

П.А. К р о т о в

## БОРЬБА РОССИИ ЗА СВОБОДНОЕ СУДОХОДСТВО НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ В XIII – ПЕРВОЙ ЧЕТВЕРТИ XVIII в.

Пример России, может быть, лучше всего подчёркивает роль морского пространства в достижении государствами мирового значения. Исторический опыт показал, что соседние страны стремились пользоваться ограниченностью и удалённостью доступа России к мировым торговым путям для достижения собственных односторонних выгод в ущерб России. Поучительно проследить, каким образом Россия смогла разрешить эту сложнейшую проблему.

Русские военно-торговые суда ладьи появились на Балтийском море в IX – X веках. Записаны тексты народных былин о богатых купцах Садко и Соловье Будимировиче. Они вели посредническую торговлю из Новгорода между регионом Волги и портом Ревель (ныне Таллинн; в былине назван Леденец; *эст.* Линданисе). В 1167 г. купец Садко Сытинец заложил в Великом Новгороде каменную церковь — вторую по величине после Софийского собора (разрушилась в XVII в.). В первые десятилетия XIII в. прилегающие к Руси земли восточного побережья Балтики были заняты немецкими и датскими рыцарями, и здесь возникли города Рига, Ревель, Нарва, которые вошли в Ливонское орденовое государство. Шведские рыцари тогда же заняли земли Финляндии. С этого времени самостоятельная русская морская торговля на Балтике была сведена к редким эпизодам. Поток русских товаров перехватило немецкое купечество городов Нарвы, Ревеля и Выборга.

Единичные плавания русских купцов совершались не дальше Ревеля и острова Готланд. Для XIV в. известен один подобный случай: русский торговый корабль пришёл в Стокгольм<sup>1</sup>. В XIII в. активизировались попытки западных соседей вообще отрезать Русь от выходов к Балтийскому морю. В 1240 г. шведский флот вторгся в устье Невы, но потерпел поражение от войск князя Александра Невского. В 1293 г. в итоге крестового похода в русскую Карелию шведы основали крепость Выборг, которая заперла для русских и карел водный путь из Ладожского озера в Финский залив по водной системе реки Вуоксы. Попытались шведы запереть для русских и водный путь в Балтийское море по реке Неве. В 1300 г. они возвели там при помощи инженеров из Италии сильную крепость Ландскрона с 8 башнями и рвом. Однако на следующий год, 18 мая, крепость была взята штурмом войсками великого князя Андрея и разрушена до основания. Шведский король Магнус сумел захватить в 1348 г. новгородскую крепость Ореховец в истоке Невы из Ладожского озера, но

## I. ARTICLES

в следующем году она была возвращена Руси<sup>2</sup>. По археологическим данным, в устье Невы на главном русском водном пути к Балтийскому морю в XIV – XVI веках существовало поселение, которое многократно уничтожалось<sup>3</sup>.

На исходе Средних веков, в правление московского великого князя Ивана III (1462 – 1505) было создано единое Русское государство, страна обрела суверенитет, освободилась от вассальной зависимости от татар. Россия в силу своего географического положения объективно находилась тогда на периферии европейского христианского мира. Страна была вдали от океанских морских торговых путей. Торговля с остальной Европой через Белое море отсутствовала. На Балтийском море страна была в неполноправном с точки зрения развития торговли положении. Фактически существовал запрет на русское торговое судоходство со стороны городов Ганзейского союза и Швеции. В Россию приходили только немногие иностранные купеческие суда. Русские купцы вынуждены были торговать при посредничестве немецкого купечества Выборга, Нарвы, Ревеля – портовых городов, имевших развитые торговые связи в Европе.

Тем не менее страна, едва обретя независимость, развернула борьбу за свободу собственной морской торговли на Балтике, за равноправное положение своих подданных в Балтийском регионе. Об озабоченности властей Русского государства обеспечением безопасности русских купцов во время их плаваний по Балтийскому морю говорит включение в договор 1487 г. с Ганзой соответствующей статьи. Подобной статьи в договорах с Ганзой ранее не бывало<sup>4</sup>. В 1491 г. Иван III выдвинул требование, чтобы власти Ливонии защищали русских торговцев на море, и добился включения соответствующей статьи в договор 1493 г.<sup>5</sup> Власти Ливонии, Ганзы и Швеции, где ганзейские города занимали прочное положение, были заинтересованы в высоких прибылях от транзита русских товаров купечеством своих земель. Власти же России искали разные способы для преодоления этого положения. В 1495 г. послы С.И. Ряполовский и М.Я. Русалка-Лебедев обязаны были расспрашивать у купцов в Вильно, столице Великого княжества Литовского, есть ли пристань для морских кораблей большого водоизмещения в западной части Литвы<sup>6</sup>.

В 1492 г. началось строительство мощной каменной крепости Ивангород. Название было дано по имени Ивана III. Крепость разместили на огромной скале напротив городского замка Нарвы, ганзейского города на противоположном берегу реки Наровы. У стен крепости были устроены причалы для морских кораблей. Это был первый новый русский морской торговый порт на Балтике. Его принято оценивать в качестве отдалённого прообраза Санкт-Петербурга.

В марте 1494 г. Иван III упразднил последние привилегии ганзейцев. В ответ на издевательства над русскими купцами в Ревеле, где русских не воспринимали как равноправных партнёров, Иван III повелел осенью 1494 года закрыть Ганзейский двор в Великом Новгороде — торговую факторию Ганзейского союза<sup>7</sup>. Последовала русско-шведская война 1495 – 1497 годов. Постройка Ивангорода была воспринята как угроза для господства городов Ганзейского союза и Швеции в торговле на Балтийском море. К недостроенной крепости в 1496 г. на 70 судах прибыло шведское войско, и 19 августа Ивангород был взят штурмом и разрушен<sup>8</sup>. Однако шведы сразу ушли, город был восстановлен. Городской совет Данцига 10 марта 1508 г. жаловался в письме Совету Любека, что торговая пристань в Ивангороде («Новой Нарве») и торговый порт в Копенгагене учреждены «для гибели многих городов и в особенности ливонских». Тем не менее морская торговля русскими товарами продолжала осуществляться практически исключительно при посредничестве иностранного купечества<sup>9</sup>. По Балтике ходили лишь единичные русские торговые суда. Обычно они плавали в ближайшие порты Выборг и Ревель.

