

сторонѣ, на боковыхъ каменныхъ платформахъ, гдѣ, по выпущеніи воды изъ дока, оставались на сушѣ, осматривались и исправлялись. Желательно, чтобъ предусмотрительная и дѣятельная монашествующая братія нашей знаменитой обители, обратила бы вниманіе не только на поддержку этого важнаго гидротехническаго сооруженія, но, если можно, на расширеніе и улучшеніе его по правиламъ современной науки. Необходимый для сего матеріаль—камень и известь, равно какъ и работники, у монастыря подъ рукою; а въ указателѣ—инженерѣ Правительство конечно не откажетъ. Подобный сухой докъ былъ бы полезенъ для всего поморскаго края, и, при установленіи умѣренной платы съ ласта за вводъ судовъ, вѣроятно приносилъ бы монастырю нѣкоторый доходъ. Кромѣ этого, здѣшнія военныя, даже коммерческія иностранныя суда, приходящія къ гор. Онегѣ, и будущіе корабли бѣломорской промышленной компаніи могли бы также, при случаѣ, пользоваться докомъ. Въ тридцатыхъ, на примѣръ, годахъ, въ соловецкомъ докѣ исправлялась здѣшняя портовая военная шхуна, бывшая у описи поморья и случайно получившая при этомъ поврежденіе въ подводной части. Не будь тогда подъ рукою дока, и шхуну пришлось бы или бросить, или же тащить на берегъ и зимовать въ Соловкахъ. Въ 1813 году, на каналѣ, прорытомъ изъ Св. Озера въ море, съ южной стороны монастыря, построена лѣсопильная о двухъ поставахъ мельница, на ко-

торой выпиливались для судостроенія доски. Спустя 13-ть лѣтъ, Св. Озеро и прекрасная соловецкая гавань начали мелѣть, каналъ обсохъ, и работа на мельницѣ остановилась, такъ-что при Архимандритѣ Досиѣеѣ, въ 1827 году, доски привозились уже изъ города Онеги. Этотъ дѣятельный настоятель любилъ судостроеніе и обращалъ на него особенное вниманіе. Въ его время, наемными мастерами выстроены два большіе трехъ-мачтовые шлюпа, каждый мѣрою по килю 87½, а по палубѣ 112 футовъ. Весною 1827 года, оба шлюпа эти были спущены на воду, — «оснащены» — говоритъ лѣтописецъ — «на манеръ военныхъ судовъ, лучшимъ мастерствомъ. Сіи корабли величною и красотою превосходятъ нынѣ всѣ суда, каковыя находятся въ Бѣломъ морѣ, у здѣшнихъ торговыхъ людей» ³⁷⁾).

Послѣ Досиѣея, судостроеніе опять упало, и лодьи, по-прежнему, стали покупаться у онежцевъ и кеманъ, или строились послѣдними на монастырскій коштъ.

Въ 1842 году, соловецкая верфь представляла крайнее запустѣніе: полусогнившіе и не поддерживаемые исправленіемъ эллинги находились въ совершенномъ разрушеніи; Св. Озеро и гавань мѣстами обмелѣли; сухой докъ и шлюзъ были завалены щепою, мусоромъ и

³⁷⁾ Лѣтоп. Соловец. 1833 г., стр. 146.

бульжнымъ камнемъ, а лѣсопильный заводъ давно уже не существовалъ и обращенъ былъ въ жилое строеніе. Впрочемъ, въ послѣднее время, со стороны монашествующей братіи, снова замѣтно стараніе возсоздать монастырскую верфь и привести ее въ прежній и лучшій видъ. Монастырь имѣетъ двѣ лодьи, яхту, шхуну и парохоль; шхуна построена на здѣшней верфи, въ 1858 году, поморскими мастерами и плотниками, довольно красивой конструкціи, общей съ видомъ новоманерныхъ поморскихъ шхунъ; вмѣстительностію около 16 ластовъ.

Прежде мореходныя и каботажныя суда строились не только въ окрестностяхъ Архангельска, но Пинежскаго и Шенкурскаго уѣздовъ, въ деревняхъ: Кузонемъ и Химаневской; строились и въ Вологодской губерніи, по рѣкамъ: Сухонѣ, Югу и Лузѣ, откуда сплавлялись къ Архангельску, и здѣсь уже окончательно достроивались и вооружались для моря. Нынѣ же каботажное судостроеніе держится только въ приморскихъ уѣздахъ, преимущественно въ поморьѣ. въ слѣдующихъ размѣрахъ: *).

Укажемъ, въ какихъ именно мѣстахъ и въ какой мѣрѣ производилось судостроеніе, въ теченіи означеннаго семилѣтія:

<i>Въ Мезенскомъ уѣздѣ:</i>	построено судовъ
въ гор. Мезени	10
— Долгощельскомъ селеніи	8

	построено судовъ
въ деревнѣ Нисогорской	10
— — Березницкой	12
— Запечорскихъ волостяхъ	39
	<hr/>
	79

Въ Архангельскомъ уѣздѣ:

— окрестностяхъ гор. Архангельска	4
— деревнѣ Мудьюгѣ	23
— — Зимней Золотицѣ	5
— — Койдѣ	1
	<hr/>
	33

Въ Онежскомъ уѣздѣ:

— гор. Онегѣ	5
— селеніи Кушерецкомъ	6
— — Подпорожскомъ	4
— — Малошуйскомъ	3
— — Унежемскомъ	1
— — Лямицкомъ	1
— деревнѣ Нименской	10
— — Кушевѣ	3
— — Лѣтней Золотицѣ	1
— — Поньгѣ	1
— — Наумовой	1
— — Ворзогорской	1
— — Кондратьевской	1
— — Пуренемской	2
— — Дураковой	3
— — Грибановой	3
	<hr/>
	46

построено
судовъ.

Въ Кемскомъ уѣздѣ:

въ гор. Кеми	21
— Сумскомъ посадѣ	11
— деревнѣ Выгостровской	116
— — Шуйской	48
— — Вирьмѣ	2
— — Колемжѣ	111
— — Сорокѣ	3
— — Нюхчѣ	2
	<hr/>
	314

Въ Кольскомъ уѣздѣ:

— гор. Коль, по рѣкамъ: Коль, Туломѣ, Тунгудѣ и въ Кильденской губѣ	256
— деревнѣ Ковдѣ	15
— — Керети	9
— — Оленицѣ	1
— — Варзугѣ	20
— — Княжной	1
— — Умбѣ	1
	<hr/>
	303

ВСЕГО 775³⁸⁾.

Отсюда слѣдуетъ, что: а) бѣломорское судостроеніе главнѣйше развито въ Кемскомъ уѣздѣ, и особенно въ деревняхъ: Выгостровской,

³⁸⁾ Всѣ эти статистическія свѣдѣнія частью извлечены изъ дѣлъ Правл. Сѣверн. Окр. Кораб. Лѣс., частью же собраны мною лично, при обзорѣніи мореходнаго и рѣчнаго судостроенія въ здѣшней губерніи.

Шуйской и Колежкѣ; б) строящіяся въ Кольскомъ уѣздѣ новоманерныя шхуны отличаются наибольшимъ тонажемъ, — что даетъ понятие о глубинѣ, просторѣ и удобствѣ тамошнихъ гаваней, сравнительно превосходящихъ въ этомъ случаѣ гавани и рейды поморскаго побережья; и в) наиболѣе строятся судовъ маломѣрныхъ, цыфра которыхъ преимущественно выказывается въ Кольскомъ уѣздѣ, въ окрестностяхъ гор. Колы, — что происходитъ оттого, что для промысловыхъ операций пригоднѣе суда маломѣрныя, какъ на примѣръ: *йняки* и *раньшины*; по легкости управленія ими въ морѣ — иногда членами одной семьи, и потому еще, что небольшимъ судномъ можно зайти во всякій заливъ, въ устье всякой *обсушной* рѣчки, чтобъ скрыться отъ вѣтра и переждать непогоды. Наконецъ, къ причинамъ превосходства постройки маломѣрныхъ судовъ, во многихъ случаяхъ, надо отнести также и недостаточность средствъ и капиталовъ на сооруженіе большаго судна.

Последнія военныя событія на Бѣломъ морѣ были крайне неблагопріятны для поморья и грозили подавить и разорить нашъ слабый младенчествующій промышленный флотъ; но неисповѣдимыя судьбы и измѣнчивая сила обстоятельствъ спасли его: за исключеніемъ немногихъ судовъ, захваченныхъ и истребленныхъ непріятельскими крейсерами въ морѣ, онѣ отстоялся въ своихъ ахолустныхъ гаваняхъ и рейдахъ, большею частію недоступ-

ныхъ для судовъ военныхъ, и, такимъ образомъ, избѣжалъ той жалкой и несчастной участи, какая не за долго предъ симъ постигла греческій торговый флотъ въ Пиреѣ. Въ дополненіе къ вышеприведеннымъ статистическимъ свѣдѣніямъ, укажемъ, для сравненія, на численность здѣшняго мореходнаго и работажнаго флота, не задолго до вторженія въ Бѣломорье англо-французскихъ военныхъ крейсеровъ, и на цыфру, выражающую полную его численность, въ настоящее время ³⁹⁾:

	считалось судовъ		
	къ 1850 г.	къ 1859 г.	
баркъ	1	«	
кораблей	2	2	
бриговъ	4	«	
шмоповъ	3	9	
шхунъ	15	54	
гальясовъ	7	«	
лихтеровъ	1	5	
романовокъ			
пароходовъ	1	2	
лодей	275	216	
кочмаръ	154	128	
карбасовъ	152	151	
раньшинъ	69	98	
шнякъ	72	529	
	<hr/>		
	всего	756	1,294
грузовая вмѣстимость лас-			
товъ	11,880	21,335	

³⁹⁾ Арх. Губ. Вѣд , 1850 г , № 13 и 1859 г. № 5-й.

Итакъ, въ теченіи девяти лѣтъ, какъ число судовъ, такъ и тонажъ ихъ увеличились почти вдвое; число новоманерныхъ шхунъ болѣе нежели утроилось, а число старинныхъ наслѣдственныхъ нормандскихъ лодей и кочей уменьшилось слишкомъ на одинъ процентъ. Если цифра есть языкъ истины, то сдѣланный выводъ, обнаруживая видную силу въ стремленіи къ саморазвитію и самоулучшенію здѣшняго судостроенія и мореходства, громко напоминаетъ намъ, что наступило время помогать дѣлу всѣми зависящими отъ насъ средствами, но помогать осторожно, безъ искусственныхъ натяжекъ, памятуя, что не въ этомъ еще одномъ, такъ сказать, наружномъ проявленіи, или порывѣ силъ, залегаетъ зерно нашихъ торговыхъ флотовъ... но объ этомъ послѣ.

Любопытно смотрѣть на нашихъ сервае-ровъ—самоучекъ, какъ они строятъ свои суда: о чертежахъ, разбивкѣ и прочихъ научныхъ пособіяхъ они, за исключеніемъ весьма немногихъ личностей, разумѣется, не имѣютъ никакого понятія; на ихъ *подълки* ⁴⁰⁾ только четыре инструмента въ ходу—маховая сажень, пила, топоръ, да *авось*, помощію которыхъ, эти смѣлые и наивные строители, прямо на дѣлѣ рѣшаютъ теоретическіе вопросы Чанмана и Рома. Желаящій построить судно

⁴⁰⁾ Мѣстное, прекрасное, чистое русское слово, впредѣ замѣняющее чужезычное «эллингъ».

