

**С. А. Никонов**

## Екатерининская гавань — промысловая база Беломорской компании в начале XIX в. \*

Беломорская торговая компания (далее — Беломорская компания), образованная в 1803 г., должна была содействовать развитию морских рыболовных и зверобойных промыслов в Белом и Баренцевом морях. Согласно Акту об учреждении компании, ее деятельность не ограничивалась «одним Белым морем», но проходила «по всем невозбранном и удобопрístupным высотам Северного океана», охватывая и воды Новой Земли<sup>1</sup>. У истоков компании стоял как частный капитал, так и государственная инициатива, заключавшаяся в развитии на Русском Севере передовых европейских технологий добычи и обработки рыбы, китобойного промысла<sup>2</sup>. Используя богатства биоресурсов Северного Ледовитого океана и передовой опыт, Россия могла выйти на международные рынки морских промыслов.

Конкуренции с европейскими промышленниками препятствовал ряд обстоятельств. Главным из них было позднее начало навигации на Белом море, не ранее конца мая — начала июня<sup>3</sup>. Это делало невозможным ранний выход к берегам полярных архипелагов — Новой Земли и Шпицбергена, где с начала XVII в. велся промысел гренландского кита и других морских млекопитающих<sup>4</sup>. Из европейских портовых городов суда выходили на промысел в марте, что позволяло заканчивать охоту к началу лета<sup>5</sup>.

\* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-28-20047; <https://rscf.ru/project/24-28-20047/>, и Соглашения между Минобрнауки Мурманской области и ФГАОУ ВО «МАУ» № 199 от 03.05.2024.

Это обстоятельство еще с XVIII в. вызывало беспокойство русских чиновников, купцов и ученых, порождая дискуссии о перспективности развития китобойного промысла в северных водах<sup>6</sup>. Те, кто придерживался оптимистического взгляда на этот вопрос, считали, что портовую инфраструктуру промысла надо строить на побережье незамерзающего Баренцева моря. В числе таких оптимистов были архангелогородский губернатор Е. А. Головцын и ученый-естествоиспытатель, академик И. И. Лепёхин<sup>7</sup>. Оба указывали на Екатерининскую гавань Кольского залива как наиболее подходящее место для базы китобойного промысла. Были и скептики, к которым относились крупные купцы Архангельска, 18 мая 1800 г. подавшие рапорт на имя архангельского гражданского губернатора И. Ф. Мезенцева. В документе последовательно и аргументированно доказывалась невозможность китобойного промысла в России<sup>8</sup>.

Екатерининская гавань представляет собой узкий пролив между западным берегом Кольского залива и Екатерининским островом. Гавань находится примерно в 113 км от выхода в Баренцево море<sup>9</sup>. Свое название она получила не ранее 1720-х гг., когда здесь были отстроены жилые и хозяйственные помещения Кольского китоловства<sup>10</sup>. Название гавани отсылает к имени Екатерины Алексеевны, второй жены Петра Великого. В честь российской императрицы был назван ряд населенных мест империи (Екатеринбург, Екатеринополь, Екатерингоф)<sup>11</sup>.

К началу 1730-х гг. Кольское китоловство прекратило свою историю, не принеся казне ожидавшегося дохода. До середины XVIII в. Екатерининская гавань использовалась как место стоянки судов российского военно-морского флота<sup>12</sup>. Построенные некогда казармы, амбары, магазины<sup>13</sup>, ямы для вытопки сала морских животных приходили в негодность. Кольский купец Андрей Герасимов на запрос дирекции Беломорской компании о состоянии гавани 14 марта 1805 г. писал: здесь построек «совсем нет», а за истекшие 10 лет (с 1795 г.) то, что оставалось, было «мимоходящим народом растаскано»<sup>14</sup>.

К началу XIX в. сложилось представление о Екатерининской гавани как об удобном месте строительства портовой базы зверобойных промыслов. Тот же купец Герасимов обращал внимание дирекции на достаточную глубину пролива, где могли стоять крупные суда, а также возможность свободного судоходства. Не только в начале весны, замечал он, но возможно «почти и зимою в Екатерининскую гавань входить и выходить свободно (кораблям. — С. Н.)»<sup>15</sup>. Главным сторонником использования гавани как промысловой базы стал управляющий Беломорской компании Влас Ермолаевич Ермолин.

Назначенный на должность 5 февраля 1804 г., Ермолин отвечал за руководство всеми делами компании на Русском Севере, от организации промыслов до поставок продукции на российские и зарубежные рынки. Приступив к делам, он обратил внимание дирекции, находившейся в Санкт-Петербурге, на преимущества гавани «для раннего летом отправления и зимовки кораблей»<sup>16</sup>, подготовил план и смету будущих работ.

