находиться на службе компании китобои должны были «на два съяду текущие года» (1804–1805. — *C. H.*). В их обязанности входило «наставлять (русских матросов. — *C. H.*), как им с уловленными рыбами (т. е. китами. — *C. H.*) обходится». Гарпунщики должны были следить за исправностью китобойных «снарядов» не только на корабле, но и на берегу. Тиммерманы<sup>100</sup> отвечали за постройку шлюпок.

Специальный контракт был заключен с командором «Графа Румянцева» А. П. Далем. Выявить этот документ не удалось. В изложении Власа Ермолина, командор обязывался соблюдать «компанейский интерес», а в случае нарушения контракта «ему (Далю. — *C. H.*) от службы без дальнейших исследований отказать»<sup>101</sup>.

Неудачный первый вояж «Графа Румянцева» заставил руководство компании расторгнуть контракт с Далем и пригласить на службу нового командора Яна Корнелиуса Ката (в русифицированном варианте — Ивана Корнильевича). Нельзя исключать, что у второго командора брига были родственники, жившие в начале XIX в. в Архангельске. Так, в 1801 г. в третью купеческую гильдию были записаны двое «гамбургских уроженцев», одним из которых был Гидде Корнелиус Кат<sup>102</sup>. В мещанское общество Архангельска был записан еще один представитель этой фамилии — Корнелий Корнелиус Кат, за которым на первое полугодие 1804 г. числились недоимки по уплате податей<sup>103</sup>. Таким образом, если все трое

<sup>96</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 30 сентября 1804 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 105. Л. 64 об.

<sup>97</sup> Первые упоминания А. П. Даля в качестве командора относятся к апрелю 1805 г. См.: Донесение В. Е. Ермолина от 25 апреля 1805 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 25.

<sup>98</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 78. Л. 56.

<sup>99</sup> Там же. Д. 86. Л. 62 об.

<sup>100</sup> Тиммерман (нидерл. *timmerman*) — корабельный плотник.

<sup>101</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 30 декабря 1805 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 91.

<sup>102</sup> ГААО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 18. Л. 140–140 об.

<sup>103</sup> Там же. Д. 35. Л. 275–275 об.

приходились друг другу братьями, то одним из способов привлечения на службу в компанию становилось использование родственных связей.

В контракте, заключенном с Яном Катом 30 декабря 1805 г., содержалось 11 пунктов<sup>104</sup>, обязывавших командора в службе «быть послушным и во всем подлежащем ревностным и не леностным», иметь строгое и «добропорядочное началство» над командой, вести корабль к промыслу в «Гренландию», а после окончания экспедиции в Екатерининскую гавань или Архангельск, в зависимости от решения дирекции. Компания готова была продлить контракт с командором «по общему согласию». Если соглашение не будет достигнуто, вверенное судно «со всем такелажем, парусами и всеми корабельными принадлежностями по инвентарию» нужно было сдать. За сохранность корабельного имущества командор нес ответственность и должен был письменно отчитываться.

В какой мере учитывались профессиональные качества командоров, от компетентности которых зависел успех промысла? Ответить на этот вопрос однозначно нельзя. Когда возник конфликт с командором А. П. Далем, русские матросы, его противники, утверждали, что он «никакого разпоряжения грунланского» не знает. Будто бы до службы компании он только дважды ходил на китобойный промысел, и оба раза неудачно: «Первой раз пошол — французы взяли в плен, а другой раз пошол — корабль потерял»<sup>105</sup>. Проверить эти утверждения, к сожалению, мы не можем. Командор Даль не оставался в долгу, обвиняя русскую команду в профессиональной непригодности<sup>106</sup>.

При выборе нового командора директор Д. И. Ростовцев, правитель В. Е. Ермолин и акционеры рассмотрели четыре кандидатуры: штурмана К. Юргенса, уже находившегося на службе компании, штурмана судна «Дер-Нейд фон Фленсбург» (нем. «Der Neid von Flensburg» — «Зависть Фленсбурга»)<sup>107</sup> Оке Петерсона (швед. Åke Pettersson/Peterson), боцмана из Боркума (нем. Borkum)<sup>108</sup> Рулоха Хееретса (нидерл. Roelof Heeres/Heerets) и коммерческого шкипера Я. К. Ката<sup>109</sup>. Первые три кандидатуры были отклонены. Штурман Юргенс, несмотря на опыт, был в солидном возрасте и подвержен каким-то «времянно болезненным припадкам»; не было достаточных сведений «о личном поведении и характере» штурмана Петерсона, как и боцмана Хееретса, хотя он и бывал «при китоловных промыслах»<sup>110</sup>. Выбор пал на Ката, отвечавшего следующим требованиям: имел опыт китобойных экспедиций, был «поведения трезваго» и, что важно, в «российском языке нарочито сведущий». Уволенный Даль не знал русского языка, что усугубляло конфликт с командой. Отметим, что

<sup>104</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 61. Л. 1–3 об.

<sup>105</sup> Там же. Д. 86. Л. 411 об.

<sup>106</sup> Там же. Л. 289–289 об.

<sup>107</sup> Фленсбург — датский город в земле Шлезвиг-Гольштейн, с 1864 г. в составе Германии.

<sup>108</sup> Боркум — город, стоящий на одноименном острове в восточной части гряды Фризских островов. В настоящее время в составе Германии.

<sup>109</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 183. Л. 187.

<sup>110</sup> Там же. Л. 187–187 об.

новый командор Ян Кат до этого не возглавлял судно: «не бывалый, собственно, начальствующим при китоловных промыслах»<sup>111</sup>.

Таким образом, если рядовых китобоев компания смогла найти, то привлечь к промыслу опытного капитана было не так-то просто, даже несмотря на гарантированную выплату жалованья вне зависимости от результатов промысла.

Нанятые на службу иностранцы высоко ценились руководством компании. Прибывшие еще весной 1804 г. в Архангельск гарпунщики, так и не выйдя в море, тяготились вынужденным бездельем. Дирекция просила В. Е. Ермолина призвать их «к терпению, с уверенiem, что они будут заняты, сколь скоро обстоятельства только позволят»<sup>112</sup>. После первого вояжа 1805 г. компания стремилась удержать нанятых специалистов. Влас Ермолин в письме лично обратился к гарпунщикам Енсену и Гуту с просьбой продолжить служить компании, которая «не пременет принять таких мер, коими вы будите доволны»<sup>113</sup>. Аналогичную просьбу управляющий адресовал штурману Юргенсу и гарпунщику Лесту, заверяя в том, что не останется без внимания «ревностное прохождение ваших должностей», которое будет вознаграждено по достоинству<sup>114</sup>.

Более подробно продление контракта с иностранцами раскрывается в дневнике поездки Ермолина в Колу в начале 1806 г. 17 января 1806 г. двум «афицерам», штурману Корнелиусу Юргенсу и гарпунщику Юргену Лесту, было сделано предложение остаться на службе, принятое ими<sup>115</sup>. Тиммерман Иоганн (Ян) Каспер (Каспар) Гут (Хут) и салорезчик Ганс (Ханс) Вилемс (Вильямс, Вилимс) согласились при условии, что им прибавят жалованье и после окончания промысла отправят в Гамбург, без возвращения в Екатерининскую гавань<sup>116</sup>. Договор был оформлен 31 января 1806 г.<sup>117</sup> Вместе с премиальными им было выплачено 300 руб.<sup>118</sup>

Понимая заинтересованность Беломорской компании в китобоях, иностранцы считали себя вправе выступать с критикой ее действий. Так, 29 апреля 1805 г., накануне первого вояжа, гарпунщики высказали опасение, что поздний выход в море «Графа Румянцева» может сорвать предприятие<sup>119</sup>. Европейцы отправлялись на китобойный промысел в марте. Они готовы были выйти на промысел при условии, что будут сохранены «особые платежи или премии», составлявшие долю от добытой продукции.

Иностранные члены команды «Графа Румянцева», таким образом, должны были организовать китобойный промысел, в то время как вся работа по обслуживанию судна ложилась на русских матросов. Перед первым вояжем «Графа Румянцева»

<sup>111</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 183. Л. 187 об.

<sup>112</sup> Предписание дирекции Беломорской компании от 19 сентября 1804 г. // Там же. Д. 17. Л. 19 об.

<sup>113</sup> Письмо В. Е. Ермолина от октября 1805 г. // Там же. Д. 6. Л. 74.

<sup>114</sup> Там же. Л. 74 об.

<sup>115</sup> Там же. Д. 145. Л. 47.

<sup>116</sup> Там же.

<sup>117</sup> Там же. Д. 61. Л. 7-7 об.

<sup>118</sup> Там же. Д. 145. Л. 58 об.

<sup>119</sup> Там же. Д. 86. Л. 140.

с судовой командой был заключен договор, особенность которого заключалась в том, что контрагентом выступала не Беломорская компания, а командор А. П. Даль<sup>120</sup>. Такой порядок был установлен Уставом о купеческом водоходстве<sup>121</sup>. Матросы брали на себя обязательство исполнять приказания «командора, штурмана или того, кому управления корабля поручено будет», прилагать усилия «к щастливому плаванию и приобретению промысла», не отлучаться с судна без разрешения<sup>122</sup>. Они несли материальную ответственность за сохранность корабельного имущества, ущерб которому обязаны были компенсировать «из своей платы»<sup>123</sup>. Отдельный раздел договора был посвящен оплате труда.

В дальнейшем с нанятыми на службу матросами заключались договоры как индивидуальные, так и групповые. Сохранившиеся договоры относятся ко второму вояжу корабля. Они были заключены в Архангельске в период между 17 ноября 1805 г. и 15 февраля 1806 г. и зафиксированы в маклерской книге<sup>124</sup>. Типовой договор гласил, что нанятый на службу матрос будет должностью «исправлять со всякою возможносию и старанием», добросовестно выполнять приказы командора<sup>125</sup>. Матросы обязывались прийти к месту стоянки судна, в Екатерининскую гавань Кольского уезда, в январе-марте 1806 г.

Отношения между компанией и судовой командой устанавливались на основе не только традиции, но и Устава купеческого водоходства (1781 г.) — первого российского законодательного акта, регулировавшего морские перевозки. В договоре 1805 г. с командой «Графа Румянцева» содержатся отсылки к статьям 92–93 и 116 Устава, согласно которым в случае гибели судна и перевозимого им груза «плата корабельных или судовых служителей и водоходцов тут же пропадает», поэтому члены команды должны были «употребить всевозможную силу и старание к спасению корабля» и его груза. Капитан имел право отстранить члена команды, который «в пьянстве или в своевольной драке изувечится» или в силу какой-то другой неуважительной причины окажется неспособным к исполнению должности<sup>126</sup>.

Численность команды «Графа Румянцева» в первый вояж 1805 г. составляла 24 человека, в 1806 г. — 51 человек. Значительно меньший состав команды в 1805 г. объясняется наличием на судне артели Акима Старостина, отправившейся зимовать на Шпицберген. Артель состояла из 23 промышленников. Предполагалось, что во время пути они будут оказывать помощь в добыче китов и морского зверя.

<sup>120</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 221–222.

<sup>121</sup> Устав купеческого водоходства по рекам, водам и морям. [СПб., 1781]. Ст. 22–23. С. 18–19.

<sup>122</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 221–221 об.

<sup>123</sup> Там же. Л. 221 об.

<sup>124</sup> Маклер — должностное лицо, оформлявшее сделки купли-продажи на биржах и пристанях; маклерская книга — документ, в который заносились торговые сделки. В Уставе купеческого водоходства маклеру посвящены статьи 168–180 главы IX. В его обязанности входила фиксация в книге всех членов судовой команды, лиц, занимающихся «водоходством», составление копий договоров между капитаном и командой судна, крепостей на построенное судно. См.: Устав купеческого водоходства... Ст. 170, 172–176, 179. С. 63–65.

<sup>125</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 61. Л. 42, 52–54, 56, 58.

<sup>126</sup> Устав купеческого водоходства... Ст. 92–93, 116. С. 37–38, 45.

С учетом артели Старостина, численность команды корабля в 1805 г. на пути к Шпицбергену составляла 47 человек. Национальный состав команды «Графа Румянцева» представлен ниже (табл. 1).

Таблица 1

Национальный состав судовой команды «Графа Румянцева» в 1805–1806 гг.

| Год  | Команда судна |    |            |    | Всего      |     |
|------|---------------|----|------------|----|------------|-----|
|      | Иностранные   |    | Русские    |    |            |     |
|      | абсолютное    | %  | абсолютное | %  | абсолютное | %   |
| 1805 | 6             | 25 | 18         | 75 | 24         | 100 |
| 1806 | 10            | 20 | 41         | 80 | 51         | 100 |

*Примечание.* Составлено по: ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 48; Д. 61. Л. 48–49, 61.

В первой половине XIX в. численность голландских китобойных команд, промышлявших в Арктике, колебалась от 43 до 51 человека<sup>127</sup>. В команду обязательно входили китобои: гарпунщики, тиммерманы, салорезчики<sup>128</sup>. Количественный и профессиональный состав «Графа Румянцева» в 1806 г. не отличался от «голландского стандарта». Так, в экипаже были матросы, владевшие двумя специальностями: Ганс Вилемс — салорезчик и гарпунщик, Иоганн Гут — тиммерман и гарпунщик, а также боцман Корнелиус Юргенс и штурман Матиас Шифман.

Происхождение иностранной части команды прослеживается фрагментарно. Так, китобои Иоганн Гут и Ганс Вилемс были родом из датских городов Альтона (нем. Altona, дат. Altona) и Фер (фриз. Feer, дат. Ført). Имена промышленников указывают на их скандинавские, голландские или немецкие корни<sup>129</sup>. Во втором вояже «Графа Румянцева» матросом служил подданный Великобритании Джеймс Монро (англ. James Monroe/Munroe/Monro), у которого было второе, голландское имя — Эдуарт Рейц (нидерл. Eduard Reitz)<sup>130</sup>.

Русские промышленники происходили из Лямецкой<sup>131</sup>, Подужемской, Пурнемской и Шуерецкой волостей Архангельской губернии<sup>132</sup>. Двое были выходцами из Кольского уезда (Колы и Варзуги)<sup>133</sup>.

<sup>127</sup> Schokkenbroek J. C. A. Op. cit. P. 171–177, 184–185.

<sup>128</sup> Ibid. P. 182, 200.

<sup>129</sup> Скандинавом был Ганс Енсен (норв. и дат. Hans Jensen), голландские или немецкие корни имели Иоган Каспар Гут (нем. Johann/Johannes Caspar/Kaspar Gut/Hut), Юрген Карстен Лест (нем. Jurgen/Jürgen/Jørgen Carsten Lest/Loest), Корнелиус Юргенс (нем. Cornelius Jurgens), Рулов Хееретс (нидерл. Roelof Heeres/Heerets).

<sup>130</sup> РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 1218. Л. 38.

<sup>131</sup> И. М. Соколов, И. Т. Соколов, И. Г. Кочнев, Н. Х. Калинин, Е. С. Совершаев, Я. П. Совершаев. См.: ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 75, 78, 84 об.

<sup>132</sup> А. В. Борисов, М. И. Ларионов, Н. Я. Старков.

<sup>133</sup> И. Г. Безруких, П. Е. Корехов.

Во второй вояж «Графа Румянцева» в команду включили должностное лицо — поверенного Федора Федотовича Ерасова (Ярасова)<sup>134</sup>. Привлечение в экипаж «не морского» человека было вызвано желанием руководства Беломорской компании предотвратить конфликты, подобные произошедшим в 1805 г., оставившим судно без промысла и чуть было его не погубившим. Задачи Федора Ерасова во время вояжа правитель Ермолин определил следующим образом: «обще с командором заведывать российских мореходцев и управлять при отправлении корабля»<sup>135</sup>.

Положение иностранцев было более высоким, что нашло отражение в именовании их офицерами. Вызывающее у современного человека ассоциации с военной службой, слово «офицер» в начале XIX в. имело другое значение. В словаре В. И. Даля это понятие раскрывается как «общее звание военного, морского, гражданского чиновника»<sup>136</sup>. Несмотря на то что иностранные китобои не были военнослужащими или чиновниками, их статус высококвалифицированных специалистов давал основание называться офицерами. Отметим, что голландские китобои также использовали это понятие для гарпунеров, салорезчиков, штурманов и других незаменимых в промысле лиц.

Рассматриваемая ситуация вызывает параллели с организацией службы на российском военном-морском флоте конца XVIII–XIX в. Приглашение иностранных офицеров должно было повысить профессиональный уровень российских флотских и привнести дух соревнования, заставлявший последних ни в чем не уступать европейцам<sup>137</sup>.

Руководство компании рекомендовало поверенному Ф. Ф. Ерасову использовать звание офицера в качестве поощрения для русских промышленников, вводя их тем самым в круг опытных китобоев<sup>138</sup>. Были и другие формы поощрения, заключавшиеся в том, чтобы поставить русских матросов и промышленников на одну доску с иностранцами. Некоторым из них разрешалось питаться вместе с иностранной частью команды. Так, кормщик Аким Старостин во время первого вояжа «Графа Румянцева» мог получать наравне «с командором Даллем каютное содержание, стол, о чём ему и предписано»<sup>139</sup>.

---

<sup>134</sup> Ерасов (Ярасов) Федор Федотович (Федорович) (1775–1810) — выходец из Лижемской волости Петрозаводского уезда, переселившийся в Архангельск вместе с матерью Евфимией Алексеевой дочерью не позднее 1795 г. В 1805–1807 гг. служил поверенным Беломорской компании. См.: ГААО. Ф. 51. Оп. 11. Т. 2. Д. 2691а. Л. 244; Д. 3249. Л. 56 об.

<sup>135</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 104.

<sup>136</sup> Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. Т. 2: И — О. М., 1995. С. 771. В словаре русского языка XVIII в. находим и такое значение слова: лицо командного и начальствующего состава. См.: Словарь русского языка XVIII в. Вып. 18: Открытие — Пена. СПб., 2011 // Русская литература и фольклор: фундаментальная электронная библиотека. URL: <http://feb-web.ru/feb/s18/slov-abc/> (дата обращения 11.11.2022).

<sup>137</sup> Копелев Д. Н. На службе империи. Немцы и Российский флот в первой половине XIX века. СПб., 2010. С. 34.

<sup>138</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 101 об.

<sup>139</sup> Там же. Л. 48 об.

Оплата труда команды «Графа Румянцева» регламентировалась договорами. Иностранцам выплачивалась большая сумма жалованья, чем русским. Кроме этого, китобои получали дополнительные выплаты, составлявшие долю от выручки промысла. В уже рассмотренном договоре 1805 г. утверждается, что на основе Устава купеческого водоходства морякам выдавалась вперед плата за пять месяцев, оставшаяся сумма — «по благополучном возврате» в Екатерининскую гавань<sup>140</sup>. Предполагалось, что после вояжа моряки останутся на службе у Беломорской компании. Сверх установленной платы можно было просить только «на необходимыя надобности во время зимовки или на содержание семейства»<sup>141</sup>. Жалованье русской команды в 1805 г. колебалось от 40 до 85 руб. Наиболее высокой — 85 руб. — была плата боцмана Егора Неверова. Из контрактов команды корабля, заключенных перед вторым вояжем, следует, что помесячная плата колебалась от 7 руб. 50 коп. до 12 руб. Каждому матросу по вступлении в должность выплачивался задаток, а также сумма «без возврата на дорогу» в размере 10 руб.<sup>142</sup>.

Наиболее высоким — 75 руб. — было жалованье командора Я. К. Ката<sup>143</sup>. Также ему полагались премиальные<sup>144</sup> — по 1 ½ руб. с каждой карделки<sup>145</sup> сала. Жалованье Ката выплачивалось в Амстердаме его жене через некоего господина Гови. 15 июля 1806 г. на счет китобоя поступило 600 гульденов (428 руб. 57 коп.)<sup>146</sup>.

Оплата труда рядовых китобоев различалась в зависимости от должности. Так, салорезчик и тиммерман получали 20 талеров в месяц, а с каждой карделки сала — по 1 марке<sup>147</sup>. Меньше платили боцману и шиману (гол. *zeeman* — матрос) — 15 талеров в месяц и 12 шиллингов с карделки сала<sup>148</sup>. Стремясь сохранить опытных китобоев, Влас Ермолин 31 января 1806 г. заключил договор с салорезчиком Г. Вилемсом и тиммерманом И. К. Гутом, в котором ежемесячная плата была повышена до 26 талеров. Также за 1805 г. он выплатил «награду» (премию) по 75 руб. каждому<sup>149</sup>.

Отметим, что порядок оплаты труда иностранных китобоев вполне соответствует принятому в голландских китобойных компаниях. Так, в 1815–1825 гг. члены китобойных команд получали ежемесячное жалованье в зависимости от должности: более высокое — штурман и салорезчик, минимальное — юнга<sup>150</sup>. Кроме того, с каждой карделки промышленник получал 0,40 гульдена<sup>151</sup>.

<sup>140</sup> Согласно ст. 81 Устава, поступивший на службу на весь период плавания моряк получал четвертую часть от общей суммы платы. См.: Устав купеческого водоходства... Ст. 81. С. 34.

<sup>141</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 221 об.

<sup>142</sup> Там же. Д. 6. Л. 96 об. — 97.

<sup>143</sup> Там же. Д. 61. Л. 1 об. — 2.

<sup>144</sup> Там же. Л. 2.

<sup>145</sup> Карделка — бочка вместимостью в 10 ведер, предназначенная для перевозки сала.

<sup>146</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 78. Л. 96.

<sup>147</sup> Там же. Л. 82 об.

<sup>148</sup> Там же.

<sup>149</sup> Там же. Л. 7–7 об.

<sup>150</sup> *Schokkenbroek J. C. A.* Op. cit. P. 200.

<sup>151</sup> Ibid.

В сравнительном аспекте оплата труда иностранных и русских китобоев выглядела так. Для табл. 2 нами использованы данные из реестров членов команды «Графа Румянцева» 1805–1806 гг.

Таблица 2

Выплаты иностранным (ИЧ) и русским членам (РЧ) судовой команды  
«Графа Румянцева» в 1805–1806 гг.

| Год   | ИЧ | Выплачено |      | РЧ | Выплачено |      | Всего выплачено |      | Соотношение выплат, % |    |
|-------|----|-----------|------|----|-----------|------|-----------------|------|-----------------------|----|
|       |    | руб.      | коп. |    | руб.      | коп. | руб.            | коп. | ИЧ                    | РЧ |
| 1805* | 5  | 1260      | 00   | 19 | 1030      | —    | 2200            | 90   | 55                    | 45 |
| 1806  | 10 | 1012      | 27   | 41 | 2512      | 72   | 3524            | 99   | 29                    | 71 |

*Примечание.* Подсчитано по: ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 41 об.; Д. 61. Л. 48–49, 61.

\* В российскую часть команды корабля был включен иностранец Франц Леонард, кок. В табл. 2 не учтены выплаты командору А. П. Далю, не выявленные нами по документам.

Положение иностранных и русских членов команды различалось и питанием<sup>152</sup>. В счете 1805 г., зафиксированном груз «Графа Румянцева» перед уходом в море, содержится графа «Каютной провизии», в которой перечислены съестные припасы, полагавшиеся командору и иностранным китобоям<sup>153</sup>: помимо привычных в обиходе муки, гороха, крупы, были картофель и рис; приправы (корица, гвоздика, имбирь, шафран, сахар и соль); из напитков — чай (черный и зеленый), кофе; мед; сухофрукты (чернослив, изюм, мускат); спиртные напитки: белые и красные вина, крепкий алкоголь (водка, водка французская<sup>154</sup>, ром) и др.

По контракту, заключенному с гарпунщиками, в рацион входили 1 ½ фунта<sup>155</sup> говядины (выдавалась не менее 4 дней в неделю), ¾ фунта свинины (выдавалась не менее 1 дня в неделю), рыба (выдавалась не менее 2 дней в неделю). Без ограничений выделялся хлеб. При возможности на стол подавались зелень,

<sup>152</sup> Проблема питания на российском купеческом и военно-морском флоте только в недавнее время стала объектом исследования. См.: Дуров И. Г. Провиантское обеспечение экипажей малых фрегатов «Курьер» и «Святой Дух» в 1702 г. // Нидерланды и Северная Россия: сб. науч. ст. СПб., 2003. С. 181–194; Он же. Использование голландской технологии на пищевых предприятиях Адмиралтейства в первой половине XVIII в. // Там же. С. 195–234; Dresscher S.-J. Food Security in the High Arctic While Balancing the Demands of Commercial and Subsistence Hunting // Journal für entwicklungs politik. 2016. Vol. XXXII, 4. P. 41–66; Дадыкина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А. Указ. соч. С. 85–87. Большой интерес представляет и сравнительный аспект проблемы, связанный с организацией питания на судах европейских китобоев и антильских пиратов. См.: Schokkenbroek J. C. A. Op. cit. P. 202–204; Конелев Д. Н. Битва портуланов... С. 230–253.

<sup>153</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 190–191.

<sup>154</sup> Водка французская — коньяк. См.: Словарь русского языка XVIII века. Вып. 3: Вѣк — Воздувать. Л., 1987. С. 252.

<sup>155</sup> Фунт — мера веса, равная 453,59 г; 1 ½ фунта равны 680,39 г, ¾ фунта — 340,19 г.

капуста, репа, морковь, лук, картофель, а также соль, перец и уксус. На берегу гарпунщикам не выдавали чай, кофе и вино<sup>156</sup>.

Разнообразным было питание китобоев и в Нидерландах. Так, в 1825 г. провизия галиота “Харлинген” (Harlingen) включала хлеб, овощи (горох, картофель, баклажаны), специи, шоколад, мясо и рыбу, сыр и др.<sup>157</sup> Таким образом, руководству компании приходилось подстраиваться под запросы иностранных моряков.

Рацион русских был более простым: хлеб, разные виды круп, мясо, рыба, антицинготные средства (мед, морошка, кислое молоко). Влас Ермолин в письме комиссару Попову от 2 декабря 1805 г. так описывал питание русских матросов и промышенников: они «едят хлеб, кашу ячную с посным маслом или с салом, треску солену и продчих рыб недорогих, а в скоромные дни<sup>158</sup> говядину соленую»<sup>159</sup>.

Тем не менее, гастрономические привычки иностранных китобоев не были чужды и русским промышенникам. Командор Даль жаловался, что кормщик Аким Старостин, оставаясь на зимовку с артелью на Шпицбергене, отобрал у командора какую-то часть провизии, включавшую кофе, чай, два анкерка вина и водки<sup>160</sup>. Воцману Егору Неверову, которому было дозволено на берегу питаться вместе с иностранцами, пришлось обратиться к поверенному компании в Коле М. Б. Немову, чтобы тот прислал в Екатерининскую гавань чай, сахар и мед<sup>161</sup>. Без этих продуктов находиться в обществе иностранных «афицеров» было нельзя.

Таким образом, отличия иностранных и русских членов команды «Графа Румянцева» заключались в статусе, размерах жалованья и, наконец, питании. По всей видимости, две части команды вне корабля, находясь на берегу в Екатерининской гавани, существовали автономно друг от друга. Нам неизвестны случаи столкновений, вызванных национальными различиями и положением на промысле.

---

<sup>156</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 61. Л. 70.

<sup>157</sup> *Schokkenbroek J. C. A.* Op. cit. P. 203.