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

Договоры Руси с Данией (1493, 1514 – 1517) предусматривали свободное передвижение по морю купцов обеих стран, занятия рыболовством подданных обоих государств. Эти договоры отражали попытки Руси и Дании разрушить торговую монополию Ганзы на Балтике. По договору 1517 г. русские получили право открыть торговый двор в Копенгагене, а датские — в Ивангороде и Новгороде<sup>10</sup>. В 1517 г. первый русский корабль с товарами достиг Копенгагена. Увидев там суда с зерном, смолой, кожами и салом, русские заявили, что им не следует ездить туда, где местные жители сами торгуют теми же товарами, что обычны на Руси<sup>11</sup>.

Однако ни наличие статьи в договоре с Ганзой о защите русских торговых судов на море, ни постройка Ивангорода не решали вопрос с нападениями на русских купцов. Так, в феврале 1494 г. сообщалось о нападении шведов на два русских купеческих судна. Или, в июне 1494 г. шведы захватили под Выборгом русское судно прибрежного плавания (*нем. eyne Schute*), выбросили команду за борт и пригнали его на продажу в ганзейский город Данциг<sup>12</sup>. Право, договоры, не подкреплённые военно-морской силой, не работали на Россию — это показывали реальные события.

Невозможность обеспечить защиту русским морской торговли на Балтийском море поставила вопрос о создании собственного военно-морского флота. Зафиксировано возвращение в 1494 г. через Любек и Ревель из Италии посла Мануила Ралева (или Грека), имевшего задание нанять венецианских мастеров, «которые могут галеры делать». М. Ралев (Грек) был послан в Милан и Венецию в мае 1493 г., то есть мысль о создании галерного флота появилась у русского правительства сразу после основания Ивангорода. Сведений о прибытии на Русь мастеров из Венеции нет<sup>13</sup>.

Современный историк А.И. Филюшкин недоумевает относительно тезиса «об отчаянной борьбе России за выход к морю, который у неё был» в IX – начале XVII веков, вплоть до 1610 г., когда шведские войска заняли устье Невы и в 1611 г. построили здесь крепость Ньюенсканс. Он приводит данные о перестройке в соответствии с требованиями времени каменных крепостей: Ладога (90-е годы XVI в.), Ям (после 1496 г.), Орешек (1514 – 1525), Копорье (1520 – 1525), постройке новых укреплений в устье реки Наровы (после 1536 г.). Историк ставит вопрос, что «это почему-то не получило никакого развития и не вылилось в создание здесь крупного русского морского порта»<sup>14</sup>. Исследователь сам же пишет о существовавшем тогда положении: «Позиция Ливонии здесь была проста: ливонцы нуждались в русской торговле, но не хотели пускать "гостей" на балтийский рынок, чтобы они могли через ливонские порты торговать непосредственно с Европой. Периодически возникали проблемы с русскими купеческими колониями, которые упорно возникали в ливонских городах и столь же упорно притеснялись местными властями, которые видели в них конкурентов. Ливонцы настаивали на своём посредничестве: пусть русские продают свои товары им, а уж ревельцы, нарвцы, рижане будут их затем втридорога перепродавать в Европу. Потери русской стороны от такой коммерческой схемы очевидны»<sup>15</sup>. Поставив далее общий вопрос: «зачем русским море?», историк приводит факты, свидетельствующие о том, как соседние страны Ливония, Польша и Швеция стремились во чтобы то ни стало не дать утвердиться русским в качестве страны, ведущей торговлю на Балтийском море на собственных судах. К примеру, в 1553 г. из Кракова в Вену и Рим к Папе были отправлены послы, имевшие задачу убедить, что «если москвит научится и морскому делу и сделается обладателем моря, то это послужит к великому вреду всех народов; на море они будут более грозны, чем на суше»<sup>16</sup>. В послании из Стокгольма в Ливонию 1555 г. утверждалось следующее: «...спокойными соседние державы могут считать себя только в том случае, если московские владения будут совершенно отрезаны от моря». Шведский король Густав I Ваза считал, что если Россия утвердится на Балтике,

## I. ARTICLES

то станет столь же грозной Европе, как и Турция<sup>17</sup>. Что Россия не Европа — это традиционный шведский пропагандистский тезис во времена Средних веков. Противодействие Ганзы и Швеции попыткам развивать собственную морскую торговлю на Балтике в XVI – XVII веках обстоятельно изучено ещё в трудах Г.В. Форстена<sup>18</sup>. Это была непрерывная цепь событий, являвшихся реализацией целенаправленно проводившейся политики. А.И. Филлюшкин делает обоснованное заключение относительно времени Ливонской войны 1558 – 1583 г.: «Прорыв России к морю и превращение её в самостоятельного торговца и морехода в этих условиях представлял бы страшную угрозу и смерть старой ганзейской системы. Это меняло бы всю схему балтийской торговли...»<sup>19</sup>. Показательно, что А.И. Филлюшкин в своём труде так и не сделал очевидного для автора настоящей статьи вывода — утвердиться в качестве полноценной балтийской державы, свободно развивающей морскую торговлю на собственных судах, Россия могла и смогла только, когда создала военно-морской флот!

По итогам Ливонской войны Россия сумела сохранить единственный выход к Балтике — устье реки Невы. Крепости Ивангород, Нарва, Копорье, Ям, Корела захватили шведы. В 1595 г. все они, кроме Нарвы, были возвращены. В 1583 г. для развития свободной торговли по океану в устье Северной Двины на Белом море был основан порт Архангельск.

Так называемое Смутное время, гражданская война и иностранная военная интервенция начала XVII столетия (1604 – 1618) привели к полной утрате выхода к Балтике: все названные крепости и всё течение Невы с крепостью Ореховец (Орешек) перешли Швеции. Во время мирных переговоров 1617 г. русские послы просили вернуть эту приморскую территорию, через которую поддерживалась «коммуникация Российского государства с другими европейскими» странами, за «немалую сумму денег»<sup>20</sup>, однако шведы были непреклонны; многовековая цель была ими достигнута.