Предложение В. Е. Ермолина было поддержано дирекцией. Оставалось найти человека, готового взять на себя руководство строительными работами. Компания рассчитывала на сотрудничество с купцами Колы, находившимися относительно недалеко от гавани, обладавшими денежными капиталами и связями в местной среде. Недолгое сотрудничество с одним из них, Андреем Герасимовым, не принесло результата и даже обернулось конфликтом<sup>17</sup>. Более успешными оказались отношения с другим купцом — Алексеем Ивановичем Поповым<sup>18</sup>. Предписание о начале строительства было отправлено ему 20 мая 1805 г.<sup>19</sup> Для создания полноценной базы промыслового флота требовалось время, работники и материалы. Найти все это было сложно. Не случайно А. И. Попов предлагал на осенне-зимний период разместить промышленников и матросов в Коле, а в гавани оставить только караульщиков для присмотра за имуществом и стоящими на рейде судами<sup>20</sup>.

Сократить временные затраты на строительство могла бы покупка готового дома в Коле. В разобранном виде его можно было перевезти к месту строительства промыслового поселка. Такими способами доставки построек в отдаленные места промыслов пользовались издавна<sup>21</sup>. На примете у Попова был и подходящий дом, принадлежавший купцу Федору Голодному, готовому уступить его за 500 руб. Комиссионер всячески расхвалил дом, обращая внимание на качество материала («лес преотменной, толстой»), готовность к проживанию, достаточную площадь<sup>22</sup>. По каким-то причинам от него отказались, купив избу у купца Романа Шабунина<sup>23</sup>.

А. И. Попов обратил внимание В. Е. Ермолина еще на один источник строительного материала для гавани — остатки промыслового становища<sup>24</sup> Соловецкого монастыря на острове Кильдин<sup>25</sup>. Их начали вывозить в июле 1805 г. на судне купца Андрея Герасимова. В гавань были доставлены бревна и доски-мостовицы<sup>26</sup>, полученные от разборки жилого помещения (светлицы), амбара и бани. Постройки Кильдинского становища разбирались промышленниками и раньше. По замечанию А. И. Попова, оттуда «прошедшей осени (1804 г. — С. Н.) <...> брали тес»<sup>27</sup>. Не все постройки подходили для разборки. Так, светлица<sup>28</sup> была «гнила», «бревна здорового нету»<sup>29</sup>.

Использование строительного материала Кильдинского становища не было безвозмездным для компании. В. Е. Ермолин выплатил братьям Дмитрию и Алексею Поповым 50 руб. за складское помещение («магазин»), которое компанейские промышленники перевезли в гавань<sup>30</sup>.

Строительного материала, и покупного, и полученного в результате разборки старых зданий, все равно не хватало. А. И. Попов вновь писал В. Е. Ермолину, что в Коле можно купить дом, подходящий для светлицы<sup>31</sup>. Речь шла все о том же доме купца Голодного. Но к середине августа 1805 г. он его продал Андрею Герасимову<sup>32</sup>. Последний готов был уступить компании половину дома за 300 руб. Строительного материала хватило бы на «светлицу [и] кухню в одном месте»<sup>33</sup>. Несмотря на выгодность предложения, за которым может

скрываться давнее партнерство купцов Герасимова и Попова, вряд ли оно могло быть принято. К этому времени отношения правителя компании Власа Ермолина и купца Андрея Герасимова были испорчены, что препятствовало сотрудничеству<sup>34</sup>.

Затраты компании на строительные работы в гавани в период с октября по декабрь 1805 г. составили чуть более 4000 руб.<sup>35</sup> Деньги поступали в распоряжение братьев Поповых, отчитывавшихся в расходах Власу Ермолину.

Официальная закладка поселка в Екатерининской гавани состоялась 6 августа 1805 г. На место торжеств отправились по воде первые люди Колы: купец А. И. Попов, протопоп с причтом, городничий с женой, исправник<sup>36</sup> и еще одиннадцать человек, среди которых по имени назван только Иван Падорин<sup>37</sup>. Добравшись до гавани, участники путешествия совершили закладку будущей казармы (жилого помещения для промышленников), а священник отслужил молебен с водоосвящением. Дело было закончено общим весельем, а к вечеру вся компания отправилась обратно в Колу. Хотя погода испортилась и «пал ветер морской», судно «из Шуриновых»<sup>38</sup> шло «при питье и палбе». Питье, видимо, было обильным, поскольку, по замечанию Попова, возвращение домой «помним худо»<sup>39</sup>.

Строительными работами руководил «поселенец»<sup>40</sup> Мина Григорьев, под началом которого трудилось шестеро человек<sup>41</sup>. К 18 августа в гавани была поставлена изба с сенями, купленная у Романа Шабунина. В ней могло разместиться двенадцать человек<sup>42</sup>. Также начали строительство казармы и амбара. Амбар в длину и ширину был по 4 сажени<sup>43</sup>, состоял из двух помещений («жир»). Его «передняя стена» (обращенная к заливу) была поставлена на искусственные опоры — городки и столбы<sup>44</sup>. К 12 сентября было практически завершено строительство казармы<sup>45</sup>. В помещении складывали печь<sup>46</sup>. Для окончания работы требовались доски на кровлю.

