

СЕРГЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ НИКОНОВ

доктор исторических наук, доцент кафедры истории и права
Социально-гуманитарного института
Мурманский арктический государственный университет
(Мурманск, Российская Федерация)
snikonov-77@mail.ru

МОРСКИЕ СУДОВЫЕ КОМАНДЫ НИКОЛО-КОРЕЛЬСКОГО МОНАСТЫРЯ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XVIII ВЕКА: СОСТАВ И УСЛОВИЯ НАЙМА*

Рассматривается организация судовых команд Николо-Корельского монастыря в первой половине XVIII века. Актуальность работы связана с раскрытием системы коммуникаций морского прибрежного хозяйства в доиндустриальную эпоху. В эту эпоху работа коммуникаций носила сезонный характер, не обеспечивая круглогодичное поддержание отдаленных промыслов. К проблеме морских и речных коммуникаций монастырей Поморья исследователи неоднократно обращались, но для Николо-Корельского монастыря эта тема остается неразработанной. Монастырь перевозил грузы на мурманский промысел и припасы для гарнизона в Кольский острог. Для этих целей с 1720-х годов использовались два судна – яхта и гукор. Команды судов состояли из кормщиков и матросов. Выявлено территориальное происхождение членов судовых команд, устойчивость трудовых связей с монастырем, условия и размер оплаты труда. В ходе исследования были получены следующие выводы: Николо-Корельский монастырь испытал на себе воздействие Петровских реформ, потребовавших перехода от традиционных поморских судов к судам западноевропейского типа; рядовой состав команд был подвижным, меняясь практически ежегодно, в то время как капитаны (кормщики) трудились в течение длительного периода; оплата труда матросов носила фиксированный характер и зависела от протяженности морского маршрута, тогда как на мурманском промысле доход определялся объемом добычи и был непостоянным.

Ключевые слова: Николо-Корельский монастырь, Мурманский берег, Подвинье, артель, кормщик, Иван Ряба (Рябов), яхта, лодья, гукор, кочмара

Для цитирования: Никонов С. А. Морские судовые команды Николо-Корельского монастыря в первой половине XVIII века: состав и условия найма // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2020. Т. 42. № 2. С. 51–57. DOI: 10.15393/uchz.art.2020.449

ВВЕДЕНИЕ

Отлаженная работа рыбных, соляных и зверобойных промыслов Поморья во многом зависела от наличия морской инфраструктуры, обеспечивавшей поставку необходимого и вывоз продукции на мореходных судах. Инфраструктура промыслов охватывала не только прибрежные районы Белого моря, издавна освоенные крестьянами и монастырями, но и незаселенные территории, к которым относилось побережье Баренцева моря. В историографии последних лет неоднократно поднимался вопрос об организации этой инфраструктуры применительно к некоторым монастырям Поморья, в особенности Соловецкому. Так, в исследованиях А. В. Алёшковой (Богдановой), А. А. Богомазовой, П. А. Филина и других ученых рассматриваются вопросы кораблестроения и эксплуатации морских судов, руководства перевозками, состава кормщиков (капитанов) [2], [3], [4], [5], [13]. Начатая работа еще далека от завершения ввиду того, что сво-

ими «флотами» обладал не только Соловецкий, но и другие монастыри региона, независимо от численности братии и масштабов хозяйственной деятельности. К их числу, безусловно, относится и Николо-Корельский монастырь – одна из старейших православных обителей Русского Севера, основанная в начале XV века неподалеку от побережья Белого моря.

В XVII – первой половине XVIII века монастырь был активным участником мурманского промысла на побережье Баренцева моря. Занимаясь добычей трески и палтуса, Николо-Корельский монастырь создал самостоятельную инфраструктуру промысла, действовавшую с 1680-х годов¹.

В период Петровских реформ происходят значительные изменения в сфере судостроения в России. С 1714 по 1719 год выходит серия царских указов, предписывавших вместо традиционных

типов судов строить корабли на европейский манер [6], [9], [11: 21–26]. Новое законодательство распространялось и на духовные организации Поморья. С конца 1720-х годов Николо-Корельский монастырь вынужденно отказывается от использования традиционной поморской лодьи и переходит к эксплуатации «новоманирной» яхты². Судно получило название «Святитель Николай» в честь небесного патрона обители. С 1730-х годов для походов на Мурман наряду с яхтой используется гукур. В 1751 году крестьянином Верхнекойдокурской волости Марком Бушумом была приобретена кочмара³, также предназначавшаяся для мурманского промысла. К этому времени яхта и гукур уже не использовались.

У судов были разные задачи в обслуживании промысла. Так, лодья отвозила на становище Шубино припасы и увозила обратно добытую рыбу. Яхта, помимо перевозки монастырских грузов, использовалась для доставки в Кольский острог провианта, предназначенного для содержания местного гарнизона. Выполнение монастырским судном важного государственного поручения подкреплялось конвоем из двух военнослужащих, сопровождавших груз⁴. Гукур, напротив, использовался исключительно для потребностей мурманского промысла. Судно из Архангельска совершало рейс в Унское усолье, где покупалась соль для нужд промысла. Из усолья оно шло в становище Шубино, где происходили разгрузка соли и других припасов и погрузка рыбы, после чего возвращалось обратно.

