

*Уроки истории*  
*Lessons from History*

DOI: 10.31857/S020596060023881-1

## **АДМИРАЛТЕЙСКИЙ ЗАВОД НА ШИРШЕ: ПУТЬ В НИКУДА**

*МАНВЕЛОВ Николай Владимирович* – *Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ; Россия, 119571, Москва, пр-т Вернадского, д. 82, стр. 1; эл. почта: nvtanvelov@yandex.ru*

© Н. В. Манвелов

Адмиралтейский Ширшемский завод, располагавшийся в 20 верстах выше Архангельска по течению Северной Двины, был крупнейшим предприятием морского ведомства на Русском Севере, удовлетворявшим потребности расположенного в Соломбале Архангельского адмиралтейства в продукции литейных производств и металлообработки, а также в различных пиломатериалах. Численность штата мастеровых завода доходила до 250 человек, общая же численность персонала – до 370 офицеров и нижних чинов. Главной проблемой завода была слабость механизмов, поскольку основным источником энергии являлась вода из местных обмелевших рек. Кроме того, в Ширше полностью отсутствовало машиностроительное производство, что делало невозможным изготовление механизмов для строящихся паровых судов – все они уходили для установки двигательных установок вокруг Скандинавии в кронштадтские доки; котлы также часто доставлялись из Санкт-Петербурга или с других заводов. Серьезным недостатком была и сложная логистика доставки готовой продукции непосредственно в адмиралтейство. В этой связи эксперты морского ведомства предлагали перевести мощности завода непосредственно в Соломбалу, что позволило бы резко сократить транспортные издержки и использовать уже имеющиеся, а также планируемые паровые машины. В ходе подготовки Архангельского адмиралтейства к упразднению первоначально предполагалось передать завод в частные руки, однако в 1862 г. такого рода проекты были похоронены. Завод был закрыт, а оставшееся его имущество – распродано.

*Ключевые слова:* Морское министерство, Архангельское адмиралтейство, судостроение, Ширшемский завод, водяной двигатель, механическое производство, пиломатериалы, гидротехника.

Статья поступила в редакцию 29 декабря 2022 г.

## THE ADMIRALTY PLANT ON THE SHIRSHA: A ROAD TO NOWHERE

**MANVELOV Nikolai Vladimirovich** – *Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration; Prospekt Vernadskogo, 82, str. 1, Moscow, 119571, Russia;*  
*E-mail: nvmanvelov@yandex.ru*

© N. V. Manvelov

*Abstract:* The Admiralty plant on the river Shirsha, located 20 versts upstream of Arkhangelsk along the Northern Dvina, was the largest enterprise of the naval authority in the Russian North that filled the demands of the Arkhangelsk Admiralty, located in Solombala, in the foundry and metalwork productions as well as in timber. The number of the plant's workmen used to be up to 250 people, with the total staff number of up to 370 officers and lower ranks. The main problem of the plant was the low capacity of its machines, as the main source of energy was the water from the local shallow rivers. In addition, there were no mechanical engineering facilities in Shirsha, which made it impossible to manufacture machinery for steam-powered vessels under construction. For propulsion systems to be installed, they had to travel around Scandinavia to the Kronstadt docks. The boilers, too, were often brought from St. Petersburg or from other factories. Another serious issue was the complicated logistics for delivering finished products directly to the Admiralty. To address this issue, the naval authority experts proposed to move the plant facilities directly to Solombala to drastically reduce transportation costs and use available and planned steam engines. During the preparation of the Arkhangelsk Admiralty for closing down it was originally planned to hand over the plant to a private owner but these projects were buried in 1862. The plant was closed down and the remaining assets were sold.

*Keywords:* Naval Ministry, Arkhangelsk Admiralty, shipbuilding, Shirsha plant, water engine, mechanical production, timber, hydraulic engineering.

*For citation:* Manvelov, N. V. (2023) *Admiralteiskii zavod na Shirshe: put' v nikuda* [The Admiralty Plant on the Shirsha: A Road to Nowhere], *Voprosy istorii estestvoznaniia i tekhniki*, vol. 44, no. 3, pp. 495–508, DOI: 10.31857/S020596060023881-1.

Адмиралтейский завод на Ширше (Ширшемский завод Морского ведомства) прекратил свое существование вместе с упразднением Архангельского главного военного порта в начале 1860-х гг. В наши дни о нем практически забыли, хотя это было одно из крупнейших на Русском Севере промышленных предприятий, выполнявшее широкий спектр работ для Российского Императорского флота. На примере истории завода можно показать, как частный фактор в виде отдельного предприятия, работающего в рамках территориального подразделения центрального ведомства, оказывает влияние на общую картину деятельности как целого региона, так и ведомств. Данная тема не потеряла политическую и экономическую значимость в современном мире в силу того, что как положительный, так и отрицательный опыт реорганизации крупных промышленных предприятий может быть востребован в рамках современных интеграционных процессов.

В настоящей статье в научный оборот вводятся ранее неизвестные либо малоизвестные официальные документы, которые хотя и были опубликованы в XVIII–XIX вв., в дальнейшем остались без внимания исследователей. Эти материалы позволяют дать более целостную картину не только данного конкретного предприятия морского ведомства Российской империи, но и ситуации, сложившейся на Русском Севере на момент и после упразднения в 1862 г. Архангельского главного военного порта.

