

В.Н. Захаров

**Становление торгового судоходства
в Петербургском порту при Петре Великом
(по данным записей о взимании
Зундской пошлины)**

Одним из наиболее замечательных свершений Петра Великого, безусловно, стало создание им нового города в устье Невы, названного в честь святого покровителя своего основателя. Санкт-Петербург, став новой столицей России, необратимо развивался в качестве центра просвещения, культуры и науки. Но этим значение города, даже на первых порах его существования, отнюдь не исчерпывается. С самого начала Петр Великий надеялся, что Петербург станет новым центром коммуникации с внешним миром, в том числе и прежде всего центром международной торговли. «Все флаги в гости будут к нам», — этими словами А.С. Пушкин выразил мечту и надежду царя-преобразователя. Но насколько она сбылась? Насколько быстро Петербург стал превращаться в ведущий внешнеторговый порт России? Этому аспекту ранней истории Петербурга посвящен наш небольшой очерк. Важно в данном случае рассмотреть именно эпоху Петра Великого, поэтому очерк хронологически ограничен 1703–1725 гг.

Почти два десятилетия назад под редакцией Юрия Николаевича Беспятовых вышел сборник статей о Петербурге с емким названием, отражающим не только стремление авторов идеи пред-

ставить единый образ нарождающейся новой столицы на основе очерков о разных сторонах жизни города, но и обнаружить некую духовную и даже сакральную составляющую, что и заключается в понятии «миф» или «феномен». При этом никак нельзя было избежать материальной или реальной основы того «феномена» или «парадиза» в мечтах его основателя, а именно сферы экономики и торговли. Этой теме в сборнике посвящены две статьи: Н.Н. Репина и П.А. Кротова¹. Будучи ведущими специалистами по истории внешней торговли, морской истории XVIII в., оба автора создают в целом убедительное представление о том, как происходило становление нового российского внешнеторгового порта в устье Невы. В подтверждение этого приводятся статистические данные. Но поскольку статистика товарооборота за те времена отсутствует, привлекаются сведения о прибытии в Петербург торговых судов из-за рубежа. Во-первых, это данные из работ авторов XVIII и начала XIX вв., а именно М.Д. Чулкова и А. Шторха. Они издавна используются в трудах по истории Петербурга и внешней торговли России. Но происхождение этих данных точно неизвестно, и они не являются систематическими. В сочинении М.Д. Чулкова имеются сведения за единственный год из рассматриваемого периода: в 1717 г. в Петербург прибыл 51 корабль из-за рубежа². Что касается труда А. Шторха, он приводит целый ряд данных, по которым прослеживается определенная динамика. Но, как признает сам автор, цифры взяты из разрозненных источников (*aus zerstreuten Nachrichten*)³. В самом деле, данные за 1723 г. у него отсутствуют, а в 1724 г. обозначено прибытие в Петербург 180 кораблей. Правда, цифра за 1717 г. в сочинении А. Шторха та же, что и у М.Д. Чулкова, но, возможно, она и взята автором у своего предшественника.

¹ Кротов П.А. Петербургский порт при Петре I // Феномен Петербурга: Труды Второй Международной конференции, Санкт-Петербург, 27–30 ноября 2000 г. СПб., 2001. С. 423–433; Репин Н.Н. Петербург как внешнеторговый центр (первая четверть XVIII в.) // Там же. С. 410–422.

² Чулков М.Д. Историческое описание российской коммерции. М., 1785. Т. 4. Кн. 1. С. 72.

³ Storch H. Supplementband zum fünften, sechsten und siebenten Theil des historisch-statistischen Gemälde des Russischen Reichs. Leipzig, 1803. S. 27.

Ценным источником являются записи в брандвахтенных журналах, в которых регистрировалось движение иностранных судов на входе в акваторию порта. Значимость этой информации для изучения интенсивности торгового судоходства в Петербурге показал П.А. Кротов, использовавший ее и в своей статье. Но нужно отметить, что журналы также не сохранились полностью и, судя по всему, начали составляться в 1720-х годах. Имеется еще ведомость о прибытии в Петербург кораблей в 1722 г., составленная в Кроншлоте. Она содержит сведения о портах, откуда суда прибыли, о товарах — кому они были предназначены⁴. Но это данные только за один год.

Чтобы судить о становлении торгового судоходства в течение значительного времени, видеть колебания и всю динамику этого процесса, требуется источник систематического характера, происходящий из одного учреждения, с устойчивым формуляром, в котором сведения фиксируются постоянно и однообразно многие годы и десятилетия. Такого рода требованиям в полной мере отвечает уникальный комплекс документов широкого международного значения, а именно книги о регистрации торговых судов, проходивших через Зундский пролив, соединявший Балтику и Северное море, представлявший собой важнейший узловой пункт на пути с Запада на Восток Европы и открывавший выход из Балтийского моря во внешний мир.

Этот колоссальный по своему объему и насыщенности сведениями комплекс хранится в Датском национальном архиве в Копенгагене. Он включает сотни томов, в которых содержатся 1,8 млн. записей о проходе торговых судов через Зунд в течение почти четырех веков (с конца XV до середины XIX в.). В начале XX в. датские историки Нина Эллингер Банг и Кнуд Корст опубликовали большую часть сведений из этих записей в форме специально разработанных таблиц⁵. В настоящее время эта публи-

⁴ РГАВМФ. Ф. 212 (Государственная Адмиралтейств-коллегия). 1722 г. Д. 65.

