

Петербургский порт при Петре I

Одна из важнейших ипостасей Петербурга — морские ворота России. Главным портом страны новая российская столица стала уже в эпоху Петра I, и это свое значение город в устье Невы сохраняет до наших дней.

На рубеже XVII—XVIII вв. задача возвращения выхода к Балтике, строительства удобных портов, превращения государства в балтийскую военно-морскую державу стояла перед Россией в качестве первоочередной. По сути, это был вопрос о создании рычага, посредством которого можно было поднять все хозяйство страны, модернизировать всю государственную модель России: общество, вооруженные силы, экономику, финансы, систему образования, развить науку и т.д.

5 (н.ст.) июля 1703 г. «Амстердамская газета» («Amsterdamse Courant») оповестила читателей, что, согласно известиям из Митавы (совр. г. Елгава) от 15 июня, полученным в свою очередь в Гамбурге 18 (29) июня, «московиты заложили около Ньюеншанца со стороны моря новую крепость, при которой работают 10 000 человек»¹. Нельзя отказать в прозорливости некоторым иностранным современникам, оценившим значение этого события. Ежегодно издававшийся во Франкфурте-на-Майне обзор политических и военных событий в европейских государствах за прошедший год в разделе «Московитская история» выделил за 1703 г. как «наиболее важное, что после овладения Ньюеном его царское величество в миле от Ост-Зее (Балтийского моря. — П.К.) на острове заложил совершенно новую большую шестибастионную крепость, которую усилиями 20 000 человек сооружали столь быстро, что уже 10 августа (н.ст. — П.К.) она была наречена в день царских именин С.-Петербургом»². Там же отмечалось: к этому новому «великолепному и удобному морскому порту» стекается на поселение много людей, строятся дома³.

Символично, что первый иностранный купеческий корабль прибыл в Петербург в год его основания. Напечатанная в Москве 15 декабря 1703 г. газета «Ведомости» возвестила об этом: «В ноябре месяце пришел к Санкт-Петербургу каравль галанской с товары, с питьями и с солью, на котором был шипер и неколико матросов...». Едва ли не чудесный приход иноземного торгового судна в новооснованный на берегах Невы город был истолкован царем как благой знак Провидения. Во время застолья в доме губернатора Ингерманландии А.Д. Меншикова шкиперу Яну Гилбранту, первооткрывателю Петербурга для европейского купечества, «за приход» было подарено 500 золотых, его матросам каждому по 300 талеров (ефимков). На пиру шкиперу было заявлено, что тому, кто приведет в Петербург второй корабль с товарами, будет даровано 300 золотых, третий — 150 золотых. Все находившиеся на судне Я.Гилбранта товары были распроданы «повольною ценою»⁴, после чего на двенадцатый день пути его корабль прибыл в Данциг (Гданьск). Там шкипер, по сообщению следующего выпуска «Ведомостей» со ссылкой на известие из Амстердама от 19 ноября 1703 г., «возвестил», что 500 золотых ему пожаловал сам «его царское величество» и объявил об обещанных суммах за приход второго и третьего кораблей⁵. 25 декабря 1703 г. (4 января 1704 г.) Я.Гилбрант привел свое судно в Амстердам⁶.

1704 год отмечен вторым случаем прихода в Петербург иноземного купеческого корабля. 9 июля 1704 г. английское судно с 11 членами команды, имевшее две небольших пушки, с грузом недорогих суков, табака, а также пива, оливок и сыра прибыло к Кроншлоту у Котлина, а на следующий день — в Петербург⁷. Судно должно было загрузиться на обратный путь 70 ластами⁸ смолы⁹, которую специально для этого прислали в Петербург с Олонецкой верфи¹⁰. При возвращении из Петербурга это торговое судно было захвачено шведами.