Российская и зарубежная историография по данному вопросу практически отсутствует. В книге российского историка военно-морского флота XIX в. Степана Федоровича Огородникова (уроженца Архангельска) «Очерк истории города Архангельска в торгово-промышленном отношении»<sup>1</sup> предприятие не упоминается, как, впрочем, и адмиралтейство, являвшееся крупнейшим индустриальным комплексом Архангельска. Возможно, объяснение кроется в том, что административно Соломбала, где располагалось адмиралтейство, и Ширша в состав города не входили.

Что же касается другой книги Огородникова, посвященной Архангельскому порту<sup>2</sup>, то она по настоящее время является, пожалуй, единственной работой, в которой рассказывается об истории Архангельского адмиралтейства. К сожалению, эта книга, являющаяся главным источником информации для большинства местных краеведов и историков, содержит большое количество неточностей из-за узости доступной автору источниковой базы.

«Ширшемский завод, действующий водою трех озер, изливающихся речкою Ширшеминкою через полушлюз в Двину», располагался в 20 верстах выше Архангельского адмиралтейства. Плотины, «запирающие воду» для водяных двигателей, именовались по названиям озер: Холмовская, Ширшемская и Золотицкая. При Золотицкой плотине работал каменный молотовый завод с деревянными пристройками и литейная, около Ширшемской располагались остальные заводские мастерские (говоря современным языком – цеха)<sup>3</sup>.

Исторически сложилось, что Ширшемский завод морского ведомства развивался параллельно с основанным Петром I Архангельским адмиралтейством – одним из крупнейших в России предприятий военного деревянного судостроения. Существование завода без адмиралтейства было бессмысленным, поскольку иных потребителей для его продукции в регионе не было – он работал преимущественно для нужд морского ведомства и отчасти для сухопутного военно-инженерного ведомства. Вместе с тем само адмиралтейство в том виде, в каком оно подошло к 1862 г., не могло функционировать без услуг Ширши, поскольку в Соломбале отсутствовал ряд важных производств.

---

<sup>1</sup> Огородников С. Ф. Очерк истории города Архангельска в торгово-промышленном отношении. СПб.: Тип. Морского ведомства, 1890.

<sup>2</sup> Огородников С. Ф. История Архангельского порта. СПб.: Тип. Морского ведомства, 1875.

<sup>3</sup> Глазенап Б. Краткий очерк Архангельского порта и его деятельности в 1859 году // Морской сборник. 1860. № 9. Официальные статьи и известия. С. 90.

Кроме того, как будет видно из приводимых ниже данных, завод не мог обеспечить и развитие в Архангельском адмиралтействе парового, композитного и железного судостроения, тем более что опыт такого судостроения в Архангельском главном военном порту отсутствовал, а логистические цепочки поставок предприятий центральной России не были выстроены. Такое стало возможно только к концу XIX в. после постройки железной дороги Вологда – Архангельск, уже после упразднения адмиралтейства в Архангельске.

Согласно Огородникову, Ширшемский завод вел свое начало от пильной мельницы, появившейся на реке Ширшемке (Ширшеме) еще в 1594 г. в качестве владения Свято-Троицкого Антониево-Сийского монастыря. С 1706 г. она вошла в состав Архангельского адмиралтейства<sup>4</sup>. После проведения серии гидротехнических работ во второй половине XVIII в. завод занялся литейным делом и металлообработкой, включая выделку якорей и токарное производство (изготовление болтов и иных железных дельных вещей), а также переработкой зерна в муку для нужд Архангельского порта<sup>5</sup>.

Стоит отметить, что до 1715 г., когда прекратило свое существование так называемое «первое», основанное Петром I адмиралтейство в Архангельске, расположение лесопильного производства на противоположном берегу реки Северная Двина имело смысл. После же возобновления в 1734 г. судостроения по указу императрицы Анны Иоанновны уже в Соломбале логистическое плечо значительно возросло. Это, в свою очередь, при существовавшем тогда уровне транспорта и связи значительно затрудняло коммуникацию между собственно адмиралтейством и одним из его ключевых подразделений.

Согласно хранящимся в Российском государственном историческом архиве (РГИА) двум версиям рукописного «Атласа Архангельской губернии» 1797 г., на конец XVIII в. заводское хозяйство состояло из трех комплексов, тяготевших к плотинам.

Холмовская плотина представляла собой водонапорную дамбу с воротами для пропуска бревен и с караульным помещением. На находившемся неподалеку острове Холм стояли церковь и крестьянские дома.

При Ширшемской плотине имелись три «пильных анбара» (они же «пильные мельницы»). Сырье и готовая продукция хранились в трех «сараях для поклажи пильных досок с магазинами для материалов» и одном «сараяе для пильных досок». Горбыль и бревна помещались на расположенных вдоль берега реки Ширши и Ширшемского озера особых «шпалах». Бревна из Ширши поднимали посредством особой машины, именуемой в описании «брашпилем»<sup>6</sup>, из чего можно сделать вывод о том, что она, подобно поднимавшим якоря судовым брашпилям того времени, имела ручной привод.