14 октября 1805 г. комиссионер Попов ездил в гавань принимать построенную казарму. В нее заселились моряки с компанейского судна «Пчела». Довести дело до конца не получилось. Недоделанными оставались сени, оставшиеся без мостов и «потолока», для которых не хватало строительных материалов<sup>47</sup>. Недостающее доставляли из Архангельска на компанейских судах<sup>48</sup>.

Влас Ермолин предложил неожиданное решение вопроса нехватки строительного материала. Он обратил внимание дирекции компании на крепость Кольского острога. С утратой военного значения Колы во второй половине XVIII в. острог приходил в ветхое состояние<sup>49</sup>. Используя покровительство графа Н. П. Румянцева, руководство хотело «выпросить у государя императора... оной замок»<sup>50</sup>. Для решения вопроса Ермолину поручили взять у губернских и уездных властей «оригинальное свидетельство» о ненужности «замка»<sup>51</sup>. Намерение управителя не нашло одобрения, поскольку острог простоял до 1854 г., когда был уничтожен английским шлюпом «Мирандой».

Замысел В. Е. Ермолина не ограничивался только идеей создания поселка в гавани. Это место он видел как факторию, в которой бы производилась вытопка сала морских млекопитающих. Салотопные котлы планировалось поставить на Екатерининском острове<sup>52</sup>. Уже 5 мая 1805 г. Ермолин докладывал дирекции о предложении командора А. П. Даля изготовить два котла «на иностранный манер» по его чертежам. Медные листы предлагалось из Москвы доставить в Вологду, а затем по Сухоне и Двине в Архангельск, где местные кузнецы сделают котлы. Общая стоимость работ составляла более 5000 руб.<sup>53</sup> Из-за дороговизны изготовили только один салотопный котел. В июне 1806 г. он был готов для отправки в Екатерининскую гавань<sup>54</sup>.

Ход строительства намеревался проверить В. Е. Ермолин. В начале 1806 г. он совершил поездку по Кольскому уезду, важными остановками в которой стали Кола и Екатерининская гавань. Правителя сопровождала делегация, в которую вошли командор китобойного корабля «Граф Румянцев» Я. К. Кат, комиссионер М. Б. Немов, переводчик П. Бекин и другие<sup>55</sup>. 27 января они прибыли в Екатерининскую гавань. Правитель дал обещание «воздвигнуть на том прекрасном месте» храм во имя Николая Чудотворца, покровителя моряков, особо почитаемого в Поморье, с двумя приделами — Александра Невского и великомученицы Екатерины, святых покровителей членов императорской семьи — Александра I и Екатерины II<sup>56</sup>. Храм так и остался нереализованным проектом Власа Ермолина.

Ко времени поездки руководителей компании относится графический план Екатерининской гавани, датируемый 27 января 1806 г.<sup>57</sup> На него нанесены как построенные, так и планируемые к строительству здания. К началу 1806 г. были поставлены караульная, баня, казармы, кузница, погреб. О нехватке казарм говорит использование бани для жилья промышленников. В будущем планировалось возвести новые казармы, светлицы (жилые помещения), магазины.

Строительные работы в гавани продолжались в 1806–1807 гг. Ко времени ликвидации компании здесь стояли жилые и служебные (контора, караулка, две казармы), хозяйственные (кузница, баня, купорная изба, хлев) и складские (погреб, амбар, два магазина) помещения. На берегу была поставлена пристань, где происходила погрузка и разгрузка судов<sup>58</sup>.

Создание «привлекательного образа» гавани для участников зверобойных промыслов стало одной из задач Ермолина. Следовало убедить их в перспективности этого места, его преимуществах в сравнении с Архангельском. В инструкции, выдававшиеся кормщикам судов зверобойного промысла в 1805 г., включался специальный раздел о роли гавани. Так, Ивану Рогачёву сообщалось следующее: «Возмите, почтенный кормщик, участники и рядовые<sup>59</sup>, в рассуждение, какое удобство отправляется из Экатерин-гавани безпрепятственно»<sup>60</sup>. «Удобство» заключалось в раннем выходе на промысел, что гарантировало удачную охоту («на лдях можете бить тюленей и серку»). Кроме этого, судно избавлялось от необходимости идти в Архангельск Белым морем в осенний период, когда учащались штормы<sup>61</sup>.

Купец Попов, руководивший строительными работами в гавани, не мог постоянно находиться там. До упразднения компании в 1813 г. здесь находились несколько служащих — приказчик, его помощники и сторож. В январе 1806 г. приказчиком был Ларион (Иларион) Титов. Его главной обязанностью стала подготовка к отправке в море китобойного корабля «Граф Румянцев»<sup>62</sup>.