В течение промыслового сезона лодья (конец XVII – первая четверть XVIII века) и гукур (1730–1740-е годы) совершали по два рейса в становище и обратно, яхта, чей путь лежал дальше, – только один. Обслуживавшие монастырские суда артели включали рядовых работников и кормщика. Рассмотрим состав артели для каждого судна отдельно, двигаясь в хронологическом порядке.

Судовая артель лодьи достаточно плохо прослеживается по источникам. Участниками артели были кормщик и покрученики. Для конца XVII века нам известны имена 5 кормщиков. Из них только один – Петр Курзеев – дважды (в 1685–1686 годах) выходил на промысел⁵. Все остальные в источниках упомянуты по разу⁶. Еще реже для этого периода в документах встречаются имена покручеников. Нам известно имя одного покрученика – Исаака Андреева⁷.

Отрывочны наши знания о лодейной артели в первой четверти XVIII века. В источниках встречаются имена двух кормщиков этого периода. Иван Ермолин сын Ряба (Рябов) упоминается в хозяйственных документах 1700–1701, 1703,

1706–1707, 1711 и 1713 годов⁸, Иван Наживка – в 1716–1717 годах⁹.

И. Е. Ряба так и остался бы для нас одним из рядовых кормщиков монастырского мурманского промысла, если бы не его участие в героических событиях обороны Архангельска в 1701 году. В мае 1701 года кормщик на монастырской лодье отправился с Двины на Мурманский берег «на мурманской рыбой палтусей и тресковой промысел». Во время пути судно застигла непогода, вынудившая лодью остановиться на три дня на острове Сосновец. Здесь 15 июня монастырская лодья была захвачена шведами [12: 94–95]. Неприятель попытался использовать лоцманские знания Ивана Рябы для прохода военных судов устьем Двины к Архангельску. 25 июня 1701 года русским кормщиком в районе Новодвинской крепости было посажено на мель шведское судно (шнява). Это послужило причиной сражения, положившего конец планам шведов разорить Архангельск¹⁰. За мужество и героизм кормщик получил награду от Петра I¹¹.

Отдельные моменты биографии И. Е. Рябы были выявлены Н. Л. Коньковым и В. В. Брызгаловым. Так, было установлено, что кормщик родом из Мудьюжской волости, носил фамилию Седунов и трудился лодейным кормщиком Николо-Корельского монастыря [7], [8]. К этим фактам можно добавить следующее. И. Е. Ряба был не просто кормщиком, а служебником Николо-Корельского монастыря, о чем говорят регулярные упоминания его имени в платяных монастырских книгах (1703–1705, 1713–1715 годы). Кормщику выдавалось сукно на онучи, деньги на рубахи и предметы одежды¹². После 1715 года Иван Ряба исчезает из монастырских документов, что, возможно, связано с его кончиной.

Более конкретны наши знания о судовых артелях монастыря того периода, когда произошел переход на эксплуатацию яхты, гукора и кочмары. Руководящее звено судовой артели яхты составляли кормщики. За период с 1728 по 1751 год нам известны имена шести кормщиков: Федора Конанова сына Михайловых (1728 год)¹³, Прокопия Худякова (1730–1732 годы)¹⁴, Никифора Новоселова-Перевозникова (1733–1734 годы)¹⁵, Степана Тюрикова (1737–1740, 1742–1743 годы)¹⁶, Степана Иванова сына Тюрина (1747 год)¹⁷, Стефана Бовина (1751 год)¹⁸. Нельзя исключать, что С. Тюриков и С. И. Тюрин являются одним и тем же лицом. Происхождение кормщиков было связано с Подвиньем: Курейской волостью (Ф. К. Михайловых, Н. Новоселов-Перевозников), Холмогорами (П. Худяков), Ионинской деревней (С. И. Тюрин).

В последнем случае мы имеем дело с монастырским крестьянином.

Рядовой состав артелей яхты и кочмары в источниках называется работниками или матросами. Команда яхты состояла из четырех человек (1728, 1730, 1732, 1734, 1738 1743 годы)¹⁹, в отдельные годы увеличиваясь до пяти (1740, 1747 годы)²⁰ или сокращаясь до трех человек (1733, 1737, 1751 годы)²¹. Колебания в численности артели яхты, скорее всего, были вызваны потребностями промысла.