Жилой городок включал в себя дом мельничного мастера, три здания со «светлицами» для жительства комиссара и служителей<sup>7</sup>, церковь Святого

<sup>4</sup> Огородников. История Архангельского порта... С. 21.

<sup>5</sup> Там же. С. 190.

<sup>6</sup> Брашпиль – устройство для подъема тяжестей, представляющее собой большой ручной ворот.

<sup>7</sup> Так в XVIII – начале XIX в. называли не только работников, но и матросов.

Сергия Радонежского, дом священника, а также 13 «домов партикулярных разных чинов служителей».

Несколько на отшибе стоял недействующий старый якорный завод, близ которого располагались 17 «домов партикулярных разных чинов служителей» и 9 крестьянских дворов; еще 18 крестьянских дворов показаны на противоположном берегу Ширшемского озера.

К Золотицкой плотине с каналом «для спуска излишней воды» со стороны плеса Ширшемского озера примыкало здание «анбара для распиловки досок с мучною мельницею». По берегам сужающегося перед плотиной озера находился «сарай для поклажи пильных досок с магазейнами для материалов», здание нового якорного завода, магазин (склад) «для поклажи железа», два склада для хранения угля.

Персонал данного участка завода размещался в доме со «светлицами» для жительства комиссара и служителей, а также в еще одном здании со «светлицами», часть которого, впрочем, занимала мастерская для исправления кузнечных мехов. Кроме того, в некотором отдалении стояла группа еще из шести крестьянских дворов<sup>8</sup>.

К 1807 г. был завершён очередной этап модернизации предприятия стоимостью 117 тыс. руб. На эти средства были исправлены уже существующие здания, реконструированы плотины, а также, по словам Огородникова, выстроены новые помещения для котельной мастерской и литейной мастерской, лазарет и казармы<sup>9</sup>. Впрочем, даже после модернизации состояние завода признавалось плачевным и требовало новых капитальных улучшений<sup>10</sup>.

В 1816 г. главный командир Архангельского порта контр-адмирал Алексей Федотович Клокачев впервые поднял вопрос о переводе мощностей Ширшемского завода в Соломбалу. Главной причиной называлось обмеление реки Ширшемы, ветхость строений и в особенности якорного завода. Стоимость работ по приведению завода в порядок оценивалась в 200 тыс. руб. В качестве варианта развития предприятия Клокачев предлагал построить рядом альтернативное производство, оснащенное паровыми машинами. Вопрос перевода мастерских непосредственно в Архангельское адмиралтейство поднимался вновь в 1825, 1831 (особенно после пожара, погубившего в 1830 г. ширшемский литейный завод<sup>11</sup>), 1855 и 1858 гг., но всякий раз он отвергался по причине дешевизны работы водяных двигателей в сравнении с паровыми и тем более при сопоставлении со стоимостью перемещения<sup>12</sup>.

Согласно официальным данным морского ведомства, к 1853 г. завод работал по трем основным направлениям.

<sup>8</sup> Атлас Архангельской губернии // Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1350. Оп. 312. Д. 2. Л. 124–125; Д. 1. Л. 115, 134–135.

<sup>9</sup> Огородников. История Архангельского порта... С. 242–243.

<sup>10</sup> Там же. С. 240.

<sup>11</sup> Там же. С. 325.

<sup>12</sup> Там же. С. 276.

В рамках строительства парусно-винтового фрегата «Полкан» были выпущены винтовые шлахтовы<sup>13</sup> для стеньг<sup>14</sup>, винтовые талрепы<sup>15</sup> для брам-фардунов<sup>16</sup>, чугунные колпаки на битеньги<sup>17</sup>, кормовые клюзы<sup>18</sup>, два ватерклозета, детали для шпиля<sup>19</sup> (включая баллер<sup>20</sup> весом 55 пудов), детали штурвала, два румпеля (основной и запасной, весом, соответственно, 30 и 13 пудов). Кроме того, фрегат получил «железную скобу между штевной<sup>21</sup>» весом 37 пудов, детали для орудийных станков, «четыре вращающиеся скамейки<sup>22</sup>», путинс-ванты<sup>23</sup> ко всем мачтам, штатные и запасные чугунные юферсы<sup>24</sup>, а также железные коуши<sup>25</sup> для штагов<sup>26</sup> и ватер-бакштагов<sup>27</sup>, винтовые железные пиллерсы и шар-блочные планки.

Ряд работ был выполнен непосредственно для нужд Архангельского военного порта и самого предприятия. Завод исправил паровую машину и молот портовой кузницы, а также обеспечивал необходимыми деталями вновь создаваемые производства непосредственно в Архангельском адмиралтействе — «приготавливал вещи для сверлительного станка», «приготавливал вентилятор» и чугунные трубы подачи воздуха в кузнице.

Для портового парохода «Полезный» капитально отремонтировали первый паровой котел и продолжали изготавливать следующие (видимо, на замену других). Дельные вещи выпускались для шхуны «Задорная» и транспорта «Гапсаль», а различные металлические изделия — для Морской строительной части.

Второе направление — «приспособления к скорейшей выделке вещей», говоря современным языком, модернизация производства.

