

S 125
S 129

5
K
.

~~XVIII 49~~

МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВЪ.

Высочайше учрежденная Коммисія по вопросу о мѣрахъ къ поощренію
русскаго торговаго мореходства и судостроенія.

S $\frac{125}{129}$

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ
ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХЪ МѢРОПРІЯТІЙ
ДЛЯ РАЗВИТІЯ
РУССКАГО ТОРГОВАГО МОРЕХОДСТВА.

Генерал-адмиралъ
Николаю Александровичу
Карвильеву
съ искренн
мъ уваженіемъ
Р

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія В. Киршваума, д. М-ва Финансовъ
1895.

При пересмотрѣ законоположеній о купеческомъ мореплаваніи неоднократно встрѣчалась необходимость въ историческомъ изслѣдованіи тѣхъ мѣръ, которыя принимались въ разное время правительствомъ въ видахъ развитія нашего торговаго флота. Въ послѣдній разъ, въ началѣ шестидесятыхъ годовъ, когда возбужденъ былъ вопросъ объ общихъ мѣропріятіяхъ къ поощренію торговаго мореплаванія, прежде всего признавалось необходимымъ ознакомиться съ прошлымъ нашей морской торговли и мореходной промышленности. Генералъ-Адмиралъ, Великій князь Константинъ Николаевичъ обратился въ то время къ Министру Финансовъ Княжевичу съ слѣдующимъ письмомъ (19 Сентября 1860 г.). «Въ Морскомъ Министерствѣ и въ Управленіи Новороссійскаго Генералъ-Губернатора возникали разныя предположенія о мѣрахъ къ развитію у насъ купческаго флота, благосостояніе коего столь полезно для флота военнаго. Сознавая всю важность этого предмета, Я рѣшился произвести подробное изслѣдованіе мѣръ, кои принимались какъ въ Россіи, такъ и за-границею для поощренія купческаго судоходства и составить описаніе современнаго состоянія и нуждъ нашего купческаго флота, съ тѣмъ, чтобы изъ этого труда вывести и на немъ основать полную систему административныхъ мѣръ, которыя могли бы дѣйствительно содѣйствовать у насъ развитію торговаго флота». Генералъ-Адмиралъ просилъ Министра Финансовъ «приказать составить изъ дѣлъ Министерства Финансовъ и прислать обзоръ всѣхъ мѣръ, принятыхъ правительствомъ въ пользу торговаго флота нашего и

дарованныхъ ему льготъ и преимуществъ со времени вступленія въ Управленіе Министерствомъ Графа Канкрина» *). Работа эта, однако, впоследствии не была исполнена. Въ нашей исторической литературѣ, обладающей нѣкоторыми превосходными трудами по исторіи военнаго флота, также до сего времени не имѣется изслѣдованія, которое заключало-бы больше или меньше полное обозрѣніе правительственныхъ мѣропріятій къ развитію торговаго мореплаванія.

Настоящій очеркъ, составленный по порученію Предсѣдателя Высочайше учрежденной при Министерствѣ Финансовъ Коммисіи по вопросу о мѣрахъ къ поощренію русскаго торговаго мореходства и судостроенія, М. И. Казн, представляетъ опытъ систематическаго обзора мѣропріятій, направленныхъ къ развитію торговаго флота, въ связи съ нѣкоторыми данными изъ исторіи нашей морской торговли. Дѣятельность Правительства на пользу русскаго торговаго мореплаванія начинается со времени царствованія императора Петра I; нѣмъ не меньше, казалось не лишнимъ, на основаніи имѣющихся въ литературѣ свѣдѣній, включить въ предлагаемый «Обзоръ» краткое описаніе состоянія судоходства въ Россіи въ донетровскую эпоху. Въ приложеніи къ «Обзору» помѣщены таблицы, заключающія важнѣйшія данныя по статистикѣ нашего торговаго мореплаванія за время отъ 1850 г. до 1893 г.

Упомянутый «Обзоръ» и приложеніе къ нему составлены кандидатомъ университета М. В. Познеромъ.

*) Архивъ Департамента Мануфактуръ и Внутренней Торговли, дѣло 16 Февраля 1860 года.

Источники и главнѣйшія пособія.

Полное собраніе законовъ.

