

Copyright © 2019 by International Network Center for Fundamental and Applied Research

Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA  
Co-published in the Slovak Republic  
Bylye Gody  
Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028  
Vol. 53. Is. 3. pp. 1115-1124. 2019  
DOI: 10.13187/bg.2019.3.1115  
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



## Mammal Hunting in the Russian North in the second half of the XIX – early XX centuries in the context of the All-Russian Modernization

Tatiana S. Minaeva <sup>a, \*</sup>, Daniil S. Zaozerskiy <sup>b</sup>, Maksim Yu. Zadorin <sup>a</sup>

<sup>a</sup> Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk, Russian Federation

<sup>b</sup> Laverov Federal Research Centre for Integrated Studies of the Arctic, Russian Academy of Sciences, Arkhangelsk, Russian Federation

### Abstract

The article examines the process of improving the technical aspect of the mammal hunting in the Russian North in the second half of the XIX – early XX centuries based on the concept of catch-up modernization. The sources for the publication are the documents of the State Archive of the Arkhangelsk Region, the publications of the Arkhangelsk Provincial Statistical Committee and the regional periodical press of the XIX<sup>th</sup> – early XX<sup>th</sup> centuries, as well as scientific publications on relevant topics. The authors consider the qualitative change in mammal hunting and determine the reasons for these changes. The paper substantiates the provision on the continuous process of modernization of the mammal hunting as a result of growing competition in the development of natural resources. The pace of modernization in the study period did not remain the same and depended on external and internal factors.

The theoretical and practical significance of this work is in the possibility of using its results in preparing a prospective study that would systematize the Russian experience in Russian Arctic exploration in the XIX – early XX centuries, as well as in the development of the theoretical courses on the history of the exploration of the North-West sector of the Russian Arctic.

**Keywords:** modernization, the Arctic, mammal hunting, navigation, the history of Russian entrepreneurship, Pomor vessels, Pomors, Norway.

### 1. Введение

Зверобойные промыслы на Русском Севере в XIX – начале XX вв. традиционно рассматриваются в исторических исследованиях как пример безнадежной технической отсталости окраинных территорий России или как доказательство консервативности поморского менталитета, в основе которого лежали неизменные веками особенности организации промыслов и православная вера поморов. Эти два концептуальных подхода в изучении морских промыслов Русского Севера не менялись с начала XX в. Современный комплексный анализ различных видов письменных источников позволяет сделать новые выводы относительно тенденций в развитии промыслов во второй половине XIX – начале XX вв.

Актуальность исследования определяется особым вниманием российского правительства и международного сообщества к природным ресурсам Арктики, развернувшейся конкуренцией за получение и расширение доступа к этим ресурсам. Научная значимость работы заключается в комплексном рассмотрении процесса технической модернизации зверобойных промыслов в пореформенный период и определении его своеобразия. Также данная работа может стать базисом

\* Corresponding author

E-mail addresses: [t.minaeva@narfu.ru](mailto:t.minaeva@narfu.ru) (T.S. Minaeva), [d.zaozerskiy@yandex.ru](mailto:d.zaozerskiy@yandex.ru) (D.S. Zaozerskiy), [m.zadorin@narfu.ru](mailto:m.zadorin@narfu.ru) (M.Yu. Zadorin)

для углубленного изучения, с учетом новых данных, влияния модернизации на социальные отношения в регионе и ментальность населения.

## 2. Материалы и методы

В качестве материалов используются документы Государственного архива Архангельской области, издания Архангельского губернского статистического комитета, публикации региональной периодической печати XIX – начала XX вв.

В данной статье использована концепция «догоняющей модернизации» или модернизации, под которой понимают процесс качественных изменений традиционного общества в ответ на вызовы более развитых стран.

В интерпретации фактов и суждений авторы статьи исходят из многофакторного объяснения истории, согласно которому то или иное историческое событие рассматривается как результат взаимодействия различных факторов: социального, политического и иного значимого характера. В работе использовались, прежде всего, специально-исторические (проблемно-хронологический, сравнительный, типологический) методы.

## 3. Обсуждение

Одним из первых в XIX в. поморские промыслы начал изучать Антон фон Пошман. Исследователем были рассмотрены промысловые занятия населения в различных уездах Архангельской губернии с указанием названий типов судов и орудий промыслов (Пошман, 1866). Труды Н.Я. Данилевского (Данилевский, 1862; Данилевский, 1890), созданные на основе непосредственных наблюдений автора, содержат описание специфики процесса ведения различных промыслов и выводы об их нестабильности, высокой себестоимости и упадке в районе Шпицбергена и Новой Земли. Ученый составил также список рекомендаций по поддержке мурманских промыслов как наиболее перспективных.

А.А. Жилинский (Жилинский, 1917; Жилинский, 1932) и Б.М. Житков (Житков, 1922) акцентировали внимание на разнообразии морских промыслов в начале XX в. и необходимости защиты природных богатств Российской Арктики. Сведения об организации поморских промыслов на Новой Земле и Шпицбергене в XIX – начале XX вв. и их техническом оснащении нашли свое отражение в книгах М.И. Белова (Белов, 1956) и Д.М. Пинхенсона (Пинхенсон, 1962).

Обзор деятельности архангельской администрации по колонизации Новой Земли представлен в трудах П.В. Боярского (Боярский, 2005; Боярский, 2015), но автор не ставил своей задачей изучение модернизации промыслов.

Тенденции развития поморского судостроения в целом отражены в коллективной монографии «История северорусского судостроения» (Дубровин др., 2001), работах Л.Б. Красавцева (Красавцев, 2007) и А.В. Ружникова (Ружников, 2005). Авторы солидарны в выводах о преимуществах конструкции традиционных парусных судов поморов, использовавшихся на промыслах, что сдерживало переход к новым типам судов на Белом море.

В работах зарубежных исследователей Й.П. Нильсена (Nielsen, 2004; Nielsen, 2014), Э. Ниemi (Niemi, 1992) и Т.Б. Арлова (Арлов, 2016) содержатся сведения об использовании норвежцами поморского опыта арктических промыслов. Авторы высказывают мнение о различных причинах упадка поморских зверобойных промыслов, называя в числе прочих отсутствие должного государственного финансирования региона и устаревшие типы поморских судов.