Работы по обустройству Екатерининской гавани оставляли нерешенным вопрос о законности действий Беломорской компании. После упразднения Кольского китоловства гавань использовалась в качестве базы военно-морского флота, а на Екатерининском острове действовала таможенная застава. Не создаст ли коммерческая деятельность препятствий для решения государственных задач? Это дирекция решила выяснить при посредничестве графа Н. П. Румянцева, «яко попечителя» Беломорской компании. 1 февраля 1806 г. ему было отправлено доношение, в котором отмечалось, что строящийся в гавани поселок будет востребован не только компанией, но и другими промышленниками<sup>63</sup>. Заветным желанием компании было «утверждение Екатерининской гавани» в ее собственность<sup>64</sup>.

Граф Н. П. Румянцев сделал необходимые запросы в адрес губернской и центральной властей. Так, у архангельского военного губернатора<sup>65</sup> И. И. Ферстера граф интересовался, «нет ли на том острове (Екатерининском. — С. Н.) каких казенных строений и заведений», способных создать помеху для промысловой базы<sup>66</sup>.

Главный командир Архангельского порта заверил Николая Петровича в том, что при гавани «никаких адмиралтейских заведений не надобится», однако граф со свойственной ему педантичностью переадресовал вопрос товарищу морского министра П. В. Чичагову: не может ли это место понадобится «адмиралтейскому ведомству»?<sup>67</sup> Во всех случаях был дан положительный для компании ответ: гавань можно передать компании, но до тех пор, пока не возникнет «в ней надобности для военных судов или других каких потребностей»<sup>68</sup>.

В апреле 1806 г. был подготовлен проект указа о передаче Екатерининской гавани компании «для устройства в оной пристанища как ея собственных, так и другим промышленникам принадлежащих судов, и для сооружения в оной складочных магазинов»<sup>69</sup>. 15 июня 1806 г. его подали на рассмотрение Александру I<sup>70</sup>. Отсутствие соответствующего указа в Полном собрании законов Российской империи говорит о том, что проект так и не был принят.

Гавань начали использовать как промысловую базу, не дожидаясь окончания строительства. С 1806 г. корабли выходили на Новую Землю и Шпицберген отсюда, а не из Архангельска. С этого времени на промысел вышло: в 1806 г. — 6 судов, в 1807 г. — 4, в 1808 г. — 3<sup>71</sup>. Повлияло ли это на эффективность промысла? Полагаю, что нет. Она зависела от разных факторов, а не только от близости промысловой базы к полярным архипелагам. Это организация охоты, природно-климатические условия, не зависящие от воли человека (шторма и ледовая обстановка), выживаемость членов артели в период

зимовок и многое другое. Так достаточно затратное для компании строительство китобойного корабля обернулось полным провалом: с 7 на 8 июня 1806 г. «Граф Румянцев» у берегов Шпицбергена столкнулся с французскими военными судами, был захвачен в плен и сожжен<sup>72</sup>. Понесенные убытки так и не были компенсированы, а от идеи китобойного промысла пришлось отказаться.

<sup>1</sup> Полное собрание законов Российской империи (далее — ПСЗРИ). Т. 27: 1802–1803. СПб., 1830. № 20893. С. 833.

<sup>2</sup> О создании компании см.: *Белов М. И.* Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века. М., 1956. С. 467–469; *Пасецкий В. М.* Русские открытия и исследования в Арктике. Первая половина XIX в. Л., 1984. С. 29–32; *Родионова Е. Е.* Развитие морского и берегового рыболовного промысла в Архангельской губернии в XIX — начале XX в.: дис. ... канд. ист. наук. Архангельск, 2000. С. 124–138; *Булатов В. Н.* Русский Север. Кн. 4: Свет Полярной звезды. Архангельск, 2002. С. 249–250; *Пушкина Л. В.* Беломорская акционерная рыбопромысловая торговая компания (к 210-летию со дня образования) // Памятные даты Архангельской области. 2013 год: календарь. Архангельск, 2012. С. 92–99; *Заозерский Д. С.* Хозяйственное освоение островов Баренцева моря в XIX — начале XX в.: дис. ... канд. ист. наук. Архангельск, 2021. С. 66–83.

<sup>3</sup> О начале навигации на Белом море см.: *Фомин А. И.* Описание Белого моря. СПб., 1797. С. 53.

<sup>4</sup> О европейском китобойном промысле у берегов Шпицбергена см.: *Hacquebord L., Steenhusen F., Waterbolk H.* English and Dutch Whaling Trade and Whaling Stations in Spitsbergen (Svalbard) before 1660 // *International Journal of Maritime History*. 2004. Vol. 2 (15). P. 117–118; *Арлов Т. Б.* История архипелага Шпицберген. М., 2016. С. 84–92.

