

УДК 94(470.23-25)«18»

## **СТАНОВЛЕНИЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА КАК МОРСКОГО ПОРТА В НАЧАЛЕ XVIII ВЕКА**

**Базарова Татьяна Анатольевна, кандидат исторических наук,  
старший научный сотрудник, и.о. заведующего Научно-историческим архивом  
Проскуракова Мария Евгеньевна, кандидат исторических наук,  
старший научный сотрудник  
Санкт-Петербургский институт истории РАН,  
г. Санкт-Петербург, Российская Федерация**

Ключевые слова: Санкт-Петербург, Петр Великий, порт, Северная война, Балтийское море, XVIII век.

Реферат. В начале XVIII в. главной движущей силой была политическая воля Петра Великого, его стремление создать центр международной торговли на Балтийском море. Развитие торговли через Санкт-Петербург обеспечивали законодательные меры правительства. Становлению нового морского порта препятствовали не только военные действия, но и природные условия: мелководные Финский залив и фарватер, а также бурное Ладожское озеро.

На рубеже XVII–XVIII в. задача выхода к Балтийскому морю, строительство новых портов, военного и торгового флота стала для Петра Великого первоочередной. Он в полной мере осознавал, что одним из главных критериев великой державы являлось наличие военного и торгового флота.

Завоевание побережья Балтийского моря, а также возвращение Ингерманландии и Карелии – стали главными целями государя в Северной войне (1700–1721 гг.). 24 августа (2 сентября) 1700 г. после объявления войны Швеции Петр Великий направил свое войско к Нарве, которая являлась не только административным центром Ингерманландии, но и значительным портовым городом. Однако овладеть Нарвой не удалось. Отсутствие флота не дало возможности царю блокировать город с моря. После поражения (19 ноября 1700 г.), государь принял решение изменить направление походов и направить войска в сторону Ладожского озера и Финского залива. Основой шведской обороны Приневья были крепости Нотебург (в истоке Невы) и Ниеншанц (в месте впадения в Неву р. Охты). 11 октября 1702 г. русская армия штурмом овладела Нотебургом (царь переименовал его в Шлиссельбург). Весной следующего года царь отправил полки к Ниеншанцу. 1 мая 1703 г. после непродолжительной осады шведская крепость сдалась.

16 (27) мая 1703 г. в дельте реки Невы по указу Петра Великого была заложена небольшая крепость, под защитой которой возник город. С первых лет государь возводил новый российский город как порт для торговли с Западной Европой и базу Балтийского флота. В течение двух десятилетий на выполнение этих грандиозных

замыслов царя направлялись огромные людские и материальные ресурсы государства. Санкт-Петербург возводился невиданными для современников темпами и уже при жизни своего основателя превратился не только в столицу России, но и в основной центр коммуникации с внешним миром – «окно в Европу».

История первых лет петербургского порта находится в фокусе внимания ученых с конца XVIII в. [16]. Уже тогда был сформулирован вопрос, что повлияло на темпы развития Санкт-Петербурга. Именно в данном контексте исследователи рассматривали проблемы судостроения и внешней торговли. За последние десятилетия XX в. и в начале XXI в. изучены отдельные аспекты строительства и функционирования петровского Петербургского порта и первых верфей, уточнено количество и типы построенных в Петровскую эпоху парусных и парусно-гребных судов [6, с. 91–103; 7, с. 262–284; 10, с. 423–433; 11, с. 157–159; 12, с. 209–213; 13, с. 410–422]. Тем не менее, вопрос о влиянии реализации замысла Петра Великого по переносу российской внешней торговли на Балтику на развитие не только Санкт-Петербурга, но и региона в целом остается открытым.