В большинстве указанных работ вопросы об изменениях типов судов и орудий промыслов не анализировались (за исключением исследований о поморском судостроении), а упоминались только в связи с описанием самих промыслов.

Вопросу влияния модернизации на поморские промыслы посвящен ряд работ современных исследователей. В.И. Кортаев, изучив публикации местной печати начала XX в., сделал вывод о «насаждаемой сверху» модернизации, т.к. осуществлялась она за счет государственных средств по инициативе архангельских губернаторов и противоречила поморскому менталитету (Кортаев, 1998). Авторы коллективной монографии «Культура русских поморов. Историко-культурный анализ» отмечали, что в XIX в. «мореходный опыт, выработанный предками несколько веков назад, не получил профессионального развития. И причина кроется не в бесталанности поморов, а в консервативности взглядов, в ментальности, истоком которой был церковный раскол. В реальности уровень технического и технологического обеспечения поморских промыслов стал безнадежно отставать от соседей-иностранцев». Только благодаря деятельности Комитета для помощи поморам Русского Севера и только на время его деятельности «Поморье стало экспериментальной площадкой государства для апробирования передовых идей». Стимулом для деятельности Комитета стало желание «приобщить далекий Северный край к общероссийской жизни, отстоять интересы государства в противостоянии с Норвегией, обеспечить русскую колонизацию заполярных территорий, принадлежащих России» (Ануфриев и др., 2013: 112-114, 117). Наконец, Т.И. Трошина, Н.С. Авдонина и М.Ю. Задорин сделали вывод, что во второй половине XIX – начале XX вв. морские промыслы на Русском Севере оставались в законсервированном, архаичном

состоянии. «Стремление государства оказать поддержку населению отдаленных и теряющих экономическую перспективу регионов «цивилизованными способами» (путем льгот, оказания различного вида консультативной помощи, финансирования разнообразных программ) вело лишь к развитию иждивенчества и потребности в патернализме со стороны власти» (Трошина и др., 2018: 1126). Хотя нельзя не отметить, что промысловая архаизация является неизбежной для всех относительно закрытых локальных сообществ, так как это является, в том числе, условием сохранения их идентичности. Ближайшим по соседству с поморами примером может служить промысловый опыт саамов-скольтов (Карелин, Зайков, 2016: 32-41; Зайков, Тамицкий, 2017: 915-927; Зайков, Авдонина, 2019: 29-40).

Из приведенных выводов следует, что модернизация зверобойных промыслов на Архангельском Севере представляла собой кратковременное явление, возникшее под влиянием государства и благотворительных организаций и не оказавшее существенного положительного воздействия на хозяйство и население региона.

Цель статьи – проанализировать процесс модернизации технической стороны зверобойных промыслов на Севере России во второй половине XIX – начале XX вв. и выявить его последствия и особенности.

#### 4. Результаты

Организация зверобойных промыслов в Арктике в значительной степени находилась в зависимости от морских транспортных средств. Среди судов, на которых поморы ходили на добычу зверя в конце XVIII – первой половине XIX вв., в архивных источниках и исторических описаниях чаще всего упоминаются лодьи (ладьи), кочи (кочмары) и карбасы. Так, в Атласе Архангельской губернии 1797 г. рассказывается о больших морских судах (гукорах, галиотах и лодьях), на которых совершались промысловые экспедиции на Новую Землю и Шпицберген; различных карбасах, на которых осуществлялся промысел во время пребывания поморов на арктических архипелагах, на которых мезенские промышленники приезжали на Новую землю и на которых проводился прибрежный промысел в Белом море (Атлас, 1988: 80-82). В прошениях промышленников, поданных в Архангельское губернское правление, и документах Беломорской акционерной торговой компании встречаются названия *лодья* и *ладья*, *карбас* и *бот* (ГААО. Ф. 1. О. 4. Т. 5а. Д. 404; Ф. 4. Оп. 9. Д. 70; Ф. 10. Оп. 1. Д. 6.). В статьях Архангельских губернских ведомостей и Памятных книжках Архангельской губернии, посвященных зверобойным промыслам, указываются лодьи, кочи и гукоры (АГВ, 1846, № 38–42; Богославский, 1861: 117). А. фон Пошман, раскрывая особенности промыслов на Новой Земле и Шпицбергене в конце XVIII – начале XIX вв., упоминает лодьи, кочмары и небольшие гукеры (Пошман, 1866: 149, 192).

Исходя из «летописных и изустных преданий», представленных в статье И.П. Ануфриева, предположительно до второй половины XIX в. на Новую Землю для боя моржей «снаряжалось судно – коча, ладья, а позднее яхта и галиот с грузовой вместимостью от 40 до 100 тонн». Если экипаж составлял 15 человек, то на корабле имелось «2 больших карбаса грузоподъемностью до 120 пудов, 1 малый подъездок – 60 пудов» (Ануфриев, 1918: 125-126).

Таким образом, можно сделать вывод, что, во-первых, практически всегда различались типы судов, использовавшихся для осуществления дальних арктических экспедиций и для непосредственного ведения промысла как на островах архипелагов, так и в прибрежной зоне Белого моря; во-вторых, что крупные грузовые морские суда, отправлявшиеся на Новую Землю и Шпицберген, всегда имели на борту мелкие промысловые суда (карбасы).