обыкновенно задаетъ мастеру только главныя размѣренія и назначаетъ грузовую вмѣстимость. Мастеръ, смѣкнувъ дѣло, приступаетъ къ постройкѣ и, послѣ навѣснаго тѣла да дѣла, создаетъ пресловутый корабль. Впрочемъ, между здѣшними народными корабельными мастерами, нѣкогда жилъ и славился крестьянинъ архангельскаго уѣзда Василій Хабаровъ, который имѣлъ весьма близкія понятія и свѣдѣнія о дѣлѣ: самъ составлялъ даже чертежи и дѣлалъ разбивку. Кемскаго уѣзда, Шуерѣцкой деревни крестьянинъ Степанъ Охлыновъ, и Подъужемской волости, крестьяне: Василій Артюшинъ и Василій Антоновъ, въ настоящее время, слывутъ искусными мастерами въ поморьѣ и всегда имѣютъ главные или лучшіе заказы по постройкѣ судовъ, преимущественно новоманерныхъ шхунъ; всѣ они, особенно Охлыновъ, мѣтко понимаютъ чертежъ и разбивку, и тѣмъ и другимъ пользуются на дѣлѣ удачно. Но, говоря вообще, судостроителями бывають, большею частію, сами судохозяева, а работниками преимущественно кореллы—народъ терпкій, дешовый, весьма пригодный и способный для этихъ работъ. Чтобъ не дѣлать спусковаго фундамента для большемѣрныхъ судовъ, какъ выи, на примѣръ, шхуны, лоды и т. п., строятъ ихъ или прямо на льду, въ руслахъ рѣчекъ, или же на прибрежныхъ низменностяхъ, понимаемыхъ морскимъ приливомъ; небольшія же суда, какъ шняки, раньшины и т. п., зачастую стаскиваются на воду въ руч-

ную. Само собою, что при отсутствіи въ строителяхъ необходимыхъ практическихъ свѣдѣній въ технику кораблестроенія, не видно тѣхъ соображеній и приѣмовъ въ расположеніи и размѣреніи главныхъ связей и крѣпленія, которыми награждается судно способностью противободрствовать силамъ, враждующимъ на него извнѣ. За всѣмъ тѣмъ, не смотря на эти важные недостатки, поморскіе корабли выслуживаютъ 20—25 лѣтъ, и болѣе; принадлежавшая крестьянину архангельскаго уѣзда, Золотицкой волости, деревни Койды Ивану Петрову Малыгину лодья, бывъ построена въ 1816 году, продолжала еще служить въ навигацію 1849 года, пробороздивъ такимъ образомъ море 33 года ⁴¹⁾. Въ этотъ длинный служебный срокъ, повреждается только надводная часть судовъ, тогда—какъ подводная сохраняется хорошо, — вѣроятно потому, что грузъ преимущественно состоитъ изъ сала и жира морскихъ звѣрей, сырыхъ звѣриныхъ шкуръ и соленой рыбы: жиръ и рассоль, увлажая трюмъ, по времени проникаютъ въ дерево и, дѣйствуя на составныя части онаго химически, долгое время сохраняютъ древесину отъ порчи.

На судостроеніе употребляется лѣсъ сосновый и елевый; наборъ, штевни и внутрен-

⁴¹⁾ Арх. Губ. Вѣд. 1850 г. № 13. Не лишне замѣтить, что голы службы судовъ считаются у поморовъ водами: если судно на пятой водѣ, значитъ оно служитъ пятый годъ, и т. д.

ная обшивка дѣлаются исключительно изъ ели. Обыватели уѣздовъ: кольскаго, кемскаго, онежскаго и сѣверной части мезенскаго, равно и Золотицкой волости и Патракѣевскаго общества архангельскаго уѣзда, пользуются, на основаніи закона, для постройки судовъ, лѣснымъ матеріаломъ изъ казенныхъ дачъ, беспошлинно. На сколько эта добрая мѣра обобщена съ дѣломъ и достигаетъ цѣли—объяснимъ ниже; здѣсь же, основываясь на статистическихъ данныхъ, укажемъ на среднія годовичныя цыфры, какъ числа строящихся въ губерніи каботажныхъ судовъ, такъ количества и цѣнности расходуемаго на нихъ лѣса:

СРЕДНИМЪ ЧИСЛОМЪ ВЪ ГОДЪ.						
СТРОИТСЯ СУДОВЪ.	УПОТРЕБЛЯЕТСЯ ЛѢСУ ШТУКЪ.				на сумму по таксамъ перваго и втораго разрядовъ.	
	БРЕВЕНЪ И КРЯЖЕЙ.		СОСНОВЫХЪ И ЕЛЕВЫХЪ ЖЕРДЕЙ.	руб.	к.	
	СОСНОВЫХЪ,	ЕЛЕВЫХЪ.				
ДЕС. ДОЛ.						
шхунѣ	4,85	662	1,466	27	651	20
лодей	16,14	1,074	2,920	43	1,210	78
кочмарѣ	6,28	269	744	56	85	79
раньшинѣ	13	76	118	69	105	58
шнякѣ	70,85	386	561	551	215	58
карбасовѣ	13,42	102	153	230	112	38
ИТОГО	124,54	2,569	5,962	976	2,381	31

Слѣдовательно, Правительство, въ поощре-
ніе бѣломорскаго каботажнаго судоходства,
даетъ премію, или другими словами: отдаетъ
въ ростъ здѣшней морской промышленности
ежегодно капиталъ въ 2,381 р. 31 к., что со-
ставитъ по 18 р. 82 к. кругомъ на каждое
изъ вновь строящихся судовъ, — жертва нич-
тожная, въ сравненіи съ громадностью на-
шихъ сѣверныхъ лѣсовъ, которые, далеко не
имѣя употребленія и сбыта, соразмѣрнаго мас-
сѣ, на половину горятъ или гніютъ на корнѣ
и, такимъ образомъ, остаются капиталомъ от-
части мертвымъ, отчасти же и вовсе гибну-
щимъ безъ пользы.

Плаваніе бѣломорцевъ, каждагодно начи-
наясь съ послѣднихъ чиселъ Мая, совершает-
ся по всему Бѣлому морю и, частію, Сѣвер-
ному океану, и оканчивается въ исходѣ Ок-
тября. Впрочемъ, весна и осень, съ носящи-
мися въ морѣ льдами, не останавливаютъ на-
шихъ отважныхъ мореходовъ: они плаваютъ
всегда, когда только представится къ тому
малѣйшая возможность.

Безопасному плаванію на Бѣломъ морѣ не-
мало препятствуютъ частые туманы, которые
сначала весны и до Юля бывають почти без-
прерывны. Иногда, сгущаясь и ложась на по-
верхность водъ, они представляютъ собою
какъ-бы острова, или матерой берегъ, и не-
рѣдко приводятъ мореплавателя — иностранца
въ замѣшательство. Недаромъ же Англичане,

вошедшіе первый разъ въ наше сѣверное море, назвали его *моремъ чудесъ* (Miraculous Sea).

Поморы ходятъ на Новую-Землю, въ Норвежскую Лапландію и даже достигаютъ береговъ Шпицбергена, по ихъ—*Грумантъ*. Зимавшіе тамъ называются *грумаланами*. Мы указали на обширность плаваній нашихъ мореходовъ въ прежніе годы ⁴²⁾;—плаванія эти обнимали не только Мурманскій берегъ, но и воды всего студенаго моря, съ его архипелагомъ; даже въ тридцатыхъ еще годахъ до 114 бѣломорскихъ лодей и кочей выходили для промысловъ на Грумантъ и Новую-Землю, а теперь—новоземельцы и грумаланы въ рѣдкость. Надо видѣть эти импровизированные корабли, слѣпленные на живую руку, немудрено вооруженные, управляемые 4 или 2 чело-вѣками, чтобы судить о смѣлости и всей опасности плаваній. Кемскій мѣщанинъ Михайло Никитинъ, въ 1846—1847 годахъ, ходилъ на Мурманскій берегъ и на Новую-Землю вдвоемъ съ женою ⁴³⁾;—это фактъ, въ которомъ съ такою поразительною вѣрностью обрисовывается типъ древняго, дерзко-предпріимчиваго новгородца. Взгляните на здѣшніе *тройни-*

⁴²⁾ См. Арх. Губ. Вѣд. 1859 г. № 5. «Краткій очеркъ промышленности и торговли Архангельской губерніи».

⁴³⁾ Арх. Губ. Вѣд. 1850 года, № 13.

ки и осшовки; на такихъ лодочкахъ или, какъ называютъ ихъ, *сосудинкахъ*, смѣльчаки безбоязненно пускаются на значительныя разстоянія въ открытое море; жители Лѣтняго берега, напримѣръ, на подобныхъ сосудинокъ переправляются иногда на противоположный берегъ, что составляетъ почти 60 итальянскихъ миль ⁴⁴). Въ бытность у острова Моржовца, я встрѣтилъ однажды мезенскаго промышленника съ 12-ти лѣтнимъ сыномъ, которые вдвоемъ переплыли на такой *сосудинкѣ* съ Мезенскаго берега къ Моржовцу—разстояніе слишкомъ въ 56 верстъ—и какъ ни въ чемъ не бывало; на замѣчаніе мое, что на *осиновкѣ* опасно пускаться въ море, онъ отвѣчалъ:—«*съ вашей лодкою*»—т. е. четверкою—«*мнѣ не уладить, и никуда не утѣхать, а на своихъ мы и за-все плаваемъ, да Богъ хранитъ, рѣденько же тонемъ*».

Въ 1838 году, пошло изъ Архангельска три лодыи на Новую-Землю, для звѣринаго промысла, съ тѣмъ, чтобы тамъ и зимовать. Будучи, по обыкновенію, нерасчетливо снабжены запасомъ въ одеждѣ и пищѣ, и другими снадобьями, люди отъ сильной стужи, голода и недостаточнаго движенія оцинжали и перемерли: остался только двое. Не видя никакой надежды къ спасенію и страшась го-

⁴⁴) Считаю отъ мыса Горболуцкаго у острова Жижгина, до деревни Чаванги, близъ рѣки Варзуги—разстояніе кратчайшее.

лодной смерти, они выждали благоприятнаго вѣтра, съли въ карбасъ, взявъ съ собою уцѣлѣвшаго шѣтуха и двухъ собакъ, и поплыли въ ту сторону, въ которой, по ихъ мнѣнію, должна была находиться матерая земля. Одинъ изъ путешественниковъ, отъ слабости и изнуренія, на другой же день умеръ. Оставшіяся три дня плыль океаномъ, не видя береговъ; усталый, истомленный бессонницею, онъ по минутно засыпалъ, и когда вѣтръ свѣжелъ и волненіе начинало плескаться въ карбасъ, собаки, тревожимыя испугомъ, будили хозяина визгомъ и лаемъ; наконецъ, онъ достигъ берега, близъ Св. Носа, откуда, на томъ же карбасѣ, и пришолъ въ Архангельскъ ⁴⁵⁾.

