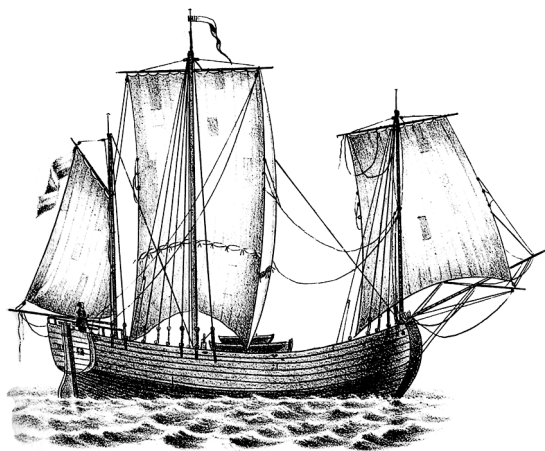


## «Издравле как деды и отцы наши строили...»: строительство староманерных судов Соловецким монастырем и монастырскими крестьянами в первой трети XVIII в.



ЛОДЬЯ.

Традиционное судостроение Беломорья развивалось без вмешательства центральной власти в течение столетий. Однако реформы начала XVIII в. затронули его и напрямую, и опосредованно. Указы Петра I<sup>1</sup>, вышедшие в 1714–1719 гг. и подтвержденные его преемниками<sup>2</sup>, запрещали промышленникам строить традиционные типы питых вицей судов, предписывая вместо них делать суда голландского образца с использованием металлического крепежа. «Прогрессивное» законодательство, вводившее новые технологии методом запрета технологий традиционных, встречало недовольство северных крестьян и монастырей, жизнь которых была неразрывно связана с морской практикой, строительством и использованием «староманерных» судов.

Причины неприятия законодательства, ставившего хозяйство морских промышленников на грань разорения, открывают перед нами прошения, отправляемые Соловецким монастырем и монастырскими крестьянами в Сенат. Некоторые из них сохранились в фонде Соловецкого монастыря в Российском государственном архиве древних актов (РГАДА)<sup>3</sup>. В 1731 г. Соловецкому монастырю и монастырским крестьянам сенатским указом было вновь разрешено строить и использовать староманерные суда. Прогрессивное законодательство открывает перед нами десятилетнюю предысторию издания этого разрешительного указа.

История принятия петровских указов о строительстве судов на Севере России — это история их несоблюдения и приспособления к ним. Нарушителей указов ожидало изъятие новопостроенного судна в казну и штраф: «денег вдвое, что судно встало». С грузов, перевозившихся на уже имевшихся староманерных судах, брали пошлину, размер которой ежегодно увеличивался. С 1719 г. владельцы таких судов должны были их «переорлить», т.е. переписать и отметить гербовой печатью, а новых не строить под страхом каторги и уничтожения построенных судов. Однако необходимо заметить, что указы не складывались в систему, противоречили друг другу. Срок окончательного перехода к использованию кораблей нового образца постоянно откладывался: первоначально, указом 1714 г., промышленникам разрешалось на судах «доходить только два года, а по нужде три года», затем для казенных поставок вновь временно разрешалось строить корабли старого образца, а указом 1719 г. вновь разрешалось пользоваться староманерными судами до

<sup>1</sup> Полное собрание законов Российской империи (далее — ПСЗ). СПб., 1830. Т. 5. № 2873 (28 декабря 1714 г.); № 2973 (28 декабря 1715 г.); № 3193 (12 апреля 1718 г.); № 3215 (2 июля 1718 г.); № 3229 (25 сентября 1718 г.); № 3323 (11 марта 1719 г.).

<sup>2</sup> ПСЗ. Т. 8. СПб., 1830. № 5327 (31 августа 1728 г.).

<sup>3</sup> РГАДА. Ф. 1201 (Соловецкий монастырь). Оп. 2. Д. 387. «Прогрессивное» законодательство, вводившее новые технологии методом запрета технологий традиционных, встречало недовольство северных крестьян и монастырей, жизнь которых была неразрывно связана с морской практикой, строительством и использованием «староманерных» судов. Прогрессивное законодательство открывает перед нами десятилетнюю предысторию издания этого разрешительного указа.



обветшания, а новых судов не строить. Этот указ стал определенным рубежом: после него власть больше не делала послаблений, и все «заорленные» староманерные суда обречены были постепенно исчезнуть.

