

С. А. Никонов

Строительство китобойного судна Беломорской компании «Граф Румянцев» (1804–1805 гг.)*

Географические открытия европейцев в Арктике в конце XVI — начале XVII в. имели одним из следствий начало китобойного промысла у берегов архипелага Шпицберген, островов Гренландия и Ян-Майен¹. Одновременно с этим острова и архипелаги Арктики осваивали русские промышленники Поморья, добывавшие тюленей и моржей больше на суше, чем в море. Основными районами промысла стали архипелаг Новая Земля, острова Вайгач и Колгуев².

Ситуация меняется в конце XVII в. Во время Великого посольства Петр I посетил Нидерланды, где познакомился с местными китобоями и увидел возвращение промысловой флотилии от берегов Шпицбергена³. Именно тогда появились первые проекты организации китобойного дела в России⁴, но их реализация оказалась отложена. Указом от 8 ноября 1723 г. объявлялось о создании китобойной компании на манер голландской Ост-Индской⁵, к участию в которой, помимо русских купцов, планировалось привлечь и иностранцев. Одним из сторонников учреждения купеческих компаний был князь И. А. Щербатов, обращавший внимание Петра на прибыльность рыболовных промыслов на Русском Севере⁶.

* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-28-20047, <https://rscf.ru/project/24-28-20047/>. The research was carried out with the support of the Russian Science Foundation and the Government of the Murmansk Region project no. 24-28-20047, <https://rscf.ru/project/24-28-20047/>.

Идея организации нового промысла не исчезала на всем протяжении XVIII в.⁷ Указ от 13 марта 1798 г. о дозволении жителям Колы вырубать леса для строительства мореходных судов предписывал «обратить внимание промышленников» на китобойный промысел⁸. Под руководством Адмиралтейств-коллегии следовало составить чертежи будущих китобойных судов и определить в Архангельской губернии места для верфей. Отклика у местных промышленников это предложение не вызвало.

Промысел китов стал одним из направлений Беломорской торговой компании, учрежденной в 1803 г. по инициативе власти и крупного купечества⁹. Главное правление компании находилось в Санкт-Петербурге, но вся практическая деятельность осуществлялась из Архангельска. Руководителем архангельской конторы 5 февраля 1804 г. был назначен Влас Ермолин¹⁰.

Для Ермолина заведывание делами компании было больше, чем ответственное поручение и возможность выбиться в верхи общества. Он имел собственные представления об организации дела. В частности, он настаивал на перспективности промыслов на Новой Земле, выдвигал идею развития китобойного промысла, был вдохновителем строительства судна «Граф Румянцев».

На рубеже XVIII–XIX вв. в Архангельске и округе действовал ряд купеческих верфей. Рост купеческого кораблестроения был вызван развитием промыслов в Арктике, морской торговлей с европейскими странами, государственными заказами и подрядами на постройку кораблей для военно-морского флота и иностранных купцов¹¹.

«Граф Румянцев» строился на верфи купцов Поповых. Родоначальником купеческой династии стал Алексей Иванович Попов (1743–1805) — крестьянин Заостровской волости, начинавший как купеческий приказчик, доросший к 1790 г. до основателя собственной фирмы «Алексей Попов с сыновьями»¹². Своего расцвета верфь Поповых достигла в первое десятилетие XIX в.¹³ Купец и сам был крупным судовладельцем, владея в 1804 г. девятью судами¹⁴.

Нанятые на службу Беломорской компанией в Гамбурге китобои, прибыв в Архангельск, обратили внимание на строившееся «для собственного их (купцов Поповых. — С. Н.) употребления» трехмачтовое судно, грузоподъемность составляла 260 ластов, или 360 ластов¹⁵ коммерческих¹⁶. В донесении от 22 июля 1804 г. В. Е. Ермолин отмечал, что строительство велось «по здешнему строгому в мастерстве искусству» из лучшего сухого леса. Корабль был оснащен такелажем: «канатами, вантами¹⁷ и бегучую снастью¹⁸, равно и парусами двойнаго штиля и якорями»¹⁹. Окончить работы планировалось до 20 сентября 1804 г.²⁰ После покупки Ермолин планировал отправить его в Колу, чтобы в апреле 1805 г. он вышел на промысел «не позже, как и иностранные корабли отправляются». Стоимость судна составила 32 тыс. руб. В случае заключения сделки Поповы готовы были получать оплату частями²¹.