Между здѣшними старожилами еще свѣжа память объ отважномъ архангельскомъ мореходѣ Пащинѣ, который дважды, въ 1834 и 1835 годахъ, въ первый разъ, на лодѣ *Св. Николая*, въ 48 ластовъ, а во второй разъ на шхунѣ, плавалъ изъ Колы въ С.-Петербургъ, съ грузомъ соленой рыбы. Два рейса: первый въ 27, а второй въ 48 дней, сдѣланы были удачно и счастливо; но съ третьимъ рейсомъ Иванъ Ивановичъ Пащина погибъ, близъ Бергена.

Вотъ еще что рассказывалъ мнѣ одинъ морякъ съ Лѣтняго берега, изъ деревни Дура-

⁴⁵⁾ Подробное описаніе этого случая тогда же было сообщено редакціи С.-Петерб. Вѣдом., и напечатано въ этой газетѣ 1856 г. № 3.

ковой: — «*Донись*» ⁴⁶⁾ — говорилъ онъ — *братанъ мой съ жонкой да сыномъ нужались провѣдать стѣей въ Тетриной* ⁴⁷⁾. На моръ было тихо, не шолохнулось, и вода имъ пошла попутная; они срядились въ карбасъ и отвалили отъ Дураковой. Было утро; а къ полдню такая пала погода, инда всѣ карбаса у насъ повыбило на берегъ; — да вотъ и до сей поры наши все ѣдутъ и не ворочаются. Стало-что потонули. Много вѣдь нашей братьи тонутъ», — прибавилъ хладнокровно.

Всѣ эти случаи ясно говорятъ за врожденную отвагу нашихъ мореходовъ, и между прочимъ показываютъ, во-первыхъ, какую цѣною покупается ими у моря засушенный кусокъ хлѣба, а во-вторыхъ, если можно такъ выразиться, какой размахистый и предприимчивый торговый флотъ можетъ выродиться изъ нашей первобытной лодьи и кочи, если только послѣдующее время поможетъ даровитымъ поморамъ выйти изъ нравственнаго цѣпененія и, такъ сказать, въ очію уразумѣть себя, свои силы и пользы, сознать и почувствовать лучшія блага жизни.

Въ плаваніи управляютъ судами или сами хозяева, или особыя кормщики по найму; но попасть въ это званіе нелегко: оно снискивается многолѣтнею опытностью въ практикѣ

⁴⁶⁾ Значитъ: прошлаго года.

⁴⁷⁾ Тетрина — деревня на Терскомъ берегу Бѣлаго моря.

мореплаванія, и пріобрѣтается только съ общаго голоса, по общему одобренію всего деревенскаго міра, и, въ сплу этого, пользуется и чувствуется особымъ почетомъ и уваженіемъ. Въ 1849 году, въ деревнѣ Колежмѣ, Кемскаго уѣзда, былъ кормщикъ Михайло Андреевъ Постниковъ, который ходилъ въ море 60 лѣтъ, съ 9-ти лѣтняго возраста, и въ этотъ длинный срокъ своей служебной дѣятельности, потерпѣлъ крушеніе только однажды. Такъ какъ изъ управляющихъ судами большая половина неграмотны, то весьма рѣдкіе изъ нихъ имѣютъ мореходныя карты; память и наглядность служатъ имъ лучшимъ *зейфакеламъ*; впрочемъ, нѣкоторые имѣютъ лоціи и карты своего сочиненія и ими руководствуются очень удачно. Вотъ что говоритъ нашъ незабвенный гидрографъ М. Ф. Рейнеке, описывавшій Бѣломорье, въ 1827—1831 годахъ: —«Бывшіе у меня кормщики: крестьянинъ онежскаго уѣзда Новожиловъ и Кольскій мѣщанинъ Епанчинъ, оба не знали грамоты, но безошибочно могли показать на картѣ каждый мысокъ по всему лапландскому берегу и въ Бѣломъ морѣ»⁴⁸⁾.

По берегамъ Бѣломорья и у нѣкоторыхъ острововъ есть небольшіе заливы или бухточки, въ которыхъ промышленныя суда укрываются отъ бурь и непогодъ; такія мѣста называются *становищами*. При полной во-

⁴⁸⁾ Записки Гидрогр. 1837 г. часть V, стр. 164.

дѣ, суда входятъ въ эти заливы и, по отливѣ, остаются на сушѣ, дожидая, пока приливъ и благоприятная погода позволятъ снова выйти въ море;—такія становища называются *обсушными*. Мѣста же, гдѣ суда, укрываясь отъ вѣтра, необсыхаютъ при отливѣ, называются *стоянками на живой водѣ*. Подобныхъ становищъ въ нашемъ морѣ множество, потому что лодьи, кочи и прочая мелкая ихъ братія прячутся отъ непогодъ всюду, куда только могутъ пролестъ: каждый островокъ, камень, каждый заливецъ, устье рѣчки или ручья есть уже для нихъ убѣжище *). Въ стано-

*) На пустынныхъ берегахъ Бѣлаго моря и на прибрежныхъ островахъ, плователи терпятъ, во время бури, чрезвычайную нужду въ помѣщеніи и часто они, въ надеждѣ прибыть къ какому либо жилью, безпріютные, обманутые надеждой, становятся жертвою крушеній. Для устранения этихъ неудобствъ, Начальникъ Губерніи Н. И. Араядаренко, по обзрѣніи поморскаго края, испытавъ самъ на опытѣ это затрудненіе, нашелъ необходимымъ устроить, для временнаго пріюта, небольшія, простыя крестьянскія избы. По его ходатайству, чрезъ представленіе Г. Министру Внутреннихъ Дѣлъ, Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, въ 21-й день Ноября 1860 г., разрѣшено ему на 2,050 руб. изъ остатковъ земскаго сбора, построить, согласно представленному имъ размѣру, избы и имѣть при каждой сторожа, съ употребленіемъ на наемъ этихъ сторожей ежегодно 492 руб. изъ тѣхъ же остатковъ земскаго сбора. Къ постройкѣ этихъ избъ приступлено съ Февраля мѣсяца 1861 года. Онѣ

вищахъ, на берегу, всегда найдется во-мно-жествѣ поставленные кресты, и одну, двѣ и три избушки, а иногда и болѣе, въ которыхъ нерѣдко встрѣтите насущныя для промышленника снадобья: вязанку дровъ, пукъ лучины, ножъ, чашку, немного муки и даже печеный хлѣбъ или сухари,—и все это оставляется тутъ *доброхотными* людьми про запасъ, на случай помощи какому нибудь несчастному, потерпѣвшему крушеніе промышленнику, котораго судьбина и море заведутъ или бросятъ такимъ образомъ на пустынный берегъ. Ставить же на островахъ и при морѣ кресты—есть мѣстный господствующій обычай. Выдержать ли мореходъ благополучно бурю—онъ ѣдетъ на берегъ и ставитъ тутъ крестъ. Ему удался ловъ рыбы и звѣря—онъ, при отправленіи домой, въ свояси, оставляя благословенное становище, ставитъ по себѣ крестъ. Иногда же, оставаясь долгое время на одномъ якорномъ мѣстѣ за противнымъ вѣтромъ, ставятъ крестъ отъ бездѣлья. Нерѣдко однако, крестъ знаменуетъ могилу усопшаго, или утопленника. Спасенный Провидѣніемъ и искусствомъ смѣлаго лоцмана отъ крушенія въ бурю на Бѣломъ морѣ—Петръ І-й, войдя благополучно въ Унскую губу и желая послѣдовать въ семъ случаѣ обычаю

строятся въ 41-мъ пунктѣ, по берегамъ и островамъ Бѣлаго моря и при озерѣ Имандрѣ.

Прим. Ред.

нашихъ сѣверныхъ моряковъ, въ память своего избавленія отъ грозившей опасности, также поставилъ на берегу деревянный крестъ, сдѣланный Имъ Самимъ. *).

Для безопасности плаванія, особенно въ темныя осеннія ночи, на нѣкоторыхъ, болѣе важныхъ пунктахъ построены маяки: на островахъ: Мудьюгскомъ, Моржовцѣ и Жижгинѣ, а также и на мысѣ Зимнемъ—Орловѣ. Они служатъ и освѣщаются съ 1842 года. Кромѣ того, предложено еще построить шесть маяковъ: на Св. Носѣ, на мысѣ Городецкомъ, островѣ Сосновцѣ, на Терской Пулонгѣ, Зимнихъ—Горахъ и на островѣ Шужмуѣ. Всѣмъ этимъ, равно—какъ и учрежденіемъ шхиперскихъ учебныхъ курсовъ въ Кеми **) и Архан—

*) Этотъ крестъ теперь находится въ архангельскомъ кафедральномъ соборѣ. Въ 1806 г., съ Высочайшаго соизволенія, онъ былъ перенесенъ туда изъ Пертоминскаго Монастыря, по просьбѣ градскаго общества, съ болѣею церемоніей, и поставленъ въ особо устроенномъ кіотѣ на издивеніе гражданъ.

Прим. Ред.

**) Въ 1853 году, шхиперскіе учебные курсы въ г. Кеми упразднены. Но впослѣдствіи, въ 1858 году, по ходатайству Начальника Губерніи Н. И. Арандаренко, снова открыты; нынѣ, между прочимъ, преподаются въ нихъ Норвежскій и Нѣмецкій языки.

Прим. Ред.

гельскѣ, Бѣломорье обязано неусыпнымъ заботамъ и попеченіямъ покойнаго, достойнаго памяти, гидрографа Михаила Францовича Рейнеке. Какъ много думалъ онъ о нашемъ сѣверѣ и какъ горячо и ревниво любилъ насущные интересы края, доказываютъ слѣдующія, немногія, но теплыя строки, которыми онъ нерѣдко удостоивалъ меня при жизни:—«я не свѣтскій житель столицы»,—писалъ онъ однажды—«а затворникъ, живущій уже не надеждами, а воспоминаніями, и потому, всякая добрая вѣсть или мысль о Бѣломорьѣ, гдѣ проведены лучшіе годы моей жизни и дѣятельности, для меня милы и занимательны».

При отправленіи въ море, рѣдкіе изъ судовъ хозяевъ или кормщиковъ берутъ какіе-либо запасы для починокъ и маловажныхъ исправленій, могущихъ встрѣтиться въ пути. Къ Сентябрю мѣсяцу, всѣ промышленныя суда, съ грузами рыбы, звѣриныхъ шкуръ, мѣховъ и проч., собираются въ Архангельскъ на Маргаритинскую ярмарку. На вырученныя за товаръ деньги, промышленники закупаютъ для себя на зиму хлѣбъ и—возвращаются во свояси.

Въ ряду современныхъ предположеній о средствахъ развитія нашихъ производительныхъ силъ, есть и такого рода мысль, что для созданія русскаго купеческаго флота, необходимо учрежденіе у насъ Компаніи для залога морскаго имущества и поощренія торговаго мореплаванія. Но такъ ли это? намъ

кажется, что подобныя средства дѣйствительны и могущественны лишь тамъ, гдѣ уже созрѣли и подготовлены тѣ главные элементы, изъ которыхъ слагаются силы, нужныя для жизни торговыхъ флотовъ; для насъ же средства эти рановременны, и могутъ быть применимы къ дѣлу только отчасти, и при томъ совершенно на иныхъ началахъ;—объяснимся.