К большому горизонтальному сверлильному станку была добавлена опция «центрования связных железных полос», что позволило работать с деталями

---

<sup>13</sup> Шлахтов (шлагтов) — клин или брус, служащий для удержания стеньги (см. ниже) на штатном месте.

<sup>14</sup> Стеньга — рангоутное дерево, служащее продолжением мачты.

<sup>15</sup> Талреп (таль) — снасть для стягивания других снастей и подъема тяжестей.

<sup>16</sup> Фардун — снасть для удержания стеньг в кормовой части судна.

<sup>17</sup> Битеньг (битенг) — кнехт, устройство на судне для производства швартовых и буксировочных работ.

<sup>18</sup> Кюз — окантованное металлом отверстие для пропуска и уменьшения перетирания якорной цепи.

<sup>19</sup> Шпиль — устройство для подъема якоря и иных тяжестей.

<sup>20</sup> Баллер — ось вращения.

<sup>21</sup> Штевень — продолжение киля вперед или вверх.

<sup>22</sup> В данном случае — задний брус, на котором лежит подъемный клин орудийного станка.

<sup>23</sup> Путинс-ванты (путенс-ванты, ван-путенс) — металлические устройства для крепления вант.

<sup>24</sup> Юферс — бесшквивный блок с тремя сквозными отверстиями.

<sup>25</sup> Коуш — металлическое устройство в петле троса для предохранения его от повреждений.

<sup>26</sup> Штаг — снасть для поддержки рангоутных деревьев.

<sup>27</sup> Ватер-бакштаг — снасть, удерживающая бушприт.

станков (лафетов) различных типов артиллерийских орудий. Станок для нарезки резьбы получил возможность нарезки винтовых шлахтов.

На территории бывшей мукомольной мельницы велось оборудование новой мастерской. В ней предполагалось разместить три станка: для обрезания кромок досок и выемки четвертей, для резки толстого бакаута<sup>28</sup> на «шхивы»<sup>29</sup> и циркулярную пилу для распиливания на дрова «крупных спилков»<sup>30</sup>.

Отдельно учитывались «валовые работы», к которым относилось прежде всего массовое лесопиление.

В 1853 г. Ширша отправила в Архангельский порт 11,5 тыс. досок; из доставленных Северным округом корабельных лесов сосновых бревен длиной 3–6 сажень после отбраковки в береговые штабели («стопы») были уложены 11,8 тыс. единиц. Для предохранения готовых досок от весенних паводков Северной Двины на правом берегу реки Ширшемки были устроены 20 палов<sup>31</sup>, каждый в девять бревен.

Объемы производства на заводе неуклонно росли. Если в 1840 г. общий вес выделанных вещей составил 2206 пудов (1154 пуда железных, 605 пудов медных и 447 пудов чугунных изделий), то спустя 10 лет, в 1850 г., речь шла уже о 9457 пудах (6669 пудов железных, 650 пудов медных и 2138 пудах чугунных изделий).

Общая численность состоявших на заводе офицеров и нижних чинов Морского ведомства на 1853 г. составляла 364 человека.

Производственные процессы обслуживались силами 4-й роты 8-го рабочего экипажа, объединявшего мастеровых различных специальностей, — 5 унтер-офицерами и 236 рядовыми. Среди них были 33 котельщика, 35 кузнецов, 39 слесарей, 9 брандспойтчиков, 25 токарей, 17 столяров, 18 литейщиков, 25 молотобойцев, 10 пильщиков и 25 плотников. Непосредственно на заводе на работы ежедневно выходили около 200 человек.

Кроме того, на Ширше работали 18 вольнонаемных рабочих, получавших жалование в размере 100–125 руб. серебром в год.

Охрана завода производилась силами контингента 18-й портовой роты в составе двух унтер-офицеров и 60 рядовых.

При заводе работала школа кантонистов, причем возраст 35 учеников варьировался между 14 и 20 годами<sup>32</sup>.

В мае 1855 г. предприятие в числе других объектов Архангельского адмиралтейства осматривал чиновник особых поручений морского ведомства, будущий министр финансов Российской империи Михаил Христофорович Рейтерн и исполняющий должность генерал-аудитора князь Николай Михайлович Голицын. В своем отчете чиновники признавали, что гидротехнические работы на Ширшемских заводах относились к числу самых дорогих

<sup>28</sup> Бакаут — ценная порода дерева, отличающаяся прочностью и твердостью.

<sup>29</sup> Шхивы.

<sup>30</sup> Об успехе работ, произведенных на Адмиралтейском Ширшемском заводе в 1853 году // Морской сборник. 1854. № 3. Часть официальная. С. 144.

<sup>31</sup> Пал — вертикальное устройство для швартовки судов или плотов.

<sup>32</sup> Об успехе работ, произведенных на Адмиралтейском Ширшемском заводе в 1853 году... С. 144–147.

работ в Архангельском военном порту – за три предшествующих года на них были израсходованы 35 083,57 руб. (в том числе на Ширшемское озеро – 11 700,57 руб., на Золотицкую плотину – 15 470,45 руб., на русло молотобойного завода – 2390,32 руб., на русло пильного завода – 5522,23 руб.). Особо отмечалось, что ни «совершенной безопасности», ни «безостановочного действия» достичь так и не удалось. Так, в июле 1855 г. главное русло озера не действовало, находясь в починке, в связи с чем требовалось сначала пускать воду под колесом пильного завода. Под токарной мастерской вода промыла грунт.