С русской стороны прилагались усилия для развития внешнеторговых связей страны именно через Петербург, но этому препятствовала блокада города со стороны моря шведским флотом. Британского консула в России Ч. Гудфеллоу (в русской традиции — Гутфель) в 1704 г. «всеми возможными средствами» пытались склонить к тому, чтобы Табачная компания поставляла свои грузы именно через Петербург. А.Д. Меншиков тогда же предлагал консулу заключить договор о поставке 40 000 т смолы с тем чтобы она была вывезена в Британию через город на Неве¹¹.

Следующее торговое судно пришло сюда только осенью 1710 г. (из Лондона). Это событие стало, по сути дела, предтечей близившегося снятия шведской военно-морской блокады нового русского порта в устье Невы. В походном журнале царя записано, что 2 сентября 1710 г. к стоявшему у Котлина русскому флоту подошел «аглинской корабль», приветствовавший спусканием парусов и выстрелами из пяти орудий сначала российский крейсерский корабль, затем корабль генерал-адмирала Ф.М. Апраксина¹². Факт прихода купеческого судна засвидетельствован также неким Геркенсом, пребывавшим тогда в Петербурге: «Осенью 1710 года, туда (в Петербург. — П.К.) отважился зайти с товарами один-единственный корабль — английский из Лондона; он тотчас же разгрузился и отправился обратно в Англию»¹³. Как удалось установить из росписи взаимных долгов английского купца А. Стейлса (в русской традиции — Стельс) русской казне и казны ему 1711 г., корабль, который «в 710-м ходил в Санкт-Петербург с припасами», принадлежал названному купцу, тесно сотрудничавшему с русским правительством¹⁴. В этой же росписи говорится, что корабль стоил 8739 ефимков, то есть имел большую грузместимость. Выясняется и судьба корабля: «...тот каравль, идучи от Санкт-Петербурха, в ноябре месяце 710-го году волею Божию розбило и кинуло на берег в дацкой земле»¹⁵.

В рассматриваемой росписи 1711 г. сказано, что корабль А. Стельса был сделан «по имянному царского величества указу и в 709-м (году. — П.К.) ходил, куды указано»¹⁶. Ответ на вопрос, где и когда он был построен, дает письмо А. Стельса Петру I от 19 марта 1708 г. из Москвы: «Карабль новой на меня Баженин строит и поспеет к спуску в мая первых числах, и хотелось мне быть там на тое время»¹⁷. Итак, корабль сооружался на верфи братьев Осипа и Федора Бажениных в селении Вавчуга в 13 верстах вверх по Северной Двине от Холмогор. Не случайно английский купец извещал Петра I о близившемся спуске корабля на воду: судно строилось по его указу. В 1708 г. оно, видимо, было спущено на воду, достроено и оснащено, в 1709 г. выполняло перевозки для А. Стельса, а в 1710 г., совершив плавание в будущий крупнейший российский порт XVIII–XX столетий, потерпело на обратном пути кораблекрушение у берегов Дании.

Русское правительство рассчитывало в ближайшие годы открыть для торговли свои новые гавани на Балтике. Осенью 1710 г. посол А.А. Матвеев объявил и членам Генеральных штатов Соединенных провинций Нидерландов, и «всем торговым людям»,

занимавшимся товарообменом на Балтике, чтобы «они свободно в Санкт-Петербург, в Нарву, в Ригу и Пернав путь свой имели... и в тех местах купечество отправляли»¹⁸.

Как свидетельство ослабления шведской морской блокады следует расценить приход 21 апреля 1711 г. в Петербург голландского галиота с тем самым шкипером, Я. Гилбрантом, который первым пришел в новооснованный город в 1703 г. Генерал-губернатор А.Д. Меншиков отметил это обстоятельство в письме царю, напомнив, что тогда корабельщик получил 500 червонцев¹⁹. Вообще Я. Гилбрант благодаря своему «случаю» 1703 г. установил непосредственные отношения и с российским монархом, и с А.Д. Меншиковым. Кабинет-секретарь царя А.В. Макаров, 7 июля 1721 г. отвечая из Петергофа на письмо последнего «о шипоре Гилбранте», уведомлял: Петр I «милостиво подтвердил», что он получит от русских властей судно, о котором просил («будет удоволствован таким судном»), как только монарх возвратится в Петербург. А.В. Макаров просил А.Д. Меншикова сообщить о словах царя Я. Гилбранту, с тем чтобы тот «не докучал» ему более просьбами²⁰. По всей видимости, Я. Гилбрант и скончался в новооткрытом им для европейского купечества Петербурге в том же июле 1721 г.²¹