Крайне показательно для ответа на вопрос о необходимости самостоятельного русского судоходства на Балтийском море то, что с 20-х годов XVII в. угасшая было торговля русских купцов на собственных кораблях возродилась и во второй половине столетия в Стокгольм ежегодно приходило с грузами из России около полусотни судов. Однако эта торговля осуществлялась через шведские владения. Корабли шли по Неве и после уплаты пошлины в городе Ньюенсансе в устье реки следовали морем до шведской столицы<sup>21</sup>. В течение XVII в. русские купцы-мореходы использовали для дальних плаваний в Стокгольм «большие суда» – карбасы, для ближних перевозок — полукарбасы и соймы. Карбасы представляли собой парусные мореходные суда с дощатой палубой, крытой палубной надстройкой – каютой и рулем. Их грузоподъемность доходила до 100 т<sup>22</sup>. Самые большие карбасы имели размеры корпуса: длина 21 м, ширина 8 м, высота борта 2,4 м. Команда могла достигать до 15 работников<sup>23</sup>.

Однако успешное решение в пользу России балтийской проблемы, как показали предшествующие столетия, могло состояться только вместе с созданием военно-морского флота. В течение XVII в. русское правительство будет неоднократно предпринимать целенаправленные попытки получить территориальные выходы к Балтийскому и Чёрному морям, развивать мореплавание на Каспийском море, строить военные корабли по западноевропейским судостроительным технологиям. Чем сильнее становилось Русское государство, чем большие ресурсы оно накапливало, тем настойчивее проявлялось его стремление утвердиться в качестве военно-морской державы и показать свой флаг в омывающих Европу морях.

Реальные усилия сделать Россию морской державой предпринял царь-реформатор Алексей Михайлович (1645 – 1676). О его озабоченности нерешённостью балтийской проблемы свидетельствует намерение договориться о постройке в Курляндии 4-х кораблей для ведения торговли на Балтике (1652)<sup>24</sup>. Прибывшим в Россию шведским послам царь в

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

1655 г. сделал предложение обменять занятые тогда русскими войсками земли в Литве на Ингрию — выход к морю, потерянный в 1617 г.<sup>25</sup>. Обострившиеся противоречия привели к войне со Швецией (1656 – 1658). Е.И. Кобзарева подчёркивала, что при начале войны со Швецией «в основном московское руководство хотело получить выход к морю»<sup>26</sup>. Военный поход к Риге (1656), крупнейшему порту на Балтике, начатый в условиях незаконченной войны с Польшей (1654 – 1667), был неудачным. В ходе переговоров о мире со Швецией глава внешнеполитического ведомства А.Л. Ордин-Нащокин обосновывал царю необходимость сохранения за Россией занятых её войсками земель Лифляндии тем, что и Священная Римская империя, и Дания, и Гольштейн, и Курляндия имеют выходы к Балтийскому морю и если Россия отдаст занятые земли, то будет посмешищем для всех государств<sup>27</sup>.

Следующей вехой на пути России к созданию регулярного военно-морского флота стала постройка на реке Оке, в селе Дединове, одном из крупнейших центров строительства речных судов XVII столетия, по указу царя Алексея Михайловича корабля и яхты для Каспийского моря. В Нидерланды для найма кораблестроителей и моряков был послан голландский купец Я.Я. ван Сведен (1665)<sup>28</sup>. 19 (29) июня 1667 г. появился царский указ: «...для посылок из Астрахани на Каспийское море делать корабль»<sup>29</sup>. Офицер на русской службе П. Гордон писал 9 июля 1667 г. из Москвы редактору «London gasette» Д. Уилльямсону, что в России желают направить персидскую и армянскую торговлю через собственную страну; шкиперы и корабельные плотники призываются, а некоторые уже и прибыли, чтобы построить и оснастить суда для плавания по Каспийскому морю<sup>30</sup>. Компании армянских купцов, намеревавшихся возить персидский шелк в Европу морским путем по Каспию и далее по Волге, 31 мая 1667 г. была выдана грамота. Согласно ей русское правительство брало обязательство обеспечивать охрану морских купеческих караванов<sup>31</sup>. Архивная справка, подготовленная в 1696 г., прямо называет цель постройки корабля и яхты: «...велено их из Астрахани... посылать на воровских казаков с ратными людьми на Каспийское море»<sup>32</sup>.

Главным строителем на верфи являлся голландец Л.Я. Хольт. Корабль получил по указу царя имя «Орёл» по изображению орла на государственном гербе. Такое название было свидетельством большого значения, придававшегося его строительству. Корабль был заложен 4 (14) ноября 1667 г., а 26 мая (5 июня) следующего года в столице узнали, что он спущен на воду. Его длина должна была составлять 24,8 м, ширина 6,5 м. Осадка корабля после постройки составляла 1,6 м. Корабль был двухпалубным («двой полати, верхние да нижние»), три мачты («деревя шегольных»), бушприт, на носу резную фигуру льва («лев резной, крашеной»). Корабль намечалось вооружить 22 орудиями: 18 6-фунтового и 4 3-фунтового калибра<sup>33</sup>. Размеры построенной одномачтовой яхты были по киллю 15,84 м, ширина 5,76 м<sup>34</sup>. 13 (24) августа 1669 г. «Орёл» салатовал Астраханскому кремлю. На гравюре, показывающей «Орёл» у Астрахани (1681), он изображён трёхмачтовым<sup>35</sup>. Когда в 1670 г. к городу подошли восставшие казаки С.Т. Разина, команда сбежала с корабля и яхты, после чего они более не использовались и были разобраны в 1679 г.<sup>36</sup>.

Успешный опыт постройки «Орла» и яхты показал, что в России созрели предпосылки для создания регулярного военно-морского флота. Петр I написал в предисловии к Морскому уставу (1720): «...от вышеупомянутого начинания, как от семени, нынешнее морское дело произошло»<sup>37</sup>.

Создателем российского военно-морского флота стал Пётр I Великий (1682 – 1725).

Мысль превратить Россию в одну из сильнейших морских держав была у Петра I одной из главных. Монарх опирался на исторический опыт России более чем за половину тысячелетия. Оказалось, что в случае России создание военно-морского флота должно было предшествовать началу морской торговли. Только наличие военно-морского флота могло



## I. ARTICLES

позволить стране, удалённой от удобных выходов в Мировой океан, преодолеть помехи от соседей и развивать морскую торговлю на собственных судах. Создание военно-морского флота было единственно возможным для России путём защитить свои интересы на морях.