За период с 1728 по 1751 год источникам известны имена 29 матросов. Для рядовой части артели яхты было свойственно непостоянство состава. Дважды в промысле участвовали пять работников: Михайло Никифоров сын Бовин (1747, 1751 годы)²², Дмитрий Буженин (1738, 1743 годы)²³, Иван Вешняков Ваула (1730, 1734 годы)²⁴, Прокопий Козмин сын Корелских (1747, 1751 годы)²⁵, Анфилофей Плугов (1730, 1732 годы)²⁶. Свыше двух раз на промысел выходили: Степан Иванов сын Бовин (1734, 1737–1740, 1747 годы)²⁷, Степан (Стефан) Тюриков (1728, 1731, 1732, 1733, 1734 годы)²⁸, Степан Хорин (1733, 1742, 1743 годы)²⁹. Последний в источниках называется монастырским крестьянином. Один из названных работников – Степан Тюриков – смог подняться в иерархии артели до должности кормщика (см. выше).

Территориальное происхождение матросов яхтенной артели связано волостями Подвинья: Койдокурской (Мартемьян Малгин)³⁰, Курейской (Иван Харитонов сын Буглиных, Иван Михайловых)³¹, Пурнемой (Евсей Манаков)³², Чюхченемской (Осип Мартемьянов)³³. Среди матросов были и выходцы из вотчинных деревень Николо-Корельского монастыря. Помимо отмеченного ранее С. Хорина, это М. Н. Бовин и С. Бовин (Шишинская деревня), Д. Буженин (Ионинская), Гаврила Лябзин (Середовская)³⁴. Монастырским крестьянином был и Никита Пергушин³⁵, происходивший из Уметской волости Кирилло-Белозерского монастыря.

Судовая артель гукура прослеживается по источникам за 1732–1734, 1737–1743 годы. Руководство артелью осуществлялось кормщиком. Нам известны имена четырех кормщиков: Никифор Артемьев сын Перевозников (1732 год)³⁶, Никита Иванов сын Воронцов (1733 год)³⁷, Алексей Нагавицын (1734 год)³⁸, Степан Карпов сын Малгин (1737–1743 годы)³⁹.

Занимавший в течение 7 лет должность кормщика С. К. Малгин для более раннего времени известен как карбасник мурманской артели. В этой должности он упоминается в источни-

ках 1722–1723, 1726–1729, 1732–1734 годов. Кроме этого, кормщик принадлежал к служебникам монастыря, выполняя различные поручения и занимаясь ведением хозяйственной документации.

Происхождение гукурных кормщиков связано с волостями Подвинья: Койдокурской (С. К. Малгин) и Курейской (Н. А. Перевозников).

Рядовой состав артели гукура (работники или матросы) в количественном отношении уступал яхтенной артели, что было связано с небольшими размерами судна. В 1732–1734 и 1740–1741 годах артель состояла из двух работников⁴⁰, 1737–1739 годах – из четырех⁴¹. Таким образом, гукурной артели свойственна та же особенность, что и яхтенной, – колебания в численности, вызванные потребностями промысла на тот или иной момент.

Прослеживается все та же текучесть состава работников артели, характерная для судовой команды яхты. Из четырнадцати работников артели лишь пятеро более одного раза выходили на промысел. Это Федор Дмитриев сын Белых (1739–1740 годы)⁴², Михаил Алексеев сын Герасимовых (1739–1740 годы)⁴³, Дмитрий Константинов сын Матвеевых (1737–1738 годы)⁴⁴, Фома Евдокимов сын Самодуевых (1737–1738 годы)⁴⁵ и Василий Семенов сын Темкин (1733–1734 годы)⁴⁶.

Происхождение работников артели также было связано с Подвиньем: Княжостровской (Петр Павлов сын Мосеев)⁴⁷, Койдокурской (Д. К. Матвеевых)⁴⁸ и Курейской (Тимофей Опаницын и В. С. Темкин)⁴⁹ волостями. Один из работников артели (Андрей Кожин) был онежанином⁵⁰.

Оплата труда судовой артели производилась на следующих основаниях. Во-первых, кормщики и матросы получали плату за свой труд в разное время и по отдельности, в то время как все виды выплат артели мурманщиков производились коллективу в целом. Работники судовой артели нанимались монастырем поодиночке, в результате чего первым выплату получал кормщик, а уже затем матросы. Во-вторых, судовая артель не принимала участия в промысле, в силу чего оплата труда не зависела от объема добычи рыбы.

Как правило, выплаты судовой артели производились частями: задаток – перед походом, основная плата – после. В некоторых случаях основная плата выдавалась перед навигацией. Размеры выплат кормщикам яхты представлены в табл. 1. Для ряда лет сведения таблицы неполны. Так, источники не приводят полных данных о размере оплаты кормщикам в 1730, 1737–1738, 1740, 1742 годах. В среднем размер жалованья кормщиков колебался от 6,75 до 7,5–8,5 руб.