Крымская война нанесла серьезный ущерб поморским промыслам. Количество лодей и кочей, использовавшихся для арктических плаваний, сократилось в Архангельской губернии на 20 % в результате нападений англо-французской эскадры (Богославский, 1861: 111). Поморские экспедиции на Шпицберген полностью прекратились. На Новой Земле добыча зверя возобновлялась медленными темпами: в конце 1850-х гг. туда отправлялось не более 5–6 судов ежегодно и только к середине 1860-х гг. их количество увеличилось до 10–15. В этот же период развернулась деятельность норвежских промышленников у берегов полярных архипелагов. В 1870-х гг. уже до 90 норвежских судов занималось промыслами в районе Новой Земли (Богославский, 1861: 160-161), до 20 судов – у Шпицбергена (Utdrag av Tromsø..., 1929: 7). После Крымской войны в поморском судостроении произошли изменения. В конце 1850-х гг. строились в основном карбасы, что отражало потребности в восстановлении потерь, понесенных в годы войны, и финансовые возможности населения, лодьи и шхуны создавались примерно в одинаковой пропорции (АГВ, 1859, № 46: 2-4). В следующем десятилетии заметно уменьшилось количество строящихся лодей и кочмар, возросло число шхун, клиперов и яхт. Так, в 1864 г. в Архангельской губернии насчитывалось 135 шхун из 970 судов, лодьи, шлюпы и кочмары составляли примерно треть всего поморского флота, а основную массу представляли шняки и раншины (Отчет о деятельности..., 1867: 91). После 1879 г. упоминаний о строительстве лодей в источниках не обнаружено. К концу XIX в. преобладающим типом грузового парусника на Белом море стали шхуны, и из них состояла уже треть грузового поморского флота. В 1900 г. на Белом море лодьи уже практически вышли из употребления и использовались только для

прибрежного плавания, а яхты, шхуны и клиппера составляли 88 % парусного флота (Красавцев, 2007: 76; Ружников, 2005: 104).

Строительству новых типов парусных судов способствовал ряд проведенных мероприятий. Например, до 1859 г. за казенный счет проводилось обучение мастеров из поморских крестьян на государственных верфях, в 1842 г. были организованы шкиперские курсы в Кеми и Архангельске, а позднее открыты штурманские и мореходные классы в Сумском Посаде, Онеге, Патракеевке (Дранникова, 2017), Кушерке. В 1881 г. по инициативе архангельского губернатора Н.М. Баранова начала действовать Комиссия для обсуждения насущных нужд Севера и для изыскания мер и средств к их удовлетворению. По предложению этой Комиссии в 1882 г. всем приморским жителям предоставили право бесплатного пользования казенным лесом для постройки судов каботажного и дальнего плавания. Срок действия разрешения устанавливался первоначально на 5 лет, затем продлевался до 1897 и до 1902 гг. (Пинхенсон, 1962: 135). Также стимулировало строительство и приобретение новых типов судов созданное в 1897 г. при поддержке правительства «Общество взаимного страхования поморских судов».

Согласно письменным источникам, в эти годы произошло изменение и некоторых типов промысловых судов. Сведения о занятиях населения Архангельской губернии зверобойным промыслом, содержащиеся в Государственном архиве Архангельской области (ГААО. Ф. 1. Оп. 8. Т. 1. Д. 1557), как и исторические описания Архангельской губернии (Ухтомский, 1883: 3; Федоров, 2003: 112-119; Энгельгардт, 2009: 184; Книпович, 1897: 41-42, 45, 89) показывают, что поездки на Новую Землю стали совершаться преимущественно на шхунах, которые брали на борт карбасы для осуществления промысла. Для ведения прибрежных промыслов, как и раньше, использовали карбасы и различных размеров лодки на 3–7 человек.

В конце XIX в. наиболее передовые представители купечества для организации дальних моржовых и тюленьих промыслов стали приобретать парусные и даже паровые суда за границей. Зачинателем нового дела выступил кемский купец Антонов, который в 1897 и 1898 гг. купил за границей 3 парусных судна и удачно их использовал. Успех Антонова побудил еще нескольких поморов обзавестись промысловыми судами, и в 1901 г. звериными промыслами на Новой Земле и в горле Белого моря занимались уже более десятка судов (Обзор Архангельской губернии..., 1902: 32). Первым зверобойным пароходом на Русском Севере стало судно «Святой мученик Фока» (бывший «Geiser»), приобретенный в Норвегии и переименованный в 1898 г. мезенскими крестьянами братьями Юрьевыми. Команда, набранная из русских и норвежцев, занималась промыслом у берегов Новой Земли и в Белом море (Поморская энциклопедия..., 2001: 358; Точилев, 2011). В 1907 г. купец первой гильдии Д.Н. Масленников купил ледокольный пароход «Святой Николай» и также использовал его для ведения промыслов. Промысловыми судами на ледоколе служили фангсботы (норвежские лодки) как норвежской, так и русской постройки. Для летнего моржового промысла у Новой Земли Д.Н. Масленников приобрел в Норвегии моторный фангсбот. Это была первая моторная лодка на русских промысловых судах. По словам капитана ледокола И.П. Ануфриева, фангсбот работал безукоризненно и оказался очень полезен при дальних поездках для разведок в бухтах, при буксировке других лодок и особенно при преследовании моржей (Алеев, 1913: 21, 24-26). Один из самых предприимчивых крестьян Нижней Золотицы, разбогатевший на торговле с Норвегией и посредничестве в сбыте продукции зверобойного промысла, Семен Субботин приобрел парусно-моторное судно «Жемчуг» и с 1911 г. вел на нем промыслы у берегов Новой Земли и на Белом море, в 1913 г. он купил в Норвегии пароход «Варильд», а в 1914 г. – новое парусно-моторное судно, названное им «Михаил», на которых осуществлял зверобойный промысел в горле Белого моря (ГААО. Ф. 48. Оп. 6. Д. 13. Л. 199-200. Д. 20).

Особенности белушьего промысла влияли на сохранение традиционных типов промысловых судов. На основе сведений Б.М. Житкова можно предположить, что карбасы (или позднее – лодки), на которых промышленники приближались к белухам на отмелях, не были заменены моторными судами вплоть до 20-х гг. XX в. «вследствие шумного хода» последних. Белухи были достаточно пугливы, и лодки вынужденно подплывали к ним «парусами», а не на веслах (Житков, 1922: 14).

Т.Б. Арлов, указывая, что «по сравнению с норвежским русский промысловый флот в XIX в. значительно отставал как технически, так и в плане эффективности» (Арлов, 2016: 132), вероятно, имел в виду использование норвежцами моторных и паровых судов на промыслах, которые у поморов появились только в начале XX в.