Рейтерн и Голицын писали в отчете, что при расширении кораблестроительных работ в Архангельске может возникнуть необходимость в усилении завода. Но прежде чем строить новые мощности, необходимо было проанализировать, не выгоднее ли будет построить новый паровой завод – согласно предварительным расчетам, за 35 000 руб. можно было получить не только достаточно мощную паровую машину, но также значительное число «других паровых приспособлений». «При чрезвычайной дешевизне топлива паровая сила в Архангельске выгоднее, чем где-либо», – считали проверяющие<sup>33</sup>.

15 мая 1857 г. Ширшемский завод посетил инспектировавший Архангельский порт контр-адмирал Василий Степанович Завойко. По его мнению, предприятие содержалось в полном порядке, однако производства необходимо было перевести непосредственно в Архангельск.

Причины были чисто экономические и объяснялись необходимостью объединения с механическим производством, уже существовавшим в Соломбале. В качестве приводов для станков на Ширше, например, использовались главным образом водяные колеса, в меньшей степени – паровые и «ручные машины». Контр-адмирал отмечал:

Ныне особое управление завода стоит денег – починки плотин дороже топлива, в котором в Архангельске недостатку и дороговизны не предвидится, – содержание парохода, плашкоутов<sup>34</sup>, людей, которые ведут сообщение завода с портом летом; зимой для сообщения и перевозки тяжестей содержатся лошади, кроме того, происходит потеря времени в ожидании вещей с завода и остановка дела<sup>35</sup>.

В период самых напряженных работ – спуска боевых и вспомогательных судов в высокую весеннюю воду – завод обычно простаивал, поскольку не мог отгружать продукцию из-за весеннего разлива Северной Двины.

Летом же картина была диаметрально противоположной:

Значительная сумма требуется на углубление устья реки для сообщения с пароходом, ибо устье при ординарной воде обсыхает почти на полторы версты,

<sup>33</sup> Российский государственный архив Военно-морского флота (РГАВМФ). Ф. 84. Оп. 1. Д. 5646. Л. 113 об.–115.

<sup>34</sup> Плашкоут (плашкоут) – несамоходное судно для перевозки грузов на палубе.

<sup>35</sup> РГАВМФ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 41. Л. 9.



так что не более двух дюймов воды на речке бара<sup>36</sup> и сообщение до шлюпки парохода происходит на спинах матросских<sup>37</sup>.

Необходимо также отметить полное отсутствие на Ширше машиностроительного производства — несмотря на то, что среди архангелогородских краеведов встречаются упоминания случаев постройки машин для судов, строившихся в адмиралтействе. Любопытно, что авторы такого рода заявлений обычно ссылаются на Огородникова, в трудах которого такого рода информация не обнаруживается.

Согласно отчету председателя Кораблестроительного технического комитета морского ведомства, полковника Корпуса корабельных инженеров Степана Ивановича Чернявского за 1859 г., машины для спущенного на воду 25 мая 1857 г. фрегата «Илья Муромец» еще в 1855 г. были заказаны Гальванопластическому заведению герцога Лейхтенбергского в Санкт-Петербурге (позже заказ был передан Балтийскому литейному и механическому заводу Карра и Макферсона). Именно завод Карра и Макферсона занимался установкой механизмов в кронштадтском доке<sup>38</sup>.

Построенные в Соломбале в 1855–1856 гг. шесть клиперов — «Разбойник», «Стрелок», «Джигит», «Пластун», «Наездник» и «Опричник» — ушли на Балтику под парусами. Машины на большинстве из них были установлены уже в Кронштадте зимой 1856–1857 гг. (на «Наезднике» и «Опричнике» — зимой 1857–1858 гг.) в сухом доке императора Петра Великого (Петровском доке). Заводом-изготовителем выступали Адмиралтейские Ижорские заводы<sup>39</sup>.

Под парусами ушел в Кронштадт в 1861 г. и фрегат «Пересвет». Машины на нем были установлены в 1861–1862 гг. также в Петровском доке; заказ был выдан сначала Литейному и механическому заведению Главного общества железных дорог в Санкт-Петербурге<sup>40</sup>, а позже передан санкт-петербургскому заводу Карра и Макферсона<sup>41</sup>.

Единственным исключением стал спущенный на воду в Архангельском адмиралтействе 13 июня 1859 г. пароходофрегат «Соломбала». Его машины после переборки и, заметим, котлы были смонтированы по месту постройки, однако также прибыли из Санкт-Петербурга, будучи сняты со списанного и разобранного в 1858 г. на дрова балтийского пароходофрегата «Богатырь». Изготовителем котлов и механизмов были Адмиралтейские Ижорские заводы<sup>42</sup>.

<sup>36</sup> Бар — песчаные или иловые наносы в устье реки.

<sup>37</sup> РГАВМФ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 4. Л. 9 об.—10 об.