<sup>5</sup> О сроках промысла нидерландских китобоев см.: *Schokkenbroek J. C. A.* Trying-out. An Anatomy of Dutch Whaling and Sealing in the Nineteenth Century, 1815–1885. Amsterdam, 2008. P. 93–156.

<sup>6</sup> Подробнее о дискуссии см.: *Никонов С. А.* Перспективы хозяйственного освоения архипелага Шпицберген в оценках архангельского купечества на рубеже XVIII–XIX вв. // Полярные чтения — 2020. История научных исследований в Арктике и Антарктике. К 100-летию Арктического и антарктического научно-исследовательского института и 200-летию открытия Антарктиды. М., 2020. С. 430–439.

<sup>7</sup> Российский государственный архив древних актов. Ф. 397. Оп. 1. Д. 238. Л. 24 — 24 об.; № 79. 1799–1800 гг. Дело о рассмотрении Сенатом Проекта И. Лепёхина о развитии китоловного промысла около Шпицбергена // *Дадькина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А.* Поморские промыслы на Шпицбергене в XVIII — нач. XIX в. Исследование. Документы. СПб., 2017. С. 303; *Никонов С. А.* Перспективы хозяйственного освоения архипелага Шпицберген... С. 430–432.

<sup>8</sup> Подробнее см.: *Никонов С. А.* Перспективы хозяйственного освоения... С. 436–438.

<sup>9</sup> Рассчитано на основе сервиса Навигатор-онлайн (Яндекс Карты).

<sup>10</sup> Об истории компании см.: *Веберман Э.* Китобойный промысел в России. Ч. 1: История промысла китообразных // *Известия Московского коммерческого института. Коммерческо-техническое отделение.* Кн. 2. М., 1914. С. 30; *Дадькина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А.* Поморские промыслы на Шпицбергене в XVIII — нач. XIX в. С. 31–32; *Брызгалов В. В., Овсянников О. В.* Проект Петра Великого: казенная промысловая компания «Кольское китоловство» (1723–1760 гг.) // *Труды Архангельского центра Русского географического общества: сб. науч. ст. Вып. 9.* Архангельск, 2021. С. 302–332.

- <sup>11</sup> *Никитин С.* Страна имен. Как мы называем улицы, деревни и города в России. М., 2020. С. 23–24.
- <sup>12</sup> *Вербин О. Г.* Зимовки северной эскадры в Екатерининской гавани 1741–1745; Под парусами «Веры», «Надежды», «Любви» // Вербин О. Г. Из истории Полярного: избранные очерки. Полярный, 2019. С. 63–88, 90–121.
- <sup>13</sup> Магазин — крупное складское помещение.
- <sup>14</sup> Государственный архив Архангельской области (далее — ГААО). Ф. 10. Оп. 1. Д. 112. Л. 24.
- <sup>15</sup> Там же. Л. 25 об.
- <sup>16</sup> Там же. Д. 6. Л. 20.
- <sup>17</sup> *Никонов С. А.* Кольский купец Андрей Герасимов и Беломорская компания: несостоявшееся сотрудничество и конфликт (1804–1805 гг.) // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. Исторические науки. 2023. Т. 5, № 2 (18). С. 5–17.
- <sup>18</sup> Поповы — выходцы из Архангельска, обосновавшиеся в конце XVIII в. в Коле и проживавшие здесь до начала 1830-х гг. Одним из заметных представителей рода был Алексей Иванович Попов (1768 — после 1827), винный откупщик, промышленник, благотворитель. В 1806 г. занимал должность бургомистра Кольского магистрата. См.: *Малашенков А. А., Федоров П. В.* Коляне (XIX — первая четверть XX в.): историко-генеалогический атлас. Ч. 1. Мурманск, 2010. С. 148–150.
- <sup>19</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 109. Л. 38.
- <sup>20</sup> Там же.
- <sup>21</sup> В частности, в разобранном виде доставляли избы на Новую Землю и Шпицберген. См.: *Лепехин И. И.* Дневные записки путешествия доктора и Академии наук адъюнкта Ивана Лепехина по разным провинциям Российского государства. Ч. 4: ...в 1772 году. СПб., 1805. С. 142–143; Допросы русских промышленников о Шпицбергене // Дух журналов. 1818. № 21. С. 636, 640. URL: [https://www.kolamap.ru/library/doc/1818\\_dopros.htm](https://www.kolamap.ru/library/doc/1818_dopros.htm) (дата обращения: 07.08.2024).
- <sup>22</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 109. Л. 44. Длина составляла 3 печатных сажени (1 печатная сажень = 2,48 м), что равнялось 7,44 м.
- <sup>23</sup> Там же. Л. 45.
- <sup>24</sup> Становище — сезонный поселок промысловиков на Мурманском берегу.
- <sup>25</sup> Кильдин — остров в Баренцевом море, к востоку от входа в Кольский залив. О становище см.: *Богданова А. В., Никонов С. А.* Кильдинское становище Соловецкого монастыря на Мурмане // Соловецкое море: историко-литературный альманах. Вып. 17. Архангельск; М., 2018. С. 50–57.
- <sup>26</sup> Мостовица — доска половая.
- <sup>27</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 109. Л. 46 об. Тес — пиленая доска.
- <sup>28</sup> Светлица — светлая комната, гостиная.
- <sup>29</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 109. Л. 47.
- <sup>30</sup> Там же. Д. 6. Л. 26 об.; Д. 78. Л. 115.
- <sup>31</sup> Там же. Д. 109. Л. 47.
- <sup>32</sup> Там же. Л. 48 об.
- <sup>33</sup> Там же.
- <sup>34</sup> Подробнее см.: *Никонов С. А.* Кольский купец Андрей Герасимов... С. 5–17.
- <sup>35</sup> Подсчитано по счетной книге Беломорской компании 1805–1806 гг. См.: ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 78. Л. 20, 25, 58.
- <sup>36</sup> Исправник — полицейский чин.
- <sup>37</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 109. Л. 46. В это время городничим в Коле был Логин Акимович Акимов, протопопом Кольского Воскресенского собора — Василий Ивановский.
- <sup>38</sup> Шуриновы (Горячинские Северные) — два острова у западного побережья Кольского залива.
- <sup>39</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 109. Л. 46.
- <sup>40</sup> Поселенец — в данном случае ссыльный.

