

А.В. МАНЬКО

ВЕЛИКОЕ ПОСОЛЬСТВО И СТРОИТЕЛЬСТВО МОРСКОГО КОММЕРЧЕСКОГО ФЛОТА РОССИИ

Внимательное изучение истории России убедительно свидетельствует, что ее морской торговый флот со времени своего основания и до наших дней является одним из главных элементов развития отечественной экономики, внутренней и особенно внешней торговли. Мысли о собственном флоте, гаванях и морской торговле овладевали московскими правителями уже со второй половины XVII в. В частности, царь Алексей Михайлович попытался организовать казенное судостроение, однако воплотил в жизнь этот замысел огромного исторического значения его сын, Петр I - первый российский император и великий реформатор. Молодой преобразователь, находившийся в расцвете своих сил, осознавал необходимость наличия морского коммерческого флота как решающего фактора в развитии внешней торговли — надежного источника государственной казны. Создание собственного купеческого флота позволило бы обновляющейся России со временем вступить равноправным, независимым членом в содружество морских держав Западной Европы. Понимая актуальность этой задачи в связи с решением насущной проблемы выхода России к Балтийскому морю, Петр I уже в начале 1690-х гг. лично приступил к строительству морского торгового флота в Архангельске.

Впервые посетив в 1693 г. этот единственный тогда торговый порт страны, русский царь увидел иностранные корабли с товарами, коммерческую жизнь северной гавани и еще больше утвердился в мысли, что в преобразованиях России важную роль должна сыграть ее внешняя торговля. И морской реформатор энергично взялся за создание российского коммерческого флота. Здесь же, вблизи Архангельска, он избрал для судостроительной верфи Соломбальский остров и поручил вновь назначенному воеводе Ф.М. Апраксину наблюдение за начавшимися работами. Одновременно Петр I сам заложил первое купеческое судно «Святой Павел»².

Двадцатого мая 1694 г., во время вторичного посещения Архангельска, Петр I в торжественной обстановке спустил на воду этот корабль³. Он повелел нагрузить судно поташем, смолой, хлебом, лесом и отправить во Францию. Однако первая торговая акция закончилась неудачей: Франция воевала тогда с Англией, к которой присоединилась Голландия, и, поскольку «Святой Павел» вышел в море под голландским флагом, его конфисковали как военную добычу. Двадцать первого апреля 1696 г. дьяк Винус сообщал из Амстердама царю: «...Корабль Вашего Величества под голландским знаменем взяли французы и по их уставу никак не отдают»⁴. Несмотря на такой исход первого предприятия, другой корабль, «Святое пророчество», купленный в Голландии, вышел в 1696 г. под русским флагом с казенными товарами в Амстердам⁵.

Возраставшие объективные потребности экономического и политического развития феодальной России, все более активное вовлечение ее на исходе XVII в. в сложную европейскую политику предопределили замысел Петра I осуществить свое первое заграничное путешествие. Великое посольство имело две цели. Одна из них - дипломатическая. Русский царь попытался выяснить возможности активизации антиосманского союза России, Австрии, Венеции и Бранденбурга. Другая цель имела сугубо практическое значение. В стратегических планах великого преобразователя особое внимание уделялось проблеме выхода

русского государства к Черному и Балтийскому морям. России нужен был как военный, так и торговый флот, а искусством строить современные корабли русские еще не овладели. Петр I вознамерился посетить европейские морские страны, обучиться там кораблестроению и навигации и привезти оттуда необходимых опытных мастеров.

Первоначально Петр I хотел отправиться в Италию, которая славилась своим флотом, и одновременно переговорить с австрийским монархом о борьбе с турками. Однако из-за изменившейся политической обстановки в Европе он отправился в Голландию и Англию - крупнейшие морские державы того времени. Здесь русский царь, наряду с практическими делами на судостроительных верфях, решил провести политический зондаж своих будущих союзников в неизбежной войне со Швецией за выход к Балтийскому морю.

Петр I не случайно остановил свой выбор на Голландии: в конце XVII столетия она была одним из центров европейской культуры и переживала лучшее время своего морского могущества. С давних времен торговым партнером Голландии было русское государство. В XVII в. Голландия уже имела с ним самые тесные дипломатические и торговые отношения, которые еще больше расширились и укрепились в последней четверти этого столетия. Как участник общей политической системы европейских государств Голландия по многим аспектам международной политики выступала совместно с Россией. Голландское правительство было заинтересовано в победе отца Петра I — царя Алексея Михайловича в выходе Московии к балтийским берегам, в развитии русско-голландской торговли на Балтике. Не случаен тот факт, что усилиями голландских купцов удалось к середине 1660-х гг. лишить англичан их монопольного положения на русском-рынке. В 1680—1690-х гг. русско-голландская торговля достигла наивысшего расцвета. Итогом дальнейшего сближения двух держав явилось Великое посольство с личным участием Петра I, высокая оценка им мастерства голландцев и приглашение их на русскую службу.