<sup>38</sup> Отчет председателя Кораблестроительного технического комитета полковника Чернявского за 1859 год // Морской сборник. 1860. № 7. Официальные статьи. С. 352.

<sup>39</sup> История отечественного судостроения / Ред. М. Мельников. СПб.: Судостроение, 1996. Т. 2: Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. С. 11–12.

<sup>40</sup> Отчет директора Кораблестроительного департамента контр-адмирала Воеводского за 1858 год // Морской сборник. 1859. № 5. Официальные статьи и известия. С. 177.

<sup>41</sup> История отечественного судостроения... С. 14–15.

<sup>42</sup> Головин Ю. И. Первый русский пароходофрегат «Богатырь» // Судостроение. 1994. № 7. С. 61–63.

Из отчета Кораблестроительного технического комитета за 1859 г. выясняется, что при постройке в Соломбале парусно-винтовой шхуны «Полярная звезда» (спущена на воду 26 мая 1862 г.) заказ на паровые котлы первоначально предполагалось передать в Ширшу. «Но так как постройка котлов на Ширшемском заводе не могла быть скоро исполнена, по другим нужным занятиям», а их изготовление было связано с пересылкой в Архангельск «тяжеловесных вещей», котлы были заказаны в Великобритании. Из этого можно сделать вывод, что ряд важных деталей для котельного производства не производился на месте, вследствие чего завод был в серьезной зависимости от внешних подрядчиков<sup>43</sup>.

Летом 1859 г. порт посетил управляющий Морским министерством адмирал Николай Федорович Метлин. Он также обратил внимание на «вододействующий» завод в Ширше.

Метлин считал необходимым упразднить завод после строительства необходимых производственных мощностей в Соломбале; мастеровых же следовало переселить из Ширши в Соломбалу, выделив им для постройки домов лес, полученный в результате разборки части портовых сараев (складов). Результатом стало бы то, «что сосредоточатся средства и надзор порта и что конечно принесет значительную пользу».

При этом адмирал предлагал передать завод в руки частного капитала — «даровая его сила и многие устройства могут в частных руках принести значительную пользу и жалко было бы видеть это заведение без действия». Более того, главному командиру Архангельского порта контр-адмиралу Богдану Александровичу фон Глазенапу было рекомендовано

стараться приискать надежного арендатора, которому бы можно было передать завод, имея при этом не извлечение значительных выгод для казны, а общепользную цель и надежное ручательство, что завод будет улучшаться и действия его принесут пользу краю<sup>44</sup>.

Забегая вперед, отметим, что при упразднении Архангельского порта завод на Ширше был, как и многие другие портовые учреждения, по сути, уничтожен. Впрочем, это тема для отдельного исследования.

Резюмируя положение Адмиралтейского Ширшемского завода в 1850-х гг., обратимся к докладу Глазенапа, опубликованному в журнале «Морской сборник». В документе напрямую говорится о необходимости упразднить завод на Ширше в связи с настоятельной потребностью сосредоточить все производства непосредственно в Соломбале на адмиралтейской верфи. Глазенап отмечал, что судостроительные мастерские в Соломбале «весьма недостаточны для успешного хода кораблестроительных работ». Исключение составляли «небольшая кузница» и «мастерские для обделки мелких вещей». Все остальные необходимые для корпусных работ капитальные железные и медные вещи, подлежавшие ковке и отливке, производились на Ширшемском заводе. Аналогично обстояло дело с пильными и токарными работами.

<sup>43</sup> Отчет полковника Чернявского... С. 355–357.

<sup>44</sup> РГАВМФ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 4. Л. 18–19, 23.

Это условие, естественно, имеет вредное влияние на ход работ и самый завод, действующий водою, требует для поддержки его плотин в исправности постоянных значительных расходов, не вполне пропорциональных с количеством выделяемых вещей <sup>45</sup>, — резюмировал главный командир.

Создавшееся положение заставило в конце 1858 г. Глазенапа представить на суд генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича, «в соединении с другими недостатками», «предположения» относительно преобразования и улучшения Архангельского порта.

Прежде всего предлагалось сосредоточить в Соломбале все мастерские, склады и магазины, упразднив, таким образом, Ширшемский завод. Для этого, впрочем, требовалось устроить особое «механическое заведение». Производство на Ширше должно было упраздниться «при постепенном открытии действий» соломбальских цехов.

Автор проекта полагал, что

стоимость паровой силы, которая будет приводить в движение все механизмы мастерских, по местной дешевизне топлива, не потребует расходов, более употребляемых на содержание в исправности плотин Ширшемского завода» <...>

Вместе с окончанием строящейся кузницы и с приведением в действие предположенных в ней паровых молотов существование нынешнего молотового завода при Золотицкой плотине, в одной версте от Ширши, делается излишним <sup>46</sup>.

Нетрудно заметить, что Глазенап во многом повторял слова, сказанные за два года до того В. С. Завойко.

Что же касается собственно 1859 г., то на его протяжении деятельность Ширшемского завода «была несколько сильнее обыкновенного по большим требованиям в заготовке вещей, необходимых для судов и построек» <sup>47</sup>.