- <sup>41</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 109. Л. 48.  
<sup>42</sup> Там же. Л. 50.  
<sup>43</sup> Сажень — мера длины, равная 2,13 м; 4 сажени = 8,53 м.  
<sup>44</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 109. Л. 50.  
<sup>45</sup> Там же. Л. 56.  
<sup>46</sup> Там же. Л. 54 об.  
<sup>47</sup> Там же. Л. 65.  
<sup>48</sup> Там же. Д. 6. Л. 27, 33 об.  
<sup>49</sup> *Ушаков И. Ф.* Избранные произведения: в 3 т.: Историко-краеведческие исследования. Т. 1: Кольская земля. Мурманск, 1997. С. 222–223.  
<sup>50</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 109. Л. 129 об.  
<sup>51</sup> Там же.  
<sup>52</sup> Там же. Д. 6. Л. 46.  
<sup>53</sup> Там же. Л. 27 об. — 28.  
<sup>54</sup> Там же. Л. 133.  
<sup>55</sup> Там же. Д. 145. Л. 45 об.  
<sup>56</sup> Там же. Л. 54.  
<sup>57</sup> Российский государственный исторический архив (далее — РГИА). Ф. 13. Оп. 1. Д. 247. Л. 17а об. — 17б.  
<sup>58</sup> ГААО. Ф. 513. Оп. 1. Д. 37. Л. 11 — 12 об.  
<sup>59</sup> Участники и рядовые — наименования членов зверобойной артели в зависимости от доли получаемого дохода: целого пая (участка) или его доли (половины, трети и т. д.).  
<sup>60</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 6. Л. 131.  
<sup>61</sup> Там же.  
<sup>62</sup> Подробнее см.: *Никонов С. А.* Китобойное судно «Граф Румянцев» и его судьба. Ч. 2: В Екатерининской гавани, второй вояж и гибель судна, команда на чужбине // *Соловецкое море: историко-литературный альманах*. Вып. 23. Архангельск; М., 2024. С. 57–64.  
<sup>63</sup> РГИА. Ф. 13. Оп. 1. Д. 247. Л. 2 — 2 об.  
<sup>64</sup> Там же. Л. 2 об.  
<sup>65</sup> Военный губернатор — высший правительственный военный чиновник в губернии.  
<sup>66</sup> РГИА. Ф. 13. Оп. 1. Д. 247. Л. 7.  
<sup>67</sup> Там же. Л. 12 об.  
<sup>68</sup> Там же. Л. 13.  
<sup>69</sup> Там же. Л. 14.  
<sup>70</sup> Там же. Л. 14 об.  
<sup>71</sup> ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 143. Л. 4, 8 об., 12, 16, 20 об., 68, 73, 94, 98 об. — 99 об.; Д. 216. Л. 14, 18, 22 — 22 об.  
<sup>72</sup> *Никонов С. А.* Китобойное судно «Граф Румянцев» и его судьба... С. 66.