Еще более показателен приход 27 июня 1711 г. к Котлину первого построенного по русскому заказу в Голландии боевого корабля — фрегата, названного А.Д. Меншиковым «Самсон»²². 29 апреля 1712 г., как записано в Походном журнале царя, к Кроншлоту прибыл с товарами один корабль из Кёнигсберга²³.

Шведская блокада Петербурга рухнула в 1713 г. в итоге военных усилий России. Русская армия и гребно-парусный флот летом 1713 г. заняли южную часть Финляндии с городами Гельсингфорс (Хельсинки) и Або (Турку). Корабельный флот впервые подошел к Ревелю. Открыл навигацию прибывший в исходе мая в Петербург из Амстердама к голландскому купцу Борсту гукур «с питьем и со всякими овощами»²⁴. На обратном пути от Ревеля корабельный флот проконвоировал три английских и три голландских купеческих судна, которые бросили якоря у острова Котлин 25 июля²⁵, а 27 июля два голландских торговых судна пристали у Летнего дворца царя на Неве²⁶. В тот же день обрадованный Петр I писал А.Д. Меншикову: «Третьего дня (25 июля. — П.К.) пришли сюда шесть кораблей торговых голландских и аглинских, из которых галиот да гукур ко мне причалились, то есть к самым моим палатам... чего я отроду не видал, чтоб у двора

моего такая суда были. Боже, дай впредь милость свою»²⁷. 29 июля Петр I ходил на буере к невскому бару (отмели), где посетил сначала английский купеческий корабль, затем голландский торговый флейт²⁸. Описание встречи Петром I одного из пришедших к Петербургу купеческих кораблей содержит его Походный журнал за июль 1713 г.: «В 3-й день господин контр-адмирал (то есть сам царь. — П.К.) пошел из Питербурха на большом буере и, дошед до торговаго галанскаго корабля, которой за вежами стоял... тут изволил кушать, а при приезде господина контра-адмирала на том корабле и как за обедом шили про здоровье, стреляли из пушек»²⁹.

Итак, именно с 1713 г. Петербург стал на регулярной основе развиваться как морской торговый порт; шведская морская блокада города ушла в прошлое.

Начало регулярного функционирования Петербургского морского порта подтолкнуло и процесс совершенствования ведущих к нему из внутренних областей страны водных путей. В 1713–1714 гг. офицеры В.Д. Корчмин, А. Чирков и князь Гагарин по указу Петра I проводили обследование рек «до Вытегры и до Белоозера» с целью «сыскания коммуникации, где быть перекопки, или каналу, для проходу судов, чтоб миновать можно Ладожское озеро»³⁰, мелководная южная часть которого была очень опасна в бурную погоду для речных судов, шедших с грузами к Петербургу. Канал вдоль южного берега Ладожского озера между устьем реки Волхов и истоком Невы начали сооружать с 1718 г.

Если в 1713 г. в Петербург пришло не менее 7 заморских торговых судов, в 1714 г. — 16, то в последние семь лет Северной войны, с 1715 по 1721 г., число прибывавших в порт чужестранных купеческих судов держалось приблизительно на одном и том же уровне — в среднем 54 за год: в 1715 г. 53, в 1716 г. — 33, в 1717 г. — 51, в 1718 г. — 54, в 1719 г. — 52, в 1720 г. — 75, в 1721 г. — 60³¹.