Купечествующей флотъ есть *свободная отрасль*, или иначе, *законное слѣдствіе* цвѣтущей промышленности и торговли, а не причина ихъ, не отдѣльное въ нихъ начало. Въ самомъ дѣлѣ, посмотрите на Европу: тамъ, на удобренной и подготовленной почвѣ, всякое коммерческое предпріятіе принимается быстро и развивается бойко; тамъ *капиталы* и *частныя кредитныя учрежденія*, конечно, важны и знаменательны, и представляютъ ту творческую силу, отъ которой, какъ бы по волшебству, создаются заводы и фабрики, слагаются колоссальныя пути и сообщенія, рождаются и оживотворяются торговые флоты. Но такъ ли почва русской промышленности и торговли? подготовлена ли она на столько, чтобъ могла, по желанію нашему, оплодотворять зерна коммерческихъ предпріятій и давать жатву, какую хотимъ отъ нея требовать?... повторяю: нѣтъ; и съ одними капиталами, безъ другихъ, болѣе важныхъ и радикальныхъ средствъ и пособій, намъ не создать своего торговаго флота. Положимъ, учредимъ мы компанію для залога морскаго иму-

щества и поощренія мореплаванія, настроимъ *кораблей и парожодовъ*, да что они будутъ дѣлать? чѣмъ станутъ кормиться и жить? У насъ, говоря вообще, нѣтъ еще ни сѣти дорогъ, приличной обширности и географическому положенію Имперіи, ни порядочныхъ пристаней и гаваней съ обстановкой, приличною нуждамъ и потребностямъ купеческихъ флотовъ; и потому *корабли* эти не всегда найдутъ для себя склады готовыхъ по спросу грузовъ.

Есть и другая современная мысль въ пользу *насильнаго* возсозданія у насъ торговаго флота: говорятъ, что для вновь настроенныхъ судовъ работа и барыши подъ рукою, — стоять только употребить ихъ подъ перевозку той массы отечественныхъ грузовъ, какая ежегодно перевозится иноземными судами, приходящими къ намъ тысячами?!.. какъ бы не такъ; легко говорить, но не легко свалить съ плечъ эту заморскую обузу, эту могучую армаду, окрѣпшую сотнями лѣтъ! на это надо много силъ физическихъ, и еще болѣе моральныхъ, а ихъ-то и надобно еще сначала добыть и усвоить.

Грамотность въ массѣ, прочное систематическое образованіе въ передовыхъ сословіяхъ, и особенно въ сословіи торговомъ, вотъ первая ступень, ведущая къ осмысленной, практической подготовкѣ почвы, изъ которой хотимъ добыть силы для жизни и развитія сво-

ихъ промышленныхъ и торговыхъ интересовъ; безъ этого же, всякое начинаніе наше будетъ не прочно, и лишь «*всѹе будетъ мѣтаться духъ нашъ*». Взгляните на наши родныя современныя акціонерныя компаніи: ни въ капиталахъ, ни въ предпріимчивости недостатка, кажется, нѣтъ? а между прочимъ, благодаря печатной гласности, мы съ грустнымъ чувствомъ сожалѣнія видимъ, какъ всѣ онѣ слабы и шатки, и какъ мѣтко и обличительно гремитъ надъ ними наша народная поговорка: *ученье—свѣтъ, а неученье—потемки*. Нѣтъ, скажемъ мы въ отвѣтъ горячимъ теоретикамъ—экономистамъ: складъ нашей *артели* или нашихъ *товариществъ на паяхъ*—вотъ, пока, форма пригодная для русскихъ компаній; а когда поучимся, да поприсмотримся ко всему, что и какъ *въдѣтъ и оплатъ надлежитъ*, ну, тогда другое дѣло,—тогда можно будетъ смѣло приподняться и до формы акціонерныхъ компаній. Конечно, противъ этого можно сдѣлать множество возраженій, можно даже подкрѣпить ихъ нѣсколькими примѣрами или фактами; но эти утвержденные фактами доводы не докажутъ ровно ничего,—они будутъ доказательны только относительно, какъ частность, какъ счастливая, но уродливая случайность; а въ общемъ взглядѣ на предметъ, въ рациональномъ примѣненіи къ намъ—еще азбучникамъ въ наукѣ саморазвитія—все-таки останутся или мечтою, или насвліемъ, по той непреложной истинѣ, что: въ системѣ государственнаго благоустройства, все должно идти *разумнымъ* степеннымъ шагомъ, а не

прыжками, потому что все въ мірѣ подчинено послѣдовательности, все имѣетъ свой законъ, свое время, свой возрастъ, свою судьбу.

И такъ, развитіе и упроченіе коммерческаго судостроенія и мореходства не могутъ и не должны разсматриваться отдѣльно отъ развитія промышленности и торговли вообще, — гдѣ онѣ въ цвѣту, тамъ и моря цвѣтутъ торговымъ флотомъ: промышленность прежде, потомъ торговля, а потомъ уже и купеческую флотъ.

Этимъ бѣглымъ очеркомъ *общихъ* или *главныхъ* причинъ, вліяющихъ на упадокъ или развитіе коммерческаго судостроенія и мореходства, самъ собою разрѣшается вопросъ: отчего никакія мѣры, никакія усиленные попеченія объ улучшеніи и развитіи бѣломорскаго торговаго судостроенія и мореплаванія, не принялись и не достигли цѣли? оттого, разумѣется, что всѣ эти мѣры и средства основывались на уясненіи и устраненіи *однѣхъ* только *мѣстныхъ* или *частныхъ* причинъ застоя, тогда-какъ *общія* или *главныя* причины оставались внѣ соображеній, залегая глубоко во внутреннемъ благоустройствѣ Имперіи и въ основахъ нашего уметвеннаго образованія и нашихъ узаконеній. Будемъ же надѣяться, что настоящая благодатная реформа, совершающаяся надъ нами во имя разумныхъ началъ, разбудитъ и подниметъ, наконецъ, на ноги русскаго богатыря, десятки лѣтъ спавшаго сномъ личнаго эгоизма, равнодушія къ

пользамъ и интересамъ отечества, неуваженія своихъ обязанностей, барства, лѣни и апатіи къ наукѣ.

Въ послѣднее время, по изысканіямъ и соображеніямъ Г. Начальника Архангельской Губерніи, Н. И. Арандаренка, составлены два предположенія, имѣющія *важное и прочное* значеніе въ будущихъ судьбахъ бѣломорья; это—устройство дороги отъ поморья на г. Повѣнецъ Олонецкой губерніи, и продажа казенныхъ свободныхъ земель, съ лѣсными и водными угодьями, въ частныя руки. Кромѣ этого, въ архангельскихъ шхиперскихъ курсахъ введенъ немѣцкій языкъ, необходимый для здѣшнихъ мореходовъ, по ихъ торговымъ связямъ съ Норвегіею; для распространенія между поморскими *серваерами* болѣе прочныхъ свѣдѣній по части кораблестроенія, възываются они ежегодно въ Архангельскъ, гдѣ ихъ вводятъ въ портъ, для нагляднаго изученія дѣла; построень въ Архангельскѣ карбась улучшенной конструкціи, для морскаго почтоваго тракта въ поморьѣ, и отправленъ туда какъ образецъ, по которому на будущее время почтъ—содержатели должны строить этого рода суда; съ тою же цѣлью нагляднаго изученія кораблестроенія, построена въ Архангельскомъ портѣ разборная, въ большомъ масштабѣ, модель грузовой шхуны, принаровленной къ условіямъ мѣстныхъ водъ, которая поставлена въ г. Кеми. Наконецъ, усиленъ отпускъ за границу строевыхъ лѣсовъ всѣхъ породъ и размѣровъ, въ количествѣ до 75 т. штукъ.

Такимъ образомъ, въ связи этихъ мѣръ, смѣемъ сказать, ясно обозначается здравый, практичный взглядъ на дѣло, обнаруживается систематичность въ приѣмахъ для подготовки почвы, пригодной для возвращенія и развитія промышленныхъ и торговыхъ силъ здѣшняго края:—туть, на ряду съ *мѣстными или частными* причинами, уяснены и приняты къ обработкѣ и *главныя или общія* причины, на которыхъ, какъ на краеугольномъ камнѣ, должна будетъ опереться жизнь бѣломорскаго торговаго флота.

Понятно, что на пути этихъ мѣропріятій къ предположенной цѣли, ни одна добрая, задушевная мысль на пользу дѣла не осуществима, если въ то же время не будетъ устраняемо все то, что прямо или косвенно—можетъ вредить ея разумному духу и смыслу. Предѣлы газетной статьи не позволяютъ въ этомъ случаѣ пускаться въ подробныя поясненія, тѣмъ болѣе, что изъ многихъ важныхъ жизненныхъ для насъ вопросовъ, на которые мы указали выше, нѣкоторые уже рѣшены и, по возможности, приводятся въ исполненіе. Здѣсь же замѣтимъ только, что развитіе нашего юнаго бѣломорскаго промышленнаго флота въ *торговый*, требуетъ внимательнаго ухода и льготъ, сообразныхъ такъ сказать съ его возрастомъ и матеріальными средствами края; требуетъ возможныхъ уступокъ интересамъ мѣстной промышленности и торговли вообще, и интересамъ сословію моряковъ въ особенности. Можно, пожалуй, подчиня-

лѣв сплѣ обстоятельствъ, оставаться жаркимъ противниками всемірной свободной торговлѣ; но едва ли можно не сознавать пользу свободы внутренней промышленности и торговли, на которыхъ не только зиждутся торговые флоты, но изощряется разумная сила народа и вырабатываются его насущныя блага. И потому, принявъ къ сердцу мысль о пробужденіи мѣстныхъ производительныхъ силъ и созданіи мѣстнаго торговаго флота, не слѣдуетъ забывать практической истины, что: *не поспѣявъ — не поженемъ*. Дадимъ, по возможности, больше свободы этимъ младенцамъ, пока они слабы, пока не выросли и не встали на ноги. Вспомнимъ, какихъ блестящихъ результатовъ достигла Англія путемъ своихъ экономическихъ реформъ и уступокъ, и не мудрено: стоитъ только сообразить, что иногда у мѣста и во время сдѣланная уступка дастъ благотворные плоды, вознаграждая за жертву *седьмерницею*.