## References

- Arlov, T. B. *Istoriya arhipelaga Shpitsbergen* [History of the Svalbard Archipelago. In Russ.]. Moscow, Paulsen publ., 2016, 592 p.  
 Belov, M. I. *Arkticheskoe moreplavanie s drevneishikh vremen do serediny XIX veka* [Arctic Navigation from Ancient Times to the Middle of the 19<sup>th</sup> Century. In Russ.]. Moscow, Rechnoi transport publ., 1956, 591 p.  
 Bogdanova, A. V., Nikonov, S. A. Kil'dinskoe stanovishche Solovetskogo monastyrya na Murmane [The Kilda Settlement of the Solovetsky Monastery on Murmansk. In Russ.]. In *Solovetskoe more: istoriko-literaturnyi al'manahh*. Iss. 17. Arkhangelsk; Moscow, 2018, pp. 50–57.  
 Bryzgalov, V. V., Ovsyannikov, O. V. Proekt Petra Velikogo: kazyonnaya promyslovaya kompaniya "Kol'skoe kitolovstvo" (1723–1760 gg.) [Peter the Great's Project: the State-Owned Fishing Company "Kola

Whaling" (1723–1760). In Russ.]. In *Trudy Arkhangel'skogo tsentra Russkogo geograficheskogo obshchestva*. Iss. 9. Arkhangel'sk, 2021, pp. 302–332.

Bulatov, V. N. *Russkii Sever. Kn. 4: Svet Polyarnoi zvezdy* [Russian North. Book 4: The Light of the Polar Star. In Russ.]. Arkhangel'sk, Pomorsky state university press., 2002, 270 p.

Dadykina, M. M., Kraikovskii, A. V., Laius, Ju. A. *Pomorskie promysly na Shpitsbergene v XVIII — nach. XIX v. Issledovanie. Dokumenty* [Pomeranian Fisheries on Svalbard in the 18<sup>th</sup> — Beginning 19<sup>th</sup> Century. Study. Documents. In Russ.]. Moscow; St. Petersburg, Al'yans-Arkheo publ., 2017, 504 p.

Hacquebord, L., Steenhuisen, F., Waterbolck, H. English and Dutch Whaling Trade and Whaling Stations in Spitsbergen (Svalbard) before 1660. In *International Journal of Maritime History*. 2004. Vol. 2 (15), pp. 117–134.

Malashenkov, A. A., Fedorov, P. V. *Kolyane (XIX — pervaya chetvert' XX v.): istoriko-genealogicheskii atlas: v 2 ch.* [Kola People (19<sup>th</sup> — the First Quarter of the 20<sup>th</sup> Century): Historical and Genealogical Atlas: in 2 vols. In Russ.]. Vol. 1. Murmansk, Murmansk State Pedagogical University press., 2010, 280 p.

Nikitin, S. *Strana imen. Kak my nazываем ulitsy, derevni i goroda v Rossii* [The Country of Names. How We Call Streets, Villages and Cities in Russia. In Russ.]. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie publ., 2020, 320 p.

Nikonov, S. A. Kitoboinoe sudno "Graf Rumyantsev" i ego sud'ba. Ch. 2: V Ekaterininskoi gavani, vtoroi voyazh i gibel' sudna, komanda na chuzhbine [The Whaling Ship "Count Rumyantsev" and its Fate. Part 2: In the Catherine Harbor, the Second Voyage and the Death of the Ship, the Crew in a Foreign Land. In Russ.]. In *Solovetskoe more: istoriko-literaturnyi al'manakh*. Iss. 23. Arkhangel'sk; Moscow, 2024, pp. 57–64.

Nikonov, S. A. Kol'skii kupets Andrei Gerasimov i Belomorskaya kompaniya: nesostoyavsheesya sotrudnichestvo i konflikt (1804–1805 gg.) [The Kola Merchant Andrey Gerasimov and the Belomorskaya Company: Failed Cooperation and Conflict (1804–1805). In Russ.]. In *Izvestiya Samarskogo nauchnogo tsentra Rossiiskoi akademii nauk. Istoricheskie nauki*. 2023. Vol. 5, no. 2 (18), pp. 5–17.

Nikonov, S. A. Perspektivy khozyaistvennogo osvoeniya arhipelaga Shpitsbergen v otsenakh arkhangel'skogo kupechestva na rubezhe XVIII–XIX vv. [Prospects for the Economic Development of the Svalbard Archipelago in the Estimates of the Arkhangel'sk Merchants at the Turn of the 18<sup>th</sup>–19<sup>th</sup> Centuries. In Russ.]. In Filin, P. A. (ed.). *Polyarnye chteniya — 2020. Istoriya nauchnykh issledovaniy v Arktike i Antarktike. K 100-letiyu Arkticheskogo i antarkticheskogo nauchno-issledovatel'skogo instituta i 200-letiyu otkrytiya Antarktidy*. Moscow, 2020, pp. 430–439.

Paseckii, V. M. *Russkie otkrytiya i issledovaniya v Arktike. Pervaya polovina XIX v.* [Russian Discoveries and Research in the Arctic. The First Half of the 19<sup>th</sup> Century. In Russ.]. Leningrad, Gidrometeoizdat publ., 1984, 276 p.