Дѣла Коммерцъ-Коллегіи, Коммисіи о Коммерціи и Департамента Внѣшней Торговли въ Архивѣ Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

Дѣла Департамента Мануфактуръ и Внутренней Торговли въ Архивѣ Департамента Торговли и Мануфактуръ.

Дѣла Департамента Торговли и Мануфактуръ.

М. Чулковъ. Историческое описаніе Россійской Коммерціи при всѣхъ портахъ и границахъ. Спб. 1781—88 гг.

Scherer. Geschichte und gegenwärtiger Zustand des Russischen Handels. Leipzig 1789.

H. Storch. Historisch-Statistisches Gemälde des Russischen Reichs am Ende der 18. Jahrhunderts. Leipzig 1797—1803; Supplementband zum 5. 6. u. 7. Bd. Leipzig 1803.

Hartwiss. Précis historique concernant les époques principales du commerce des Anglais en Russie. Dorpat 1806.

C. I. Borisow. The commerce of St. Pétersburg, London 1819.

Г. Неболсинъ. Статистическія записки о внѣшней торговлѣ Россіи. Спб. 1835 г.

Hagemeister. Memoire sur le commerce des ports de la Nouvelle Russie et d'Odessa. Odessa 1835.

В. Врангелъ. Исторія дѣснаго законодательства Россійской имперіи. Спб. 1841 г.

Г. Неболсинъ. Статистическое обозрѣніе внѣшней торговли Россіи. Спб. 1850 г.

И. Богуславскій. О купеческомъ судостроеніи въ Россіи, рѣчномъ и прибрежномъ. Спб. 1859 г.

А. Семеновъ. Изученіе историческихъ свѣдѣній о Россійской внѣшней торговлѣ и промышленности съ половины XVII столѣтія по 1858 г. Спб. 1859 г.

Эртель. Опытъ статистическаго обзора русскаго купеческаго флота въ 1857 г. Спб. 1860 г.

Н. Перозіо. Экономическое изслѣдованіе акціонернаго пароходства въ Россіи. Спб. 1860 г.

И. Тихменевъ. Историческое обозрѣніе Россійско-Американской компаніи и дѣйствій ея до настоящаго времени. Спб. 1861—63 гг.

Н. Костомаровъ. Очеркъ торговли Московскаго гусударства въ XVI и XVII столѣтіяхъ. Спб. 1862 г.

А. Висковатовъ. Краткій историческій обзоръ морскихъ походовъ русскихъ и мореходства ихъ вообще до XVII столѣтія. Спб. 1864 г.

С. Елагинъ. Исторія русскаго флота. Періодъ Азовскій. Спб. 1864 г.

Матеріалы для исторіи русскаго флота. Изд. подъ ред. С. Елагина и Ѳ. Веселаго. Спб. 1865—82 гг.

А. Скальковскій. Записки о торговыхъ и промышленныхъ силахъ Одессы. Спб. 1865 г.

Ѳ. Веселаго. Очеркъ русской морской исторіи. Спб. 1875 г.

С. Огородниковъ. Исторія Архангельскаго порта. Спб. 1875 г.

Бережковъ. О торговлѣ Руси съ Ганзою до конца XV вѣка. Спб. 1879 г.

А. Головачевъ. Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Спб. 1881 г.

К. Скальковскій. Русская торговля въ Тихомъ океанѣ. Спб. 1883 г.

К. Лодыженскій. Исторія русскаго таможеннаго тарифа. Спб. 1886 г.

К. Скальковскій. Русскій торговый флотъ и срочное пароходство. Спб. 1887 г.

Г. Немировъ. Опытъ исторіи С.-Петербургской биржи въ связи съ исторіею С.-Петербурга какъ торговаго порта. Спб. 1888—1893 гг.

С. Огородниковъ. Очеркъ исторіи города Архангельска. Спб. 1890 г.

Никитскій. Исторія экономическаго быта Великаго Новгорода. Москва 1893 г.

Матеріалы для описанія русскихъ коммерческихъ портовъ и исторіи ихъ сооруженія. Изд. комисіи по устройству коммерческихъ портовъ.

Виды государственной виѣшней торговли и Обзоры виѣшней торговли Россіи за 1825—1893 гг.

Извѣстія Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству.

Труды С.-Петербургскаго Отдѣленія Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству.