Архангельская губернія и вообще вся сѣверная полоса европейской Россіи поросли дремучимъ лѣсомъ; нѣтъ ему счету, нѣтъ мѣры, нѣтъ и правильнаго, пропорціональнаго сбыта и употребленія съ пользою для государства; — и онъ — какъ сказано выше — или горитъ и мерзнетъ, или же, достигнувъ возраста физической спѣлости, безъ пользы умираетъ на корнѣ. Жителямъ приморскихъ уѣздовъ Архангельской губерніи, законъ даруетъ, на примѣръ, льготы въ безпошлинной вырубкѣ лѣсовъ на судостроеніе; казалось бы, чего же

лучше!? такъ нѣтъ: до полученія, указаннымъ путемъ, билета на вырубку лѣса, поморъ не смѣетъ приступить къ постройкѣ суденьшка; а билеты эти, какъ извѣстно, выдаются не-своевременно; а время для здѣшняго морехода драгоцѣнно. Помору надѣ успѣть выстроить и спустить судно тотчасъ по вскрытіи навигаціи, потому что расходы по постройкѣ и снаряженію послѣдняго, равно какъ и насущныя средства своего семейнаго быта на время почти восьмимѣсячной зимы, онъ долженъ торопиться окупить и сберечь возможно наибольшимъ числомъ рейсовъ въ такомъ морѣ, которое едва на три мѣсяца открывається для его поприща и заработка. Богъ и природа указали поморамъ на лѣса и воды, какъ на источники жизненныхъ силъ для всего поморскаго края; и потому, отчего бы, на основаніи этихъ естественныхъ указаній, не отдать тамошніе лѣса въ ростъ морской промышленности, — собственно для усиленія и развитія судостроенія и мореходства? тѣмъ болѣе, что почва и метеорологія поморья — эти пѣстуны растительности — не возвращаютъ тамошнюю лиственницу и сосну до размѣровъ такъ-называемаго *корабельнаго* дерева, пригоднаго на мачты и другіе важныя или капитальныя члены.

Полагаемъ, однакожь, что въ поощреніяхъ собственно одного только поморскаго промышленнаго флота, еще нельзя и не слѣдуетъ видѣть прямой и вѣрной дороги къ возрожденію изъ него бѣломорскаго торговаго фло-

та;—поморы, говоря относительно, еще дѣти по разуму и бѣдняки по корману, слѣдовательно еще слабы, и къ осмысленному саморазвитію не пригодны, какими льготами ихъ не делайте; и пока хотя слабый лучъ просвѣщенія не тронетъ и не пробьетъ ихъ нравственной зачерствѣлости, до тѣхъ поръ они все-таки останутся рутинистами, рабами сбычая, и не выйдутъ изъ околѣдка своей пассивной жизни. Тогда—какъ въ высшемъ мѣстномъ сословіи торговыхъ людей, конечно, скорѣе найдутся *умылье и денга для того*, чтобъ воспользоваться дѣломъ въ болѣе приличныхъ и прочныхъ размѣрахъ;—тутъ ужъ не остановятся на *лоды и шхунты*, а возьмутся конечно за *брикъ или корабль*; и не удовольствуются *наслѣдственнымъ мореплаваніемъ* въ Финъ-Маркенъ и обратно, а вѣроятно поплывутъ и подальше. При этомъ, желающимъ строить мореходныя суда для себя, а не на продажу, можно бы, кажется, предоставить лѣса (за исключеніемъ лиственницы), растущія въ сѣверной полосѣ Архангельской и Вологодской губерній, ограниченной рѣками: Сѣверной Двиною и Вычегдою, ибо тамошняя сосна также не возрастаетъ до размѣровъ *важнаго* корабельнаго дерева. Мѣра эта, по нашему разумѣнію, легла бы прочнымъ камнемъ въ основу русскаго бѣломорскаго торговаго флота.

Дѣятельность рѣчнаго судостроенія въ Архангельской губерціи опредѣляется слѣдующими цифрами:

	Г О Д Ы.								Итого судовъ
	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1858	1859	
<i>Въ Архангельскомъ уѣздѣ.</i>									
карбасовъ .	250	200	241	298	293	206	291	300	2,079
ботовъ . .	«	«	«	«	1	«	1	1	3
									<u>2,082</u>
<i>Въ Мезенскомъ уѣздѣ.</i>									
карбасовъ .	31	40	47	49	49	45	43	41	345
осиновокъ .	6	5	3	4	7	5	7	5	42
челновъ . .	80	90	75	68	97	40	82	94	636
									<u>1,023</u>
<i>Въ Шенкурскомъ уѣздѣ.</i>									
карбасовъ .	4	4	5	4	3	5	3	4	32
челновъ . .	20	20	23	19	23	20	23	19	167
									<u>199</u>
<i>Въ Шенкурскомъ уѣздѣ.</i>									
карбасовъ .	120	90	94	151	84	96	90	150	875
лодокъ . .	50	80	64	45	70	83	90	100	582
челновъ . .	10	9	11	5	9	11	20	10	85
									<u>1,542</u>
<i>Въ Холмогорскомъ уѣздѣ.</i>									
карбасовъ .	51	44	60	63	65	63	64	71	481
челновъ . .	30	25	40	35	26	31	23	40	250
									<u>731</u>
<i>Въ Онежскомъ уѣздѣ.</i>									
карбасовъ .	12	10	12	12	15	14	20	16	111
плашкоутов	2	«	2	«	«	4	«	«	8
осиновокъ .	6	5	7	10	10	9	15	20	82
челновъ . .	7	6	7	8	7	8	4	7	54
ботовъ . .	«	1	«	«	«	«	3	1	5
									<u>270</u>
<i>Въ Кемскомъ уѣздѣ.</i>									
карбасовъ .	15	45	40	47	34	30	14	50	275

	Г О Д Ы.								ИТОГО СУДОВЪ
	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1858	1859	
	П	О	С	Т	Р	О	Е	Н	О
ОСИНОВОКЪ.	90	90	70	60	71	60	90	93	624
ЧЕЛНОВЪ . .	115	141	200	109	221	225	210	257	1,478
БОТОВЪ . .	«	1	«	1	«	3	3	4	12
<i>Въ Коль-</i> <i>скомъ уѣздѣ</i>									<u>2,389</u>
КАРБАСОВЪ.	49	60	70	33	67	46	33	56	414
ОСИНОВОКЪ.	21	10	9	7	6	10	8	10	81
ЧЕЛНОВЪ . .	88	70	70	65	96	80	65	74	608
БОТОВЪ . .	«	«	«	«	«	«	1	1	2
									<u>1,105</u>

Всего . . 9,341*)

Отсюда слѣдуетъ: а) что рѣчное судостроеніе преимущественно развито въ уѣздахъ: архангельскомъ и кемскомъ, и особенно въ послѣднемъ; и наименѣе въ онежскомъ и пинежскомъ, такъ что цыфра судовъ, построенныхъ въ теченіи означеннаго восьмилѣтія, въ первыхъ двухъ уѣздахъ, почти равна цыфрѣ судовъ, построенныхъ, въ тотъ же періодъ времени, въ остальныхъ шести уѣздахъ; и б)

*) Выводы эти составлены на статистическихъ данныхъ, заимствованныхъ изъ дѣлъ Правленія Сѣвернаго Округа Корабельныхъ Лѣсовъ и Архангельскихъ Губернскихъ Вѣдомостей 1859 года час. неофиц. № 50, и частію собранныхъ на мѣстахъ постройки судовъ.

что наиболѣе строится мелкихъ судовъ: осиновокъ и челновъ, употребляемыхъ для прислугъ, при судахъ мореходныхъ, для рыбныхъ промысловъ по рѣкамъ и озерамъ, и наконецъ, вообще для переѣздовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ, столь обильнымъ въ губерніи.

Собственно же къ грузовымъ рѣчнымъ судамъ принадлежатъ *плашкоуты, лодки и карбасы*; изъ послѣднихъ тѣ только, которые имѣютъ длину не менѣе 5 и не болѣе 7 саж.

Нижеслѣдующій выводъ показываетъ ежегодную среднюю цифру всѣхъ рѣчныхъ судовъ, строящихся въ Архангельской губерніи:

СРЕДНИМЪ ЧИСЛОМЪ ВЪ ГОДЪ.							
СТРОИТ- СЯ СУ- ДОВЪ.	Употреблено лѣсу штукъ.					И А СУММУ.	
	Бревень и кражей.			жер- дей.			
	сосно- выхъ.	еле- выхъ	оси- нов.				
дѣс. дол.					Р.	К.	
карбасовъ	576, 5	3,832	5,760	«	1,728	4,625	28
плашкоут	1	30	169	«	3	50	10
осиновокъ	101,12	102	«	102	808	85	85
челновъ .	409,75	410	«	410	1,636	328	«
ботовъ .	2,75	9	38	«	13	4	60
лодокъ .	72,75	3,380	3,672	«	432	2,450	85
всего .	1163,87	7,763	9,639	512	4,620	7,544	71

(*)

П. Богославскій.

***) ЧИСЛО ЛИЦЪ, ЗАНИМАЮЩИХСЯ МОРЕПЛАВАНІЕМЪ, И ЧИСЛО МОРСКИХЪ
ЗВѢРОЛОВОВЪ И РЫБОЛОВОВЪ.**

Дѣятельность по судостроенію жителей Архангельской губерніи, на Бѣломъ морѣ и его въ
этомъ краю притокахъ, выражается слѣдующими данными, въ 1860 году.

въ какомъ уѣздѣ, селеніи, деревнѣ, или урочищѣ про- изводится судо- строеніе?	на какой рѣкѣ, или морскомъ заливѣ, про- изводится постройка судовъ?	м о р е х о д н ы х ъ :					рѣчныхъ:		всего
		шхунь	лодей	кочмарь	равыши	шиакъ	карбасовъ	лодокъ	
<i>въ архангельскомъ уѣздѣ:</i>									
Велоровской волости:	на рѣкахъ:								
при деревнѣ Чевакинской	Двина	«	«	«	«	«	55	«	55
<i>Зологлицкой волости:</i>									
при деревняхъ:									
Койдѣ	Койдѣ	2	3	3	3	«	55	«	66
Нижне Зологлицкой	Зологлицѣ	2	3	3	3	«	55	«	66
<i>въ Патрафѣевскомъ отдѣль- номъ сельскомъ обществѣ</i>									
при Лудскомъ посадѣ	Мудьюгѣ и Су- хомъ морѣ	2	3	3	3	«	55	«	66
« деревняхъ: Сюзьмѣ, Яреугѣ и Лопшенгѣ	Лудѣ	«	«	3	«	«	55	«	58
	на берегу Бѣ- лаго моря	«	«	«	«	«	55	«	55
	итого	6	9	12	9	«	330	«	366
<i>въ г. Кемѣ:</i>									
Кемѣ	Кемѣ	2	4	«	4	«	«	«	10
<i>въ кемскомъ уѣздѣ:</i>									
по 1 стану:									
при селеніяхъ:									
Нюхчѣ	Нюхчѣ	«	1	«	1	«	4	1	7
Колежмѣ	Колежмѣ	«	2	«	«	4	5	1	12
въ Сумскомъ посадѣ	Сумѣ	2	1	«	«	«	«	«	3
при морскомъ									
при деревнѣ Сухонаволоокѣ	заливѣ	«	«	«	«	«	3	2	5
« селеніи Шижнѣ	Шижнѣ	1	1	«	1	3	«	4	10
« деревнѣ Выгѣ-Островѣ	Выгѣ-островѣ	«	«	«	«	«	7	3	10
« селеніяхъ: Сорокѣ	Сорокѣ	1	«	«	1	«	3	2	7
	Шуѣ	1	1	«	«	«	2	1	5
по 2 стану:									
въ деревняхъ:									
Подужемѣ	Кемѣ	«	«	«	«	«	10	12	22
при морскомъ									
Ѣгверецкой	заливѣ	«	«	«	«	«	2	1	3
Поньгамѣ	Поньгамѣ	«	«	«	«	«	2	2	4
Калгалакшѣ	Калгалакшѣ	«	«	«	«	«	4	2	6
Гридиной	Гридинѣ	«	«	«	«	«	5	1	6