Однако этот корабль так и не пополнил ряды компанейского флота. Помешали интриги, чинимые Степаном Ивановичем Митрополовым — акционером

компании, представителем старинного вологодского купеческого рода, специализировавшегося на торговле в Архангельске²².

Митрополов предложил для морского промысла собственный корабль, который готов был уступить за меньшую сумму в 23 тыс. руб. Этот корабль, по отзыву Ермолина, был «малым и потому недостаточным», к тому же купец продолжал отдавать его под фрахт другим промышленникам²³. Чтобы из обычного мореходного переделать его в китобойный, требовалась «наделка, нужная для таковых кораблей на случай их плавания между льдами»²⁴. В перестройку корабля нужно было вложить значительные средства, на что С. И. Митрополов не был готов. Затягивание решения о покупке судна на верфи Поповых привело к расторжению договоренности²⁵.

Несмотря на неудачу, В. Е. Ермолин продолжал настаивать на постройке китобойного судна. 3 сентября 1804 г. он доносил в Петербург, что архангельские акционеры одобрили строительство брига на верфи Поповых²⁶. Весной 1805 г. планировалось готовое судно «вооружить на китоловной промысел»²⁷. Этот же вопрос обсуждался на заседании акционеров компании 10 октября 1804 г.²⁸ Было решено, что к берегам Шпицбергена и Новой Земли, помимо трех судов для ведения традиционного поморского промысла, отправится одно судно «на летней китоловной (промысел. — С. Н.) по образу иностранцев»²⁹.

Однако другие предложения о постройке китобойного судна после этого не исчезли. Так, крестьянин Кочнев, один из акционеров компании, предложил построить корабль на своей верфи³⁰. Поскольку на итоговое заседание акционеров, где решался этот вопрос, Кочнев не явился, был сделан окончательный выбор в пользу верфи Поповых. Фирма обещала построить бриг длиной по килю 85 футов³¹ за 22 тыс. руб.³², на 10 тыс. руб. меньше стоимости китобойного корабля, так и не проданного компании. Несмотря на снижение цены, «проект Ермолина» все равно оставался крайне дорогостоящим для компании. Для сравнения купленное в 1803 г. для промысла судно «Царь Константин» со всей оснасткой обошлось компании в 5 тыс. руб.³³ Стоимость одного китобойного судна равнялась стоимости целой промысловой флотилии из четырех кораблей!

В первой половине декабря 1804 г. на верфи приступили к строительству будущего «Графа Румянцева»³⁴. Постройка судна предполагала заключение контракта, где указывались сроки работ, материалы и технические характеристики. Его условия пересказаны в одном из писем фирмы «А. Попов и сыновья» в дирекцию компании. Корабль строился из сухого «добраго соснового лесу» без болони³⁵, доставленного из Пинеги в мае 1804 г.³⁶ На бортах делали вторую обшивку, предохранявшую от льда. К этому прибегали и европейские китобой³⁷. К строительству привлекли опытных мастеров, а ход работ контролировал сам Алексей Попов³⁸. Не возражала фирма и против присутствия на верфи иностранцев-гарпунщиков³⁹.

В заявленные сроки — за три месяца, построить судно не получилось. Причины задержки раскрываются в донесениях В. Е. Ермолина. Так, 20 апреля

1805 г. он сообщал, что фирма Поповых «с поспешностию» обещала сдать судно к 1 мая⁴⁰, однако этого не случилось. 5 мая 1805 г. управляющий писал, что корабль окончателен, но из-за холодной погоды не делалась вторая обшивка⁴¹. На неделю, до 12 мая, откладывалась установка мачт⁴². К 26 мая была закончена «ледовая обшивка» корабля. Продолжались внутренние работы («каютный убор, камбуз и служительския койки») и устройство такелажа⁴³.