История Санкт-Петербурга как международного порта берет начало в 1703 году. В ноябре, через несколько месяцев после основания города, в него пришло первое иностранное торговое судно. Изначально оно направлялось не в русский в Санкт-Петербург, а в шведский Ниен. До прихода русской армии в Невской дельте находились шведские крепость, город, небольшие деревни и поместья. При впадении р. Охты в Неву располагалась шведская крепость Ниеншанц (заложена в 1611 г.), а также город Ниен. Он насчитывал, по крайней мере, 400 домов и примерно 2000–2500 жителей. Среди городов Финляндии он уступал по величине только Выборгу и Або. Ниен был значительным торговым центром, куда доставляли товары шведские и русские купцы, корабли также приходили туда из Германии, Голландии и Англии. Сеть дорог соединяла Ниен с Нотебургом, Нарвой, Выборгом и Кексгольмом. Северная война положила конец почти 100-летнему существованию города. 20 октября 1702 г. в ожидании прихода русской армии шведский комендант Юхан Аполлоф приказал Ниен сжечь [15, с. 81–83; 17, с. 139, 179; 18, с. 18–19].

Приход торгового корабля был расценен Петром как знак прекрасного будущего заложенного им нового города. Это событие осветила первая российская газета «Ведомости» [3, с. 95]. Она писала, что в Санкт-Петербург пришел голландский корабль с грузом вина и соли. В доме петербургского губернатора А. Д. Меншикова состоялся банкет, во время которого шкиперу Яну Гилбранту подарили 500 золотых, а его матросам по 300 талеров. На пиру объявили, что тому, кто приведет второй корабль в Санкт-Петербург, подарят 300 золотых, а третий – 150 золотых. Все доставленные товары были куплены русским правительством, и в декабре 1703 г. голландский корабль благополучно вернулся в Амстердам

9 июля 1704 г. года к небольшой крепости Кроншлот, оборонявшей вход в устье Невы и судоходный фарватер, подошло второе в истории Санкт-Петербурга иноземное купеческое судно. Это был английский корабль с грузом сукна и табака, а также пива, оливок и сыра, имевший команду из одиннадцати человек и две малые пушки.

Согласно царскому указу, судно досмотрели в Кроншлоте и пропустили в Санкт-Петербург. Там капитан и команда были вынуждены задержаться. 12 июля 1704 г. финляндская армия генерал-лейтенанта Ю. Г. Майделя предприняла попытку овладеть Санкт-Петербургом, а эскадра Я. де Пру приблизилась к Котлину и Кроншлоту и попытались высадить десант. Британский купец и консул К. Гутфель (Ч. Гудфеллоу) пожаловался петербургскому обер-коменданту на непредвиденную задержку, поскольку платил капитану за простой по 100 руб. в неделю. Наконец в августе – сентябре 1704 г. на корабль погрузили привезенные с Олонецкой верфи смолу и деготь. Однако товар в Англию судно так и не доставило, поскольку на обратном пути его захватили шведы [1, с. 88].

Русское правительство прилагало усилия для развития внешней торговли через Санкт-Петербург. Губернатор А. Д. Меншиков предлагал британскому консулу заключить договор о поставке 40 000 тонн смолы в Англию, но с условием, что ее вывезут через Петербургский порт. Однако реализации планов мешала блокада нового города шведским флотом со стороны моря. Следующий английский торговый корабль пришел в Санкт-Петербург только через несколько лет.

2 сентября 1710 г. к стоявшему близ о-ва Котлин русскому флоту подошло судно под управлением Джона Коллвина. Прибытие второго в истории города иноземного корабля снова стало важным событием. Русский флот приветствовал его спусканием парусов и пушечными выстрелами. Груз на этом корабле принадлежал английскому купцу Андрею Стейлсу, который находился в России. Сам корабль был построен в 1708 г. на верфи Осипа и Федора Бажениных близ Холмогор. Но на обратном пути из Санкт-Петербурга этот корабль разбился у берегов Норвегии [10, с. 425].