<sup>158</sup> Дни, в которые не было поста и можно было есть мясную и молочную пищу.

<sup>159</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 85.

<sup>160</sup> Там же. Д. 109. Л. 392. Анкерок (нидерл. anker) — бочонок вместимостью 25 л.

<sup>161</sup> Там же. Д. 147. Л. 185.

## ГЛАВА III

### Первый вояж «Графа Румянцева»

В донесении от 9 июня 1805 г. В. Е. Ермолин сообщал, что спущенный на воду «Граф Румянцев» под управлением командора А. П. Даля отправился к Архангельску для погрузки «провизии и укомплектования нужных вещей»<sup>1</sup>. Судно вышло из порта 11 июля. Цель вояжа заключалась в промысле китов у берегов Шпицбергена<sup>2</sup>. На борт была взята артель кормщика Акима Старостина<sup>3</sup>, которую нужно было высадить на Шпицбергене и оставить на зимовку, «выдав им инструменты, материалы, провизию»<sup>4</sup>. Во время похода к архипелагу артель была обязана «исполнять все повинности, как карабелние, так и при китоловном промысле» совместно с судовой командой. Только по завершении промысла артель могла «выйти на берег» Шпицбергена в «удобном месте»<sup>5</sup>.

Завершив китобойный промысел, «Граф Румянцев» должен был отправиться в Екатерининскую гавань<sup>6</sup>. Здесь ему следовало остаться до марта 1806 г., чтобы подготовиться к новому китобойному вояжу<sup>7</sup>. В период стоянки в Екатерининской гавани командор Даль отвечал за выгрузку корабля, распределение команды по казармам, охрану судна<sup>8</sup>.

Однако «программа» вояжа, установленная руководством компании, не была реализована. Русские матросы и кормщик Старостин всю ответственность возлагали на командора Даля. Сразу после отхода судна он «начал весма много употреблять вина и так зделался очень пьян, да и каждый божай день был безъчювственno»<sup>9</sup>. Почти все время командор проводил в каюте, отстранившись от руководства судном. Это привело к ряду драматических ситуаций, чуть было не обернувшихся гибелью корабля. Уже в первые дни после выхода в море произошло несчастье: 11 июля во время поправки такелажа с мачты сорвался матрос Петр Большаков, получив серьезные травмы. Ему не была оказана надлежащая помощь, и по прибытии на Шпицберген он скончался.

<sup>1</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 9 июня 1805 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 105. Л. 145.

<sup>2</sup> Инструкция командору А. П. Далю от 8 июля 1806 г. // Там же. Д. 6. Л. 48; Д. 86. Л. 170.

<sup>3</sup> О биографии кормщика Акима Старостина см.: Никонов С. А. Аким Старостин (1764–1823): штрихи к биографии кормщика-груманлана // Соловецкое море: ист.-лит. альм. Вып. 21. М.; Архангельск, 2022. С. 72–86.

<sup>4</sup> Инструкция командору А. П. Далю от 8 июля 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 48–48 об.

<sup>5</sup> Наставление кормщику Акиму Старостину от 9 июля 1805 г. // Там же. Л. 48 об.

<sup>6</sup> Там же. Л. 50 об.

<sup>7</sup> Предписание правления Беломорской компании от 22 мая 1805 г. // Там же. Д. 109. Л. 95; Донесение В. Е. Ермолина от 28 апреля 1805 г. // Там же. Д. 6. Л. 27.

<sup>8</sup> Инструкция командору А. П. Далю от 8 июля 1806 г. // Там же. Л. 48 об.

<sup>9</sup> Там же. Д. 86. Л. 410.

Судно продолжало свой путь, дойдя 25 июля до острова Медвежьего, откуда должно было двинуться к Шпицбергену. Боцман, пытавшийся по карте определить маршрут, столкнулся с гневом капитана, который, «изъхватя оную карту, и хотел бросить в море, и говоря, что я один капитан на борту». Аким Старостин не допустил уничтожения карты, вступив в драку с капитаном. Спустя полтора дня после этого события судно достигло суши. Между Далем и Старостиным возник спор о том, куда же пришел бриг. Капитан считал, что это «Клюсъбой»<sup>10</sup>, а кормщик ему возражал: «не знаю, какое это место, я не бывал»<sup>11</sup>. Старостин вместе с матросами отправился на шлюпке разведать обстановку, выяснив, что в губе, куда шло судно, были луды<sup>12</sup>, «много очень льду», а также «банки»<sup>13</sup> оказались прямо на носу». Спешно вернувшись на корабль, кормщик «закричал», потребовав поворачивать обратно. Спустя сутки корабль достиг острова Немецкого<sup>14</sup>, где кормщик «бывал не один раз», а 29 июля пришли в «Клюсъбой». При входе в залив вновь возник спор «двух капитанов»: кормщик потребовал, чтобы, помимо якоря, судно закрепили («перлин»<sup>15</sup> вывести на гору и закрепить»), Даль отказался сделать это. Разыгравшийся в ночь с 1 на 2 августа шторм стал бить судно о грунт, отчего едва не сломалась мачта. Корабельная команда обратилась за помощью к Старостину, видимо, в этот момент находившемуся с артелью на берегу. Прибывший кормщик приказал «другой хорошей перлин завести на гору» и тащить корабль к берегу. Работа, занявшая всю ночь, была отмечена и командором, велевшим всей команде «дать вина»<sup>16</sup>. После окончания шторма Старостин на двух карбасах смог вытащить якорь и перевезти его в другое место.

Обращает на себя внимание позиция Акима Старостина в этом конфликте. Кормщик, сообщая в Архангельск о произошедшем, с одной стороны, высказываетя в защиту русских матросов. По его словам, боцман Афанасий Булатов, знающий «против прочих … в тонкость всю корабельную оснастку и порядок», во время шторма «для спасения корабля употребляет всевозможное свое старание и рачение»<sup>17</sup>. Боцманом были довольны матросы и иностранные «харпунщики». Промышленники-груманланы также уважали Булатова: «Ни един из артели может в чем жаловатца»<sup>18</sup>. Старостин положительно оценивал и иностранцев-китобоев: они «достойные и добрые люди, хотя и немцы»<sup>19</sup>. Но он не обвинял и Даля, отмечая, что «мне от него (командора. — С. Н.) и грумаланам моим обиды не происходило». Чувство собственного достоинства, незаменимость

<sup>10</sup> Клюсъбой — залив Белльсунн (Bellsund) на острове Западный Шпицберген. См.: Гортер А. А. О поморских топонимах на Свальбарде (архипелаг Шпицберген и острове Медвежий) // Соловецкое море: ист.-лит. альм. Вып. 21. Архангельск; М., 2022. С. 68.

<sup>11</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 410–410 об.

<sup>12</sup> Луда — подводный камень, открывающаяся при отливе каменная мель.

<sup>13</sup> Банка — отмель.

<sup>14</sup> Немецкий — остров из группы островов на северо-востоке архипелага Шпицберген.

<sup>15</sup> Перлин — тонкий канат.

<sup>16</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 411.

<sup>17</sup> Там же. Д. 109. Л. 359.

<sup>18</sup> Там же.

<sup>19</sup> Там же. Л. 361 об.

в груманских промыслах заключена в следующих словах Акима Старостина, подводящих своеобразный итог событиям: «Мне на его (командора. — С. Н.) месте не быть, а ему — в моем звании»<sup>20</sup>.

Были свои претензии к Старостину и у командора Даля. Так, после возвращения в Екатерининскую гавань Даляр писал в архангельскоеправление о том, что кормщик взял 150 бочек-карделок, якобы по специальному ордеру. На заявление командора, что «Влас Ермолин ничего мне о том не объявлял», Старостин ответил, «что это все равно, я должен оныя иметь»<sup>21</sup>. Также кормщик во время высадки на Шпицбергене забрал половину выданной командору провизии: «кофе, сахару, чаю, анкерок старого вина и анкерок доброй водки». Набор продуктов, взятых Старостиным, вносит определенные корректизы в наши представления о питании груманланов в период зимовок<sup>22</sup>. Был нарушен запрет на употребление спиртных напитков<sup>23</sup>, обращает на себя внимание и обычай пить кофе, укоренившийся с XIX в. в ряде поморских селений. Так, жители Сёмжи во второй половине XX в. имели обычай заваривать кофе в самоваре, без чего не начинался ни один день<sup>24</sup>.

10 августа 1805 г. «Граф Румянцев» отправился в обратный путь<sup>25</sup>. Удача на этот раз улыбнулась китобоям: в море они встретили мертвого кита. Матросы подтащили тело млекопитающего к борту и даже «по нему ходили». Командора просили приказать разделать животное, но получили отказ: «Ни под каким видом им того не позволил, говоря, что не допустит корабля обезглавить мертвым»<sup>26</sup>. В итоге тушу кита пришлось отпустить в море.

По словам противников Даля, командор во главе судна был «как глупой лекарь» при тяжелом больном. Он продолжал пить, выходя на дек<sup>27</sup>, откуда начинал «ругать всякого человека, и крьчать по-дацки, по-агленски и по-немецки, все вдруг, и разобрать ничего не можно»<sup>28</sup>. Благополучное возвращение из похода,

<sup>20</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 361 об.

<sup>21</sup> Там же. Д. 109. Л. 392.

<sup>22</sup> Частично эта проблема была затронута в ряде исследований. См.: *Dresscher S.-J. Food Security in the High Arctic While Balancing the Demands of Commercial and Subsistence Hunting // Journal für entwicklungspolitik.* 2016. Vol. XXXII, 4. P. 41–66; *Дадыкина М. М., Крайковский А. В., Лайкус Ю. А. Поморские промыслы на Шпицбергене в XVIII — нач. XIX в. Исследование. Документы.* М.; СПб., 2017. С. 85–87. См. также наше исследование: *Nikonov S. Provision of Supplies to Russian Commercial Expeditions to Novaya Zemlya and Spitsbergen in the Second Half of the 18th — Early 19th Centuries // Herald of the Russian Academy of Sciences.* 2024. Vol. 94, Suppl. 3. P. 254–261.

<sup>23</sup> Согласно показаниям промышенников-груманланов, данным в 1818 г., вывоз спиртного на полярные архипелаги не практиковался: раньше «хозяева давали нам вино и пиво; но как многие из промышенников, упиваясь, забывали свое дело, то теперь мы не смеем брать с собою ни пива, ни вина, а пьем квас». См.: Допросы русских промышенников о Шпицбергене // Дух журналов. 1818. № 21. С. 642. URL: [https://www.kolamap.ru/library/doc/1818\\_dopros.htm](https://www.kolamap.ru/library/doc/1818_dopros.htm) (дата обращения: 02.09.2021).

<sup>24</sup> *Власова М. Н. Русский Север: брошенная земля: Фольклор несуществующих деревень (особенности и контексты бытования).* СПб., 2021. С. 157–159.

<sup>25</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 109. Л. 364.

<sup>26</sup> Там же. Л. 391.

<sup>27</sup> Дек — палуба.

<sup>28</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 411.

по мнению русских матросов, стало возможным благодаря умелым действиям штурмана и двух «афицеров», которые «изправляли все на море»<sup>29</sup>.

«Граф Румянцев» прибыл в Екатерининскую гавань 29 августа 1805 г.<sup>30</sup> Прием судна и размещение команды в гавани и в Коле были поручены комиссионеру, кольскому купцу Алексею Ивановичу Попову (1765 — после 1833)<sup>31</sup>. Еще не зная, как прошел вояж, Влас Ермолин рекомендовал Попову быть внимательным к командору: «что потребует корабелщику, ни в чем не отказывать, а всякое пособие ему чинить»<sup>32</sup>. В письме к командору Ермолин также рекомендовал во всем полагаться на кольского купца, в случае приезда из гавани в Колу «квартирование иметь, где г. Попов вам назначит», не устраиваясь жить к кому-либо самостоятельно<sup>33</sup>. Особо поручалось Попову принять имущество корабля «до последней вещи, как такелажи, орудия и инструменты, провизия, словом сказать, все без остановки»<sup>34</sup>. Комиссионер должен был держать корабельную команду в «крепких руках», а с Даля взять полный отчет об израсходованной в пути провизии<sup>35</sup>.

Не зная обстоятельств вояжа, Влас Ермолин спокойным тоном сообщал в Санкт-Петербург о возвращении в гавань «Графа Румянцева», доставившего на зимовку «российских промышленников под началом кормщика Акима Старостина»<sup>36</sup>. О китобойном промысле, для которого и был предназначен корабль, правитель умолчал.

Командор Даля объявился в Коле 31 августа, приехав к купцу Попову вместе с тремя «афицерами» и одним русским матросом. Из разговора с ним стало известно о каких-то несогласиях в команде, поскольку Даляр с офицерами решили до следующего вояжа зимовать в Коле, нарушив предписание Ермолина останавливаться только в доме, указанном Поповым. Иностранные, к недовольству правителя, решили поселиться у купцов Герасимова и Голодного<sup>37</sup>. Пробыв в Коле два дня, купив овцу и тушу говядины, Даляр и сотоварищи 2 сентября отправились обратно в гавань.

Конфликт между командором и командой, начавшийся в море, с приходом в гавань не закончился. Матросы жаловались на то, что их кормят протухшой говядиной, запах которой настолько сильный, что «вонью выживае вон из корабля». Основу рациона составлял горох, отчего в команде возникли болезни<sup>38</sup>. Командор

<sup>29</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 411 об.

<sup>30</sup> Там же. Д. 109. Л. 57.

<sup>31</sup> Даты жизни А. И. Попова установлены по материалам ревизий и метрических книг. См.: ГААО. Ф. 29. Оп. 29. Д. 250. Л. 206; Д. 264. Л. 267; Ф. 51. Оп. 11. Т. 2. Д. 3249. Л. 289; Т. 4. Д. 8412. Л. 593 об. — 594.

<sup>32</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 51.

<sup>33</sup> Там же. Л. 74. Отдельно указывалось, что нельзя останавливаться на дому у купца А. И. Герасимова. См.: Письмо В. Е. Ермолина от 2 декабря 1805 г. // Там же. Л. 85.

<sup>34</sup> Там же.

<sup>35</sup> Там же.

<sup>36</sup> РГИА. Ф. 12. Оп. 1. Д. 212. Л. 10.

<sup>37</sup> Письмо А. И. Попова от 5 сентября 1805 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 109. Л. 57 об.

<sup>38</sup> Там же. Л. 364.

был недоволен шлюпками, которые «совсем не годятся для промыслу китов, что коротки и вертки»<sup>39</sup>. В свое оправдание матросы заявляли, что не имеют опыта китобойного промысла и не могут понять, «годятся или нет оные шлюпки»<sup>40</sup>.

На берегу продолжились стычки команды с Далем, принимавшие опасный оборот. Из донесения матросов в Архангельскую контору следует, что в этих столкновениях участвовали далеко не все матросы<sup>41</sup>. Зачинщиками выступали Афанасий Булатов, Василий Федорушков и Прокопий Ряпинцов. Они отказывались подчиняться приказаниям командора и настраивали против него остальных, подучая «нас (команду «Графа Румянцева». — С. Н.) и прочих служителей к непослушанию корабельщика»<sup>42</sup>. Ряпинцов даже грозился Даля «из каюты в воду купать кинуть»<sup>43</sup>. Матросы просили удалить с корабля виновников беспорядков, чтобы избежать обострения конфликта.

Если команда «Графа Румянцева» желала положить конец противостоянию с командором Далем, то зачинщиков неповиновения поддерживал прославленный кормщик Аким Старостин. Он заверял Власа Ермолина в том, что вся команда «исправные матрозы», а Булатов «стоючий боцманской линии», поскольку досконально знает «всю корабельную оснастку»<sup>44</sup>.

Недовольны были и иностранные китобои, которые после возвращения из вояжа даже хотели уволиться со службы и отправиться в Архангельск. Но им удалось найти согласие, и, «помирясь с командором, обратно к должности явились»<sup>45</sup>.

Таким образом, если конфликт на море вовлек в противостояние Даля всю команду и артель кормщика Старостина, то по возвращении на берег внутри корабельного сообщества сложились две группы: одна была готова примириться с командором, другая желала продолжить конфликт. Вторая группа была более активна, но малочисленна, и не находила поддержки со стороны русской части команды. Деятельные участники конфликта на берегу, матросы Федорушков и Ряпинцов, продолжили стычки и с новым командором Катом, заменившим уволенного Даля. Конфликт, таким образом, для них был не средством решения проблемы, а скорее самоцелью и способом поведения в интернациональной среде команды.

Эта история не могла остаться только в пределах Екатерининской гавани и Колы, о ней через донесения Акима Старостина и судовой команды стало известно в Архангельске Власу Ермолину<sup>46</sup>. Дважды, 6 и 13 октября 1805 г., он

---

<sup>39</sup> Письмо А. И. Попова от 5 сентября 1805 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 109. Л. 364.

<sup>40</sup> Там же. Л. 364 об.

<sup>41</sup> Там же. Л. 363. Донесение подписано боцманом Егором Неверовым, матросами Иваном Тупиковым, Григорием Рудным, Иваном Герасимовым, коком Яковом Кобелевым.

<sup>42</sup> Там же.

<sup>43</sup> Там же.

<sup>44</sup> Там же. Л. 396.

<sup>45</sup> Там же. Л. 391.

<sup>46</sup> А. И. Попову Ермолин сообщал, что получал от командора и «прочих служителей» письма, в которых описывались «разные приключения, требующия особенного внимания». См.: Там же. Д. 6. Л. 74 об.

доносил в Санкт-Петербург о ситуации на корабле, что вызвало обеспокоенность дирекции компании. Выразив желание заменить Даля другим командором, Ермолин не сразу нашел поддержку. Этот вопрос вызвал в Петербурге «немалое затруднение»<sup>47</sup>, руководство рекомендовало обсудить его в Архангельске с «тамошними господами акционерами»<sup>48</sup>.

Влас Ермолин писал в Колу к комиcсионеру и купцу Алексею Попову с просьбой тайно установить «особой надзор» за командором<sup>49</sup>. Команда на какое-то время переходила на попечение купца. Чтобы китобои и матросы «Графа Румянцева» не оставались без дела, Ермолин рекомендовал «по благополучной погоде» выходить в Кольский залив для лова китов («доволно случается, в губе Коле бывают киты») или трески<sup>50</sup>.

Помимо донесений русских промышленников и матросов о вояже 1805 г., Ермолин получил объяснение от смотрителя Дмитрия Шестакова, специально отправленного в Екатерининскую гавань для выяснения обстоятельств конфликта. Обвинения против Даля повторяли то, что уже было указано в донесениях корабельной команды: беспрестанное пьянство, «разныя буйныя поступки и драку» командора; халатность в управлении кораблем, чуть было не приведшая к его гибели; отказ разделать тушу мертвого кита, обнаруженного в море<sup>51</sup>. Выдвинутые обвинения подкреплялись Уставом купеческого водоходства. Отметим, что в реалиях морской жизни XVIII–XIX вв. пьянство было непременным атрибутом настоящих «морских волков»<sup>52</sup>, что нашло отражение в художественной литературе. В глазах В. Е. Ермолина, наиболее серьезным было обвинение в халатности.

17 ноября 1805 г. в Архангельске было проведено заседание правления Беломорской компании, на котором рассматривалось дело Даля. Участниками заседания были один из директоров — Д. И. Ростовцев, правитель В. Е. Ермолин, акционер А. И. Попов, поверенные акционеров К. А. Анфилатова и С. И. Митрополова. Постановление содержало несколько пунктов обвинений против командора: несоответствие «званию вернаго и исправнаго служителя»; халатность, чуть было не погубившая судно: конфликты с членами судовой команды, доведшие «последних до огорчения, понудившаго их» жаловаться; разногласия со служителями в Екатерининской гавани; пьянство; отказ брать в море мертвого кита; скора с иностранными китобоями<sup>53</sup>. Решением собрания командор был признан «вовсе ненадежным ко управлению впредь китоловным кораблем» и отставлен от службы. Компания готова была предложить ему сухопутную должность салотопщика<sup>54</sup>.

<sup>47</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 109. Л. 124.

<sup>48</sup> Там же. Л. 129.

<sup>49</sup> Письмо В. Е. Ермолина от октября (дата не указана) 1805 г. // Там же. Д. 6. Л. 74 об.

<sup>50</sup> Письмо В. Е. Ермолина от 20 октября 1805 г. // Там же. Л. 75 об.

<sup>51</sup> Там же. Д. 109. Л. 391.

<sup>52</sup> Пьянство было распространенным явлением среди мурманских промышленников. См.: Попов Г. П., Давыдов Р. А. Мурман: очерки истории края XIX — начала XX в. Екатеринбург, 1999. С. 58–64.

<sup>53</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 260 об. — 261.

<sup>54</sup> Там же. Л. 261.

Управление судном было доверено штурману Корнелиусу Юргенсу. По предписанию правления от 2 ноября 1805 г., он должен был принять у Даля судно «со всеми к нему принадлежностями, материалами, орудиями и провизией»<sup>55</sup>. Позже новым командором был избран голландец Ян Корнелиус Кат.

Командор, пусть и с опозданием, после отставки попытался защищаться. Он заявил, что кормщик Старостин во время высадки артели на Грумант незаконно присвоил 150 карделок, а также часть «каютной провизии»<sup>56</sup>. Команду корабля Даля обвинял в некомпетентности: «матросы, коих вы мне прислали, не есть бывалые матросы»<sup>57</sup>. Ссылаясь на статьи 22 и 23 Устава купеческого водоходства<sup>58</sup>, он отстаивал свое право формировать команду: «Я примечаю..., что вы (В. Е. Ермолин. — С. Н.) меня за безгласного почитаете, потому что вы сами договаривали матросов, коими я не могу быть доволен»<sup>59</sup>.

На сторону Даля встали и китобои-иностранцы, представив «аттештат»<sup>60</sup>. Составленный китобоями самостоятельно, документ передает уровень владения неродным для них русским языком. Командор Даля объявлялся «верном, честном, ибо он себе так сведиль, как верном честном командиром надобно»<sup>61</sup>. Неудача вояжа полностью объяснялась поздним выходом судна в море, на чем настаивал и сам Даль.

Тем не менее, убедить Власа Ермолина оставить Даля на прежней должности было невозможно. Из писем правителя купцу Алексею Попову раскрывается план выдворения командора из Колы. После сдачи судна Даль должен был выехать в столицу<sup>62</sup>. Загвоздка заключалась в том, что командор не хотел оставлять должность, считая решение компании нарушением контракта, заключенного в Гамбурге при поступлении на службу<sup>63</sup>. Вопреки предписанию правления, командор отказался оставить должность и передать документы преемнику.

Оставшийся в Коле Даль нашел взаимопонимание с купцом Алексеем Поповым, о чем говорит готовность последнего принять его к себе на службу. Но на русской службе Даля был поставлен крест непреклонным Ермолиным, использовавшим для этого свое положение и связи.

16 января 1806 г. Влас Ермолин прибыл в Колу с инспекцией. Правителя сопровождали представители компании и вновь избранный командор Кат.

---

<sup>55</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 84 об.

<sup>56</sup> Там же. Д. 86. Л. 289 об. — 290.

<sup>57</sup> Там же. Л. 289–289 об.

<sup>58</sup> Согласно этим статьям, капитан корабля имел право самостоятельно нанимать всех членов команды, с которыми от его имени заключался письменный договор. См.: Устав купеческого водоходства... Ст. 22–23. С. 18–19.

<sup>59</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 289 об.

<sup>60</sup> Там же. Д. 109. Л. 399. Документ датирован 23 декабря 1805 г. и подписан пятью китобоями: штурманом Корнелиусом Юргенсом, Гансом Вилемсом, Юргеном Карстеном Лестом, Гансом Енсеном, Иоганном Каспером Гутом.

<sup>61</sup> Там же.

<sup>62</sup> Письмо В. Е. Ермолина от 24 ноября 1805 г. // Там же. Д. 6. Л. 84.

<sup>63</sup> Письмо В. Е. Ермолина от 30 декабря 1805 г. // Там же. Л. 91.

На следующий день состоялась встреча с отставным командором. Даль требовал выплатить ему жалованье за два года, без чего не соглашался отдать документы на судно<sup>64</sup>. В 10 часов утра 18 января прошла встреча с иностранными китобоями, на которой присутствовал Даль. Командор был обвинен в драке с гарпунщиком Хансеном, порче корабельного имущества (каютных дверей и стола), публичном оскорблении «немецкого почтенного старика» Ганса Енсена, неоднократном избиении салорезчика Вилемса, бесконтрольном расходовании средств компании (покупка пива и самовара)<sup>65</sup>. На обвинения ответить Далю было нечего, и, не желая терпеть позора, «он с великого серда и неудовольствия ушол»<sup>66</sup>. Отправленный к командору на следующий день переводчик так и не смог добиться от него передачи документов. Даль отказывался это сделать до тех пор, пока «ему всех по контракту не выдадут денег»<sup>67</sup>. Лишь 12 января в присутствии кольского городничего и стряпчего уездного суда он вернул требуемые документы<sup>68</sup>.

Желая окончательного низложения Даля, Ермолин пошел на рискованный шаг. Командор проживал в доме купца А. И. Герасимова. 7 февраля 1806 г. в его отсутствие здесь были изъяты вещи «из оставленного сундука» Даля. Для придания законности при обыске присутствовали городничий и другие чиновники. В сундуке нашлись вещи, являвшиеся имуществом компании<sup>69</sup>, а также принадлежавшие купцу Герасимову<sup>70</sup>. Каким образом они оказались у командора, в документах не поясняется. Вряд ли присвоенные Далем предметы могли составить серьезный ущерб, но сам факт незаконного обогащения ставил точку в его компанейской биографии.

И все же так скоро, как этого хотелось Власу Ермолину, выдворить командора не удалось. Он на несколько месяцев задержался в Коле: купец Попов решил нанять его на судно «Святой Алексей», которым владел совместно с Беломорской компанией. Для Попова командор стал «обожаемым» человеком, что входило в противоречие с интересами компании. Такой поворот дела вызвал резкое недовольство Ермолина. Ссылаясь на разговор с дирекцией в Санкт-Петербурге, Ермолин настаивал на том, что Даль не должен иметь «тщетной надежды быть

<sup>64</sup> Речь идет о следующих документах на корабль: крепость, инструкция Далю, аттестат от корабельного мастера, аттестат от холмогорского форстмейстера (лесничего, занимавшегося отпуском леса на строительство судна), вид правителя В. Е. Ермолина на отправление кормщика Акима Старостина на берег, билет из Архангельского губернского правления на отпуск хлебных припасов, опись «всему такелажу и прочим вещам», счет о расходе денег, полученных Далем от компании, опись корабля, составленная поверенным Ларионом Титовым. См.: ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 145. Л. 50.

<sup>65</sup> Там же. Л. 46–46 об.

<sup>66</sup> Там же. Л. 46 об.

<sup>67</sup> Там же. Л. 47 об.

<sup>68</sup> Там же. Л. 49 об. — 50.

<sup>69</sup> Скатерть, пять салфеток, полотенце, 12 аршинов полуситца английского, «лонглинь» (трос), две иглы парусные, 6 фунтов пороха, простыня из фланандского полотна. Аршин — мера длины, равная 71,12 см; 12 аршинов равны 8,5 м; 6 фунтов соответствуют 2,7 кг. См.: ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 145. Л. 57–57 об.