В основе созидания российского флота лежали постановка цели, определение задач. Российский флот изначально строился по программам, не хаотично. Появление и развитие флота не было прихотью, забавой монарха или чем-либо подобным, но строго соответствовало внешнеполитическим задачам страны. Очевидно, к одному несохранившемуся указу Петра I восходят такие слова: «...Его Царское Величество... изволил за благо рассудить, что такому его великому Российскому государству без морского флота никак обойтись нельзя, для того соизволил старание учинить, чтобы умножить Российский корабельный флот». К апрелю 1698 г. для действий на Азовском и Чёрном морях самодержец Всея Руси первоначально задумал построить 66 боевых кораблей: девять 60-пушечных, восемь 50-пушечных, двенадцать 48-пушечных, пять 42-пушечных, девятнадцать 34-пушечных, по одному 26- и 24-пушечному (всего 2422 орудия), семь бомбардирских судов и четыре брандера!<sup>38</sup> Это была масштабная кораблестроительная программа. Её успешное воплощение сразу же должно было вывести Россию в ряд наиболее крупных военно-морских держав Европы. Поход созданного флота, значительно более скромного по числу и силе кораблей, по Дону на Азовское море в 1699 г. представлял собой демонстрацию морской силы, подобной которой у России никогда не было. Успех этого военно-морского похода стал равносителен публичному объявлению остальной Европе – рождение России в качестве военно-морской державы состоялось.

Посетив многие страны Европы в ходе Великого посольства 1697 – 1698 годов, молодой царь ещё раз убедился в огромном значении морской торговли для развития цивилизации. 1 июня 1699 г. Пётр I указал Е. Избранту, датчанину, проживавшему в России, «у города Архангельского строить четыре корабля торговых... добровольным наймом». На строительство Е. Избранту были выделены из казны 14 500 рублей. В 1701 г. под его присмотром там были закончены постройкой шесть больших торговых морских кораблей. Ещё 1000 рублей были даны казной предпринимателю на подготовительные работы для сооружения ещё шести торговых кораблей (их так и не начали строить). Построенные 6 судов представляли собой по типу флейты. Это были большие океанские торговые корабли, имевшие длину корпуса от 34,1 до 37,5 м, ширину 7,9 м, глубину интрюма от 5,1 до 5,4 м. Однако разом создать российский океанский государственный или купеческий флот на Русском севере не получилось. Построенные корабли были сданы в наём или проданы иностранным купцам<sup>39</sup>.

Не введён в научное обращение близкий по времени факт масштабного строительства на Волге вблизи Казани в селе Услоне судов для торговли по Волге и на Каспийском море. В 1701 г., согласно ведомости из Кабинета Петра Великого, были заложены и в августе следующего года уже стояли спущенными на воду построенные у Казани 15 шмаков и один «капр» (капер (?)) — боевой корабль для крейсерских действий на морских коммуникациях). Длина корпуса этих судов составляла до 24,8 м<sup>40</sup>, ширина до 5,1 м, то есть они представляли собой значительных размеров «новоманерные» трёхмачтовые торговые суда. В 1702 г. при селе Услон продолжали строиться заложенные также в 1701 г. пять катов и ещё 20 шмаков. Каты по типу весьма схожи с флейтами — большими торговыми судами, построенными незадолго до этого у Архангельска. Их длина была в пределах от 36,6 м до 37,6 м (считая по килевому брусу), ширина «в середине» от 7,2 до 7,5 м<sup>41</sup>. Каты явно предназначались для того, чтобы быть спущенными по Волге на Каспий и совершать плаванья по этому морю. Голландский путешественник К. де Бруин, проплыв по Волге мимо

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

верфи 9 мая (н. ст.) 1702 г. и посетив Казань, записал, что строятся на стапелях 40 шмаков (40 smakken op stapel)<sup>42</sup>. Путешественнику «рассказывали, что всех судов должно быть построено тут 380, из коих одна часть назначена в Астрахань для охраны Каспийского моря, а другая — в разные иные места»<sup>43</sup>.

Таким образом, на рубеже XVII – XVIII столетий на верфях возле Архангельска и Казани на государственные средства воплощалась масштабная программа постройки торговых судов для мореходства по европейским морям и Каспию по иноземным технологиям: флейты, каты, шмаки, «капр».

Если прочно утвердиться на Азовском море Петру I не удалось (выход к этому морю был потерян по итогам войны с Турцией в начале 1712 г.), то в ходе Великой Северной войны 1700 – 1721 годов России удалось решить «балтийскую проблему». Как и ранее на юге (1695), Пётр I начал строить военно-морской флот на Балтике, ещё не получив выхода к морю. В феврале – марте 1703 г. была принята к исполнению первая кораблестроительная программа Балтийского флота России. Согласно ей намечалось построить 12 фрегатов, 10 галер и более мелкие суда<sup>44</sup>. Кораблестроительная программа 1703 г. была рассчитана на обеспечение защиты Санкт-Петербурга, основанного 16 мая 1703 г., со стороны моря. Для обороны корабельного фарватера к новому городу в феврале – марте 1704 г. на отмели в море к югу от острова Котлин был построен форт Кроншлот. Голландское название крепости символизировало, что она вместе с артиллерией на острове Котлин будет служить царским замком для неприятельского флота на пути с моря к будущей столице. К лету 1707 г. кораблестроительная программа была выполнена. Построенный небольшой военно-морской флот справился с поставленной перед ним задачей. В 1704 и 1705 г. шведский флот был отражён от Котлина, не смог подойти к Санкт-Петербургу, вследствие чего вынужден был в следующие годы перейти к блокаде полученного Россией выхода к морю.

В ноябре 1707 г., когда шведские войска шли походом на Москву и находились на рубеже Вислы, пребывавший в Санкт-Петербурге русский монарх начал принимать самые решительные меры по воплощению принятой тогда же второй кораблестроительной программы. Это был масштабный план создать сильный флот из 27 линейных кораблей, который был рассчитан на ведение наступательных действий на открытых пространствах Балтийского моря<sup>45</sup>. Для людей той эпохи такое решение должно было казаться в высшей степени неразумным, опасным для страны отвлечением финансовых ресурсов от насущных нужд. Однако, как известно, «гений — парадоксов друг» (А.С. Пушкин). Пётр I являлся правителем, рассчитывавшим ход исторического процесса на много ходов вперёд. Он уже тогда думал о грядущих действиях русского флота против основной территории Швеции, которые должны были последовать вслед за разгромом главной шведской армии, двигавшейся на Москву. Шведская армия потерпела поражение и была пленена после битвы под Полтавой (1709).