м о р е х о д н ы х ъ :

рѣчныхъ:

		шхунѣ	лодей	кочмарѣ	рашпиль	швякѣ	карбасовѣ	лодокѣ	всего
Побозерской	.. ..	«	«	«	«	«	1	1	2
Дежевской	.. ..	«	«	«	«	«	«	1	1
Кестенской	.. ..	«	«	«	«	«	1	1	2
Кокосальмской	.. ..	«	«	«	«	«	1	1	2
Шунгозерской	.. ..	«	«	«	«	«	1	1	2
Кябельской	.. ..	«	«	«	«	«	1	1	2
Большезерской	.. ..	«	«	«	«	«	1	1	2
Лаговарацкой	.. ..	«	«	«	«	«	1	1	2
Кизрецькой	.. ..	«	«	«	«	«	1	1	2
Волозрецькой	.. ..	«	«	«	«	«	1	1	2
Елитозерской	.. ..	«	«	«	«	«	1	1	2
Сѣннозерской	.. ..	«	«	«	«	«	1	1	2
Хлѣбно-наволоцкой	.. ..	«	«	«	«	«	1	1	2
по 3 стану:		..	..	..	..	..	1	1	2
въ Керетскомъ селеніи	.. ..	«	«	«	«	«	1	1	2
Чернорѣцкой	.. ..	1	1	..	..	..	5	5	12
Ковдскомъ селеніи	.. ..	..	2	..	..	..	5	5	10
Князегубской	.. ..	..	..	..	..	..	5	5	10
Капдалажскомъ селеніи	.. ..	..	..	..	..	..	5	5	10
Ругозерской	.. ..	..	1	..	..	..	5	5	11
Тумчезерской	.. ..	..	..	..	..	..	1	1	2
Соколозерской	.. ..	..	..	..	..	..	1	1	2
Кунлозерской	.. ..	..	..	..	..	..	1	1	2
Зашеечной	.. ..	..	..	..	..	..	2	3	5
Боровской	.. ..	..	..	..	..	..	«	1	1
Оланской	.. ..	..	..	..	..	..	«	1	1
Таванской	.. ..	..	..	..	..	..	2	2	4
Варталамбинской	.. ..	..	..	..	..	..	1	2	3
Лайлоесальмской	.. ..	..	..	..	..	..	2	2	4
Софьянской	.. ..	..	..	..	..	..	2	2	4
Никольской	.. ..	..	..	..	..	..	1	1	2
Нильмозерской	.. ..	..	..	..	..	..	«	1	1
Новой	.. ..	..	..	..	..	..	1	1	2
Шякшезерской	.. ..	..	..	..	..	..	«	1	1
по 4 стану:		..	..	..	..	..	1	1	2
въ Кузоменскомъ селеніи	.. ..	..	..	1	..	..	4	2	7

м о р е х о д н ы х ъ :

рѣчныхъ:

		шхунѣ	лодей	кочмарѣ	раньшины	шьякѣ	карбасовѣ	лодокѣ	всего
Варзугскомѣ	на р. того же	„	„	„	„	„	2	5	7
деревняхъ: Кашкаранцахъ	названія .	„	„	„	„	„	14	4	19
Оленицѣ	на берегу	„	„	1	„	„	6	4	10
Кузрекѣ	Бѣлаго .	„	„	„	„	„	1	1	2
Умскомѣ селеніи	моря .	„	„	„	„	„	3	4	7
Поръегубской деревнѣ.	на р. Умбѣ	„	„	„	„	„	3	4	7
по 5 стану:	при заливѣ Бѣ-	„	„	„	„	„	3	4	7
въ заштатномѣ г. Колѣ	лаго моря .	„	„	„	„	„	3	4	7
при погостахъ: Нотозерскомѣ	на р. Колѣ	„	1	3	7	25	5	5	46
Сонгельскомѣ	на рѣкѣ	„	„	„	„	„	12	10	22
	Тулумѣ	„	„	„	„	„	15	10	25
Пазрѣцкомѣ	при заливѣ Сѣ-	„	„	„	„	3	1	2	6
	вернаго океана	„	„	„	„	„	1	2	3
Екостровскомѣ	на озерѣ	„	„	„	„	„	1	1	2
Бабинскомѣ	Имандрѣ	„	„	„	„	„	1	1	2
	на оз. Колозерѣ	„	„	„	„	„	1	2	3
Масельскомѣ	и Умозерѣ	„	„	„	„	„	1	1	2
Лавозерскомѣ	на оз. Лавозерѣ	„	„	„	„	1	„	1	2
Семіостровскомѣ	— Лаозерѣ.	„	„	„	„	2	„	2	4
Печенгскомѣ	р. Печенгѣ	„	„	„	„	3	1	2	6
Мотовскомѣ	при Мотовской	„	„	„	„	3	1	2	6
	губѣ	„	„	„	„	3	1	2	6
Воронежскомѣ	р. Воронѣ	„	„	„	„	2	1	2	5

6 11 5 10 39 203 212 486 *)

Мезенскаго уѣзда.

въ деревняхъ:

Дорогорской	на рѣкѣ	„	„	„	„	„	7	„	7
Ценогорской	„	„	„	„	„	„	„	5	5
Азанольской	„	„	„	„	„	„	„	5	5
Юромской	„	„	„	„	„	„	„	4	4
Тигляевской	„	„	„	„	„	„	„	4	4
Заручевской	„	„	„	„	„	„	„	15	15
Верхнеберезницкой	„	„	„	„	„	„	„	5	5
Пылемской	Мезени .	„	„	„	„	„	„	5	5
Устьважской	на р. Важкѣ	„	„	„	„	„	„	4	4
Олемской	— — —	„	„	„	„	„	„	6	6

*) Въ деревняхъ: Полужемѣ, Лѣтнерѣцкой, Поньгамѣ, Камгалакшѣ и Грилинѣ строятся иногда и мореходныя суда: въ первыхъ двухъ шхуны и лодыи, а въ послѣднихъ — раньшины; въ Кузоменскомѣ селеніи, въ прошломъ году, было построено 2 шхуны. Эти суда не показаны въ подлежащихъ графахъ потому, что постройка ихъ въ 1 хъ пяти деревняхъ бываетъ весьма рѣдко, такъ, что въ 10 лѣтъ ихъ постройки, на деревню приходится по 1 судну, безъ подраздѣленія; въ Кузоменскомѣ же селеніи шхуны построены только въ первый разъ.

		м о р е х о д н ы х ъ :					рѣчныхъ:		всего
		шхунъ	лодей	кочмаръ	ранъшинъ	шняка	карбасовъ	лодокъ	
Устьянфтенской . . . . .		..	..	..	..	..	..	5	5
Быченской . . . . .		..	..	..	..	..	..	6	6
Моисеевской	на р. Пезѣ	..	..	..	..	..	..	4	4
Елкинской . . . . .		..	..	..	..	..	..	3	3
Софоновской . . . . .		..	..	..	..	..	..	2	2
Устьцелемской . . . . .		..	..	..	..	..	..	10	10
Сергѣевощельской	на р. Печорѣ	..	..	..	..	..	..	6	6
Хабарицкой . . . . .		..	..	..	..	..	..	14	14
Уѣжной . . . . .		..	..	..	..	..	..	4	4
Устьцелемской	на р. Ижмѣ	..	..	..	..	..	..	10	10
Ижемской . . . . .		..	..	..	..	..	..	14	14
Галовской . . . . .		..	..	..	..	..	..	5	5
Кельчегорской	на р. Кушѣ	..	..	..	..	..	..	4	4
Долгощельской . . . . .		..	1	..	..	..	..	10	11
		..	1	..	..	..	41	116	158
въ г. Онегѣ	на р. Онегѣ	1	..	..	..	..	..	..	1
онежскаго уезда:									
Мардинской волости,									
у деревень: Паумовской	(при той же	..	2	..	..	..	..	..	2
Чижиковской	рѣкѣ . . . . .	..	..	..	..	..	1	2	3
Вачевской волости,	при морскомъ								
селеній: Унежмы	заливѣ . . . . .	..	1	1	..	..	2	..	4
на рѣкахъ:									
Кушерѣцкаго	Кушѣ . . . . .	..	2	1	..	..	2	..	5
Маломуйскаго	Маломуйкѣ . . . . .	..	2	..	..	..	2	..	4
Ниженскаго	Нижнѣ	1	2	..	..	..	2	..	5
Ворзогорскаго	Рочевѣ . . . . .	..	1	1	..	..	..	..	2
Нижмозерской волости,									
при деревняхъ: Тамницѣ	Тамницѣ . . . . .	..	..	..	..	..	1	1	2
Кяндской	Кяндѣ . . . . .	..	..	..	..	..	1	1	2
Нижмозер-	Нижмѣ . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..
ской	Нижмѣ . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..
Пурнемской	Пурнемѣ . . . . .	..	..	..	..	..	1	1	2
Лямвицкой	Лямвицѣ . . . . .	..	..	..	..	..	1	1	2
Золотицкаго общества,	на берегу Бѣ-								
при деревняхъ: Нушлахотской	лаго моря . . . . .	..	..	..	..	..	1	1	2
Золотицкой									
(лѣтней)	на р. Золотицѣ	..	..	..	..	..	1	1	2
Дураковской	при морскомъ								
	заливѣ . . . . .	..	..	..	..	..	1	1	2
		1	10	3	..	..	16	10	40

		мореходныхъ:					рѣчныхъ:		всего.
		шхунъ	лодей	кочмарь	ранъшиль	шнль	карбасовъ	лодокъ	
<i>пинежскаго уѣзда:</i>									
Михайловской волости,									
Шеймогорскаго общества,									
при деревняхъ: Шеймогор-									
ской	на рѣкѣ	..	..	..	..	..	1	1	2
Выегорской . . . . .	..	..	..	..	..	..	2	..	2
Шетогоркѣ . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	4	4
той же волости, обществъ:									
Лохновскаго									
въ Марьегорскомъ селеніи	Пинежѣ.	..	..	..	..	..	..	2	2
Почезерскаго									
въ деревнѣ Торонемской	на рѣкѣ	..	..	..	..	..	..	2	2
Шеймогорскаго									
при деревнѣ Вологорской . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	2	2
Айногорскаго									
при деревняхъ:									
Червленной горѣ . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	1	1
Михайловской . . . . .	..	..	..	..	..	..	1	1	2
Ошусhevской . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	4	4
Аристовской . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	1	1
въ селеніи Карпогорскомъ	Пинежѣ.	..	..	..	..	..	..	1	1
							4	19	23
<i>Холмогорскаго уѣзда,</i>									
Емецкой волости,									
въ селеніи Ховрогорскомъ	на р. Двинѣ	..	..	..	..	..	70	..	70
Товренской волости,									
въ селеніи Курейскомъ	— — Курьѣ	..	..	..	..	..	8	15	23
							78	15	93
<i>Шенкурскаго уѣзда,</i>									
Кургоминскаго приказа,									
въ деревнѣ Сельцѣ	— — Двинѣ	..	..	..	..	..	150	100	250
всего		16	35	20	23	39	822	472	1,427
купленъ иностранный корабль									1

Противъ 1859 г., построено судовъ болѣе 67-мью. Увеличенія такой дѣятельности по судостроенію нельзя не пожелать и въ послѣдующіе годы.

