

DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2026.1.20>

UDC 94(470)

LBC 63.3(2)511

Submitted: 18.08.2025

Accepted: 15.11.2025

KOTLIN ISLAND – THE SEA GATE OF PETER THE GREAT'S SAINT PETERSBURG: ON THE HISTORY OF THE FORMATION OF THE TRADING PORT

Tatyana A. Bazarova

Saint Petersburg Institute of History of the Russian Academy of Sciences, Saint Petersburg, Russian Federation

Abstract. *Introduction.* Kotlin Island played a significant role in Peter I's plans related to the foundation and development of an international trading port and a base for the Baltic Fleet. The location of the island, near the southern shore of which the only shipping channel passed, provided opportunities for their implementation. *Methods and materials.* The source base was based on the reports of the Kotlin commandant V.I. Poroshin to the Saint Petersburg governor A.D. Menshikov, stored in the Russian State Archive of Ancient Acts (f. 198), as well as published materials: decrees and instructions of Peter I, his correspondence with his associates, and eyewitness accounts. An analysis of a set of archival and published sources made it possible to establish the role of the Kotlin commandant in solving problems related to the implementation of the sovereign's plan to create an international trading port. *Analysis.* At the beginning of the Great Northern War, due to the Swedish blockade, foreign merchant ships rarely entered the Neva Delta. The victories of the Russian fleet and the lifting of the Swedish blockade in 1713 opened up opportunities for the development of international shipping. In 1714, Peter I signed instructions determining the procedure for the actions of the Kotlin commandant, V.I. Poroshin, when foreign merchant ships approached the island. He was charged with organizing the inspection of merchant ships, escorting them to the Neva Delta, collecting information about the route, crew, and goods, and delivering reports with information received from skippers to the St. Petersburg governor. Reports of the commandant allow us to trace the gradual development of international trade relations of the new Russian capital and their geography. The *brandvachta*, created by the Tsar's decree, carried out control and inspection of all ships. A merchant harbor was built on the island, and the necessary infrastructure for receiving and servicing foreign merchant ships was created. After the end of navigation, skippers could leave their ships for the winter in a protected harbor. *Results.* An analysis of Peter I's decrees and instructions allows us to assert that he did not have a project to create an independent trading port on Kotlin. The fortress city of Kronstadt, founded on the island, became the outer port of St. Petersburg, where large merchant ships, whose draft did not allow them to enter the Neva, were received and serviced.

Key words: Peter I, A.D. Menshikov, V.I. Poroshin, Kotlin, Kronstadt, merchant shipping, international seaport, Northern War.

Citation. Bazarova T.A. Kotlin Island – The Sea Gate of Peter the Great's Saint Petersburg: On the History of the Formation of the Trading Port. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2026, vol. 31, no. 1, pp. 232-243. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2026.1.20>

УДК 94(470)

ББК 63.3(2)511

Дата поступления статьи: 18.08.2025

Дата принятия статьи: 15.11.2025

ОСТРОВ КОТЛИН – МОРСКИЕ ВОРОТА ПЕТРОВСКОГО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА: К ИСТОРИИ СТАНОВЛЕНИЯ ТОРГОВОГО ПОРТА

Татьяна Анатольевна Базарова

Санкт-Петербургский институт истории РАН, г. Санкт-Петербург, Российская Федерация

Аннотация. *Введение.* Остров Котлин играл значительную роль в замыслах Петра I, связанных с основанием и развитием международного торгового порта и базы Балтийского флота. Возможности для их реализации давало местоположение острова, близ южного берега которого проходил единственный судоходный фарватер. *Методы и материалы.* Основу источниковой базы составили донесения котлинского коменданта В.И. Порошина петербургскому губернатору А.Д. Меншикову, хранящиеся в Российском государственном архиве древних актов (ф. 198), а также опубликованные материалы: указы и инструкции Петра I, его переписка со сподвижниками, записки очевидцев. Анализ источников позволил установить роль котлинского коменданта в решении задач, касавшихся воплощения замысла государя о создании международного торгового порта. *Анализ.* В начале Северной войны из-за шведской блокады иноземные торговые корабли редко заходили в дельту Невы. Победы русского флота и снятие шведской блокады в 1713 г. открыли возможность развития международного судоходства. В 1714 г. Петр I подписал инструкции, определявшие порядок действий котлинского коменданта В.И. Порошина при подходе к острову иностранных торговых судов. На него возложили обязанность организации осмотра торговых кораблей, их прохода в Невскую дельту, сбора сведений о маршруте, экипаже, товаре, доставку донесений с полученной от шкиперов информацией петербургскому губернатору. Донесения коменданта позволяют проследить развитие международных торговых связей новой российской столицы и их географию. Контроль и проверку всех судов осуществляла созданная по царскому указу брандвахта. На острове возвели Купеческую гавань и создали необходимую инфраструктуру для приема и обслуживания иноземных торговых судов. После окончания навигации шкиперы могли оставить свои суда на зимовку в защищенной гавани. *Результаты.* Анализ указов и инструкций Петра I позволяет утверждать, что у царя не было проекта создания на Котлине самостоятельного торгового порта. Основанный на острове город-крепость Кронштадт стал аванпортом Санкт-Петербурга, где принимали и обслуживали крупные торговые суда, осадка которых не позволяла входить в Неву.

Ключевые слова: Петр I, А.Д. Меншиков, В.И. Порошин, Котлин, Кронштадт, торговое судоходство, международный морской порт, Северная война.

Цитирование. Базарова Т. А. Остров Котлин – морские ворота петровского Санкт-Петербурга: к истории становления торгового порта // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2026. – Т. 31, № 1. – С. 232–243. – DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2026.1.20>

Введение. Остров Котлин играл значительную роль в замыслах Петра I, связанных со строительством новой российской столицы, основанием и развитием международного торгового порта и базы Балтийского флота. Возможности для воплощения амбициозных планов царя-реформатора открывали природные условия и местоположение острова. Вдоль южного берега Котлина, находившегося примерно в 25 верстах от Санкт-Петербурга, пролегал южный морской фарватер. Извилистый и сложный, он в петровское время оставался единственным водным путем из Балтийского моря в Неву и далее в Ладожское озеро. Второй, северный, фарватер (через Большую Невку) сильно обмелел, был занесен песком и уже в конце XVII в. перестал использоваться. Все суда, направлявшиеся в дельту Невы, проходили близ Котлина. Идея Петра I о создании «морских ворот» Санкт-Петербурга, которые можно широко открыть для торговых судов дружественных держав или закрыть перед неприятелем, стала одной

из определяющих в развитии острова. Государь уделял воплощению своего замысла особое внимание, что нашло отражение в его переписке со сподвижниками, распоряжениях, указах и инструкциях.