Как были восприняты эти указы в Поморье?

Долгое время законы, запрещающие строительство староманерных судов, были грозными лишь на бумаге, поскольку механизмов контроля исполнения фактически не существовало. Начиная с 1720-х гг. по приказу архангелогородской губернской канцелярии все суда, приходящие к городу, досматривают во внутренней таможне. Староманерные не «заорленные» суда задерживали, а судовладельцев допрашивали. В показаниях морские промышленники оправдывались тем, что промысловые суда, прежде всего малые шнявки, были построены до запретительного указа 1719 г. и не «заорлены» лишь потому, что не заходили с тех пор в Архангельск. Иные промышленники отговаривались тем, что суда были арендованы, некоторые же напрямую признавались, что суда были построены вопреки указам<sup>4</sup>. При освидетельствовании новоманерных судов, построенных крестьянами, нередко выяснялось, что они «до подлинных гукоров мастерством не дошли и оснащены по лодейному». В прошениях и допросах крестьяне объясняют это тем, что мастера-кораблестроители «новоманерным судам мастерством еще подлинно не обучились»<sup>5</sup>. Принятие законов, введших новые технологии судостроения, на Севере России проходило очень болезненно из-за того, что флот в Поморье создавался не на пустом месте. Традиционное судостроение покоилось на передаче опыта и навыков строительства кораблей из поколения в поколение, и изменить этот принцип законодательно было невозможно. Отсутствие опытных строителей судов нового образца становится одной из главных причин неисполнения законодательных предписаний. «По осмотру и свидетельству суды их [промышленников. — Н.К.] явились у одних строены по гукорному токмо со дна, по которых мест в грузу бывают шиты вичею и от шитых мест сверх бока пробиваны гвоздем»<sup>6</sup>. Итак, несмотря на запреты, староманерные суда продолжают использоваться на промыслах, особенно отдаленных от Архангельска. Не удается в первые годы после издания запретительных указов организовать и административный контроль за крестьянским судостроением в Поморье.

<sup>4</sup> РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 387. Л. 6.

<sup>5</sup> Там же. Л. 8–8 об.

<sup>6</sup> Там же.

Неприятие запретов на строительство староманерных судов не ограничивалось нарушением царских указов. В 1719 г. и в 1722 г. поморские крестьяне обращаются в Сенат с челобитными о разрешении строительства староманерных судов, освобождении промышленников и их староманерных судов из-под ареста в архангельской таможне. 29 сентября 1726 г. в архангелогородскую губернскую канцелярию поступило предложение освободить из-под ареста промышленников и разрешить им промышленлять по-прежнему на традиционных судах; вносит никто иной, как президент коммерц-коллегии барон П.П. Шафиров. Причина этого обращения была весьма прагматична: крестьяне сдавали в казенную компанию рыбу и сало. Остановка промыслов означала их убытки. По тому прошению промышленники со своими судами были отпущены, однако никакого решения из Сената так и не последовало<sup>7</sup>. Вместо этого вновь подтвержден был запрет на строительство староманерных судов указом Верховного Тайного Совета от 31 августа 1728 г.<sup>8</sup> Таким образом, полтора десятка лет законодательно строительство староманерных судов запрещалось, указы неоднократно подтверждались преемниками Петра на престоле. На практике добиться их исполнения не удалось: принятые указы систематически не исполнялись, а крестьяне-промышленники, администрация казенных промысловых компаний регулярно отправляли челобитья и предложения в Сенат о разрешении строительства староманерных судов. В общем хоре этих прошений мы пока не слышим голоса Соловецкого монастыря. Посмотрим же, как влияло законодательство первой половины XVIII в. на состав монастырского флота.

Отводные книги и другие документы монастырской карбасной службы за период с 1697 по 1764 гг.<sup>9</sup> отражают поразительное, если не сказать катастрофическое, уменьшение количества крупных судов на рубеже XVII и XVIII столетий. Судя по отводной книге, в 1697 г. у монастыря было 18 лодий и 4 соймы против прежних отводных книг «в лишке 6 людей со всеми снастьми»<sup>10</sup>. Меньше чем через двадцать лет, по отводной книге 1715 г., у монастыря останется лишь одна лодья

<sup>7</sup> Там же. Л. 6–8 об.