Окончание Северной войны 1700–1721 гг. способствовало росту грузооборота самого молодого Балтийского порта. В навигацию 1722 г., первого мирного года на Балтике в XVIII в., по данным брандвахты, к аванпорту Петербурга у Котлина из зарубежной Европы пришли 120 судов³², то есть в два раза больше, чем в предыдущем году.

В историографии нет сведений о числе иноземных торговых судов, посетивших Петербург–Котлин в 1723 г. Однако этот пробел можно восполнить. Согласно имеющимся данным брандвах-

тенного поста у Котлина, лишь с 9 по 15 августа и с 27 августа до завершения в середине ноября 1723 г. навигации к Котлину пришли 78 иностранных купеческих судов, 127 судов вышли в море в обратном направлении³³. На зимовку в гавани Кронштадта по окончании навигации остался 31 иноземный купеческий корабль³⁴.

Таким образом, по надежным сведениям брандвахтенного учета, число посетивших в 1723 г. Петербургский порт иностранных торговых судов существенно превзошло наивысший за предшествующие годы уровень 1722 г. (при том, что за основную по продолжительности часть навигации 1723 г. — май, июнь, июль и 19 дней августа — подобных данных не обнаружено).

Тем не менее выявленные брандвахтенные списки позволяют с доверием отнестись к сделанной в дневнике за 9 ноября 1723 г. Ф.В. Берхгольцем, придворным из свиты Гольштейн-Готторпского герцога Карла Фридриха, пребывавшего тогда в Петербурге, следующей записи: «В нынешнем году, как император сам говорил третьего дня вечером, здесь кораблей в приходе было 377»³⁵. Ф.В. Берхгольц назвал точное, а не округленное число, сослался на слова самого императора — это повышает степень доверия к источнику. Петр I подвел итоги навигации 7 ноября в Петербурге, но, по сведениям брандвахты, в последующие дни, с 9 по 15 ноября, к Котлину пришли со стороны моря еще шесть купеческих судов³⁶, то есть общее число купеческих судов, посетивших столичный порт России в 1723 г., следует увеличить до 383.

Значит, за навигацию 1723 г. сюда пришло приблизительно столько же парусников, сколько за все семь последних лет Северной войны, с 1715 по 1721 г. (378 судов). Применительно к 1723 г. можно говорить о своего рода триумфе балтийской торговой политики Петра I. По сути, это явилось свидетельством экономической целесообразности основания главного российского города-порта в самом удаленном к востоку месте Балтийского моря, у мелководной оконечности Финского залива.

В 1724 г. в Петербургский морской порт прибыли 196 иностранных торговых судов и еще 44 российских — всего 240³⁷. Из 196 иноземных кораблей больше всего было британских — 57 (29%), почти столько же голландских — 55 (28%), из Гданьска — 27 (14%), Любека — 24 (12%), Пруссии — 9 (5%), Швеции, Гамбурга и Ростка — по 4 (по 2%), Норвегии, Фленсбурга (Шлезвиг) — по 3 (по 1,5%) и т.д. Не посетило Петербургский порт в 1724 г. ни одного французского, испанского, португальского или итальянского судна. Из этого следует, что последняя при жизни царя-

реформатора навигация весьма четко очерчивает ареал торговых связей российской столицы — это прежде всего Северная Европа.