Руководство компании было обеспокоено задержкой сдачи судна, поскольку из-за этого могло быть упущено время для промысла⁴⁴. Предписание дирекции, направленное в Архангельск, наполнено нескрываемым раздражением из-за нарушения условий контракта: «Господа Поповы уверили нас, что корабль к 1-му мая во всех частях готов будет», из-за чего им выплатили деньги раньше установленного срока⁴⁵. Пытаясь спасти положение, Влас Ермолин обращал внимание руководства на существовавшую издавна практику отправки зверобойных артелей к полярным архипелагам: «Все отправляющиеся отсюда (из Архангельска. — С. Н.) в Гренландию суда на промыслы, хотя не на китоловные, а на моржевые, обыкновенно не ранее отпускаются, как в конце июня, а более в июле месяце»⁴⁶. Конечно, сказанное не имело никакого отношения к китоловному промыслу европейцев в Арктике, начинавшемуся ранней весной.

Наконец 2 июня 1805 г. «Граф Румянцев» сошел со стапелей. Ермолин с гордостью писал, что спуск такого судна «в здешнем месте вещь еще не бывалая!»⁴⁷. Радостной новостью он поделился и с графом Н. П. Румянцевым, сообщая о «китоловном корабле имени вашего сиятельства», находившемся «во всей готовности» и стоявшем «за противными ветрами на здешней рейде»⁴⁸. В словах управляющего заметна гордость за успех дела, рассматриваемого не только как компанейское, но и личное. По случаю спуска на воду на корабле были устроены торжества. Ермолин не без кокетства писал, что он «щеголнуть осмелился маленьким угощением... почетной публике и начавшимся лицам»⁴⁹.

Тип корабля в документах определяется как бриг — транспортное двухмачтовое судно. Бриги, строившиеся в России с начала XVIII в., во второй половине столетия получили распространение и на Русском Севере⁵⁰. Отметим, что в Нидерландах в это время на китобойном промысле использовались суда разных типов: пинки, бриги, галиоты, фрегаты, барки⁵¹.

Рассмотрев историю строительства китобойного судна, остается выяснить происхождение его названия. Свое имя корабль получил в честь графа Николая Петровича Румянцева (1754–1826) — одного из образованнейших людей своего времени, государственного деятеля и дипломата, участвовавшего в заключении важнейших международных договоров начала XIX в.⁵² Не менее значим вклад графа в развитие исторической науки России в первой четверти XIX в. Румянцев еще в период своей государственной деятельности обратил внимание на ценнейшие исторические документы архива Коллегии иностранных дел⁵³.

Экономические взгляды графа Н. П. Румянцева сочетали идеи либерализма и государственного покровительства отечественной торговле и промышленности⁵⁴. Российские купцы должны были самостоятельно выйти на международные рынки. Содействовать этому могло поощрение купеческого судостроения⁵⁵.

Взгляды Н. П. Румянцева находили отражение и в личных поступках. Являясь акционером Российско-Американской⁵⁶ и Беломорской компаний⁵⁷, он лоббировал их интересы. Для поддержания отношений с Русской Америкой и развития торговли с Японией граф инициировал первое русское кругосветное плавание под командованием И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского⁵⁸. При его содействии в 1806 г. слободской и архангельский купец К. А. Анфилов отправил два судна в Северо-Американские Соединенные Штаты⁵⁹.

Название судна, безусловно, отражало общественные устремления того времени⁶⁰. Им подчеркивалось уважительное отношение к покровителю компании и заявлялось согласие с экономической политикой Румянцева, одним из пунктов которой был выход России на международные рынки. Отметим, что китобойное судно было единственным кораблем Беломорской компании, носившим современное название. Остальные суда, ходившие к полярным архипелагам, носили традиционные для промысловой культуры Поморья XVIII — начала XIX в. имена христианских подвижников («Святой Николай», «Святые Николай и Максим» и др.), общерусских святых («Святые Московские чудотворцы Петр, Иона, Алексей, Филипп»), архангелов («Святой Михаил Архангел»), небесных покровителей, членов императорской семьи («Святой князь Константин»). Значительно реже встречались названия судов светского характера, не имевшие явной религиозной коннотации («Морж», «Согласие»).