<sup>70</sup> Перина, пуховик (вид перины. — С. Н.), подушка. См.: Там же. Л. 57 об.

приняту в службу, где компания участвует»<sup>71</sup>. Для разрешения конфликта правителю даже пришлось обратиться в судебную инстанцию<sup>72</sup>. Алексей Попов не остался в долгу, не без иронии отвечая на обвинения Власа Ермolina, пытаясь вместе с тем выгородить себя. Так, он проигнорировал письмо правителя, «наполненно[е] духовными и гражданскими вразумлениями, коих я (А. И. Попов. — С. Н.), по небытию моему в народных училищах, и понять худо могу»<sup>73</sup>. Возможно, комиссар лукавил, когда объяснял задержку отправки на родину командора Даля непреодолимыми препятствиями — расстоянием и отсутствием подходящего судна: «Не вникните вы (В. Е. Ермolin. — С. Н.) гласу изстины! Куда же его мне девать из Колы в Ганбурх? Машины такой для отправления не имеется, а шары воздушны, слыхал, что есть во Францыи! В Архангелск же он волею не едет...»<sup>74</sup>. Однако под давлением Ермolina и угрозы судебного разбирательства Алексей Попов вынужден был уступить, и 23 июля 1806 г. командор был полностью «разчитан и уволен», после чего отправился из Колы в Копенгаген штурманом на судне Попова<sup>75</sup>.

Отстранение Даля и передача руководства командору Кату завершили первый этап в судьбе «Графа Румянцева». Впереди был новый вояж и новые испытания.

---

<sup>71</sup> Письмо В. Е. Ермolina от мая (дата не указана) 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 111.

<sup>72</sup> 28 июля 1806 г. купец Попов подал жалобу («инсинуацию») в Кольскую городовую ратушу. В. Е. Ермolin опротестовал ее через публичного нотариуса в Архангельске. См.: Там же. Д. 102. Л. 6–11 об., 12–16 об.

<sup>73</sup> Письмо А. И. Попова от 12 июня 1806 г. // Там же. Д. 144. Л. 114.

<sup>74</sup> Там же.

<sup>75</sup> Там же. Л. 131.



Государственный Канцлер  
Граф Румянцев.

Иллюстрация 1. Граф Николай Петрович Румянцев (1754–1826).  
Гравюра Е. О. Скотникова. Начало XIX в.

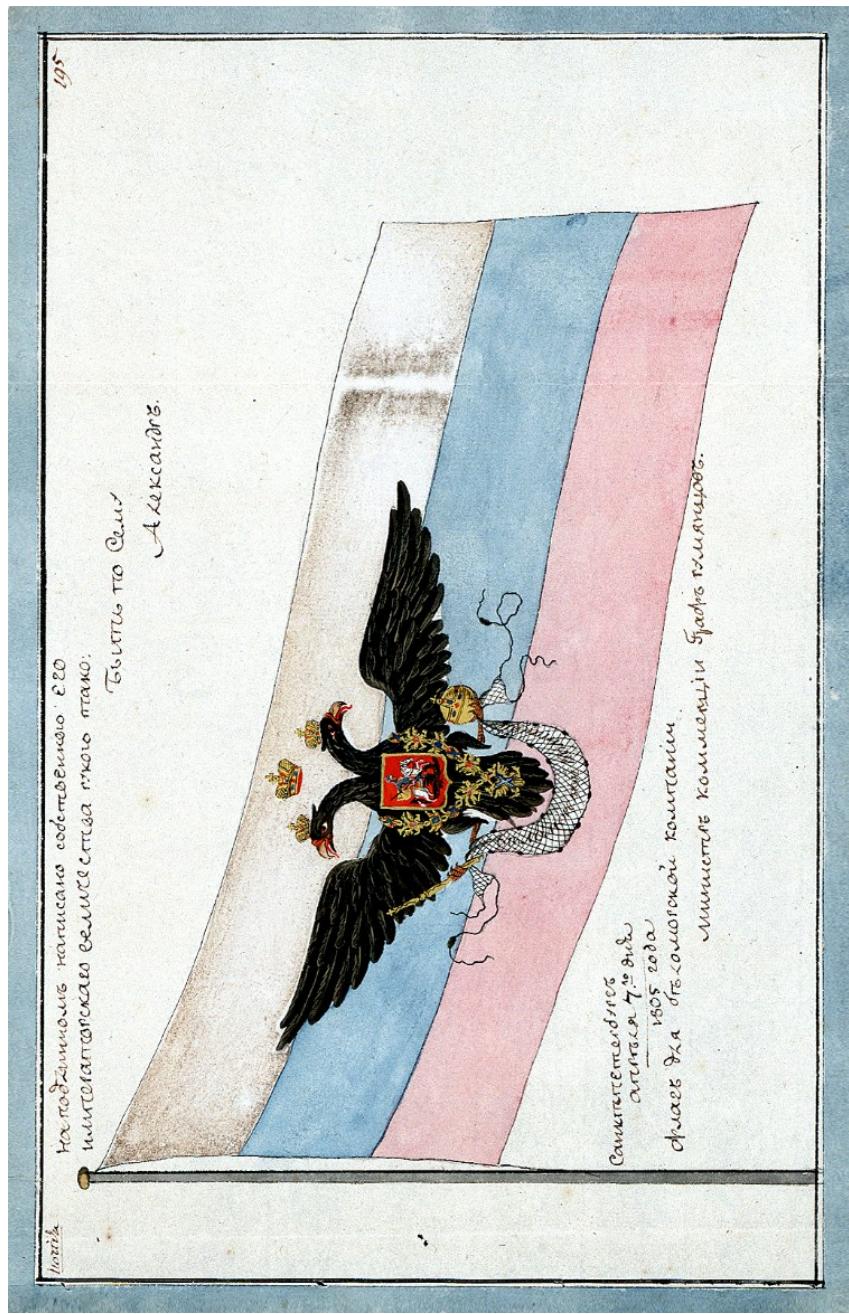
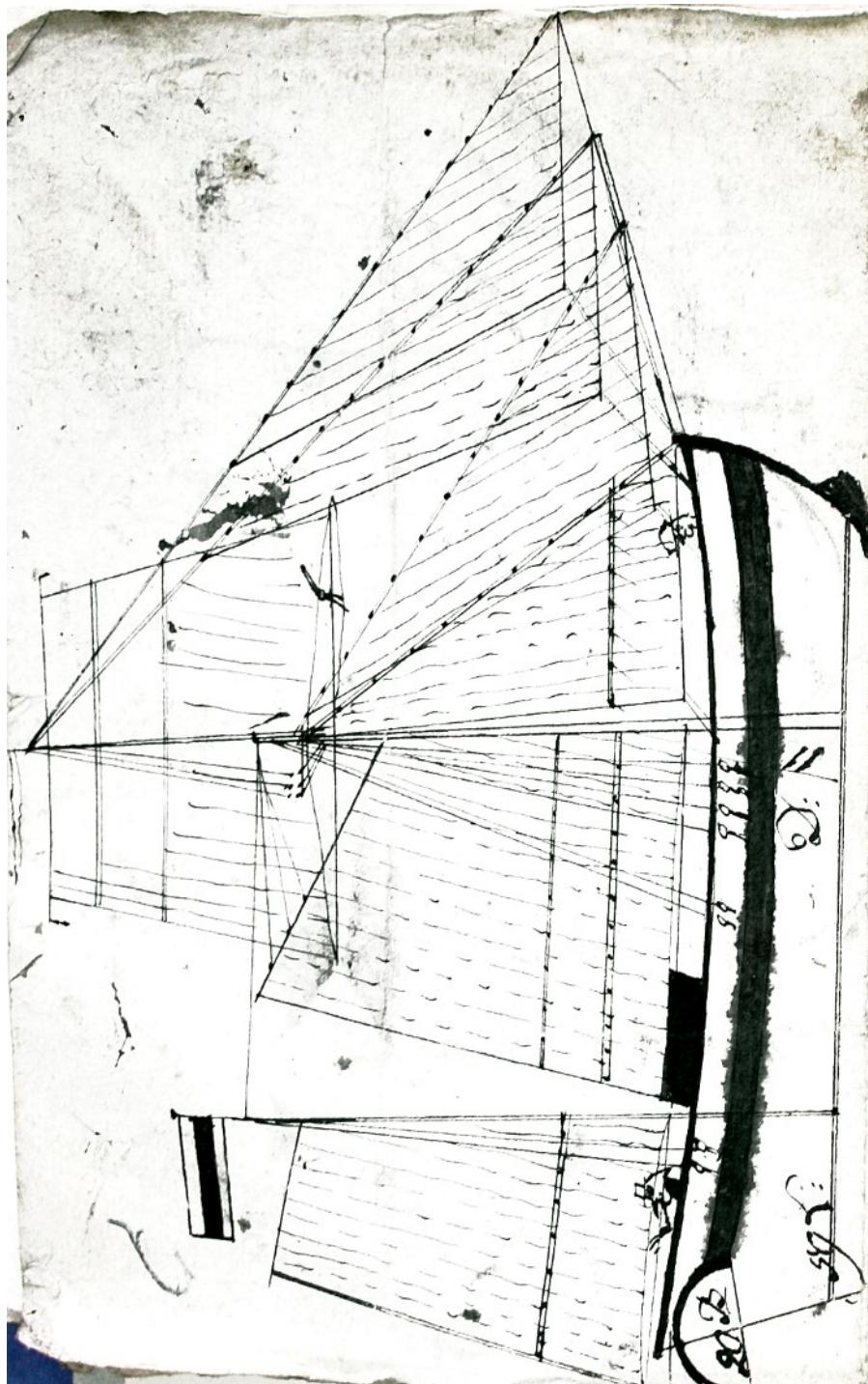


Иллюстрация 2. Флаг Беломорской компании.

Записи: 1) Копия. На подлинном написано собственнуго его императорскаго величества рукою тако: Быть по сему. Александр,  
2) Санктпетербург. Апреля 7-го дня 1805 года. Флаг для Беломорской компании. Министр коммерции граф Румянцевъ.

РГИА. Ф. 1409. Оп. 4. Д. 15014. Л. 1.



*Иллюстрация 3* Рисунок корабля, предположительно, «Графа Румянцева».  
Начало XIX в. ГГАО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 61. Л. 15 об.

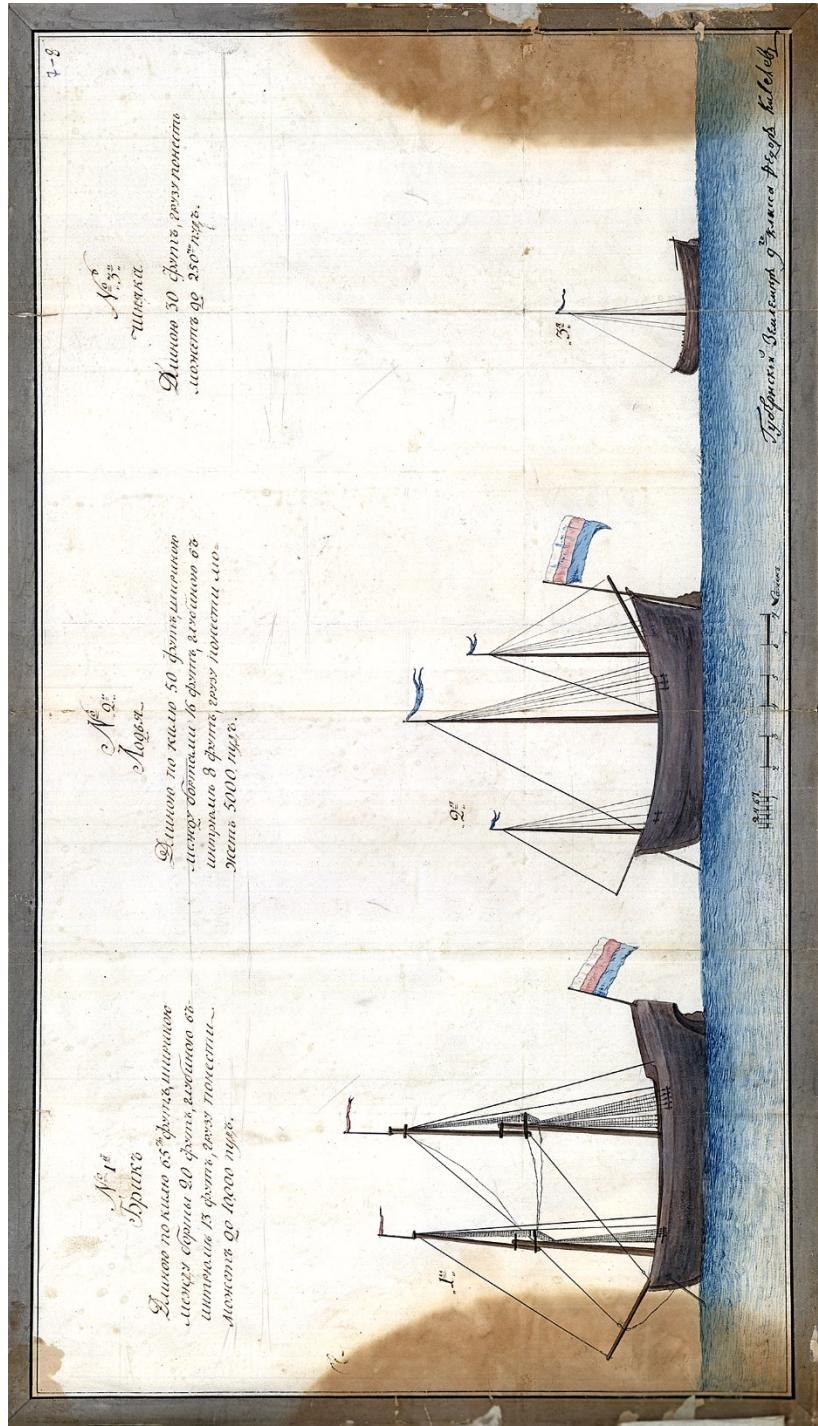


Иллюстрация 4. Типы поморских судов. Начало XIX в.

Записи: 1) № 1-й. Бриг. Длиною по килью 65-ть фут, ширину между бортами 20 фут, глубино в интрюме 13 фут, грузу понести может до 10000 пуд; 2) № 2-й. Лодя. Длиною по килью 50 фут, ширину между бортами 16 фут, глубино в интрюме 8 фут, грузу понести может 5000 пуд; 3) № 3-й. Шняка. Длиною 30 фут, грузу понести может до 250-ти пуд; 4) Губернской землемер 9-го класса Федор Киселев.

Вспомнила изъ письма Михилоръ А.Андреаса  
Даля изъ Копи отъ 22<sup>го</sup> Ноября 1805<sup>го</sup> года.

Напечатано на Влада Гермогитиа выбравшаго  
для его судна дурныхъ матросовъ, събыва  
емыхъ на 2<sup>го</sup> Статью Морскаго Регламента.  
Въ ходѣ сказано: что никто кроме Гансаго  
Михилоръ не подбираетъ къ нему на судно, и что  
матросъ, или моряковъ матросовъ, и прочихъ  
на судно ненужныхъ людей; при генѣ скажетъ  
Михилоръ Гансъ, что на его судно ни одинъ  
человекъ иль самъ не вѣрнъ.

Маки же напоминаютъ о томъ, что неоднократно склони  
вались Владу Гермогитиу отчуждѣсть въ от  
правлѣніи въ Гренландію въ йтоль мѣсяцъ,  
потому что тогда у же поздно отправляться  
на Китовую ловлю, и что оныхъ не желаетъ  
никто перевозить своимъ кораблемъ и своимъ Иль  
кіо отправляется съ такими дурными матро  
сами въ Гренландію. Маки же добавляютъ что въ  
прошломъ году изъвѣсъ оныхъ въодилъ дурного про  
вигію, отъ него же премѣрѣнъ оныхъ въ сторожа  
офицеровъ и матросовъ, огнѣ и фокосыкъ  
прѣдѣ сего директору Громету.

Матросы напоминаютъ на него Контору, что оныхъ  
утверждаются, что въѣхъ съхъ хаки доѣло погадо  
коиу Михилору подлежатъ, въ генѣ съвѣтъ

Иллюстрация 5. Жалоба командро А. П. Даля на правителя Беломорской компании  
В. Е. Ермолина. 22 ноября 1805 г. РГИА. Ф. 13. Оп. 1. Д. 230. Л. 2.

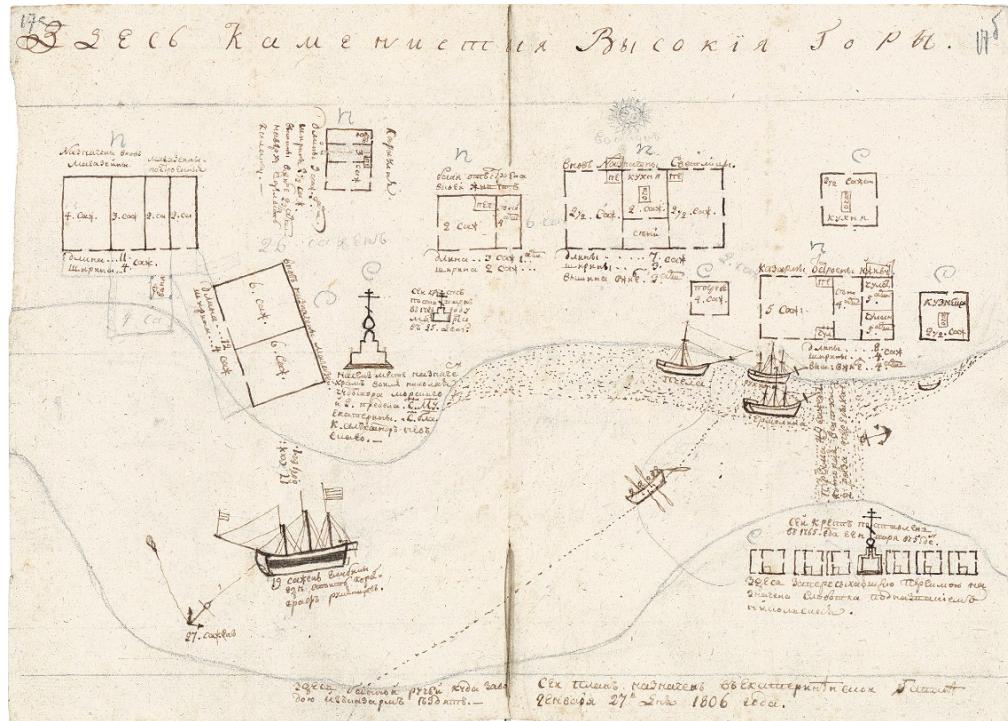


Иллюстрация 6. План строительства в Екатерининской гавани. 27 января 1806 г.  
РГИА. Ф. 13. Оп. 1. Д. 247. Л. 17а об. — 17б. Записи на плане.

**Слева направо.** Верхнее поле рисунка. Здесь каменистые высокие горы.

**Нижнее поле рисунка:** 1) Здесь большой ручей, куда за водою из казарм ездят.

2) Сей план назначен в Екатериненской гаване. Генваря 27-го дня 1806 года.

**Слева направо.** Первый ряд строений: 1) Назначены вновь магазейны.

Магазейны построенные. Длина 11 саж[еней], ширина 4 саж[ени].

2) Караулня. Длины 3 саж[ени] 2 арш[ина], ширины 2 1/2 саж[ени], вышины в жилье 2 3/4 арш[ина], наверху зделать каланчу. 3) Баня отъстроена, в коей живут. Длина 3 саж[ени] 1 арш[ин], ширина 2 саж[ени].

4) Вновь назначены светлицы. Длины 7 саж[еней], ширины 3 саж[ени], вышина в жилье 3 арш[ина]. 5) Кухня. 2 1/2 саж[ени].

**Второй ряд строений:** 1) Вновь назначены магазейны. Длина 12 саж[еней], ширина 4 саж[ени]. 2) На сём месте назначен храм во имя Николая Чудотворца (так в ркп) морского и 2 предела святой мученицы Екатерины, святого благоверного к[нязя]

Александра Невского. 3) Сей крест поставлен в 1728 году марта в 25 день.

4) Погреб. 4 саж[ени]. 5) Казармы отстроены и живут. Длины 8 саж[еней], ширины 4 саж[ени], вышина в жилье 4 арш[ина]. 5) Кузнеца. 2 1/2 саж[ени].

**На Екатеринском острове:** 1) Сей крест поставлен в 1765 года генваря в 5 день.

2) Здесь за пересыхающею переймою назначена слоботка под названием Никольская.

**Слева направо:** на рейде в Кольском заливе. 1) 17 саж[еней] от берегу.

2) 19 сажен глубины, где стоит корабль «Граф Румянцов».

3) 27 сажен. 4) [корабль] «Пчела». 5) [корабль] Рукина.

6) [корабль] Ермолина. 6) Перейма 49 сажен, которая в сутки 2 раза пересыхает

## ГЛАВА IV

### Китобои в Екатерининской гавани: повседневная жизнь и подготовка к новому вояжу

Подготовка к новому походу «Графа Румянцева» происходила в Екатерининской гавани — узком проливе, отделяющем материковую часть западного побережья Кольского залива от острова Екатерининского<sup>1</sup>. Это место было известно как поморское становище Корабельное, но со второй четверти XVIII в. получило новое имя, сохранившееся по настоящее время. Нельзя исключать, что гавань была названа в честь Екатерины I, во время правления которой в этом месте началась история Кольского китоловства<sup>2</sup>. Во второй половине 1720-х гг. здесь возник промысловый поселок, принадлежавший китоловной компании<sup>3</sup>. Мысль об использовании Екатерининской гавани как базы китобойного промысла неоднократно высказывалась во второй половине XVIII в.<sup>4</sup> Архангельский губернатор Е. А. Головцын считал, что это позволит русским судам выходить в море в то же время, что и европейским китобоям<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Географический словарь Кольского полуострова. Т. 1. Л., 1939. С. 31–32.

<sup>2</sup> О населенных местах Российской империи, носящих имя Екатерины I, см.: *Никитин С. А. Страна имен. Как мы называем улицы, деревни и города в России*. М., 2020. С. 23–24.

<sup>3</sup> Подробнее о Кольском китоловстве см.: *Огородников С. Ф. Очерк истории города Архангельска в торгово-промышленном отношении*. СПб., 1890. С. 184–186; *Лаппо-Данилевский А. С. Русские промышленные и торговые компании в первой половине XVIII столетия*. СПб., 1899. С. 53–54, 87–90; *Веберман Э. Китобойный промысел в России. Ч. 1: История промысла китообразных* // *Известия Московского коммерческого института. Коммерческо-техническое отделение*. Кн. 2. М., 1914. С. 34–76; *Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века*. М., 1956. С. 346–348; *Ушаков И. Ф. Краеведческий материал по истории для школ Мурманской области*. Ч. 2, вып. 1: Кольский край в конце XVII — первой четверти XVIII в. Мурманск, 1965. С. 37–39; *Он же. Кольский Север в досоветское время: ист.-краеведч. слов*. Мурманск, 2001. С. 99–101; *Дадыкина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А. Поморские промыслы на Шпицбергене в XVIII — нач. XIX в. Исследование. Документы*. М.; СПб., 2017. С. 55–66; *Брызгалов В. В., Овсянников О. В. Проект Петра Великого: казенная промысловая компания «Кольское китоловство» (1723–1760 гг.)* // *Труды Архангельского центра Русского географического общества: сб. науч. ст. Вып. 9. Архангельск, 2021. С. 302–332*.

<sup>4</sup> Так, на значение гавани для организации китобойного промысла обращал внимание академик И. И. Лепехин. См.: [1799–1800 гг.]. Дело о рассмотрении Сенатом проекта И. Лепехина о развитии китоловного промысла около Шпицбергена // *Дадыкина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А. Указ. соч. С. 303*.

<sup>5</sup> *Никонов С. А. Перспективы хозяйственного освоения архипелага Шпицберген в оценках архангельского купечества на рубеже XVIII–XIX вв.* // *Полярные чтения — 2020. История научных исследований в Арктике и Антарктике. К 100-летию Арктического и антарктического научно-исследовательского института и 200-летию открытия Антарктиды: материалы 8-й Междунар. науч.-практ. конф. Санкт-Петербург, 18–21 мая 2020 г.* М., 2021. С. 430–431.

До середины XVIII в. Екатерининская гавань использовалась как место стоянки судов российского военно-морского флота<sup>6</sup>. Построенные некогда казармы, амбары, магазины<sup>7</sup>, ямы для вытопки сала морских животных приходили в негодность. Кольский купец Андрей Герасимов на запрос дирекции Беломорской компании о состоянии гавани 14 марта 1805 г. писал: здесь построек «совсем нет», а за истекшие 10 лет (с 1795 г. — С. Н.) то, что оставалось, было «мимоходящим народом ростаскано»<sup>8</sup>.

К началу XIX в. сложилось представление о Екатерининской гавани как удобном месте для портовой базы зверобойных промыслов. Тот же купец Герасимов обращал внимание дирекции на достаточную глубину пролива, где могли стоять крупные суда, а также возможность свободного судоходства. Не только в начале весны, замечал он, но корабли могли «почти и зимою в Екатеринскую гавань входить и выходить свободно»<sup>9</sup>. Главным сторонником использования гавани как промысловой базы стал управляющий Беломорской компании В. Е. Ермолин. Он обратил внимание дирекции, находившейся в Санкт-Петербурге, на преимущества гавани «для ранняго летом отъправления и зимовки кораблей»<sup>10</sup>, подготовил план и смету будущих работ.

Предложение В. Е. Ермолина было поддержано дирекцией. Оставалось найти человека, готового взять на себя руководство строительными работами. Компания рассчитывала на сотрудничество с купцами Колы, находившимися относительно недалеко от гавани, обладавшими денежными капиталами и связями в местной среде. Недолгое сотрудничество с одним из них, Андреем Герасимовым, не принесло результата и даже обернулось конфликтом<sup>11</sup>. Более успешными оказались отношения с другим купцом — Алексеем Ивановичем Поповым<sup>12</sup>. Предписание о начале строительства<sup>13</sup> было отправлено ему 20 мая 1805 г. Для создания полноценной базы промыслового флота требовалось время, работники и материалы. Найти все это было сложно. Неслучайно А. И. Попов

---

<sup>6</sup> Вербин О. Г. Зимовки северной эскадры в Екатерининской гавани 1741–1745. Под парусами «Веры», «Надежды», «Любви» // *Он же. Из истории Полярного: избр. очерки*. Полярный, 2019. С. 63–88; 90–121.

<sup>7</sup> Магазин — крупное складское помещение.

<sup>8</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 112. Л. 24.

<sup>9</sup> Там же. Л. 25 об.

<sup>10</sup> Там же. Д. 6. Л. 20.

<sup>11</sup> Никонов С. А. Кольский купец Андрей Герасимов и Беломорская компания: несостоявшееся сотрудничество и конфликт (1804–1805 гг.) // *Известия Самарского научного центра Российской академии наук. Исторические науки*. 2023. Т. 5, № 2 (18). С. 5–17.

