# РЕЦЕНЗИИ

*П. А. Кротов*

## МИСТИФИКАЦИЯ БАЛТИЙСКОГО ВОПРОСА

Книга А. И. Филюшкина «Изобретая первую войну России и Европы: Балтийские войны второй половины XVI в. глазами современников и потомков» (2013) посвящена участию России в Ливонской войне 1558–1583 гг. Автор книги претендует на новые подходы к изучению традиционных для научных исследований сторон так называемого балтийского вопроса. Вопрос о цели Ливонской войны он рассматривает как главный, полагая, что Россия не боролась в ходе войны за получение доступа к Балтийскому морю, так как уже имела участок морского побережья с таким удобным выходом в море, как р. Нева, а стремилась к захвату земель: «…В XVI в. русское дворянство вело войны за землю, за захват новых территорий, из которых потом следовали поместные раздачи». А. И. Филюшкин приходит также к мысли, что правители России просто не желали развивать торговлю на русских судах на Балтийском море, не знали, «что им делать с морем», и строили приморские крепости, но не торговые порты, принимали в годы Ливонской войны в Нарве иноземные купеческие корабли, но не отправляли в морские плавания по Балтике собственные. По мнению рецензента, выводы А. И. Филюшкина чисто умозрительны, основаны на выборочном анализе отдельных фактов. Факты и выводы, полученные другими исследователями, которые противоречат авторским заключениям, игнорируются или отвергаются лишь остроумным замечанием, без обстоятельного анализа. Собственный «дискурс» и подводит автора к «новаторским» выводам, которым он придает обобщающее значение. Автор рецензии считает, что «новаторские» заключения А. И. Филюшкина — итог игнорирования достижений российской историографии XVIII–XXI вв., значительный шаг назад в развитии отечественной исторической науки. Библиогр. 23 назв.

*Ключевые слова:* Ливонская война 1558–1583 гг., Балтийское море, русское торговое мореплавание.

**Для цитирования:** Кротов П. А. Мистификация балтийского вопроса // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2017. Т. 62. Вып. 2. С. 400–410. DOI: 10.21638/11701/spbu02.2017.214

*P. A. Krotov*

## MYSTIFICATION OF THE BALTIC QUESTION

A. I. Filyushkin's book (2013) is devoted to Russia's participation in the Livonian War of 1558–1583 years. Its author claims a new approach to the study of traditional research the so-called Baltic question. A. I. Filyushkin regards the question about the purpose of the Livonian War to be instru-

*Кротов Павел Александрович* — доктор исторических наук, профессор, Санкт-Петербургский государственный университет, Российская Федерация, 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7–9; p.krotov@spbu.ru

*Krotov Pavel Alexandrovich* — Doctor of History, Professor, St. Petersburg State University, 7–9, Universitetskaya nab., St. Petersburg, 199034, Russian Federation; p.krotov@spbu.ru

© Санкт-Петербургский государственный университет, 2017

mental. The author believes that Russia did not wage war for access to the Baltic Sea, since she already had a lot of sea coast with the most convenient access to the sea, as the river Neva. The author believes that "in the 16th century Russian nobility led war for land, for the seizure of new territories, which later followed the Local distribution". A. I. Filyushkin came to the conclusion that Russia's rulers just do not want to develop trade on the Russian ships in the Baltic Sea. Russians did not know "what to do with the sea". They built coastal forts, but not commercial ports. Russian received merchant ships in Narva during the Livonian War but did not mount their own Baltic sea voyages. According to the author of the review, the findings of A. I. Filyushkin are purely speculative, based on a selective analysis of some of the facts. The author picks and chooses the facts of history, then developing his own "discourse" on this basis comes to "innovative" conclusions. Those facts and research findings which contradict the conclusions obtained in this way are ignored or dismissed with some witty remark without a thorough analysis. Thus the author gives generalized significance to the obtained conclusions. The author believes that the "innovation" on the part of A. I. Filyushkin is the result of ignoring the achievements Russian historiography in the 18th to the 21st — a significant step back in the development of Russian historical science. Refs 23.

*Keywords:* Livonian War of 1558–1583, the Baltic Sea, Russian merchant shipping.

