

12. Див.: Естественная история (сообщение о находке мамонтового бивня)//Одесский вестник. 1828. 22 сентября.

13. Див.: Е. Тетбу де Мариньї. Извлечения из неизданного путешествия по берегам Черного моря в 1823, 1824 и 1825 годах//Одесский вестник. 1828. 14 апреля.

14. Див.: Одесский вестник. 1828. 13 октября, 24 октября.

15. Див.: Скальковский А. О. Критика. Письмо к издателю (в ответ на статью на французском языке в № 82 «Notions historiques. Sur ville d'Odessus, aujourd'hui Varna») //Одесский вестник. 1828. 27 октября.

16. Хмарський В. М. Видатний громадянин міста (про внесок А. О. Скальковського у розвиток культури Одеси у першій половині XIX ст.)// Археология и этнология Восточной Европы: материалы и исследования (сборник научных работ, посвященный 60-летию В. Н. Станко). Одесса, 1997. С. 254.

17. Див.: Одесский вестник. 1829. 26 января, 16 марта.

18. Хмарський В. М. Початок археографічної діяльності в Одесі//Записки історичного факультету. Вип. 4. Одеса, 1997. С. 183—192.

19. Див.: Одесский вестник. 1833. 4, 11, 18 ноября, 6, 13, 30 марта.

20. Див.: Е. Тетбу де Мариньї. О религии черкесов//Одесский вестник. 1828. 13 июня.

21. Див.: Этнография. Описание татарской свадьбы//Одесский вестник. 1828. 18, 25, 28 июля.

22. Див.: Левшин О. Статистика. О просвещении Одессы//Одесский вестник. 1827. 14 июня.

23. Див.: Одесский вестник. 1827. 14 июня, 26 ноября, 5 декабря; 1828. 11, 21 января, 24 марта, 4, 11, 21, 25 апреля, 5, 9 мая, 23, 30 июня, 4 июля, 26, 29 сентября, 27 октября; 1829. 20 февраля, 3 апреля, 18 декабря; 8 марта, 7 мая, 4, 18 июня, 9, 20, 23, 27, 30 августа, 6, 10 сентября; 1831. 8, 18 апреля, 29 августа; 1832. 18 июня; 1833. 15 апреля. 7, 14, 18, 25 октября.

А. М. ШАБАНОВА

## ИСТОЧНИКИ ИЗУЧЕНИЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО ПРОМЫСЛА КРЕСТЬЯН СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ В XVII — ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XVIII в.

В XVII — первой половине XVIII в. сельское население составляло подавляющую массу жителей Северо-Запада России. Природные ресурсы края создавали благоприятные условия для занятий промыслами и ремеслами<sup>1</sup>. Сохранилось очень мало источников со сведениями о ремесле и мелкотоварном производстве в российской деревне XVII — первой половине XVIII в. Исследователи не располагают массовыми источниками, так как в России того времени не проводился целенаправленный учет крестьянских промыслов. Сведения эти приходится собирать по крупницам в разных архивных фондах. Предлагаемый материал извлечен из нескольких видов источников: писцовых и переписных книг XVII в., при-

ходо-расходных записей, таможенных книг и актов XVII — первой половины XVIII в., находящихся в фондах Александрo-Свирского и Тихвинского монастырей, Поместного приказа. Комплексное использование перечисленных источников, их сопоставление позволили с достаточной полнотой обрисовать состояние и уровень развития крестьянского судостроительного промысла на Северо-Западе России в XVII — первой половине XVIII в.

В крае рек и озер водный транспорт играл очень большую роль. Он служил для перевозки грузов, нужд рыболовства, являлся средством передвижения. Издавна суда сооружались во многих прибрежных деревнях. В XVII в. строители судов были тесно связаны с рынком, а изделия разнообразны — от маленьких лодок и рыболовецких водовиков до крупных судов — соем и баркасов, пригодных для перевозки грузов не только по рекам и озерам, но и по морю, грузоподъемностью от нескольких сот до нескольких десятков тысяч пудов. В Южном Обонежье торговля судами происходила в нескольких местах: в Присвирье — на пристани Александрo-Свирского монастыря и в Сермаксе, в Вытегре. Сюда люди и водовики пригонялись из близлежащих деревень, где они и сооружались. Так, в мае 1673 г. служба Александрo-Свирского монастыря Иван Фомин на Пристани «торговал у софийских крестьян лодки»<sup>2</sup>. Центрами судостроения были целый ряд волостей по Свири-Юксовская, Муромская, Пидмозерская, Гакручейская, а также деревни Мекшевицы и Мирошкиницы. В Рыборецкой волости Оштинского погоста, кроме лодок и водовиков, делали соймы. Другим местом торговли были Тихвин и Пашский Рождественский погост, где преобладала продукция окрестных крестьян. Здесь специализировались на сооружении соем особого вида, получивших в крае название «тихвинок». В июне 1679 г. такое судно «большое шестинабойное» купил Тихвинский монастырь у крестьян помещика Ивана Арцыбашева из деревни Кокоевой Мирона Тимофеева «с товарищем»<sup>3</sup>.