<sup>12</sup> Поповы — представители династии купцов Колы, проживавшие в городе до 1830-х гг., а затем перебравшиеся в Архангельск. Одним из заметных представителей рода был Алексей Иванович Попов (1765 — после 1833 гг.), винный откупщик, промышленник, благотворитель. В 1806 г. занимал должность бургомистра Кольского магистрата. См.: Ушаков И. Ф. Избранные произведения: Историко-краеведческие исследования: в 3 т. Т. 2: Кольский Север. Мурманск, 1998. С. 192–195; Малашенков А. А., Федоров П. В. Коляне (XIX — первая четверть XX в.): ист.-генеалог. атлас. Ч. 1. Мурманск, 2010. С. 148–150.

<sup>13</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 109. Л. 38.

предлагал на осенне-зимний период разместить промышленников и матросов в Коле, а в гавани оставить только караульщиков для присмотра за имуществом и стоящими на рейде судами<sup>14</sup>.

Строительные работы в гавани продолжались с 1804 по 1807 гг. Ко времени ликвидации компании здесь стояли жилые и служебные (контора, караулка, две казармы), хозяйственные (кузница, баня, купорная изба, хлев) и складские (погреб, амбар, два магазина) помещения. На берегу была поставлена пристань, где происходила погрузка и разгрузка судов<sup>15</sup>. Планировали и постройку церкви на берегу, в том месте, где 25 марта 1728 г. был установлен поклонный крест<sup>16</sup>. 27 января 1806 г. в Гавани<sup>17</sup> побывал правитель Влас Ермолович Ермолин с командором Я. К. Катом, М. Б. Немовым и другими представителями Беломорской компании. Он дал обещание «воздвигнуть на том прекрасном месте» храм во имя Николая Чудотворца, покровителя моряков, особо почитаемого в Поморье, с двумя приделами — Александра Невского и великомученицы Екатерины<sup>18</sup>. Приделы были связаны со святыми покровителями императорской семьи — Александра I и Екатерины II. Строительство храма так и осталось нереализованным проектом Власа Ермолина.

Создание «привлекательного образа» гавани для участников зверобойных промыслов стало одной из задач Ермолина. Их следовало убедить в перспективности этого места, его преимуществах в сравнении с Архангельском. В инструкции, выдававшейся кормщикам судов зверобойного промысла в 1805 г., включался специальный раздел о роли гавани. Так, Ивану Рогачеву сообщалось следующее: «Возмите, почтенный кормщик, участники и рядовые<sup>19</sup>, в рассуждение, какое удобство отправляться из Экатерин-гавани безпрепядственно»<sup>20</sup>. «Удобство» заключалось в раннем выходе на промысел, что гарантировало удачную охоту: «на лях можете бить тюленей и серку». Кроме этого, судно избавлялось от необходимости идти в Архангельск Белым морем в осенний период, когда учащались штормы<sup>21</sup>.

Важное значение для Беломорской компании имел вопрос о правовом статусе гавани: в чьей собственности была эта территория? Государства или коммерческого объединения? На протяжении нескольких десятилетий гавань использовалась военно-морским флотом Российской империи. Не создаст ли коммерческая деятельность препятствий для военного ведомства страны?

<sup>14</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 109. Л. 38.

<sup>15</sup> ГААО. Ф. 513. Оп. 1. Д. 37. Л. 11–12 об.

<sup>16</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 145. Л. 54.

<sup>17</sup> В документах Беломорской компании слово «Гавань» используется как устойчивое сокращенное название Екатерининской гавани, поэтому в тексте книги этот топоним пишется с прописной буквы.

<sup>18</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 145. Л. 54.

<sup>19</sup> Участники и рядовые — наименования членов зверобойной артели, в зависимости от доли получаемого дохода: целого пая (участка) или его доли (половины, трети и т. д.).

<sup>20</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 131.

<sup>21</sup> Там же.

Возникшие опасения руководство решило выяснить через посредничество графа Н. П. Румянцева, «яко попечителя» Беломорской компании. 1 февраля 1806 г. дирекция обратилась к нему с запросом, обращая внимание на то, что строящийся в гавани поселок и ямы для вытопки сала будут востребованы не только компанией, но и другими промышленниками<sup>22</sup>. Заветным желанием компании было «утверждение Екатерининской гавани» в свою собственность<sup>23</sup>.

Граф Н. П. Румянцев сделал необходимые запросы в адрес губернской и центральной властей. Так, у архангельского военного губернатора<sup>24</sup> И. И. Ферстера он интересовался, «нет ли на том острове<sup>25</sup> каких казенных строений и заведений», способных создать помеху для возводимой промысловой базы<sup>26</sup>.

Несмотря на то, что главный командир Архангельского порта заверил Николая Петровича в том, что при гавани «никаких адмиралтейских заведений не надобится», со свойственной ему педантичностью граф уточнял у товарища морского министра П. В. Чичагова, не может ли это место понадобиться «адмиралтейскому ведомству»<sup>27</sup>. Во всех случаях был дан ответ, что гавань можно передать компании, но лишь до тех пор, пока не возникнет «в ней надобности для военных судов или других каких потребностей»<sup>28</sup>.

В апреле 1806 г. был подготовлен проект указа о передаче Екатерининской гавани Беломорской компании «для устроения в оной пристанища как ея собственных, так и другим промышленникам принадлежащих судов, и для сооружения в оной складочных магазинов»<sup>29</sup>. 15 июня 1806 г. его подали на рассмотрение императору Александру I<sup>30</sup>. Отсутствие указа в полном собрании законов Российской империи говорит о том, что проект не был поддержан государем.

В подготовку нового вояжа «Графа Румянцева» был вовлечен целый ряд должностных лиц Беломорской компании: комиссир и кольский купец Алексей Иванович Попов, поверенные Максим Борисович Немов и Федор Федотович Ерасов, приказчик Ларион (Иларион) Титов. Ерасов и Титов поступили на службу в 1805 г.<sup>31</sup>. В. Е. Ермолин характеризовал Титова как человека «поведения доброго» и надежного, искусного в оконном деле<sup>32</sup>.

Обязанности были распределены между ними следующим образом. А. И. Попов и М. Б. Немов находились в Коле и отвечали за прием прибывающих

<sup>22</sup> РГИА. Ф. 13. Оп. 1. Д. 247. Л. 2–2 об.

<sup>23</sup> Там же. Л. 2 об.

<sup>24</sup> Военный губернатор — высшая административная должность, объединявшая военные и гражданские полномочия.

<sup>25</sup> Имеется в виду Екатерининский остров в Кольском заливе.

<sup>26</sup> РГИА. Ф. 13. Оп. 1. Д. 247. Л. 7.

<sup>27</sup> Там же. Л. 12 об.

<sup>28</sup> Там же. Л. 13.

<sup>29</sup> Там же. Л. 14.

<sup>30</sup> Там же. Л. 14 об.

<sup>31</sup> Первое упоминание Федора Ерасова как приказчика относится к апрелю 1805 г., Лариона Титова — к августу того же года. См.: ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 20 об., 63.

<sup>32</sup> Письмо В. Е. Ермолина А. И. Попову от 24 августа 1805 г. // Там же. Л. 63–63 об.

в город членов судовой команды. Немов был на месте до приезда 30 марта в Колу Ф. Ф. Ерасова, которому передал все полномочия. Алексей Попов осуществлял общее руководство подготовкой «Графа Румянцева» к вояжу. Так, из предписания директоров компании Ф. И. Гротена, Д. И. Ростовцева, С. Г. Лихонина следовало, что кольский купец вел счета израсходованных денежных средств, «провизиям и прочему отправленному на корабле», ведомости матросов<sup>33</sup>. Л. Титов находился в Екатерининской гавани, где выполнял различные поручения для подготовки судна к отплытию. Он подчинялся командору Яну Корнелиусу Кату.

Будни команды «Графа Румянцева» раскрываются в доношениях приказчиков компании Ерасова и Титова, комиссionера и купца Алексея Попова, немногочисленных деловых письмах китобоев, а также в журнале поездки Власа Ермолина в Кольский уезд.

Команда корабля прибывала в Колу в несколько этапов. 16 января сюда приехал В. Е. Ермолин с «московским гражданином» М. Б. Немовым, переводчиком П. Бекиным и командором Я. К. Катом<sup>34</sup>. До 24 января они оставались в Коле, откуда «в 6 часов вечера» выехали в Екатерининскую гавань. Вместе с руководством туда же отправились два «немецких» китобоя и восемь русских матросов<sup>35</sup>. Ехали они на «оленях в керешках<sup>36</sup>» и «в 2 часа пополуночи» прибыли к «еицкому казаку» Петру Кочерову<sup>37</sup> на реку Ваенгу<sup>38</sup>. Оттуда утром отправились через «высокия и каменистыя» сопки к тоне Сальной на одноименном острове<sup>39</sup>. Достигнув этого места, путешественники вырыли из снега оставленную здесь ранее шнеку<sup>40</sup>. После небольшого ремонта с помощью «лопландцев»<sup>41</sup> ее спустили на воду и отправились в Гавань. Протяженность водного пути составила 15 верст<sup>42</sup>.

Еще две партии матросов прибыли позже. Первая, приехавшая 7 февраля из Архангельска, состояла из пятерых «немецких матрозов» и одного русского. Они доставили необходимые для промысловой экспедиции предметы: ружейные замки, ружья, формы для литья пуль, пороховые рога, кремень, порох, свинец<sup>43</sup>.

<sup>33</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 30 июля 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 144. Л. 28 об.

<sup>34</sup> Там же. Д. 145. Л. 45 об.

<sup>35</sup> Там же. Л. 53.

<sup>36</sup> Керёжа — традиционные саамские сани в виде усеченной кормы лодочки, с одним полозом. В керёжу впрягались олени.

<sup>37</sup> В 1775 г. в Колу был сосланы некоторые из участников пугачевского восстания. По подсчетам И. Ф. Ушакова, их было десять человек, в их числе и Петр Тихонов, сын Кочеров (Кочуров). Кочеров смог укорениться на новом месте и занимался, как следует из журнала поездки В. Е. Ермолина, рыбным промыслом. Потомки Кочерова (Кочурова) живут в Коле по настоящее время. См.: Ушаков И. Ф., Дацгинский С. Н. Кола. Мурманск, 1983. С. 23–25; Ушаков И. Ф. Ссылка на Кольский Север в досоветское время. Мурманск, 2007. С. 37–41; Малашенков А. А., Федоров П. В. Указ. соч. С. 107–109.

<sup>38</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 145. Л. 53.

<sup>39</sup> Сальный — остров в средней части Кольского залива, между губами Ваенгой и Средней.

<sup>40</sup> Шняка (шнека) — небольшое рыболовное судно.

<sup>41</sup> Лапландец — одно из названий саамов, коренных жителей Кольского Севера.

<sup>42</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 145. Л. 53. Верста — мера длины, равная 1066,8 м; 15 верст соответствовало 16 км.

<sup>43</sup> Там же. Л. 59.

Вторая, прибывшая в Колу не позднее 25 марта, состояла из лямецких<sup>44</sup> крестьян. 30 марта они выехали из города в Екатерининскую гавань<sup>45</sup>. Остальные матросы вместе с Ф. Ф. Ерасовым отправились к месту стоянки судна 3 апреля<sup>46</sup>.

Из Колы в Екатерининскую гавань доставлялись грузы для корабля. В феврале Алексей Попов снарядил для этого 52 керёжи «с людми»<sup>47</sup>. Еще две партии провизии были отправлены 6 и 29 марта<sup>48</sup>. В последнюю партию входила говядина и «протчия мелучи», доставленные из Архангельска. Дорога заняла три дня.

Серьезное внимание уделялось подготовке бочек, предназначавшихся для перевозки разных грузов и сала морских животных. Федор Ерасов по приезду в Гавань сообщал в Архангельск, что судно «не имеет доволна го количества бочек и других мелочей»<sup>49</sup>. Доставить бочки из Колы не получалось. По словам А. И. Попова, пустые бочки нельзя было отвезти водным путем «по причине покрытию Кольской губы лдем»<sup>50</sup>. В другом письме он пояснял, что из Колы в Гавань «лошадиной дороги нету», везти же на керёжах было неудобно<sup>51</sup>.

Состояние бочек, находившихся на «Графе Румянцеве», оставляло желать лучшего. Прежний командор А. П. Даль бочки «оставил ... с водою чрез зиму». Вся тара промерзла, отчего ее «весма перепортило»<sup>52</sup>. В исправном состоянии было 145 бочек, 30 из них были в плохом состоянии, 46 — заняты солью, которую пришлось высыпать для хранения в амбар<sup>53</sup>. Часть бочек находилась «на горе», в 16 из них хранилась «ячная крупа»<sup>54</sup>. Для полного комплекта требовалось еще 50 бочек. Для ремонта и изготовления бочек нужны были обручи («ибо старых будет мало»), а также мастера<sup>55</sup>. Бочки, подлежащие ремонту, следовало снять с корабля, что могло привести к его разбалансировке. Ларион Титов писал, что потребуется «несколько баласту»<sup>56</sup>.

В Гавань были присланы три купора — бондаря. Они работали в казарме и бане<sup>57</sup>. К 20-м числам марта значительная часть работ была выполнена, и один из купоров вернулся в Колу<sup>58</sup>. Неисправными оставались только 18 карделок. На разные типы бочек нужны были разные обручи: «на мушныя (для муки. —

<sup>44</sup> Лямца — поморская волость на побережье Онежского залива Белого моря, в устье р. Лямцы.

<sup>45</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 3 апреля 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 147. Л. 132.

<sup>46</sup> Письмо А. И. Попова В. Е. Ермолину от 3 апреля 1806 г. // Там же. Д. 144. Л. 84–84 об.

<sup>47</sup> Письмо А. И. Попова В. Е. Ермолину от 21 февраля 1806 г. // Там же. Л. 75 об. – 76.

<sup>48</sup> Письма А. И. Попова В. Е. Ермолину от 6 марта и 3 апреля 1806 г. // Там же. Л. 78, 84.

<sup>49</sup> Донесение Ф. Ф. Ерасова В. Е. Ермолину от 3 апреля 1806 г. // Там же. Д. 147. Л. 132.

<sup>50</sup> Письмо А. И. Попова В. Е. Ермолину от 3 апреля 1806 г. // Там же. Д. 144. Л. 84 об.

<sup>51</sup> Письмо А. И. Попова В. Е. Ермолину от 11 апреля 1806 г. // Там же. Л. 86.

<sup>52</sup> Письмо Л. Титова М. Б. Немову от 2 марта 1806 г. // Там же. Д. 147. Л. 222.

<sup>53</sup> Там же.

<sup>54</sup> Там же.

<sup>55</sup> Донесение Л. Титова В. Е. Ермолину от 8 февраля 1806 г. // Там же. Л. 195 об.

<sup>56</sup> Там же.

<sup>57</sup> Письмо Л. Титова М. Б. Немову от 19 февраля 1806 г. // Там же. Л. 187.

<sup>58</sup> Письмо Л. Титова М. Б. Немову от 17 марта 1806 г. // Там же. Л. 211 об.

С. Н.) ... требуется несколко подлиняе обручи»<sup>59</sup>. На каждую карделку уходило по 24 обруча. При складывании бочки обручи нередко ломались, и требовалась их замена<sup>60</sup>.

Полного запаса обрущей так и не смогли получить. По оценке командора Ката, всего необходимо было 2000 обрущей, что потребовало бы больших расходов<sup>61</sup>. Накануне отхода корабля из Гавани Федор Ерасов сообщал в Архангельск, что бочек «при корабле не так достаточно, но что делать, здесь взять негде»<sup>62</sup>.

Заботой приказчика была и варка пива. Титов писал в Колу поверенному компании Немову о необходимости определиться с местом варки, а также просил прислать солод и «тому подобно пивных припасы»<sup>63</sup>. Местом варки избрали Гавань, чтобы избежать ненужной транспортировки. Во второй половине февраля сюда из Колы были присланы ингредиенты: семь мешков солода, два мешка хмеля<sup>64</sup>. Чуть позже Л. Титов просил прислать из Колы дрожжи «для наставления пива»<sup>65</sup>.

Варка пива проходила под присмотром командора Ката, который даже приказал приостановить работу на время его короткой отлучки из Екатерининской гавани в Колу<sup>66</sup>. Как знать, возможно, голландское происхождение командора позволяло ему быть экспертом в этом ответственном деле! Несмотря на старания, в полном объеме запастись пивом не получилось. В качестве замены было решено использовать квас, от которого «все служители, равно и командор, в удовольствии»<sup>67</sup>. Отметим, что пиво на кораблях европейского флота со второй половины XVIII в. использовалось в качестве антицинготного средства<sup>68</sup>.

Попытаемся представить уклад жизни команды корабля перед отправкой в вояж. Судовая команда, прибывшая в Колу в январе 1806 г., остановилась на постое у местных жителей<sup>69</sup>. Сроки проживания составляли до месяца, примерно с конца января до конца февраля. Не всегда моряки были способны уплатить постоянное полностью. Так, матрос Иван Козлов обращался к приказчику

<sup>59</sup> Письмо Л. Титова М. Б. Немову от 17 марта 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 147. Л. 211 об.

<sup>60</sup> Письмо Л. Титова М. Б. Немову от 12 марта 1806 г. // Там же. Л. 215.

<sup>61</sup> Письмо Л. Титова М. Б. Немову от 17 марта 1806 г. // Там же. Л. 206 об.

<sup>62</sup> Донесение Ф. Ф. Ерасова В. Е. Ермолину от 14 апреля 1806 г. // Там же. Д. 144. Л. 128 об.

<sup>63</sup> Письмо А. И. Попова В. Е. Ермолину от 15 февраля 1806 г. // Там же. Л. 191 об.

<sup>64</sup> Письмо Л. Титова М. Б. Немову от 19 февраля 1806 г. // Там же. Д. 147. Л. 187.

<sup>65</sup> Письмо Л. Титова М. Б. Немову от 2 марта 1806 г. // Там же. Л. 122 об.

<sup>66</sup> Письмо Л. Титова М. Б. Немову от 12 марта 1806 г. // Там же. Д. 144. Л. 215 об.

<sup>67</sup> Письмо А. И. Попова В. Е. Ермолину от 9 апреля 1806 г. // Там же. Л. 130 об.

<sup>68</sup> Копелев Д. Н. От мыса Головнина к Земле Александра I: российские кругосветные экспедиции в первой половине XIX в. М., 2021. С. 257–259. О способах лечения цинги русскими промышленниками см.: Гортнер А. А. Рацион поморских промышленников на архипелаге Сvalьбард (Шпицберген) по письменным источникам XVIII–XIX веков // Культура русских в археологических исследованиях: археология Севера России: сб. науч. ст. Т. 1. Омск: Сургут, 2021. С. 195; Никонов С. А. Наука выживать: способы адаптации и смертность русских промышленников на Шпицбергене и Новой Земле во второй половине XVIII — начале XIX в. // Петербургский исторический журнал. Исследования по российской и всеобщей истории. 2022. № 2 (34). С. 48–69.

<sup>69</sup> В частности, матросы жили в доме колянина Андрея Хазова. См.: ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 147. Л. 189, 226.

М. Б. Немову с просьбой выдать месячную плату 5 руб. 50 коп.<sup>70</sup>. Он просил денег не только на оплату съемного жилья: во время нахождения в Коле Козлов взял в долг 14 руб. 30 коп. у Ивана Зубкова и Мины Григорьева, в залог оставил личные вещи, без которых, по его словам, остался «нах и бос»<sup>71</sup>. Список одежды, оставшейся у кредиторов, характеризует матроса Козлова как франта. В залоге оказались: овчинный белый тулуп, тиксетовые<sup>72</sup> штаны, фуфайка<sup>73</sup> синего сукна, кашемировая<sup>74</sup>, атласная и тиксетовая жилетки, канифасные<sup>75</sup> брюки, колпак, хлопчатобумажные перчатки, три платка — персидский и два хлопчатобумажных<sup>76</sup>. Если гардероб указывает на большое внимание Козлова к внешнему виду, то заклад одежды раскрывает одно из типичных явлений жизни промышленников, с которым пытался бороться В. Е. Ермолин. Ее непременным атрибутом нередко становилось пьянство, заставлявшее многих закладывать и продавать последнее, лишь бы получить заветный напиток. В инструкциях Беломорской компании кормщикам наставлялось «команду содержать в трезвости и порядке, не позволять никому из них закладывать или продавать одежды своей и обуви, а паче чтобы компанейские вещи»<sup>77</sup>.

Жизнь команды в Екатерининской гавани не обходилась без конфликтов. Наибольшее беспокойство доставляли матросы, устраивавшие ссоры и дебоши. Чаще других в донесениях приказчиков компании упоминается матрос Василий Федорушков. Во время трапезы в «минувшую пятницу» (7 марта) он из-за «стола бросился бить кока», но до большой драки дело не дошло<sup>78</sup>. На это отреагировал командор, заявивший Федорушкову: «Будеш бурлить нагло, то будеш с карабля нечесно отослан»<sup>79</sup>. Матроса пришлось отставить.

Затаив обиду, Федорушков стал настраивать других членов команды против Ката<sup>80</sup>. Вовлеченный им в конфликт матрос Василий Титов также был отставлен. Списанных матросов «некто не берет за их поведение», что вынудило их наняться на мурманский промысел<sup>81</sup>. В поведении Федорушкова нельзя не заметить попытки повторить конфликт, возникший у части команды с командором Далем. Но если Даль действительно совершил тяжелые проступки и им был недоволен правитель Ермолин, то ничего подобного в случае с Катом не было.

<sup>70</sup> Письмо И. Козлова М. Б. Немову от 2 марта 1806 г. // Там же. Л. 226.

<sup>71</sup> Письмо И. Козлова М. Б. Немову от 15 февраля 1806 г. // Там же. Л. 189.

<sup>72</sup> Тиксет — по всей видимости, производное от «тик» — полосатая ткань, использовавшаяся на перины и тюфяки. См.: Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. Т. 4: Р–В. М., 1995. С. 405.

<sup>73</sup> Фуфайка — короткая теплая поддевка, байковая, вязаная шерстяная или стеганая. См.: Там же. С. 540.

<sup>74</sup> Кашемир — тонкая шерстяная ткань. См.: Даль В. И. Толковый словарь... Т. 2: И–О. М., 1995. С. 101.

<sup>75</sup> Канифас — льняная полосатая ткань. См.: Там же. С. 85.

<sup>76</sup> Письмо И. Козлова М. Б. Немову от 15 февраля 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 147. Л. 189 об.

<sup>77</sup> Наставление кормщику Акиму Старостину // Там же. Д. 6. Л. 210.

<sup>78</sup> Письмо Л. Титова М. Б. Немову от 12 марта 1806 г. // Там же. Д. 147. Л. 215 об.

<sup>79</sup> Там же.

<sup>80</sup> Донесение Ф. Ф. Ерасова В. Е. Ермолину от 9 апреля 1806 г. // Там же. Л. 130.

<sup>81</sup> Письмо А. И. Попова В. Е. Ермолину от 11 апреля 1806 г. // Там же. Д. 144. Л. 86 об.

Другой дебошир, матрос Гаврила Бархатов, находясь в Гавани, «весма дичат». Он стал настолько опасен, что по ночам его приходилось сажать на цепь<sup>82</sup>. В один из дней матросу стало настолько плохо, что он «нетарусу<sup>83</sup> замолол»<sup>84</sup>. В этом можно видеть косвенное свидетельство белой горячки, вызванной чрезмерным употреблением алкоголя. Это напугало «немецкую» часть команды, и командор Кат забраковал Бархатова для «избежания всякой нечаянности»<sup>85</sup>. За пьянство и «дурные поступки» был отставлен от службы и матрос Прокопий Ряпинцов<sup>86</sup>.

Отметим, что с созданием в России военно-морского флота начала вырабатываться система дисциплинарных мер, пресекавшая недостойное и опасное поведение матросов. В случае пьянства предусматривались такие меры воздействия, как лишение жалованья, телесные наказания и даже увольнение со службы<sup>87</sup>. Меры командора Ката, таким образом, не были проявлением личной строгости, а следовали выработанной практике поддержания дисциплины.

Если жизнь «отставников» подчинялась неуемной страсти и разгулу, то приказчик Ларион Титов придерживался умеренности и христианского благочестия. Так, в донесении М. Б. Немову он сетовал на то, что «крайне охота быть на Пасху в Колу, да средства нету»<sup>88</sup>, поскольку не смог найти себе замену на время отсутствия.

Часть команды болела. Об этом сообщал побывавший в Екатерининской гавани 4 апреля 1806 г. комиссир Алексей Попов<sup>89</sup>. Накануне выхода корабля, по сообщению Ф. Ф. Ерасова, болели «горячкой» матросы А. Терентьев и Н. Вайгачев, «офицер» Вилемс был «болен рукою весма опасно»<sup>90</sup>. Матрос П. Онучков отказался от участия в вояже за «слабосью своего здоровья»<sup>91</sup>.

Вместо выбывших матросов наняли новых: колян Филиппа Ермолина, Мину Яковлева<sup>92</sup>, крестьян Алексея Заонегина, Федора Гневашева, Захара Романова сына Кузнецова из Керети, Порьей Губы, Кандалакши, семиостровского лопина Федора Степанова сына Оболяева<sup>93</sup>. Накануне выхода в море на судно был принят

<sup>82</sup> Письмо Л. Титова М. Б. Немову от 21 марта 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 147. Л. 203 об.

<sup>83</sup> В словаре В. И. Даля находим: таруса — вздор, пустяки, бессмыслица, чушь, чепуха. См.: Даль В. И. Толковый словарь... Т. 4. С. 391. Возможно, в документе описка.

<sup>84</sup> Письмо Л. Титова М. Б. Немову от 17 марта 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 147. Л. 211 об.

<sup>85</sup> Там же.

<sup>86</sup> Там же. Д. 145. Л. 55 об.

<sup>87</sup> Мегорский Б. В. «Матрозы не шуми». К вопросу о нравах в петровском флоте // Петр I у истоков Российской империи: материалы Малого Северного Петровского конгресса. Архангельск, 20–23 апреля 2022 г. Архангельск, 2022. С. 319.

<sup>88</sup> Донесение Л. Титова М. Б. Немову от 17 марта 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 147. Л. 206 об.

<sup>89</sup> Письмо А. И. Попова В. Е. Ермолину от 11 апреля 1806 г. // Там же. Д. 144. Л. 86 об.

<sup>90</sup> Донесение Ф. Ф. Ерасова В. Е. Ермолину от 9 апреля 1806 г. // Там же. Д. 147. Л. 130 об. — 131.

<sup>91</sup> Там же.

<sup>92</sup> Донесения Ф. Ф. Ерасова В. Е. Ермолину от 9 и 14 апреля 1806 г. // Там же. Л. 128 об., 130 об.

<sup>93</sup> Там же. Д. 145. Л. 55 об., 57 об.

доктор Иван Гусев<sup>94</sup>. Если для голландских китобоев присутствие врача в плавании было устоявшейся практикой<sup>95</sup>, то в случае с Беломорской компанией это единственный известный нам пример.

Отсутствие медиков во время промысловых экспедиций вызывало беспокойство покровителя Беломорской компании графа Н. П. Румянцева. Он писал директору Архангельского порта Осипу Ивановичу Чернецкому о необходимости нанять на судно компании доктора «на дальние промыслы для лечения больных». Жалованье граф готов был платить из личных средств<sup>96</sup>. Директор порта в ответ на просьбу графа Румянцева сообщал, что, «к сожалению моему, таковых сдесь (в Архангельске. — С. Н.) отыскать не можно». Осип Иванович обещал навести справки у члена медицинского департамента С. С. Андреевского, нет ли у него «кого-либо из медицинских соучеников»<sup>97</sup>.