Всѣхъ же судовъ, принадлежащихъ жителямъ губерніи, числится: 1,143 мореходныхъ и 10,635 рѣчныхъ.

На мореходныхъ судахъ состоитъ экипажа:		россійскихъ.	иностранныхъ
штурмановъ		6	4
шхиперовъ		1,093	«
матрозовъ		3,279	29
воспитанниковъ архангельскихъ и кемскихъ шхиперскихъ курсовъ		12	«

итого 4,390 33
вообще 4,423 человѣка.

Въ видахъ содѣйствія правильному развитію судостроенія, Начальникомъ Губерніи, съ согласія Главнаго Командира Порта, сдѣлано распоряженіе, о приглашеніи болѣе старательныхъ мастеровъ въ архангельскій портъ временно, для нагляднаго изученія постройки судовъ, безъ всякаго за это интереса.

Съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества Генералъ — Адмирала, открытъ въ архангельскомъ портѣ приемъ учениковъ всякаго званія (отъ 14 до 19 лѣтъ), въ адмиралтейскія мастерскія порта, для обученія ихъ: корабельно-плотничному и брызгасному, пильному, конопатному, мачтовому, шлюпочному, канатному, блоковому, парусному, кузнечному, слесарному, металло-токарному, литейному, модельному, рѣзному и малярному, и приширшемскомъ заводѣ литейному мастерствамъ. Они будутъ посѣщать и воскресные классы, которые предполагается открыть для дѣтей адмиралтейскихъ и заводскихъ мастеровыхъ морскаго вѣдомства, и въ коихъ будутъ обучать: Закону Божию, чтенію, письму, ариметикѣ, черченію и рисованію. Курсъ ученія назначенъ 5 лѣтъ, съ производствомъ ученикамъ, въ теченіи этого времени, въ видѣ вознагражденія за усердіе къ ученію и по сильной работѣ, подневной заработной платы отъ 20 до 50 коп. за каждый рабочій день. По достиженіи учениками 19 лѣтняго возраста, они удостоиваются званія адмиралтейскихъ или заводскихъ мастеровыхъ, если, кромѣ доказаннаго на испытаніи искусства въ мастерствахъ, коимъ обучались, будутъ имѣть тѣлесное развитіе, достаточное для производства работъ, къ коимъ себя предназначаютъ.

По ходатайству Начальника Губерніи, съ согласія Г. Министра Финансовъ, сдѣлана въ архангельскомъ портѣ большаго размѣра раскладочная модель шхуны, въ 6-ю часть противъ настоящаго судна, для руководства мастерамъ. Эта модель поставлена въ г. Кеми.

Для большаго распространенія между жителями бѣломорскаго края свѣдѣній, необходимыхъ для мореплаванія, въ учрежденные на этотъ предметъ, въ городахъ Архангельскѣ и Кеми, шхиперскіе учебные курсы, приглашаются бесплатно всѣ желающіе слушать курсъ мореходныхъ наукъ, безъ различія званія и возраста (не моложе 11 лѣтъ), во всѣ дни недѣли, кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней, которые назначаются для людей, не знающихъ грамоты.

Сколько мѣщанъ, крестьянъ и другихъ жителей Архангельской губерніи занимается мореплаваніемъ, какъ на собственныхъ судахъ, такъ и по найму работниками, показываетъ нижеслѣдующая таблица.

	въ городахъ и уѣздахъ:	судохозяевъ	работниковъ по найму
въ г. Архангельскѣ	«	13
— его уѣздѣ	125	500
— г. Кеми	27	65
— его уѣздѣ	713	7,140
— г. Мезени	3	15
— его уѣздѣ	172	3,922
— г. Онегѣ	2	13 *)
— его уѣздѣ	50	178
		всего . 1,092	11,846

Противъ 1859 года болѣе: судохозяевъ 313-х, работниковъ 5,912-ю человѣками.

Отношеніе числа судохозяевъ и работниковъ къ народонаселенію сказанныхъ городовъ и уѣздовъ (128,772 человѣкъ **), выражается: судохозяевъ 1 къ 117, работниковъ 1 къ 11; тѣхъ и другихъ вмѣстѣ 1 къ 10.

*) Въ числѣ 13 человѣкъ, 1 великобританскій подданный, служащій шхиперомъ на пароходѣ компаніи онежскаго лѣснаго торгова.

**) Купцовъ, мѣщанъ и крестьянъ.

Въ этой губерніи занимается звѣриными и рыбными морскими промыслами :

з в ѣ р и в ы м ѣ :

р ы б н ы м ѣ :

въ городахъ :	хозяевъ:		работниковъ:		хозяевъ:		работниковъ:	
	муж.	жен.	муж.	жен.	муж.	жен.	муж.	жен.
Кеми	7	«	5	«	20	«	60	«
Мезени	150	«	500	«	3	«	150	«
въ уѣздахъ :								
Архангельскомъ	400	«	789	«	460	«	650	«
Кемскомъ	131	12	643	22	564	6	5,477	998
Вельскомъ	160	«	3,980	«	456	27	1,588	190
Судскомъ	30	«	126	«	441	«	380	2,364
Сольскомъ	25	«	75	«	«	«	«	«
всего	903	12	6,118	22	1,944	33	8,305	3,552

то же въ губерніи занимается морскими звѣриными и рыбными промыслами :

хозяевъ	муж. пола 2,847	работниковъ *)	муж. пола 14,423
	жен. — 45		жен. — 3,574
всего	2,892	всего	17,997

вообще 20,885 человекъ,

Противъ 1859 года болѣе 2,467-ю человекъми.

Отношеніе ихъ къ общему числу жителей сказанныхъ городовъ и уѣздовъ (143,050 чел. **) выражается: хозяевъ 1 къ 49, работниковъ 1 къ 8; тѣхъ и другихъ вмѣстѣ 1 къ 7.

Иванъ Пороховъ.

*) Работникъ мужескаго пола считается отъ совершеннолѣтія до престарѣлаго возраста.

**) Купцовъ, мѣщанъ и крестьянъ.

АДРЕСЪ-КАЛЕНДАРЬ
АРХАНГЕЛЬСКОЙ ГУБЕРНИИ.

У П Р А В Л Е Н І Е

АРХАНГЕЛЬСКАГО ВОЕННАГО ГУБЕРНАТОРА.

Архангельскій Военный Губернаторъ, Свѣты ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА, Контръ-Адмираль Константинъ Ивановичъ Истоминоу.

По части Военнаго Губернатора.

Завѣдывающій дѣлами, Исправляющій должность Дежурнаго Штабъ-офицера Штаба-Главнаго Командира Архангельскаго Порта, Лейтенантъ Александръ Августовичъ Римау 3-й.

КОМЕНДАНТСКОЕ УПРАВЛЕНІЕ.

Комендантъ, Генераль-Маіоръ, Баронъ Всеволоду Николаевичъ Соловьевъ.

Плацъ-Маіоръ, Подполковникъ Василій Петровичъ Григорковъ.

Плацъ-Адъютантъ, — вакансія.

Аудиторъ при Ордонау-Гаузу, Коллежскій Ассессору Андрей Гавриловичъ Родионовъ.

ИНЖЕНЕРНАЯ ЧАСТЬ.

Командиръ Архангельской Новодвинской Инженерной команды, Инженеръ Подполковникъ Федоръ Федоровичъ Гредякинъ.

Военный Инженеръ, Поручикъ Игнатій Петровичъ Татариновъ.

Прикомандированный отъ 3-го Сапернаго Баталіона, Поручикъ Владиміръ Андреевичъ Кокинъ.

ГАРНИЗОННЫЕ ИНЖЕНЕРЫ:

Подпоручикъ Федоръ Евѣимовичъ Логиновъ.

Прапорщикъ Алексѣй Алексѣевичъ Горелышевъ.

ИНЖЕНЕРНЫЕ ЧИНОВНИКИ:

Титулярный Совѣтникъ Александръ Васильевичъ Третьяковъ.

Коллежскій Секретарь Тихонъ Дмитріевичъ Ватрушкинъ.

Командующій $\frac{1}{4}$ военно-рабочей № 2-го роты, Штабсъ Капитанъ Порфентій Филипповичъ Петровъ.

ВОЕННЫЙ ГОСПИТАЛЬ.

Главный Докторъ, Статскій Совѣтникъ Осипъ Ивановичъ Павловскій.

Помощникъ Главнаго Доктора, Надворный Совѣтникъ Гроссъ.

О Р Д И Н А Т О Р Ы :

С Т А Р Ш И Е :

НАДВОРНЫЕ СОВѢТНИКИ:

Игнатій Францовичъ Лабунскій и Иванъ Яковлевичъ Сперанскій.

М Л А Д Ш И Е :

КОЛЛЕЖСКІЕ АССЕССОРЫ:

Петръ Дмитриевичъ Смирновъ и Петръ Феликсовичъ Лятковскій.

Лекарь, Титулярный Совѣтникъ Леонардъ Карловичъ Росси.

Смотритель Госпиталя, Подполковникъ Павелъ Карловичъ Браккель.

Помощникъ Смотрителя, Титулярный Совѣтникъ Иванъ Яковлевичъ Архиповъ.

Бухгалтеръ, Коллежскій Секретарь Иванъ Николаевичъ Чертенковъ.

Письмоводитель, Коллежскій Секретарь Николай Петровичъ Прокофьевъ.

ПРОВІАНТСКАЯ ЧАСТЬ.

Вятскій и Архангельскій Оберъ-Провіант-мейстеръ, Подполковникъ Гусевъ 4-й.

НОВОДВИНСКАЯ КРѢПОСТЬ.

Комендантъ, Полковникъ Федоръ Алексѣевичъ Ковалевъ 2-й.

Плацъ-Адъютантъ, Поручикъ Федотъ Корниловичъ Дробинскій.

Командующій Новодвинскою Крѣпостною Артиллеріею, Подполковникъ Пороженко.

Командиръ крѣпостной артиллерійской роты, Капитанъ Иванъ Ивановичъ Воробьевъ.

У П Р А В Л Е Н І Е

А Р Х А Н Г Е Л ь с к а г о П о р т а .

Главный Командиръ, Свиты ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА Контръ-Адмиралъ Константинъ Ивановичъ Истоминоу.

Ш т а б ъ Г л а в н а г о К о м а н д и р а .

Исправляющій должность Дежурнаго Штабъ-Офицера, Лейтенантъ Александръ Августовичъ Римау 3-й.

Адъютантъ Штаба, онъ же Дѣлопроизводитель, — вакансія.

Помощникъ Дѣлопроизводителя, Титулярный Совѣтникъ Викторъ Игнатьевичъ Рожикій.