Отдельно необходимо заметить, что после организации промысловых колоний на Новой Земле с 1880 г. было налажено пароходное сообщение Архангельска со становищами архипелага. Рейсы выполняло Архангельско-Мурманское срочное пароходство в начале и в конце навигации. В первый рейс пароход принимал добычу колонистов – шкуры и сало морских животных, рыбу, во второй рейс – доставлял топливо, керосин, съестные припасы. В 1911 г. пароход делал уже 4 остановки на Новой Земле, заходя во все становища (Спутник помора..., 1911: 121-122). Организация постоянных поселений на Новой Земле и пароходного сообщения с архипелагом представляло собой совершенно новое явление в проведении морских промыслов на Русском Севере. Аналогичные идеи высказывались неоднократно в проектах освоения Шпицбергена и Новой Земли еще в первой



половине XIX столетия, но в то время российская администрация воспринимала их как слишком затратные и не гарантировавшие никаких выгод. Повышение промысловой активности норвежцев у берегов Новой Земли во второй половине XIX века заставило центральное и местное руководство объединить усилия с предпринимателями и реализовать предложения хотя бы в отношении Новой Земли, чтобы не потерять архипелаг.

Обратимся теперь к рассмотрению орудий промыслов. Письменные источники конца XVIII – середины XIX вв. показывают, что традиционно поморы использовали ружья («моржовки»), гарпуны («носки», «кутила») и дубинки для охоты на моржей и тюленей в воде или на льду. На суше применяли пики («спицы») для охоты на моржей, окованные железом дубинки, палки – для добычи как моржей, так и тюленей (Атлас, 1988: 80–82; Харитонов, 1849: 282–298; АГВ, 1859. № 3–4).

А. фон Пошман при описании промысла тюленей, белух и морских зайцев на Новой Земле и Шпицбергене упоминал как ружья, так и копыя (Пошман, 1866: 193). С.В. Максимов записал рассказы жителей Архангельской губернии об охоте на тюленя с помощью ружей, палок, «хвостяг» (длинная палка на одном конце с утолщением, на другом с багром), а на моржей – при помощи «моржовок», «спиц», «кутил», «носков» (Максимов, 1984: 37, 406).

И.П. Ануфриев, восстановивший картину промысла на Новой Земле на основе устных источников, обращал внимание на то, что в моржей, находящихся в воде, бросали гарпун, «привязанный... к карбасу». Затем животных добывали «спицей, т.е. железным острым орудием» или ружьем. На берегу и на льду моржей били «спицами, носками (теми же медвежьими рогатинами), но не гарпунами» (Ануфриев, 1918: 127–128).

С конца XIX в. начался переход к новому типу огнестрельного оружия, используемого на промысле. В 1890-х гг. происходило переоснащение русской армии, и снятые с вооружения винтовки Бердана продавали охотникам. С 1894 по 1899 гг. зверобоям в Архангельской губернии при содействии губернатора А.П. Энгельгардта было роздано 1334 винтовки с патронами с рассрочкой платежа. Кроме того, из местных уездных воинских команд было отпущено Военным министерством 455 ружей Бердана, бывших в употреблении, по цене 2 руб. 25 коп. за ружье. В 1900 г. для этой же цели архангельский губернатор приобрел 1530 берданок с 303 тыс. патронов (Краткий очерк деятельности..., 1907: 32–33; Обзор Архангельской губернии..., 1900: 33–34).

«Берданки» превосходили кремниевые и пистонные ружья, но вскоре выяснилось, что они неудобны для зверобойного промысла из-за сложного затвора, который часто выходил из строя. В «Обзоре Архангельской губернии» за 1910 г. отмечалось, что у поморов стали появляться норвежские промысловые ружья: «у них проще устроен замок, стенки дула толще и несгорю нагрываются» (Обзор Архангельской губернии..., 1911: 79). В 1911 г. самой распространенной винтовкой для охоты на тюленей на русских промысловых судах и у колонистов на Новой Земле была уже винтовка Ремингтона, приобретаемая в Норвегии. Она быстро набирала популярность. Некоторые промышленники готовы были платить за нее по 75 и даже по 100 руб. Кроме того, на промысловых судах начинали использовать магазинную винтовку системы Браунинга (Алеев, 1913: 23–24; Керцелли, 1911: 780; Садовский, 1912: 24).

Для проведения промыслов, связанных с ловлей морских животных, сохранялись традиционные приемы и орудия. В XIX – начале XX вв. для ловли нерпы и морского зайца летом и осенью на беломорских отмелях применяли сети – «юнды».

Основным орудием лова в белушьем промысле был обметный невод, состоящий из отдельных юнд. Белуший невод был самым дорогим орудием лова на Русском Севере. В середине XIX в. его производство стоило 400 руб., в 1890-е гг. – от 800 до 1200 руб. (Максимов, 1984: 69), невод изготавливался общими усилиями промышленников и владели им коллективно. В промысле использовалось от 4 до 12 карбасов, которыми окружали стадо белух. С каждого карбаса выбрасывали юнды, связывали их между собой в единый невод и, сближаясь на карбасах, стягивали стадо неводом. Затем образовывали внутри еще меньший круг, в котором с помощью острог начинали охоту на животных. Сеть постепенно подтаскивали к берегу. Промысел был не только дорогой, но и сложный в исполнении, мог производиться только совместно, артельно. На мелководье для добычи зверя могли использовать винтовки (АГВ, 1857, № 35).

Й.П. Нильсен отмечал, что норвежский белуший промысел получил развитие только с 1860-х гг. и техника его проведения была заимствована у поморов (Nielsen, 2004: 74).

Модернизация промыслов влияла на их интенсивность и способствовала росту их результативности. На возможные негативные последствия модернизации в сфере морских промыслов обращал внимание в 1918 г. И.П. Ануфриев: «под влиянием техники, усовершенствования машин, оружия других орудий убоя зверей и вообще промысла; на увеличение количества масс, стад морских животных: моржей, белух, тюленей – нечего рассчитывать, а нужно позаботиться беречь их от полного истребления. Такое полное истребление грозит моржам» (Ануфриев, 1918: 155). Об этой же опасности писал А.А. Жилинский, отмечая, что беспощадное истребление моржей привело у Новой Земли почти к полному падению их промысла (Жилинский, 1917: 71). Эти выводы подтверждаются и сведениями об объектах добычи: если в первой половине XIX в. основным объектом добычи поморов

являлись моржи и тюлени, то к началу XX в. больше всего добывали тюленей и нерп. В 1913 г. был добыт только один морж, в 1915 г. – три моржа (Жилинский, 1917: 210-211).