Как правило, морскими воротами Санкт-Петербурга называют заложенную Петром I в 1723 г. город-крепость Кронштадт. Появление определения «морские ворота» связано с той ролью, которую играли форт Кроншлот и укрепления на Котлине для обороны новой российской столицы [13, с. 42]. Данная проблема имеет обширную историографию. Исследователи также уделяли внимание становлению военного и коммерческого портов на Котлине, разделение которых началось уже в петровское время. Грузооборот торгового порта (развитие которого оказывало значительное влияние на жизнь Кронштадта) постоянно увеличивался вплоть до постройки в 1885 г. Морского канала [1, с. 141, 219–220; 13, с. 47–48; 24, с. 233–248]. Ранняя история кронштадтского порта, как правило, рассмат-

ривается только в связи с петербургским портом [12; 14]. Сохранившиеся до наших дней источники зачастую не позволяют провести разделение и выявить их специфику. Становление аванпорта ¹ петровского Санкт-Петербурга на Котлине, у берегов которого русские власти встречали иностранные суда, направлявшиеся в новую российскую столицу, изучено еще фрагментарно.

Методы и материалы. Основу источниковой базы исследования составляют указы и инструкции Петра I и донесения котлинского коменданта В.И. Порошина петербургскому губернатору А.Д. Меншикову. Инструкция Петра I 1704 г. (коменданту Кроншлота) и указ 1718 г. (котлинскому коменданту) еще в XIX – начале XX в. привлекли внимание ученых, которые неоднократно их цитировали и публиковали целиком или в извлечениях. Менее известны инструкции и «пункты» 1714 года. Они увидели свет на страницах четырнадцатого тома «Писем и бумаг императора Петра Великого» [17, № 6807–6810, с. 303–306]. Одним из первых сравнил и проанализировал их содержание Н.Р. Славнитский ², поставивший цель определить функции и обязанности комендантов и обер-комендантов петровского времени. При этом ученый сфокусировался главным образом на задачах комендантов, касавшихся обороны вверенных им крепостей и территорий [23].

Помимо указов государя круг обязанностей котлинского коменданта во многом определяли распоряжения губернатора А.Д. Меншикова. В.И. Порошин вел с губернатором частую и регулярную переписку, что позволяло сообщать о возникших проблемах и оперативно их решать. Донесения котлинского коменданта за 1717–1727 гг. (с лакунами) сохранились до наших дней в Российском Государственном архиве древних актов (Ф. 198 «Походная и домовая канцелярия А.Д. Меншикова»). Эти материалы мало известны ученым, занимающимся историей Кронштадта. В первую очередь историки и краеведы обращаются к документам, хранящимся в Российском государственном архиве Военно-морского флота. Наиболее содержательные из них еще в XIX в. были опубликованы в многотомном издании «Материалы для истории русского флота». Между тем в числе стоявших пе-

ред В.И. Порошиным задач были не только строительство военных и портовых сооружений, но организация встреч и прохода в Неву иноземных торговых кораблей, сбор и отправка сведений о них в Санкт-Петербург и т. п. Анализ донесений коменданта дает возможность проследить изменение роли Котлина в реализации замысла Петра I создать крупный международный морской торговый порт на землях отвоеванной у шведов Ингерманландии.

Анализ. По мнению С.Р. Долговой, перспективы освоения острова в Финском заливе первым показал государю находившийся в шведском плену посол А.Я. Хилков. 9 декабря 1702 г. он отправил в Москву письмо, где поделился полученной от русских купцов информацией: «...от Канец в море 27 верст есть Котлин остров, которого никакому судну, кроме лодок, обойти невозможно, от Канец идучи в море, и из моря к Канцам ради песков и мелкости. А ход только подле самого берегу того острова, как канал, и ежели-де, на том острове кто учинит крепость, тот силен будет в пропуске того места» [27, с. 12, 136, 326].

Петр I увидел берег Котлина только через несколько месяцев после закладки Петербургской крепости. 1 октября 1703 г. шведский вице-адмирал Г. фон Нумерс увел свои корабли на зимнюю стоянку в Выборг. Спустя несколько дней царь на яхте в сопровождении галиота вышел в Финский залив, подошел к Котлину и, «вымеряв фарватер и осмотря, положили там делать в море крепость» [6, с. 106, 235].

Небольшой деревянный форт для контроля входа в Неву начали возводить на отмели зимой 1703/04 года. 7 мая 1704 г. еще недостроенную крепость освятили и нарекли Кроншлотом («...и торжество в ней было тридневное»). На следующий день на форте установили артиллерийские орудия [6, с. 106, 235].

Первым комендантом Кроншлота стал полковник Тимофей Иванович Трейден. 3 мая 1704 г., то есть за несколько дней до освящения форта, он получил от Петра I инструкцию из пяти пунктов, начинавшуюся наказом: «Содержать сию ситадель <...> хотя до последнего человека» [16, № 647, с. 55]. Вместе с тем государь определил порядок действий при подходе к новой крепости вражеских или нейтральных судов. Коменданту предписывалось не подпускать их к Кроншлоту, «удержать за

караулом честно» прибывшего на шлюпке к крепости шкипера и сопровождавших его людей, направить к судну солдат для осмотра и выявления «нет ли каких людей тайно скрытых, также и ружья и иных всяких припасов; и когда не найдется противного, отпустить оных и велеть иттить, придав лоцманов». В целях безопасности людей для осмотра подошедшего к крепости судна следовало посылать только после прибытия с него шлюпки со шкипером [16, № 647, с. 56].

Инструкция 1704 г. не предусматривала особую встречу европейских купцов. Надо полагать, такие суда попадали под категорию «неустранные». По-видимому, комендант руководствовался царской инструкцией, когда 9 июля 1704 г. к Кроншлоту подошло небольшое английское судно с грузом сукна и табака. Корабль, имевший команду из одиннадцати человек и вооруженный двумя малыми пушками, досмотрели и пропустили в Санкт-Петербург. В сентябре с грузом смолы и дегтя он отправился в обратный путь [20, с. 271, 364]. В первые годы строительства Санкт-Петербурга из-за шведской блокады иноземные торговые корабли редко заходили в дельту Невы. Следующее английское судно доставило товар в петровский «Парадиз» только осенью 1710 года [12, с. 268; 14, с. 425].