Аудиторъ Штаба, Коллежскій Ассессоръ Александръ Егоровичъ Сапожковъ.

К А Н Ц Е Л Я Р І Я

Г л а в н а г о К о м а н д и р а .

Исправляющій должность Правителя Канцеляріи, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Штабсъ-Капитанъ Павелъ Алексѣевичъ Богославскій.

Старшій Дѣлопроизводитель, — вакансія.

Младшій Дѣлопроизводитель, Коллежскій Ассессоръ Гавріилъ Александровичъ Потаповъ.

Переводчикъ, — вакансія.

Коммиссія Военнаго Суда.

Презусъ, состоящій по флоту Капитанъ 1-го ранга Петръ Карловичъ Миллеръ 1-й.

Аудиторъ, Титулярный Совѣтникъ Александръ Ивановичъ Бѣлоусовъ.

Портовое Казначейство.

Главный Казначей, Надворный Совѣтникъ Всеволодъ Карловичъ Гельманъ.

Портовый Архивъ.

Начальникъ Архива, Титулярный Совѣтникъ Михайло Ѳедоровичъ Истомино.

Контора надъ Портомъ.

Капитанъ надъ Портомъ, Капитанъ 1-го ранга Михайло Алексѣевичъ Калугинъ 1-й.

Члены Конторы:

Помощникъ Капитана надъ Портомъ, Капитанъ 2-го ранга Павелъ Петровичъ Ренненкампфъ.

Инспекторъ Кораблестроительныхъ работъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Капитанъ Николай Ивановичъ Базановъ.

Чиновникъ Особыхъ Порученій, — вакансія.

Дѣлопроизводитель, Надворный Совѣтникъ Алексѣй Варсанофьевичъ Гагаринъ.

Помощники Дѣлопроизводителя:

Старшій, Коллежскій Ассессоръ Аполлонъ Алексѣевичъ Кутейниковъ.

Младшій, Титулярный Совѣтникъ Степанъ Николаевичъ Пѣтуховъ.

Чертежная въ вѣдѣніи Инспектора
Кораблестроительныхъ работъ.

Дѣлопроизводитель (Бухгалтеръ), Губернскій Секретарь Ѳедоръ Евѣимовичъ Таратинъ.

Для повѣрки рабочихъ листовъ и смѣтъ на постройку новыхъ судовъ, Офицеръ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Поручикъ Михайло Феклистовичъ Ласскій.

Механики и судостроители:

Старшій Портовый Механикъ, Корпуса Инженеръ Механиковъ Подполковникъ Василій Степановичъ Говорливый 1-й.

Старшій Судостроитель, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Штабсъ-Капитанъ Сергѣй Васильевичъ Большаковъ.

Младшій Судостроитель, — вакансія.

Помощники ихъ:

Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ:

Поручикъ Людвигъ Эрнестовичъ Кальсертъ.
Прапорщикъ Варсанофій Алексѣевичъ Гагаринъ.

Для усиленія средствъ по Кораблестроительнымъ работамъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Прапорщики: Константинъ Михайловичъ Пановъ и Василій Яковлевичъ Евдокимовъ.

ЭКИПАЖЕСКІЕ МАГАЗИНЫ:

Экипажмейстеръ, Капитанъ—Лейтенантъ Капитонъ Андреевичъ Бубновъ.

Дѣлопроизводитель (Бухгалтеръ) Коллежскій Ассессоръ Волковъ, (онъ же Помощникъ Экипажмейстера).

Старшій Сортовой Содержатель, Коллежскій Секретарь Филимонъ Алексѣевичъ Бѣловусовъ.

ЛѢСНЫЯ ХРАНИЛИЩА.

Главный Смотритель и Содержатель лѣсовъ, состоящій по рабочимъ экипажамъ, Прапорщикъ Федоръ Егоровичъ Христофоровъ.

ТАКЕЛАЖНЫЕ МАГАЗИНЫ:

Содержатель стараго и новаго такелажа, состоящій по рабочимъ экипажамъ, Прапорщикъ Василій Михайловичъ Гусевъ.

ПО ПОРТУ:

Содержатель портовыхъ гребныхъ судовъ, ботовъ, флашкоутовъ, землечерпательныхъ машинъ и т. п., Титулярный Совѣтникъ Сухановъ.

Смотритель Лапоминской Гавани, состоящій

по Ластовымъ Экипажамъ, Капитанъ Всеволодъ Евсигнеевичъ Тыртовъ 4-й.

ЗАВОДЫ И МАСТЕРСКІЯ.

Начальникъ Ширшемскаго Завода, Капитанъ 1-го ранга Николай Ѳедоровичъ Корсаковъ.

Помощникъ его, онъ же Начальникъ Чертежной, — вакансія.

Дѣлопроизводитель (Бухгалтеръ), Губернскій Секретарь Андрей Алексѣевичъ Елисѣевъ.

Содержатель заводскаго магазина, Коллежскій Секретарь Гермогенъ Ильичъ Колубакинъ.

Такелажмейстеръ, состоящій по Ластовымъ Экипажамъ, Подпоручикъ Спиридонъ Парфентьевичъ Кашинъ.

Смотритель и мастеръ канатнаго завода, Провинціальнѣйшій Секретарь Иванъ Васильевичъ Бусыгинъ.

Смотритель и мастеръ пильнаго завода, Губернскій Секретарь Василій Дмитріевичъ Ларионовъ.

МАСТЕРА РАЗНЫХЪ ЦЕХОВЪ:

Мачтовый, состоящій по адмиралтейству, Поручикъ Андрей Алексѣевичъ Петровъ 3-й.

Шлюпочный, Губернскій Секретарь Андрей Григорьевичъ Корелинъ.

ПРОВИНЦІАЛЬНЫЕ СЕКРЕТАРИ:

Блоковый, Ѳедоръ Алексѣевичъ Елизаровъ.

Конопатный, Василий Миронович Корко-
носовъ.

СОДЕРЖАТЕЛИ ПРИ СТРОЕНИЯХЪ И ПРИ ЗАВОДСКИХЪ

ПОРТОВЫХЪ МАСТЕРСКИХЪ:

Титулярные Советники:

Алексѣй Максимовичъ Федотовъ и Петръ
Васильевичъ Щипуновъ.

Коллежские Секретари:

Антонъ Николаевичъ Чупровъ и Степанъ
Лаврентьевичъ Леонтьевъ.

Провинциальные Секретари:

Петръ Петровичъ Горбуновъ и Алексѣй
Петровичъ Шабалинъ.

Коммиссаріатская часть.

Начальникъ Коммиссаріатской части, Стат-
скій Советникъ Василий Семеновичъ Голо-
визинъ.

Дѣлопроизводитель, Коллежскій Ассессоръ
Иванъ Афонасьевичъ Антоновъ.

Артиллерійская часть.

Начальникъ Артиллерійской части, Капитанъ
Константинъ Игнатьевичъ Антипенко 1-й.

Дѣлопроизводитель, Коллежскій Секретарь
Максимъ Ивановичъ Юшкетовъ.

Строительная часть.

Начальникъ Строительной части, Инженеръ-
Подполковникъ Степанъ Петровичъ Чистяковъ.

Помощникъ его, (онъ же Начальникъ Чертежной), Инженеръ-Поручикъ Петръ Васильевичъ Фольшинъ.

Строитель, Инженеръ-Поручикъ Петръ Егоровичъ Янчуковскій.

Смотритель казенныхъ морскихъ зданій, Титулярный Совѣтникъ Сергѣй Степановичъ Кулаковъ.

Прикомандированные къ строительной части, Инженеръ Штабсъ-Капитаны: Николай Федоровичъ Гредякинъ и Илья Васильевичъ Митуричъ.

ГИДРОГРАФИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ.

Начальникъ Гидрографической части, (онъ же Директоръ Бѣломорскихъ маяковъ) Капитанъ 2-го ранга Иванъ Николаевичъ Стромилловъ.

Помощникъ его (онъ же содержатель навигаціонной камеры) Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Штабсъ-Капитанъ Александръ Ивановичъ Зарубинъ.

Прикомандированный къ Гидрографической части Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Подпоручикъ Петръ Александровичъ Мордовинъ.

СМОТРИТЕЛИ МАЯКОВЪ:

Мудьюгскаго, Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Подпоручикъ Федоръ Наумовичъ Ермолаевъ.

Жижгинскаго, Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Подпоручикъ Алексѣй Махайловичъ Тимофѣевскій.

ВОЛЬНОНАЕМНЫЕ:

Моржовскаго, отст. унтер. офиц. Т. Ивановъ.
Орловскаго, — — — Р. Алексѣевъ.

МЕДИЦИНСКАЯ ЧАСТЬ.

Медицинскій Инспекторъ порта, Коллежскій
Совѣтникъ Вильгельмъ Густавовичъ Гирген-
сонъ.

МЕДИКИ.

СТАРШІЙ ВРАЧЪ:

9-го Рабочаго Экипажа, Надворный Совѣт-
никъ Ефимъ Яковлевичъ Сѣриковъ.

МЛАДШИЕ ВРАЧИ:

Первыхъ двухъ ротъ 3-го Ластоваго Эки-
пажа, Лудвигъ Игнатьевичъ Кимонтъ.

Арсенальной № 5-го роты, Коллежскій Ас-
сessorъ Степанъ Христофоровичъ Райковъ.

КОМИТЕТЪ

АРХАНГЕЛЬСКОЙ ПОРТОВОЙ БИБЛИОТЕКИ.

Попечитель—Главный Командиръ, Свиты
ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА Контръ-Адмиралъ Кон-
стантинъ Ивановичъ Истоминоу.

ЧЛЕНЫ:

Капитанъ 1-го ранга Николай Афонасьевичъ
Сонинъ.

Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ, Штабсъ-
Капитанъ Павелъ Алексѣевичъ Богославскій.

Корпуса Инженеровъ Морской Строительной части Поручикъ Петръ Егоровичъ Янчуковскій.

В О Й С К А.

ПОРТОВЫЯ КОМАНДЫ:

Первыхъ двухъ ротъ 3-го Ластоваго Экипажа Командиръ, Полковникъ Константинъ Николаевичъ Пупковъ. (Онъ же исправляющій должность Соломбальскаго Полиціймейстера).

8-го рабочаго экипажа Командиръ, Подполковникъ Петръ Ниловичъ Аболешевъ.

9-го рабочаго экипажа Командиръ, Капитанъ 1-го ранга Николай Александровичъ Куроѣдовъ 1-й.

Арсенальной № 5-го роты Командиръ, Поручикъ Александръ Даниловичъ Маршинъ.

ГАРНИЗОННЫЕ БАТАЛІОНЫ

III Округа Корпуса Внутренней Стражи.

Командиръ 1-го Баталіона, состоящій по арміи, Подполковникъ Карлъ Карловичъ фонъ-Ритчеръ.

Командиръ 2-го Баталіона, арміи Подполковникъ Александръ Яковлевичъ Карцовъ.

Аудиторъ, Коллежскій Секретарь Иванъ Ивановичъ Сутугинъ.

Начальники Этапныхъ Командъ:

Сійской, Подпоручикъ Родіонъ Ерофѣевичъ Ерофѣевъ.