**For citation:** Krotov P. A. Mystification of the baltic question. *Vestnik of Saint Petersburg University. History*, 2017, vol. 62, issue 2, pp. 400–410. DOI: 10.21638/11701/spbu02.2017.214

«Как можно 400 лет ломиться в открытую дверь, или Об отчаянной борьбе России за выход к морю, который у нее был», «Зачем русским море?», «Кто придумал, что русские хотят выйти к морю?»… Читатель вправе подумать, что приведены заголовки газетных очерков, однако это подзаголовки заключительной главы объемного труда А. И. Филюшкина о Балтийских войнах [Филюшкин 2013, с. 3, 601, 609, 611], несомненно, претендующего на научные подходы. Историк пытается объяснить всем, кто проявляет интерес к ключевому вопросу о месте и роли России на Балтийском море, этом важном секторе морских сообщений, как обстояло дело в действительности, преимущественно в XVI столетии, часто отсылая читателя ко временам древним и современным. Основополагающий вопрос книги он так и формулирует в заглавии итоговой главы, предшествующей заключению, — «Главный дискурс Ливонской войны». Полемике с предложенными А. И. Филюшкиным «новыми подходами» и относительно «новыми выводами» по «главному дискурсу» Ливонской войны и посвящена настоящая рецензия.

А. И. Филюшкин увидел «парадоксальность» в традиционном для российской историографии тезисе, согласно которому необходимость борьбы Руси за утверждение своего права свободно вести морскую торговлю на Балтике на собственных судах «была обусловлена требованиями русской торговли, насущными потребностями экономического развития», что «без моря русская торговля задыхалась». Историк с пафосом ополчился на следующий тезис отечественной историографии: «Ливонская война Ивана Грозного представляется как война за выход к Балтийскому морю, как попытка прорыва страны на морские просторы, предвосхитившая великие деяния Петра I». А. И. Филюшкин озадачил себя и читателей таким обескураживающим по своей простоте вопросом: «Совершенно непонятно, за какой выход к морю боролась Россия, если он у нее был?». По его мысли, отечественные исследователи «очень изящно обходили этот факт путем замалчивания или словесной эквилибристики» [Филюшкин 2013, с. 601]. К «словесной эквилибристике» и приему «замалчивания» еще придется вернуться.

Далее историк продолжает свою мысль относительно вины русских правителей в том, что они не развивали собственную торговлю на Балтийском море. А. И. Фи-

люшкин пишет: «… Если бы действительно существовала необходимость в развитии балтийской торговли, это вызвало бы освоение побережья, строительство здесь торговых факторий, флота и т. д. Однако ничего подобного на русском балтийском берегу в XVI в. мы не видим. Дикие, пустынные места. Причем возможности-то были: построила же Россия между 1536 и 1577 гг. три укрепления в устье Наровы, чтобы взять под контроль проход торговых судов. Только это почему-то не получило никакого развития и не вылилось в создание здесь крупного русского порта» [Филюшкин 2013, с. 601–602]. Историк отмечает, что к XVI в. «сошли на нет» древние водные пути «из варяг в греки» и с Балтики по Неве, Ладоге и далее к Волге и в Каспийское море. На теме слабого развития морской торговли с примыкавшего к Балтийскому морю русского побережья А. И. Филюшкин делает упор: «Здесь преобладали военные крепости, но города как центры ремесла и торговли были развиты слабо. Отметим, что Россия не имела ни одного города-порта непосредственно на морском побережье и только три крепости на судоходных реках, впадавших в Балтику, — Ивангород (считая здесь же форпосты в устье Наровы), Орешек и Невское устье» [Филюшкин 2013, с. 602, 605].

Поставив вопросы, «представляли ли московские дворяне, что им делать с морем», «входили ли морские владения в систему ценностей российского феодалитета», автор констатирует, что «положительного ответа на данный вопрос найти нельзя». Тем не менее отрицательный ответ он все же пытается найти в двух выдержках из русских источников, в которых об этом ничего не говорится. Правда, он старается представить, что отрицательный ответ в них подразумевается (что, впрочем, неуловимо для непредвзятых глаз). Автор книги полагает, что «в XVI в. русское дворянство вело войны за землю, за захват новых территорий, из которых потом следовали поместные раздачи» [Филюшкин 2013, с. 609, 610]. Примечательно высказывание автора о том, что это была лишь «европейская фобия, что Ливонская война затеяна русскими для выхода к морю…». Сами же русские этого не желали. В подкрепление данной новаторской для отечественной историографии мысли приведено мнение властей ганзейского города Любека об Иване Грозном (со ссылкой на монографию Г. В. Форстена): «Русский царь никогда бы не начал войны, раз бы он достиг свободного плавания по морю для своих подданных» [Филюшкин 2013, с. 616]. Однако свидетельств того, что это было лишь опасение, боязнь ганзейских властей, но не действительное желание русского царя, автором не приведено. Посему закономерно поднять вопрос о «словесной эквилибристике» и применении осуждаемых приемов замалчивания у самого автора в обосновании полюбившегося ему взгляда на цели России в Ливонской войне.