Таким образом, строительство китоловного судна стало возможным благодаря настойчивости правителя компании Власа Ермолина, сумевшего преодолеть сопротивление конкурентов-акционеров Митрополова и Кочнева. Действия дирекции Беломорской компании были непоследовательны. Так, иностранные китобои, нанятые на службу еще до начала строительства судна, оставались без работы до спуска корабля на воду в июне 1805 г. Построенный по всем требованиям корабельного искусства и стоивший немалых денег, бриг «Граф Румянцев» не мог сам по себе обеспечить успешное начало китобойного промысла. Для этого требовалось многое другое — от опыта и слаженной работы команды до своевременного выхода на промысел. Выполнение этих условий и составило в будущем главные трудности в судьбе начатого Беломорской компанией дела.

¹ *Hacquebord L., Steenhusen F., Waterbolk H.* English and Dutch whaling trade and whaling stations in Spitsbergen (Svalbard) before 1660 // *International Journal of Maritime History*. 2003. Vol. XV, no. 2. P. 119–120, 122; *Schokkenbroek J. C. A.* Trying-out. An Anatomy of Dutch

- Whaling and Sealing in the Nineteenth Century, 1815–1885. Amsterdam, 2008. P. 27–29; *Арлов Б. Тур*. История архипелага Шпицберген. М., 2016. С. 65–103.
- ² *Никонов С. А.* «Кто в море не ходил, тот Богу не маливался»: Промысловая колонизация Мурманского берега и Новой Земли крестьянами и монастырями Поморья в XVI–XVIII вв. М.; СПб., 2020. С. 154–162; *Заозерский Д. С.* Хозяйственное освоение островов Баренцева моря в XIX — начале XX в.; дис. ... канд. ист. наук. Архангельск, 2021. С. 36–48.
 - ³ *Крайковский А. В.* «Как спущенный корабль» — планы переноса нидерландских технологий морского промысла и идеи европеизации России при Петре I // Россия — Нидерланды. Диалог культур в европейском пространстве: Материалы V Международного петровского конгресса (Санкт-Петербург, 7–9 июня 2013 года). СПб., 2014. С. 265–268.
 - ⁴ *Латто-Данилевский А. С.* Русские промышленные и торговые компании в первой половине XVIII столетия. СПб., 1899. С. 20–21; *Дадькина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А.* Поморские промыслы на Шпицбергене в XVIII — начале XIX в. Исследование. Документы. М.; СПб., 2017. С. 30–31, 40–41.
 - ⁵ Полное собрание законов Российской империи (далее — ПСЗРИ). Т. 7: 1723–1727. СПб., 1830. № 4348. С. 152.
 - ⁶ *Копелев Д. Н.* Битва портуланов: Забытые и малоизвестные страницы военно-морской истории XVI–XIX столетий. СПб., 2019. С. 490–492.
 - ⁷ Подробнее см.: *Дадькина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А.* Поморские промыслы на Шпицбергене в XVIII — начале XIX в. С. 37–44, 50–55.
 - ⁸ ПСЗРИ. Т. 25: 1798–1799. СПб., 1830. № 18887. С. 583.
 - ⁹ *Заозерский Д. С.* Хозяйственное освоение островов Баренцева моря в XIX — начале XX в. С. 69–70.
 - ¹⁰ ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 17. Л. 99 — 100 об.
 - ¹¹ *Огородников Н. Ф.* Очерк истории города Архангельска в торгово-промышленном отношении. СПб., 1890. С. 234.
 - ¹² Там же. С. 259–260; *Овсянников Е. И.* Архангельск купеческий. Архангельск, 2000. С. 91, 100, 112, 128, 132; *Шумилов Н. А.* Архангельский родословец: (генеалогия наиболее известных дворянских, купеческих, мещанских и крестьянских родов Архангельской земли). Архангельск, 2009. С. 240–241.
 - ¹³ *Задорин М. Ю., Митько А. В., Разинкова Е. О., Рамзейер Н. Ф. Л.* Состояние и перспективы экономического развития отечественного судостроения на Севере в первой половине XIX в. глазами губернских чиновников (по данным государственного архива Архангельской области) // Арктика и Север. 2019. № 34. С. 12.
 - ¹⁴ *Брызгалов В. В., Овсянников О. В.* Сведения Архангельского губернского правления о «мореходных и промышленничьих» судах, построенных в Поморье в 1772–1816 годах // Труды Архангельского центра Русского географического общества: сб. науч. ст. Архангельск, 2013. Вып. 8. С. 25–26.
 - ¹⁵ Ласт — мера веса, равная 72 пудам (пуд = 16,38 кг). 260 ластов = 306,6 т. 360 ластов коммерческих = 424,6 т.
 - ¹⁶ ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 105. Л. 41 об.
 - ¹⁷ Ванты — снасти такелажа для укрепления мачты, стеньги и брам-стеньги с бортов судна.
 - ¹⁸ Беговая снасть (такелаж) — тросовая оснастка судна, закрепленная только одним концом, служащая для подъема тяжестей, установки и уборки парусов, управления рангоутом.
 - ¹⁹ ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 105. Л. 41 об.
 - ²⁰ Там же.
 - ²¹ Там же.
 - ²² *Гуслистова А. Н.* Генеалогия вологодской купеческой семьи Митрополовых в XVII–XIX вв. // Материалы II Всероссийской научной конференции «Некрасовские чтения (памяти д. и. н., профессора Ю. К. Некрасова)». 20–21 мая 2016 года. Вологда, 2016. С. 160–165.
 - ²³ ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 105. Л. 41 об.
 - ²⁴ Там же. Л. 51.
 - ²⁵ Там же.
 - ²⁶ Там же. Л. 58.