Согласно документам морского ведомства, штаты завода постепенно сокращались (необходимо отметить, что Ширшемский завод во всех документах выделялся из штатов Архангельского главного военного порта как отдельное подразделение). Так, «Список чинов Архангельского порта, с означением годовых окладов, из коих производится содержание» на 1860 г. отмечает в Ширше лишь четыре таковых «чина». Это был начальник завода, капитан 1-го ранга Николай Федорович Корсаков (600 руб. жалования, 500 руб. столовых денег и 400 руб. квартирных), делопроизводитель-бухгалтер в чине губернского секретаря (300 руб. жалования, 300 руб. столовых денег и 200 руб. квартирных), а также содержатель заводского магазина (склада) в чине коллежского секретаря (300 руб. жалования, 250 руб. столовых денег, 150 руб. квартирных). Кроме того, имелась вакансия помощника начальника завода,

---

<sup>45</sup> Глазенап. Краткий очерк... С. 99.

<sup>46</sup> Там же. С. 98–100.

<sup>47</sup> Там же. С. 111.

одновременно являвшегося начальником заводской чертежной (300 руб. жалования, 300 руб. столовых денег и 200 руб. квартирных)<sup>48</sup>.

Что же касается отчета директора Кораблестроительного департамента Морского министерства контр-адмирала Аркадия Васильевича Воеводского за тот же год, то в нем Ширша упоминается как предприятие, которое «переводится постепенно в Адмиралтейство Архангельского порта». Общий вес продукции металлообработки составил 15 804 пуда на сумму 30 036,11 руб.; досок было «выпилено» 12 356 штук на сумму 4942,4 руб.<sup>49</sup> Особо в отчете выделены изготовленные для новой соломбальской кузницы два паровых молота<sup>50</sup>.

Неясно, продолжал ли к 1860 г. существовать при Ширшемском заводе лазарет на 27 коек, в последний раз упоминаемый в отчете директора Комиссариатского департамента Морского министерства действительного статского советника князя Дмитрия Александровича Оболенского за 1858 г. Согласно отчету, содержание лазарета осуществлялось «через находившегося там чиновника Комиссариатского ведомства»<sup>51</sup>.

Согласно данным Огородникова, производство на Ширше было остановлено с 1 августа 1861 г., поскольку к тому моменту в Соломбалу было переведено слесарное, кузнечное, токарное и лекальное «мастерства». Сведений о работе пильных и мукомольных мельниц Огородников не приводит, что позволяет усомниться в полном прекращении работ<sup>52</sup>.

Исходя же из других, а именно церковных, источников, последние производства в рамках Ширшемского завода прекратили существование в 1866 г.<sup>53</sup> То, что завод существовал и после 1862 г., подтверждается официально информацией морского ведомства о том, что предприятие было передано в ведение Архангельской палаты государственных имуществ<sup>54</sup>.

Приказом генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича от 11 марта 1862 г. «Об упразднении Архангельского порта»<sup>55</sup> были похоронены планы как модернизации Архангельского адмиралтейства, так и перевода мастеровых из Ширши в Соломбалу.

К 1867 г. от завода оставалось лишь некоторое количество строений, которые предлагалось выставить на торги. Согласно «Проекту кондиций

---

<sup>48</sup> Список чинов Архангельского порта, с означением годичных окладов, из коих производится содержание // Морской сборник. 1860. № 5. Постановления и распоряжения правительства. С. LXXVII.

<sup>49</sup> Отчет, представленный контр-адмиралом Воеводским... С. 185.

<sup>50</sup> Там же. С. 170.

<sup>51</sup> Отчет директора Комиссариатского департамента Морского министерства статс-секретаря князя Оболенского за 1858 год // Морской сборник. 1859. № 5. Официальные статьи и известия. С. 99, 102.

<sup>52</sup> Огородников. История Архангельского порта... С. 370.

<sup>53</sup> Краткое историческое описание приходов и церквей Архангельской епархии. Архангельск, 1894. Вып. 1: Уезды Архангельский и Холмогорский. С. 204.

<sup>54</sup> Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного правления государя императора Александра Николаевича. 1855–1880. Часть вторая. СПб.: Тип. Морского ведомства, 1880. С. 259.

<sup>55</sup> Морской сборник. Официальный отдел. 1862. № 4. С. 51–53.

на продажу бывшего имущества Архангельского морского порта», речь шла, в частности, о жилых домах, казармах и хозяйственных постройках, магазинах (складах) и сараях для хранения имущества, зданиях токарной и слесарной мастерских, пильного сарая с мукомольной мельницы — все деревянные. Каменными были литейная, котельная и кузнечная мастерские. Кроме того, в список был включен дощатый забор для ограждения лесных материалов длиной 102 сажени, 58 палов по берегу Ширши, деревянный мост через бассейн и пристань на Ширшемском озере. Общая стоимость имущества оценивалась в 4263,26 руб.

Стоит отметить, что часть механизмов мастерских на тот момент уже отсутствовала, часть — находилась на хранении и могла быть использована<sup>56</sup>.

Так закончилась история одного из старейших промышленных предприятий Русского Севера, успешно выполнявшего заказы как Морского министерства, так и иных ведомств Российской империи.