Труды Императорскаго Общества для содѣйствія промышленности и торговли.

Журналь «Русское Судоходство».

Журналь «Морской Сборникъ».

О Г Л А В Л Е Н І Е.

Предисловіе.	СТР. I
----------------------	--------

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Русское торговое мореходство въ донетровскую эпоху. — Торговые пути въ древней Руси и морскіе походы князей. — Первобытныя суда славянъ. — Морская торговля Новгорода. — Колонизація сѣвера и промысловая дѣятельность монастырей. — Промыслы на Бѣломъ морѣ. — Попытки завоеванія морскихъ границъ при Іоаннѣ IV. — Паденіе Астраханскаго царства. — Азовскій походъ. — Война со Швеціею и Ливоніею. — Открытіе Бѣлаго моря для европейской торговли. — Привлеченіи англичанъ. — Движеніе судовъ въ Архангельскомъ портѣ въ XVII столѣтіи. — Голландская факторія. — Отмѣна льготъ въ пользу англичанъ. — Поощреніе русской вывозной торговли. — Другіе порты на сѣверѣ. — Попытки торговаго судостроенія. — Рѣчные суда въ XVII столѣтіи. — Морскія сношенія съ Сибирью. — Торговля на Каспійскомъ морѣ. — Предпріятіе голландцевъ. — Армянская компанія. — Казенное судостроеніе въ с. Дѣдиновѣ. — Проекты иностранцевъ о развитіи мореходнаго промысла . 1

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Дѣятельность Петра Великаго для развитія торговаго мореходства. — Посѣщеніе Архангельска. — Торговая экспедиція отъ казны. — Судостроеніе въ Архангельскѣ. — Частная верфь бр. Бажениныхъ. — Мѣры для развитія архангельскаго порта. — Приходъ судовъ въ Архангельскъ въ первой четверти XVIII столѣтія. — Отвлеченіе торговли къ с.-петербургскому порту. — Упадокъ Архангельска. — Дѣятельность балтійскихъ портовъ. — Приходъ судовъ въ 1717—1725 гг. — Мѣры для развитія С.-Петербурга. — Срочныя сообщенія съ нѣмецкими портами. — Льготы въ пользу русской морской торговли. — Поощреніе дальняго плаванія. — Казенныя экспедиціи въ Венецію, Испанію и Францію. — Неудачи этихъ попытокъ. — Образованіе компаній. — Компанія для сѣверныхъ морскихъ промысловъ. — Взятіе Азова и торговля на Азовскомъ морѣ. — Морская торговля съ Персіею и каспійское судоходство. — „Куманства“. — Значеніе военнаго судостроенія. — Указы о постройкѣ новоманерныхъ судовъ. — Затрудненія при введеніи судовъ новаго типа. — Начало регистраціи судовъ. — Заботы объ экипажѣ для торговаго флота. — Навигацкая школа и Морская Академія. — Командированіе матросовъ и шкиперовъ отъ Адмиралтейства. — Наемъ экипажа изъ крестьянъ. — Нѣкоторыя общія мѣры: учрежденіе Коммерцъ-Коллегіи; морской торговый регламентъ. — Торговые трактаты . 28

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

СТР.

Торговое мореходство при преемниках Петра. — Дѣятельность с.-петербургскаго и рижскаго портовъ. — Сокращеніе торговли въ прочихъ балтійскихъ портахъ. — Отмѣна ограничительныхъ мѣръ относительно Архангельска. — Упадокъ торговли на сѣверѣ при монополюющей эксплуатаціи промысловъ. — Указъ 16 мая 1729 г. — Поощреніе судостроенія. — Оживленіе судостроительной дѣятельности на сѣверѣ. — Развѣтленіе и упадокъ лѣсного торгова. — Введеніе судовъ новой постройки. — Дѣятельность партикулярной верфи въ С.-Петербургѣ. — Морской пошлинный регламентъ 1731 г. — Попытка учрежденія активной морской торговли. — Мѣры къ развѣтленію торговли въ Черномъ морѣ. — Россійская компанія въ Константинополь. — Обороты Гемершниковскаго порта въ 1758—1765 гг. — Политическія затрудненія для развѣтленія черноморской торговли. — Торговля съ Персіею. — Уменьшеніе русскихъ владѣній на Каспійскомъ морѣ. — Сокращеніе судоходства. — Стѣснительныя мѣры относительно купеческихъ судовъ Астраханскаго порта. — Оживленіе торговли и учрежденіе компаній. — Причины слабаго развѣтленія русской морской торговли. — Преимущества иностранныхъ торговцевъ. — Экипажъ на торговыхъ судахъ 62