- 27 Там же. Л. 63.
- 28 Там же. Д. 86. Л. 62–63. В заседании участвовали акционеры Ксенофонт Анфилатов и Степан (Стефан) Митрополов.
- 29 Там же. Л. 62.
- 30 Там же. Д. 105. Л. 92. 70 футов = 21,34 м.
- 31 85 футов = 25,9 м.
- 32 ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 105. Л. 92 об. В счете «Графа Румянцева», составленном перед вояжем 1805 г., указана другая стоимость судна — 23 тыс. руб. См.: ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 86. Л. 187 об.
- 33 Там же. Д. 105. Л. 14 об.
- 34 Там же. Л. 90.
- 35 Болонь — наружные мягкие слои дерева.
- 36 ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 149. Л. 43.
- 37 *Schokkenbroek J. C. A. Trying-out*. P. 31.
- 38 ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 149. Л. 43.
- 39 Там же. Л. 44.
- 40 Там же. Д. 6. Л. 20.
- 41 Там же. Л. 28.
- 42 Там же. Д. 105. Л. 135.
- 43 Там же. Л. 139.
- 44 Там же. Д. 109. Л. 95.
- 45 Там же. Л. 99.
- 46 Там же. Д. 6. Л. 34.
- 47 Там же. Л. 35.
- 48 РГИА. Ф. 12. Оп. 1. Д. 212. Л. 1 об.
- 49 Там же.
- 50 *Филин П. А., Курноскин С. П.* Народное судостроение в России. СПб., 2016. С. 56–57.
- 51 *Schokkenbroek J. C. A. Trying-out*. P. 118–120, 123, 137–142, 146; *Лайнема М., Нурминен Ю.* Ultima Thule: Арктические исследования. М., 2016. С. 142–143.
- 52 Государственной и научной деятельности графа Н. П. Румянцева посвящена обширная литература. Обобщающие работы об этом выдающемся государственном и общественном деятеле были подготовлены П. М. Майковым и В. М. Лопатниковым. См.: *Майков П.* Румянцев, граф Николай Петрович // *Русский биографический словарь*. Т. XVII: Романов — Рясковский. Пг., 1918. С. 493–521; *Лопатников В. М.* Канцлер Румянцев. Время и служение. М., 2011.
- 53 *Козлов В. П.* Колумбы российских древностей. М., 1981. С. 8–45.
- 54 *Лобас Е. В., Савченко М. М.* Внешняя торговля и таможенная политика Российской империи начала XIX века. М., 2017. С. 60–61.
- 55 Там же. С. 57–58, 61.
- 56 *Гринёв А. В.* Русские колонии на Аляске на рубеже XIX в. // *История Русской Америки (1732–1867)*: в 3 т. / Под общ. ред. Н. Н. Болховитинова. Т. 2: Деятельность Российско-американской компании (1799–1825). М., 1999. С. 16.
- 57 *Пасецкий В. М.* Русские открытия и исследования в Арктике. Первая половина XIX в. Л., 1984. С. 29–33; *Овсянников Е. И.* Архангельск купеческий. С. 132–133; *Заозерский Д. С.* Хозяйственное освоение островов Баренцева моря в XIX — начале XX в. С. 70–71.
- 58 *Болховитинов Н. Н.* П. Резанов и первое кругосветное плавание россиян (1803–1806) // *История Русской Америки (1732–1867)*: в 3 т. Т. 2: Деятельность Российско-американской компании (1799–1825). М., 1999. С. 88–89.
- 59 *Шумилов Н. А.* Архангельский родословец. С. 136; *Судовиков М. С.* Купец-негоциант Ксенофонт Анфилатов // *Вопросы истории*. 2011. № 4. С. 157–163.
- 60 *Овсянников О. В., Ясински М. Э.* Заметки о морском аспекте освоения Русской Европейской Арктики // *Лодия*. 2008, № 5: сб. ст. / сост. и отв. ред. В. В. Брызгалов. Архангельск, 2010. С. 12–14; *Копелев Д. Н.* Битва портуланов. С. 282–292; *Никонов С. А.* «Кто в море не ходил, тот Богу не маливался». С. 397–398.