<sup>8</sup> ПСЗ. Т. 8. № 5327.

<sup>9</sup> Отводные книги карбасной службы: РГАДА. Ф. 1201. Оп. 1. Д. 401 (1697 г.); Д. 873 (1715 г.); Оп. 5. Д. 1217 (1726 г.); Оп. 2. Д. 958 (1728 г.); Оп. 2. Д. 370 (1729, 1732 гг.); Д. 1726 (1735 г.); Д. 1314 (1739 г.); Реестры судов: РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 216 (1741 г.). Л. 17–18; Ф. 280 (Коллегия Экономии). Оп. 3. Д. 573. Л. 66–67.

<sup>10</sup> РГАДА. Ф. 1201. Оп. 1. Д. 401. Л. 14.



и 4 соймы. Впоследствии соймы из монастырского флота исчезают. Описание самой карбасной службы в 1697 г. говорит об оживленном строительстве и ремонте кораблей в самом монастыре: переписаны не только корабли «монастырского шитья», описаны материалы и заготовки для судостроения: «6 матиц, да 9 коргов... 50 кокор судовых, 3 кокоры сощовые лодейные, все не в доделке, 20 дерев колотых матишных на весла кормовые, 21 кокора на опруги, 13 бревен неколотых на набои два дерева лодейные неделаные, 8 слег лодейных, что лодьи поднимают, 3 березины на нащоки»<sup>11</sup>. В XVIII столетии крупные суда при монастыре лишь ремонтируют, а строительство заказывают в поморских селениях<sup>12</sup>.

На протяжении первой половины XVIII в. монастырский флот состоял из 2–3 лодий. Наименование этих лодий в описях отражают их предназначение. «Мурманской» именуется лодья, предназначенная для перевозки припасов и снастей для монастырского промысла трески и палтуса на Мурмане, доставки обратно выловленной рыбы; «угольная» — лодья, предназначавшаяся для перевозки теса, камня, угля в монастырь; и, наконец, «городовая» лодья, использовавшаяся для закупок в Архангельске, перевозок, преимущественно зерна. Кроме лодий, судов староманерных, в 1730-е гг. под монастырскими парусами ходили три судна нового образца: шкута, гукор и яхта. Монастырский гукор и шкута также использовались для монастырских закупок в Архангельске. Впоследствии Соловецкий монастырь заказывает строительство двух щерботов, однако в описи монастыря, составленной в 1763 г. перед секуляризацией, не упомянуто ни одного новоманерного судна, зато лодейный флот состоит из 7 кораблей<sup>13</sup>. Число малых судов — «езжалых», «торосных», «весновских» карбасов больших и малых, «павосков лодейных», шняк — изменяется год от года в пределах 18–30 лодок.

Как видим, количество крупных кораблей у Соловецкого монастыря уменьшилось еще до законодательного запрещения строить «староманерные» суда, а в первой половине XVIII в. оно оставалось неизменным. Таким образом, далеко не все негативные изменения, происходившие с морским флотом Соловецкого монастыря, можно списать лишь на законодательное запрещение строить «староманерные» суда. В XVIII столетии

Соловецкий монастырь вместе со всем российским монашеством приспособляется к новой государственной политике по отношению к Церкви. Меняется образ соловецкой братии, меняется структура монастырского хозяйства — вместе с этим меняется качественный состав и численность монастырского флота, изменяется и само его предназначение.

Однако, рассуждая о кризисе соловецкого флота в первой половине XVIII в., нельзя сбрасывать со счетов и трудности, которые вставляли перед монастырем и его крестьянами в связи с борьбой правительства против традиционного судостроения, о чем свидетельствуют представляемые источники. Документы, отобранные для публикации, сведены в одно архивное дело под общим заголовком «Прошения архимандрита Варсонофия с братиею о дозволении строить по прежнему „староманерные суды“»<sup>14</sup>. Дело включает в себя копии прошений соловецких архимандритов Варсонофия и Геннадия, копии сенатских указов, экстрактов, журнальных записей с 1730 по 1740 г. Наибольший интерес для нас представляют прошения соловецких архимандритов, составленные, как мы убедимся, на основании челобитий вотчинных монастырских крестьян. Прошения ярко характеризуют причины неприятия на Севере навязываемых сверху технологий судостроения: непригодность новых судов к условиям Белого моря и экономическая невыгодность строительства новоманерных судов. Документы подчеркивают тесную связь между Соловецким монастырем и поморским населением края.