Петр I и губернатор А.Д. Меншиков уделяли значительное внимание контролю над фарватером. Оборону Котлина возложили на вице-адмирала К.И. Крюйса, под руководством которого на острове построили несколько батарей и перекрыли рогатками проход между Котлином и Кроншлотом. В 1704 и 1705 гг. солдаты, размещенные на батареях на острове, при поддержке русских военных судов и орудий Кроншлота не подпустили к Котлину шведскую эскадру и отразили попытку высадки десанта. В 1706 г. на западной стороне острова возвели Александровскую крепость (крепость Святого Александра). На Котлине появились избы солдат и офицеров гарнизона. В его юго-восточной части построили дома для Петра I, А.Д. Меншикова и морских офицеров, казармы, склады, церковь. Однако стоявшие близ Котлина русские военные суда К.И. Крюйс после окончания навигации по-прежнему уводил на зимовку в Санкт-Петербург [1, с. 33–39; 3, с. 84–87;

4, с. 17; 11, с. 6–9; 26, с. 24–44]. В 1710 г. все оборонительные сооружения на острове перешли под надзор котлинского коменданта В.И. Порошина [23, с. 52; 26, с. 59].

После Полтавской победы (1709) и взятия Выборга (1710) Котлин стал играть более масштабную роль в планах Петра I. В ноябре 1709 г. царь указал строить на Котлине «гавань, пристани и магазейны» [6, с. 325]. Новая гавань в первую очередь предназначалась для круглогодичной стоянки военных кораблей. По воле государя остров постепенно превращался в базу Балтийского флота, для которой в течение нескольких лет создавалась необходимая инфраструктура.

В 1712 г. Петр I решил заложить на Котлине регулярный город, возможно, будущую столицу Российского государства, и переселить туда 3 000 семей дворян, купцов и ремесленников [18, № 2467, с. 778]. После снятия шведской блокады в 1713 г. и указов царя о переносе торговли из Архангельска в Санкт-Петербург стало увеличиваться число прибывших к Котлину западноевропейских купеческих судов. 3 июля царь отправился на буере в Кроншлот к стоявшему за вежами голландскому кораблю, который первым прибыл в новую российскую столицу («а при приезде господина контра-адмирала на том корабле, и как за обедом пили про здоровье, стреляли из пушек») [21, с. 32–33]. По данным П.А. Кротова, если в 1713 г. в Невскую дельту вошло по крайней мере семь европейских судов, то в следующем году их было уже шестнадцать [14, с. 427].

С прорывом шведской блокады и открывшимися перспективами развития международной торговли связано не только начало строительства благоустроенных специализированных гаваней, но и появление новых инструкций котлинскому коменданту В.И. Порошину. 2 июня 1714 г. были подготовлены «пункты» о встрече, приветствии и осмотре судов, а также инструкция о боевой готовности приморских крепостей³. В документах, которые были написаны еще до Гангутской победы, по-прежнему основное внимание уделялось обороне острова и задаче не пропускать неприятеля к Санкт-Петербургу.

Н.Р. Славнитский обратил внимание на сходство инструкций 1704 и 1714 гг. и посчи-

тал, что первая «в более развернутом виде была продублирована в июне 1714 г.» [23, с. 54]. Однако через десять лет после закладки Кроншлота потребовались важные уточнения. Изменилось место осмотра всех прибывавших к Котлину судов («под каким ни будь флагом оне будут»). Его перенесли дальше в Финский залив от Кроншлота, строившихся гаваней, канала, казарм и жилых домов. Отныне от коменданта требовали в течение всего навигационного периода держать «в готовности» фрегат близ Александровской крепости. Капитану фрегата было поручено останавливать все суда. Неприятельское судно следовало «арестовать при себе и дать знать». Если задержать его не представлялось возможным, то следовало предупредить гарнизон Кроншлота – поднять красный флаг и стрелять из пушек [17, № 6809, с. 305]. Таким образом, по распоряжению Петра I появилась постоянная брандвахта.

В 1719 г. после жалобы В.И. Порошина петербургскому губернатору, что судно и команда не назначены, у Александровской крепости как брандвахту стали использовать шняву «Поллукс» (имевшую 24 пушки), которая была захвачена у шведов в 1717 г. у Аландских островов. Она находилась под командой поручика Бориса Лебядникова. Шнява, возможно, была не в том состоянии, чтобы участвовать в военных походах. 31 октября 1719 г. В.И. Порошин докладывал о течи в днище «Поллукса»: «Во время погоды и великаго шторма являетца течь, и воды-де в поварне под конатами и сверх баласту бывает множество» [8, л. 60 – 60 об.].

Внимательное прочтение «пунктов» 1714 г. позволяет предположить, что определенный государем порядок действий при подходе к острову судов («под каким ни будь флагом оне будут, под нашим или под аглинским, галанским или протчих государств») предназначался для встречи не военных, а торговых кораблей. В тот же день, 2 июня 1714 г., были подготовлены «пункты» и для Адмиралтейской канцелярии, определявшие порядок приветствия прибывавших в Санкт-Петербург торговых судов или военных кораблей дружественных держав ⁴ [17, № 6808, с. 304].

Итак, «пункты» 1714 г. в первую очередь разъясняли порядок встречи торговых кораблей. К подошедшему к Котлину и остановив-

шемуся после сигнального выстрела судну следовало «з доброй осторожностью» направить шлюпку с солдатами и с владевшими немецким языком двумя офицерами (морским и сухопутным). В их задачу входило установить численность экипажа и пассажиров, произвести тщательный осмотр всех помещений на судне (за исключением товаров). Шкипера надлежало доставить на берег, где изложить полученные сведения «на письме». Еще до пропуска судна данные о нем следовало отправить в Санкт-Петербург, «чтоб мы наперед о приезде их здесь были известны» [17, № 6807, с. 304].