References

- ARLOV B. TOUR. *Istorija arhipelaga Shpicbergen* [History of the Svalbard archipelago. In Russ.]. Moscow, 2016.
- BOLKHOVITINOV N.N. *N.P. Rezanov and the first circumnavigation of the Russians (1803–1806)* [N.P. Rezanov and the first circumnavigation of the Russians (1803–1806). In Russ.] // *Istorija Russkoj Ameriki (1732–1867)*: v 3 t. T. 2: Dejatel'nost' Rossijsko-amerikanskoj kompanii (1799–1825). Moscow, 1999. P. 84–114.
- BRYZGALOV V.V., OVSIANNIKOV O.V. *Svedenija Arhangel'skogo gubernskogo pravlenija o "morehodnyh i promyshlennichih" sudah, postroennyh v Pomor'e v 1772–1816 godah* [Information of the Arkhangelsk Provincial Board about "seaworthy and industrial" vessels built in Pomerania in 1772–1816. In Russ.] // *Trudy Arhangel'skogo centra Russkogo geograficheskogo obshhestva: sbornik nauchnyh statej*. Vyp. 8. Arkhangelsk, 2013. P. 18–33.
- DADYKINA M.M., KRAJKOVSKIJ A.V., LAJUS JU. A. *Pomorskie promysly na Shpicbergene v XVIII – nach. XIX v. Issledovanie. Dokumenty*. [Pomeranian fisheries on Svalbard in the 18th – beginning 19th century. Study. Documents. In Russ.]. Moscow; St. Petersburg, 2017.
- FILIN P.A., KURNOSKIN S.P. *Narodnoe sudostroenie v Rossii* [Folk shipbuilding in Russia. In Russ.]. St. Petersburg, 2016.
- GRINJOV A.V. *Russkie kolonii na Aljaske na rubezhe XIX v.* [Russian colonies in Alaska at the turn of the 19th century. In Russ.] // *Istorija Russkoj Ameriki (1732–1867)*: v 3 t. / Pod obslh. red. N.N. Bolhovitina. T. 2: Dejatel'nost' Rossijsko-amerikanskoj kompanii (1799–1825). Moscow, 1999. P. 15–52.
- GUSLISTOVA A.N. *Genealogija vologodskoj kupecheskoj sem'i Mitropolovyh v XVII–XIX vv.* [Genealogy of the Vologda merchant family of the Mitropolovs in the 17th–19th centuries. In Russ.] // *Materialy II Vserossijskoj nauchnoj konferencii "Nekrasovskie chtenija (pamjati doktora istoricheskikh nauk, professora Ju. K. Nekrasova)"*. 20–21 maja 2016 goda. Vologda, 2016. P. 160–165.
- HACQUEBORD L., STEENHUSEN F., WATERBOLK H. *English and Dutch Whaling Trade and Whaling Stations in Spitsbergen (Svalbard) before 1660* // *International Journal of Maritime History*. 2003. Vol. XV, no. 2. P. 117–134.
- KOPELEV D.N. *Bitva portulanov: Zabytye i maloizvestnye stranicy voenno-morskoj istorii XVI–XIX stoletij* [Battle of the Portulans: Forgotten and little-known pages of naval history of the 16th–19th centuries. In Russ.]. St. Petersburg, 2019.
- KOZLOV V.P. *Kolumby russijskikh drevnostej* [Columbs of Russian antiquities. In Russ.]. Moscow, 1981.