Иностранные и русская части команды держались обособленно. Исключение было сделано для «старого (старшего. — С. Н.)» боцмана Егора Неверова. По распоряжению Я. К. Ката ему было определено «кушать» вместе «с господином карабельщиком и с афицерами»<sup>98</sup>. Для этого боцман просил находившегося в Коле М. Б. Немова прислать в Гавань набор продуктов, без которых было невозможно находиться в этом обществе: чай, сахар и мед<sup>99</sup>.

Деятельное участие в подготовке корабля к отплытию принимал командор Кат. Поверенный Ларион Титов делился своим первым впечатлением от встречи с ним: «Командор весма хорош!»<sup>100</sup>. Такая оценка была основана на строгости Ката по отношению к команде. Титов отмечал, что тот отрицательно относится к пьянству и чрезмерное употребление спиртного «ненавидит»<sup>101</sup>. Так, через того же поверенного командор запретил отпускать вино гарпунщику Вилемсу<sup>102</sup>. Пресекал он и «буйства» русских матросов.

С Титовым у Ката сложились хорошие отношения, о чем говорит их совместное столование. Они «ежедневно питалис из одной трапезы пищей», и, как не без гордости замечал поверенный, Кат «крайне меня любил, поелику видел он мои труды и подвиги»<sup>103</sup>.

---

<sup>94</sup> Донесение Ф. Ф. Ерасова В. Е. Ермолину от 14 апреля 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 147. Л. 128.

<sup>95</sup> Schokkenbroek J. C. A. *Trying-out. An Anatomy of Dutch Whaling and Sealing in the Nineteenth Century, 1815–1885*. Amsterdam, 2008. P. 198, 204–205.

<sup>96</sup> РГИА. Ф. 12. Оп. 1. Д. 212. Л. 20.

<sup>97</sup> Там же. Л. 23.

<sup>98</sup> Письмо Е. Неверова М. Б. Немову не позднее 20 февраля 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 147. Л. 185.

<sup>99</sup> Там же.

<sup>100</sup> Письмо Л. Титова М. Б. Немову от 19 февраля 1806 г. // Там же. Л. 187.

<sup>101</sup> Письмо Л. Титова М. Б. Немову от 21 марта 1806 г. // Там же. Л. 203 об.

<sup>102</sup> Там же.

<sup>103</sup> Донесение Л. Титова В. Е. Ермолину от 16 апреля 1806 г. // Там же. Д. 144. Л. 412.

Особую заботу командора составляла подготовка корабля к промысловой экспедиции. Он торжественно принял бриг «Граф Румянцев» под командование 28 января 1806 г. При этом событии присутствовали правитель В. Е. Ермолин и поверенный М. Б. Немов<sup>104</sup>. До отправки судна Я. К. Кат несколько раз выезжал в город по делам. Командор отвечал за погрузку на корабль продовольствия и орудий промысла, амуниции для команды, подготовку тары для воды и провизии, а также для сала морских млекопитающих, варку пива.

В состав команды был включен приказчик Федор Ерасов. Это решение стало реакцией на ситуацию, возникшую во время вояжа судна в прошлом, 1805, году<sup>105</sup>. Ерасов выехал из Архангельска в Колу не ранее 5 марта 1806 г.<sup>106</sup>, его донесения в Архангельск раскрывают маршрут и длительность поездки. Путь пролегал через город Онегу (10 марта), Кушерецкую волость (между 10 и 15 марта), Сумский посад (15 марта), Кемь (20 марта) и Кереть (25 марта). 30 марта Ерасов прибыл в Колу<sup>107</sup>. Таким образом, дорога заняла порядка 25 дней. Это не совсем укладывалось в план В. Е. Ермолина, предписывавшего к 25 марта «попась ... в Екатеринскую гавань на корабль “Граф Румянцов”»<sup>108</sup>. Причиной задержки Ерасова была оттепель: от Кеми до Керети было «страшное тепло и необыкновенные снеги», из-за чего по Карельскому тракту пришлось тащить сани на себе<sup>109</sup>. В Сороцкой волости из-за заминки с подводами пришлось задержаться на 12 часов<sup>110</sup>.

По пути Ф. Ф. Ерасов выполнял разные поручения компании: раздавал задатки белужьим промышленникам из Кушереки и Унежмы<sup>111</sup>, отправлял в Колу лямецких матросов, нанятых на китобойный корабль<sup>112</sup>, выдавал наставления поверенным на рыбных промыслах<sup>113</sup> и др. Он также вез в Колу грузы для будущей экспедиции.

По приезде в Гавань и знакомстве с командором Катом поверенный должен был действовать с ним совместно. В русской части команды предписывалось поддерживать жесткую дисциплину: «крепко содержать ... и запрещать

<sup>104</sup> Донесение Л. Титова В. Е. Ермолину от 16 апреля 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 145. Л. 54 об. – 55.

<sup>105</sup> Подробнее см.: Никонов С. А. Китобойное судно «Граф Румянцев» и его судьба. Часть I: строительство, команда, вояж 1805 г. // Соловецкое море: ист.-лит. альм. Вып. 22. Архангельск; М., 2023. С. 103–107.

<sup>106</sup> Этим днем датирована инструкция, выданная поверенному правлением Беломорской компании в Архангельске. См.: ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 101–102.

<sup>107</sup> Донесение Ф. Ф. Ерасова В. Е. Ермолину от 3 апреля 1806 г. // Там же. Д. 147. Л. 132.

<sup>108</sup> Наставление Ф. Ф. Ерасову от 5 марта 1806 г. // Там же. Д. 6. Л. 101 об.

<sup>109</sup> Донесение Ф. Ф. Ерасова В. Е. Ермолину от 25 марта 1806 г. // Там же. Д. 147. Л. 134.

<sup>110</sup> Донесение Ф. Ф. Ерасова В. Е. Ермолину от 20 марта 1806 г. // Там же. Л. 135.

<sup>111</sup> Донесение Ф. Ф. Ерасова В. Е. Ермолину от 15 марта 1806 г. // Там же. Л. 137.

<sup>112</sup> Там же. Л. 137 об.

<sup>113</sup> Донесение Ф. Ф. Ерасова В. Е. Ермолину от 20 марта 1806 г. // Там же. Л. 135 об.

от пьянства празности»<sup>114</sup>. Матросы должны были перенимать искусство у западных «харпунеров». За обучение китобойному делу способный матрос «может получить жалованье, не меньшее иностранцев», а также до 50 коп. серебром за успешные действия во время охоты. Отличившихся следовало угощать «горячим вином» и называть «офицером», как и иностранцев<sup>115</sup>.

Сроки выхода «Графа Румянцева» в море постоянно смешались. Алексей Попов сообщал в Архангельск, что судно могло выйти 25 марта, когда «непременно должно быть совсем готовому в поход»<sup>116</sup>. Эта же дата отмечена и в журнале поездки В. Е. Ермolina в Колу<sup>117</sup>. В следующих донесениях Попов называл уже другую дату выхода в море — 1 апреля. После поездки в Гавань 4 апреля он писал в Архангельск, что корабль «стоит во лду», занимающем площадь до 100 саженей<sup>118</sup>. Наконец-то все было готово, и «Граф Румянцев» 15 апреля 1806 г. вышел в свой последний вояж.

---

<sup>114</sup> Наставление Ф. Ф. Ерасову от 5 марта 1806 г. // Там же. Д. 6. Л. 101 об.

<sup>115</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 101 об.

<sup>116</sup> Письмо А. И. Попова В. Е. Ермoliniу от 15 февраля 1806 г. // Там же. Д. 144. Л. 74.

<sup>117</sup> Там же. Д. 145. Л. 58.

<sup>118</sup> Письмо А. И. Попова В. Е. Ермoliniу от 11 апреля 1806 г. // Там же. Д. 144. Л. 86 об. Сажень — мера длины, равная 2,13 м; 100 саженей равны 213 м.

## ГЛАВА V

### Второй вояж «Графа Румянцева»: захват и гибель корабля, судьба команды

Задачи вояжа «Графа Румянцева» в 1806 г. были изложены в инструкциях командору Я. К. Кату<sup>1</sup> и поверенному Ф. Ф. Ерасову<sup>2</sup>. Командору Кату предписывалось вести китобойный промысел в водах Шпицбергена до конца июля, «распоряжая оным по правилам и обыкновениям китоловства, употребительном европейскими нациями»<sup>3</sup>. В случае «подъсредственного там промысла» следовало вернуться к побережью Баренцева моря. Здесь корабль должен был крейсировать вдоль Восточного Мурмана («около Килдюма и да Русского Оленьяго»<sup>4</sup>), где можно было компенсировать неудачу китоловного промысла у Груманта, поскольку «опыты доказывают, что и в сих окрестностях около конца июля и в начале августа китов бывает в довольно количестве»<sup>5</sup>. При возможности «Граф Румянцев» мог зайти в залив Кросс-Бай Шпицбергена<sup>6</sup> к зимовавшей там артели кормщика Акима Старостина. Добычу промысла корабль мог вывезти, что касается судьбы артели, то этот вопрос передавался на усмотрение Старостина: «может оставаться там дожидаться особенного транспорта, или, буде пожелает, то имеете и его взять с промышленниками»<sup>7</sup>.

Свой маршрут «Граф Румянцев» должен был завершить в Екатерининской гавани, произведя там разгрузку орудий охоты и пустой тары. Затем иностранная часть команды с небольшой группой «лутчих русских матрозов» на судне должна была направиться в Архангельск «без упущения времени»<sup>8</sup>.

Если командор отвечал за руководство судном и промыслом, то Федору Ерасову в дороге поручалось поддерживать отношения между русской частью команды и иностранцем Катом. Поверенный, характеризовавшийся расторопным, должен был «принаравливаться к ноцанальному ... свойству» русских моряков<sup>9</sup>. Его задача заключалась в том, чтобы избегать возможных конфликтов между иностранцами и русскими, которые дали о себе знать во время вояжа 1805 г.

<sup>1</sup> Инструкция командору Я. К. Кату // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 102 об. — 103 об.

<sup>2</sup> Наставление Ф. Ф. Ерасову от 5 марта 1806 г. // Там же. Л. 101–102.

<sup>3</sup> Инструкция командору Я. К. Кату // Там же. Л. 102 об.

<sup>4</sup> Инструкция командору Я. К. Кату; Наставление Ф. Ф. Ерасову от 5 марта 1806 г. // Там же. Л. 101 об., 103.

<sup>5</sup> Инструкция командору Я. К. Кату // Там же. Л. 103.

<sup>6</sup> Залив Кросс-Бай — Кросс-фьорд (Krossfjorden) архипелага Шпицберген. См.: Гортен А. А. О поморских топонимах на Свальбарде (архипелаге Шпицберген и острове Медвежьем) // Соловецкое море: ист.-лит. альм. Вып. 21. Архангельск; М., 2022. С. 68.

<sup>7</sup> Инструкция командору Я. К. Кату // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 103.

<sup>8</sup> Там же. Л. 103 об.

<sup>9</sup> Там же. Л. 102 об.

В завершающем пункте инструкции Я. К. Кату рекомендовалось во время пути «во охранении права и морских обыкновений в отношении к российскому флагу» основываться на Уставе морского водоходства 1781 г. Это означало, что в случае встречи с российскими военно-морскими судами капитан гражданского судна должен был, «подняв флаги, ехать на военной корабль» и рапортовать о целях и маршруте плавания, имеющемся грузе, составе и численности команды<sup>10</sup>.

Организация Беломорской компании и ее деятельность в арктических водах совпали с эпохой наполеоновских войн в Европе. Российская империя, как известно, была активным участником этого сложного политического и военного процесса начала XIX в. Третья антинаполеоновская коалиция в 1805 г. потерпела поражение. Русско-французские переговоры о заключении мирного договора, начавшиеся в 1806 г., так и не увенчались успехом<sup>11</sup>. Неудачной была и попытка Пруссии добиться устойчивого мира с Наполеоном, сохранив при этом свою гегемонию в немецких землях. В результате происходит складывание новой IV коалиции, а военные действия на территории Пруссии разворачиваются с октября 1806 г.<sup>12</sup>

Север Европы был периферией в столкновении крупных держав. Дания и Норвегия, до заключения русско-французского Тильзитского мирного договора, соблюдали нейтралитет в конфликте, а Швеция до 1809 г. была союзницей стран-участниц антифранцузской коалиции<sup>13</sup>. Воды Северного Ледовитого океана оказались нейтральной зоной, которую военно-морской флот Российской империи не был способен обезопасить, что открывало возможности для захватнических действий неприятеля.

«Граф Румянцев» вышел из Екатерининской гавани 15 апреля 1806 г. Вояж складывался неудачно. Заболели и умерли четверо членов команды: сначала Юрген Кассен и салорезчик Вилемс, затем, после захвата судна французами, штурман Корнелиус Енсен и гарпунщик Ганс Енсен<sup>14</sup>.

Корабль смог достичь 78° северной широты, оставшись на этой позиции с 6 мая по 4 июня. Дальше продвинуться не удавалось из-за сложной ледовой обстановки. Добыть кита, являвшегося целью экспедиции, команда не смогла. Не добившись успеха, командор принял решение идти к берегам Шпицбергена, откуда планировалось забрать артель Акима Старостина<sup>15</sup>. Спустившись на 76° северной широты, пройдя ледовую преграду, с 7 на 8 июня «Граф Румянцев» наткнулся на «крейсирующие военные французские фрегаты». Два вражеских

<sup>10</sup> Устав купеческого водоходства по рекам, водам и морям. [СПб., 1781]. Ст. 56. С. 59.

<sup>11</sup> Сытин А. Н. Великое противостояние // История внешней политики России. Т. 3: Первая половина XIX века (От войн России против Наполеона до Парижского мира 1856 г.). М., 2018. С. 52–53.

<sup>12</sup> Там же. С. 55–56.

<sup>13</sup> Шрадер Т. А., Нильсен Й. П., Колле Н. Поморские рыбные промыслы до 1815 года // Сближение: Россия и Норвегия в 1814–1917 годах. М., 2017. С. 83–85.

<sup>14</sup> Донесение Ф. Ф. Ерасова от 8 сентября 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 147. Л. 126.

<sup>15</sup> Там же.

судна были под командованием капитанов Ламбера («Лямбер», Lambert) и Ледука («Людук», LeDuc)<sup>16</sup>.

В русских источниках зафиксировано название только одного из французских судов — фрегата «Ла Реванш» («La Revanche», «Возмездие»)<sup>17</sup>. Обращение к английской газете “Lloyd’s List”, печатавшей ежедневную информацию о происшествиях на море, а также к справочной литературе дает возможность составить более полную картину происшедшего.

Итак, в июне-августе у берегов Северной Америки, близ острова Ньюфаундленда, и у Шпицбергена действовало три французских фрегата: упомянутый 44-пушечный «Ла Реванш», 48-пушечный “Guerrier” («Воин») и 40-пушечная “Sytene” («Сирена»). Все суда входили в состав военно-морских сил Франции и были спущены на воду в 1795 г.<sup>18</sup> С конца июня по 12 июля ими было захвачено у берегов Шпицбергена три, Ньюфаундленда — два английских судна. Также они пленили еще два судна из Грейт-Ярмута, одно из которых шло в Архангельск<sup>19</sup>. «Сиреной» и «Ла Реваншем» 2 августа были захвачены и затем сожжены еще четыре английских китобойных судна из Гулля (Халла)<sup>20</sup> и Ливерпуля<sup>21</sup>.

Таким образом, на протяжении двух месяцев французами было взято в плен 11 английских китобойных и торговых судов. «Граф Румянцев», захваченный 10 июня, оказался сожжен<sup>22</sup>. Трагическая судьба корабля объясняется состоянием русско-французских отношений в этот момент: мир так и не был заключен, а военные действия четвертой коалиции не были открыты.

Руководство компании о судьбе корабля узнало не сразу. Пока точных данных не было, продолжали строить планы на будущее. Директор компании Д. И. Ростовцев предусматривал два возможных варианта использования судна после окончания вояжа. Во-первых, после прибытия оно могло отправиться в Архангельск «для получения фрахту в чужия края»<sup>23</sup>. Во-вторых, судно могло из Гавани пойти в Гамбург, предварительно погрузив доставленные из Архангельска товары: «смолу, пек и сало ворванное»<sup>24</sup>. Оба варианта Влас Ермолин должен был обсудить с В. А. Поповым, архангельским купцом и акционером. Предложения о фрахте судна и отправке его за рубеж повторялись

<sup>16</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 147. Л. 126.

<sup>17</sup> Там же. Л. 19.

<sup>18</sup> Roche J.-M. Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre de Colbert à nos jours. 1, 1671–1870. 2005. Р. 381.

<sup>19</sup> Lloyd’s list. 1806. No. 4067, July 25. URL: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.39015005721496&seq=337> (дата обращения: 17.04.2025).

<sup>20</sup> Гулль (совр. Кингстон-апон-Халл) — город на восточном побережье Англии, в 40 км от побережья Северного моря.

<sup>21</sup> Lloyd’s list. 1806. No. 4093, October 24. URL: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.39015005721496&seq=389> (дата обращения: 17.04.2025).

<sup>22</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 147. Л. 125 об.

<sup>23</sup> Предписание дирекции компании от 30 апреля 1806 г. // Там же. Д. 144. Л. 4.

<sup>24</sup> Там же.

и в следующих предписаниях руководства<sup>25</sup>. По всей видимости, В. Е. Ермолин склонился к первому варианту. В распоряжении комиcсионеру и кольскому купцу Алексею Попову предписывалось после возвращения китобойного судна разгрузить его («промысловыя орудия и продче»), а также оставить в Гавани «изълишних людей». После чего командор Кат «с промыслом, или хотя не будет промыслу», должен был вести корабль в Архангельск<sup>26</sup>.

Ермолин искренне переживал за судьбу «Графа Румянцева» и надеялся на удачный промысловый вояж. В письме А. И. Попову правитель сетовал: «Я с нетерпением ожидаю известия о китоловном нашем корабле, по довольноем его в море пребывани(и). С чем-то Бог ево откроет?»<sup>27</sup>. Чуть позже, в другом письме, Ермолин вновь напоминал о корабле, ожидая, что ему «утешительно слышить о его благополучии и улове порядочного промысла»<sup>28</sup>. После лирического отступления следовали деловые распоряжения Власа Ермолина о том, какие документы о вернувшемся судне комиcсионер Попов должен был прислать в Архангельск: «подробную опись и генеральной щет отправлению корабля», куда нужно было включить информацию об имуществе и провизии<sup>29</sup>.

На промелькнувшую в одном из писем тревогу Ермолина: «Где-то наш Кат, все еще не имеем известия вернаго! А хоша и носятся здесь разныя слухи, и некоторые очень были для нас куражныя, но не утвердительны»<sup>30</sup>, — Попову ответить было нечего. Он вторил Ермолину<sup>31</sup>: «Китоловного корабля и сам нетерпеливо ожидаю. Дай Бох, хотя бы малой плод был!» Слова купца об «ожидании китоловного корабля с приятными для нас плодами» и о том, что он никак не может его «дождаться», встречаются и в других письмах<sup>32</sup>.

Тревога В. Е. Ермолина указывает на то, что какие-то сведения о произошедшем с «Графом Румянцевым» несчастье стали доходить в Архангельск не ранее середины августа. Верить в случившееся не хотелось не только правителью, но и дирекции компании. В предписании в архангельское правление высказывались сомнения в печальной судьбе корабля: «Слух ваш (В. Е. Ермолина. — С. Н.) о корабле “Гр. Румянцов” по разным соображениям почитаем мы не совсем за основательной». По мнению дирекции, если бы команду вывезли в Англию, об этом стало бы известно<sup>33</sup>. Спустя неделю директор Гротен сообщал в Архангельск, что компания стала наводить справки в Англии и Гамбурге о судьбе судна, чтобы «подать помочь оставленным людям»<sup>34</sup>.

---

<sup>25</sup> Предписание дирекции компании от 25 июня 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 144. Л. 20.

<sup>26</sup> Письмо В. Е. Ермолина А. И. Попову [1806 г.] // Там же. Д. 6. Л. 124 об.

<sup>27</sup> Письмо В. Е. Ермолина А. И. Попову от 21 июля 1806 г. // Там же. Л. 148.

<sup>28</sup> Письмо В. Е. Ермолина А. И. Попову [1806 г.] // Там же. Л. 151 об. — 152.

<sup>29</sup> Там же. Л. 152.

<sup>30</sup> Письмо В. Е. Ермолина А. И. Попову от 18 августа 1806 г. // Там же. Л. 155.

<sup>31</sup> Письмо А. И. Попова В. Е. Ермолину от 2 июля 1806 г. // Там же. Д. 144. Л. 12 об.

<sup>32</sup> Письма А. И. Попова В. Е. Ермолину от 31 июля и 24 августа 1806 г. // Там же. Л. 139, 150 об.

<sup>33</sup> Предписание дирекции компании от 4 сентября 1806 г. // Там же. Л. 37 об.

<sup>34</sup> Предписание дирекции компании от 10 сентября 1806 г. // Там же. Л. 40 об.

Передача информации о событиях в «дотелеграфный» век происходила от судна к судну при встрече в море. Источником информации о судьбе «Графа Румянцева» для заинтересованных людей в Архангельске стал штурман английского корабля «Манчестер» Роберт Келакт<sup>35</sup>, прибывший на Двину из Гулля 21 августа 1806 г. От него о случившемся стало известно архангельскому купцу и акционеру компании Василию Попову<sup>36</sup>, директору Архангельского порта Осипу Чернецкому<sup>37</sup> и, конечно же, правителью компании Власу Ермолину<sup>38</sup>. О происшествии они сообщили в дирекцию Беломорской компании и графу Николаю Румянцеву.

Англичанин нарисовал такую картину трагедии. Судно «Манчестер» встретилось с «Графом Румянцевым»<sup>39</sup> 12 июня на 77° северной широты. В этот же день с российским китобоем повстречались еще два английских корабля — «Герниста» и «Нелли». Шкипер последнего от русских моряков узнал, что «в промыслу у него («Графа Румянцева». — С. Н.) ничего не было, и людей несколько болниих было»<sup>40</sup>. Спустя несколько дней «Манчестер» встретил шедшие в Гамбург и Альту суда, от моряков которых и стало известно, что «между сожженными французским фрегатом англичинскими китоловными кораблями был и российской китоловной корабль»<sup>41</sup>. Об этом происшествии писали в английских газетах<sup>42</sup>.

О действиях еще одного французского фрегата «Ла Гергера» (La Guerguera)<sup>43</sup> рассказывал лютеранский пастор Иоганн Бринингс (Johan Brynings), прибывший на судне «Бонафидес» (Bona Fides, «Добросовестность») из Фленсбурга. Французами было захвачено пять английских судов с экипажами в девяносто человек<sup>44</sup>, все корабли были взяты в плен в северных широтах, между 67° и 80°, в период между 21 апреля и 7 июля 1804 г.

Рассказ английского шкипера вызвал доверие в Архангельске. Купец Василий Попов резонно заключал, что до конца августа «Граф Румянцев» «не в Колу, ни сюда (в Архангельск. — С. Н.) не возвратился»<sup>45</sup>. Не видели китобойное судно в Екатерининской гавани и суда, приходившие в Архангельск с мурманского промысла.

<sup>35</sup> В документах встречаем разное написание фамилии шкипера — Келакт, Келег, Кела.

<sup>36</sup> Письмо В. А. Попова дирекции Беломорской компании от 24 августа 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 149. Л. 11–11 об.

<sup>37</sup> РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 1218. Л. 4.

<sup>38</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 24 августа 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 157 об.

<sup>39</sup> В показаниях Келакта указаны даты по григорианскому календарю, в переводе же на юлианский — встреча английского и русского судов состоялась 31 мая.

<sup>40</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 24 августа 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 157 об.

<sup>41</sup> Там же. Осип Чернецкий уточнял, со слов того же Келакта, что французами было уничтожено два английских судна. См.: РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 1218. Л. 4.

<sup>42</sup> РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 1218. Л. 4.

<sup>43</sup> Речь, по всей видимости, идет о фрегате «Воин», информация о котором попала в сообщения «Lloyd's list».

<sup>44</sup> РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 1218. Л. 1–2.

<sup>45</sup> Письмо В. А. Попова дирекции Беломорской компании от 24 августа 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 149. Л. 11 об.

Влас Ермолин, несмотря на убедительность фактов, до конца не хотел верить в случившееся. Весь рассказ английского шкипера был для него «неблагоприятным изветом<sup>46</sup>», который он не готов был принять «за совершенно убедительный» факт<sup>47</sup>. Если для Попова и Чернецкого отсутствие известий о корабле от русских промышленников Мурманского берега подтверждало сообщение Келакта, то для Ермолина в этом был «повород к сомнению об оном (сожжении корабля. — С. Н.)»<sup>48</sup>.

Окончательно принять случившееся заставил рассказ командора Ката и поверенного Ерасова, бежавших из французского плена. Добравшись в сентябре 1806 г. до Санкт-Петербурга, они поведали дирекции Беломорской компании трагический итог второго вояжа «Графа Румянцева».

Захватив команду «Графа Румянцева» в плен, французские фрегаты направились к берегам Исландии. Далее действия разворачивались как в приключенческом романе: 1 июля корабли зашли в залив Патер-фьор<sup>49</sup> для набора питьевой воды и задержались на какое-то время, чем часть пленников и воспользовалась.

Назначенный на 8 июля отход фрегатов, собирающихся далее следовать «к Аммерики», был сигналом к побегу («утечки»). В опасное предприятие пустились командор Кат, поверенный Ерасов и несколько матросов. Пятеро из бежавших были схвачены. Ерасов и Кат пустились странствовать «по Ислани в бедном состоянии», расходуя на проживание и питание деньги, имевшиеся у поверенного. Беглецам удалось договориться «с одним исланским купцом» о поездке в Копенгаген, заплатив ему 200 рейхсталеров и сверх этого по 13 марок с человека на питание. Прибыв в датскую столицу 7 сентября 1806 г., командор и поверенный направились к секретарю российского консула Исааку Абрамовичу ван Бринену (1768–1848; в документах — Исааку Абрамовичу Фанбрину)<sup>50</sup>. При его помощи Кату и Ерасову удалось вернуться домой. Расходы на обратный путь целиком легли на плечи компании.

Ерасов и Кат прибыли в Санкт-Петербург не позднее 21 сентября 1806 г. В дирекции Беломорской компании они рассказали о случившемся, что окончательно подтвердило «столь нещастливое событие»<sup>51</sup>. Видимо, по распоряжению руководства Федор Ерасов составил описание происшествия и список членов команды. В последнем были выделены следующие разделы, раскрывающие судьбу китобоев:

<sup>46</sup> В русском языке XI–XVII вв. для слова «извет» фиксируется девять значений, среди которых есть такие противоположные, как сообщение и обвинение, навет. См.: Словарь русского языка XI–XVII вв. Вып. 6: Зипунь — Иянуарий. М., 1979. С. 116–118. В словаре В. И. Даля это слово имеет негативную коннотацию: донос, наговор, заявление о чьей-либо вине и др. См.: Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. Т. 2: И–О. М., 1995. С. 17. В контексте сообщения В. Е. Ермолина в слове «извет» слышится недоверие к сообщению шкипера Келакта.