Таблица 1. Выплаты кормщикам яхты Николо-Корельского монастыря
Table 1. Payments to helmsmen on the yacht of the Nikolo-Korelsky Monastery

Год	Кормщик	Задаток	Доплата	Выдано
1728	1	25 к.	6,5 р.	6,75 р.
1730	1	—	2 р.	2 р.
1732	1	2 р.	5 р. 16 ал. 4 де.	7 р. 16 ал. 4 де.
1733	1	4 р.	2 р.	6 р.
1734	1	5	3 р. 16 ал. 4 де.	8 р. 16 ал. 4 де.
1737	1	1 р.	0,5 р.	1,5 р.
1738	1	0,5 р.	1 р.	1,5 р.
1739	1	0,5 р.	6 р. 16 ал. 4 де.	7 р.
1740	1	—	4 р.	4 р.
1742	1	—	1 р. 1 гр.	1 р. 1 гр.
1743	1	1 р.	9 р.	10 р.
1747	1	—	—	7 р.
1751	1	—	—	5 р. 75 к.

Примечание. Подсчитано по: ГААО. Ф. 191. Оп. 1. Д. 1791. Л. 5; Оп. 2. Д. 117. Л. 15 об.; Д. 151. Л. 11; Д. 158. Л. 2; Д. 173. Л. 24 об.; Д. 187. Л. 7 об.; 9; Д. 197. Л. 8 об.—9; Д. 210. Л. 26; Д. 225. Л. 23–23 об.; Д. 240. Л. 9 об.; 15 об.; Д. 289. Л. 8; Д. 325. Л. 16; Оп. 4. Д. 112. Л. 11; Д. 113. Л. 2 об.; 3 об.

В табл. 2 представлены данные об оплате труда гукорных кормщиков.

Таблица 2. Выплаты кормщикам гукора Николо-Корельского монастыря
Table 2. Payments to helmsmen on the gukor of the Nikolo-Korelsky Monastery

Год	Кормщик	Задаток	Доплата	Выплачено
1732	1	1 р. 6 ал. 4 де.	2 р. 8 ал. 2 де.	3 р. 15 ал.
1733	1	—	—	3 р. 16 ал. 4 де.
1734	1	2 р.	2 р.	4 р.
1737	1	1,5 р.	—	1,5 р.
1738	1	2 р.	2 р.	4 р.
1739	1	2 р.	2 р.	4 р.
1740	1	2 р. 10 ал.	3 р.	5 р. 10 ал.
1741	1	2 р.	2 р.	4 р.
1742	1	2 р. 7 гр.	2 р.	4 р. 7 гр.
1743	1	—	5	5 р.

Примечание. Подсчитано по: ГААО. Ф. 191. Оп. 1. Д. 2168. Л. 27; Оп. 2. Д. 151. Л. 15; Д. 158. Л. 12 об.; Д. 187. Л. 8, 12; Д. 197. Л. 8 об.; 16 об.; Д. 210. Л. 24, 28 об.; 33, 39 об.; Д. 225. Л. 19, 30 об.; Д. 239. Л. 15 об.; Оп. 4. Д. 112. Л. 13 об.; Д. 113. Л. 1.

Степень полноты данных таблицы более высокая. В среднем оплата труда кормщика на гукоре также колебалась от 3,5 до 4,5–5 руб. Меньшие, в сравнении с яхтой, размеры судна, а также более короткий маршрут отражались и на размере платы кормщику. Работа на гукоре оценивалась в 1,5–2 раза ниже, чем на яхте.

Данные об оплате труда матросов яхты представлены в табл. 3. В нее включены графы, отра-

жающие колебания (минимальная и максимальная) выплат работникам артели.

Таблица 3. Выплаты работникам яхты Николо-Корельского монастыря
Table 3. Payments to sailors on the yacht of the Nikolo-Korelsky Monastery

Год	Кол-во человек в артели	Выплаты одному матросу		Итого
		min	max	
1728	4	3 р. 5 ал.	3 р. 30 ал.	14 р. 11 ал. 4 де.
1730	4	1 р. 11 ал. 4 де.	2 р. 3 ал. 2 де.	7 р. 21 ал. 4 де.
1732	4	2 р.	3 р.	10 р.
1733	3	2 р.	3 р.	7 р.
1734	4	3 р.	6 р.	18 р. 25 ал.
1738	4	16 ал. 4 де.	4 р.	5 р. 23 ал. 2 де.
1739	4	3, 5 р.	4 р.	11, 5 р.
1740	5	1 р. 16 ал. 4 де.	3 р.	10 р. 16 ал. 4 де.
1743	4	4 р.	8 р.	24 р. 25 ал.
1747	5	—	6 р.	30 р.
1751	3	—	4 р. 50 к.	13 р. 50 к.

Примечание. Подсчитано по: ГААО. Ф. 191. Оп. 1. Д. 1791. Л. 5; Оп. 2. Д. 117. Л. 15 об.; Д. 151. Л. 11; Д. 158. Л. 2; Д. 173. Л. 24 об.; Д. 187. Л. 7 об.; 9; Д. 197. Л. 8 об.—9; Д. 210. Л. 26; Д. 225. Л. 23–23 об.; Д. 240. Л. 9 об.; 15 об.; Д. 289. Л. 8; Д. 325. Л. 16; Оп. 4. Д. 112. Л. 11; Д. 113. Л. 2 об.; 3 об.