Первое прошение (№ 1) архимандрита Варсонофия о разрешении строительства староманерных судов составлено на основании двух челобитий, поданных крестьянами Кемского городка и Шуерецкого села<sup>15</sup> и крестьянами Сумского острога, Колежемской, Сорочкой, Шиженской, Выгостровской, Сухонаволоцкой, Виремской деревень и волостей<sup>16</sup> в ноябре и декабре 1729 г. Все «крайние обиды» крестьян, о которых идет речь в челобитных, связаны с морскими промыслами — основой северного благосостояния. Чрезмерные пошрины и поборы с промышленников и, не в последнюю очередь, запрет на строительство традиционных судов вели к «крайнему разорению» и многолетнему запустению промыслов. Челобитья содержат немало любопытных подробностей мурманского

<sup>11</sup> РГАДА. Ф. 1201. Оп. 1. Д. 401. Л. 11 об. – 12.

<sup>12</sup> Пузырев П.В. Паруса над Студеным морем (Судостроение, промыслы и торговое судоходство на Белом море в XVIII в.). М., 1993. С. 24–26; Филин П.А. Судостроение Соловецкого монастыря: лодья «Преподобный Зосима». М., 2004. С. 28–29.

<sup>13</sup> РГАДА. Ф. 280. Оп. 3. Д. 573. Л. 66–67.

<sup>14</sup> РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 387.

<sup>15</sup> РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 404. Л. 2–7 об.

<sup>16</sup> Там же. Л. 8–13.



промысла трески и палтуса, а также практики крестьянского судостроения и морской практики Беломорья. Так, характеризуя недостатки кораблей нового образца, кемляне и шуеречане писали: «..новоманерных [судов. — Н.К.] за маломожество и за скудость нашу строить не можем, и понеже нам к Мурманском ездючи для вывоске промышленной рыбы палтасу, и трески, и сала становища прилегли обсушны, в которых прибывает и убывает вода сажени по три<sup>17</sup>, и во оные становища заходишь на полных водах и простаиваешь на падерах<sup>18</sup>, и противных ветрах, и сухие воды, а на суше стоячи из новоманерных судов будет гвоздье и пятники вытягивать»<sup>19</sup>. У построенных с использованием гвоздей крестьянских щерботов «будучи на море в обсушных становищах, и на болших падерах в сувоех<sup>20</sup> гвоздье вытягивало, и оттого едва [не] потонули совсеми припасы»<sup>21</sup>.

Во время поездки в Москву в 1730–1731 гг. келарь иеромонах Геннадий (Дроздовский) 12 марта 1730 г. подает публикуемое прошение в Сенат<sup>22</sup>. По рассмотрении его<sup>23</sup>, Сенат 23 октября 1730 г. издает указ, разрешающий Соловецкому монастырю и монастырским крестьянам строить староманерные суда для собственных нужд, особо оговаривая запрет строить суда и перевозить на них грузы промышленников «под именем монастыря»<sup>24</sup>. Из доношения крестьянина Кемского городка Григория Лукина мы узнаем, что этот запрет монастырские крестьяне широко нарушали, подоряжаясь перевозить на своих староманерных судах посторонние грузы. Зажиточные же крестьяне, построившие дорогой ценой новоманерные суда, рассчитывая окупить их строительство перевозкой грузов, терпели немалый убыток<sup>25</sup>. Новым указом от 5 мая 1731 г. строительство судов старых типов было все же разрешено всем промышленникам Беломорья,

но с оговоркой, что на этих судах можно возить лишь предметы рыбных и звериных промыслов<sup>26</sup>.

Вторая часть прошения, касавшаяся пропуска монастырских и крестьянских судов, идущих из Архангельска через Новодвинскую крепость и таможенные заставы, фактически оставалась без ответа еще на два года<sup>27</sup>. Несогласованность нового указа, разрешающего строительство староманерных судов, с прежними инструкциями, предписывающими проверку качества судов на таможне, приводило не только к уплате дополнительных пошлин, но и к тому, что суда, задержанные на таможне осенью, не успевали вернуться с грузами до холодов и оставались в Архангельске на зиму.