Подписанные государем 2 июня 1714 г. «пункты» и инструкция дополняли друг друга. Через четыре года они легли в основу именно того указа от 1 мая 1718 г. бригадир В.И. Порошину [19, № 3199, с. 565–566], в пятом разделе которого упоминались «приходящие торговые корабли». К тому времени они уже перестали быть «редкими гостями» в Санкт-Петербурге. С 1713 г. между новой российской столицей и западноевропейскими портовыми городами развивалось регулярное морское судоходство.

Указ 1718 г. (в отличие от «пунктов» 1714 г.) уже не содержал требования присылать сведения по каждому судну в Санкт-Петербург, но комендант продолжал это делать (так как предыдущая инструкция, по-видимому, отменена не была). Вероятно, В.И. Порошин от губернатора А.Д. Меншикова получил еще одно распоряжение – при осмотре судна выявлять больных членов экипажа или пассажиров, чтобы предотвратить угрозу эпидемии. В сентябре 1721 г. брандвахта остановила у Александровской крепости два прибывших из Англии купеческих судна, в экипажах которых предположительно находились заболевшие. Для их освидетельствования с острова был направлен полковой лекарь, установивший, что больных на судах не было и опасность эпидемии Санкт-Петербургу не грозила [8, л. 289 – 289 об.].

На Котлине существовала лоцманская служба. Л.И. Амирханов писал, что «официальное образование лоцманской службы Петербургского порта относится к 16 апреля 1709 г., почти одновременно появились лоцманы и в Кронштадте» [1, с. 45]. Отметим, что первое упоминание о них содержится в инст-

рукции коменданту Кроншлота 1704 года. Лоцманы не только показывали безопасный путь в невскую дельту. Они устанавливали вехи и бакены по границам фарватера, очищали его от мусора и помогали капитанам снимать суда с мели. В Финском заливе в непогоду, при сильном ветре торговые суда нередко уносило на мелководье. Так, 30 апреля 1712 г. Петр I, вернувшись с Котлина в Санкт-Петербург, написал К.И. Крюйсу, что «у первых вех нашел еще 4 самых больших карбософ, которых вбок занесло погодою, аднакож сим вечером и утром, чаю, выдут конечно» [2, 30.04.1712].

Ввод в строй Купеческой гавани (1718–1721), строительство гостиного двора, амбаров и австерий открывали больше возможностей для приема и обслуживания иноземных торговых судов, а также удовлетворения потребностей их экипажей. Оценивая преимущество порта на Котлине перед петербургским, исследователи отмечали глубоководную гавань и более продолжительный (до трех недель) период навигации [24, с. 238]. Главным недостатком петербургского порта являлась мелководность. Из-за мелководья песчаного бара тяжелогруженные суда не могли проходить в Неву. Порт в Санкт-Петербурге не имел возможности принимать суда с осадкой более 8 футов (2,44 м). По мнению В.Я. Крестьянинова, котлинская гавань становится аванпортом Санкт-Петербурга уже в 1713 г., поскольку именно там «иностранные суда или частично разгружались, или сдавали груз полностью» [13, с. 16].

Однако в 1710-х годах в новую российскую столицу из Западной Европы приходили небольшие торговые суда – галиоты, пинки, флейты, фрегаты, шмаки. Их экипаж, по отчетам В.И. Порошина, как правило, состоял из 6–8 человек. Сведений об их полной или частичной разгрузке на Котлине в донесениях коменданта не содержалось. Очевидно, суда входили в Большую Неву и разгружались уже в Санкт-Петербурге. Скорее всего, ситуация изменилась в начале 1720-х гг., когда в новую российскую столицу стали приходиться более крупные корабли (с 8–12 матросами). По подсчетам П.А. Кротова, осадка только половины из прибывших в 1722 и 1723 гг. судов позволяла им войти с грузом в Неву [14, с. 430].

Судя по сохранившимся до наших дней донесениям В.И. Порошина, как правило, уже

в день осмотра судна у Котлина, сведения о нем отправляли губернатору А.Д. Меншикову в Санкт-Петербург⁵. Комендант указывал точное время прибытия судна, порт его отправки, тип судна и название, имя шкипера, число матросов и пассажиров, а также груз (при необходимости и кому он предназначался). Например, 31 мая 1717 г. губернатору сообщили, что «после полуночи в ысходе 10 часа» к Котлину пришел галиот «Мати Крестина» из Любека со шкипером Мелхиором Велманом, шестью матросами и четырьмя пассажирами. Галиот доставил груз – «государевы сады» [7, л. 170 – 170 об.].

Не позднее 1717 г. В.И. Порошин также получил задание сводить данные о прибывших торговых судах в отдельные ведомости (комендант называет их рапортами) и ежемесячно отправлять их А.Д. Меншикову. Так, в июле 1717 г. комендант доложил, что в этом месяце к Котлину подошло 20 иноземных судов. Одиннадцать из них доставили уголь, остальных были свинец, сукна, «разное питье», сельдь, стулья и «постели»; три судна пришли с балластом [7, л. 199–200]. Однако В.И. Порошин не отмечал, прошли ли они дальше в Санкт-Петербург или остались у Котлина.

Должно быть, со временем формуляр документа и периодичность его отправки изменились, что было связано с развитием торгового судоходства. В 1721 г., судя по рапортам В.И. Порошина, в один день к Котлину стали приходить несколько судов из разных государств. После описания доставленных на судне товаров приводились полученные от шкиперов ответы на вопросы: 1) к кому следовало судно (владельцу или получателю груза); 2) не видели ли в пути военных кораблей; 3) не было ли болезней в портах, в которые они заходили; 4) сколько времени судно провело в пути; 5) кем выдан «пас» [8, л. 221–224 об.]. Так, 15 июля 1721 г. в кроншлотский порт вошли сразу пять судов: три из Великобритании, одно из Дании и одно из Любека. Последнее – это флейт «Санкт-Петр» с грузом, предназначавшимся разным купцам. Шкипер судна показал, что «из Любика до кроншлотского порту 6 недель, и путем идучи никаких военных карабли не видел. А пас дан оному шкипару из Любика за печатью горац-

кою за рукою секретаря Герненц» [8, л. 222 об.]. 18 июля к Котлину подошли еще три иностранных судна – гукор, пинк и бригантина [8, л. 227–228]. К сожалению, до наших дней такие ведомости дошли с большими лакунами и установить точное число судов, прибывавших ежегодно к Котлину, только по их данным не представляется возможным. Тем не менее донесения и сводные ведомости В.И. Порошина являются ценнейшими источниками, позволяющими проследить постепенное развитие международных торговых связей, их географию, загруженность петербургского порта в первые два десятилетия его существования, уточнить уже имеющиеся в распоряжении ученых статистические данные, касающиеся прибытия иностранных купеческих судов в новую российскую столицу.