Для 1737 и 1742 годов выплаты матросам отражены в источниках не полностью. Размеры максимальной и минимальной платы в среднем различаются в два раза. Чем это объяснимо? Ведь матросы выполняли примерно одни и те же виды работ. Возможно, разница в оплате связана с тем, за чей счет кормился матрос во время пути — свой или монастыря. В первом случае следовало повышенное жалование, которое должно было покрыть расходы на питание.

В табл. 4 представлены данные об оплате труда матросов гукора. Значительные расхождения в размерах жалования, выплачиваемого матросам, заставили нас отказаться от выделения граф min и max.

Таблица 4. Выплаты артели гукора Николо-Корельского монастыря
Table 4. Payments to the crew on the gukor of the Nikolo-Korelsky Monastery

Год	Задаток	Доплата	Итого
1732	16 ал. 4 де.	2 р. 16 ал. 4 де.	3 р.
1733	1 р. 26 ал. 4 де.	2 р. 6 ал. 4 де.	4 р.
1734	25 ал. 4 де.	2 р. 23 ал. 2 де.	3 р. 15 ал. 4 де.
1737	2 р. 23 ал. 2 де.	3 р. 3 ал. 2 де.	5 р. 26 ал. 4 де.
1738	2 р. 18 ал. 2 де.	4 р.	6 р. 18 ал. 2 де.
1739	3 р. 10 ал. 4 де.	4 р. 15 ал.	7 р. 25 ал. 4 де.
1740	1 р. 23 ал. 2 де.	3 р. 26 ал. 4 де.	5 р. 16 ал. 4 де.
1741	4 р. 16 ал. 4,5 де.	—	4 р. 16 ал. 4,5 де.

Примечание. Подсчитано по: ГААО. Ф. 191. Оп. 1. Д. 2168. Л. 27; Оп. 2. Д. 151. Л. 15; Д. 158. Л. 12 об.; Д. 187. Л. 8, 12; Д. 197. Л. 8 об.; 16 об.; Д. 210. Л. 24, 28 об.; 33, 39 об.; Д. 225. Л. 19, 30 об.; Д. 239. Л. 15 об.; Оп. 4. Д. 112. Л. 13 об.; Д. 113. Л. 1.

Труд матроса гукора оценивался примерно во столько же, во сколько и кормщика. Вместе с тем кормщик гукора получал в два раза меньше, чем кормщик яхты. Следовательно, при определении размеров оплаты труда во внимание принималась сложность управления судном и дальность маршрута.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, на протяжении первой половины XVIII века Николо-Корельский монастырь для морских перевозок на Мурманский берег использовал разные типы судов: до 1720-х годов – традиционную поморскую лодью, с конца 1720-х годов под влиянием реформы судостроения – яхту и гукор. Только к середине XVIII века монастырь смог вернуться к эксплуатации традиционного поморского судна – кочмары. Это

стало возможным благодаря изменению законодательства в послепетровский период, позволявшему строительство привычных для Поморья типов судов. Судовые команды включали кормщиков и матросов: первые составляли наиболее квалифицированную и устойчивую часть, вторые – наиболее текучую. Территориальное происхождение кормщиков и матросов было связано с районом Подвинья, где находились владения Николо-Корельского монастыря. Оплата труда судовых работников отличалась от тех принципов распределения доходов, который использовался на мурманском рыбном промысле. Если заработок мурманского промышленника зависел от объемов улова, то судовые работники получали фиксированную плату. Большие выплаты получали работники яхты, что могло быть связано с протяженностью маршрута.

* Работа выполнена при финансовой поддержке РФФИ (проект № 18-09-00154 А. «Монастырская и крестьянская промысловая колонизация районов Европейской Арктики в XVI–XVIII вв.»).