Великое посольство (двести пятьдесят человек), возглавляемое генерал-адмиралом Ф.Я. Лефортом, генералом Ф.А. Головиным и думным дьяком П.Б. Возницыным, в котором Петр I числился как урядник Преображенского полка Петр Михайлов, выехав 9 марта 1697 г.⁶ из Москвы, устремилось через Лифляндию, Курляндию и Пруссию в Голландию, куда прибыло в начале августа. Приехав в Амстердам раньше русского посольства, 7 августа, Петр I, по согласованию с бургомистром столицы — одним из директоров Ост-Индской компании Витсеном, на следующий же день отправился в Саардам, небольшой городок на морском побережье, известный масштабным кораблестроением и активной внешней торговлей. На сооружение одного корабля требовалось пять недель. Здесь русский царь и стал работать инкогнито плотником на одной из корабельных верфей — каждый день с восходом солнца...⁷

Шестнадцатого августа 1697 г. Петр I вместе со своим московским посольством торжественно въехал в Амстердам. Правительство Голландских Объединенных штатов принимало посольство русского царя по высшему разряду, с полным церемониалом. В полдень за полмили от города посольство встретили президент и бургомистры амстердамского Магистрата в сопровождении городской знати и приветствовали гостей из России речами. В самой столице, вдоль ее улиц, были построены солдаты в парадных кафтанах, вооруженные мушкетами, одновременно раздавались пушечная пальба и барабанный бой. Смотреть на русского царя собрались все жители Амстердама.

Ознакомившись с достопримечательностями столицы и ее морского порта, Петр I вместе со своими тридцатью «волонтерами» - добровольцами, прибывшими для усвоения премудростей корабельного ремесла, начал вновь работать на Ост-

Индской судовой верфи под непосредственным руководством опытного корабельного мастера Геррита-Клааса Поля⁸. Из уважения к высокому московскому гостю и в связи с его просьбой дирекция Ост-Индской компании решила заложить 19 августа фрегат, чтобы Петр I смог изучить все этапы его постройки и оснастки. Девятого сентября началась работа, которая через месяц завершилась строительством корабля и торжественным спуском его на воду.

Во время своей заграничной поездки Петр I посетил и Англию — колыбель мирового судостроения. Прибыв в Лондон 11 января 1698 г.⁹, он скромно поселился в предместье столицы - Детфорде, поближе к верфям. Большую часть своего времени русский царь проводил именно здесь, изучая также теоретический курс судостроения. В Англии Петр I пробыл четыре месяца, с нею были связаны его лучшие воспоминания. Восемнадцатого апреля состоялась его прощальная аудиенция у короля Вильгельма III Оранского, и в конце этого месяца Петр I возвратился в Голландию. Спустя полтора года, раньше намеченного времени, из-за нового стрелецкого бунта, Петр I вынужден был возвратиться в Россию: 25 августа 1698 г. царь въехал в Московский Кремль¹⁰.

Если политическая цель Великого посольства потерпела фиаско, то главная цель — тщательное изучение европейского опыта в судостроении и навигации, проверка правильности избранной Петром I стратегии — строительства отечественного морского торгового флота — была реализована успешно. И первые же годы следующего, XVIII, столетия убедительно подтвердили большое значение Великого посольства Петра I в будущих радикальных преобразованиях России, практическую результативность заграничного путешествия в создании коммерческого флота России.

Великое посольство 1697-1698 гг. сыграло важную роль в реформах Петра I, которые преобразили Россию, сделав ее, наряду с европейскими странами, морской державой. Еще более энергично великий реформатор продолжил создание купеческого флота. В начале XVIII в. успешно осуществлялось строительство торговых кораблей на Соломбальской верфи. Так, в 1701 г. здесь был произведен осмотр только что построенных шести судов. В нем участвовали английские, голландские и гамбургские шкиперы и русские купцы. Иностранцы нашли русские корабли достаточно прочными и одобрили их конструкцию. В частности, кроме верфи на Соломбале, началось и частное строительство. Вблизи города Холмогоры, на реке Вавчуг, двинские посадские купцы — братья Осип и Федор Баженины — при самой активной поддержке Петра I построили первую в России купеческую верфь. Получив от царского правительства субсидии и привилегии, они в 1700 г. заложили два торговых судна и одновременно построили прядильный и парусный заводы. Их первое коммерческое судно «Святой Апостол Андрей Первозванный» в 1703 г. вышло с товарами в открытое море".