Вообще, собственным мыслям в спорах с представителями традиционной для отечественных исследователей линии А. И. Филюшкин придает весьма странный уклон. Упомянув, что «документы Ревельского архива полны свидетельств о препятствиях, которые чинили московским купцам шведы, ливонцы, ревельские каперы», и о том, что российский исследователь Л. А. Дербов (к его статье сделана отсылка) рассматривал это как «неоспоримое свидетельство невозможности существования русской коммерческой деятельности на Балтике», А. И. Филюшкин сам показывает пример невероятной «словесной эквилибристики» и приходит к выводу, который можно назвать ключевым для оценки того клише, под которое он пытается подогнать факты и выводы других исследователей (особенно ему нравятся

выводы Э. Тиберга). Вот как, например, он оценивает факты о препятствовании русской торговле на Балтике: «Но данные факты, скорей, говорят об обратном: раз пиратам было кого регулярно арестовывать и грабить, то значит — торговля шла, несмотря ни на что, и не желала прекращаться. Э. Тиберг, убедительно оспаривая взгляды Н. А. Казаковой и А. Л. Хорошкевич, после всестороннего анализа источников по балтийской торговле в первой половине XVI в. пришел к выводу, что выгода от переноса центра ганзейской торговли из Новгорода в Ливонию в конце XV в. была одинаковой и для России, и для Ливонии, и даже для Ганзы» [Филюшкин 2013, с. 608].

Вот так! Русской торговле в Ливонии, как признал А. И. Филюшкин, мешали изо всех сил местные власти. Тут же следует вывод, что перенос центра торговли между Русью и Западом туда, где русским препятствовали свободно торговать, был выгоден и русским, и ливонцам, и Ганзейскому союзу. Остается спросить у автора: где уважение к читателям? Неужели все будут проглатывать подобное словоблудие без попыток рассуждать? Кому присуща «словесная эквилибристика»?

Приходится вспомнить ряд исторических свидетельств и повторить некоторые выводы исследователей о выгоде для страны развития торговли на Балтике и озабоченности российских властей этой частью балтийского вопроса.

Как известно, во времена Древней Руси плавания по Балтике являлись обычной практикой. Море было естественным продолжением русских внутренних дорог — рек и озер. В былинах описываются возвращение из морского похода «от славного города Леденца» (эст. Линданисе, ныне Таллинн) «гостя богатого» новгородца Соловья Будимировича, торговля новгородского боярина Садко «по синю морю». В 1167 г. Садко (или Сотко Сытиниц), реальное историческое лицо, заложил в Великом Новгороде «церковь камену» во имя Бориса и Глеба [Новгородская 2000, с. 219]. В XIII в. примыкавшие к Руси земли балтийского побережья захватили немецкие и датские рыцари; здесь возникли города Рига, Ревель, Нарва. Шведские рыцари тогда же заняли земли Финляндии, основали замок Выборг (1293), который запер для русских и карел водный путь из Ладожского озера в Финский залив по водной системе р. Вуоксы. Попытались шведы запереть для русских и водный путь в Балтийское море по р. Неве. В 1300 г. они возвели там при помощи инженеров из Италии сильную крепость Ландскрона с 8 башнями и рвом. Однако на следующий год 18 мая крепость была взята штурмом войсками великого князя Андрея и разрушена до основания. Шведский король Магнус сумел захватить в 1348 г. крепость Ореховец в истоке Невы из Ладожского озера, но в следующем году она была возвращена Руси [Шаскольский 1987, с. 11–13, 20, 29, 154–157]. Немецкое купечество городов Нарвы, Ревеля и Выборга (в последнем и шведское) препятствовало самостоятельной русской морской торговле. Единичные плавания русских купцов совершались не дальше Ревеля и острова Готланд. Для XIV в. известен один такой случай: русский торговый корабль пришел в Стокгольм [Шаскольский 1987, с. 3, 9, 17]. Фактически существовал запрет на русское торговое судоходство со стороны городов Ганзейского союза и Швеции. По археологическим данным, в устье Невы на главном русском водном пути к Балтийскому морю в XIV–XVI вв. существовало поселение, которое многократно уничтожалось [Сорокин 2003, с. 9]. Последний факт весьма важен для оценки желания русских строить на балтийском побережье крепости.