Затем из-за шведской блокады в течение двух лет ни одного торгового судна в Санкт-Петербург не приходило. Перелом наступил летом 1713 г., когда русская армия и флот заняли южную Финляндию с городами Гельсингфорс и Або. В июле 1713 г. после прорыва шведской блокады к о-ву Котлину подошло три английских и три голландских купеческих судна. 27 июля два голландских судна (галиот и гукор) вошли в Неву и причалили возле Летнего дворца царя. В честь зарубежных купцов стреляли из пушек и вновь был устроен торжественный обед. Именно с 1713 г. ученые начинают историю регулярного торгового судоходства Санкт-Петербурга в порты Западной Европы и на Северном море [6, с. 94; 10, с. 426–427]. Однако медленные темпы развития новой столицы как центра российской и международной торговли не устраивали Петра Великого. С осени 1713 г. Петр I начал реализацию плана переориентации торговых потоков с Архангельска на Белом море в Санкт-Петербург на Балтике. С конца XVI в. именно Архангельск являлся основными морскими торговыми воротами России. В начале XVIII в. он фактически сосредоточил до 100 % российской внешней торговли с Европой [2]. В город регулярно прибывали европейские купцы: англичане, голландцы и немцы из Гамбурга. Экспорт из России через Архангельск превосходил импорт в денежном выражении, то есть торговля была в целом сбалансирована. Главные минусы Архангельска – короткий навигационный сезон, а также отдаленность от российской столицы и русских торговых центров.

Петр Великий последовательно законодательными и административными мерами ограничивал контакты Архангельска с внутренним российским рынком, с целью ускорить развитие торговли через Санкт-Петербург. 31 октября 1713 г. был издан первый из целой серии указов Петра Великого, направленных на ограничение и запрет возить в Архангельск основные экспортные товары (пеньку и юфть) и предписывавших везти эти товары только в Санкт-Петербург. Жесткие меры правительства вызвали недовольство русских и иноземных купцов, способствовали развитию товарооборота Санкт-Петербурга. Наиболее радикальное ограничение торговли Архангельска в 1721 г., вызвали резкий подъем торгового судоходства в Санкт-Петербурге уже в следующем году. Если в 1714 г. туда пришло 16 заморских судов, то в 1720 г. – 75, в 1721 г. – 60 и в 1722 г. – 120 судов. Исследователи также отмечают, что самым важным фактором оставался фактор войны. Только после окончания Северной войны начался устойчивый подъем товарооборота, который продолжался в последующие годы. В 1725 г. товарооборот Петербургского порта составил 3,4 млн руб. (в 1718 г. – 422 тыс. руб.) [6, с. 94; 7, с. 270].

В первые годы Петербургского порта большинство торговых судов приходило туда под английским флагом. Однако к концу царствования Петра Великого заморские торговые контакты нового порта стали более обширными и разнообразными, чем у Архангельска. В. Н. Захаров проанализировав записи в STR до 1725 года, отметил, что там зафиксировано 64 порта, имевших прямые связи с Санкт-Петербургом и находившихся в Англии, Нидерландах, Норвегии, Дании, Франции, Португалии, Испании, Италии, на северо-западе Германии [7, с. 273].

Развитию города как международного порта препятствовали не только военные действия на море или каперы, но отчасти природные условия. Судоходство на Ладожском озере всегда было связано с большим риском. Колебания уровня воды, а также внезапные шторма, особенно частые весной и осенью, приводили к гибели парусных и гребных судов. Судя по сохранившимся до наших дней документам, в первой четверти XVIII в. русским судам случалось дожидаться весны вмерзшими в лед на Ладожском озере. Для защиты корпуса обкладывали соломой и лыком. Мастеровым и работным людям часто приходилось спасать занесенные непогодой на мель суда. В 1711 г. на Олонецкой верфи был спущен на воду корабль, который строил мастер Вилим Снельгроф [8, с. 125]. В начале октября поручик И.А. Сенявин вывел этот корабль из устья р. Свирь в Ладожское озеро. Однако из-за низкого уровня воды в озере он остановился в десяти верстах от Шлиссельбурга. Было принято решение поставить судно на зимовку в «удобном месте». Корабль обложили лыком и оставили для охраны сто солдат с командиром [9, с. 258–261, 268]. Однако он так и не вошел в состав Балтийского флота. В «Истории отечественного судостроения» упоминается, что в августе 1712 г. во время проводки по Ладожскому озеру корабль попал в шторм, был занесен на мель близ Новой Ладоги, где его пришлось разломать [8, с. 125].

Идея строительства канала в обход бурного Ладожского озера возникла у Петра I в 1712–1713 гг. В эти годы велись работы по поиску различных способов решения проблемы. Указ о начале строительства канала был подписан 26 сентября 1718 г.