Появление небольшого русского военно-морского флота в восточной оконечности Балтийского моря сразу же вызвало беспокойство европейских государств. Петра I явно удивил неожиданный для него мемориал короля Пруссии Фридриха I от 15 января 1704 г. Прусский монарх выражал надежду, что основав Санкт-Петербург, крепость и порт, царь имеет в виду лишь получение «единой славы» и развитие морской торговли, а не «через свою морскую силу другим областям обозначать какую-либо угрозу». Прусскому посланнику Г.И. фон Кейзерлингу предписывалось осведомиться о намерениях царя<sup>46</sup>. Русский монарх едва скрывал раздражение: Пруссия, по его мнению, не должна была делать подобного представления России. Царь ответил, что желает иметь лишь конвойные и крейсерские корабли для «безопасности портов, по обычаю всего света»<sup>47</sup>. Понятно, что монарх

дипломатически уклончиво подразумевал лишь текущий момент. Российский дипломат в Дрездене И.Р. фон Паткуль также сообщал в феврале 1705 г., что императору Леопольду I и его союзникам по антифранцузской коалиции не весьма приятно, чтобы кто-то «в теперешней Северной войне какие-нибудь пробы на Балтийском море сделать хотел»<sup>48</sup>.

Как заверял чрезвычайного британского посланника Ч. Уитворта в 1705 г. в Москве глава русского дипломатического ведомства Ф.А. Головин, Петру I необходимо было «только отворить с этой стороны дверь торговле с Россией и возратить область, несправедливо отторгнутую у его предков». Российский самодержец желал, чтобы об этом было непременно сообщено королеве Анне I и герцогу Д.Ч. Мальборо. Британский посланник полагал, что эти заявления делаются с русской стороны «слишком преждевременно, так как завести флот для России пока вряд ли возможно»<sup>49</sup>. Со временем взгляды Ч. Уитворта стали меняться. В донесении от 3 февраля 1706 г. он высказал мысль, которой нельзя отказать в прозорливости: «Хотя царь и готов дать Её Величеству положительное уверение в том, что никогда не заведёт флота на балтийских водах, соблазн нарушить слово будет слишком велик для него, когда он вступит в спокойное обладание берегами и успеет собрать на Ладожском озере хороший торговый флот...»<sup>50</sup>. Воля царя была непреклонна. На обеспокоенность других государств Европы, заботившихся о своих выгодах, он не намеревался отвечать отказом от последовательного продвижения к своей цели — превращению России в сильную военно-морскую державу.

Трудно комментировать умозаключения, высказанные британским историком М.С. Андерсоном. Он полагал, что для царя-преобразователя «в определённом смысле флот был не многим больше, чем гигантская, сложная игрушка, построенная и работающая для его личного удовольствия»<sup>51</sup>. Эта точка зрения традиционна и для современной российской либеральной историографии, критически оценивающей итоги военно-морской реформы Петра I. Её начали высказывать уже спустя немногие годы после смерти Петра Великого. Общий вывод М.С. Андерсона относительно петровского корабельного флота — одной из основ российского великодержавия — таков: «Так как он не отвечал никакой глубокой национальной потребности, то быстро пришёл в упадок после смерти своего создателя»<sup>52</sup>.

Можно сказать в ответ на тезисы М.С. Андерсона, распространённые и у других авторов, во-первых, что исторический опыт показал, что развивать морскую торговлю России оказалось возможным только после того, как страна создала регулярный военно-морской флот. Остальное — это умозрительные схемы, оторванные от реальных фактов истории. Во-вторых, нельзя оспорить того, что русский военно-морской флот был востребован во всех войнах России XVIII в. на Балтике, Азовском и Чёрном морях и всегда играл важную роль. Российский военно-морской флот пришёл после смерти Петра Великого в недолгий период упадка, испытывал времена взлёта и небрежения, но поскольку он был необходим, он всегда возрождался.

Петровская Россия оказалась с точки зрения наличия финансовых и материальных ресурсов в состоянии создать и содержать отвечавший самому передовому европейскому уровню сильный военно-морской флот. Российский флот при Петре Великом был создан в исторически кратчайшие сроки на памяти одного поколения и только за счёт российских внутренних финансовых источников.

Современный исследователь Н.Н. Петрухинцев осознал необходимость, как он писал, «избежать типичной ошибки — недоучёта специфики России как «периферийной» в мировой системе страны с ограниченными экономическими, бюджетными и техническими возможностями и с ярко выраженной географической спецификой, делающей почти невозможной и стратегически ненужной доктрину мощного наступательного флота на



Балтике...»<sup>53</sup>. Историк заключил: «Относительно скудные материальные и финансовые возможности России не позволяли иметь одновременно с громадной сухопутной армией мощный флот, ориентированный на наступательные действия»<sup>54</sup>.

Реальные действия Петра Великого, его высказывания показывают, что он придерживался решительно противоположных воззрений на то место, которое Россия должна занимать в мировой системе международных отношений, а также нужен ли стране «мощный флот, ориентированный на наступательные действия». С 1713 по 1721 г. российский флот играл главную роль в военных действиях против Швеции, а армия — только вспомогательную — это единственный случай в Новой и новейшей истории России. В 1721 г., в последний год Великой Северной войны, Россия вывела для боевых действий в море флот из 28 линейных кораблей (1866 пушек). Швеция же, по причине недостатка денег для починки обветшавших кораблей, нехватки обученных матросов и корабельных припасов, смогла отправить в море только 11 линейных кораблей (752 пушки)<sup>55</sup>. Российский флот, корабельный и галерный, отныне стал сильнейшим среди стран региона Балтийского моря. Резидент Великобритании в Санкт-Петербурге Д. Джеффрис сообщал в 1719 г. на родину: «...корабли строятся здесь не хуже, чем где бы то ни было в Европе»<sup>56</sup>. 5 (16) августа 1721 г. грозный российский флот в составе 124 галер двинулся из Гельсингфорса к Аландским островам. Галерами командовал победитель над шведской эскадрой вице-адмирала К.Г. Шёблада генерал М.М. Голицын (27 июля 1720 г. были захвачены четыре фрегата). 19 (30) августа 1721 г. флот остановился вблизи места прошлогодней победы. М.М. Голицыну предписывалось начать действовать против шведских побережий, когда об этом поступит указание от российских дипломатов, которые вели переговоры о мире. Мирный конгресс проходил рядом в городе Ништадте (Финляндия)<sup>57</sup>. Эффект от угрозы нового приближения русских галер к берегам Швеции был таков, что 30 августа 1721 г. шведы немедленно подписали трактат о мире, завершивший Великую Северную войну. Швеция уступила России широкий выход на Балтику — побережье от Риги до Выборга.