Сходные сведения содержатся в брандвахтенных журналах, в которых регистрировали иностранные суда. Однако, как справедливо отметил В.Н. Захаров, они начали составляться лишь в 1720-х гг. и сохранились фрагментарно [12, с. 264]. П.А. Кротов писал, что нет точных данных о прибытии иностранных торговых судов в 1723 г. в петербургский порт. Он попытался восстановить это число по материалам брандвахты и дневнику голштинского камер-юнкера Ф.В. Берхгольца. П.А. Кротов предположил, что в том году столичный порт России посетило 383 купеческих судна [14, с. 428]. В.Н. Захаров на основе анализа данных об уплате зундской пошлины установил, что в 1723 г. в Санкт-Петербург через Зунд прошло 75 судов, в обратном направлении – 107 [12, с. 270]. Анализ донесений В.И. Порошина дает другие цифры. По подсчетам котлинского коменданта с 23 апреля по 16 октября 1723 г. к Котлину прибыло 266 судов, в том числе 3 российских (больше всего голландских (83) и английских (81)). Из них к 16 октября «пошло в море» 172 судна, в Санкт-Петербурге находилось 54, и еще 40 оставались «при Кроншлоте» [8, л. 543].

Грузу на иноземных торговых судах в донесениях В.И. Порошина 1710-х гг. давалась только общая характеристика – балласт, «государевы сады», «аглинское уголье», вино и т.п. (как упоминалось выше, в инструкции 1714 г. направленным на иноземное судно офи-

церам не разрешалось досматривать товары). Однако в ведомостях 1721 г. уже указывали число тюков, бочек, коробов и ящиков. Логично было бы объяснить это следствием учреждения на Котлине таможни. В литературе встречается дата ее создания – 23 мая 1720 г. – и приводится цитата из указа Петра I: «...у которых шкиперов, матросов на приходящих купеческих кораблях в кронштадтский порт и Санкт-Петербург будут какие-либо товары и о тех товарах брать у них в таможнях расписки, и по тем росписям, осмотрев и переписав, продавать их с кораблей, кому они похотят при той продаже брать с них пошлину по торговому уставу» [1, с. 42; 10, с. 6–7]. Устоявшуюся в историографии дату можно поставить под сомнение. Ссылки в литературе на место хранения или полную публикацию петровского указа отсутствуют. В процитированном выше фрагменте упоминается «Кронштадтский» порт (топоним появился в 1723 г.)⁶ и Торговый устав (утвержден в 1724 г.). В «Биохронике Петра Великого» нет сведений о том, что 23 мая 1720 г. государь подписывал именной указ о котлинской таможне [2, 23.05.1720].

Не всем торговым судам удавалось отправиться в обратный путь до начала замерзания Невы и залива, в таких случаях они оставались дожидаться весны в котлинской гавани. По-видимому, самое раннее упоминание о «зимовке» иноземных судов у Котлина относится к 1715 году. 30 апреля этого года Петр I отправил на Котлин капитану Эдварду Лейну указ: «...аглинские торговые три фрегата <...> отпустите в их отечество без задержания с первым способным ветром» [25]. Разрешение на выход в море зимовавших у Котлина иноземных судов также давал губернатор А.Д. Меншиков. 2 мая 1718 г. В.И. Порошин написал: «Которые чужестранные торговые галиоты и фрегаты зимовали при Кроншлоте, и оные галиоты и фрегаты в путь свой збираютца. А оных галиотов и фрегатом без вашей высококняжой светлости указу отпускать не смею» [7, л. 432]. К концу 1719 г. основные работы по строительству благоустроенной Купеческой гавани⁷ в основном закончились. Однако, как доносил В.И. Порошин, иностранные суда в том году на зимовку в ней не оставались. 16 октября 1719 г. последние стоявшие «при

Кроншлоте» девять английских и голландских торговых судов отправились в обратный путь [8, л. 55]. В декабре 1719 г. в Купеческой гавани находилась только шнява «Поллукс» [15, с. 448]. Спустя пять лет, в 1724 г., в Кронштадте и Санкт-Петербурге зимовало уже 51 судно (в том числе 6 российских). 27 апреля одиннадцать из них продолжили путь в Балтийское море, а десять еще находились «при Кронштате» [9, л. 89].

Не все суда задерживались в котлинской гавани по решению шкипера. 15 сентября 1717 г. В.И. Порошину доставили известие, что из Санкт-Петербурга совершили побег двенадцать военнопленных шведов. Власти полагали, что беглецы намеревались покинуть Россию на одном из иностранных торговых судов. В ходе поиска сбежавших арестантов по приказу коменданта были осмотрены вернувшиеся к Котлину из Санкт-Петербурга английские корабли. Однако шведов на них не нашли [7, л. 268]. Через несколько дней из Санкт-Петербурга к коменданту привели одного из задержанных беглецов – Ягана Экермана, который намеревался отплыть на голландском корабле. Арестанта доставили к стоянке торговых судов, и он указал на «Санкт-петербургский Галей», штурмана которого задержали и допросили. Голландскому кораблю не только запретили выходить в море без распоряжения А.Д. Меншикова, но и поставили караул из четырех солдат [7, л. 269–270]. 21 сентября, в конце навигации, задержавшиеся у Котлина иноземные шкиперы вышли в море, однако вышеупомянутый голландский корабль российские власти непустили. Шкипера «Санкт-петербургского Галея» Гейспера Ярца и экипаж продолжали расспрашивать об обстоятельствах «увоза» шведа, пытались выявить сообщников.

С задержанного судна на берег вывезли весь имевшийся на нем порох, а само судно ввели в гавань. 11 ноября, когда наступили холода, голландских морских служителей перевели на квартиру на Котлине, при которой поставили караул. Сам корабль сторожили восемь солдат под началом сержанта. Шкипер же покинул свою команду и без разрешения караульных «сехал» в Санкт-Петербург [7, л. 319–320]. Судя по показаниям голландцев и самого шведа Я. Экермана, он проник на суд-

но без ведома шкипера и матросов. Его обнаружили, когда судно уже находилось в море. «Санкт-петербургский Галей» вернулся к Котлину, и шведа высадили на пристани. Обвинения с голландцев сняли и в следующем году позволили продолжить свой путь на родину.