При Петре I же Петербург стал развиваться и как исходный пункт заморской торговли России на собственных судах. 6 сентября 1717 г. от Котлина с грузом казенных и купеческих товаров (юфть, жидкая смола, прутковое железо, канаты, воск) в Венецию вышел линейный корабль «Армонт». 7 мая 1718 г. он прибыл в порт назначения и, по распродаже большей части привезенного «с добрым барышем», 17 мая 1719 г. возвратился к Котлину³⁸. У истоков самостоятельной заморской торговли русских купцов из новой столицы стоит имя ладожского купца П.И. Барсукова, который первым из россиян отправил в 1718 г. из неевского порта корабль за границу (в Копенгаген)³⁹. В последующие годы активная морская торговля российских подданных продолжала развиваться. С Швецией, в частности, в 1722–1725 гг. торговали на собственных судах как крупные петербургские, ярославские, ладожские купцы, так и мелкие торговцы⁴⁰. По данным портовой конторы о сборе денег за выдачу паспортов, в навигацию 1724 г. по 50 коп. было взято с 15 российских судов, совершивших рейсы в российские порты Балтики или из них (названы Рига, Ревель, Выборг, Нарва, также Березовые и Сенные острова). Среди их шкиперов только две нерусские фамилии. По ефимку собрали с 12 судов, отправлявшихся в заграничные плавания или возвращавшихся из них⁴¹, хозяевами или шкиперами которых названы россияне⁴².

Начавшееся с середины второго десятилетия XVIII в. устойчивое развитие Петербургского порта привело к существенному перераспределению грузопотоков между портами Северной Европы. Утратила значение главного балтийского порта, связанного с русским рынком, Нарва. Основная часть иноземных купеческих судов отныне направлялась, минуя Нарву, в Петербург. Если в 1699 г. в Нарву через Зунд проследовали 33 торговых корабля, то в 1725 г. — лишь 6. По указу 1721 г. через Нарву допускался вывоз товаров, происходивших только из ее экономического региона и Пскова⁴³.

В 1724 г., в последнюю морскую навигацию при жизни Петра I, в Петербург, как выше сказано, прибыли 196 иностранных судов, в Ревель — 49, а в Архангельск — лишь 23⁴⁴. В Ригу, через которую вывозились главным образом товары, происходившие из Речи Посполитой, в 1724 г. пришли 304 купеческих судна, но надо иметь в виду, что в рижских таможенных книгах записыва-

лись суда всех типов, включая лодки с грузоместимостью всего в 1 ласт⁴⁶. Рига с 1720-х годов в целом, можно утверждать, по размерам товарооборота переместилась на второе место среди балтийских портов России после Петербурга. Это наглядно показывают размеры таможенных сумм, собиравшихся с товаров, ввозившихся и вывозившихся через российские порты. В 1726 г. в Петербурге было получено 281 855 руб. (47%) таможенных сборов, в Риге — 227 798 руб. (38%), значительно меньше в Архангельске — 35 225 руб. (6%), в Нарве — 30 000 руб. (5%), в Ревеле — 15 345 руб. (3%), в Выборге — 10 862 руб. (2%) и т.д.⁴⁶

Едва ли не главным недостатком Петербургского порта с начала XVIII в. и до настоящего времени является его относительная мелководность. Глубины на баре Большой Невы в XVIII и первой половине XIX в. не позволяли морским судам с осадкой более 8 футов⁴⁷ (2,44 м) подходить для загрузки непосредственно к невским причалам.

Это свойство Петербургского порта доставляло немалые затруднения для заморских и русских купцов уже во времена Петра I. Так, согласно архивному списку иностранных торговых судов, прибывших к острову Котлин в навигацию 1722 г., — первого мирного года на Балтийском море в XVIII столетии, из 117 кораблей, осадка которых названа, только у 55 (47%) глубина погружения в воду составляла от 5 до 8 футов включительно, и, следовательно, они могли войти в Неву. У остальных 62 судов она колебалась от 8,25 ф. (2,52 м) до 15,33 ф.⁴⁸ (4,67 м), то есть осадка некоторых из них почти в два раза превышала глубину на баре Большой Невы.

Приблизительно такое же соотношение кораблей с осадкой до 8 футов включительно и более 8 футов дают имеющиеся сведения брандвахтенного поста у Котлина с 27 августа по 13 ноября 1723 г. Из 78 иностранных купеческих судов, прибывших за это время к кронштадтскому порту, 36 (46%) имели осадку от 6 до 8 футов включительно, а 42 (54%) — от 8,25 до 13,5 футов⁴⁹.