Второе прошение (№ 2), поданное в Сенат спустя 10 лет келарем иеромонахом Геннадием, касается дела более частного: разрешения строительства староманерных карбасов для перевозки паломников к монастырю.

Прошение составлено на основании челобитий холмогорских посадцев-карбасников, занимавшихся строительством карбасов, мелкими перевозками грузов и пассажиров<sup>28</sup>. Карбасники еще в сентябре 1732 г. обратились в Сенат<sup>29</sup> с просьбой разрешить строительство привычных судов: «...извозные крытые карбасы строением длиною в девять и десять сажен<sup>30</sup>, грузом в два аршина и меньше<sup>31</sup>, ценою и с такалажем становятца в пятнатцать рублей и меньше. На которых карбасах работников бывает тако по два и по три человека. И ездит промежду городами и по Двине реке с товарами, и малым морем до Соловецкого монастыря з богомолцами, и в поморские места жителем, и на морские берега с хлебными и протчими припасы, и для привозу с тех берегов сал и кож из наиму. И с того пропитание имеем, и положенные в казну подати платим, и службы служим с протчими холмогорскими посадскими людьми в ряд, а других никаких торгов

<sup>17</sup> 6,4 м.

<sup>18</sup> Буря с дождем и снегом.

<sup>19</sup> РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 404. Л. 6–6 об.

<sup>20</sup> Сувой, или токунцы — беспорядочное волнение при встрече противоположных течений, при встрече ветра и течения (Шергин Б.В. Словарь поморских и специальных слов и выражений, объяснение собственных имени названий // Шергин Б.В. Повести и рассказы. Л., 1987.).

<sup>21</sup> РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 404. Л. 7.

<sup>22</sup> Там же. Л. 14. Реестр документов, поданных в Москве келарем Геннадием.

<sup>23</sup> РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 387. Л. 3–8 об. Копия сенатского экстракта по делу о строительстве староманерных судов. 20 октября 1730 г.

<sup>24</sup> Там же. Л. 9. Копия сенатского указа, разрешающего строительство староманерных судов. 20 октября 1730 г. Л. 10; Копия аналогичного указа архангелогородскому губернатору кн. Мещерскому. 26 октября 1730 г.

<sup>25</sup> РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 418. Л. 1.

<sup>26</sup> Пузырев П.В. Указ. соч. С. 23.

<sup>27</sup> РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 387. Л. 12–20. Переписка Сената и Архангельской губернской канцелярии.

<sup>28</sup> О типе холмогорских карбасов в середине XIX в.: «карбасы, имеющие длину не менее 35 фут. и строящиеся преимущественно в Холмогорском уезде... поднимают грузу до 460 пуд.; имеют по два весла; два шпринтовые паруса... У холмогорских карбасов есть внутренняя обшивка, и один якорь-кошка весом 3–4 пуд. С пеньковым канатом длиною 8–10 саж. В корме устраивается каюта для лоцмана. На холмогорских карбасах привозят в Архангельск: уголь, дрова, булыжный камень, смолу, известь и алебастр» (Богословский П. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб, 1859. С. 61–62).

<sup>29</sup> РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 387. Л. 45–46 об.

<sup>30</sup> 19–21 м.

<sup>31</sup> 1,4 м.





и промыслов не имеем»<sup>32</sup>. После издания указа 1719 г. о переписи староманерных судов и запрете на новое строительство «из помянутых карбасов многие за ветхостию погнили и развалились. А вместо тех карбасов новоманерных никаких судов строить нам невозможно, да и нечем, понеже оныя новоманерныя суды буяры, которые грузу имеют, супротив извозных карбасов ценою по последней мере дешевле не станут, что в семдесят рублей, и такую ценою оных судов ни один из нас постройит не может»<sup>33</sup>. Не получив ответа на это прошение, карбасники обращаются за ходатайством к Соловецкому монастырю, который был заинтересован в том, чтобы извозный промысел холмогорцев не останавливался: в год, по сведениям карбасников, они перевозили на острова пятьсот и более паломников<sup>34</sup>.