<sup>47</sup> Донесение В. Е. Ермолина от 24 августа 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 157 об.

<sup>48</sup> Там же.

<sup>49</sup> Возможно, речь идет о Патрикс-фьорде в западной части Исландии.

<sup>50</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 147. Л. 126 об.

<sup>51</sup> Предписание дирекции Беломорской компании от 21 сентября 1806 г. // Там же. Д. 144. Л. 46.

«Померли на своем корабле и французском»<sup>52</sup>, «Находящиися на Ислани спаслись от французов»<sup>53</sup>, находящиеся «на французском фрегате»<sup>54</sup>, бежавшие и «захвачены тож на фрегате»<sup>55</sup>, отправленные на «полоненом аглинском шлюпке»<sup>56</sup>.

Судьба остальных членов команды была следующей. Тринадцать русских матросов, наряду с пленниками с других судов, были высажены французами в городе Гриноке на западном побережье Шотландии<sup>57</sup>. Здесь русские матросы нашли приют у местного жителя Френсиса Моргана (Францис Морган, Francis Morgan), потратившего на их содержание (питание и одежду) чуть более 52 фунтов стерлингов<sup>58</sup>. Состояние спасенных было тяжелым. Один из матросов заболел «жестокою горячкою». Инфекционное заболевание передалось хозяевам, отчего принял несчастного семейство «почти все погибло»<sup>59</sup>. Идет речь о смерти хозяев или перенесенном ими тяжелом заболевании, в документе не поясняется. Пятнадцать матросов оказались на положении пленников во французском Аррасе<sup>60</sup>. Отсюда они отправили по меньшей мере три письма в Россию графу Н. П. Румянцеву<sup>61</sup> через российского посла в Великобритании М. М. Алопеуса<sup>62</sup>. «[В]есма бедные люди» просили графа оказать посильную финансовую помощь, обойтись без которой на чужбине, где не было у матросов «никакова … старателя», было невозможно<sup>63</sup>.

Забота о судьбе команды легла на плечи российских дипломатов — Максима Максимовича Алопеуса и Павла Андреевича Николаи. Четкого понимания, кому принадлежало сожженное французами судно, у них не было. Алопеус писал графу Румянцеву, что о захваченном корабле он «слышал стороною», будто бы оно принадлежало купцу Ксенофонту Анфилатову и было захвачено на пути из Лиссабона в Россию<sup>64</sup>. На содержание пленных матросов

<sup>52</sup> Штурман Корнелиус Енсен, салорезчик Вилемс, гарпунеры Юрген Кассен, Игнас Енсен, матросы Иван Тупиков, Василий Кашин, Алексей Заонегин, Илья Цыварев, Федор Дружинин. См.: ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 147. Л. 127.

<sup>53</sup> Бочман Афанасий Булатов, гарпунер Егор Совершаев, матросы Федор Оболяев, Захар Кузнецков, гарпунер и тиммерман Иоганн Гут («тож на Ислани уволен французами»). См.: Там же.

<sup>54</sup> Яков Лаврентьев, Афанасий и Егор Терентьевы. См.: Там же.

<sup>55</sup> Бочман Егор Неверов, купор Иван Кочнев, матросы Федор Гневашев, Роман Шестаков, Яков Совершаев. См.: Там же.

<sup>56</sup> Имена не названы, отмечено, что пленники были отправлены «неизвестно куда». См.: Там же.

<sup>57</sup> РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 1218. Л. 22, 24.

<sup>58</sup> Там же. Л. 22.

<sup>59</sup> Там же. Л. 24.

<sup>60</sup> Аррас — город на северо-востоке Франции.

<sup>61</sup> Пленные матросы сообщали, что они «писали вам (графу Н. П. Румянцеву. — С. Н.) два письма». См.: РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 1218. Л. 31.

<sup>62</sup> Там же. Л. 30.

<sup>63</sup> Там же. Л. 31.

<sup>64</sup> Там же. Л. 30 об. Скорее всего, здесь приведена неверная информация. Осенью 1806 г. купец К. А. Анфилатов действительно отправил в Северо-Американские Соединенные Штаты два судна, одно из Петербурга, другое из Архангельска. Архангельское судно благополучно пришло в Кронштадт в ноябре 1807 г., петербургское на пути из Бостона село на мель, но все же смогло вернуться на родину, не потеряв ни одного члена команды и груза. См.: Замятин Г. А. Ксенофонт Алексеевич Анфилатов: очерк его жизни и деятельности. СПб., 1910. С. 81–84.

в Аппасе Максим Максимович выделил 30 фунтов стерлингов<sup>65</sup>. Деньги, потраченные Ф. Морганом на помощь высаженным в Гриноке русским матросам, были компенсированы через Адмиралтейство<sup>66</sup>. При этом у Алопеуса сложилось стойкое представление, что «хозяева» захваченного судна не находят «об них (команде. — С. Н.) большого соболезнования»<sup>67</sup>.

В определенной мере так и было. Директор Филипп Гротен сообщал графу Н. П. Румянцеву, что из-за потери судна компания вынуждена была залезть «в чрезмерные расходы», и просил решить вопрос о компенсации средств Моргану по «вашему (графа. — С. Н.) благорасположению»<sup>68</sup>. На такое же «благорасположение» компания рассчитывала и в ситуации с возвращением из Дании Ф. Ф. Ерасова и командора Я. К. Ката.

Одна часть команды, состоявшая из одиннадцати матросов, смогла вернуться из Англии в Россию в октябре 1806 г. Обратная дорога также была несчастливой. Корабль «Кастер», на который посадили матросов, 15 октября потерпел крушение у острова Березового<sup>69</sup>. Все находившиеся на борту были спасены и доставлены в Выборг<sup>70</sup>. О их возвращении на родину Влас Ермolin писал в Колу комиссару Алексею Попову. Правда, в письме правителя сообщается о девяти спасенных, а не одиннадцати<sup>71</sup>. Чем вызвано это расхождение, сказать трудно.

Другая часть команды оставалась в плену до конца 1807 г. Руководство компании просило В. Е. Ермolina уверить «родственников наших грумаланов», что те скоро вернутся домой. Это касалось Егора Неверова, Короткого<sup>72</sup>, Егора и Афанасия Терентьевых, а также Егора и Якова Совершаевых «с товарыщи». На их выезд в Россию были «оттрасированы» деньги<sup>73</sup>. Когда они вернулись домой, по документам установить не удалось.

Командор Кат после возвращения в Россию не стал продолжать сотрудничество с Беломорской компанией. Известно, что один из трех братьев Яна служил у купца К. А. Анфилатова. Так, Г. А. Замятин отмечает, что вышедшее в сентябре 1806 г. из Архангельска в Северную Америку судно «Иоганнес Баптист» («Иоанн Креститель») возглавил шкипер Гидде Корнелис Кат<sup>74</sup>. Чем занимался Ян Кат, остается неизвестным.

Вопрос о компенсации жалованья членам команды сохранял свое значение и после гибели «Графа Румянцева». Дирекция компании на этот счет давала уклончивый ответ, стремясь переложить ответственность за решение финансовых

<sup>65</sup> РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 1218. Л. 30, 32.

<sup>66</sup> Там же. Л. 22–22 об.

<sup>67</sup> Там же. Л. 30 об.

<sup>68</sup> Там же. Л. 24.

<sup>69</sup> Березовые острова — архипелаг в северо-восточной части Финского залива.

<sup>70</sup> РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 1218. Л. 21–21 об.

<sup>71</sup> Письмо В. Е. Ермolina А. И. Попову от ноября (дата не указана) 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 185 об.

<sup>72</sup> Имя не установлено.

<sup>73</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 186. Л. 329.

<sup>74</sup> Замятин Г. А. Указ. соч. С. 82.

вопросов на плечи В. Е. Ермолина. Так, ему рекомендовалось действовать на основании Устава купеческого водоходства, при этом не забывая, что руководство компании «на возвращение их (пленных. — С. Н.) из Исландии, одежду и отправление до Архангельска понесло великие издержки»<sup>75</sup>.

Обращение к Уставу привело Власа Ермолина к противоречивым соображениям. Если исходить из статьи 92 Устава, дозволявшей лишать «судовых служителей» платы в случае гибели корабля и (или) его груза<sup>76</sup>, в оплате следовало «им вовсе отказать»<sup>77</sup>. Но, учитывая характер происшествия, связанный с нападением на гражданское судно и пленением команды, ситуация могла быть представлена другим образом: буквальное исполнение закона могло лишить «невинных людей заслуженной платы, коей хотя и понемногу счисляя по день нещастия, но еще бы некоторым из них причиталось»<sup>78</sup>. Таким образом, китобоям могли выплатить жалованье за период до дня захвата «Графа Румянцева» французами.

Каким образом был решен этот вопрос, остается неясным. Известно, что умершим во время вояжа иностранным китобоям Лесту и Юргенсу жалованье не выплатили. Первому причиталась сумма в 219 руб. 19 коп., второму — 222 руб. 74 коп.<sup>79</sup>. При этом, как выяснил правитель, ни у кого из них «имения их ни здесь (в Архангельске. — С. Н.), ни в Коле никакого не имеется»<sup>80</sup>.

Трагическая судьба «Графа Румянцева» завершила еще одну попытку организовать на Русском Севере китобойный промысел по европейскому образцу. Начало этому делу, напомним, было положено царем-реформатором Петром I.

Дирекция Беломорской компании с самого начала крайне осторожно относилась к строительству китобойного корабля: значительные финансовые издержки не сулили быстрой выгоды, способной хотя бы окупить затраты. Гибель «Графа Румянцева» оказалась шоком, разрушившим перспективы в освоении нового промысла, что поставило крест на коммерческом успехе компании. 6 октября 1806 г. директора подали графу Н. П. Румянцеву прошение, содержавшее краткое изложение несчастья, случившегося с кораблем и его командой<sup>81</sup>. Все произошедшее было воспринято компанией как вероломство со стороны Франции, поскольку якобы «за несколько времени пред отправлением» с ее стороны последовало подтверждение мирных договоренностей в сфере коммерции<sup>82</sup>. Возместить полученный ущерб Беломорская компания рассчитывала с помощью

<sup>75</sup> Предписание дирекции компании В. Е. Ермолину от 6 декабря 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 186. Л. 66.

<sup>76</sup> Устав купеческого водоходства. Ст. 92. С. 37.

<sup>77</sup> Донесение В. Е. Ермолина дирекции Беломорской компании от 14 декабря 1806 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 191 об.

<sup>78</sup> Там же.

<sup>79</sup> Донесение В. Е. Ермолина дирекции Беломорской компании от 14 июня 1807 г. // Там же. Л. 253.

<sup>80</sup> Донесение В. Е. Ермолина дирекции Беломорской компании от 28 июня 1807 г. // Там же. Д. 187. Л. 52.

<sup>81</sup> РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 1218. Л. 13–14 об.

<sup>82</sup> Там же. Л. 14–14 об.

российской власти: выделенные деньги должны были позволить продолжить деятельность и, возможно, возобновить «китоловный промысл»<sup>83</sup>.

Быстрого решения по этому вопросу компания не дождалась, и 24 августа 1807 г. директор Ф. И. Гротен составил записку с указанием суммы компенсации за гибель «Графа Румянцева»<sup>84</sup>. В нее были включены затраты на строительство корабля, его «вооружение» и обслуживание, а также содержание иностранной части китобойной команды. Компания оценила ущерб<sup>85</sup> в 68030 руб. 71 коп.

Добиться компенсации от виновника гибели российского судна в условиях неустойчивости русско-французских отношений накануне Отечественной войны 1812 г. не представлялось возможным. Учитывая и неспособность (или нежелание?) российской власти возместить финансовые затраты Беломорской компании, искали другие пути решения этого вопроса. В период обострения международной обстановки военные действия в 1806–1807 гг. велись и на море. Русская эскадра под командованием вице-адмирала Д. Н. Сенявина действовала на Адриатическом и Средиземном морях, защищая Ионические острова (республика Семи Соединенных Островов), препятствуя попыткам Франции укрепиться в Греции и на Балканах. Захваченные в ходе военных действий суда неприятеля могли стать материальным фондом для компенсации убытков Беломорской компании. Видимо, с такой идеей граф Н. П. Румянцев обратился к морскому министру Павлу Васильевичу Чичагову. 15 октября 1806 г. министр писал графу, что среди захваченных в Адриатическом море «как французских, так и союзных … держав» судов не было купеческих, пригодных для коммерческого использования<sup>86</sup>.

Вопрос о привлечении к ответственности французской стороны так и остался нерешенным. Прекращение деятельности компании совпало по времени с окончанием наполеоновских войн в Европе. Созданная в 1813 г. специальная комиссия по обревизованию дел компании-банкрота вновь поставила вопрос о возмещении ущерба от потери «Графа Румянцева», но и в этот раз успеха добиться не удалось.

Вообще, случай «Графа Румянцева» не был исключительным в этот период сложной международной обстановки. Согласно собранным петербургскими чиновниками данным, в 1805 г. во Франции было арестовано два судна российского купца Ремберта, а при занятии французскими войсками Любека под арест попали восемь судов, принадлежавших российским подданным<sup>87</sup>. И все же крупные убытки, понесенные купцами, не идут в сравнение с уничтожением целого брига.

---

<sup>83</sup> РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 1218. Л. 14 об.

<sup>84</sup> Там же. Л. 36–37.

<sup>85</sup> Там же. Л. 37.

<sup>86</sup> Там же. Л. 19.

<sup>87</sup> ГААО. Ф. 513. Оп. 1. Д. 45. Л. 33–33 об.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Изучение, казалось бы, частного вопроса о судьбе брига Беломорской компании «Граф Румянцев» дает определенные основания для общих выводов. Попытка компании начать китобойный промысел оказалась следствием длительных дискуссий об использовании европейского опыта на Русском Севере. Их участниками были не только лица, облечённые властью (губернаторы и высокопоставленные чиновники), но и представители общественных кругов России второй половины XVIII — начала XIX вв.: ученые и предприниматели. В этом нельзя не увидеть пусть и робкой, но вовлеченности в решение государственных вопросов людей, далеких от власти, что стало отличительной чертой эпохи Просвещения в стране. Особенно заметно это было в области финансовых и экономических вопросов, обеспечивавших благосостояние не только империи в целом, но и ее подданных<sup>1</sup>.

Значимая роль в воплощении идеи строительства китобойного корабля принадлежит частной инициативе правителя Беломорской компании в Архангельске — Власа Ермолаевича Ермолина. Благодаря его настойчивости в число направлений деятельности компании вошли не только традиционные для Поморья рыболовные и зверобойные морские промыслы, но и незнакомое для местных промышленников китобойное дело. Обеспечить успех в этом деле позволила не только настойчивость Ермолина, но и отклик со стороны покровителя компании — графа Николая Петровича Румянцева. Проблема патрон-клиентских отношений в общественной и политической жизни России XVII–XVIII вв., активно разрабатываемая в современной историографии<sup>2</sup>, находит отражение и в рассматриваемом сюжете о судьбе брига «Граф Румянцев».

---

<sup>1</sup> Подробнее см.: *Фирсов Н. Н. Правительство и общество в их отношениях к внешней торговле России в царствование императрицы Екатерины II: очерки из истории торговой политики*. Казань, 1902. С. 20–85; *Козлова Н. В. Российский абсолютизм и купечество в XVIII веке (20-е — начало 60-х годов)*. М., 1999. С. 275–333; *Гриффитс Д. Восприятие отсталости в XVIII веке: проекты создания третьего сословия в екатерининской России // Он же. Екатерина II и ее мир: Статьи разных лет*. М., 2013. С. 251–280 и др.

<sup>2</sup> *Павлов А. П. Патронатно-клиентальные отношения при московском дворе в годы царствования Михаила Федоровича // Петербургский исторический журнал*. 2019. № 4. С. 84–98; *Кром М. М. Патронат и клиентела в Московском государстве XVI–XVII вв.: историография и проблематика // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения*. 2021. Т. 26. № 4. С. 66–78; *Анисимов Е. В., Базарова Т. А., Прокурякова М. Е. «Наш патрон и заступник»: язык корреспондентов А. Д. Меншикова // Вестник Новосибирского государственного университета. Серия: История, филология*. 2022. Т. 21. № 1. С. 49–62; *Базарова Т. А. «Батька мой и государь»: письма переводчика С. С. Копьева вице-канцлеру П. П. Шафирову // Российское государство в XVI — начале XVIII века: сб. ст. к 70-летию Андрея Павловича Павлова*. СПб.; М., 2022. С. 442–459 и др.

Не будучи официальным служащим компании (что было невозможно, хотя бы в силу занимаемого им положения), граф всегда интересовался ее делами. Интерес этот выходил за рамки практической стороны дела — рентабельности и коммерческой успешности. Румянцева волновали условия жизни и промысла промышленников-груманланов. Смертность и болезни в период зимовок заставили его задуматься над способами профилактики заболеваний, прежде всего цинги, и обеспечении артелей медиками и др.<sup>3</sup> Без участия Николая Петровича не обошелся наём европейских китобоев на службу Беломорской компании. Граф активно содействовал возвращению на родину членов команды «Графа Румянцева», захваченных в плен французами.

Неудача в организации китобойного промысла стала следствием не только неблагоприятной внешнеполитической обстановки, имели место и другие, более фундаментальные причины. Активная деятельность европейских китобоев у берегов Шпицбергена и Гренландии на протяжении XVII — начала XIX вв. привела к трагическим экологическим последствиям. Уже к концу XVIII в. значительная часть популяции гренландских китов — основного объекта охоты была истреблена<sup>4</sup>.

Дирекция Беломорской компании и правитель Архангельской конторы В. Е. Ермолин предпочитали рассматривать китобойный и зверобойные арктические промыслы как самоокупаемые, способные благодаря выгодной конъюнктуре цен на внутреннем и внешнем рынке приносить хороший доход. Но, если поместить историю «Графа Румянцева» в европейский контекст китобойного промысла, то этот взгляд не кажется таким уж верным. Китобойные компании Нидерландов в первой половине XIX в. получали специальные субсидии от государства, компенсировавшие затраты на промысел и убытки, вызванные неудачными промысловыми сезонами<sup>5</sup>. Рентабельность промысла, таким образом, могла быть обеспечена только благодаря целенаправленной государственной поддержке. Таких мер власть в России в начале XIX в. не принимала.

<sup>3</sup> Никонов С. А. Наука выживать: способы адаптации и смертность русских промышленников на Шпицбергене и Новой Земле во второй половине XVIII — начале XIX в. // Петербургский исторический журнал. Исследования по российской и всеобщей истории. 2022. № 2 (34). С. 48–69; Он же. Повседневная жизнь промышленников-зверобоев в период зимовок на Новой Земле и Шпицбергене в начале XIX в. // Полярные чтения — 2023. Арктика: история и антропология повседневности: материалы 11-й науч.-практ. конф. (Санкт-Петербург, 1–3 ноября 2023 г.). М., 2024. С. 18–27.

<sup>4</sup> Подробнее см.: Хакеборд Л. Влияние китового и моржового промысла на экологическую обстановку на Шпицбергене // Архипелаг Шпицберген в исторических исследованиях. М., 2006. С. 366–379; Avango D., Hacquebord L., Wrakberg U. Industrial extraction of Arctic natural resources since sixteenth century: technoscience and geo-economics in the history of northern whaling and mining // Journal of Historical Geography. 2014. Vol. XXX. P. 1–16; Арлов Тип Б. История архипелага Шпицберген. М., 2016. С. 98–99.

<sup>5</sup> Schokkenbroek J. C. A. Trying-out. An Anatomy of Dutch Whaling and Sealing in the Nineteenth Century, 1815–1885. Amsterdam, 2008. P. 45–66.

Организация китобойного дела оказалась успешной в середине XIX в. На другом конце империи Российско-Американской компанией была учреждена в 1850 г. Российско-Финляндская китоловная компания. Она вела промысел в Охотском море, но, несмотря на некоторые успехи, в 1863 г. была ликвидирована. Существенной причиной неудачи стала конкуренция со стороны американских китобоев<sup>6</sup>.

История «Графа Румянцева» раскрывает систему организации дел Беломорской компании. Так, строительство судна стало возможным благодаря лоббированию правителя Власа Ермolina и протекции графа Н. П. Румянцева. Директора и акционеры компании не разделяли оптимистических надежд: первые опасались значительных затрат на строительство и содержание корабля, а также неизбежных трудностей в новом деле, вторые преследовали свои интересы, предлагая взамен строящегося судна свои корабли, пусть и непригодные для ведения китобойного промысла.

Как и в случае с Кольским китоловством, при организации китобойного промысла Беломорская компания приглашала иностранных специалистов. Представителей всех китобойных специальностей: штурманов, гарпунщиков, бондарей (тиммерманов), салорезчиков — удалось нанять в Гамбурге, прибегнув к протекции покровителей компании и помощи российской консульской службы. Привлечь командоров, знающих не только руководство морским судном, но и китобойное дело, было трудно. Опыт деятельности А. П. Даля оказался крайне неудачным, чуть было не приведшим к гибели корабля. Второй командор — Я. К. Кат, несмотря на отсутствие опыта руководства китобойными судами, показал себя как твердый и опытный руководитель, правда, также не добившись желаемого результата.

Иностранные и русские части команды «Графа Румянцева» существовали автономно, различаясь не только культурой и языком, но и профессиональным положением (иностранные были «кафицерами»), разницей в оплате труда и питании. Тем не менее, занятость общим делом на корабле позволяла избегать заметных конфликтов. Исключением стала деятельность командора Даля, вызвавшая во время первого вояжа общее недовольство команды и находившейся на корабле артели Акима Старостина. На берегу конфликт продолжился вследствие провокаций некоторых русских матросов, отличавшихся, под стать нелюбимому ими командору, тем же набором качеств — пьянством, склонностью к раздору и насилию.

Заметную роль в подготовке судна играли акционеры и приказчики компании, действовавшие в Коле. Так, комиссар А. И. Попов отвечал за прием и размещение команды корабля, снабжение провизией, тарой, ведение учетной документации. Вся практическая деятельность по подготовке судна, а также надзор за командой были в ведении приказчиков Ф. Ф. Ерасова и Л. Титова.

---

<sup>6</sup> Ермолов А. Н. Российско-Американская компания в Сибири и на Дальнем Востоке (1799–1871 гг.). Кемерово, 2013. С. 220–235.

Слаженность в работе комиcсионера Попова и приказчиков Ерасова и Титова позволила «Графу Румянцеву» в 1806 г. выйти в море в середине апреля, до начала китобойного промысла. Однако не все можно было спланировать.

Как и предостерегал архангельский купец А. И. Попов, на верфи которого велось строительство «Графа Румянцева», «чтоб карабль не подвержен был опасности, или чтоб в льдах не устоял, то как первое, так и последнее зависит не от постройки, а от власти Божией и от искуснаго управления карабельщика, чьему здесь еще примеры были, что самыя опытныя карабельщики и самыя лутчия дубовыя карабли потеряли во льдах»<sup>7</sup>. В случае же с «Графом Румянцевым» роль сыграл другой, но такой же непреодолимый фактор — встреча с неприятельским кораблем.

---

<sup>7</sup> Письмо А. И. Попова дирекции Беломорской компании от 30 декабря 1804 г. // ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 149. Л. 44.

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

### Источники

#### *Архивные материалы*

**Архив Санкт-Петербургского института истории Российской академии наук (Архив СПБИИ РАН)**  
Ф. 36. Воронцовы. Оп. 1.

**Государственный архив Архангельской области (ГААО)**

Ф. 4. Архангельское губернское правление. Оп. 9.  
Ф. 10. Беломорская акционерная торговая рыбопромысловая компания. Оп. 1.  
Ф. 29. Архангельская духовная консистория. Оп. 11, 29.  
Ф. 47. Архангельский городовой магистрат. Оп. 1.  
Ф. 49. Архангельская городская дума. Оп. 1, 2.  
Ф. 51. Архангельская казенная палата. Оп. 11. Т. 2, 4.  
Ф. 486. Архангельская управа благочиния. Оп. 1.  
Ф. 513. Комиссия для обревизования дел Беломорской компании. Оп. 1.

**Российский государственный архив древних актов (РГАДА)**

Ф. 276. Коммерц-коллегия. Оп. 1.  
Ф. 397. Комиссии о коммерции. Оп. 1.

**Российский государственный исторический архив (РГИА)**

Ф. 12. Комиссия по делам нейтрального мореплавания Министерства финансов. Оп. 1.  
Ф. 13. Департамент министра коммерции. Оп. 1, 2.

#### *Опубликованные источники*

1. Географическое описание города Архангельска и уезда. 1768 г. / публикацию подготовили З. В. Дмитриева и А. Н. Чистиков // Архангельск в XVIII веке : [сборник статей] / составитель и ответственный редактор Ю. Н. Беспятых. Санкт-Петербург, 1997. С. 276–284.
2. Допросы русских промышленников о Шпицбергене // Дух журналов. 1818. № 21. С. 634–646. URL: [https://www.kolamap.ru/library/doc/1818\\_dopros.htm](https://www.kolamap.ru/library/doc/1818_dopros.htm) (дата обращения: 02.09.2021).
3. Краткое историческое известие о заведении, продолжении и запустении купецких верфей на Двине в Архангелогородской губернии] // Взгляд на Европейскую Арктику. Архангельский Север: проблемы и источники : в 2 томах / М. Э. Ясински, О. В. Овсянников. Санкт-Петербург, 1998. Т. 1, [Приложение 7. С. 401–404.

4. Магистратское описание города Архангельска 1779 года / публикацию подготовили З. В. Дмитриева и А. Н. Чистиков // Архангельск в XVIII веке : [сборник статей] / составитель и ответственный редактор Ю. Н. Беспятых. Санкт-Петербург, 1997. С. 285–302.
5. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1-е : в 50 томах. Санкт-Петербург, 1830.
6. Сборник Императорского Русского исторического общества : в 148 томах. Т. 123: Материалы Екатерининской законодательной комиссии. Санкт-Петербург, 1907.
7. Топографическое и историческое описание губернского города Архангельского. Камеральное описание Архангельского уезда // Взгляд на Европейскую Арктику. Архангельский Север: проблемы и источники : в 2 томах. Т. 2 / М. Э. Ясински, О. В. Овсянников. Санкт-Петербург, 1998. С. 262–279.
8. Устав купеческого водоходства по рекам, водам и морям. [Санкт-Петербург, 1781].
9. *Lloyd's list.* 1806. URL: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.39015005721496&seq=337> (дата обращения: 17.04.2025).

### Литература

1. *Александровская О. А. Становление географической науки в России в XVIII веке / О. А. Александровская.* Москва, 1989.
2. *Алексеев В. Н. Графы Воронцовы в политической и общественной жизни России 2-й половины XVIII — 1-й половины XIX вв. : специальность 07.00.02 «Отечественная история» : автореферат диссертации на соискание степени кандидата исторических наук / Алексеев Владимир Николаевич.* Владимир, 2010. 23 с.
3. *Анисимов, Е. В. «Наш патрон и заступник»: язык корреспондентов А. Д. Меншикова / Е. В. Анисимов, Т. А. Базарова, М. Е. Проскурякова // Вестник Новосибирского государственного университета. Серия: История, филология.* 2022. Т. 21. № 1. С. 49–62.
4. *Арлов, Б. Т. История архипелага Шпицберген / Бъёрн Тур Арлов.* Москва, 2016. 592 с.
5. *Базарова, Т. А. «Батька мой и государь»: письма переводчика С. С. Копьева вице-канцлеру П. П. Шафирову / Т. А. Базарова // Российское государство в XVI — начале XVIII века : сборник статей к 70-летию Андрея Павловича Павлова.* СПб.; М., 2022. С. 442–459.
6. *Бекасова, А. В. Изучение Российской империи экспедициями 1760–1780-х гг.: «взгляд» естествоиспытателей и формирование представлений о государственных богатствах / А. В. Бекасова // Историко-биологические исследования.* 2010. Т. 2, № 4. С. 13–31.