⁵ *Bang N.E., Korst K. Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Øresund 1661–1783 og Storebælt 1701–1748. Del. Tabeller over skibsfarten. København, 1930.*

кация является библиографической редкостью, в России ее тома имеются лишь в некоторых наиболее крупных библиотеках. Кроме того, она не завершена. Во второй половине XX в. эту работу продолжил Ханс Кристиан Йохансен, но несколько в ином формате и не во всем объеме⁶.

Поэтому трудно переоценить научное значение проекта, реализованного коллективом нидерландских историков во главе с Яном Виллемом Велувенкампом и Симом ван дер Воуде. Участники проекта обратились к возможностям современных информационных технологий, что позволило им представить материалы комплекса по регистрации судов, проходивших через Зунд, в виде электронной базы данных, размещенной в сети Интернет⁷. В результате эта уникальная информация стала доступна любому исследователю. Еще более важно, что эта информация представлена уже в обработанном виде. Исследователи имеют дело не с копиями записей в старинных книгах регистрации судов, а с систематизированными сведениями по всем рубрикам, восходящим к формуляру подлинных записей. В разработанных таблицах для каждого судна, зафиксированного в книгах, выделена отдельная строка, в графах которой указаны следующие сведения:

- дата регистрации (то есть день взимания пошлин, когда корабль проходил Зунд);
- имя капитана корабля, а также место его происхождения (на этом основании можно судить о национальной принадлежности судна, его капитана и команды);
- порт, откуда корабль отправился;
- порт назначения;
- груз, имевшийся на судне и его количество (в весовых единицах или количество упаковок);
- сумма взятых пошлин.

⁶ *Johansen H.Ch.* Shipping and Trade between the Baltic Area and Western Europe: 1784–1795. Odense, 1983.

⁷ Soundtoll Registers Online. [Электронный ресурс]. URL: www.soundtoll.nl (Дата обращения: 21 августа 2019 г.). В дальнейшем в статье все сведения о движении кораблей в Петербург и обратно, в том числе в таблицах, взяты из этой доступной онлайн в сети Интернет базы данных или подсчитаны на ее основе.

Кроме того, система снабжена возможностью поиска данных за нужные годы, итоговыми сведениями о количестве кораблей, что позволяет исследователям оперативно подбирать необходимый им материал, располагать необходимыми сводными данными. Таким образом, на основании базы данных о взимании Зундской пошлины (STR) можно получить весьма полное представление о торговом судоходстве, направлении и интенсивности движения судов, об их национальной принадлежности, о развитии торговых портов, а также об ассортименте и количестве перевозимых товаров. Это крайне важно при исследовании международных торговых связей и внешнеэкономических контактов.

Разумеется, универсальной картины всей внешней торговли мы не получим. Зундские записи, например, не содержат информации о владельцах грузов, кто и кому отправлял товары. Это не позволяет представить внешнюю торговлю с точки зрения деятельности ее основных участников: купцов и торговых фирм. Кроме того, в Зунде регистрировались только те корабли, которые проходили в Балтику из Северного моря. Следовательно, в записях не отражается судоходство внутри Балтийского моря, и связи Петербурга с другими портами и странами Балтики по этим материалам никак проследить нельзя.

Можно также соотнести сведения STR и имеющиеся российские источники о регистрации судов в Петербурге. Полного тождества мы не получим. Даже если сопоставлять число судов, идущих из определенных портов. Например, по данным ведомости 1722 г., поступившей из Кроншлота, из Лондона прибыло 11 кораблей, а по сведениям STR — 17, из Ньюкасла — 13 и 11, из Амстердама — 19 и 20, из Гамбурга 6 и 9 и т. д. И это вполне понятно: до Петербурга могли дойти корабли, побывавшие в других портах Балтики, а именно те гавани зафиксированы в зундском регистре. Некоторые суда прошли Зунд в прошлом году и перезимовали до прихода в Петербург. Нельзя исключать и любые другие причины — от внезапной перемены маршрута вплоть до кораблекрушения. В любом случае очевидно, что статистические сведения, полученные в разных системах учета, не должны совпадать.

И тем не менее материалы о взимании Зундской пошлины дают систематическое представление о связях с государствами, лежащими за пределами Балтики, которые большей частью и были наиболее важными торговыми партнерами России. В первую очередь это Нидерланды и Англия. В изучаемый период крайне важно отметить наличие контактов с государствами, находившимися далеко за Зундским проливом: Францией, Испанией, Португалией, Италией.

Прежде всего возникает вопрос: когда же началось торговое судоходство Петербурга? Хорошо известен случай появления в Петербурге голландского торгового корабля уже в 1703 г., то есть в первый год существования города. Это событие произвело столь большое впечатление, что о нем появилась информация в одном из декабрьских номеров первой российской газеты «Ведомости»⁸. Скорее всего, этот корабль направлялся в Ниеншанц. Но в 1703 г. шведский форпост в низовьях Невы, где находился и значительный торговый порт, был взят русскими войсками, о чем не сразу стало известно мореплавателям и коммерсантам. И вот теперь у нас есть возможность проверить информацию из газеты «Ведомости» по регистрации кораблей в Зунде. Если мы точно не знаем порт назначения, то поиск можно вести по имени шкипера (капитана) судна. Имя шкипера в сообщении газеты о прибытии корабля не названо. Но в следующем номере «Ведомостей» говорится о прибытии того самого шкипера на обратном пути в Гданьск, и он назван по имени — Ян Гилбрант⁹. Однако среди кораблей, прошедших в 1703 г. в Петербург или хотя бы в Ниеншанц корабль Яна Гилбранта не указан. И тем не менее шкипер Ян Гилбрант (Jan Hillebrandsen) зафиксирован в STR. 23 марта 1703 г. корабль под его управлением прибыл из Амстердама в Эстерзунд, находившийся на берегу Зундского пролива. А 1 декабря 1703 г. Гилбрант прошел Зунд с востока, направляясь из Гданьска в Амстердам. Но если Гилбрант был в Петербурге осенью 1703 г., почему его корабль не зафиксирован

⁸ Ведомости времени Петра Великого: В память 200-летия первой русской газеты. М., 1903. Вып. 1: 1703–1707 гг. С. 95.