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Подробнее об этом см.: [10: 167–168, 170, 243].
- ² Яхта была построена мастером из Ровдоговской волости крестьянином Петром Долиным в 1727 году. См.: ГААО. Ф. 1. Оп. 1. Т. 1. Д. 529н. Л. 124–125.
- ³ ГААО. Ф. 191. Оп. 2. Д. 325. Л. 15 об.
- ⁴ Там же. Оп. 1. Д. 1791. Л. 5 об.; Оп. 2. Д. 117. Л. 15 об.; Д. 151. Л. 16 об.; Д. 239. Л. 15 об.
- ⁵ Там же. Оп. 1. Д. 788а. Л. 4; Д. 790. Л. 42 об., 55 об.; Д. 791. Л. 7 об., 16 об., 47 об.
- ⁶ Семен Зеленков (1682 год), Данила (1684 год), Иван Колоколнин (1685 год), Левонтий Ушков (1699 год). См.: ГААО. Ф. 191. Оп. 1. Д. 730. Л. 32; Д. 777. Л. 55 об.; Д. 790. Л. 42 об.; Д. 1082. Л. 73 об.
- ⁷ ГААО. Ф. 191. Оп. 1. Д. 730. Л. 32 об.
- ⁸ Там же. Д. 1177. Л. 33; Д. 1193. Л. 10 об.; Д. 1269. Л. 66 об.; Оп. 2. Д. 9. Л. 13 об.; Д. 31. Л. 2 об.; Оп. 4. Д. 86. Л. 3 об.
- ⁹ Там же. Оп. 1. Д. 1456. Л. 6.
- ¹⁰ Подробный анализ Новодвинского сражения представлен в монографии Ю. Н. Беспярых. См.: [1: 256–285].
- ¹¹ По царскому указу от 24 октября 1701 года И. Е. Рябе были выданы сукно, деньги (5 р.), подводы и провожатый от Москвы до Двины. См.: [1: 327, 329]. Ранее документ был опубликован И. М. Гостевым. См.: [1: 327, 361].
- ¹² ГААО. Ф. 191. Оп. 1. Д. 1204. Л. 4; Д. 1228. Л. 3 об.; Д. 1247. Л. 4 об.; Д. 1407. Л. 1 об., 5 об., 9 об.; Д. 1456. Л. 10.
- ¹³ Там же. Оп. 2. Д. 117. Л. 8 об., 15 об.
- ¹⁴ Там же. Оп. 1. Д. 1791. Л. 5; Д. 1837. Л. 5; Оп. 4. Д. 112. Л. 11.
- ¹⁵ Там же. Оп. 2. Д. 151. Л. 11; Д. 158. Л. 2.
- ¹⁶ Там же. Д. 173. Л. 24 об.; Д. 187. Л. 7 об.; Д. 197. Л. 8 об.; Д. 210. Л. 26; Д. 225. Л. 23; Д. 240. Л. 9 об., 15 об.
- ¹⁷ Там же. Оп. 1. Д. 2346. Л. 1; Оп. 2. Д. 289. Л. 8.
- ¹⁸ Там же. Оп. 2. Д. 325. Л. 16.
- ¹⁹ Там же. Оп. 1. Д. 1791. Л. 5–5 об.; Оп. 2. Д. 117. Л. 15 об.; Д. 158. Л. 3–3 об., 16; Д. 187. Л. 7 об., 9; Д. 240. Л. 9 об., 15 об.; Оп. 4. Д. 113. Л. 2 об.
- ²⁰ Там же. Оп. 2. Д. 210. Л. 26–26 об.; Д. 289. Л. 8.
- ²¹ Там же. Д. 151. Л. 16 об.; Д. 173. Л. 24 об.; Д. 325. Л. 16.
- ²² Там же. Оп. 1. Д. 2346. Л. 1; Оп. 2. Д. 325. Л. 16.
- ²³ Там же. Оп. 2. Д. 240. Л. 15 об.; Д. 187. Л. 7 об., 9.
- ²⁴ Там же. Оп. 1. Д. 1791. Л. 5 об.; Оп. 2. Д. 158. Л. 3 об.
- ²⁵ Там же. Оп. 1. Д. 2346. Л. 1; Оп. 2. Д. 289. Л. 8; Д. 325. Л. 16.
- ²⁶ Там же. Оп. 1. Д. 1791. Л. 5; Оп. 4. Д. 113. Л. 2 об.