Следует подчеркнуть, что Пётр I стремился вести морскую политику государства в пределах всей известной в то время части Мирового океана. В 1716 – 1717 годах на Каспийском море и в ханстве Хива в Средней Азии действовала военная экспедиция князя А.Б. Черкасского. Его целью была разведка пути в Индию. Исход экспедиции был неудачным. В 1722 г. состоялся масштабный поход русской армии и флотилии во главе с самим императором на Каспийском море вплоть до Дербента. По итогам морской деятельности на Каспии в 1722 – 1723 годах все побережья этого моря оказались под российским контролем. В 1723 г. царь готовил военно-морскую экспедицию на Мадагаскар, с тем чтобы утвердиться на этом острове, как промежуточном пункте торгового пути в Индию. Экспедиция, впрочем, закончилась вблизи Ревеля, едва успев начаться. Среди бумаг Кабинета Петра Великого хранится также проект покупки острова Тобаго в Вест-Индии. Проект предусматривал развитие прямой торговли между Санкт-Петербургом и Латинской Америкой (1724), чтобы «со временем от одного острова Россия могла бы великую прибыль получить»<sup>58</sup>. 23 декабря 1724 г. (3 января 1725 г.) император Пётр Великий подписал указ о снаряжении морской экспедиции. Её задачей являлось выяснить вопрос, есть ли пролив между Азией и Америкой. Это было в свою очередь необходимо для того, чтобы, как сказано в инструкции, в дальнейшем попытаться освоить путь в Китай и Индию по водам Северного Ледовитого океана.

Возникновение российского военно-морского флота на Балтийском море не вписывается в традиционную схему: первоначально – развитие рыболовства, затем – торговли, потом создание военно-морских сил для защиты интересов государства на морских просторах. Пётр I, напротив, процесс превращения России в военно-морскую державу начал

## I. ARTICLES

со строительства военных кораблей. Потом он развернул целенаправленные усилия по привлечению в российские порты иноземных купеческих судов. Лишь затем были предприняты меры по развитию торгового мореходства на собственных российских кораблях. Рыболовство самодержавие не интересовало. Таким образом, царь сначала искал решение проблемы утверждения России в качестве балтийской державы военно-политическим путем. Только после этого Петр I приступил к извлечению экономических выгод. Можно сказать, что в «случае России» именно политическое решение (создание военно-морского флота) форсировало развитие экономики, а не наоборот.

Однако примечательно, что Санкт-Петербург начал развиваться, как морской торговый порт, с года своего основания (1703). В ноябре 1703 г. в только лишь основанный город привёл своё торговое судно отважный фрисландец из Нидерландов Я. Хиллебрант. Царь подарил первооткрывателю Санкт-Петербурга для европейского купечества 500 золотых монет. 25 декабря 1703 г. (4 января 1704 г.) он привёл свой корабль обратно в Амстердам<sup>59</sup>. 22 ноября 1704 г. во взятую русскими войсками Нарву прибыл купеческий корабль датской Ост-Индской компании. Это был первый иноземный корабль, пришедший в русскую Нарву, поэтому он был освобождён от всех пошлин<sup>60</sup>. Однако военная блокада русских побережий Финского залива шведским флотом была прорвана только в 1713 г. В том году русский корабельный флот впервые подошёл к Ревелю, а галерный занял Гельсингфорс. До этого в Санкт-Петербург могли прорваться только единичные иностранные торговые суда — по одному кораблю в 1703, 1704, 1710 – 1712 годах. Санкт-Петербург стал развиваться как морской порт на регулярной основе с 1714 г. В том же 1714 г., 8 (19) мая, Санкт-Петербург был объявлен «царствующим градом» — новой столицей России<sup>61</sup>. В 1715 г. шведская морская блокада была окончательно снята российским флотом. В июле – августе 1715 г. у Ревеля был сосредоточен русский флот в составе 20 линейных кораблей (1128 пушек)<sup>62</sup>. Как следствие успешных действий российского корабельного флота, с 1713 г. поток иностранных купеческих кораблей в Санкт-Петербург возрастал. В 1713 г. Санкт-Петербургский порт посетили 7 иноземных купеческих судов, в 1714 г. — 16, 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. — 60. Завершение войны со Швецией привело к резкому росту посещений Санкт-Петербурга морскими торговыми судами. В 1722 г. в порт прибыли 120 купеческих судов, а в 1723 г. — 383! Это был настоящий триумф балтийской политики Петра Великого. Уже при жизни Петра Великого Санкт-Петербург стал крупнейшим российским портом на Балтийском море. В 1724 г. в него прибыли 196 иностранных торговых судов и ещё 44 из российских портов (всего 240), в Ревель — 49, в Архангельск — только 23. В Ригу пришли в том году 304 купеческих судна, но в местных таможенных книгах вместе с кораблями фиксировались и лодки грузоместимостью от двух тонн. В 1726 г. в Санкт-Петербургском порту было получено 47 % таможенных сборов, в Риге 37 %, в Архангельске 6 %, в Нарве 5 %, в Ревеле 3 %, в Выборге 2 %<sup>63</sup>.

При Петре I Санкт-Петербург стал развиваться и как центр морской торговли на российских судах. В 1717 – 1719 годах успешное плавание в Венецию совершил с грузом казённых и купеческих товаров линейный корабль «Армонт». Первым торговцем, отправившим судно в дальнее плавание, был житель города Новой Ладogi П.И. Барсуков. Он отправил в 1718 г. судно с товарами в Копенгаген<sup>64</sup>. Уже в 1722 – 1725 годах на собственных судах торговали со Швецией петербургские, ладожские и ярославские купцы<sup>65</sup>. Впрочем, морская торговля на собственных судах россиян была ещё невелика. В 1724 г. лишь 12 судов, хозяевами или шкиперами которых были россияне, либо вышли, либо возвратились в Санкт-Петербург из заграничных плаваний. Ещё 15 российских купеческих кораблей совершили рейсы из Санкт-Петербурга в российские порты Балтийского моря<sup>66</sup>.

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

Урок из многовековой истории борьбы России за свободу мореплавания на Балтийском море (как и на других морях), на взгляд автора, очевиден. Только создание сильного военно-морского флота при Петре Великом позволило России начать устойчивое развитие свободного торгового мореплавания на Балтике и других морях. Монарх-преобразователь сделал однозначный выбор в пользу моря и этого выбора Россия придерживается до настоящего времени.