⁹ Там же. С. 100.

среди направлявшихся на восток, например, в тот же Ниеншанц? Это вполне объяснимо: он пришел весной из Амстердама в Эстерзунд, тем самым уже прошел таможенный контроль. Пробыв какое-то время в Эстерзунде, он отправился дальше на восток и уже не подлежал регистрации. В ноябре Я. Гилбрант оказался в Петербурге, где и был торжественно встречен. Затем он отправился в Гданьск, а оттуда — в Амстердам, что и зафиксировано в газете «Ведомости» и в STR. Корреспондируют в наших источниках и сведения о товарах, которые перевозил Я. Гилбрант. «Ведомости» сообщают, что по приходе в Петербург корабль имел груз соли. В самом деле, по данным STR, соль была у него на борту еще на пути из Амстердама в Эстерзунд. А по пути из Гданьска в Амстердам Я. Гилбрант имел на борту «крепкое гданьское пиво» и рожь. Все это загрузили в Гданьске. В Петербурге в 1703 г. нельзя было получить никаких товаров, а соль, как сообщают российские источники, продали там по хорошей цене.

В дальнейшем, вплоть до 1710 г., кораблей, идущих в Петербург и из Петербурга, в STR не отмечается. Наконец, в 1710 г. зафиксировано прохождение единственного судна, это был английский корабль под управлением шкипера Джона Коллвина. Об этом судне также есть известия в русских источниках. Наверное, о нем говорится в упомянутой статье П.А. Кротова. И на этот раз прибытие корабля из-за моря оказалось важным событием, о чем сделана запись в Походном журнале за 1710 г. Груз на этом корабле принадлежал Андрею Стейлсу, видному английскому купцу, находившемуся тогда в России. Этот корабль был построен в России, на верфи Бажениных близ Архангельска. Но на обратном пути из Петербурга судно разбилось «у дацких берегов»¹⁰. Соотнесем эти сведения с данными STR. Выясняется, этот единственный корабль, прошедший в Петербург в 1710 г., отправился в обратный путь и прошел Зунд 3 декабря. Но он направлялся не в Лондон и не в какие-либо иные порты западных стран, а в русский порт на Белом море — Онегу, откуда главным образом шел экспорт лесоматериалов. Нетрудно предпо-

¹⁰ *Кротов П.А.* Петербургский порт при Петре I... С. 425.

ложить, что предприимчивый А. Стейлс сначала заказал в Англии товары, которые нужно было реализовать в строившемся Петербурге (в STR названы вино и «разные товары»), а затем отправил корабль в Онегу, где, видимо, для него были заготовлены лесоматериалы для отправки в Лондон. Кораблю предстоял долгий путь в Белое море вокруг Скандинавии. Скорее всего, он и потерпел крушение у берегов Норвегии, входившей тогда в состав Датского королевства.

Затем в течение двух лет движения судов на Петербург вновь не отмечается, но уже в 1713 г. зафиксировано четыре корабля с Запада и пять кораблей обратно. Именно с этого года начинается регулярное судоходство Петербурга в страны Западной Европы, порты Северного моря и далее. Почему все-таки потребовалось целых десять лет, чтобы наладить прямые связи петербургского порта? Причины очевидны, и их несколько. Во-первых, война и фактическая блокада шведским флотом торговли Петербурга. Во-вторых, отсутствие транспортных коммуникаций по доставке русских товаров с внутреннего рынка и развитой инфраструктуры в самом Петербурге. Также в Петербурге почти не было иностранных купцов, они тогда активно действовали через Архангельск, который в первом десятилетии XVIII в. фактически сосредоточил до 100% российской внешней торговли на западном направлении, чему посвящена обстоятельная монография Ю.Н. Беспярых¹¹.

Что касается развития инфраструктуры, то в данном случае наиболее важным было создание необходимых учреждений в самом Петербурге. Начало движения по Вышневолоцкой системе в 1709 г., как видим, не повлияло на развитие морского судоходства в Петербурге, поскольку еще не созрели иные условия. Тем более, что в самом Петербурге в 1710 г. сгорели постройки Гостиного двора близ Троицкой площади, а восстановлены они были, причем гораздо в больших размерах, как раз в 1713 г.¹²,

¹¹ *Беспярых Ю.Н.* Архангельск накануне и в годы Северной войны 1700–1721. СПб., 2010.

¹² *Лизунов П.В.* Санкт-Петербургская биржа и российский рынок ценных бумаг (1703–1917 гг.). СПб., 2004. С. 28.

что стало еще одним импульсом к началу регулярного судоходства в Петербурге.

Во втором десятилетии XVIII в. русский военный флот ведет борьбу за доминирование в восточной части Балтики, в 1714 г. наносит сокрушительное поражение шведам при Гангуте. Напряженность военных действий временами спадает, ведутся переговоры о прекращении войны.