7. *Белов, М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века / М. И. Белов ; под редакцией Я. Я. Гаккеля и др. Москва, 1956. 591 с. (История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 1).*
8. *Беспятых, Ю. Н. Архангельск накануне и в годы Северной войны 1700–1721 / Ю. Н. Беспятых. Санкт-Петербург, 2010.*
9. *Болховитинов, Н. Н. Россия открывает Америку. 1732–1799 / Н. Н. Болховитинов. Москва, 1991. 680 с.*
10. *Брызгалов, В. В. Гостиной сотни купцы, промышленники и судостроители Баженины (документы XVIII в.) / В. В. Брызгалов, О. В. Овсянников // Труды Архангельского центра Русского географического общества : сб. науч. ст. Вып. 7. Архангельск, 2019. С. 19–72.*
11. *Брызгалов, В. В. Появление названия «Святой Николай» у кораблей и судов, построенных на Русском Севере в первой половине XVIII века / В. В. Брызгалов // Защитники Отечества : материалы XVII региональных общественно-научных чтений по военно-исторической тематике. Архангельск, 2005. С. 4–14.*
12. *Брызгалов, В. В. Проект Петра Великого: казенная промысловая компания «Кольское китоловство» (1723–1760 гг.) / В. В. Брызгалов, О. В. Овсянников // Труды Архангельского центра Русского географического общества : сборник научных статей. Вып. 9. Архангельск, 2021. С. 302–332.*
13. *Брызгалов, В. В. Сведения Архангельского губернского правления о «мореходных и промышленнических» судах, построенных в Поморье в 1772–1816 годах / В. В. Брызгалов, О. В. Овсянников // Труды Архангельского центра Русского географического общества : сборник статей. Архангельск, 2013. С. 18–34.*
14. *Брызгалов, В. В. Строительство судов для голландских купцов на верфях города Архангельска и Архангелогородской губернии в XVIII в. / В. В. Брызгалов // Россия-Нидерланды. Диалог культур в европейском пространстве : материалы V Междунар. петровского конгресса (Санкт-Петербург, 7–9 июня 2013 г.). Санкт-Петербург, 2014. С. 215–220.*
15. *Булатов, В. Н. Русский Север : в 5 томах. Кн. 4: Свет Полярной звезды / В. Н. Булатов. Архангельск, 2002. 270 с.*
16. *Веберман, Э. Китобойный промысел в России. Ч. 1: История промысла китообразных / Э. Веберман // Известия Московского коммерческого института. Коммерческо-техническое отделение. Москва, 1914. Кн. 2. С. 3–312.*
17. *Вербин, О. Г. Из истории Полярного: избранные очерки / О. Г. Вербин. Полярный, 2019. 268 с.*
18. *Власова М. Н. Русский Север: брошенная земля: Фольклор несуществующих деревень (особенности и контексты бытования) / М. Н. Власова. Санкт-Петербург, 2021. 464 с.*
19. *Гебель Г. Грумант (Шпицберген) — потерянное русское владение / Г. Гебель // Русское судоходство. 1908. № 9. С. 27–43; № 10. С. 72–90.*
20. *Географический словарь Кольского полуострова : в 2 томах. Т. 1. Ленинград, 1939. 158 с.*

21. *Гортер, А. А.* О поморских топонимах на Свальбарде (архипелаге Шпицберген и острове Медвежий) / А. А. Гортер // Соловецкое море : историко-литературный альманах. Вып. 21. Архангельск ; Москва, 2022. С. 65–71.
22. *Гортер, А. А.* Рацион поморских промышленников на архипелаге Свальбард (Шпицбергене) по письменным источникам XVIII–XIX веков / А. А. Гортер // Культура русских в археологических исследованиях: археология Севера России : сборник научных статей : в 2 томах. Т. 1. Омск; Сургут, 2021. С. 192–197.
23. *Гостев, И. М.* Петр I в Архангельске: события, реликвии и историческая память / И. М. Гостев. Архангельск ; Москва, 2022. 303 с.
24. Граф Н. П. Румянцев и наука его времени. Т. 1: Переписка Н. П. Румянцева и академика Ф. И. Круга. Москва ; Санкт-Петербург, 2017. 589 с.
25. *Григораш, И. В.* Воронцов Александр Романович / И. В. Григораш // Большая российская энциклопедия. URL: [https://old.bigenc.ru/domestic\\_history/text/1929250](https://old.bigenc.ru/domestic_history/text/1929250) (дата обращения: 10.04.2025).
26. *Гринев, А. В.* Аляска под крылом двуглавого орла (российская колонизация Нового Света в контексте отечественной и мировой истории) / А. В. Гринев. 2-е изд., испр. и доп. Москва, 2018. 590 с.
27. *Гринев, А. В.* Русские колонии на Аляске на рубеже XIX в. / А. В. Гринев // История Русской Америки (1732–1867) : в 3 томах. Т. 2: Деятельность Российско-американской компании (1799–1825) / под общей редакцией Н. Н. Болховитинова. Москва, 1999. 469 с.
28. *Гриффитс, Д.* Восприятие отсталости в XVIII веке: проекты создания третьего сословия в екатерининской России // Екатерина II и ее мир : Статьи разных лет / Д. Гриффитс. Москва, 2013. С. 251–280.
29. *Гуслисова, А. Н.* Генеалогия вологодской купеческой семьи Митрополовых в XVII–XIX вв. / А. Н. Гуслисова // Материалы II Всероссийской научной конференции «Некрасовские чтения (памяти д-ра ист. наук, профессора Ю. К. Некрасова)». 20–21 мая 2016 г. Вологда, 2016. С. 160–165.
30. *Давыдов, Р. А.* Поселения норвежских промышленников на Новой Земле и кризис в российско-норвежских отношениях 1909–1910 годов / Р. А. Давыдов // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2012. № 4. С. 10–17.
31. *Давыдов, Р. А.* Промысловые суда типа «ела» на Европейском Севере России и РСФСР (1860-е–1940-е гг.) / Р. А. Давыдов. Архангельск, 2024. 139 с.
32. *Дадыкина, М. М.* Поморские промыслы на Шпицбергене в XVIII — нач. XIX в. Исследование. Документы / М. М. Дадыкина, А. В. Крайковский, Ю. А. Лайус. Москва ; Санкт-Петербург, 2017.
33. *Дадыкина, М. М.* «Промысел стараться умножить»: деятельность Сальной компании А. Д. Меншикова и морские промыслы на Русском Севере. 1704–1721 гг. / М. М. Дадыкина, А. В. Крайковский // Меншиковские чтения — 2014 : научный альманах / главный научный редактор П. А. Кротов. Санкт-Петербург, 2014. № 5 (12). С. 71–77.

34. *Даль, В. И.* Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 томах / В. И. Даль. Москва, 1995.
35. *Державин В. Л.* Рец. на кн.: Т. Б. Арлов. История архипелага Шпицберген. М.: Paulsen, 2016. 592 с. // Российская история. 2018. № 2. С. 184–189.
36. *Дуров, И. Г.* Провиантское обеспечение экипажей малых фрегатов «Курьер» и «Святой Дух» в 1702 г. / И. Г. Дуров // Нидерланды и Северная Россия : сборник научных статей / под редакцией Ю. Н. Беспятых, Я. В. Велувенкампа, Л. Д. Поповой. Санкт-Петербург, 2003. С. 181–194.
37. *Дуров, И. Г.* Использование голландской технологии на пищевых предприятиях Адмиралтейства в первой половине XVIII в. / И. Г. Дуров // Нидерланды и Северная Россия : сборник научных статей / под редакцией Ю. Н. Беспятых, Я. В. Велувенкампа, Л. Д. Поповой. Санкт-Петербург, 2003. С. 195–234.
38. *Ермолаев, А. Н.* Российско-Американская компания в Сибири и на Дальнем Востоке (1799–1871 гг.) / А. Н. Ермолаев. Кемерово, 2013. 618 с.
39. Исторический обзор распоряжений правительства относительно рыбных и звериных промыслов на Белом море и Северном океане // Архангельские губернские ведомости. 1860. № 30; 31; 32; 33. С. 263–264; 273–275; 281–283; 290–295.
40. *Замятин, Г. А.* Ксенофонт Алексеевич Анфилатов: очерк его жизни и деятельности / Г. А. Замятин. Санкт-Петербург, 1910. 275 с.
41. *Заозерский, Д. С.* Деятельность Беломорской компании по освоению Новой Земли и Шпицбергена в 1803–1813 гг. / Д. С. Заозерский // Беломорские чтения : материалы II и III межрегион. науч.-практ. конф. Архангельск, 2019. Вып. 2. С. 242–249.
42. *Заозерский, Д. С.* Проекты по освоению Новой Земли и Шпицбергена в XIX — начале XX века / Д. С. Заозерский // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2018. № 6. С. 5–13.
43. *Заозерский Д. С.* Хозяйственное освоение островов Баренцева моря в XIX — начале XX в. : специальность 5.6.1 «Отечественная история» : диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук / Заозерский Даниил Сергеевич. Архангельск, 2021. 251 с.
44. История внешней политики России : в 5 томах. Т. 3: Первая половина XIX века (От войн России против Наполеона до Парижского мира 1856 г.). Москва, 2018. 441 с.
45. История Российской Америки (1732–1867) : в 3 томах. Москва, 1999.
46. *Ковальчук, А. В.* Об экономической свободе, северных морских промыслах и архангелогородском губернаторе Е. А. Головцыне (1760–1770-е гг.) / А. В. Ковальчук // Образы аграрной России IX–XVIII вв. Памяти Натальи Александровны Горской : [сборник статей]. Москва, 2013. С. 230–255.
47. *Ковальчук, А. В.* Экономическая политика правительства Екатерины II во второй половине XVIII в.: Идеи и практика / А. В. Ковальчук. Санкт-Петербург, 2017. 422 с.

48. *Козлов, В. П. Колумбы российских древностей / В. П. Козлов.* Москва, 1981. 168 с.
49. *Козлов, С. А. Русский путешественник эпохи Просвещения : в 3 томах. Т. 1 / С. А. Козлов.* Санкт-Петербург, 2003. 494 с.
50. *Козлова, Н. В. Некоторые аспекты торговой деятельности в России в XVIII веке (из истории разработки правительственные документов) / Н. В. Козлова // Купечество в России в XV — середине XIX века.* Москва, 1997. С. 194–218.
51. *Козлова, Н. В. Российский абсолютизм и купечество в XVIII веке (20-е — начало 60-х годов) / Н. В. Козлова.* Москва, 1999. 381 с.
52. *Кольская энциклопедия : в 5 томах. Т. 1: А–Д.* Санкт-Петербург ; Апатиты, 2008. 593 с.
53. *Копелев, Д. Н. Битва портуланов: забытые и малоизвестные страницы военно-морской истории XVI–XIX столетий / Д. Н. Копелев.* Санкт-Петербург, 2019. 624 с.
54. *Копелев, Д. Н. На службе империи. Немцы и Российский флот в первой половине XIX века / Д. Н. Копелев.* Санкт-Петербург, 2010. 338 с.
55. *Копелев, Д. Н. От мыса Головнина к Земле Александра I: российские кругосветные экспедиции в первой половине XIX века / Д. Н. Копелев.* Москва, 2021. 311 с.
56. *Крайковский, А. В. Бенедикт (Бенедиктус, Бендикус) Небель / А. В. Крайковский // ITINERA PETRI: биохроника Петра Великого день за днем.* URL: <https://spb.hse.ru/humart/history/peter/biochronic/248753745> (дата обращения: 05.04.2025).
57. *Крайковский, А. В. «Как спущенный корабль» — планы переноса нидерландских технологий морского промысла и идеи европеизации России при Петре I / А. В. Крайковский // Россия-Нидерланды. Диалог культур в европейском пространстве : материалы V Междунар. петровского конгресса (Санкт-Петербург, 7–9 июня 2013 г.).* Санкт-Петербург, 2014. С. 261–272.
58. *Крайковский, А. В. Продуктивность и доходность русских промыслов на Шпицбергене в конце XVIII в. / А. В. Крайковский // Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI–XIX вв. : сборник материалов Третьей междунар. науч. конф. (г. Коломна, 24–26 сентября 2013 г.). Т. 1: XVI–XVIII вв. / [редактор-составитель А. И. Раздорский].* Коломна, 2015. С. 333–347.
59. *Кром, М. М. Патронат и клиентела в Московском государстве XVI–XVII вв.: историография и проблематика / М. М. Кром // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения. 2021. Т. 26, № 4. С. 66–78.*
60. *Лаппо-Данилевский, А. С. Русские промышленные и торговые компании в первой половине XVIII столетия / А. С. Лаппо-Данилевский.* Санкт-Петербург, 1899. 126 с.
61. *Лепехин, И. И. Путешествия академика Ивана Лепехина / И. И. Лепехин.* Санкт-Петербург, 1805. 458 с.

62. *Литке Ф. П.* Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан на военном бриге «Новая Земля» / Ф. П. Литке. Москва ; Ленинград, 1948. 335 с.
63. *Лобас, Е. В.* Внешняя торговля и таможенная политика Российской империи начала XIX века / Е. В. Лобас, М. М. Савченко. Москва, 2017. 180 с.
64. *Лопатников, В. М.* Канцлер Румянцев. Время и служение / В. М. Лопатников. Москва, 2011. 343 с.
65. *Лукина, Т. А.* Иван Иванович Лепехин / Т. А. Лукина. Москва ; Ленинград, 1965. 205 с.
66. *Мазур, Т. П.* Моряки из Нидерландов и их потомки на службе в Российском военно-морском флоте / Т. П. Мазур // Россия-Нидерланды. Диалог культур в европейском пространстве : материалы V Междунар. петровского конгресса (Санкт-Петербург, 7–9 июня 2013 г.). Санкт-Петербург, 2014. С. 273–283.
67. *Майков, П. М.* Румянцев, граф Николай Петрович / П. М. Майков // Русский биографический словарь. Т. 17: Романов — Рясовский. Петроград, 1918. С. 493–521.
68. *Малашенков, А. А.* Коляне (XIX — первая четверть XX в.): историко-генеалогический атлас : в 2 частях. Ч. 1 / А. А. Малашенков, П. В. Федоров. Мурманск, 2010. 280 с.
69. *Мегорский, Б. В.* «Матрозы не шуми». К вопросу о нравах в петровском флоте / Б. В. Мегорский // Петр I у истоков Российской империи : материалы Малого Северного Петровского конгресса (Архангельск, 20–23 апреля 2022 г.). Архангельск, 2022. С. 315–322.
70. *Минаева, Н. В.* Александр Романович Воронцов: «Не под царем, а рядом с ним...» / Н. В. Минаева // Российский либерализм: идеи и люди. 2-е изд. Москва, 2007. С. 35–43.
71. *Морозан, В. В.* История банковского дела в России (вторая половина XVIII — первая половина XIX в.) / В. В. Морозан. Санкт-Петербург, 2004. 398 с.
72. *Никитин, С. А.* Страна имен. Как мы называем улицы, деревни и города в России / С. А. Никитин. Москва, 2020. 320 с.
73. *Никонов, С. А.* Аким Старостин (1764–1823): штрихи к биографии кормщика-груманлана / С. А. Никонов // Соловецкое море : историко-литературный альманах. Вып. 21. Москва ; Архангельск, 2022. С. 72–86.
74. *Никонов, С. А.* Зимовки русских промышленников на архипелагах Шпицберген и Новая Земля в XVIII — начале XIX в. / С. А. Никонов // Архипелаг Шпицберген: От terra nullius к территории взаимодействия: К 100-летию со дня подписания Шпицбергенского трактата : сборник материалов междунар. науч. конф. (Архангельск, 29–30 октября 2020 г.). Москва, 2021. С. 122–135.
75. *Никонов, С. А.* Китобойное судно «Граф Румянцев» и его судьба. Часть I: строительство, команда, вояж 1805 г. / С. А. Никонов // Соловецкое море : историко-литературный альманах. Вып. 22. Архангельск ; Москва, 2023. С. 88–107.
76. *Никонов, С. А.* Китобойное судно «Граф Румянцев» и его судьба. Часть II: В Екатерининской гавани, второй вояж и гибель судна, команда на чужбине

- / С. А. Никонов // Соловецкое море : историко-литературный альманах. Вып. 23. Архангельск ; Москва, 2024. С. 57–73.
77. *Никонов, С. А.* Кольский купец Андрей Герасимов и Беломорская компания: несостоявшееся сотрудничество и конфликт (1804–1805 гг.) / С. А. Никонов // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. Исторические науки. 2023. Т. 5, № 2 (18). С. 5–17.
78. *Никонов, С. А.* «Кто в море не ходил, тот Богу не маливался»: Промысловая колонизация Мурманского берега и Новой Земли крестьянами и монастырями Поморья в XVI–XVIII вв. / С. А. Никонов. Москва ; Санкт-Петербург, 2020. 496 с.
79. *Никонов, С. А.* Наука выживать: способы адаптации и смертность русских промышленников на Шпицбергене и Новой Земле во второй половине XVIII — начале XIX в. / С. А. Никонов // Петербургский исторический журнал. Исследования по российской и всеобщей истории. 2022. № 2 (34). С. 48–69.
80. *Никонов, С. А.* Перспективы хозяйственного освоения архипелага Шпицберген в оценках архангельского купечества на рубеже XVIII–XIX вв. / С. А. Никонов // Полярные чтения — 2020. История научных исследований в Арктике и Антарктике. К 100-летию Арктического и антарктического научно-исследовательского института и 200-летию открытия Антарктиды : материалы 8-й Междунар. науч.-практ. конф. (Санкт-Петербург, 18–21 мая 2020 г.). Москва, 2021. С. 427–442.
81. *Никонов С. А.* Повседневная жизнь промышленников-зверобоев в период зимовок на Новой Земле и Шпицбергене в начале XIX в. / С. А. Никонов // Полярные чтения — 2023. Арктика: история и антропология повседневности : материалы 11-й науч.-практ. конф. (Санкт-Петербург, 1–3 ноября 2023 г.). Москва, 2024. С. 18–27.
82. *Никонов, С. А.* Строительство китобойного судна Беломорской компании «Граф Румянцев» (1804–1805 гг.) / С. А. Никонов // Петербургский исторический журнал. 2024. № 3 (43). С. 86–94.
83. *Овсянкин Е. И.* Архангельск купеческий / Е. И. Овсянкин. Архангельск, 2000. 525 с.
84. *Овсянников, О. В.* Баженины — купцы, промышленники, корабелы (источниковедческие заметки) / О. В. Овсянников // Археологические вести. Вып. 28. 2020. С. 422–444.
85. *Овсянников, О. В.* Заметки о морском аспекте освоения Русской Европейской Арктики / О. В. Овсянников, М. Э. Ясински // Лодия. 2008. № 5. С. 12–14.
86. *Огородников, С. Ф.* Очерк истории города Архангельска в торгово-промышленном отношении / С. Ф. Огородников. Санкт-Петербург, 1890. 333 с.
87. *Павлов, А. П.* Патронатно-клиентальные отношения при московском дворе в годы царствования Михаила Федоровича / А. П. Павлов // Петербургский исторический журнал. 2019. № 4. С. 84–98.
88. *Пасецкий, В. М.* Русские открытия и исследования в Арктике. Первая половина XIX в. / В. М. Пасецкий. Ленинград, 1984. 274 с.

89. *Петровский, М. Н. Очерки истории экспедиций Петербургской академии наук в XVIII веке в Русскую Лапландию / М. Н. Петровский.* Москва, 2024. 286 с.
90. *Полякова, У. М. В. В. Крестинин и общественная борьба в Архангельском посаде в 60–90-х гг. XVIII в. / У. М. Полякова // История СССР. 1958. № 2. С. 78–102.*
91. *Попов, Г. П. Мурман: очерки истории края XIX — начала XX в. / Г. П. Попов, Р. А. Давыдов.* Екатеринбург, 1999. 220 с.
92. *Пушкина, Л. В. Беломорская акционерная рыбопромысловая торговая компания (к 210-летию со дня образования) / Л. В. Пушкина // Памятные даты Архангельской области. 2013 год: календарь.* Архангельск, 2012. С. 92–99.
93. *Репин, Н. И. Торговля России с европейскими странами на отечественных судах (конец XVII — середина 60-х гг. XVIII в.) / Н. И. Репин // Исторические записки. Вып. 112. 1985. С. 141–176.*
94. *Родионова Е. Е. Развитие морского и берегового рыболовного промысла в Архангельской губернии в XIX – начале XX вв. : специальность 07.00.02 «Отечественная история» : диссертация на соискание степени кандидата исторических наук / Родионова, Екатерина Евгеньевна.* Архангельск, 2000. 208 с.
95. Рукописные собрания Государственной библиотеки СССР имени В.И. Ленина : указатель. Т. 1, вып. 1: 1862–1917. Москва, 1983. 252 с.
96. Сближение: Россия и Норвегия в 1814–1917 годах. Москва, 2017. 705 с.
97. Семья Вернизобер / Д. Ю. Гузевич, И. Д. Гузевич, А. В. Крайковский [и др.] // Иностранные специалисты в России в эпоху Петра Великого: биографический словарь выходцев из Франции, Валлонии, франкоязычных Швейцарии и Савойи: 1682–1727 / под редакцией В. С. Ржеуцкого, Д. Ю. Гузевича. Москва, 2019. С. 142–150.
98. Словарь русского языка XI–XVII вв. Москва, 1975–2023.
99. Словарь русского языка XVIII века. Ленинград ; Санкт-Петербург, 1984–2024.
100. Состояние и перспективы экономического развития отечественного судостроения на Севере в первой половине XIX в. глазами губернских чиновников (по данным государственного архива Архангельской области) / М. Ю. Задорин, А. В. Митько, Е. О. Разинкова, Н. Ф. Л. Рамзайер // Арктика и Север. 2019. № 34. С. 5–19.
101. *Старков, В. Ф. Очерки истории освоения Арктики : в 2 томах. Т. 1: Шпицберген / В. Ф. Старков.* 2-е изд. Москва, 2006. 96 с.
102. *Старков, В. Ф. Сорок лет российским археологическим исследованиям на Шпицбергене / В. Ф. Старков, В. И. Завьялов, В. Л. Державин // Краткие сообщения Института археологии РАН.* Вып. 255. Москва, 2019. С. 221–228.
103. *Судовиков, М. С. Купец-негоциант Ксенофонт Анфилатов / М. С. Судовиков // Вопросы истории. 2011. № 4. С. 157–163. URL: [https://herzenlib.ru/regionovedenie/resources/detail.php?ID=15459&special\\_version=Y](https://herzenlib.ru/regionovedenie/resources/detail.php?ID=15459&special_version=Y) (дата обращения 26.06.2022).*
104. *Судовиков, М. С. Купечество Вятского края: от истоков до 1917 г. / М. С. Судовиков.* 2-е изд. Киров, 2018. 467 с.
105. *Сухомлинов, М. И. История Российской академии / М. И. Сухомлинов.* Санкт-Петербург, 1875. Вып. 2. 584 с.

106. *Таранович, В. П.* Путешествие академика И. И. Лепехина по северу Европейской России в 1771 и 1772 гг. / В. П. Таранович // Труды Института истории науки и техники Академии наук СССР. Сер. I, вып. 5. Ленинград, 1935. С. 349–364.
107. *Ушаков, И. Ф.* Избранные произведения: Историко-краеведческие исследования : в 3 томах / И. Ф. Ушаков. Мурманск, 1997.
108. *Ушаков, И. Ф.* Кольский Север в досоветское время: историко-краеведческий словарь / И. Ф. Ушаков. Мурманск, 2001. 333 с.
109. *Ушаков, И. Ф.* Краеведческий материал по истории для школ Мурманской области : пособие для учителей и студентов : в 2 частях / И. Ф. Ушаков. Мурманск, 1967.
110. *Ушаков, И. Ф.* Ссылка на Кольский Север в досоветское время / И. Ф. Ушаков. Мурманск, 2007. 167 с.
111. *Ушаков, И. Ф.* Кола / И. Ф. Ушаков, С. Н. Дащинский. Мурманск, 1983. 192 с.
112. *Филин, П. А.* Народное судостроение в России : энциклопедический словарь судов народной постройки / П. А. Филин, С. П. Курноскин. Санкт-Петербург, 2016. 408 с.
113. *Фирсов, Н. Н.* Правительство и общество в их отношениях к внешней торговле России в царствование императрицы Екатерины II: очерки из истории торговой политики / Н. Н. Фирсов. Казань, 1902. 371 с.
114. *Фомин, А. И.* Описание Белого моря с его берегами и островами вообще; также частное описание островной каменной гряды, к коей принадлежат Соловки, и топография Соловецкого монастыря с его островами; с приобщением морского путешествия в 1789 году в оный монастырь / А. И. Фомин. Санкт-Петербург, 1797. 196 с.
115. *Фрадкин, Н. Г.* Академик И. И. Лепехин и его путешествия по России в 1768–1773 гг. / Н. Г. Фрадкин. Москва, 1953. 222 с.
116. *Хакеборд, Л.* Влияние китового и моржового промысла на экологическую обстановку на Шпицбергене / Л. Хакеборд // Архипелаг Шпицберген в исторических исследованиях / под редакцией В. Ф. Старкова. Москва, 2006. С. 366–379.
117. Чулков М. Д. Историческое описание российской коммерции : в 7 томах. Т. 1, кн. 2 / М. Д. Чулков. Санкт-Петербург, 1782. 618 с.
118. *Шарашкин, А.* Дипломатические и консульские представительства России в Гамбурге в XVIII в. Страницы истории / А. Шарашкин. URL: <http://beiunsinhamburg.de/2019/%D0% B4%D0% B8%D0% BF%D0% BB%D0% BE%D0% BC%D0% B0%D1% 82%D0% B8%D1% 87%D0% B5%D1% 81%D0% BA%D0% B8%D0% B5-%D0% B8-D0% BA%D0% BE%D0% BD%D1% 81%D1% 83%D0% BB%D1% 8C%D1% 81%D0% BA%D0% B8%D0% B5-%D0% BF%D1% 80%D0% B5%D0% B4%D1% 81/> (дата обращения: 11.11.2024).
119. Шпицберген в русской истории и литературе : Краткий исторический очерк русских плаваний и промыслов на Шпицбергене и подробный указатель литературы и архивных дел, относящихся к этим вопросам / составитель А. Ф. Шидловский. Санкт-Петербург, 1912. 64 с.