Несмотря на то что основное внимание Петр I уделял созданию военно-морского флота, он продолжал также содействовать развитию коммерческого флота. Основные положения торговой политики петровского правительства были отражены в законодательстве, регламентах, инструкциях, указах царя и Сената. Уже в 1712 г. учреждается Коллегия по руководству торговлей, а в 1717 г. - Коммерцколлегия, одной из главных особенностей которой являлось всяческое содействие развитию коммерческого флота России.

Успешное завершение Северной войны 1700-1721 гг. с подписанием Ништадтского договора 1721 г. открыло России долгожданный выход в Балтийское море и способствовало более динамичному строительству отечественного коммерческого флота. Петр I, «прорубив окно в Европу», все свое внимание сосредоточил на Балтийском море, которое было ближе к центральной России и оказывалось более удобным для торговли с европейскими странами,

чем Белое море. Исключительную роль в развитии российской внешней торговли и коммерческого флота стал играть торговый порт новой столицы, Санкт-Петербурга, на острове Котлин.

Хотелось бы обратить внимание на один существенный факт описываемого времени: отношение европейских государств к строительству торгового флота России. С одной стороны, они остро нуждались в русских товарах, и торговля с Россией была весьма выгодной, но, с другой стороны, торговые страны Западной Европы видели в России опасного для себя соперника и делали все для того, чтобы у нее не было сильного коммерческого флота.

Преемники Петра I на царском престоле продолжали проявлять заботу о торговом флоте России. К примеру, согласно морскому Уставу 1731 г., для русских купцов, отправляющих свои товары за границу на судах, построенных в России, размеры пошлин были снижены в четыре раза в сравнении с существовавшими. Заметим, однако, что в целом, несмотря на предпринимаемые правительством инициативы создать мощный коммерческий флот по европейскому примеру, он тем не менее развивался слабо. В значительной степени это объяснялось тем обстоятельством, что русские купцы, являясь инициативными предпринимателями, не были еще мореходами и предпочитали отправлять товары на иностранных судах. Делали они так прежде всего из-за тех неудобств и притеснений, которые русские купцы со своими судами испытывали в европейских портах. Поэтому только именитые купцы, на своих кораблях, плавали в Амстердам, Гамбург и другие европейские порты.

Попытки русского правительства построить независимый сильный торговый флот долгое время были тщетными: помимо внутренних объективных трудностей существовали и внешние препятствия. Едва возникнув, русский коммерческий флот встретил очень сильную конкуренцию со стороны купеческих флотов европейских государств.

Наиболее динамично торговый флот России стал развиваться во второй половине XVIII в., в период правления императрицы Екатерины II Великой. Рассуждения и практические действия по укреплению отечественного купеческого флота занимали важное место в проектах самодержицы. Во второй половине екатерининской эпохи русский коммерческий флот получил импульс для своего дальнейшего развития благодаря объявленной императрицей 28 февраля 1780 г. «Декларации о вооруженном нейтралитете». Важным актом, способствовавшим усилению морской торговли и флота, явилось также издание в 1781 г. «Устава купеческого водоходства», содержавшего обновленные и совершенно новые законодательные положения о морском плавании.

¹ См.: *Масси Р.К.* Петр Великий. Смоленск, 1996. Т. 1. С. 205.

² См.: Там же. С. 207.

³ См.: *Кичегин М.И., Михайлов Л.М.* Архангельск - первый порт России. М., 1994. С. 24. ⁴ Там же. С. 25.

⁵ См.: Там же. С. 26.

⁶ См.: *Кизеветтер А.А.* Петр Великий за границей. М., 1900. С. 5.

⁷ См.: Там же. С. 18; *Устрялов Н.Г.* Петр Великий в Голландии и Англии. СПб., 1855. С. 14.

⁸ См.: *Устрялов Н.Г.* Петр Великий в Голландии и Англии. С. 15.

⁹ См.: *Кизеветтер А.А.* Петр Великий за границей. С. 21; *Устрялов Н.Г.* Петр Великий в Голландии и Англии. С. 43-45.

¹⁰ См.: *Кизеветтер А.А.* Петр Великий за границей. С. 23.

¹¹ См.: *Кичегин М.И., Михайлов Л.М.* Архангельск - первый порт России. С. 23-24