Тогда же правительство Петра Великого принимает энергичные меры по привлечению купцов и товаров в Петербург, стремясь к той же цели, какой добивались шведские короли в XVII в. в своей *derivation policy*, чтобы отклонить вектор торговли России с Западом от Архангельска к берегам Балтики. Правда, Петр Великий имел в своем распоряжении средства принуждения, которые он и применял: в 1714 г. впервые были введены ограничения торговли Архангельска в пользу Петербурга. Перипетии борьбы царя за немедленное развитие внешней торговли Петербурга в ущерб процветающему тогда Архангельску основательно рассмотрены Н.Н. Репиным, в том числе и в статье в упомянутом сборнике.

О дальнейшем развитии торгового судоходства в Петербурге можно судить по суммарному количеству судов, направлявшихся в Петербург и из Петербурга, подсчитанным по данным STR (См. табл. 1).

Таблица 1

**Движение торговых кораблей в направлении Петербурга
и обратно в 1713–1725 гг.¹³**

Год	1713	1714	1715	1716	1717	1718	1719	1720	1721	1722	1723	1724	1725	1726
А	4	25	57	38	35	34	26	35	26	79	75	72	114	159
Б	5	5	59	15	18	53	40	37	21	85	107	101	145	175

А – количество судов, прошедших через Зунд в Петербург.

Б – количество судов, прошедших через Зунд из Петербурга.

¹³ Soundtoll Registers Online. [Электронный ресурс]. URL: www.soundtoll.nl (Дата обращения: 21.08.2019).

Нельзя не обратить внимания, что количество судов, проходивших в Петербург и обратно почти никогда не совпадает. Тому могут быть разные причины. Часть судов оставалась на зиму в Петербурге и на обратном пути фиксировались в Зунде в следующем году. Маршрут передвижения по Балтике зачастую был сложным: например, корабль направляясь от Зунда прямо в Петербург, на обратном пути мог заходить в другие гавани. Или корабль прибывал в Петербург из другого порта, который и был зарегистрирован в STR, но возвращался из Петербурга напрямую через Зунд.

Наиболее логично предполагать, что если корабль шел из Зунда прямо в Петербург, он имел на борту товары, все или большая часть которых должны быть доставлены в новую российскую столицу. Если корабль шел прямо из Петербурга сразу в направлении Зунда, не заходя в другие гавани, следовательно он был почти полностью загружен российскими товарами, которые надлежало доставить в Голландию, Англию и еще дальше. То есть мы можем в данном случае судить о соотношении экспорта и импорта при петербургском порте. И очевидно, что в первые годы регулярного морского судоходства, а именно в 1714–1717 гг., количество судов, идущих прямо в Петербург, в целом превышает число тех, что идут обратно. Например, в 1714 г. в Петербург проследовало 25 кораблей, а обратно всего пять. Часть из них, видимо, перезимовали в устье Невы, поэтому на будущий год число кораблей, идущих обратно, немного превысило количество тех, что шли в Петербург (59 и 57 соответственно). Но в последующие два года количество кораблей, идущих в Россию, превышает те, что шли непосредственно из Петербурга обратно. Это означает, что в то время петербургский порт работал прежде всего на прием поступающих с Запада импортных товаров, необходимых в строившейся столице. Вывоз товаров на экспорт сдерживался в силу отсутствия еще налаженных связей с внутренними регионами страны.

Определенный перелом, как видим, намечается в 1718 г., когда в направлении Петербурга прошли 34 корабля, а обратно уже — 53. Преобладание тенденции к экспорту сохраняется еще два

года, но в 1721 г. вновь большим становится число кораблей, идущих в Петербург. В 1722 г. резко расширяется торговое судоходство в Петербурге в целом, и на этом фоне, пусть ненамного, число судов, уходивших оттуда, превышает количество идущих с товарами в невскую гавань. А это значит, что вновь возобладала тенденция превалирования экспорта, и она теперь становится необратимой, в последующие годы, с дальнейшим расширением торгового судоходства Петербурга, число кораблей, ушедших оттуда напрямую в Зунд, все в большей степени доминирует над теми, которые из Зунда были адресованы в Петербург.

В целом в рассматриваемый период общий тренд состоял в увеличении числа судов, побывавших в новом российском порту. Но этот процесс не был одномерным. Происходили определенные спады, темпы роста в те или иные годы различались. Наконец, по-разному выглядит соотношение кораблей, направлявшихся прямо в Петербург и проходивших Зунд в обратном направлении непосредственно из Петербурга. При этом нельзя не видеть и общих колебаний в развитии внешней торговли Петербурга, не взирая на различия в числе судов, направлявшихся прямо в порт в устье Невы и идущих оттуда непосредственно на Запад. Сначала имеет место кратковременный подъем (1713–1715), затем следует довольно длительный спад с некоторыми колебаниями (1716–1721), после чего происходит резкий подъем (1722–1723), с некоторой рецессией в 1723–1724 гг. (здесь определенно наблюдается различный тренд в отношении судов, идущих напрямую в Петербург, и тех, что шли обратно из Петербурга), и наконец начинается стремительный взлет в середине двадцатых годов (1725–1726).

Эти колебания можно объяснить воздействием целого ряда факторов: военная обстановка на Балтике, указы Петра Великого по ограничению торговли Архангельска в пользу Петербурга, развитие инфраструктуры, торговая конъюнктура как таковая.