- KRAJKOVSKIJ A.V. "Kak spushhennyj korabl" – plany perenosa niderlandskih tehnologij morskogo promysla i idei evropeizacii Rossii pri Petre I ["Like a lowered ship" – plans for the transfer of Dutch marine fishing technologies and the idea of Europeanization of Russia under Peter I. In Russ.] // *Rossija – Niderlandy. Dialog kul'tur v evropejskom prostranstve: materialy V Mezhdunarodnogo petrovskogo kongressa (Sankt-Peterburg, 7–9 ijunja 2013 goda)*. St. Petersburg, 2014. P. 261–272.
- LAJNEMA M., NURMINEN JU. *Ultima Thule: Arkticheskie issledovanija* [Ultima Thule: Arctic Exploration. In Russ.]. Moscow, 2016.
- LOBAS E.V., SAVCHENKO M.M. *Vneshnjaja torgovlja i tamozhennaja politika Rossijskoj imperii nachala XIX veka* [Foreign trade and customs policy of the Russian Empire at the beginning of the 19th century. In Russ.]. Moscow, 2017.
- LOPATNIKOV V.M. *Kancler Rumjancev. Vremja i sluzhenie* [Chancellor Rumyantsev. Time and Service. In Russ.]. Moscow, 2011.
- NIKONOV S.A. "Kto v more ne hodil, tot Bogu ne malivalsja": *Promyslovaja kolonizacija Murmanskogo berega i Novoj Zemli krest'janami i monastyrijami Pomor'ja v XVI–XVIII vv.* ["Who did not go to sea, he did not give in to God": Commercial colonization of the Murmansk coast and Novaya Zemlya by peasants and monasteries of Pomerania in the 16th–18th centuries. In Russ.]. Moscow; St. Petersburg, 2020.
- OVSIANNIKOV E.I. *Arhangel'sk kupecheskij* [Arkhangelsk merchant. In Russ.]. Arkhangelsk, 2000.
- OVSIANNIKOV O.V., JASINSKI M.JE. *Zametki o morskome aspekto osvoenija Russkoj Evropejskoj Arktiki* [Notes on the marine aspect of the development of the Russian European Arctic. In Russ.] // *Lodija*. 2008. No. 5: sb. st. / Sost. i otv. red. V.V. Bryzgalov. Arkhangelsk, 2010. P. 3–199.
- PASECKIJ V.M. *Russkie otkrytija i issledovanija v Arktike. Pervaja polovina XIX v.* [Russian discoveries and research in the Arctic. The first half of the 19th century. In Russ.]. Leningrad, 1984.
- SCHOKKENBROEK J.C.A. *Trying-out. An Anatomy of Dutch Whaling and Sealing in the Nineteenth Century, 1815–1885*. Amsterdam, 2008.
- SHUMILOV N.A. *Arhangel'skij rodoslovec: (genealogija naibolee izvestnyh dvorjanskikh, kupecheskikh, meshhanskikh i krest'janskikh rodov Arhangel'skoj zemli): genealogicheskij spravochnik* [Arkhangelsk genealogist: (genealogy of the most famous noble, merchant, petty bourgeoisie and peasant families of the Arkhangelsk land): genealogical reference book. In Russ.]. Arkhangelsk, 2009.