- <sup>1</sup> *Шаскольский И.П.* Русская морская торговля на Балтике в XVII в. : (торговля со Швецией). СПб., 1994. С. 3, 9, 17.
- <sup>2</sup> *Шаскольский И.П.* Борьба Руси за сохранение выхода к Балтийскому морю в XIV веке. Л., 1987. С. 11–13, 20, 29, 154–157.
- <sup>3</sup> *Сорокин П.Е.* Под властью шведской короны : Невские берега в истории России и Швеции // *Родина*. 2003. № 1. С. 9.
- <sup>4</sup> *Алексеев Ю.Г.* Морская политика Ивана III. К постановке вопроса // *От Древней Руси к России Нового времени : сб. статей к 70-летию А.Л. Хорошкевич*. М., 2003. С. 108.
- <sup>5</sup> Там же. С. 111–112.
- <sup>6</sup> *Сб. РИО*. СПб., 1882. Т. 35. С. 176.
- <sup>7</sup> *Хорошкевич А.Л.* Русское государство в системе международных отношений конца XV – начала XVI в. М., 1980. С. 142.
- <sup>8</sup> *Алексеев Ю.Г.* Походы русских войск при Иване III. СПб., 2007. С. 355–358.
- <sup>9</sup> *Хорошкевич А.Л.* Русское государство в системе ... С. 139, 140, 144, 161, 163, 164.
- <sup>10</sup> *Алексеев Ю.Г.* Морская политика Ивана III. К постановке вопроса. С. 113–115.
- <sup>11</sup> *Шаскольский И.П.* Экономические связи России с Данией и Норвегией в IX–XVII вв. // *Исторические связи Скандинавии и России в IX–XX вв.* Л., 1970. С. 20.
- <sup>12</sup> *Алексеев Ю.Г.* Морская политика Ивана III. К постановке вопроса. С. 112.
- <sup>13</sup> Там же. С. 112–113 ; *Хорошкевич А.Л.* Борьба России за создание флота на Балтийском море в конце XV – начале XVI в. // *ВИЖ*. 1974. № 5. С. 83.
- <sup>14</sup> *Филлюшкин А.И.* Изобретая первую войну России и Европы : Балтийские войны второй половины XVI в. глазами современников и потомков. СПб., 2013. С. 601–603.
- <sup>15</sup> Там же. С. 606–607.
- <sup>16</sup> *Форстен Г.В.* Балтийский вопрос в XVI и XVII столетиях : (1544 – 1648). СПб., 1893. Т. 1 : Борьба из-за Ливонии. XI, 717 с. (Записки ист.-филологического фак. Императ. СПб. ун-та ; Ч. 33). С. 47.
- <sup>17</sup> *Филлюшкин Г.В.* Изобретая первую войну ... С. 612.
- <sup>18</sup> *Форстен Г.В.* Балтийский вопрос в XVI и XVII столетиях. Т. 1. XI, 717 с. ; То же. СПб., 1894. Т. 2 : Борьба Швеции с Польшей и Габсбургским домом (30-летняя война). IX, 630 с. (Ч. 34).
- <sup>19</sup> *Филлюшкин Г.В.* Изобретая первую войну ... С. 616.
- <sup>20</sup> *Шафиров П.П.* Разсуждение, какие законные причины Его Царское Величество Пётр Первый... к началу войны против короля Карола 12 шведского 1700 году имел [...]. СПб., 1717. С. 19.
- <sup>21</sup> *Шаскольский И.П.* Русская морская торговля ... С. 186–188.
- <sup>22</sup> *Он же.* Русское мореходство на Балтийском море в XVII веке // *Проблемы истории феодальной России*. Л., 1971. С. 150–152.
- <sup>23</sup> РГАДА. Ф. 9 (Кабинет Петра Великого). Отд. 2. Кн. 62. Л. 82 ; Отд. I. Кн. 44. Л. 394.
- <sup>24</sup> *Вайнштейн О.Л.* Экономические предпосылки борьбы за Балтийское море и внешняя политика России в середине XVII в. // *Учёные записки Ленинградского гос. ун-та. Сер. ист. наук*. Л., 1951. Вып. 18. С. 177–178.
- <sup>25</sup> *Кобзарева Е.И.* Дипломатическая борьба России за выход к Балтийскому морю в 1655–1661 годах. М., 1998. С. 34.
- <sup>26</sup> Там же. С. 31.
- <sup>27</sup> Там же. С. 21.
- <sup>28</sup> *Лукичёв М.П.* К истории бумажного производства и торговли бумагой в России в XVII веке // *История и палеография*. М., 1993. Ч. 2. С. 433.
- <sup>29</sup> РГАДА. Ф. 181 (Рукописное собрание Московского главного архива Министерства иностранных дел). Оп. 1. Д. 230. Л. 1.
- В изданном тексте ошибочно сказано: «карабли». См.: Дополнения к «Актам историческим» (ДАИ). СПб., 1853. Т. 5. С. 211.
- <sup>30</sup> *Kononov S.* Patrick Gordon's dispatches from Russia, 1667 // *Oxford Slavonic Papers*. Oxford, 1964. Vol. XI. P. 9.
- <sup>31</sup> *Шаблин А.А., Кочетков С.А.* Дединово – село морское. Рязань, 1996. С. 158.
- <sup>32</sup> РГА ВМФ. Ф. 315 (Материалы по истории русского флота). Оп. 1. Д. 859. Л. 73.
- <sup>33</sup> *Кротов П.А.* Спорные вопросы истории военно-морской флотилии, построенной на Дединовской верфи в 1667–1668 гг. // *Феодальная Россия. Новые исследования : Сб. науч. ст. / под ред. М.Б. Свердлова*. СПб., 1993. С. 46–52 ; ДАИ. Т. 5. С. 220, 250–252, 254, 260, 261, 269, 274.
- <sup>34</sup> *Шаблин А.А., Кочетков С.А.* Дединово ... С. 202.
- <sup>35</sup> *Struys J.J.* Les voyages en Moscovie, en Tartarie, en Perse aux Indes et en plusieurs autres pais étrangers.