Большое значение имели меры Петра Великого, которые должны были стимулировать развитие торговли в Петербурге. Так, первые запретительные указы 1714 г. способствовали резкому росту того же года, как и наиболее радикальное ограничение тор-

говли Архангельска в 1721 г. вызвало резкий подъем торгового судоходства в Петербурге в 1722 г. Но фактор войны был, очевидно, более важен. Как известно, в 1713–1715 гг. российская дипломатия предпринимала активные попытки найти путь к перемирию и прекращению войны со Швецией. Однако ближе к концу десятилетия военная обстановка на Балтике осложнилась, фактически на стороне шведов в нее вмешались англичане, что привело к спаду или стагнации в развитии торговли Петербурга. Окончание войны в 1721 г., напротив, обусловило резкий подъем товарооборота в последующие годы. Тогда как очередной указ по стимулированию торговли Петербурга в 1717 г.¹⁴, как видим, на расширение судоходства существенно не повлиял. Следовательно, максимальный эффект оказывали те меры, которые по времени совпадали с наиболее благоприятной военно-политической обстановкой на Балтике.

Торговая конъюнктура также влияла на интенсивность судоходства уже в начальный период истории петербургского порта. Иногда это наблюдается при сопоставлении данных за соседние годы. Так, быстрый рост числа пришедших кораблей в 1722 г. сопровождается спадом и стагнацией в последующие два года. Дело в том, что в 1722 г. было доставлено слишком много грузов, произошло некоторое «затоваривание», почему и в следующие годы кораблей в Петербург было направлено меньше. А затем вновь начинается значительный подъем — это и есть нечто иное, как проявление торговой конъюнктуры.

Записи в STR позволяют вполне определенно судить о географии торговых связей в Западной Европе, поскольку содержат сведения о портах, откуда корабли вышли в Петербург и куда направлялись на обратном пути. Отметим, что с самого начала заморские торговые контакты нового порта стали весьма обширными и разнообразными. В записях STR по 1725 г. включительно зафиксировано 64 порта, имевших прямые связи с Петербургом и находившихся в Англии, Нидерландах, Норвегии, Дании, Франции, Португалии, Испании, Италии, на северо-западе Германии. Представить здесь в рамках даже простой таблицы эти

¹⁴ *Ренин Н.Н.* Внешняя торговля и социально-экономическое развитие России XVIII в.: (Архангельский и Петербургский порты). Омск, 1989. С. 16.

связи невозможно, поэтому попытаемся отразить их в сводном виде по странам, с выделением наиболее крупных портов.

Таблица 2

Количество кораблей, направлявшихся в Петербург из портов различных стран и прошедших Зунд в 1713–1725 гг.¹⁵

Страны и порты	1713	1714	1715	1716	1717	1718	1719	1720	1721	1722	1723	1724	1725
Британия	4	18	42	24	27	15	9	13	7	41	37	41	61
<i>Лондон</i>	1	15	18	6	9	12	7	4	3	17	17	24	34
<i>Ньюкасл</i>		1	14	16	10	2		5		11	1	4	11
<i>Гулль</i>			2	2	4		1	1	1	5	5	6	4
<i>Ливерпуль</i>	2		1		1						2		
<i>Лейт</i>			3					1				1	
Голландия	1	4	10	8	6	16	15	18	15	21	22	17	38
<i>Амстердам</i>	1	4	10	8	6	9	15	18	14	20	22	17	38
Северогерманские земли			2	1			1	2	2	9	8	6	7
<i>Гамбург</i>			2	1			1	2	2	9	8	6	7
Дания										1			1
Норвегия												5	2
Франция		2		1	2	1	1	2	2	2	4	3	3
Португалия			3	3		1				3	1		1
Испания		1				1				1			
Италия				1						1	3		1
<i>Ливорно</i>				1							1		1
Всего	4	25	57	38	35	34	26	35	26	79	75	72	114

¹⁵ Soundtoll Registers Online. [Электронный ресурс]. URL: www.soundtoll.nl (Дата обращения: 21.08.2019).

Таблица 3

**Количество кораблей, вышедших из Петербурга
и направлявшихся через Зунд в порты различных стран
в 1713–1725 гг.¹⁶**

Страны и порты	1713	1714	1715	1716	1717	1718	1719	1720	1721	1722	1723	1724	1725
Брита- ния	3	1	46	9	14	38	13	19	7	46	54	42	71
<i>Лондон</i>	1		34	6	11	23	10	12	5	37	43	38	61
<i>Ньюкасл</i>			1			1				1			
<i>Гуль</i>			3	3	1	5	2	3	1		1		
<i>Ливер- пуль</i>	1	1								1	2		
<i>Лейт</i>	1		3							1		1	2
Голлан- дия	2	2	8	3	3	13	24	13	13	23	30	35	53
<i>Амстер- дам</i>	2	2	8	3	3	13	24	13	11	22	30	34	53
Северо- герман- ские земли			2	1			1	2	1	11	11	7	9
<i>Гамбург</i>			2	1			1	1	1	11	11	6	9
<i>Дания</i>			1	1	1							7	2
<i>Норве- гия</i>										1	2		
<i>Фран- ция</i>		1				1	1	1		1	5	4	
<i>Порту- галия</i>		1		1				1				2	
<i>Испа- ния</i>													2
<i>Италия</i>			1			1	1	1		3	5	4	7
<i>Ливорно</i>			1			1		1		3	3	4	7
Не указан			1										1
Всего	5	5	59	15	18	53	40	37	21	85	107	101	145

Эти данные дают представление о развитии заморских контактов Петербурга в период становления порта и большой простор

¹⁶ Soundtoll Registers Online. [Электронный ресурс]. URL: www.soundtoll.nl (Дата обращения: 21.08.2019).