По причине мелководности Петербургского порта часть кораблей со времен Петра I разгружалась на небольшие речные суда либо у Котлина, в Кронштадте, либо перед баром Большой Невы.

Весьма примечательно, что при Петре Великом фактически начала осуществляться идея сооружения канала, который бы позволил приходить в Петербургский порт судам большого водоизмещения. В начале 1724 г., по свидетельству французского посла Ж. Кампредона, две тысячи солдат под руководством инженера

капитан-командора Э. Лейна трудились на строительстве канала «между Кроншлотом и Петербургом, дабы в последний могли войти и большие корабли»⁵⁰. Спустя некоторое время эти работы прекратились. Существующий ныне Морской канал был сооружен только в 1877–1884 гг. и торжественно открыт 15 мая 1885 г.

Таково было начало крупнейшего российского морского порта XVIII–XX столетий.

¹ Amsterdamse Courant. Amsterdam. 1703. Den 5 juli. № 80. P. 1.

² Relationis historicae semestralis vernalis continuatio. Frankfurt am Main, 1704. Anno 1704. P. 98.

³ Ibid.

⁴ Ведомости времени Петра Великого. М., 1903. Вып. 1. С. 95–96.

⁵ Там же. С. 100.

⁶ Amsterdamse Courant. Amsterdam. 1704. Den 5 januari. № 3. P. 2.

⁷ Птенцы Петра Великого: 1701–1725 // Русская старина. 1872. № 6. С. 909–911.

⁸ Ласт — мера сыпучих тел, равная 120 пудам зернового хлеба.

⁹ Сб. РИО. 1884. Т. 39. С. 68.

¹⁰ Птенцы Петра Великого... С. 912.

¹¹ Сб. РИО. Т. 39. С. 68–69.

¹² Походный журнал 1710 г. СПб., 1911. С. 20.

¹³ Точное известие о... крепости и городе Санкт-Петербург... // *Беспятых Ю.Н.* Петербург Петра I в иностранных описаниях: Введение. Тексты. Комментарии. СПб., 1991. С. 57.

¹⁴ РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 17. Л. 290 об.

¹⁵ Там же.

¹⁶ Там же.

¹⁷ РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 7. Л. 1106.

¹⁸ Ведомости времени Петра Великого. М., 1906. Вып. 2. С. 73.

¹⁹ МИРФ. СПб., 1865. Ч. I. С. 239.

²⁰ РГИА. Ф. 468. Оп. 43. Д. 15. Л. 131.

²¹ Во всяком случае, в июле 1721 г. Петру I было «о купце Гилболте, что оной умер... донсено». Предписывалось выделить вдове купца из казны «на пропитание... хотя небольшое что» (РГИА. Ф. 468. Оп. 43. Д. 17. Л. 44). Вероятно, речь идет о Я. Гилбранте, в документе при записи со слуха фамилия оказалась искаженной в «Гилболт». Показательно, что монарху сообщили о смерти некоего иноземного купца (надо думать, потому, что он был знаком царю) и что к судье его вдовы было проявлено участие на государственном уровне. В пользу выказанного предположения о кончине Я. Гилбранта в Петербурге в 1721 г. говорит и то, что фамилия Гилболт в списке купцов иноземного происхождения, торговавших с петровской Россией, не упоминается (*Захаров В.Н.* Западно-европейские купцы в России: Эпоха Петра I. М., 1996. С. 311–320).

²² *Захаров В.Н.* Западно-европейские купцы в России... С. 245–246.