Размеры арктических промыслов возрастали, расширялись районы их проведения, но количество участников промыслов из числа жителей Архангельской губернии сокращалось. Так, например, в 1875–1878 гг. в промыслах участвовало в среднем 3400 человек в год, а в 1911–1913 гг. – 2100 человек, при этом расчеты, сделанные на основе сведений о доставленных к Архангельскому порту шкурах морских животных и ворвани, показывают, что продуктивность промыслов возросла как минимум на 30 %, что являлось результатом технической модернизации.

## 5. Заключение

Подводя итог изучению модернизации зверобойных промыслов на Русском Севере во второй половине XIX – начале XX вв., можно сделать следующие выводы.

Модернизация зверобойного промысла осуществлялась постепенно с момента возрождения промысла после Крымской войны в середине 1860-х гг., и пик ее приходится на 1910-е гг. Изменения происходили под воздействием, прежде всего, внешних причин: роста промысловой активности норвежцев в арктической зоне и развития поморско-норвежской торговли. Угроза потери Новой Земли как промыслового района и территории заставила провести ряд государственных мероприятий по колонизации архипелага и организации там постоянных морских промыслов. Однако основные усилия центральной и местной власти были направлены на освоение Кольского полуострова, в районе Мурмана проводились также и научные исследования по оценке возможностей развития арктических промыслов, преимущественно рыбных, инициированные Комитетом для помощи поморам Русского Севера.

Техническая модернизация не была искусственным явлением, она представляла собой следствие развития конкуренции в ходе освоения природных ресурсов.

Торговые контакты с Норвегией, с одной стороны, обеспечивали знакомство с норвежскими промысловыми нововведениями (моторные суда, винтовки Ремингтона), а с другой – способствовали росту капиталов поморских предпринимателей, позволявших строить новые типы парусных судов, приобретать пароходы, моторизированные суда и усовершенствованное оружие. Новые типы судов дали возможность поморам начать промысел в горле Белого моря, где раньше промышленляли только норвежцы.

Пропаганда правительством новых типов парусных судов, организация обучения судостроителей и шкиперов, разработка правил страхования судов также стимулировали модернизацию поморского промыслового флота. Местная администрация прилагала усилия и в снабжении промышленников лесом и новым вооружением.

Медленные темпы модернизации определялись приспособленностью конструкции традиционных поморских судов к условиям арктических плаваний, а также спецификой ведения некоторых видов промыслов, где производился первоначальный отлов животных сетями и неводами и результат мало зависел от достижений технического прогресса.

Модернизация зверобойного промысла повышала его результативность, предъявляла новые требования к профессиональной подготовке судовых команд, судостроителей и судоремонтников, оснащению судостроительной и ремонтной базы, способствуя экономическому развитию Русского Севера. Массовое истребление морских животных также явилось результатом модернизации промысла, но данная проблема могла быть решена с помощью организации природоохранных мер, как и в любой другой сфере, связанной с использованием природных ресурсов.

## 6. Благодарности

Статья подготовлена в рамках гранта Президента Российской Федерации для государственной поддержки молодых российских ученых (соглашение: 075-02-2018-149 «Реконструкция символических и политических границ морских и островных пространств Западного сектора Российской Арктики в XIX – начале XX вв.).

## Литература

- АГВ – Архангельские губернские ведомости.  
 Алев, 1913 – Алев В. Отчет о поездке на морской звериный промысел в горло Белого моря в 1911 г. Материалы к познанию русского рыболовства. СПб., 1913. Т. II. Вып. 2. С. 1-136.  
 Ануфриев, 1918 – Ануфриев И.П. Морские звериные и рыбные промыслы Русского Севера в старину (продолжение) // ИАОИРС. 1918. № 5–6. С. 123-132.  
 Ануфриев и др., 2013 – Ануфриев В.В., Базарова Э.Л., Бицадзе Н.В. и др. Культура русских поморов. Историко-культурный анализ. М., 2013. 320 с.  
 Арлов, 2016 – Арлов Т.Б. История архипелага Шпицберген. М., 2016. 591 с.  
 Атлас, 1988 – Атлас Архангельской губернии с топографическими, историческими, экономическими и камеральными описаниями. 1797 г. Часть первая // Культура Русского Севера. Л., 1988. С. 75-85.