Наряду с крупными судами, мастерили и маломерные. Лодки, ловецкие водовики, сшитые крестьянами пашских и сяських деревень, поступали не только на близлежащие рынки, но и на торги Присвирья — о чем свидетельствуют таможенные книги Троицкой (возле Александрo-Свирского монастыря) ярмарки, монастырские хозяйственные книги. Стоимость судов зависела от их размеров. Во второй половине XVII в. цена колебалась для маленьких лодок и ловец-

ких водовиков — от нескольких денег до 20 копеек, лодок и водовиков двух набоев — от 20 до 50 копеек, трех набоев — от 50 до 80 копеек. Соймы ценились от 2 руб. 50 коп. до 10 руб., и выше<sup>4</sup>. Большие суда — карбасы сооружали в деревнях Ладожского и Онежского побережья в основном по подрядам состоятельные крестьяне — промысловики. Заказы давали также богатые слои населения — купцы, зажиточные посадские и сельские жители. Так, в 1692 г. судовые мастера из-под Ладоги, д. Кирилловской «сшили» карбас для новгородского купца Никифора Кошкина. Второй карбас, также по подряду делали крепостные помещиков Сназиных — Захар Иванов и Иван Андреев Худяковы, Климентий Иванов и Василий Пименов<sup>5</sup>. Любопытна в этом отношении переписка Новгородского митрополита Корнилия с келарем Тихвинского монастыря, которая подтверждает широкую практику сооружения и торговли судами. Переписка относится к лету 1680 г. В ней содержалась просьба разместить подряд на изготовление судна у крестьян с реки Паши. Митрополит подробно описывал нужное ему судно при этом добавлял, что оно должно быть обязательно хорошо высмолено — «а не по торговому, чтоб теча не было»<sup>6</sup>. Переписка с очевидностью свидетельствует о широкой торговле судами. Одновременно говорит и о том, что эти суда не всегда отличались добротностью. Профессия судостроителя в XVII в. была потомственной.

По таможенным и хозяйственным книгам, рассмотренным в комплексе с писцовыми и переписными книгами XVII в., четко прослеживается преемственность занятий некоторых крестьянских семей по крайней мере с начала XVII в. Так, родословие 15-ти крестьянских кланов второй половины XVII в. посвирской д. Гакручей уходит в начало столетия. Предки этих крестьян уже в начале XVII в. торговали лодками и водовиками на Троицкой ярмарке близ Александровского монастыря, сооружали суда по подрядам. В числе потомственных судостроителей деревни Гакручей — Фома и Федот Федоровы с детьми и внуками, братья Евдоким, Борис, Сава Петровы с семьями и другие. Фома Федоров с братом брали подряды и торговали судами еще в 20-х гг. XVII в. Они продолжали трудиться и в 60-е гг. С 60-х гг. дети Фомы Федорова стали самостоятельными промысловиками. С конца XVII в. в мастера вышло следующее поколение семьи<sup>7</sup>.