Имея право строить староманерные суда для собственных нужд, Соловецкий монастырь в 1739 г. доносит: «Для возки богомольцев монастырь хочет своим коштом постройит к тому удобных и в морском пути безопасных староманерных восьми судов и на оных определить за скудость в монастыре работников из найма охочих посторонних людей, которые могли действительно морской пут знать»<sup>35</sup>. Перед нами еще один пример того, как решение насущного вопроса затягивалось на долгие годы. Староманерные карбасы, на которых холмогорцы выходили в море в 30-е гг. XVIII в., использовались как минимум 15–20 лет. Многие из них обветшали и пришли в негодность. Положительное решение приходит лишь в 1740 г. — в ответ на публикуемое «челобитье» архимандрита Геннадия. Из письма монастырскому келарю мы узнаем, что «челобитную о карбасах в Сенат давали, которую прочтя обратно отдали, сказав, что про богомольцев по силе прежнего милостивого указа, яко про монастырскую нужду, карбасы должны строить, и ежели оных у города пропускать не будут, то де тогда на тех людей в Сенат бить челом, на что и указ о пропуске последует»<sup>36</sup>.

Документы публикуются с сохранением орфографии, но с использованием современных правил пунктуации. Вышедшие из употребления буквы заменены на современные, выносные буквы пишутся в строку, сокращенные слова восстанавливаются. Опущенные фрагменты отмечают отточием.

<sup>32</sup> Там же. Л. 45.

<sup>33</sup> Там же. Л. 45 об.–46.

<sup>34</sup> Там же. Л. 46 об.

<sup>35</sup> Там же. Л. 30–31 об.

<sup>36</sup> Там же. Л. 40.

## № 1. Копия прошения архимандрита Варсонофия в Сенат о разрешении строительства староманерных судов для монастырских и крестьянских нужд и о пропуске монастырских и крестьянских судов через архангелогородскую таможенно без задержек. Март 1730 г.

(РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 387. Л. 1–2)

*Скрепя по листам:* к сей челобитной келарь иеромонах Геннадий руку приложил.

[Л. 1] Всепресветлейшая державнейшая великая государыня императрица Анна Иоанновна, самодержица всероссийская! Живем мы, нижайшие раби ваши и богомолцы, в Соловецком монастыре, что во отоце окияна моря, по данным вашего императорского величества древним жалованным грамотам, и ныне нам, нижайшим богомолцам вашим, имеется крайняя нужда, понеже по указом вашего императорского величества повелено строить новоманерные суды шкуты, шхерботы, гукоры, галеоты и протчие, из которых ныне у нас в монастыре и построены немалым иждивением по тысящи, по семисот, а меньше пятисот рублей постройит невозможно, отчего тому Соловецкому монастырю имеется великая тягость, и припли уже до крайней скудости, понеже на оных новоманерных судах кроме хлеба возить нечего и невозможно, и в замосрские отпуски на тех новоманерных судах от нашего монастыря ничего не бывает, и подрядю никакого под извоз не имеется ж. А староманерных соем, которые шьюце вицей, строит без указу опасны, а оныя староманерные суды строилис малым коштом, и на море ходить было удобнее, и ныне у нас в Соловецком монастыре в староманерных судах имеется крайняя нужда, а имянно от города Архангелского на строение монастырское извести и з берега уголья, дуба, дров, сена, тесу возить не на чем, понеже по известь и по известной камен от города Архангелского вверх по Двине реке ходим верст по сту и более, а оными припасы в монастырь имеется крайняя нужда, без чего пробыть невозможно. А на новоманерных судах помянутых припасов за мелкостью вверх по Двине реке и морских берегов, и обсушных становищ, и решных устей, и между подводных каменных луд от города Архангелского и з берегу с помянутыми припасы в монастырь ходить невозможно. [Л. 1 об.] По вашим же императорского величества древним жалованным грамотам имеются же по берегу Окияна моря при том Соловецком монастыре крестьяне, а у оных