В 1720 г. в Балтийском море появился объединенный англо-шведский флот, поэтому были приняты дополнительные меры для обеспечения безопасности котлинских гаваней. 25 апреля 1720 г. Петр I внимательно осмотрел вооружение на их стенах. По указу государя на стенах Купеческой гавани установили сто орудий. 18 мая шаутбенахт П.И. Сиверс получил от Петра I задание: «Оборону флота и сего места иметь до последней силы и живота яко наиглавнейшее дело» [15, с. 482]. В 1721–1724 гг. для дополнительной защиты с моря Купеческой гавани по петровскому указу построили форт «Цитадель», который вооружили 106 орудиями [22, с. 48; 26, с. 73].

Посещавшие в конце царствования Петра I Кронштадт иностранцы обращали внимание на удобство и безопасность его гаваней. В августе 1724 г. камер-юнкер Ф.В. Берхгольц записал в своем дневнике, что «кронштадтская гавань укреплена так, что может считаться одною из безопаснейших и лучших в Европе» [5, с. 296].

Результаты. Итак, в годы Северной войны Петр I уделял значительное внимание строительству и поддержанию боеготовности Кроншлота и укреплений на Котлине. Основной задачей кроншлотского и котлинского комендантов было не пропустить шведские корабли в дельту Невы. После снятия шведской блокады (1713) у царя появилась возможность реализовать замысел о создании международного торгового порта в Санкт-Петербурге. В 1714 г. был определен порядок действий комендантов приморских крепостей при встрече иноземных торговых судов. На котлинского коменданта В.И. Порошина возложили обязанность организации осмотра торговых кораблей, их прохода в Невскую дельту, сбора сведений о маршруте, экипаже, доставленном товаре, наряду с задачей передать полученную информацию петербургскому губернатору А.Д. Меншикову. Первые иностранные суда были небольшими и могли доставить товар прямо в Невскую дельту. После

того как в Санкт-Петербург стали прибывать торговые корабли с осадкой, не позволявшей пройти неглубоким фарватером, их стали разгружать на Котлине. Для них построили хорошо защищенную Купеческую гавань, где при необходимости можно было остаться на зимовку. По сравнению с Санкт-Петербургом порт на Котлине обладал преимуществами – это глубокоководность и более длительный период навигации. Однако анализ указов и инструкций Петра I позволяет утверждать, что у него не было проекта создания там самостоятельного торгового порта. Основанный на Котлине город-крепость Кронштадт стал аванпортом Санкт-Петербурга, где принимались и обслуживались крупные торговые суда, осадка которых не позволяла входить в Невскую дельту.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Аванпорт – здесь один из двух парных портов, который сооружают для приема судов, осадка которых не позволяет подниматься вверх по реке в порт, находящийся на расстоянии от моря.

² Статья Н.Р. Славнитского [23] была опубликована до выхода четырнадцатого тома «Писем и бумаг императора Петра Великого». Он работал с копиями документов, отложившимися в фонде «Комиссии по изданию писем и бумаг императора Петра Великого» (Архив Санкт-Петербургского института истории РАН. Ф. 270).

³ В четырнадцатом томе «Писем и бумаг императора Петра Великого» документы опубликованы с заголовками «“Пункты” о встрече и осмотре прибывающих в Кронштадт судов» и «Инструкции о боевой готовности кронштадтских крепостей» (две редакции) [17, № 6809–6810, с. 303–306]. Отметим, что оригиналы не имеют названия, а топоним «Кронштадт» появился только в 1723 году.

⁴ В «Письмах и бумагах императора Петра Великого» «пункты» от 2 июня опубликованы как разные документы (руководство для комендантов морских крепостей сохранилось в копии, а «пункты» Адмиралтейской канцелярии – это черновик с правкой Петра I). Между тем среди бумаг А.Д. Меншикова отложились копия 1717 г. заверенная подписью В.И. Порошина, в которой вслед за «котлинскими» следовали «адмиралтейские» «пункты» [7, л. 197–198]. Можно предположить, что они рассматривались современниками как единый документ и общее руководство.

⁵ 22 июля 1717 г. В.И. Порошин настойчиво просил губернатора прислать переводчика с немецкого языка, так как на Котлине таковых не имелось [8, л. 201 – 201 об.].

⁶ С 1719 г. в донесениях В.И. Порошина встречается «кроншлотский порт». В 1723 г. учреждена должность главного командира Кронштадтского порта, в ведении которого находились гарнизонные части и морские служители. Первым командиром стал вице-адмирал П.И. Сиверс, занимавший эту должность в 1724–1727 годах.

⁷ Вероятно, самое раннее упоминание «Купецкой гавани» на Котлине встречается 2 июня 1714 г. в инструкции Петра I [17, № 6810, с. 306].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Амирханов Л. И. Кронштадт. Город-крепость. От основания до наших дней. М.: Центрполиграф, 2008. 704 с.
2. Анисимов Е. В. ITINERA PETRI. Биохроника Петра Великого: день за днем. 1672–1725 гг. URL: <https://spb.hse.ru/humart/history/peter/biochronic/246485771>
3. Базарова Т. А. Создание «Парадиза»: Санкт-Петербург и Ингерманландия в эпоху Петра Великого. СПб.: Гйоль, 2014. 408 с.
4. Базарова Т. А. «В котлинской работе не учинить остановки»: А.Д. Меншиков и каменное строительство на Котлине в начале 1720-х годов // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. 2024. Т. 29, № 3. С. 16–28. DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2024.3.2>
5. Берхгольц Ф. В. Дневник камер-юнкера Фридриха Вильгельма Берхгольца. 1721–1725. Ч. 3–5 // Юность державы. М.: Фонд Сергея Дубова, 2000. С. 9–324.
6. Гистория Свейской войны (Поденная записка Петра Великого) / сост. Т. С. Майкова. Вып. 1. М.: Кругъ, 2004. 632 с.
7. Донесения, письма и рапорты В. И. Порошина с острова Котлин А. Д. Меншикову, 1717–1718 гг. // Российский Государственный архив древних актов (далее – РГАДА). Ф. 198. Оп. 1. Д. 858. 508 л.
8. Донесения, письма и рапорты В. И. Порошина с острова Котлин А.Д. Меншикову, 1719–1723 гг. // РГАДА. Ф. 198. Оп. 1. Д. 859. 565 л.
9. Донесения, письма и рапорты В. И. Порошина с острова Котлин А. Д. Меншикову, 1724–1727 гг. // РГАДА. Ф. 198. Оп. 1. Д. 860. 279 л.