Слой потомственных судостроителей сложился в пашских

и сяских деревнях, определилась их специализация — изготовление соем. Здесь целые деревни — Косткова, Кокоева, Ульяшина, Снопова, Середка и др. были заселены в основном крестьянами-судостроителями, из поколения в поколение занимавшихся этим промыслом. Например, во второй половине XVII в. в д. Костковой братья Иван и Андрей Киприяновы делали соймы на протяжении двух десятилетий 70—80-х гг., а с конца 70-х гг. их дети стали промысловиками; в д. Кокоевой — братья Мирон и Андрей Тимофеевы с детьми, в д. Середке — Осип Фадеев с братом Иваном и др. Судостроение нередко сочеталось с бондарным промыслом — изготовлением бочек и другой тары под рыбу и другие хозяйственные нужды. Развитое в крае рыболовство стимулировало товарность и бондарного промысла. В посвирской д. Гакручей бок о бок с судостроителями трудились бондари. Мастера-судостроители также не гнушались бондарного промысла, который приносил им дополнительный доход. Упомянувшийся выше судовой мастер Фома Федеров, из Гакручейской волости, в 1659 г. дважды вывозил на рынок бочки. Только Александро-Свирский монастырь купил у него в январе 1659 г. 30 бочек, а в декабре — 40 бочек и водовик. Его дети Иван и Тимофей в 50-х гг. работали вместе с отцом, мастерили суда и бочки на продажу. В декабре 1656 г. Иван Фомин продал в монастырь 37 бочек, а в декабре 1657 г. — 25 бочек<sup>8</sup>. После смерти отца, с начала 60-х гг. Тимофей Фомин занимался только судостроением, а его брат Иван по-прежнему сочетал сооружение судов с бондарным промыслом. Ежегодно из деревень судостроителей Присвирья вывозились на рынок многие сотни бочек. В деревнях вдоль рек Паши и Сяси промыслом, сопутствующим судостроению, была торговля лошадьми. Нередко этим занимались и крестьяне-судостроители. Судостроение невозможно без обеспеченности тягловой силой — хорошими рабочими лошадьми. Последнее и способствовало развитию подсобного промысла. Потому в источниках мы часто встречаем сведения о крестьянах-судостроителях, покупающих или продающих лошадей. Крестьянское судостроение на Северо-Западе России в XVII в. находилось на мелкотоварной стадии производства. Расширяя связи с рынком через промысел, крестьяне в своей массе не порывали с земледелием. В то же время нельзя не замечать того, что во второй половине XVII в. в отрасли уже сформировался слой промысловиков, для которых судостроение стало основным делом, а земледелие — второстепенным.

Сооружение судов отнимало значительную часть весенне-летней поры, торговали судами и летом и осенью, что затрудняло работу на земле. Поэтому нередко надельные участки засеивались не каждый год или засеивались частично. Например, в д. Гакручей в мае 1666 г., когда нужно было готовиться к посеву яровых, участок судостроителей братьев Фоминых (детей Фомы Федорова) стоял необработанным, а на него навозил бревна из леса и колот их на доски односельчанин, судовой мастер Евдоким Петров<sup>9</sup>.

В отрасли господствовала артельная форма труда. Состав артелей был различен. Одни представляли собой семейную кооперацию. Состоятельные промысловики широко использовали труд наемных работников. В артели Ивана Терентьева из д. Костковой трудились его дети и наймиты — плотники. Весной 1680 г. они соорудили сойму для митрополита всего за полтора месяца с суммой подряда 6 руб. 50 коп.<sup>10</sup>. Мирон Тимофеев из д. Кокоевой и его брат Анцыфор в 70—80-е гг. возглавляли судостроительные артели. О первом в приходо-расходной книге Тихвинского монастыря сказано, что он держал артель вместе с «товарищем». В переписной книге 1678 г. перечислены их взрослые сыновья, которые, несомненно, работали вместе с родителями. Не могли они обходиться и без наемных работников. Аналогичную картину наблюдаем и в присвирских волостях Юксовской и Муромской Остречинского погоста, откуда ежегодно на Троицкую ярмарку пригонялось большое количество судов. Летом 1672 г. в Пристанской таможне «явили»: Артемий Самылин водовик и 2 лодки; Федор Ефимов 3 лодки двухнабойных, Сидор Алексеев водовик и 2 лодки в 1677 г. Федот Федоров — 2 водовика трехнабойных, Иван Васильев 2 лодки «поездных», Дионисий Феофанов водовик трехнабойный и 2 лодки двухнабойные, а известный нам Артемий Самылин водовик, лодку и 21 кожу<sup>11</sup>. Масштабы крестьянского судостроения на Северо-Западе России позволили в первые годы Северной войны создать в Обонежье несколько государственных судостроительных верфей — мануфактур — на Свири, Паше, Сяси, для которых в крае имелись квалифицированные кадры работников.