для разного рода комментариев. Во-первых, следует обратить внимание на становление торговых связей Петербурга с главными в то время партнерами России на европейском рынке. К ним принадлежали Англия, Голландия и Гамбург, крупнейший ганзейский город на севере Германии. Именно с этими странами и осуществлялась торговля через Архангельск в начале XVIII в., причем к 1710 г. англичане уже превзошли голландцев, а торговля с Нидерландами и Гамбургом была примерно на одном уровне.

Что мы наблюдаем в Петербурге? В первые годы приходится констатировать особую активность англичан. В 1715–1717 гг. из всех кораблей, шедших в Петербург и обратно, из английских портов вышли или направлялись туда две трети или три четверти всех судов. Следовательно, англичане поначалу проявили наибольшую заинтересованность в развитии нового порта на Балтике, гораздо большую, чем стремление помочь России в достижении мира со Швецией.

Что касается голландцев, которые постоянно вели активную торговлю на Балтике и больше всех страдали от военных действий, в освоении торговли с Петербургом они поначалу отстали. Важно и то, что голландцы издавна торговали с Россией через Архангельск, имели там многочисленную общину своих соотечественников и развитые связи с русскими партнерами. Они всячески сопротивлялись ограничениям архангельской торговли, обращались с соответствующими заявлениями к русскому правительству. Кроме того, правительство в Гааге полагало, что война на Балтике затягивается по вине России, что не способствовало улучшению отношений между двумя странами. Но постепенно голландцы осознали преимущества контактов с Россией через Петербург, их активность на данном направлении повышается. В 1718–1721 гг. они уравниваются с англичанами и даже обходят их по числу судов, идущих в Петербург, а иногда и обратно. Число голландских судов в петербургском порту растет и в последующие годы, но с 1722 г. преимущество вновь переходит к англичанам, которые удерживают его и до конца правления Петра Великого, и, как хорошо известно, до конца XVIII в., и даже далее.

В торговых связях с Петербургом на английском направлении, как правило, доминировал Лондон. Но он был далеко не единственным портом Соединенного Королевства: среди других портов Англии, особенно тех, откуда корабли выходили на Петербург, большое значение имели Ньюкасл и Гулль. Оба порта находились на восточном побережье страны и были связаны с промышленными центрами Средней Англии. Кроме того, в рейсах на Петербург и обратно значится не один десяток гаваней больших и малых: это Бристоль и Ливерпуль на западе, Портсмут и Плимут на юге, аванпорты Лондона — Линн, Чатам, и другие. Можно говорить и о Британии в целом. Так, неоднократно встречается Лейт — аванпорт Эдинбурга, столицы Шотландии. Из шотландских гаваней упомянут даже Ивернесс, самый северный значительный порт на острове. Есть и ирландский Дублин, а также запись «Уэльс», без указания конкретной гавани.

В Голландии ситуация принципиально иная. Здесь всецело доминирует Амстердам. И это понятно: если в Англии многочисленные порты на острове были непосредственно связаны с теми или иными центрами промышленности и ремесел, то Амстердам был центром притяжения почти всех заморских и внутренних торговых связей страны. Здесь концентрировались массы товаров со всего мира, это был крупнейший *stapelmarkt* всей Европы. Поэтому подавляющее большинство рейсов из Голландии в Петербург и обратно ориентировались на Амстердам. Примечательно, что Амстердам в контактах с новым российским портом составил достаточно жесткую конкуренцию Лондону. По числу рейсов эти порты были вполне сопоставимы, а в период упадка связей с Британией в конце второго десятилетия XVIII в. направление на Амстердам стало преобладающим. Кроме Амстердама, изредка встречается Роттердам. Очевидно, это связано с тем, что в Роттердаме обосновалась группа английских коммерсантов, которые осуществляли посредничество Англии со всем миром через Нидерланды¹⁷.

¹⁷ *Veluwenkamp J.W., Veenstra J.* Early Modern English Merchant Colonies: Contexts and Functions // *Merchant Colonies in the Early Modern Period* / Ed. by V.N. Zakharov, G. Harlaftis and O. Katsiardi-Hering. London, 2012. P. 23–24.

Особый интерес вызывает наличие в списке Гамбурга — крупнейшего порта Северной Германии. Но в отличие от Архангельска, где гамбургские купцы по своей активности почти не уступали голландцам, в Петербурге, с самого начала истории порта, Гамбург по количеству рейсов существенно уступает Амстердаму. Но это вряд ли означает сокращение связей с германскими землями в годы становления петербургского порта. Дело в том, что с основанием Петербурга у России появилась возможность контактировать с немецкими землями по Балтийскому морю, где имелись свои значительные порты, и крупнейший из них — Любек. Существенная часть товаропотока, которая шла через Гамбург на Архангельск, теперь переключилась на Любек и отчасти другие порты Балтики (Росток, Штеттин), откуда корабли направлялись теперь в Петербург и не проходили Зунд и не фиксировались в STR.

Наконец, создавая новый порт на Балтике, Петр Великий надеялся на расширение торговых связей России с Европой, установить контакты с теми странами, с которыми раньше не было или почти не было прямых торговых отношений. Эта задача была поставлена на повестку дня.