10. Дорогов Н. Н. Исторический очерк и описание Кронштадта. СПб.: Тип. Мор. м-ва, 1908. 19 с.
11. Елагин С. И. Начало Кронштадта. Кронштадт: Тип. т-ва «Кронштадтский вестник», 1866. 31 с.
12. Захаров В. Н. Становление торгового судоходства в Петербургском порту при Петре Великом (по данным записей о взимании Зундской пошлины) // Петр Великий, российская власть и общество в эпоху перемен: сб. ст. СПб.: Ист. ил., 2019. С. 262–284.
13. Крестьянинов В. Я. Кронштадт. Крепость, город, порт. СПб.: Остров, 2014. 208 с.
14. Кротов П. А. Петербургский порт при Петре I // Феномен Петербурга: тр. II Междунар. конф. СПб.: БЛИЦ, 2001. С. 423–433.
15. Материалы для истории русского флота. Ч. 2. СПб.: Тип. Мор. м-ва, 1865. 734 с.
16. Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. 3. СПб.: Гос. тип., 1893. 1065 с.
17. Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. 14. Вып. 1 (январь – июнь 1714 г.). М.: Древлехранилище, 2022. 926 с.
18. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1-е. С 1649 по 12 декабря 1825 г. СПб.: Тип. II Отд-ния Собств. Е.И.В. канцелярии, 1830. Т. 4: 1700–1712. 881 с.
19. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1-е. С 1649 по 12 декабря 1825 г. СПб.: Тип. II Отд-ния Собств. Е.И.В. канцелярии, 1830. Т. 5: 1713–1719. 780 с.
20. Походная канцелярия Александра Даниловича Меншикова (1703–1705) / авт.-сост. Е. В. Анисимов, Т. А. Базарова, К. Н. Лемешев, М. Е. Проскурякова. СПб.: Ист. ил., 2022. 944 с.
21. Походный журнал 1713 года. СПб.: [б. и.], 1854. 67 с.
22. Раздолгин А. А., Скориков Ю. А. Кронштадтская крепость. Л.: Стройиздат, 1988. 420 с.
23. Славнитский Н. Р. Функции комендантов и обер-комендантов крепостей в годы Северной войны // Петербургский исторический журнал. 2018. № 2 (18). С. 50–59.
24. Тимофеевский Ф. А. Краткий исторический очерк двухсотлетия города Кронштадта. Кронштадт: Тип. т-ва «Кронштадтский вестник», 1913. 288 с.
25. Указ Петра I капитану Э. Лейну об отпуске английских судов, 30 апреля 1715 г. (копия) // Архив Санкт-Петербургского института истории РАН. Ф. 270. Оп. 1. Д. 78. Л. 298.
26. Шелов А. В. Исторический очерк крепости Кронштадт. Кронштадт: Тип. газеты «Котлин», 1904. 236 с.
27. Эпистолярное наследие русского резидента в Швеции А.Я. Хилкова. 1676–1717: сб. док. М.; СПб.: Альянс-Архео, 2015. 394 с.

REFERENCES

1. Amirkhanov L.I. *Kronshtadt. Gorod-krepost. Ot osnovaniya do nashih dnei* [Kronstadt. Fortified City. From the Foundation to the Present Day]. Moscow, Tsentrpoligraf, 2008. 704 p.
2. Anisimov Ye.V. *ITINERA PETRI. Biokhronika Petra Velikogo: den za dnem. 1672–1725 gg.* [ITINERA PETRI. Biochronology of Peter the Great: Day by Day. 1672–1725]. URL: <https://spb.hse.ru/humart/history/peter/biochronic/246485771>
3. Bazarova T.A. *Sozdaniye «Paradiza»: Sankt-Peterburg i Ingermanlandiya v epokhu Petra Velikogo* [Creation of “Paradise”. St. Petersburg and Ingria in the Age of Peter the Great]. Saint Petersburg, Gjol Publ., 2014. 408 p.
4. Bazarova T.A. «V kotlinskoy rabote ne uchinit ostanovki»: A. D. Menshikov i kamennoye stroitelstvo na Kotline v nachale 1720-kh godov [“There Is No Stopping in Kotlin’s Work”: A.D. Menshikov and Stone Construction on Kotlin in the Early 1720s]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2024, vol. 29, no. 3, pp. 16–28. DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2024.3.2>
5. Bergholtz F.W. *Dnevnik kamer-yunkera Fridriha Vilgelma Berhgoelca. 1721–1725. Ch. 3–5* [Diary of the Chamber Junker Friedrich Wilhelm Bergholtz. 1721–1725. Pts. 3–5]. *Yunost derzhavy* [Youth of the State]. Moscow, Fond Sergeya Dubova, 2000, pp. 9–324.
6. Maykova T.S., ed. *Gistoriya Sveyskoj vojny (Podennaya zapiska Petra Velikogo)* [The History of the Swedish War (Daily Notes of Peter the Great)], iss. 1. Moscow, Krug Publ., 2004. 632 p.
7. Doneseniya, pisma i raporty V. I. Poroshina s ostrova Kotlin A. D. Menshikovu, 1717–1718 gg. [Reports, Letters, and Dispatches of V. I. Poroshin from Kotlin Island to A. D. Menshikov, 1717–1718]. *Rossiiskij gosudarstvennyj arkhiv drevnikh aktov* (hereinafter – RGADA) [Russian State Archive of Ancient Acts], f. 198, inv. 1, d. 858. 508 l.