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Торговое мореходство въ царствованіе Екатерины II. — Записки и проекты о торговлѣ и мореплаваніи. — Отмѣна монополій и освобожденіе Архангельскаго торгова. — Учрежденіе Коммисіи о коммерціи. — Тарифы 1766 г. и 1782 г. — Спеціальный тарифъ для Чернаго моря. — Тарифныя льготы для торговаго мореплаванія. — Изданіе устава купеческаго водоходства. — Мѣры для развѣтленія судостроенія. — Заботы объ экипажѣ для купеческихъ судовъ. — Первые мореходныя школы. — Дѣятельность главнѣйшихъ портовъ: с.-петербургскаго, рижскаго и архангельскаго. — Торговля на Черномъ морѣ. — Торговныя компаніи. — Срочныя сообщенія съ Константинополемъ. — Присоединеніе Крыма и открытіе Чернаго моря для иностранныхъ государствъ. — Обороты черноморской торговли въ концѣ прошлаго столѣтія. — Положеніе каспійскаго судоходства. — Торговля на дальнемъ Востокѣ. — Предпріятіе Шелехова. — Учрежденіе Россійско-Американской компаніи. — Результаты правительственныхъ мѣропріятій. — Слабые успѣхи активной морской торговли. — Участіе иностранцевъ въ оборотахъ русской торговли. — Злоупотребленіе льготами, установленными въ пользу русскаго купечества. — Отмѣна этихъ льготъ. — Распоряженія о выдачѣ флаговъ въ Черноморскихъ портахъ. — Недостатокъ экипажа для торговыхъ судовъ. — Отсутствие шкиперовъ. — Судьба первыхъ мореходныхъ школъ. — Неудовлетворительность постройки судовъ. — Затрудненія, возникавшія изъ практики административныхъ учрежденій 89

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Торговое мореходство въ первой половинѣ текущаго столѣтія. — Ходатайства купечества и положеніе Коммерцъ-коллегіи 1800 г. — Дальнѣйшія мѣры относительно судостроенія. — Судостроительное училище при Городекой верфи. — Недостатокъ экипажа. — Подго-

товленіе судоводителей. — Проектъ капитана Снафарьева. — Судьба навигаціонныхъ премій по Положенію 1800 г. — Учрежденіе Комитета 1827 г. для выработки мѣръ къ развитію мореходства, — Дополнительное постановленіе о торговомъ судостроеніи и мореплаваніи 1830 г. — Купеческая верфь въ Херсонѣ. — Суды на судостроеніе. — Положеніе судостроительнаго дѣла въ 40-хъ и 50-хъ годахъ. — Образованіе матросскихъ цеховъ и вопросъ объ организаціи экипажа. — Ограниченіе числа иностранныхъ матросовъ. — Училища торговаго мореплаванія въ С.-Петербургѣ и Херсонѣ. — Шкиперскіе курсы. — Рижская и Гибавская навигаціонныя школы. — Недостатки этихъ учебныхъ заведеній. — Объявленіе каботажнаго плаванія привилегіею русскаго флага. — Правила о выдачѣ патентовъ на поднятіе флага — Проектъ В. А. Попова о поощрительныхъ мѣрахъ. — Поддѣльныя узаконенія о мореходствѣ. — Обороты морской торговли. — Приходъ судовъ въ важнѣйшіе порты. — Развитіе торговли Одессы и другихъ южныхъ портовъ. — Предпріятія по морскому страхованію. — Устройство срочныхъ сообщеній на Балтійскомъ, Черномъ и Каспійскомъ моряхъ. — Компаніи для морской торговли. — Россійско-американская компанія. — Участіе русскаго флага въ движеніи судоходства. — Слабые успѣхи активной морской торговли