С созданием государственных судостроительных верфей крестьянское судостроение в крае не заглохло. В первой половине XVIII в. в руках «капиталистских» крестьян-судостроителей скопились солидные денежные средства, суммы подрядов достигали 1000 руб. и более. Ежегодно только в При-

свирье, по сведениям Э. Лаксмана, сооружалось от 300 до 400 судов разной величины<sup>12</sup>. У крестьян Присвирья, занятых судостроением, в первой половине XVIII в. земледелие отошло на второй план. Плотники из бедных и «среднестатейных» крестьян нанимались к подрядчикам в работники. Н. Я. Озерецковский, путешествовавший по Северо-Западу России в 1785 г., отметил, «что суда в разсуждении топорной работы по большей части строятся с подряду окрестными крестьянами». Количество же наемных работников при сооружении 1 галиота равнялось 4—6 человекам<sup>12</sup>. Подтверждением тому является достаточное количество архивного материала. Так, в мае 1732 г. петербургский купец Федор Иванович Овчинников заключил контракт с крестьянами свирской д. Мирошкиницы Никитой Моисеевым, Егором Евтихиевым, Иваном Евтихиевым, Ильей Петровым на постройку 2 «флетов» и 1 «шмака» — больших мореходных судов на сумму 1025 руб. Подрядчики обязались строить «на своем хлебе и платье, и харче, и своими работными людьми». Количество нанятых ими работников равнялось 50-ти. В 1733 г. мирошкинские подрядчики строили 3 судна (2 «флета» длиной 110 футов и «шмак»). «Топорная работа» при постройке этих судов была оплачена в 1050 руб., то есть в среднем 350 руб. за судно. Аналогичная картина наблюдается и в последующие десятилетия. В 50—60-е гг. Максим Зиновьев из той же деревни заключал контракты на строительство судов. В октябре 1758 г. вместе с крестьянином из д. Мешкевицы Прокопием Алексеевым он взялся за строительство «мореходного судна» купцу Ивану Игачевскому<sup>13</sup>. Деревни Мирошкиницы и Мекшевицы, соседствовали с Лодейнопольской государственной верфью, но то не мешало крестьянскому судостроительному промыслу.

На протяжении первой половины XVIII в. крестьяне и их потомки успешно расширяли предпринимательскую деятельность: из д. Мирошкиницы Никита Моисеев и его сын Ипат, Иван Евтихий, его родной брат Егор с сыном Василием, Илья Петров, Иван Гаврилов и др., из д. Мекшевицы — Зиновий Ермолин и его сын Максим, Прокопий Алексеев и др. Обращает внимание и прочное имущественное положение крестьян-подрядчиков в течении длительного времени. Так Илья Гаврилов брал подряды в 30-х гг. XVIII в. успешно продолжал свою деятельность в 50-х гг. В 1758 г. Илья Петров и Иван Гаврилов обязались построить галиот петербургскому купцу Василию Фишакову, наняв для этого 6 плотни-

ков на «своем коште». А в 1758 г. купец Иван Игачевский подрядил Ивана Гаврилова строить судно в Олонце<sup>14</sup>. В деревнях Поберсжья в первой половине XVIII в. крестьяне почти не занимались земледелием, покупали хлеб. Судостроительный промысел позволял предпринимателям делать это без особых усилий. Бедные же и «среднестатейные» крестьяне добывали деньги наемной работой<sup>15</sup>. Наши сведения об объеме подрядных операций крестьян-судостроителей в первой половине XVIII в. недостаточны для того, чтобы определить их годово́й доход. Но можно сказать, что последний был довольно велик. Н. Я. Озерецковский сообщал, что строительство одного галиота длиной в 50—60 футов «одной топорной работой» оценивалось приблизительно в 200 руб.; П. И. Челищев называет суммы от 300 до 400 руб., «кроме оснастки и железного кузла». Крестьяне сооружали суда различной величины. Возведение крупных судов — «флетов» оценивалось от 400 руб. и выше в зависимости от длины судна. За более мелкие суда платили от 50 до 400 руб.<sup>16</sup>. Сведения о стоимости сооружавшихся в крае судов, сообщенные Н. Я. Озерецковским и П. И. Челищевым, архивные материалы позволяют утверждать, что в руках подрядчиков скапливались сотни и тысячи рублей. Это дает возможность говорить о накоплении капиталов в судостроении в XVII — в первой половине XVIII в., о существовании в крае в первой половине XVIII в. слоя «капиталистских» крестьян-судостроителей. Большинство крупных судостроительных артелей второй половины XVII в. — в первой половине XVIII в. основывались на широком использовании наемной рабочей силы.

#### ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Сербина К. Н. Очерки из социально-экономической истории русского города. Тихвинский посад в XVI—XVIII вв. М.-Л. 1951; Мюллер Р. Б. Очерки по истории Карелии. Петрозаводск. 1957; Мерзон А. И., Тихонов Ю. А. Рынок Устюга Великого в период складывания всероссийского рынка (XVII в.). М., 1960 и др.

2. Архив СПб ИИФИРИАН. Ф. 3. Оп. 1. К. 3. Д. 102.

3. Там же. Ф. 132. Оп. 2. Д. 351. Л. 233 об.

4. Там же. Ф. 3. Оп. 2. Д. 22—450; Ф. 132. Оп. 2. Д. 494.

5. Бахрунин С. В. Научные труды. Т. II. М., 1954. С. 182—183.

6. Архив СПб ИИФИРИАН. Ф. 132. Оп. 1. К. 28. Д. 404.

7. Там же. Ф. 3. Оп. 2. Д. 6. Л. 171; Д. 31. Л. 37 об.; Д. 53. Л. 10 об.; Д. 49. Л. 30 об., 44 об.; Д. 51. Л. 10; Д. 60. Л. 13; Д. 93, 102, 138, 156, 175, 208.

8. Там же. Ф. 132. Оп. 2. Д. 351, 371 и др. Ф. 3. Оп. 2. Д. 25, 27, 31.

9. Там же. Оп. 1. К. 3. Д. 5.

10. Там же. Ф. 132. Оп. 1. К. 28. Д. 101, 104; К. 27. Д. 82.

11. Там же. Оп. 2. Д. 104, 351. Ф. 3. Оп. 2. Д. 114, 139. РГАДА. Ф. 1209. Кн. 8572. Л. 92.
12. Лаксман Э. Экономические ответы, касающиеся до хлебопашества в лежащих около р. Свири в южной части Олонца местах.//Труды Вольного экономического общества. 1760. Ч. XIII. С. 36. Челищев П. И. Путешествие по Северу России в 1791 г. Дневник. СПб., 1886. С. 4—14. Озерецковский Н. Я. Путешествие по озерам Ладожскому и Онежскому. СПб., 1794. С. 13, 141. Челищев П. И. Указ. соч. С. 144.
13. Архив СПб ИИФИАРАН. Ф. 3. Оп. 1. К. 15. Д. 13. К. 24. Д. 10.
14. Там же. К. 24. Д. 10. Л. 153—154 об, 189—190 об.
15. Там же. К. 26. Д. 3. Л. 176.
16. Там же. К. 17. Д. 1. К. 15. Д. 3. Озерецковский Н. Я. Указ. соч. С. 141. Челищев П. И. Указ. соч. С. 4—14.

К. О. АНДРІЄВА, О. Б. ДЬОМИН

## ПОЛІТИКА АНГЛІЇ «В ПОРТУГАЛЬСЬКОМУ ПИТАННІ» КІНЦЯ 70-х рр. XVI ст. В СВІТІ ІСПАНСЬКИХ ДИПЛОМАТИЧНИХ ДЖЕРЕЛ

Для історії міжнародних відносин другої половини XVI ст. велике значення мають документи іспанського архіву Сіманка. В кінці XIX ст. англійський історик М. Хьюм видав чотири тома матеріалів цього архіву з історії іспансько-англійських відносин<sup>1</sup>. Складність роботи з джерелами визначалась використанням шифрів при їх написанні. Проблеми дешифровки викликали критичні зауваження рецензентів. І в цьому одна з причин недостатнього використання істориками данного видання. Між тим, для питань міжнародних відносин воно залишається ледь не єдиним джерелом.

В 1580 р. на Піренейському півострові відбулась подія, яка призвела до суттєвих змін на політичній карті світу. Португалія разом зі своїми заморськими землями потрапила під владу короля Іспанії Філіпа II. До таких наслідків привели нерозсудливі дії португальського короля Себастьяна, який втрутився у мароканські справи і загинув у битві «Трьох королів» (4 серпня 1578 р.). Доля корони залишилась невизначеною, бо заступавший короля дон Енріке ні за віком (76 років), ні за положенням (кардинал церкви) не міг забезпечити майбутнє Авісьської династії. Найбільші шанси мали три пошукачі корони: пріор Мальтійського ордену у Крато, незаконний син інфанта Луїжа, другого сина короля Мануеля, герцогиня Браганцська, донька молодшого сина короля Мануеля та король Іспанії Філіп II, син імператриці Ізабелли, молодшої доньки короля Мануеля. За-