8. Doneseniya, pisma i raporty V.I. Poroshina s ostrova Kotlin A. D. Menshikovu, 1719–1723 gg. [Reports, Letters, and Dispatches of V. I. Poroshin from Kotlin Island to A. D. Menshikov, 1719–1723]. *RGADA* [Russian State Archive of Ancient Acts], f. 198, inv. 1, d. 859. 565 l.
9. Doneseniya, pisma i raporty V. I. Poroshina s ostrova Kotlin A. D. Menshikovu, 1724–1727 gg. [Reports, Letters, and Dispatches of V. I. Poroshin from Kotlin Island to A.D. Menshikov, 1724–1727]. *RGADA* [Russian State Archive of Ancient Acts], f. 198, inv. 1, d. 860. 279 l.
10. Dorogov N.N. *Istoricheskij ocherk i opisaniye Kronshtadta* [Historical Essay and Description of Kronstadt]. Saint Petersburg, Tip. Mor. m-va, 1908. 19 p.
11. Yelagin S.I. *Nachalo Kronshtadta* [Beginning of Kronstadt]. Kronshtadt, Tip. t-va «Kronshtadtskij vestnik», 1866. 31 p.
12. Zakharov V.N. Stanovleniye torgovogo sudokhodstva v Peterburgskom portu pri Petre Velikom (po dannym zapisej o vzimanii Zundskoj poshliny) [The Formation of Trade Shipping in the Port of Saint Petersburg during the Reign of Peter the Great (According to Sound Toll Registers)]. *Pyotr Velikij, rossijskaya vlast i obshchestvo v epokhu peremen: sb. st.* [Peter the Great, Russian Power and Society in the Era of Change. Collection of Articles]. Saint Petersburg, Ist. ill. Publ., 2019, pp. 262–284.
13. Krestyaninov V.Ya. *Kronshtadt. Krepost, gorod, port* [Kronstadt. Fortress, City, Port]. Saint Petersburg, Ostrov Publ., 2014. 208 p.
14. Krotov P.A. Peterburgskij port pri Petre I [The Petersburg' Port During the Reign of Peter I]. *Fenomen Peterburga: tr. II Mezhdunar. konf.* [The Phenomenon of St. Petersburg: Proceedings of the Second International Conference]. Saint Petersburg, BLITs, 2001, pp. 423–433.
15. *Materialy dlya istorii russkogo flota. Ch. II* [Materials for the History of the Russian Navy. Pt. 2]. Saint Petersburg, Tip. Mor. m-va, 1865. 734 p.
16. *Pisma i bumagi imperatora Petra Velikogo. T. 3* [The Letters and Papers of Emperor Peter the Great. Vol. 3]. Saint Petersburg, Gos. tip., 1893. 1065 p.
17. *Pisma i bumagi imperatora Petra Velikogo. T. 14. Vyp. 1 (yanvar – iyun 1714 g.)* [Letters and Papers of Emperor Peter the Great. Vol. 14. Iss. 1 (January – June 1714)]. Moscow, Drevlekhranilishche Publ., 2022. 926 p.
18. *Polnoye sobraniye zakonov Rossijskoj imperii. Sobraniye 1-ye. S 1649 po 12 dekabrya 1825 g.* [Complete Collection of Laws of the Russian Empire. The First Collection. From 1649 to December 12, 1825]. Saint Petersburg, Tip. II Otd-niya Sobstv. Ye.I.V. kantselyarii, 1830, vol. 4: 1700–1712. 881 p.
19. *Polnoye sobraniye zakonov Rossijskoj imperii. Sobraniye 1-ye. S 1649 po 12 dekabrya 1825 g.* [Complete Collection of Laws of the Russian Empire. The First Collection. From 1649 to December 12, 1825]. Saint Petersburg, Tip. II Otd-niya Sobstv. Ye.I.V. kantselyarii, 1830, vol. 5: 1713–1719. 780 p.
20. Anisimov Ye.V., Bazarova T.A., Lemeshev K.N., Proskuryakova M.Ye., eds. *Pokhodnaya kancelyariya Aleksandra Danilovicha Menshikova (1703–1705)* [Field Chancellery of Alexander Menshikov (1703–1705)]. Saint Petersburg, Ist. il. Publ., 2022. 944 p.
21. *Pokhodny zhurnal 1713 goda* [Route Journal of 1713]. Saint Petersburg, s. n., 1854. 67 p.
22. Razdolgin A.A., Skorikov Yu.A. *Kronshtadtskaya krepost* [Kronstadt Fortress]. Leningrad, Stroyizdat, 1988. 420 p.
23. Slavnitsky N.R. Funkcii komendantov i ober-komendantov krepostej v gody Severnoj vojny [The Functions of Commandants and Chief-Commandants of Fortresses During the Great Northern War]. *Peterburgskij istoricheskij zhurnal*, 2018, no. 2 (18), pp. 50–59.
24. Timofeyevskij F.A. *Kratkij istoricheskij ocherk dvukhsotletiya goroda Kronshtadta* [Brief Historical Essay on the Bicentennial of the City of Kronstadt]. Kronshtadt, Tip. t-va «Kronshtadtskij vestnik», 1913. 288 p.
25. Ukaz Petra I kapitanu E. Lejnu ob otpuske anglijskikh sudov, 30 aprelya 1715 g. (kopiya) [Decree of Peter I to Captain E. Lane on the Release of English Ships, April 30, 1715 (Copy)]. *Arkhiv Sankt-Peterburgskogo instituta istorii RAN* [Scientific and Historical Archive of the Saint Petersburg Institute of History of Russian Academy of Sciences], f. 270, inv. 1, d. 78, l. 298.
26. Shelov A.V. *Istoricheskij ocherk kreposti Kronshtadt* [Historical Sketch of the Kronstadt Fortress]. Kronstadt, Tip. gazety «Kotlin», 1904. 236 p.
27. Dolgova S.R., Yakushkin G.R., eds. *Epistolyarnoye naslediyе russkogo rezidenta v Shvecii A. Ya. Hilko*. 1676–1717: sb. dok. [The Epistolary Heritage of the Russian Resident in Sweden A.Ya. Khilkov. 1676–1717. Collection of Documents]. Moscow, Saint Petersburg, Alyans-Arkheo Publ., 2015. 394 p.

Information About the Author

Tatyana A. Bazarova, Candidate of Sciences (History), Senior Researcher, Saint Petersburg Institute of History of the Russian Academy of Sciences, Petrozavodskaya St, 7, 197110 Saint Petersburg, Russian Federation, tbazarova@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9380-5921>

Информация об авторе

Татьяна Анатольевна Базарова, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник, Санкт-Петербургский институт истории РАН, ул. Петрозаводская, 7, 197110 г. Санкт-Петербург, Российская Федерация, tbazarova@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9380-5921>