История завода на Ширше показывает, что любое предприятие, сколь многопрофильным бы оно ни было, не сможет существовать при разрыве связей и уходе с местного рынка главного заказчика — в данном случае Морского министерства в лице Архангельского адмиралтейства. Нетрудно заметить, что центральные власти империи не приложили никаких усилий к перестройке предприятия под местные нужды, а руководство Архангельской губернии либо не видело смысла в сохранении Адмиралтейских Ширшемских заводов, либо не имело средств на связанные с этим мероприятия.

Не последнюю роль сыграли и логистические проблемы. При отсутствии железной дороги (она пришла в Архангельск только в конце 1890-х гг.) грузы приходилось перевозить либо транспортными судами из Кронштадта в период короткой северной навигации, либо гужевым транспортом. А обмеление реки, на которой стоял завод, в конечном итоге привело к его частым простоям в самые напряженные периоды летних судостроительных работ, включая спуск на воду боевых судов и судоремонт. Перевод мощностей завода в Соломбалу, на территорию Архангельского адмиралтейства, затянулся настолько, что так и не был завершён и к моменту упразднения Архангельского порта в 1862 г.

Анализируя историю Ширшемского завода, нетрудно провести параллели и с недалеким прошлым, когда предприятия, построенные в период существования Советского Союза, с разрывом старых производственных связей быстро прекратили свое существование.

## References

- Glazenap, B. (1860) *Kratkii ocherk Arkhangel'skogo porta i ego deiatel'nosti v 1859 godu* [A Brief Description of the Arkhangelsk Port And Its Operations in 1859], *Morskoi sbornik*, no. 9, pp. 89–123.
- Golovnin, Iu. I. (1994) *Pervyi russkii parokhodofregat "Bogatyr"* [The First Russian Steam Frigate "Bogatyr"], *Sudostroenie*, no. 7, pp. 60–63.

<sup>56</sup> Государственный архив Архангельской области. Ф. 1. Оп. 5. Д. 923. Л. 3–7.

- Kratkoe istoricheskoe opisanie prikhodov i tserkvei Arkhangel'skoi eparkhii [A Brief Historical Description of the Parishes and Churches of the Arkhangelsk Diocese]* (1894). Arkhangel'sk, iss. 1: Uezdy Arkhangel'skii i Kholmogorskii [The Arkhangelsk and Kholmogorsk Uezds].
- Mel'nikov, M. (ed.) (1996) *Istoriia otechestvennogo sudostroeniia [The History of Russian Shipbuilding]*. Sankt-Peterburg: Sudostroenie, vol. 2: Parovoe i metallicheskoe sudostroenie vo vtoroi polovine XIX v. [Steam and Metal Shipbuilding in the Second Half of the 19<sup>th</sup> Century].
- Ob uspekhie rabot, proizvedennykh na Admiralteiskom Shirshemskom zavode v 1853 godu (1854) [On the Success of the Works Carried out at the Admiralty's Shirsha Plant in 1853], *Morskoi sbornik*, no. 3, pp. 144–147.
- Obzor deiatel'nosti morskogo upravleniia v Rossii v pervoe dvadtsatipiatiletie blagopoluchnogo pravleniia gosudaria imperatora Aleksandra Nikolaevicha. 1855–1880. Chast' vtoraiia* (1880) [Overview of Activities of the Maritime Administration in Russia in the First Twenty Five Years of the Prosperous Reign of the Emperor Alexander Nikolayevich. 1855–1880. Part Two]. Sankt-Peterburg.
- Ogorodnikov, S. (1875) *Istoriia Arkhangel'skogo porta [The History of the Arkhangelsk Port]*. Sankt-Peterburg: Tipografiia Morskogo vedomstva.
- Ogorodnikov, S. F. (1890) *Ocherk istorii goroda Arkhangel'ska v torгово-promyshlennom otnoshenii [An Outline of the History of the City of Arkhangelsk in Regard to Commerce and Industry]*. Sankt-Peterburg: Tipografiia Morskogo vedomstva.
- Otchet direktora Komissariatskogo departamenta Morskogo ministerstva stats-sekretaria kniazia Obolenskogo za 1858 god (1859) [A Report of the Director of the Commissariat Department of the Naval Ministry, Secretary of State Prince Obolensky, for 1858], *Morskoi sbornik*, no. 5, pp. 57–171.
- Otchet direktora Korablestroitel'nogo departamenta kontr-admirala Voevodskogo za 1858 god (1859) [A Report of the Director of the Shipbuilding Department, Rear Admiral Voevodsky, for 1858], *Morskoi sbornik*, no. 5, pp. 172–217.
- Otchet predsedatelia Korablestroitel'nogo tekhnicheskogo komiteta polkovnika Cherniavskogo za 1859 god (1860) [A Report of the Chairman of the Shipbuilding Technical Committee, Colonel Cherniavsky, for 1859], *Morskoi sbornik*, no. 7, pp. 326–407.
- Spisok chinov Arkhangel'skogo porta, s oznacheniem godichnykh okladov, iz koikh proizvoditsia sodержanie (1860) [The List of Officials of the Arkhangelsk Port, with Their Annual Salaries from Which Their Sustenance Is Provided], *Morskoi sbornik*, no. 5, pp. LXXV–LXXXI.

Received: December 29, 2022.