- ²³ Походный журнал 1712 года. СПб., 1913. С. 10.
- ²⁴ МИРФ. Ч. I. С. 381.
- ²⁵ Там же. С. 422.
- ²⁶ Походный журнал 1713 года. СПб., 1913. С. 34.
- ²⁷ Голиков И.И. Дополнение к Деяниям Петра Великого. М., 1792. Т. 10. С. 95.
- ²⁸ Там же.
- ²⁹ Походный журнал 1713 года. С. 32-33.
- ³⁰ Архив ВИМАИВ и ВС. Ф. 2. Оп. ШГФ. Д. 984. Л. 208 об.-211. Аттестатный список генерал-майора А. Чиркова 1757 г.
- ³¹ *Storch H.* Supplementband zum fünften, sechsten und siebenten Theil des historisch-statistischen Gemäldes des Russischen Reichs. Leipzig, 1803. S. 27; Чулков М.Д. Историческое описание российской коммерции при всех портах и границах от древних времен до ныне настоящего и всех преимущественных узаконений по оной государя императора Петра Великого и ныне благополучно царствующей государыни императрицы Екатерины Великия. М., 1785. Т. IV. Кн. 1. С. 72.
- ³² РГАВМФ. Ф. 234. Оп. 1. Д. 42. Л. 155-160.
- ³³ Там же. Д. 44. Л. 66-66 об., 254-259.
- ³⁴ Там же. Л. 253-253а.
- ³⁵ Берхгольц Ф.В. Дневник камер-юнкера Берхгольца, воеводный им в России в царствование Петра Великого с 1721-го по 1725-й год. М., 1860. Ч. 3. С. 251.
- ³⁶ РГАВМФ. Ф. 234. Оп. 1. Д. 44. Л. 256-256 об.
- ³⁷ Там же. Ф. 212. Оп. 1724 г. Д. 71. Л. 22 об.-30 об. Список Петербургской портовой таможни, поданный в Адмиралтейскую коллегию 28 февраля 1725 г. с указанием названий, мест отправления судов, имен шкиперов и дат прихода и ухода торговых судов в навигацию 1724 г. Г. Шторх ошибочно показал в приходе в Петербургский порт в 1724 г. 180 иноземных купеческих судов (*Storch H.* Supplementband... S. 27).
- ³⁸ МИРФ. СПб., 1865. Ч. II. С. 243, 244, 272, 273, 275-276, 362; Барш Я.С. «Юрнал» вице-адмирала Я.С. Барша // Сборник Государственной Публичной библиотеки им. М.Е. Салтыкова-Щедрина. Л., 1954. Вып. 2. С. 25-29; Шаркова И.С. Россия и Италия: Торговые отношения XV — первой четверти XVIII в. Л., 1981. С. 130-132.
- ³⁹ Репин И.Н. Торговля России с европейскими странами на отечественных судах (конец XVII — середина 60-х годов XVIII в.) // Исторические записки. М., 1935. Т. 112. С. 159.
- ⁴⁰ Некрасов Г.А. Внешняя торговля России через Ревельский порт в 1721-1756 гг. М., 1984. С. 190; Волков М.Я. Города Верхнего Поволжья и Северо-Запада России: Первая четверть XVIII в. М., 1994. С. 170.
- ⁴¹ С одного из этих 12 судов — эверса «Юнфрой Анна» купца А. Сутова — по ефимку взяли 25 апреля и 2 мая 1724 г.; очевидно, судно по каким-то причинам вынуждено было возвратиться назад вскоре после выхода из порта (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1724 г. Д. 54. Л. 1037).
- ⁴² Там же. Л. 1036-1050.
- ⁴³ Захаров В.Н. Западноевропейские купцы в России... С. 142.

- ⁴⁴ Некрасов Г.А. Внешняя торговля России через Ревельский порт в 1721-1756 гг. С. 244, 252.
- ⁴⁵ Там же. С. 76-77.
- ⁴⁶ Там же. С. 72.
- ⁴⁷ Сб. РИО. 1889. Т. 66. С. 11; Чулков М.Д. Историческое описание российской коммерции... Т. IV. Кн. 1. С. 75.
- ⁴⁸ РГАВМФ. Ф. 234. Оп. 1. Д. 42. Л. 155-160.
- ⁴⁹ Там же. Д. 44. Л. 66-66 об., 254-259.
- ⁵⁰ Сб. РИО. 1886. Т. 52. С. 159.