- Белов, 1956** – Белов М.И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 1. М., 1956. 592 с.
- Боярский, 2015** – Боярский П.В. История освоения арктического архипелага Новая Земля. Архангельск, 2015. 103 с.
- Боярский и др., 2005** – Боярский П.В., Сметанин В.В., Соколов Ю.И., Химичук Н.В. История освоения полярного архипелага Новая Земля. М., 2005. 256 с.
- ГААО** – Государственный архив Архангельской области.
- Данилевский, 1862** – Данилевский Н.Я. Рыбные и звериные промыслы на Белом море и Ледовитом океане. Общие отчеты и предположения. Исследования о состоянии рыболовства в России. Т. VI. СПб., 1862 г. 257 с.
- Данилевский, 1890** – Данилевский Н.Я. О мерах по обеспечению народного продовольствия на крайнем севере России, 1869 // *Сборник политических и экономических статей Н.Я. Данилевского (Издание Н. Страхова)*. СПб., 1890. С. 501-623.
- Дранникова, 2017** – Дранникова Н.В. «Патракеевка – поморское село»: особенности локальной идентичности жителей с. Патракеевки Приморского района Архангельской области // *Арктика и Север*. 2017. № 28. С. 5-23.
- Дубровин и др., 2001** – Дубровин Г.Е., Огороков А.В., Старков В.Ф., Черносветов П.Ю. История северорусского судостроения. СПб., 2001. 404 с.
- Жилинский, 1917** – Жилинский А.А. Морские промыслы Белого моря и Ледовитого океана. Пг., 1917. 148 с.
- Жилинский, 1932** – Жилинский А.А. Промысел морского зверя в Белом море и Ледовитом океане. Л.-М., 1932. 92 с.
- Житков, 1922** – Житков Б.М. Русское Ледовитое море и его экономическое значение. М., 1922. 36 с.
- Карелин, Зайков, 2016** – Карелин В.А., Зайков К.С. Проблема саамских сервитутных прав в пограничных отношениях России и Норвегии в начале XX века // *Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: гуманитарные и социальные науки*. 2016. № 1. С. 32-41.
- Керцелли, 1911** – Керцелли С. О типе ружья, наиболее пригодного для северного промысленника. *Известия АОИРС*. 1911. № 10. С. 777-782.
- Книпович, 1897** – Книпович Н.М. О рыбных и морских звериных промыслах Архангельской губернии. СПб., 1897. 163 с.
- Коротаев, 1998** – Коротаев В.И. Русский Север в конце XIX – первой трети XX веков. Проблемы модернизации и социальной экологии. Архангельск, 1998. 192 с.
- Красавцев, 2007** – Красавцев Л.Б. Поморское судостроение и судоходство в начале XX века // *Судостроение*. 2007. № 4. С. 76-78.
- Максимов, 1984** – Максимов С.В. Год на Севере. Архангельск, 1984. 605 с.
- Обзор Архангельской..., 1902** – Обзор Архангельской губернии за 1901 г. Архангельск, 1902. 130 с.
- Отчет о деятельности..., 1867** – Отчет о деятельности Архангельского губернского статистического комитета за 1866 год. Архангельск, 1867. 122 с.
- Пинхенсон, 1962** – Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2. М., 1962. 766 с.
- Поморская энциклопедия, 2001** – Поморская энциклопедия. Т. 1. Архангельск, 2001. 483 с.
- Пошман, 1802** – Пошман А. Архангельская губерния в хозяйственном, коммерческом, философическом, историческом, топографическом, статистическом, физическом и нравственном обозрении с полезными на все оные части замечаниями. Описание Архангельской губернии 1802 г. Т. 1. Архангельск, 1866, 194 с.
- Ружников, 2005** – Ружников А.В. Поморское судостроение и мореплавание в XIX – начале XX веков: тенденции развития / *Лодия*. Сб. статей. № 1. Архангельск 2005. С. 93-107.
- Садовский, 1912** – Садовский Б.И. Очерк колонизации Новой Земли за 1910 год // *Известия Архангельского общества изучения Русского Севера*. Архангельск. 1912. № 1. С. 17-26.
- Спутник помора..., 1911** – Спутник помора. Справочник-ежегодник на 1911 г. Архангельск, 1911. 232 с.
- Точилов, 2011** – Точилов Т.Е. Послание из прошлого. Северодвинск, 2011. 230 с.
- Ухтомский, 1883** – Ухтомский Л. Новая Земля. СПб., 1883. 115 с.
- Федоров, 2003** – Федоров П.Ф. Соловки. Архангельск, 2003. 255 с.
- Харитонов, 1849** – Харитонов А. Архангельские промышленники на Груманте (Шпицбергене) // *Отечественные записки*. 1849. Т. LXVI. С. 282-298.
- Энгельгардт, 2009** – Энгельгардт А.П. Русский Север: путевые записки. М., 2009. 256 с.
- Nielsen, 2004** – Nielsen J.P. Ishavet er vår åker // *Norsk polarhistorie*. V. III. D. I. Oslo 2004. Pp. 47-109.
- Niemi, 1992** – Niemi E. Pomor: Nord-Norge og Nord-Russland gjennom tusen år. Oslo, 1992. 192 p.
- Ryssland kommer..., 2014** – *Ryssland kommer nærmere: Norge og Russland 1814–1917.* / Edited by Jens Petter Nielsen. Oslo. 2014. 643 p.

Troshina et al., 2018 – Troshina T.A., Avdonina N.S., Zadorin M.Yu. “The Last Frontier of the Russian Civilization”: the Economic and Demographic Aspects of the Territorial Integrity of the State in the Far North-East // *Bylye Gody*. 2018. Vol. 49. Is. 3. pp. 1125-1139.

Utgang av Tromsø..., 1929 – *Utdrag av Tromsø og omegns sjøfartshistorie*. Tromsø, 1929. 90 p.

Zaikov, Avdonina, 2019 – Zaikov K.S., Avdonina N.S. Ethnic and Cultural Space of the Eastern Sami (Skolts) of the Northern Frontier of Russia and Norway-Denmark in the XVIII century // *Bylye gody*. 2019. Vol. 51. Is. 1. pp. 1125-1139.

Zaikov, Tamitskiy, 2019 – Zaikov K.S., Tamitskiy A.M. Lapp Crafts in the History of the Russian-Norwegian Borderland in 1855–1900 // *Bylye gody*. 2017. Vol. 45. Is. 3. pp. 915-927.

## References

AGV – Arkhangel'skie gubernskie vedomosti [Arkhangelsk provincial statements]. [in Russian]

Aleev, 1913 – Aleev V. (1913). Otchet o poezdke na morskoy zverinyy promysel v gorlo Belogo morya v 1911 g. Materialy k poznaniyu russkogo rybolovstva [Report on a trip to the sea animal trade in the throat of the White Sea in 1911. Materials to the knowledge of Russian fisheries]. SPb. Vol. II. Is. 2. pp. 1-136. [in Russian]

Anufriev et al., 2013 – Anufriev V.V., Bazarova E.L., Bitsadze N.V. et al. (2013). Kul'tura russkikh pomorov. Istoriko-kul'turnyy analiz [Culture of Russian Pomors. Historical and cultural analysis]. M., 320 p. [in Russian]

Anufriev, 1918 – Anufriev I.P. (1918). Morskie zverinye i rybnye promysly Russkogo Severa v starinu (prodolzhenie) [Marine hunting and fisheries of the Russian North in the days of old (continued)]. *IAOIRS*. №. 5–6. pp. 123-132. [in Russian]

Arlov, 2016 – Arlov T.B. (2016). Istoriya arhipelaga Shpitsbergen [History of Spitsbergen Archipelago]. M., 591 p. [in Russian]

Belov, 1956 – Belov M.I. (1956). Arkticheskoe moreplavanie s drevneyshikh vremen do serediny XIX veka [Arctic navigation from ancient times to the middle of the XIX century]. *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti*. Vol. 1. M., 592 p. [in Russian]