- ²⁷ Там же. Оп. 1. Д. 2346. Л. 1; Оп. 2. Д. 158. Л. 16; Д. 173. Л. 24 об.; Д. 187. Л. 9; Д. 197. Л. 11 об.; Д. 210. Л. 26; Д. 289. Л. 8.
- ²⁸ Там же. Оп. 1. Д. 1837. Л. 5; Оп. 2. Д. 117. Л. 15 об.; Д. 151. Л. 16 об.; Д. 158. Л. 16; Оп. 4. Д. 113. Л. 2 об.
- ²⁹ Там же. Оп. 2. Д. 151. Л. 14, 16 об.; Д. 240. Л. 9 об., 15 об.
- ³⁰ Там же. Д. 158. Л. 3.
- ³¹ Там же. Д. 117. Л. 15 об.
- ³² Там же. Д. 210. Л. 26.
- ³³ Там же. Д. 197. Л. 11 об.
- ³⁴ Там же. Оп. 1. Д. 2346. Л. 1; Оп. 2. Д. 289. Л. 8.
- ³⁵ Там же. Оп. 2. Д. 210. Л. 26.
- ³⁶ Там же. Оп. 4. Д. 112. Л. 13 об.
- ³⁷ Там же. Оп. 2. Д. 151. Л. 15.
- ³⁸ Там же. Д. 158. Л. 12 об.
- ³⁹ Там же. Оп. 1. Д. 2168. Л. 16; Оп. 2. Д. 187. Л. 8; Д. 197. Л. 8 об.; Д. 210. Л. 24; Д. 225. Л. 19; Д. 240. Л. 14.
- ⁴⁰ Там же. Оп. 1. Д. 2168. Л. 16–16 об.; Оп. 2. Д. 151. Л. 13 об.; Д. 158. Л. 13–13 об.; Д. 210. Л. 27–28 об.; Оп. 4. Д. 113. Л. 1; Д. 112. Л. 14 об.
- ⁴¹ Там же. Оп. 2. Д. 187. Л. 8; Д. 197. Л. 8 об.
- ⁴² Там же. Д. 197. Л. 8 об.; Д. 210. Л. 27.
- ⁴³ Там же. Д. 197. Л. 8 об.; Д. 210. Л. 28 об.
- ⁴⁴ Там же. Д. 173. Л. 24 об.; Д. 187. Л. 8.
- ⁴⁵ Там же.
- ⁴⁶ Там же. Д. 151. Л. 13 об.; Д. 158. Л. 13 об.
- ⁴⁷ Там же. Д. 151. Л. 13 об.
- ⁴⁸ Там же. Оп. 2. Д. 173. Л. 24 об.; Д. 187. Л. 8.
- ⁴⁹ Там же. Оп. 4. Д. 112. Л. 14 об.
- ⁵⁰ Там же. Оп. 1. Д. 2168. Л. 16.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Беспятых Ю. Н. Архангельск накануне и в годы Северной войны 1700–1721. СПб.: Изд-во «Русско-Балтийский информационный центр «БЛИЦ»»: Историческая иллюстрация, 2010. 680 с.
2. Богданова А. В. Солдаты соловецкого гарнизона в XVIII веке // Соловецкое море: Историко-литературный альманах. Архангельск; М.: Товарищество Северного Мореходства, 2016. Вып. 15. С. 63–79.
3. Богданова А. В. Соловецкий монастырь в Екатерининскую эпоху: из истории секуляризационной реформы 1764 года. М.: Изд-во ПСТГУ, 2017. 318 с.
4. Богомазова А. А. Лодейные кормщики XVI–XVII в. в документах Соловецкого монастыря // Соловецкое море: Историко-литературный альманах. Архангельск; М.: Товарищество Северного Мореходства, 2015. Вып. 14. С. 53–57.
5. Богомазова А. А. Транспортные связи Соловецкого монастыря с устьями в первой половине – середине XVII в. (на примере Летнорецкого устья) // Соловецкое море: Историко-литературный альманах. Архангельск; М.: Товарищество Северного Мореходства, 2014. Вып. 13. С. 69–74.
6. Брызгалов В. В., Овсянников О. В., Ясински М. Э. Беломорские щерботы: «новоманерные» суда первой половины XVIII столетия // Труды Архангельского центра Русского географического общества. Архангельск: Архангельский центр Рус. геогр. о-ва, 2014. Вып. 2. С. 46–66.
7. Брызгалов В. В. Иван Ермолин, прозванием Ряб // Волна. 1992. 19 декабря.
8. Коньков Н. Л. Кто он, лодейный кормщик // Правда Севера. 1972. 30 июня.
9. Копытова Н. С. «Издrevле как деды и отцы наши строили...»: строительство староманерных судов Соловецким монастырем и монастырскими крестьянами в первой трети XVIII в. // Соловецкое море: Историко-литературный альманах. Архангельск; М.: Товарищество Северного Мореходства, 2012. Вып. 11. С. 8–14.
10. Никонов С. А. Монастырская и крестьянская промысловая колонизация Европейской Арктики в XVI–XVIII вв.: Дис. ... д-ра ист. наук. Мурманск, 2018. 574 с.
11. Пузырев В. П. Паруса над студеным морем: (судостроение, промыслы и торговое судоходство на Белом море в 18 веке). М., 2009. 208 с.
12. Тревожные годы Архангельска, 1700–1721: Документы по истории Беломорья в эпоху Петра Великого / Изд. подгот.: Ю. Н. Беспятых, В. В. Брызгалов, П. А. Кротов. Архангельск: Арханг. фил. Рус. геогр. о-ва РАН, 1993. 430 с.
13. Филин П. А. Из истории судостроения Соловецкого монастыря // Соловецкое море: Историко-литературный альманах. Архангельск; М.: Товарищество Северного Мореходства, 2012. Вып. 11. С. 15–20.