крестьян пашенных земель не имеется, прилегали мхи и болота, и каменные места, а пропитание себе имеют от рыбных и звериных промыслов, и из оных промыслов вашего императорского величества подати оплачивают, и для оных промыслов ходят повсягдно горным и водяным путем на Мурманское море верст по тысящи, и промышленяют по трицати недел и болше, и [в] домах своих не бывают, и на море из них многие от морской погоды потошлюю смертию окончиваются, а кроме оных промыслов минуя некоторыми делы невозможно. И ныне у оных помянутых крестьян имеется крайняя нужда о мореходных судах для ходу ис Поморья к рыбному мурманскому промыслу с хлебными припасы и з солью, и от толе с промышленною рыбою к Архангелскому городу для продажи, и от города в Поморе с покушными припасы, чевю ради ныне не по одне годы у оных наших крестьян рыбные их промыслы и салю оставаются на мурманском берегу за невывоскою умалением мореходных судов в годы, отчево тем нашим крестьяном всеконечное раззорение бывает. А новоманерных указных судов тем нашим крестьяном за маломожностию и скудостию строит никоими мерами невозможно, а которые прежние староманерные их суды были строены, и оные суды приержжалис, а внов оным прежним манером, без указу вашего императорского величества, строит опасны. А у которых архангелогородских у прожиточных людей таковы новоманерные суды имеются, и на тех судах рыбу оне, крестьяне, наймуя, с мурманского к городу вывозят по самой их крайней нужды, с каждого пуда берет у них по четыре копейки, и такая их сырая рыба покладывается под другую, верхнюю рыбу, и ту исподнюю рыбу от тягости всю издавит, и такой рыбе цена перед другою, верхнею, [Л. 2] половинная, и продажа той рыбе самая последняя. А идучи морем с мурманского к городу на тех же новоманерных судах имеют оне, крестьяне, немалую нужду: за противными ветрами в становища для отстоев входить невозможно, и ходячи по морю, а наипаче в осеннее время в темные ночи, от морской погоды находят на луды и на мели, и от того совсем погибают. А прежние староманерные их суды до указов строили по измощениям своим, шили вицею, и железного гвоздья не имелось, и теми судами удовольствие было, и с мурманского было провозу со ста пуд по семидесят копеек, а боле рубля не бывало. И те их рыбные и салные промыслы на мурманском берегу в годы не оставались, и промыслы их не пустели.

Нам же, нижайшим, и крестьяном нашим имеется немалая тягость, понеже приходим мы на показанных судах к Архангелскому городу для

покупки хлеба и протчих припасов про монастырской обиход, и оне, крестьяне, с мурманского берегу с уловною рыбою и салом для продажи, и для покупки хлебных припасов на подем промыслов и на пропитание себе. И нагузья, мы, нижайшии, хлебными припасы свои монастырские суды, тако ж де ж и оне, крестьяне, наемныя своя суды з данными внутренней таможи выпиши без архангелогородской губернской канцелярии указов мимо крепость и по определенным заставам по Двине ряке на море нам в монастырь, а крестьян в дома свои не пропуцают, и в осеннее время за теми канцелярскими пропусками, за нескорое получение те нагруженные наши монастырские и их крестьянские суды с припасы на Двине реке замерзают, и остаются в зиму, а зимним путем в тот наш монастырь никоими мерами привозит невозможно, также и крестьяном в поморские вотчины за далным разстоянием помянутых припасов [Л. 2 об.] привозить невозможно ж. И от того оные крестьяне за непривозом в дома своя припасов и за неподем промыслов пришли до крайней скудости, а помянутые из губернской канцелярии о пропуске указы ставятца нам и крестьяном нашим рубля по три и более на каждое судно, и в том нам чинится немалая обида.

А у нас, нижайших богомольцев ваших, имеются вашего императорского величества о том свободном ходу мимо крепость и заставы по Двине реке на море жалованные грамоты.

Всемиловейшая государыня императрица, просим вашего императорского величества да повелит ваше державство ради многолетнего своего здравия и ради поминовения блаженныя и вечностойныя памяти ево императорского величества помянутые староманерные суды в том нашем Соловецком монастыре, за объявленные наши и крестьяны нужды, строить по прежнему, и нагруженные же у города Архангелского припасами монастырские наши и крестьянские суды мимо крепость и определенныя заставы пропуцают кроме архангелогородской губернской канцелярии указов з данными из внутренней таможи выпиши, и о том вашего императорского величества милостивой указ учинить.

Вашего императорского величества нижайшие рабы и богомольцы Соловецкого монастыря архимандрит Варсонофий з братиею.

Марта... дня 1730 году прошение писал того Соловецкого монастыря крестьянин Алексей Васильев сын Самолов. К поданию надлежит в правительствующий Сенат.

Подано марта 12 дня 1730.