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

Правительственныя мѣропріятія во второй половинѣ текущаго столѣтія. — Проведеніе желѣзныхъ дорогъ къ портамъ. — Работы по устройству коммерческихъ портовъ. — Правила о патентахъ на поднятіе русскаго флага. — Мореходные классы. — Коммисія для пересмотра постановленій о торговомъ судоходствѣ и преобразованіе управленія портами. — Поощреніе судостроительныхъ предпріятій. — Мѣры къ развитію морскихъ сношеній съ Индією и Китаемъ. — Учрежденіе Русскаго Общества пароходства и торговли. — Первоначальный планъ обязательныхъ морскихъ сообщеній. — Отступленія отъ него. — Помилъная плата. — Дѣятельность Русскаго Общества до 1876 г. — Пересмотръ устава. — Операцин Общества въ 80-хъ годахъ. — Последний уставъ Русскаго Общества. — Общество Черноморско-Дунайскаго пароходства. — Срочныя сообщенія на Каспійскомъ морѣ. — Общество „Кавказъ и Меркурій“. — Пароходныя предпріятія на сѣверныхъ моряхъ. — Товарищество Архангельско-Мурманскаго пароходства. — Морскія сообщенія съ дальнимъ Востокомъ. — Добровольный Флотъ. — Пароходство на дальнемъ Востоку

ПРИЛОЖЕНІЕ.

Матеріалы для статистики русскаго торговаго мореходства . . . 371



ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Русское торговое мореходство въ допетровскую эпоху. — Торговые пути въ древней Руси и морскіе походы князей. — Первобытныя суда славянъ. — Морская торговля Новгородѣ. — Колонизація сѣвера и промысловая дѣятельность монастырей. — Промыслы на Вѣломъ морѣ. — Попытки завоеванія морскихъ границъ при Іоаннѣ IV. — Паденіе Астраханскаго царства. — Азовскій походъ. — Война со Швеціею и Ливоніею. — Открытіе Вѣлаго моря для европейской торговли. — Привилегіи Англичанъ. — Движеніе судовъ въ Архангельскомъ портѣ въ XVII столѣтіи. — Голландская факторія. — Отмена льготъ въ пользу англичанъ. — Поощреніе русской вывозной торговли. — Другіе порты на сѣверѣ. — Попытки торговаго судостроенія. — Рѣчныя суда въ XVII столѣтіи. — Морскія сношенія съ Сибирью. — Торговля на Каспійскомъ морѣ. — Предпріятіе голштинцевъ. — Армянская компанія. — Казенное судостроеніе въ с. Дѣдиновѣ. — Проекты иностранцевъ о развитіи мореходнаго промысла.

Мореходство въ Россіи появилось въ одно время съ основаніемъ государства. Исторія Руси начинается тѣмъ, что славяне, наскуча внутренними раздорами, отправили пословъ *за море* къ Варяго-Руссамъ, приглашать къ себѣ на княженіе Рюрика съ братьями. Небольшія владѣнія, занятыя новыми князьями, составлявшія приблизительно нынѣшнія Петербургскую, Новгородскую и сосѣднія съ ними губерніи, примыкали къ одному только морю Балтійскому; но норманнская предпріимчивость пришельцевъ уже вскорѣ проложила путь къ Черному морю. По преданію лѣтописи, дружинники Рюрика, Аскольдъ и Диръ, спустившись по Днѣпру, вышли въ Черное море и до-

стигли Царь-града, имѣя съ собою рать на двухстахъ судахъ. Они основали Кіевъ и тѣмъ положили начало образованію двухъ государствъ — одному на сѣверѣ и другому на югѣ. Положеніе обоихъ этихъ государствъ было благопріятно развитію мореходства, ибо водные пути открывали непрерывное сообщеніе съ Балтійскимъ и Чернымъ морями. Черезъ Финскій заливъ и рѣку Неву проникали въ Ладожское озеро, оттуда по Волхову и озеру Ильмену суда входили въ рѣку Ловать, а затѣмъ ихъ перетаскивали волокомъ въ Днѣпръ, непосредственно уже соединявшійся съ Чернымъ моремъ. Кромѣ этого пути, о которомъ преимущественно упоминаютъ лѣтописи, русскимъ въ первоначальную эпоху ихъ исторіи были извѣстны еще два пути: одинъ, по Западной Двинѣ въ Балтійское море, а другой, по Волгѣ въ Каспійское море.