SUDOVIKOV M.S. *Kupeц-negociant Ksenofont Anfilatov* [Merchant Xenophon Anfilatov. In Russ.] // *Voprosy istorii*. 2011. No. 4. P. 157–163. URL: https://herzenlib.ru/regionovedenie/resources/detail.php?ID=15459&special_version=Y (date of accession 26.06.2022).

ZADORIN M. JU., MIT'KO A. V., RAZINKOVA E. O., RAMZEJER N. F. L. *Sostojanie i perspektivy jekonomicheskogo razvitiya otechestvennogo sudostroeniija na Severe v pervoj polovine XIX v. glazami gubernskih chinovnikov (po dannym gosudarstvennogo arhiva Arhangel'skoj oblasti)* [The state and prospects of economic development of domestic shipbuilding in the North in the first half of the 19th century through the eyes of provincial officials (according to the State Archive of the Arkhangelsk region). In Russ.] // *Arktika i Sever*. 2019. No. 34. P. 5–19.

ZAOZERSKIJ D.S. *Hozhajstvennoe osvoenie ostrovov Barenceva morja v XIX – nachale XX v.* [Economic development of the Barents Sea islands in the 19th – early 20th century. In Russ.]: dis. ... kand. ist. nauk. Arhangel'sk, 2021.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

С. А. Никонов. Строительство китобойного судна Беломорской компании «Граф Румянцев» (1804–1805 гг.) // Петербургский исторический журнал. 2024. № 3. С. 86–94

Аннотация: В статье рассматривается вопрос о строительстве китобойного судна «Граф Румянцев» в 1804–1805 гг. Организация китобойного промысла в России тесно связана с эпохой петровских преобразований. В 1803 г., с созданием Беломорской компании, эта идея вновь становится актуальной. Нанятые на службу европейские китобои выбрали место строительства и тип будущего корабля. Значительные затраты порождали неоправданные ожидания успеха в новом деле. Судну было дано необычное название, не связанное с поморской традицией наименования кораблей. Как правило, суда называли в честь христианских святых и архангелов. Назвав бриг в честь канцлера Н. П. Румянцева, руководство компании отдавало дань уважения высокопоставленному покровителю, ратовавшему за развитие купеческого мореплавания в России и полноправное участие отечественных предпринимателей в международной торговле.

Ключевые слова: китобойный промысел, Беломорская компания, В. Е. Ермолин, граф Н. П. Румянцев, кораблестроение.

FOR CITATION

S. A. Nikonov. Construction of the whaling vessel of the White Sea Company “Count Rummyantsev” (1804–1805) // Petersburg historical journal, no. 3, 2024, pp. 86–94

Abstract: The article addresses the construction of the whaling ship “Count Rummyantsev” between the years 1804 and 1805. The organisation of whaling in Russia is inextricably linked to the era of Peter the Great’s reforms. The idea was revived in 1803 with the establishment of the White Sea Company. The European whalers engaged by the company were responsible for selecting the construction site and the design of the vessel. The substantial financial outlay generated unwarranted optimism regarding the prospective success of the venture. The ship was assigned an unconventional designation, distinct from the Pomorsky custom of naming vessels. Typically, ships were christened after Christian saints and archangels. By selecting the appellation “Chancellor N. P. Rummyantsev” for the brig, the company’s leadership paid homage to a prominent patron who championed the advancement of merchant shipping in Russia and the active involvement of domestic merchants in global trade.

Key words: whaling, White Sea Company, V. E. Ermolin, Count N. P. Rummyantsev, shipbuilding.

Автор: Никонов, Сергей Александрович — д. и. н., доцент, профессор кафедры истории Мурманского арктического университета (Мурманск, Россия).

Author: Nikonov, Sergey Alexandrovich — Dr of Sciences in History, Associate Professor, Professor of the Department of History of Murmansk Arctic University (Murmansk, Russia).

E-mail: snikonov-77@mail.ru

ORCID 0000-0003-2523-7365