120. *Шумилов, Н. А.* Архангельский родословец: (генеалогия наиболее известных дворянских, купеческих, мещанских и крестьянских родов Архангельской земли) : генеалогический справочник / Н. А. Шумилов. Архангельск, 2009. 1087 с.
121. *Эмеров, Б. Д.* К истории китобойного промысла на Русском Севере / Б. Д. Эмеров // Летопись Севера. Вып. 3. Москва, 1962. С. 188–200.
122. Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII — первой четверти XIX века : тексты и исследования / под редакцией Ф. Я. Коновалова. Вологда, 2018. 416 с.
123. *Юхт, А. И.* Торговые компании в России в середине XVIII в. / А. И. Юхт // Исторические записки. Вып. 111. Москва, 1984. С. 238–295.
124. *Avango, D.* Industrial extraction of Arctic natural resources since sixteenth century: technoscience and geo-economics in the history of northern whaling and mining / D. Avango, L. Hacquebord, U. Wrakberg // J. Historical Geography. 2014. Vol. XXX. P. 1–16.
125. *Bekasova, A.* Voyaging towards the future: the brig Rurik in the North Pacific and the emerging science of the sea / A. Bekasova // British J. History of Science. 2020. Vol. 53, No. 4. P. 469–495.
126. *Dadykina, M.* Mastering the Arctic marine environment: organizational practices of Pomor hunting expeditions to Svalbard (Spitsbergen) in the eighteenth century / M. Dadykina, A. Kraikovski, J. Lajus // Acta Borealia. 2017. Vol. 34, No. 1. P. 50–69.
127. *Dresscher, S.-J.* Food Security in the High Arctic While Balancing the Demands of Commercial and Subsistence Hunting / S.-J. Dresscher // J. entwicklungspolitik. 2016. Vol. XXXII, 4. P. 41–66.
128. *Hacquebord, L.* English and Dutch Whaling Trade and Whaling Stations in Spitsbergen (Svalbard) before 1660 / L. Hacquebord, F. Steenhusen, H. Waterbolk // Intern. J. Maritime History. 2015. Vol. XV, No. 2. P. 117–134.
129. *Kraikovski, A.* Profits from under the water: The international blubber market, Russian monopolistic companies and the idea of whaling development in the eighteenth century / A. Kraikovski // Intern. J. Maritime History. 2019. Vol. 31 (1). P. 34–49.
130. *Kraikovski, A.* They Have To Go To “Greenland”: Russian whalers in Norway in 1726 / A. Kraikovski // The Mariner's Mirror. 2022. Vol. 108, No. 1. P. 90–93.
131. *Nikonov, S.* Provision of Supplies to Russian Commercial Expeditions to Novaya Zemlya and Spitsbergen in the Second Half of the 18th–Early 19th Centuries / S. Nikonov // Herald of the Russian Academy of Sciences. 2024. Vol. 94, Suppl. 3. P. 254–261.
132. *Roche J.-M.* Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre de Colbert à nos jours. 1, 1671–1870 / J.-M. Roche. 2005. 1118 p.
133. *Schokkenbroek J. C. A.* Trying-out. An Anatomy of Dutch Whaling and Sealing in the Nineteenth Century, 1815–1885. Amsterdam, 2008. 366 p.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

В приложении представлены «разсуждение» Архангельской думы о развитии китоловного промысла у берегов Шпицбергена, а также показания членов команды и поверенного Беломорской компании Федора Ерасова о вояжах «Графа Румянцева» в 1805–1806 гг.

Документы публикуются в соответствии с правилами издания исторических источников XVIII–XIX вв. Вышедшие из употребления буквы заменяются современными («і» — и; «ѣ» — е), знак «ъ» на конце слов снимается, знаки препинания расставлены в соответствии с современными правилами пунктуации. Квадратные скобки в тексте используются для зачеркнутых составителем и не прочитанных публикатором слов в рукописи. Примечания к текстам документов и комментарии вынесены в сноски, относящиеся к особенностям рукописи (*rkn*) — выделены курсивом.

## Приложение I

1800 г. мая 15.

### «Разсуждение» архангельского купечества о развитии китоловства на Русском Севере<sup>1</sup>

(л. 181 об.) 1800 года мая 15 дня, вторник.

Архангельской городской общей думы в присудствие прибыли: городской глава Яков Никонов, гласные Александр Фомин, Петр Ленеф, Иван Шундер, Логин Бекен, Василий Собакин, Андрей Флюхт, Николай Хамов, Андрей Корельской<sup>2</sup>.

№ 187. И во оном слушали.

Учиненное лучими и испытанными в знании по торгам и промыслам архангельских купцов вследствие его превосходительства господина действительного статского советника, архангельского гражданского губернатора и кавалера Ивана Федоровича Мезенцова от 20 числа минувшаго // (л. 182) апреля предложения разсуждение относительно до заведения в Севере китоловного промысла и об основаниях оного заведения, в котором прописывая следующее. Естьли бы когда-нибудь производимыя уже около 200 лет иностранными государствами китовыя промыслы могли показать чрезвычайныя сих промыслов выигрыши и прибыли, то б надежда к обогащению перевешивала опасность потеряния капитала составляющих промысловыя отпуска хозяев и преодолевала страх смерти производящих ловлю промышленников. Оныя промыслы производятся в одно только теплее и светлое время года, то есть с половины мая до половины ж июля. Местоположение их между Шпицбергена и Гренландии в самых холодных странах Ледовитаго моря, обымаемаго вседневными морозами, падением снегов и густотою туманов, между огромными и толстыми // (л. 182 об.) плавающими лдами, которых стеснения никакая твердось промысловых судов выдержать не может и между которыми киты, как под пушками крепостей, от поисков и убийств людских удаляются. Следовательно, оной промысел, несмотря на лучшее тамошнее годовое время, необходимо подвергается ежечасному раздавлению судов и потерянию жизни на них плавающих. А в прочия бурливыя и непрестанною ночью там покрываемыя времена года вся возможность сего промысла отнимается.

Иностранныя приморская государства и их домостроительства не ласкаются от китовых промыслов великими прибылями и умножением национальных богатств, но находят в них выгоду, прокармливающую безземельных их подданных

<sup>1</sup> Подлинник: ГААО. Ф. 49. Оп. 2. Д. 114. Л. 181 об. — 185 об. Публикация: Никонов С. А. Перспективы хозяйственного освоения архипелага Шпицберген в оценках архангельского купечества на рубеже XVIII–XIX вв. // Полярные чтения — 2020. История научных исследований в Арктике и Антарктике. К 100-летию Арктического и антарктического научно-исследовательского института и 200-летию открытия Антарктиды: материалы 8-й Междунар. науч.-практ. конф. (Санкт-Петербург, 18–21 мая 2020 г.). М., 2021. С. 439–442.

<sup>2</sup> В ркп. фамилии гласных записаны в столбик и обведены фигурной скобкой, напротив скобки запись: Пополуночи в 10 часу.

и приготавляющую в оных для их флотов и караблеплавания матрозов и мореходов. К споспешествованию оных // (л. 183) промыслов во многолюдных тамошних городах заведены истари торговыя отрасли застрахования, и гражданство частно и некоторыми компаниями принимают на страх морския отпуски и земныя заведения. Таковыя застрахования продолжают с успехом свое существование не столько от подтверждения и подкрепления их правительственными законами и от решимости спорных случаев чрез определяемых искусствных и знающих дело судей, сколько собственною долговременною тщательностию самих страховщиков, приобретших всеобщее от всех торгующих наций доверие. Многочисленное существование сих страховщиков принимает частно и компаниями на застрахование малыя суммы капиталов в разных промысловых отпусках. Самыя капиталы, составляющие промысловыя отпуски, складываются по большой // (л. 183 об.) части от многолюдности мастеровых и других зажиточных, не упражняющихся<sup>3</sup> в торговли людей. Осторожность их разделяет еще назначаемыя деньги въскладку на малыя участки<sup>4</sup> и отъдает их в разныя промысловые компании. Таким образом, когда щастие дает прибыль, остается оная в пользу сих частных хозяев. Напротив же того, убытки разливаются на сносныя проигрыши страховщиков, не подвергая никого из них отяготительному разорению.

Итак, из описания<sup>5</sup> сего явствует, что таковыя промыслы в оных государствах сооружаются и существуют легкими способами от многолюдства имущих граждан, обнадеживаются множеством страховщиков и производятся многонародностию ищущих пропитания промышленников, а притом всегда в открытых и свободных от заморозов и льдов тамошних гаванях, совершая все произведение не более как в течении одного лета. //

(л. 184) Наше, напротив, северное местоположение представляет: 1-е. Малочисленность архангельского купечества и посадских, не имеющих свободных и без действия остающихся капиталов. 2-е. Нет у нас богатых страховщиков, утвердивших доверие долговременностю<sup>6</sup>, а потребного их множества по малолюдству нашему собрать не может. 3-е. По малонародности приморских жителей нет вовсе надежды набрать из них в наем потребное число добрых промышленников, ибо они, имея в своих местах надежное пропитание, ничем не принуждены пускаться в устрашительныя промыслы, которыя не обещают за страх чрезвычайных обогащений, а сброд отчаянных пьяниц к сему делу вовсе не годится. 4-е. Наше Белое море в нужнейшее время выхода промысловых судов на промыслы, то есть во всякую весну до истечения июня // (л. 184 об.) месяца, заперто бывает непроходимыми лдами. 5-е. Промысловыя капиталы в одно лето оборотится не могут.

Таковыя важныя препядствия партикулярныя наши вымыслы средств останавливают и представляют невозможность и бесполезность предприятия когда-

---

<sup>3</sup> В ркп. над строкой.

<sup>4</sup> Участок — пай, доля, в данном случае — страховой взнос.

<sup>5</sup> В ркп. описания.

<sup>6</sup> В ркп. догловременностю.

нибудь китоловных промыслов. Власть государственная может населить многолюдством северных приморских страны, естьли найдет средства и выгоды пропитать многочисленной народ в оных безхлебных климатах, но естественное действие каждого года запора лдов в проход из Белого моря между Святым<sup>7</sup> и Канинским Носами<sup>8</sup> всегда пребудет непреоборимо. Отправление китоловных отпусков на промыслы из Колы, яко из способнейшаго места, тогда покажет оному поспешствование, когда сей город и уезд ународованы и мудрыми правительственным средствами обогащены быть // (л. 185) возмогут. Взирая на норвежских, яко ближайшия к китоловным<sup>9</sup> местам и, следовательно, удобнейшия Кольского датских подданных селения, видим в них убедительний пример малолюдства и недостатка богатств, воспевающих их от участия в оных промыслах.

Итак, мы, разсмотрев чаемья умеренныя, а не обогатительния от китоловнаго промысла прибыли, зависящия единственно от щастия, и противоположив, сверх многочисленнаго заведения судов, инструментов, бочек и жизненных припасов, излишния и весма отяготителния, но необходимыя расходы на праздное и безработное прокормление засылаемых из Архангельска в Колу промышленников, также безприбыточное бездействие капиталов на сооружение отпусков чрез восемь и более месяцев не находим пользы, но видим несумнителния убытки. Ежели ж вообразим морских бедствия, необходимо с существованием сего промысла сопряженныя, то усматриваем явное раззорение, // (л. 185 об.) котораго тот промысел удовлетворить обогатительными прибылями никогда не представлял надежды.

А как, следуя сему разсуждению, не обретаем мы по собственности в китоловном промысле не токмо обогащения, но ниже частных польз, то не находим надежных оснований к его учреждению, предоставляя оное власти благоразсмотрительного правительства и соображению мудраго его домостроительства, по выслушании же оного приказали. С прописанием сего учиненного о китоловном промысле купцами разсуждения, представя на благоразсмотрение его превосходительству с таковым при том доношением, что дума признает описываемые о китоловном промысле купцами к заведению в Севере сего промысла препядствующие причины справедливыми.

Яков Никонов.

Александр Фомин.

Петр Ленеф.

Иван Шундер.

Логин Бекен.

Василий Собакин.

Андрей Флюхт.

Николай Хамов.

---

<sup>7</sup> Святой Нос — мыс на оконечности одноименного полуострова, на восточном побережье Кольского полуострова.

<sup>8</sup> Канинский (Канин) Нос — мыс на северо-западной оконечности полуострова Канин.

<sup>9</sup> В ркп. китоловных.

[Не позднее 1805 г. октября 4].

**Донесение команды «Графа Румянцева» о конфликте  
с командором А. П. Далем во время вояжа на Шпицберген<sup>10</sup>**

(л. 410) № 149. Получено 4-го октября 1805.

№ 159.

Всемилостивейшему государю Власу Ермоличю<sup>11</sup>.

Будучи небезъизвестно вам, что по отправлении от имени вашего корабля, имянуемого «Граф Румянцев», из порта Архангельского до Груманта 1805 года июля 11-го дня и по отъходе з бару 13-го дня с корабельщиком Далем, и, находясь в чувствии оной себя, на другой день посланы были все наверх для поправления такелажа, и, по несчастию, Петра Большакова съсорвавшись драйреп<sup>12</sup>, и упал с верху на нис, и разшибся весь, аки мертв, и после несколки здыхание явилось, и лежал в не уме до Грунланта, и по прибытии помре, а лечения никакого не происходило. А 14-го дня будучи, корабельщик Даль начал весма много употреблять горячаго вина<sup>13</sup> и так зделался очень пьян, да и каждый божей день был безъчювственно, так что одну вахту бывает на деке<sup>14</sup>, а прочтие не выходя из каюты, и командования на корабле никакого порядочнаго до Грунланта не бывало.

1-е. Шли морем 12-ть дней и увидя Медветь остров<sup>15</sup>, и ветра не было, находясь сутки с лишним, и наконец зделалась поветерь<sup>16</sup>. И по прошествии ночи корабельщик был пьян и лежа на постели в каюте, и боцман иностранный выложил свою карту в лавизе<sup>17</sup> и глядя на ону, далече ли отошли от Медведя. Но корабельщик на тот раз вышел из каюты безъчювственно пьян и увидял, что они смотрят на карте, и прибежав на нис в лавис, и начал ругать всех безъобразно, изъхватя ону карту, и хотел бросить в море, и говоря, что я один капитан на борту. Но такой случай видя Аким Старостин<sup>18</sup> и уговоря, не дал бросить в море, и ругаясь с штирманом и прочими, и разодрались до крови. Потом

<sup>10</sup> Подлинник: ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 410–411 об.

<sup>11</sup> Влас Ермолович Ермолин (1757 или 1759–1820) — выходец из Шуерецкой волости, перебравшийся в 1800 г. в Архангельск, правитель (управляющий) делами Беломорской компании в 1804–1811 гг.

<sup>12</sup> Драйреп — цепь или проволочный трос, прикрепленный к рею и проходящий через блок для его подъема.

<sup>13</sup> Вино (горячее) — крепкий алкогольный напиток, водка, горелка.

<sup>14</sup> Дек (от гол. dek, англ. deck) — палуба.

<sup>15</sup> Медветь-остров (Медведь, Медвежий; норв. Бъёрнёйа) — остров архипелага Шпицберген, находящийся к югу от острова Западный Шпицберген.

<sup>16</sup> Поветерь — попутный ветер.

<sup>17</sup> Так в ркп. Возможно, речь идет о нижней палубе.

<sup>18</sup> Старостин Аким Афанасьев сын (1759 или 1762–1821) — кормщик-груманлан, в 1805–1813 гг. состоял на службе Беломорской компании.

по прошествии благополучной поветери шли полуторы сутки, и с полуночи поворотя<sup>19</sup> прямо в землю, и чрез несколько времени увидя оную, и корабельщика разбудили. С великаго похмелья вышед на дек и говорит, что ето самой Клюсьбой<sup>20</sup>. Потом вышел Аким Старостин осмотря // (л. 410 об.) и говорит, что ето не Клюсьбой, а не знаю, какое ето место, я не бывал. И после оказалось, по приметам называемой Кланьбой. И после того кормчий Старостин, видя, что место незнаемое, а корабельщик идет прямо в губу<sup>21</sup>, в средину, прямо на луды<sup>22</sup>, и велели шлюпку спустить, и езда сам Старостин с матрозами, и как поехали, в то время весма много очень льду было в губе, так что едва проходу было мало, и банки<sup>23</sup> оказались прямо по носу. И Старостин, тотъчас воротясь назад, и закричал встрету несносно, что въпереди в льду вплоть банки, которы уже видно были впереди из корабля, но корабельщик пьяный, еще упорствуя сему, однако очувствуя, что неладно, закрычал поворот в бедовинд<sup>24</sup> прочь от земли. Ежели бы еще через одну четверть часа, то б не токмо корабль погиб, что и ни единой человек души своей не спас. По той притчине от хорошаго управления и отъида от<sup>25</sup> земли несколь, и шли опять сутки вдоль земли при ветре легком, и с полуночи поворотя опять в землю, и увидя землю. И корабельщик говоря, не знаю, какая земля, и по выходе на дек Старостина оказалось, что ето остров Немецкой<sup>26</sup>, потому что он бывал не один раз. И заведши нас в настоящий Клюсьбой июля 29-го дня, и по приходе легли на якорь, и кормчий Старостин чрез перевод нас говорил ему, командору, что здесь следует стоять с носу якорь, а с кормы<sup>27</sup> хорошей перлин<sup>28</sup> вывести на гору и закрепить, и придрягатца вплоть к земли кормою корабля, но корабельщик онаго не послушал и не завес хороших завозов<sup>29</sup>. И с 1-го августа на 2-и число ветр начал умножаться, и так, что чрез ночь усилился, что и подрейфовало с якоря, и от сильнаго волнения начал корабль о грунт так сильно ударять, что ажно мачт чють не сломило. И уповая, что совсем разобьет, а корабельщик был безъчовственно пьян, и мы трудившись на корабле же с такою работою к спасению корабля, а корабельщик не дает нам ничего лишняго делать, а в нечювствии крычит и ногами топчет в деке, а неведомо что. И после сего, видя кормчий Старостин, что у нас на корабле не очень ладно, послал полукурмщика<sup>30</sup>

<sup>19</sup> В ркп. поворя.

<sup>20</sup> Клюсьбой, Кланьбой, Клок-бай (буквально — Колокольный залив) — русские названия залива Белльсунн (Bellsund) на западном побережье острова Западный Шпицберген.

<sup>21</sup> Губа — залив.

<sup>22</sup> Луды — подводный камень, обнажающаяся при отливе каменная мель.

<sup>23</sup> Банка — мель.

<sup>24</sup> Бедовинд (бейдевинд) — курс корабля под острым углом к ветру.

<sup>25</sup> В ркп. о.

<sup>26</sup> Немецкий — остров из группы островов на северо-востоке архипелага Шпицберген.

<sup>27</sup> В ркп. корм.

<sup>28</sup> Перлин — трос.

<sup>29</sup> Завоз — веревка с якорем, которую бросают (мечут) впереди судна для продвижения его против ветра или течения.

<sup>30</sup> В ркп. полукурмщика. Полукурмщик — в зверобойной артели второе по значимости лицо после курмщика, его помощник.

с некоторыми людми, и корабельщик закрычал, что я имею своего народу довольно, // (л. 411) но мы начали говорить, чтоб привесть кормчика Старостина на корабле, для того что корабельщик пьян и мучит народ без пользы и не знает, что делать, а корабль очень бьет о грунт. Но потом г. Старостин видит, что от нас требования руки помохи нет, не утерпя, сам приехал со своею командою на помохъ, но корабельщик Даль, видя, что неладно и гибель, ушел в каюту и лег спать. Приехавши, именованной Старостин приказал со своею командою еще другой хороший перлин завести на гору и драятся<sup>31</sup> ближе к горы, и завесши, начали всема драятся, и с Божиєю помощью съдраялись и подтянулись вплоть к земли. И по окончании работы корабельщик проспавши и приказал дать вина всей команде, а сам не выходя из каюты. И переначева ночь на тех швартовах, и поутру на другой день приехал опять Старостин, и погрузя два карбаса<sup>32</sup> баласту, и достояли якорь и завезли в другое место.

3-е<sup>33</sup>. По видимости, из всего значит, что именованный командор стольки имеет попечения о корабле «Граф Румянцов», как глупой лекарь о весма больном, да и впреть упования и надежды дожидатся более нельзя, как только чтоб Господь Бог пособил спасти душу свою в теле, по той притчине, что оной командор, находясь в нечювствии себя, и более обращения имеет, как только проспаться да опять снова напится, да пьяному вытти на дек и ругать всякаго человека, и кричать по-дацки, по-агленски и по-немецки, все вдруг, и разобрать ничего неможно, и наконец бросается дратся без всякой притчины, что неможно терпеть никакого напраснаго нападения, хотя народ другой и не бывалой, но однако есть другие хорошие матрозы [...]<sup>34</sup> из них быть могут. Но единственно и велегласно все как иностранцы с своей стороны утверждают, что ежели приедем в Колу, то непременно будем<sup>35</sup> писать, но в разсуждении с нашей стороны обще, купно все российские матрозы согласились описать действительную правду, и засвидетельствованием г. кормчика Старостина и с его командою, и с общими руками написали сие на Грунланте в становье<sup>36</sup> Клюсбое августа 4 дня, а впреть за здоровьем без упущения будем журнал писать каждый день до благополучнаго прибытия в Екатерин-гавань. //

(л. 411 об.) Действительно утверждаем под присягою мы все обще, купно, что оный камандор, не зная никакого разспоряжения грунланского, и сказывает, что толко бывал два раз, да и то какие: первой раз пошол — французы взяли в плен, а другой раз пошол — корабль потерял. Да и надежды более иметь нечего, что потеряния корабля еще Господь дал нам для лутчаго управления штурмана

---

<sup>31</sup> Драятся — здесь, подтягивать судно. Драйка, драек (от гол. draayen — крутить, вертеть) — инструмент для такелажных работ, палка с заостренными концами, с помощью которой производят закрутку или натяжку веревок.

<sup>32</sup> Карбас — парусно-гребное промысловое и транспортное судно.

<sup>33</sup> Так в ркп., 2-е пропущено.

<sup>34</sup> В ркп, зачеркнуто бы.

<sup>35</sup> В ркп. дважды.

<sup>36</sup> Становье (стан, становище) — промысловое жилище, поселок на побережье моря.

и двух афицеров<sup>37</sup>, они более изправляли все на море, касающее до счисления пути корабля, а корабельщик только знает, что бутылки опоразнивать горячаго вина. А впрочем на разсуждение ваше отдаем и на совет других. А что касается о провизии, то уже оставили втуне писать. До прибытия к сему обще, купно все имянно друг за друга подписуемся.

Бочиман Егор Неверов к сему подписуюсь.

Матрос Афанасей Булатов подписуюсь<sup>38</sup>.

Прошением Николая Вайгачева и Василья Федорушкова и за себя Максим Шапошников подписуемся.

Прошением матрозов Григорья Руднаго, Василья Кашина и за себя Иван Козлов руку приложил.

Прошением матросов Ивана Тупикова и Василья Титова за себя Петр Оншуков подписуемся.

Прошением матрозов Ильи Цыварева и Ивана Кузнецова и за себя Прокопей Репницын потписуемся.

Прошением повара Якова Кобелева и юнки Якова же Лаврентьева и за себя Петр Герасимов подписуемся.

При сем свидетельствуем: кормщик Аким Старостин с товарищи по скорости ж отвалу корабля рук приложить не успели.

---

<sup>37</sup> Афицер (офицер) — здесь, старший член команды.

<sup>38</sup> *В ркп.* пописуюсь.

1806 г. сентября 8.

**Донесение поверенного Беломорской компании  
Федора Ерасова о захвате и сожжении брига «Граф Румянцев»<sup>39</sup>**

(л. 126) № 225. Получено 11 октября 1806-го.

В Архангельскую кантору Беломорской компании от поверенного Ерасова<sup>40</sup>.  
Донесение.

Сим почтеннейшим имею донести. По отъятию нашему из Екатерингавани 15 апреля на Грунланд для китоловного промысла, в продолжение нашего вояжа, служители пришли в слабое состояние, Божиим посещением довольно зделались болими. Два немецких офицера, Юрген Кассен и спекснидор<sup>41</sup> Вилемс, по приходе на Грумант померли, равным образом и два русских матроса, тож штирман Корнелиус Енсен и харпонер Ганс Енсен находились болими, и других матросов в довольно количестве, то по сим обстоятельствам мы в промысле нашем не имели успехов.

При всем том непосредственная густота льда не дозволила нам до назначенного места достигнуть. Доходили только до 78 градуса нордовой широты, где во льдах находились от 6-го мая по 4-е июня, после чего положились несколко обойти лди и следовать к зимующему там Акиму Старостину. Но по выходе нашем изо лдю около 76 градуса нордов широты с 7-го на 8-е число попались на крейсирующие военные французские фрегаты, один под командою капитана Лямбера, второй — Люддука, кои взяли нас в плен, а 10-го числа корабль наш сожгли. // (л. 126 об.) После чего пришли 1-го июля на Ислань<sup>42</sup>, в гавань Патер фьюр, для приготовления воды. В продолжении оного пути до Ислани штурман наш и офицер Енсен померли, равно и три русских матросов. После чего располагая французские командиры следовать к Аммерики и русских матрос принуждая к своей службы, отъчего некоторые расположились зделать такую с оного утечку, равно и командор наш Кат, то по сей части и я тому ж последуя. Назначили день нашего похода 8-е число июля, коим после чего и спаслись, и 4-ми рускими и однем немецким наших матрос. А из числа бежавших 5 наших человек захвачены. А я вместе с командором Катом, странствуя по Ислани, в бедном состоянии и находящийся у меня денги для пропитания и укрывательства все изърасходовали, после чего договорились с одним исланским купцом о перевозе нашем в Копенгаген за 200 риксталеров да за кушанье по 13 марок с человека на неделю.

<sup>39</sup> Подлинник: ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 147. Л. 126–127.

<sup>40</sup> Ерасов (Ярасов) Федор Федотович (Федорович) (1775–1810) — в 1805–1807 гг. поверенный Беломорской компании.

<sup>41</sup> Спекснидор — салорезчик.

<sup>42</sup> Ислань — Исландия.

По приходе нашем в Копенгаген сего сентября 7-го числа явились к секретарю российского посланника и консуля Исаку Абрамовичу Фанбрину, кой во всем обещал к расплате за фракт и содержание, равно к отправлению нашему при первой // (л. 127) оказии в Питербург зделать пособие.

При всем том для яснаго сведения о служителях наших при сем прилагаю регистр. Равным образом я уведомил с [...]<sup>43</sup> почтою главное правление почтенои компании.

Впрочем пребыть честь имею з должным моим высокопочтением покорным слугой.

Поверянной Беломорской компании Федор Ерасов.

Копенгаген.

Сентября 8 дня. 1806 года.

---

<sup>43</sup> В рук. слово неразборчиво.

Научное издание

Сергей Александрович Никонов

ИЗ ИСТОРИИ КИТОБОЙНОГО ПРОМЫСЛА НА РУССКОМ СЕВЕРЕ:  
БРИГ БЕЛОМОРСКОЙ КОМПАНИИ «ГРАФ РУМЯНЦЕВ»  
И ЕГО СУДЬБА (1804–1806)

Редактор и корректор С. А. Шарам  
Технический редактор Е. П. Шинкарук

Подписано в печать 16.12.2025. Формат бумаги 70×108 1/16.  
Усл. печ. л. 4,46. Заказ № 57. Тираж 500 экз.

Федеральный исследовательский центр «Кольский научный центр РАН».  
184209, Апатиты, Мурманская область, ул. Ферсмана, 14.

ISBN 978-5-91137-543-0



A standard 1D barcode representing the ISBN number 978-5-91137-543-0.

9 785911 375430