Обитатели Древней Руси, окруженные обширными лѣсами, владѣя большими рѣками и озерами и какъ на сѣверѣ, такъ и на югѣ, живя близъ морей, самую природою обращались къ занятію мореходствомъ. И дѣйствительно, первоначальная исторія Руси ознаменована цѣлымъ рядомъ морскихъ походовъ князей, которые предпринимались съ цѣлью обогащенія добычею и для защиты зарождавшейся тогда морской торговли. Уже ближайшій преемникъ Рюрика Олегъ совершилъ походъ къ Царь-граду на 2,000 судахъ, а за нимъ всѣ послѣдующіе князья, кончая Ярославомъ, предпринимали походы въ Черное море, такъ что въ теченіе одного столѣтія русскіе не менѣе девяти разъ шли на своихъ ладьяхъ къ Царь-граду, въ Болгарію или Херсонесъ. Не ограничиваясь этими походами, князья совершали и болѣе отдаленныя мор-

скія плаванія. Такъ, по разсказамъ иноземныхъ лѣтописцевъ, при Игорѣ русскія суда ходили съ греческимъ флотомъ въ Италію; тотъ же князь предпринялъ экспедицію къ Каспійскому морю; кромѣ того, есть извѣстіе, что Руссы выходили изъ Чернаго моря черезъ Дарданеллы и проникали въ Архипелагъ.

Греческій императоръ Константинъ Багрянородный оставилъ подробное описаніе о томъ, откуда и какъ древніе славяне ходили въ Константинополь. По его словамъ, русскія суда приходили въ Царь-Градъ изъ Новгорода, Смоленска, Любеча, Чернигова и Вышгорода. Подвластныя Руси племена зимою рубили лѣсъ и строили изъ него одnodеревыя суда, которыя, по вскрытіи Днѣпра, привозили въ Кіевъ и тамъ продавали русскимъ. Въ апрѣлѣ весь русскій флотъ собирался у Витичева и оттуда, не останавливаясь, спускался до пороговъ, которыхъ въ то время считалось семь. Изъ нихъ наибольшія трудности для переправы представлялъ первый, у котораго приходилось въ бродѣ отыскивать удобный путь для прохода судовъ, требовавшаго чрезвычайныхъ усилій,— и затѣмъ самый большой, такъ называемый Неясыть, гдѣ товары должны были выгружаться на берегъ, а суда на протяженіи нѣсколькихъ миль перетаскивались на плечахъ. По выходѣ въ открытое море русскіе останавливались, починивали и оснащивали свои суда, что не рѣшались дѣлать на Днѣпрѣ, опасаясь нападенія печенѣговъ. Энергія, съ которою древніе славяне устремлялись къ Черному морю, не смотря на трудности, представлявшіяся имъ во время пути, свидѣтельствуешь, что плаваніе въ Царь-градъ заключало для нихъ немаловажныя выгоды. Ихъ привле-

кала туда не только военная добыча, но и значительная торговля, въ которой они обмѣнивали свои сырые продукты на парчу, ткани, оружіе и другія издѣлія, необходимыя для нихъ при отсутствіи промышленности и болѣе или менѣе совершенныхъ приѣмовъ обработки сырья.

Первобытныя суда, на которыхъ совершали плаваніе древніе славяне, лѣтописъ большею частью обозначаетъ названіемъ «лодіи», хотя на ряду съ этимъ встрѣчаются также другія названія, какъ, напримѣръ, кербаты или карбасы, бусы, сеуды или суды. Судя по различнымъ указаніямъ лѣтописца, суда эти представляли большія гребныя лодки, на которыхъ помещалось по 40, а по словамъ Константина Багрянороднаго, по 60 человѣкъ. Лишь подъ 1151 годомъ встрѣчается въ лѣтописи указаніе на усовершенствованіе въ судахъ, впервые примѣненное Изяславомъ при защитѣ Кіева. Какъ рассказываетъ лѣтописецъ, на ладьяхъ видны были одни только весла, а гребцы были невидимы, будучи прикрыты досками, воины же стояли наверху въ броняхъ и стрѣляли. Очевидно, тогда впервые примѣнено было къ судамъ устройство налубъ.