Принимались дипломатические и иные меры для развития торговых контактов с Францией. С 1714 г. в Петербурге появился французский консул Анри Лави, а во Франции создана компания для торговли с Россией¹⁸. Во время длительного путешествия царя за границу в 1716–1717 гг. в Амстердаме был подписан (1717) договор с Францией и Пруссией, который предусматривал создание условий для развития торговли этих стран с Россией¹⁹. Нельзя сказать, что это привело к бурному росту российско-французских торговых связей через Петербург. Здесь имелось немало объективных и субъективных трудностей. Но

¹⁸ РГАДА. Ф. 93. Оп. 1. Д. 5. Л. 2–5; *Baron S. Henri Lavie and the failed campagne to expand French-Russian Commercial relations (1712–1715)* // *Forschungen zur osteuropäische Geschichte*. Berlin, 1995. Bd. 50. P. 38.

¹⁹ *Козлова Ю.А.* Внешнеполитические цели визита Петра I во Францию в 1717 г. // *Вестник Московского государственного областного университета*. Серия: История и политические науки. 2014. № 3. С. 73.

все же французские корабли регулярно прибывали в Петербург: начиная с 1714 г. по одному в год, а к середине 1720-х годов их число увеличилось до трех-пяти. Суда приходили из Гавра и Руана, которые были связаны с Парижем, или из портов Атлантического побережья (Бордо, Байонна, Ла-Рошель), ориентированных на торговлю с колониями, изредка из средиземноморских портов, например из Марселя. Так, в первые годы деятельности петербургского порта были установлены непосредственные контакты с Францией, но они еще не получили большого развития.

Основание петербургского порта способствовало и установлению прямых торговых связей со странами Юго-Западной Европы. Уже в 1714 г. первый корабль ушел из Петербурга в Лиссабон, а в следующем году один корабль пришел оттуда. В дальнейшем судоходство между Петербургом и Португалией приобретает регулярный характер, хотя и не отличается значительными масштабами. В большинстве случаев суда курсируют между Петербургом и Лиссабоном, иногда упоминается Порту. В торговле с Португалией большую активность проявляли английские коммерсанты: оттуда в Петербург приходили суда под английским флагом. Участие англичан, видимо, способствовало устойчивости торговых связей на этом направлении.

С Испанией дело обстояло сложнее. В течение рассматриваемого периода оттуда пришли только три корабля (в 1714, 1718 и 1722 гг.) и еще два корабля ушли в 1725 г. Портом, через который осуществлялись контакты, значился Кадис (иногда Ибица на Балеарских островах).

Наконец, записи STR свидетельствуют, что в начале истории петербургского порта максимально далекими контактами для него оказались итальянские гавани. Наибольшим постоянством отличаются связи с Ливорно, главным портом Тосканы. С этим государством Россия поддерживала регулярные отношения и в допетровское время, и в XVIII в. Первый корабль ушел туда из Петербурга в 1715 г., а в следующем году впервые корабль из Ливорно прошел на Петербург. Конечно, рейсы в Италию были весьма редкими, сначала по одному кораблю и не каждый год. Только к середине 1720-х годов их число возрастает до пяти-

семи; фиксируются и прямые связи с Генуей и Венецией. Италия становится самой востребованной из стран Юго-Западной и Южной Европы.

В небольшом очерке имелась возможность проследить лишь начало торгового судоходства Петербурга и обратить внимание на интенсивность контактов с отдельными странами. Но возможности STR этим далеко не исчерпываются. Поскольку в них содержатся данные о капитанах кораблей, их происхождении, можно определенно судить о том, с какими странами торговые связи обеспечивались их же флотом, а с какими использовались корабли под другим флагом. Например, британские корабли направлялись в Португалию, а гамбургские — в Италию. Записи составлялись с целью взимания пошлины с провозимых товаров, поэтому она скрупулезно отмечалась в книгах, а заодно и те товары, с которых она бралась. Правда, в отношении товаров отмечается число разного рода упаковок (ящичков, мешков, бочек), но не точное их весовое количество. В любом случае, это дает неисчерпаемые возможности для изучения состава товарооборота, экспорта и импорта по странам и в динамике за много лет. Но это уже тема целой книги.

В подведение итогов отметим, что регулярное торговое судоходство Петербурга начинается с 1713–1714 гг., затем быстро набирает ход, испытывая некоторые колебания в зависимости от внешнеполитической и торговой конъюнктуры. На ведущие позиции выходят контакты с британскими портами, но сохраняется острая конкуренция с Нидерландами в лице их главного порта Амстердама, в некоторые годы превосходящего Лондон по уровню контактов с Петербургом. Одновременно устанавливаются и непосредственные контакты с дальними странами Юго-Западной Европы и Средиземноморья.

Источники и литература

Беснятых Ю.Н. Архангельск накануне и в годы Северной войны 1700–1721. СПб., 2010.

Ведомости времени Петра Великого: В память 200-летия первой русской газеты. М., 1903. Вып. 1: 1703–1707 гг.

Козлова Ю.А. Внешнеполитические цели визита Петра I во Францию в 1717 г. // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. 2014. № 3. С. 70–74.

Кротов П.А. Петербургский порт при Петре I // Феномен Петербурга: Труды Второй Международной конференции, Санкт-Петербург, 27–30 ноября 2000 г. СПб., 2001. С. 423–433.

Лизунов П.В. Санкт-Петербургская биржа и российский рынок ценных бумаг (1703–1917 гг.). СПб., 2004.

Репин Н.Н. Внешняя торговля и социально-экономическое развитие России XVIII в.: (Архангельский и Петербургский порты). Омск, 1989.

Репин Н.Н. Петербург как внешнеторговый центр (первая четверть XVIII в.) // Феномен Петербурга: Труды Второй Международной конференции, Санкт-Петербург, 27–30 ноября 2000 г. СПб., 2001. С. 410–422.