Pushkina, L. V. *Belomorskaya aktsionemaya rybopromyslovaya trgovaya kompaniya (k 210-letiyu so dnya obrazovaniya)* [Belomorskaya Joint-Stock Fishing Trading Company (on the 210<sup>th</sup> Anniversary of its Formation). In Russ.]. In Doikova, N. V. (ed.). *Pamyatnye daty Arkhangel'skoi oblasti. 2013 god: kalendar'*. Arkhangel'sk, State Archives of the Arkhangel'sk Region publ., 2012, pp. 92–99.

Rodionova, E. E. *Razvitie morskogo i beregovogo rybolovnogo promysla v Arkhangel'skoi gubernii v XIX — nachale XX v.* [The Development of Marine and Coastal Fishing in the Arkhangel'sk Province in the 19<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Centuries. In Russ.]; dis. ... kand. ist. nauk. Arkhangel'sk, 2000, 208 p.

Schokkenbroek, J. C. A. *Trying-out. An Anatomy of Dutch Whaling and Sealing in the Nineteenth Century, 1815–1885*. Amsterdam, Amsterdam University Press, 2008, 366 p.

Ushakov, I. F. *Izbrannye proizvedeniya: v 3 t.: Istoriko-kraevedcheskie issledovaniya. T. 1: Kol'skaya zemlya* [Selected Works: in 3 vols: Historical and Local History Studies. Vol. 1: Kola Land. In Russ.]. Murmansk, Knizhnoe izdatel'stvo, 1998, 345 p.

Verbin, O. G. *Iz istorii Polyarnogo: izbrannye ocherki* [From the History of the Polyarny: Selected Essays. In Russ.]. Polyarny, 2019, 266 p.

Zaozerskii, D. S. *Hozyaistvennoe osvoenie ostrovov Barentseva morya v XIX — nachale XX v.* [Economic Development of the Barents Sea Islands in the 19<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Century. In Russ.]; dis. ... kand. ist. nauk. Arkhangel'sk, 2021, 251 p.

## ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

**С. А. Никонов. Екатерининская гавань — промысловая база Беломорской компании в начале XIX в. // Петербургский исторический журнал. 2026. № 2. С. 51–61.  
DOI 10.51255/2311–603X\_2026\_2\_51**

*Аннотация:* В статье рассматривается вопрос о строительстве промысловой базы Беломорской компании (1803–1813 гг.) в Екатерининской гавани Кольского залива. Создание компании стало результатом сотрудничества крупного купечества и государства, ставивших целью развитие европейских технологий ведения рыболовного и зверобойного промыслов, а также выход на международные рынки. Одним из направлений стала организация китоловного промысла. Екатерининская гавань должна была обеспечить более ранний выход судов на зверобойный промысел в незамерзающее Баренцево море. Для строительства поселка в гавани привлекли купцов Колы (братьев А. И. и Д. И. Поповых), занимавшихся наймом строителей, доставкой материала. Екатерининская гавань планировалась руководством компании как полноценное поселение, в котором, помимо жилых, складских и хозяйственных построек, будет поставлена и церковь. Здесь же предполагалось организовать и выгопку сала морских животных. Гибель китобойного судна «Граф Румянцев» в 1806 г. заставила отказаться от идеи поселка-фактории. До ликвидации компании в 1813 г. гавань играла роль перевалочной базы, где происходила разгрузка и погрузка судов, отправка продукции в Архангельск и Северную Норвегию.

**Ключевые слова:** Екатерининская гавань, Арктика, зверобойные промыслы, Беломорская компания.

## FOR CITATION

**S. A. Nikonov. Catherine Harbor — the Fishing Base of the Belomorskaya Company in the Early 19<sup>th</sup> Century // Petersburg Historical Journal, no. 2, 2026, pp. 51–61.  
DOI 10.51255/2311–603X\_2026\_2\_51**

*Abstract:* The article deals with the construction of a fishing base of the Belomorsky Company (1803–1813) in Catherine Harbour, Kola Bay. The creation of the Company was the result of cooperation between large merchants and the state, which aimed to develop European technologies for fishing and hunting, as well as access to international markets. One of the directions was the organisation of whaling. The Catherine Harbor was supposed to provide an earlier exit of ships for hunting in the ice-free Barents Sea. The merchants of Kola — brothers A. I. and D. I. Popov, carried out the construction of the settlement in the harbor. They hired builders, delivered materials. The company's management was a full-fledged settlement, in which, in addition to residential, warehouse and outbuildings, a church will be built. It was also supposed to melt the fat of marine animals here. The death of the whaling ship *Graf Rumyantsev* in 1806 forced the abandonment of the idea of a trading post. Before the liquidation of the Company in 1813, the harbor played the role of a transshipment base, where ships were unloaded and loaded, and products were shipped to Arkhangelsk and Northern Norway.

**Key words:** Catherine Harbor, Arctic, hunting, Belomorskaya Company.

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

*Author:* Nikonov, Sergey Alexandrovich — Dr. of Historical Sciences, 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