**№ 2. Копия прошения в Сенат келаря Соловецкого монастыря Геннадия (Дроздовского) о строительстве карбасов для перевозки богомольцев.**

**Июль 1740 г.**

(РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 387. Л. 35–43)

[Л. 35] Всепресветлейшая державнейшая великая государыня императрица Анна Иоанновна, самодержица всероссийская! Бьет челом Соловецкого монастыря келарь иеромонах Геннадий, а о чем, тому следуют пункты.

1. В прошлом 1719 году, по имянному блаженныя и вечнодостойныя памяти его императорского величества Петра первого указу, велено, которые до оногo 719 году староманерные карбасы и протчие суды построены были оные заорлить и более не строить<sup>37</sup>. [Л. 35 об.]

2. А понеже Соловецкой наш монастырь имеется на морском острове расстоянием от города архангелского морем в 300-х стах верстах, в которой издревле для поклонения к святым чудотворцом наперед сего в летнее время приезжали из разных городов всяких чинов люди чрез город Архангелской на имеющихся у архангелогородцких и холмогорских посацких людей староманерных извозных карбасах, в которой их приезд всегда тому Соловецкому монастырю на церковные потребности и монастырское строение подаяние было немалое.

3. И прошлом 1730-м году октября 20 дня по указам вашего императорского величества из правительствующаго Сената велено [Л. 36] по прошению нашему со крестьяне для потребностей монастырских и крестьянских и других показанных резонов строить староманерные суды.

4. По которому вашего императорского величества всемилостивейшему указу мы, нижайшие, со крестьяны строением таковых судов по нужде свои и употребляем, а помянутых карбасов без особенного указу строить опасны.

5. А вышеписанные карбасы, которые были заорлены, за давность времени многие лдом изломало, а другие [Л. 36 об.], такие ж заорленные, хотя и остались, но самое малое число, и те весьма ветхие, и к морскому пути опасные. Того ради прибывшия для моления разных городов люди к городу архангелскому за неимением таких карбасов, не быв в Соловецком монастыре на поклонении у святых чудотворцов, отъезжают от города архангелского обратно.

6. А на новоманерных судах за мелкостию морских берегов и обсушных становищ, и респных устей, и между подводных каменных луд, а особливо за тяжесть их против малого ветра, греблею ходить оным морем невозможно. [Л. 37] Для того, что в прежних староманерных карбасах нос и корма полые, токмо от дождя и от морского брызгу покрыты о середине, и шиты вицею, на которых бывае человек по штидесят и более. И за лехкость таких судов против малого ветра и в тихое время морем близ берегов в Соловецкой монастырь без пособного ветра приезживали богомолцы греблею сутки в пятеры.

И чтоб указом вашего императорского величества повелено было, по силе преждесостоявшагося в правительствующем сенате 1730 м году октября 20 дня [Л. 37 об.] указу, для воски от города архангелского морем до Соловецкого монастыря богомолцов построит нам, нижайшим, вышепоказанных и к тому удобных, шить вицею, нос и корма полые, а о середине для дождя и морского брызгу крыть и лехкости в гребли десять карбасов. Так же и впред, ежели волею Божиею от морского штурма повредятся или за ветхость огниют, наполняя толикое ж число, строить без запрещения, на которые определены будут от нас из найма кормщиками знающие люди.

Всемилоствейшая государыня императрица, прошу вашего императорского величества по сему моему [Л. 43] прошению решение учинит. Июля дня 1740 году к поданию надлежит в правительствующем сенате. Челобитную писал того Соловецкого монастыря пищик Данило Антипин.

Такова челобитная послана в Санктпитебургх за рукою келаря иеромонаха Генадия июля 24 дня 1740 году чрез почту.

Приписка: вторично послано июля 29 дня 1740 года.

## Копытова Наталья Сергеевна



Родилась в 1988 г. в подмосковном Королеве. Аспирант исторического факультета МГУ, сотрудник РГАДА (Российский государственный архив древних актов). Закончила исторический факультет МГУ в 2010 г., защитила диплом «Государственная церковная политика и братия Соловецкого монастыря в 1701–1740 гг.». С 2007 г. экскурсовод Соловецкого Морского музея. Соловецкий монастырь стал предметом научного изучения. Соловки подарили прекрасных друзей, увлечение путешествиями по Северу и фотографией.

<sup>37</sup> ПСЗ. Т. 5. № 3323. (11 марта 1719 г.)