Извѣстія о мореходствѣ на сѣверѣ Россіи относятся къ болѣе позднему времени, именно къ XII столѣтію, когда уже почти исчезаютъ въ лѣтописяхъ сообщенія о плаваніяхъ по Черному морю. По нѣкоторымъ извѣстіямъ, русскія суда въ 1130 и слѣдующихъ годахъ направлялись съ товарами къ острову Готланду и въ Данію. Готландъ былъ въ то время важнымъ торговымъ центромъ. Торговое его значеніе доказывается огромнымъ количествомъ монетъ, араб-

скихъ и западно-европейскихъ, найденныхъ на этомъ островѣ. Изъ некоторая часть этихъ монетъ чекана IX и X вѣковъ. Сохранились указанія, что уже въ это время происходили торговыя сношенія между побережьями Балтійскаго моря, гдѣ жили Балтійскіе славяне, и Новгородомъ. Въ половинѣ XII столѣтія въ лѣтописи встрѣчается свидѣтельство, что въ Новгородѣ организована была особая часть купечества подъ наименованіемъ «купцы заморскіе»; но всей вѣроятности, это были купцы, ведшіе морскую торговлю съ Готландомъ и нѣмецкими городами. Свидѣнія объ ихъ плаваніяхъ относятся къ первой половинѣ столѣтія; такъ, подъ 1130 г., въ лѣтописи записано: «идуще изъ заморія съ Готь потопи лодій семь, а сами потопша и товаръ, а друзи выльзона, по назн, и дома приидоша назн». Въ 1134 г. въ Даніи, вѣроятно, въ Шлезвигѣ, новгородскіе купцы были арестованы. Въ 1142 г. на новгородцевъ среди моря напалъ шведскій король. Что новгородцы бывали въ Любекѣ, доказательствомъ служить то, что въ жалованной грамотѣ, дарованной городу Любеку императоромъ Фридрихомъ I, между купцами съ востока, на первомъ мѣстѣ, названы русскіе.

На дальнѣйшее развитіе начавшейся морской торговли Новгорода, вліяніе имѣла нѣмецкая колонизація по берегу Балтійскаго моря и усиленіе могущества шведовъ. Менѣе чѣмъ въ одно столѣтіе на пространствахъ приблизительно въ 250 миль явился цѣлый рядъ городовъ — Ростоки, Рига, Ревель, Перновъ и др., — дававшихъ пріютъ нѣмецкимъ колонистамъ. Постепенно усиливаясь, эти нѣмецкія колоніи стали принимать дѣятельное участіе въ торговлѣ между сѣверною

Русью и Западной Европою и захватили въ свои руки морскую перевозку. Шведы издавна враждовали съ новгородцами и старались отнять у нихъ свободный выходъ въ море. Хотя борьба эта кончилась Орѣховскимъ договоромъ (1323 г.), по которому за Новгородомъ сохранилось право свободного прохода въ Финскій заливъ, однако тѣмъ же договоромъ установлены были важныя льготы для ганзейскихъ купцовъ, получившихъ свободный путь по шведской и русской землѣ до Новгорода; кромѣ того, шведы, не смотря на договоръ, и впослѣдствіи не переставали причинять затрудненія новгородскимъ купцамъ. Вслѣдствіе этого непосредственная морская торговля Новгорода еще болѣе сократилась. Новгородъ, не смотря на способность населенія къ морскому и рѣчному судоходству, не смотря на многочисленность въ Новгородской области рѣкъ и озеръ, имѣющихъ истокъ къ Балтійскому и Бѣлому морямъ, не развила ни купеческаго, ни государственнаго флота. Независимо отъ указанныхъ выше обстоятельствъ, причины этого явленія заключались въ условіяхъ политическаго быта Великаго Новгорода, вслѣдствіе коихъ купечеству не дано было надлежащимъ образомъ развиваться, а боярское правительство не пришло къ нему на помощь государственными средствами. Затѣмъ, немаловажное значеніе имѣла и разбросанность населенія новгородскаго: предпріимчивость его и колонизація направлялись не къ Балтійскимъ берегамъ, а на дальній сѣверо-востокъ.

Торговля съ Корелой, Онежьемъ и Заволочьемъ существовала у новгородцевъ издавна. Торговый путь шелъ Волховомъ, Ладожскимъ озеромъ, Свирыю, Онеж-