Поступила в редакцию 24.06.2019

Sergey A. Nikonov, Doctor of History, Murmansk Arctic State University (Murmansk, Russian Federation)
snikonov-77@mail.ru

CREWS OF THE SEA VESSELS OF THE NIKOLO-KORELSKY MONASTERY DURING THE FIRST HALF OF THE XVIII CENTURY: STRUCTURE AND EMPLOYMENT CONDITIONS*

The article deals with the organization of the ship crews of the Nikolo-Korelsky Monastery during the first half of the XVIII century. The relevance of the work is associated with the disclosure of the system of communications of the coastal marine economy in the pre-industrial era. In this era, communications operated seasonally, not providing year-round maintenance of remote fisheries. The problem of the sea and river communications of the Pomorye monasteries has been repeatedly addressed by researchers, but for the Nikolo-Korelsky Monastery this topic remains undeveloped. The monastery carried cargo to the Murmansk fishery and supplies for the garrison of the Kola fort. For these purposes, since the 1720s two types of ships were used – sailboats and hookers (gukors). Ship crews consisted of helmsmen and sailors. The research revealed the territorial origin of the crew members, the stability of labor relations with the monastery, the working conditions, and the wage rates. In the course of the study, the following conclusions were made: the Nikolo-Korelsky Monastery felt the impact of Peter the Great's reforms, which required the transition from traditional Pomor vessels to western European types of ships; the composition of the ship crews was flexible and changed almost annually, while captains (helmsman) worked for a long period; the wages of sailors were fixed and depended on the length of each sea route, while at the Murmansk fishery the income was determined by the volume of production and was unstable.

Keywords: Nikolo-Korelsky monastery, Murmansk coast, Podvinye, artel, helmsman, Ivan Ryaba (Ryabov), sailboat, rowboat, hooker, kochmara

* The research was supported by the Russian Foundation for Basic Research (project No 18-09-00154 A. "Monastic and peasant commercial colonization of the European Arctic in the XVI–XVIII centuries").

Cite this article as: Nikonov S. A. Crews of the sea vessels of the Nikolo-Korelsky Monastery during the first half of the XVIII century: structure and employment conditions. *Proceedings of Petrozavodsk State University*. 2020. Vol. 42. No 2. P. 51–57. DOI: 10.15393/uchz.art.2020.449

REFERENCES

1. Bespyatykh Yu. N. Arkhangelsk before and during the Great Northern War of 1700–1721. St. Petersburg, 2010. 680 p. (In Russ.)
2. Bogdanova A. V. Soldiers of the Solovetsky Monastery garrison in the XVIII century. *The Solovetsky Sea: Historical and literary anthology*. Arkhangelsk, Moscow, 2016. Issue 15. P. 63–79. (In Russ.)
3. Bogdanova A. V. The Solovetsky Monastery in the Catherine the Great era: the history of the 1764 secularization reform. Moscow, 2017. 318 p. (In Russ.)
4. Bogomazova A. A. Boat helmsmen of the XVI and the XVII centuries in the documents of the Solovetsky Monastery. *The Solovetsky Sea: Historical and literary anthology*. Arkhangelsk, Moscow, 2015. Issue 14. P. 53–57. (In Russ.)
5. Bogomazova A. A. Transport links between the Solovetsky Monastery and salt mining settlements in the first half and the middle of the XVII century (by the example of Letnoretzkoye usolye). *The Solovetsky Sea: Historical and literary anthology*. Arkhangelsk, Moscow, 2014. Issue 13. P. 69–74. (In Russ.)
6. Bryzgalov V. V., Ovsyannikov O. V., Yasinski M. E. The White Sea sheerboats: "new-type" ships of the first half of the XVIII century. *Proceedings of the Arkhangelsk Branch of the Russian Geographical Society*. Arkhangelsk, 2014. Issue 2. P. 46–66. (In Russ.)
7. Bryzgalov V. V. Ivan Yermolin, nicknamed "Ryab". *The Wave*. 1992. December 19. (In Russ.)
8. Kon'kov N. L. This boat helmsman, who is he? *Truth of the North*. 1972. June 30. (In Russ.)
9. Kopytova N. S. "Like our grandfathers and fathers have built since the ancient times...": construction of old-type ships by the Solovetsky Monastery and monastic peasants during the first third of the XVIII century. *The Solovetsky Sea: Historical and literary anthology*. Arkhangelsk, Moscow, 2012. Issue 11. P. 8–14. (In Russ.)
10. Nikonov S. A. Monastic and peasant commercial colonization of the European Arctic in the XVI–XVIII centuries: Doctoral dissertation (History). Murmansk, 2018. 574 p. (In Russ.)
11. Puzyryov V. P. Sails above the icy sea: (shipbuilding, fisheries and commercial shipping on the White Sea in the XVIII century). Moscow, 2009. 208 p. (In Russ.)
12. Alarming years for Arkhangelsk, 1700–1721: Documents on the history of the White Sea region in Peter the Great era. (Yu. N. Bespyatykh, V. V. Bryzgalov, P. A. Krotov, Eds.). Arkhangelsk, 1993. 430 p. (In Russ.)
13. Filin P. A. The history of shipbuilding of the Solovetsky Monastery. *The Solovetsky Sea: Historical and literary anthology*. Arkhangelsk, Moscow, 2012. Issue 11. P. 15–20. (In Russ.)

Received: 24 June, 2019