В октябре полковник Г. Г. Скорняков-Писарев подготовил технический проект, согласно которому общий объем земляных работ составлял 140 000 куб. сажен. К работам приступили только зимой 1719 г., когда недалеко от реки Волхов начали рыть канал на протяжении двух верст [5, с. 29, 41, 45–46]. По преданию, открывая работы, царь лично выкопал три тачки земли и отвез на место строившейся дамбы [4, с. 381]. Максимальное число работников на строительстве канала никогда не превышало семи тысяч человек, и работа затянулась на долгие годы. Строительством после Г. Г. Скорнякова-Писарева руководил подрядчик В. Озеров, а на заключительном этапе генерал-лейтенант Б. К. Миних (1724–1730 гг.). Из-за неправильных расчетов объем работ значительно увеличился, и Петр I так и не дождал до их окончания. В мае 1728 г. был открыт для судоходства небольшой участок между Новой Ладогой и Кабоной, и только в 1731 г. весь канал [5, с. 50, 52, 63–64, 68, 71]. Протяженность канала составляла 104 версты (111 км), ширина – 20–25 м. Сложность представлял также вход судов в Санкт-Петербург и со стороны Финского залива. На шведских картах XVI–XVII вв. отмечены два основных фарватера, которыми военные и торговые корабли могли достигнуть Ниеншанца. Это старый северный и новый южный фарватер. К началу XVIII в. северным фарватером уже перестали пользоваться, южный фарватер также постепенно заносило песком. В Санкт-Петербург могли входить суда с осадкой не более 8 футов (2,44 м).

Из-за мелководности Петербургского порта было принято решение разгружать корабли на Котлине. Также на острове завершали оснащение и вооружение построенных на петербургских и ладожских верфях кораблей: с мелким весом и осадкой им было проще миновать сложные участки фарватера. По указу Петра Великого на Котлине построили гавани – Корабельную, Купеческую и Военную. Возведение комплекса новых благоустроенных гаваней началось еще в 1713 г. под руководством капитана Э. Лейна и завершилось только в 1723 г. [14, с. 13–15]. В Петровскую эпоху предпринимались первые попытки углубить фарватер, однако не хватило технических возможностей. Только в 1885 г. был прорыт Морской канал, существующий до настоящего времени.

Итак, в годы Северной войны определены направления экономического развития Санкт-Петербурга и региона, которые продолжались в последующие эпохи. На начальном этапе главной движущей силой была политическая воля Петра Великого, его стремление создать сильный флот и центр международной торговли на Балтийском море. Возведение Санкт-Петербурга потребовало привлечения ресурсов практически всех регионов государства. Рост внешней торговли через Петербургский порт также обеспечивали строгие законодательные меры русского правительства.

Судоостроительные предприятия и портовые сооружения повлияли на планировку и облик Санкт-Петербурга. Нева превратилась в основную транспортную артерию новой российской столицы, часть речного и морского пути, связывающего ее с другими европейскими и русскими торговыми и промышленными центрами. Длительное время основным недостатком местности была мелководность дельты Невы. Проблему удалось решить только в XIX в. строительством Морского канала. С конца XVIII в. судоходство также затрудняло увеличившееся число наплавных мостов через

Неву (первый постоянный подъемный мост появился только в 1851 г.). Постепенно большинство предприятий были перенесены на окраины города или в его окрестности. Память о них сохранила городская топонимия – Адмиралтейский канал, улицы Галерная, Гаванская и др. В конце XIX в. за пределы исторического центра был вынесен и Петербургский порт.

Список используемых источников:

1. Базарова, Т. А. Создание «Парадиза»: Санкт-Петербург и Ингерманландия в эпоху Петра Великого : Очерки. СПб.: Гийоль, 2014. – 408 с.
2. Беспярых, Ю. Н. Архангельск накануне и в годы Северной войны. 1700–1721. СПб., 2010. – 680 с.
3. Ведомости времени Петра Великого: В память 200-летия первой русской газеты. Вып. 1: 1703–1707 гг. / ред. В. Погорелов. М., 1903. – 408 с.
4. Воскобойников Н. Ладожский канал // Русский Вестник. Т. 14. Апрель. Кн. 1. М., 1858. – С. 366–392.
5. Горелов, В. А. Речные каналы в России: К истории русских каналов в XVIII веке. М.; Л., 1953. – 176 с.
6. Захаров, В. Н. Внешняя торговля России при Петре I // Вестник МГОУ. Серия: История и политические науки. 2021. – № 4. – С. 91–103.
7. Захаров, В. Н. Становление торгового судоходства в Петербургском порту при Петре Великом (по данным записей о взимании Зундской пошлины) // Пётр Великий, российская власть и общество в эпоху перемен: Сб. статей. СПб., 2019.
8. История отечественного судостроения IX–XIX вв. Т. I. / под ред. Д. В. Дмитриевича. Спб., 1994. – 472 с.
9. Материалы для истории русского флота. Ч. I. / под ред. С. И. Елапгина. Спб., 1865. – 716 с.
10. 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.
11. Кротов, П. А. Порт Морской Санкт-Петербургский // Три века Санкт-Петербурга: Энциклопедия в трех томах. Том I: Осмнадцатое столетие. Книга вторая. СПб., 2001. – С. 309–310.
12. Кротов, П. А. Рождение Балтийского военно-морского флота // Вопросы истории. 1991. – № 11. – С. 209–213.
13. 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.
14. Розадеев Б. А., Сомина Р. А., Клещева Л. С. Кронштадт: Архитектурный очерк. Л., 1977. – 143 с.
15. Сорокин, П. Е. Ландскрона, Невское устье, Ниеншанц: 700 лет поселению на Неве. СПб. : Литера, 2001. – 128 с.
16. Чулков, М. Д. Историческое описание российской коммерции... М., 1785. –

288 с.

17. Шаскольский, И. П. Русская морская торговля на Балтике в XVII в. СПб. : Наука, 1994. – 187 с.

18. Jangfelt B. How Nyen became Saint Petersburg // Water Cities. Saint Petersburg–Stockholm: Catalogue of the exhibition "Water Cities. Saint Petersburg–Stockholm" at the Museum of Architecture, Stockholm, September–November 1998. Stockholm, 1998. – P. 17–20.

УДК 902(4/9)

## ИСТОРИЯ АРХЕОЛОГИЧЕСКОГО ИЗУЧЕНИЯ ЛЕТОПИСНОГО ПРУПОЯ

**Вацура Павел Геннадьевич, студент  
Могилёвский государственный университет им. А.А. Кулешова,  
г. Могилёв, Республика Беларусь**

Ключевые слова: «Замковая гора», фортификационные сооружения, Пропойск, замчище, ров, вал.

Реферат. В настоящей статье рассматривается история изучения г. Славгорода Могилёвской области. Дается описание материальной культуры города, а также эволюция его фортификационных сооружений. Выделяются актуальные проблемы, незатронутые ранними исследованиями.

Впервые город Прупой<sup>1</sup> упоминается в Уставе Ростислава Смоленского 1136 г. Город платил дань смоленскому князю в 1116–1127 гг. в размере 10 гривен. Столько платили самые малые городские центры. Город являлся южным центром Смоленского княжества, находясь на границе с Черниговским. В 1387 г. Прупой передан князю Скиргайле, а в 1430 г. Свидригайле [1, с. 200].

Город зародился на правом берегу р. Сож, южнее устья р. Прони на площадке размером 95x40 м. Она вытянута с севера на юг в доль русла Сожа, возвышается над поймой на 13 м, над меженным уровнем на 21 м. С запада площадка защищена рвом шириной до 20 м и глубиной до 11 м, по дну которого протекает ручей. С напольной, северной, стороны отделено от плато рвом глубиной 4 м с шириной до 18 м. В настоящее время здесь находится городской парк и имеет местное название «Замковая гора» или «Замок Голицина» [4, с. 2–3].

Первые археологические исследования на территории памятника в 1967 г. провёл Г. В. Штыхов. Учёный заложил 2 шурфа в юго-восточной части памятника,

---

<sup>1</sup>В письменных источниках современный г. Славгород известен под названиями «Прупой» и «Пропошеск». До 23 мая 1945 г. именовался Пропойском.