Boyarskiy et al., 2005 – Boyarskiy P.V., Smetanin V.V., Sokolov Yu.I., Khimichuk N.V. (2005). Istoriya osvoeniya polyarnogo arhipelaga Novaya Zemlya [The history of the development of the polar archipelago Novaya Zemlya]. M., 256 p. [in Russian]

Boyarskiy, 2015 – Boyarskiy P.V. (2015). Istoriya osvoeniya arkticheskogo arhipelaga Novaya Zemlya [The history of the development of the Arctic archipelago Novaya Zemlya]. Arkhangelsk. 103 p. [in Russian]

Danilevskiy, 1862 – Danilevskiy N.Ya. (1862). Rybnye i zverinye promysly na Belom more i Ledovitom moryakh. Obshchie otchety i predpolozheniya [Fisheries and marine hunting on the White Sea and the Arctic seas. General reports and assumptions]. *Issledovaniya o sostoyanii rybolovstva v Rossii*. Vol. VI. SPb., 257 p. [in Russian]

Danilevskiy, 1890 – Danilevskiy N.Ya. (1890). O merakh po obespecheniyu narodnogo prodovol'stviya na kraynem severe Rossii, 1869 [On measures to ensure the national food in the far north of Russia, 1869]. *Sbornik politicheskikh i ekonomicheskikh statey N.Ya. Danilevskogo (Izdanie N. Strakhova)*. SPb., pp. 501-623. [in Russian]

Drannikova, 2017 – Drannikova N.V. (2017). “Patrakeevka – pomorskoe selo”: osobennosti lokal'noy identichnosti zhiteley s. Patrakeevki Primorskogo rayona Arkhangel'skoy oblasti [“Patrakeevka – a Pomor village”: local identity features of the Patrakeevka village residents, Primorsky district, the Arkhangelsk Oblast]. *Arktika i Sever*. № 28. pp. 5-23. [in Russian]

Dubrovin et al., 2001 – Dubrovin G.E., Okorokov A.V., Starkov V.F., Chernosvitov P.Yu. (2001). Istoriya severorusskogo sudostroeniya [History of Northern Russian Shipbuilding]. SPb., 404 p. [in Russian]

Engelgardt, 2009 – Engelgardt A.P. (2009). Russkiy Sever: putevye zapiski [Russian North: travel notes]. Moscow. 256 p. [in Russian]

Fedorov, 2003 – Fedorov P.F. (2003). Solovki [The Solovetsky Islands]. Arkhangelsk, 255 p. [in Russian]

GAO – Gosudarstvennyy arkhiv Arkhangel'skoy oblasti [State Archive of Arkhangelsk Region].

Karelin, Zaikov, 2016 – Karelin V.A., Zaikov K.S. (2016). Sami easements in the history of Russian-Norwegian border relations in the early 20<sup>th</sup> century. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Seriya: gumanitarnye i sotsial'nye nauki*. № 1. pp. 32-41. [in Russian]

Kertselli, 1911 – Kertselli S. (1911). O tipe ruzh'ya, naibolee prigodnogo dlya severnogo promyshlennika [On the type of gun, the most suitable for the northern industrialist]. *Izvestiya AOIRS*. № 10. pp. 777-782. [in Russian]

Kharitonov, 1849 – Kharitonov A. (1849). Arkhangel'skie promyshlenniki na Grumante (Shpitsbergene) [Arkhangelsk industrialists on Grumant (Spitsbergen)]. *Otechestvennye zapiski*. Vol. LXVI. pp. 282–298. [in Russian]

Knipovich, 1897 – Knipovich N.M. (1897). O rybnykh i morskikh zverinykh promyslakh Arkhangel'skoy gubernii [About fish and sea animal crafts of the Arkhangelsk province]. SPb. 163 p. [in Russian]