Чулков М.Д. Историческое описание российской коммерции. М., 1785. Т. 4. Кн. 1.

Bang N.E., Korst K. Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Øresund 1661–1783 og Storebælt 1701–1748. Del. Tabeller over skibsfarten. København, 1930.

Baron S. Henri Lavie and the failed campagne to expand French-Russian Commercial relations (1712–1715) // Forschungen zur osteuropäische Geschichte. Berlin, 1995. Bd. 50. S. 29–50.

Johansen H.Ch. Shipping and Trade between the Baltic Area and Western Europe. 1784–1795. Odense, 1983.

Soundtoll Registers Online. [Электронный ресурс]. URL: www.soundtoll.nl (Дата обращения: 21.08.2019).

B.H. Зaxapoв

Storch H. Supplementband zum fünften, sechsten und siebenten Theil des historisch-statistischen Gemälde des Russischen Reichs. Leipzig, 1803.

Veluwenkamp J.W., Veenstra J. Early Modern English Merchant Colonies: Contexts and Functions // Merchant Colonies in the Early Modern Period / Ed. by V.N. Zakharov, G. Harlaftis and O. Katsiardi-Hering. London, 2012. P. 11–30.

References

Bang, N.E., Korst, K. (1930). *Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Øresund 1661–1783 og Storebælt 1701–1748. Del. Tabeller over skibsfarten* [The Tables of Shipping and Transporting of Goods through the Sound in 1661–1783 and the Storebælt in 1701–1748. The Tables of Shipping]. København: Gyldendalske boghandel: Nordisk forlag. (in Danish)

Baron, S. (1995). Henri Lavie and the Failed Campaign to Expand French-Russian Commercial Relations (1712–1715). In *Forschungen zur osteuropäische Geschichte, Bd. 50* (pp. 29–50). Wiesbaden: Harrassowitz. (in English)

Bespyatyh, Yu.N. (2010). *Arhangel'sk nakanune i v gody Severnoj vojny 1700–1721* [Arkhangelsk on the Eve and during the Years of the Northern War 1700–1721]. St. Petersburg: BLITS. (in Russ.)

Cuulkov, M.D. (1785). *Istoricheskoe opisanie rossijskoj kommercii. Tom 4. Kniga 1* [The Historical Description of Russian Commerce. Vol. 4. Book 1]. Moscow: V Universitetskoj tipografii, u N. Novikova. (in Russ.)

Johansen, H.Ch. (1983). *Shipping and Trade between the Baltic Area and Western Europe. 1784–1795*. Odense: Odense University Press. (in English)

Kozlova, Yu.A. (2014). Vneshnepoliticheskie celi vizita Petra I vo Franciyu v 1717 g. [The Foreign Policy Objectives of the Visit of Peter I to France in 1717]. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Istoriya i politicheskie nauki*, 3, 70–74. (in Russ.)

Krotov, P.A. (2001). Peterburgskij port pri Petre I [The Petersburg' Port during the Reign of Peter I]. In Yu.N. Bespyatyh (Ed.), *Fenomen Peterburga: Trudy Vtoroj Mezhdunarodnoj konferencii, Sankt-Peterburg, 27–30 noyabrya 2000 g.* (pp. 423–433). St. Petersburg: BLITS. (in Russ.)

Lizunov, P.V. (2004). *Sankt-Peterburgskaya birzha i rossijskij rynek cennyh bumag (1703–1917 gg.)* [St. Petersburg Stock Exchange and the Russian Market of Securities (1703–1917)]. St. Petersburg: BLITS. (in Russ.)

Repin, N.N. (2001). Peterburg kak vneshnetorgovyj centr (pervaya chetvert' XVIII v.) [Petersburg as a Foreign Trade Center (First Quarter of the 18th Century)]. In Yu.N. Bespyatyh (Ed.), *Fenomen Peterburga: Trudy Vtoroj Mezhdunarodnoj konferencii, Sankt-Peterburg, 27–30 noyabrya 2000 g.* (pp. 410–422). St. Petersburg: BLITS. (in Russ.)

Repin, N.N. (1989). *Vneshnyaya trgovlya i social'no-ekonomicheskoe razvitie Rossii XVIII v.: (Arhangel'skij i Peterburgskij porty)* [The Foreign Trade and Social and Economic Development of Russia of the 18th Century. (Arkhangelsk and Petersburg Ports)]. Omsk: Omskij universitet. (in Russ.)

Soundtoll Registers Online. Retrived from www.soundtoll.nl (in English and Dutch)

Storch, H. (1803). *Supplentband zum fünften, sechsten und siebenten Theil des historisch-statistischen Gemälde des Russischen Reichs* [The Supplement Volume for the Fifth, Sixth and Seventh Parts of the Historical-Statistical Observation of the Russian Empire]. Leipzig: bei Johann Friedrich Hartknoch. (in German)

Vedomosti vremeni Petra Velikogo: V pamyat' 200-letiya pervoj russkoj gazety. Vyp. 1: 1703–1707 gg. [‘Vedomosti’ (‘The Record’) of the Time of Peter the Great: In Memory of the 200th Anniversary of the First Russian Newspaper. Issue 1: 1703–1707]. (1903). Moscow: Moskovskaya sinodal'naya tipografiya. (in Russ.)

Veluwenkamp, J.W., Veenstra, J. (2012). Early Modern English Merchant Colonies: Contexts and Functions. In V.N. Zakharov, G. Harlaftis and O. Katsiardi-Hering (Eds.), *Merchant Colonies in the Early Modern Period* (pp. 11–30). London: Pickering & Chatto. (in English)