## I. ARTICLES

- Accompagnés de remarques particulières sur la qualité, la religion, le gouvernement, les coutumes et le négoce des lieux qu'il a vus; avec quantité de figures en taille douce dessinées par lui-même; et deux l'etres qui traitent à fond des malheurs d'Astracan. Amsterdam, 1681. P. 164, 185–187; la gravure «La ville d'Astracan», экземпляр РНБ. Шифр: 13.7.3.36 а.
- С целью поиска этой гравюры авторами недавней публикации о построенных в Дединове корабле и яхте «было просмотрено около десятка экземпляров этого широко распространённого издания (в РГБ, в библиотеке Парижской политехнической школы, в библиотеке Обсерватории в Кадисе и др., а также сканированных в интернете), но безуспешно». Гравюра ими обнаружена не была. В РНБ же с этой гравюрой они не ознакомились, и это повлекло череду очень «новаторских» выводов, с которыми автор статьи согласиться не может. Речь идёт об исследовании: *Гузевич Д.Ю., Добренко А.А., Лантева Т.А.* Витсен, Стройс, Олеарий, или «Орёл» вместо «Фридерика» // ТГЭ : [Т.] 73 : Петровское время в лицах – 2014 : К 300-летию победы при Гангуте (1714–2014) : материалы науч. конференции. СПб., 2014. С. 121–130.
- <sup>36</sup> ДАИ. СПб., 1862. Т. 8. С. 251–252.
- <sup>37</sup> Цит. по: *Устрялов Н.Г.* История царствования Петра Великого. СПб., 1858. Т. 2. С. 398.
- <sup>38</sup> *Лаврентьев А.В.* Об одном несохранившемся указе Петра I («Обстоятельная роспись» Азовского флота 1696 г.) // Археографический ежегодник за 1990 год. М., 1992. С. 57, 62.
- <sup>39</sup> *Кротов П.А.* Соломбальская верфь в начале XVIII столетия // Архангельск в XVIII веке. СПб., 1997. С. 65–73 ; *Брызгалов В.В., Овсянников О.В.* Донесение стольника Г.А. Племянникова о постройке флейтов на Соломбальской верфи в 1701 г. // *Ясински М.Э., Овсянников О.В.* Взгляд на европейскую Арктику : Архангельский Север : проблемы и источники. СПб., 1998. Т. 1. С. 379–393.
- <sup>40</sup> Если взять длину между внешними краями фор- и ахтерштевней. По килевому брусу она составляла до 22,7 м. Футы, использованные в архивной ведомости, голландские.
- <sup>41</sup> РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 2. Л. 3–26 об.
- <sup>42</sup> *Bruin C., de.* Reizen over Moscovie door Persie en Indie. Amsterdam, 1711. p. 77.
- <sup>43</sup> *Бруин К., де.* Путешествие через Московию. М., 1873. С. 168–169.
- <sup>44</sup> *Кротов П.А.* Рождение Балтийского военно-морского флота // ВИ. 1991. № 11. С. 210–211.
- <sup>45</sup> *Кротов П.А.:* 1) Создание линейного флота на Балтике при Петре I // ИЗ. М., 1988. Т. 116. С. 314–316 ; 2) Рождение Балтийского военно-морского флота. С. 209–210 ; 3) Судостроительные программы Балтийского флота 1707, 1715 и 1717–1718 годов // ИОС. Т. 1. С. 121–125.
- <sup>46</sup> ПБИПВ. СПб., 1893. Т. 3. С. 587–588.
- <sup>47</sup> Там же. С. 30.
- <sup>48</sup> ОР РНБ. Ф. 550 (Основное собрание рукописной книги). F. IV. 865. Л. 157.
- <sup>49</sup> Донесения и другие бумаги чрезвычайного посланника английского при русском дворе Чарльза Витворта с 1704 по 1708 г. // Сб. РИО. СПб., 1884. Т. 39. С. 93.
- <sup>50</sup> Там же. С. 224.
- <sup>51</sup> *Андерсон М.С.* Пётр Великий. Ростов-н/Д. ; М., 1997. С. 155.
- <sup>52</sup> Там же.
- <sup>53</sup> *Петрухинцев Н.Н.* Два флота Петра I : технологические возможности России // ВИ. 2003. № 4. С. 126.
- <sup>54</sup> *Петрухинцев Н.Н.* «А самых больших кораблей нам строить трудно...» // Родина. 1996. № 7–8. С. 19.
- <sup>55</sup> *Кротов П.А.* Создание линейного флота на Балтике при Петре I. С. 326.
- <sup>56</sup> Донесения и другие бумаги английских послов, посланников и резидентов при русском дворе с 1711 г. по 1719 г. // Сб. РИО. СПб., 1888. Т. 61. С. 537.
- <sup>57</sup> РГА ВМФ. Ф. 232 (Канцелярия вице-адмирала М.Х. Змаевича). Оп. 1. Д. 2. Л. 73 ; МИРФ. СПб., 1865. Ч. 2. С. 614, 615.
- <sup>58</sup> *Ден Дж.* История Российского флота в царствование Петра Великого / пер. с англ. яз. Е.Е. Путьгина / вступ. статья, науч. редакция и уточнение пер., примеч. П.А. Кротова. СПб., 1999. С. 186, примеч. 382.
- <sup>59</sup> *Кротов П.А.* Петербургский порт при Петре I // Феномен Петербурга. СПб., 2001. С. 424.
- <sup>60</sup> *Jensen B.* Dansk-russiske relationer 1697–1709 // Historie. Jyske samlinger. Ny roekke. Aarhus, 1970. Bd. 8. N. 4. S. 445.
- <sup>61</sup> *Кротов П.А.* 19 мая 1714 года. Загадка обретения Санкт-Петербургом официального статуса столицы России // Родина. 2012. № 7. С. 4–7.
- <sup>62</sup> РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Кн. 25. Л. 409, 412 ; МИРФ. СПб., 1865. Ч. 1. С. 619, 632, 633, 639 ; Походный журнал 1715 года. СПб., 1913. С. 17–25.
- <sup>63</sup> *Кротов П.А.* Петербургский порт ... С. 423–430.
- <sup>64</sup> *Ретин Н.Н.* Торговля России с европейскими странами на отечественных судах : (конец XVII – середина 60-х годов XVIII в.) // ИЗ. М., 1985. Т. 112. С. 159.
- <sup>65</sup> *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.
- <sup>66</sup> *Кротов П.А.* Порт морской Санкт-Петербургский // Три века Санкт-Петербурга. Энциклопедия в трёх томах. СПб., 2001. Т. 1. С. 158.