- Korotaev, 1998** – *Korotaev V.I.* (1998). Russkiy Sever v kontse XIX – pervoy trety XX veka [Russian North at the end of XIX – the first third of the twentieth century]. *Problemy modernizatsii i sotsial'noy ekologii*. Arkhangel'sk. 192 p. [in Russian]
- Krasavtsev, 2007** – *Krasavtsev L.B.* (2007). Pomorskoe sudostroenie i sudokhodstvo v nachale XX veka [Pomor shipbuilding and shipping in the early twentieth century]. *Sudostroenie*. № 4. pp. 76-78. [in Russian]
- Maksimov, 1984** – *Maksimov S.V.* (1984). God na Severe [Year in the North]. Arkhangel'sk. 605 p. [in Russian]
- Nielsen, 2004** – *Nielsen J.P.* (2004). Ishavet er vår åker. *Norsk polarhistorie*. V. III. D. I. Oslo. pp. 47-109.
- Niemi, 1992** – *Niemi E.* (1992). Pomor: Nord-Norge og Nord-Russland gjennom tusen år. Oslo. 192 p.
- Obzor Arkhangel'skoy..., 1902** – Obzor Arkhangel'skoy gubernii za 1901 g. [Overview of the Arkhangel'sk province for 1901]. Arkhangel'sk, 1902. 130 p. [in Russian]
- Otchet o deyatel'nosti..., 1867** – Otchet o deyatel'nosti Arkhangel'skogo gubernskogo statisticheskogo komiteta za 1866 god [Report on the activities of the Arkhangel'sk Provincial Statistical Committee for 1866]. Arkhangel'sk. 122 p. [in Russian]
- Pinkhenson, 1962** – *Pinkhenson D.M.* (1962). Problema Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma [The problem of the Northern Sea Route in the era of capitalism]. *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti*. Vol. 2. M., 766 p. [in Russian]
- Pomorskaya entsiklopediya, 2001** – Pomorskaya entsiklopediya [Pomor encyclopedia]. Vol. 1. Arkhangel'sk, 2001. 483 p. [in Russian]
- Poshman, 1802** – *Poshman A.* (1866). Arkhangel'skaya guberniya v khozyaystvennom, kommercheskom, filosoficheskom, istoricheskom, topograficheskom, statisticheskom, fizicheskom i npravstvennom obozrenii, s poleznymi na vse onye chasti zamechaniyami [Arkhangel'sk province in the economic, commercial, philosophical, historical, topographical, statistical, physical and moral review, with useful remarks on all of them]. *Opisanie Arkhangel'skoy gubernii 1802 g.* Vol. 1. Arkhangel'sk. 194 p. [in Russian]
- Ruzhnikov, 2005** – *Ruzhnikov A.V.* (2005). Pomorskoe sudostroenie i moreplavanie v XIX – nachale XX vekov: tendentsii razvitiya [Pomor shipbuilding and navigation in the XIX – early XX centuries: development trends]. *Lodiya*. Sbornik statey. № 1. Arkhangel'sk. pp. 93-107. [in Russian]
- Ryssland kommer..., 2014** – *Ryssland kommer nærmere: Norge og Russland 1814–1917* (2014). Edited by Jens Petter Nielsen. Oslo. 643 p.
- Sadovskiy, 1912** – *Sadovskiy B.I.* (1912). Ocherk kolonizatsii Novoy Zemli za 1910 god [Essay on the colonization of Novaya Zemlya in 1910]. *IAOIRS*. Arkhangel'sk. № 1. pp. 17-26. [in Russian]
- Sputnik pomora..., 1911** – Sputnik pomora. Spravochnik-ezhgodnik na 1911 g. [Pomor fellow traveler. Reference Yearbook for 1911]. Arkhangel'sk. 232 p. [in Russian]
- Tochilov, 2011** – *Tochilov T.E.* (2011). Poslanie iz proshlogo [Message from the past]. Severodvinsk. 230 p. [in Russian]
- Troshina et al., 2018** – *Troshina T.A., Avdonina N.S., Zadorin M.Yu.* (2018). “The Last Frontier of the Russian Civilization”: the Economic and Demographic Aspects of the Territorial Integrity of the State in the Far North-East. *Bylye Gody*. Vol. 49. Is. 3. pp. 1125-1139.
- Ukhtomskiy, 1883** – *Ukhtomskiy L.* (1883). Novaya Zemlya [Novaya Zemlya Archipelago]. SPb., 115 p. [in Russian]
- Utgang av Tromsø..., 1929** – *Utdrag av Tromsø og omegns sjøfartshistorie* (1929). Tromsø. 90 p.
- Zaikov, Avdonina, 2019** – *Zaikov K.S., Avdonina N.S.* (2019). Ethnic and Cultural Space of the Eastern Sami (Skolts) of the Northern Frontier of Russia and Norway-Denmark in the XVIII century. *Bylye gody*. Vol. 51. Is. 1. pp. 1125-1139.
- Zaikov, Tamitskiy, 2019** – *Zaikov K.S., Tamitskiy A.M.* (2017). Lapp Crafts in the History of the Russian-Norwegian Borderland in 1855–1900. *Bylye gody*. Vol. 45. Is. 3. pp. 915-927.
- Zhilinskiy, 1917** – *Zhilinskiy A.A.* (1917). Morskie promysly Belogo morya i Ledovitogo okeana [Marine hunting of the White Sea and the Arctic Ocean]. Pg., 148 p. [in Russian]
- Zhilinskiy, 1932** – *Zhilinskiy A.A.* (1932). Promysel morskogo zverya v Belom more i Ledovitom okeane [Sea hunting of the White Sea and the Arctic Ocean]. Leningrad, Moscow. 92 p. [in Russian]
- Zhitkov, 1922** – *Zhitkov B.M.* (1922). Russkoe Ledovitoe more i ego ekonomicheskoe znachenie [Russian Arctic Sea and its economic importance]. M. 36 p. [in Russian]
- Atlas, 1988** – Atlas Arhangel'skoj gubernii s topograficheskimi, istoricheskimi, ekonomicheskimi i kameral'nymi opisanijami. 1797 g., Chast' pervaja [Atlas of the Arkhangel'sk province with topographic, historical, economic and cameral descriptions. 1797, Part one.]. *Kul'tura Russkogo Severa*. Leningrad, 1988. pp. 75-85. [in Russian]

## **Зверобойные промыслы Русского Севера во второй половине XIX – начале XX вв. в контексте общероссийской модернизации**

Татьяна Станиславовна Минаева <sup>a, \*</sup>, Даниил Сергеевич Заозерский <sup>b</sup>, Максим Юрьевич Задорин <sup>a</sup>

<sup>a</sup> Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, Архангельск, Российская Федерация

<sup>b</sup> Федеральный исследовательский центр комплексного изучения Арктики имени академика Н.П. Лаверова, Российская академия наук, Архангельск, Российская Федерация

**Аннотация.** В статье рассматривается процесс совершенствования технической стороны зверобойных промыслов Русского Севера во второй половине XIX – начале XX вв., исходя из концепции догоняющей модернизации. Источниками для данной публикации послужили документы Государственного архива Архангельской области, издания Архангельского губернского статистического комитета, публикации региональной периодической печати XIX – начала XX вв., а также научные публикации по соответствующей тематике. Авторы исследуют качественное изменение судов и орудий промысла и определяют причины этих изменений. В работе обосновывается положение о непрерывном процессе модернизации промыслов вследствие растущей конкуренции в ходе освоения природных ресурсов. Темпы модернизации в изучаемый период не оставались одинаковыми и зависели от внешних и внутренних факторов.

Теоретическая и практическая значимость настоящей работы заключается в возможности использования ее результатов при подготовке перспективного исследования, в котором был бы систематизирован российский опыт изучения освоения Российской Арктики в XIX – начале XX вв., а также при разработке специализированных учебных курсов по истории освоения Северо-Западного сектора Российской Арктики.

**Ключевые слова:** модернизация, Арктика, зверобойные промыслы, навигация, история российского предпринимательства, поморские суда, поморы, Норвегия.

---

\* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: [t.minaeva@narfu.ru](mailto:t.minaeva@narfu.ru) (Т.С. Минаева),  
[d.zaozerskiy@yandex.ru](mailto:d.zaozerskiy@yandex.ru) (Д.С. Заозерский), [m.zadorin@narfu.ru](mailto:m.zadorin@narfu.ru) (М.Ю. Задорин)