Едва обретя независимость в правление московского великого князя Ивана III (1462–1505), страна развернула борьбу за свободу собственной морской торговли на Балтике, за равноправное положение своих подданных в Балтийском регионе. Об озабоченности властей Русского государства обеспечением безопасности собственных купцов во время их плаваний по Балтийскому морю говорит включение в договор 1487 г. с Ганзой соответствующей статьи. Подобной статьи в договорах с Ганзой ранее не бывало [Алексеев 2003, с. 108]. В 1491 г. Иван III выдвинул требование, чтобы власти Ливонии защищали русских торговцев-мореходов и добился включения соответствующей статьи в договор 1493 г. [Алексеев 2003, с. 111–112]. В 1495 г. послы С. И. Ряполовский и М. Я. Русалка-Лебедев обязаны были расспрашивать у купцов в Вильно, столице Великого княжества Литовского, есть ли пристань для морских кораблей большого водоизмещения в западной части Литвы [Памятники 1882, с. 176]. В 1492 г. началось строительство мощной каменной крепости Ивангород. Название было дано по имени Ивана III. Крепость возвели напротив городского замка Нарвы, на противоположном берегу р. Наровы. У стен крепости были устроены причалы для морских кораблей. Это был новый русский морской порт на Балтике. Его принято оценивать в качестве отдаленного прообраза Санкт-Петербурга. В марте 1494 г. Иван III упразднил последние привилегии ганзейцев. В ответ на издевательства над русскими купцами в Ревеле, где русских не воспринимали как равноправных партнеров, Иван III повелел осенью 1494 г. закрыть Ганзейский двор в Великом Новгороде — торговую факторию Ганзейского союза [Хорошкевич 1980, с. 142]. Последовала русско-шведская война 1495–1497 гг. появление Ивангорода было воспринято как угроза для господства городов Ганзейского союза и Швеции в торговле на Балтийском море. К недостроенной крепости в 1496 г. на 70 судах прибыло шведское войско, и 19 августа Ивангород был взят штурмом и разрушен [Алексеев 2007, с. 355–358]. Однако шведы сразу ушли, город был восстановлен. Городской совет Данцига 10 марта 1508 г. жаловался в письме Совету Любека, что торговая пристань в Ивангороде («Новой Нарве») и торговый порт в Копенгагене учреждены «для гибели многих городов и в особенности ливонских». Тем не менее здесь продолжала осуществляться морская торговля русскими товарами практически исключительно при посредничестве иностранного купечества [Хорошкевич 1980, с. 139, 140, 144, 161, 163, 164]. Лишь немногие русские торговые суда выходили в Балтийское море; обычно они плавали в ближайшие порты Выборг и Ревель. Договоры Руси с Данией (1493, 1514–1517) предусматривали свободное передвижение по морю купцов обеих стран, занятия рыболовством подданных обоих государств. Эти договоры отражали попытки Руси и Дании разрушить торговую монополию Ганзы на Балтике. По договору 1517 г. русские получили право открыть торговый двор в Копенгагене, а датские — в Ивангороде и Новгороде [Алексеев 2003, с. 113–115]. Это было свидетельством озабоченности властей России необходимостью развивать торговлю на собственных судах по Балтике.

Однако ни наличие статьи в договоре с Ганзой о защите русских торговых судов на море, ни постройка Ивангорода не решали вопрос нападений на русских купцов. Так, в феврале 1494 г. сообщалось о нападении шведов на два русских купеческих судна. Или в июне 1494 г. шведы захватили под Выборгом русское судно прибрежного плавания шкуту (нем. Schute), выбросили команду за борт и пригнали его на продажу в ганзейский город Данциг [Алексеев 2003, с. 112]. Право, договоры, не

подкрепленные военно-морской силой, не работали на Россию — это показывали реальные события. Невозможность обеспечить защиту русским морской торговли на Балтийском море поставила вопрос о создании собственного Военно-морского флота. Зафиксировано возвращение в 1494 г. через Любек и Ревель из Италии посла Мануила Ралева (или Грека), имевшего задание нанять венецианских мастеров, «которые могут галеры делать». М. Ралев (Грек) был послан в Милан и Венецию в мае 1493 г., т. е. мысль о создании галерного флота русское правительство попыталось воплотить сразу после основания Ивангорода. Сведений о прибытии на Русь мастеров из Венеции нет [Алексеев 2003, с. 112–113; Хорошкевич 1974, с. 83].

А. И. Филюшкин недоумевает относительно тезиса «об отчаянной борьбе России за выход к морю, который у нее был» в IX — начале XVII в., вплоть до 1610 г., когда шведские войска заняли устье Невы и в 1611 г. построили здесь крепость Нюенсканс. Он приводит данные о перестройке в соответствии с требованиями времени каменных крепостей Ладога (1490-е годы), Ям (после 1496 г.), Орешек (1514–1525), Копорье (1520–1525), постройке новых укреплений в устье р. Наровы (после 1536 г.) и ставит вопрос о том, что «это почему-то не получило никакого развития и не вылилось в создание здесь крупного русского морского порта» [Филюшкин 2013, с. 601–603]. Между тем сам же исследователь пишет о существовавшем тогда положении: «Позиция Ливонии здесь была проста: ливонцы нуждались в русской торговле, но не хотели пускать “гостей” на балтийский рынок, чтобы они могли через ливонские порты торговать непосредственно с Европой. Периодически возникали проблемы с русскими купеческими колониями, которые упорно возникали в ливонских городах и столь же упорно притеснялись местными властями, которые видели в них конкурентов. Ливонцы настаивали на своем посредничестве — пусть русские продают свои товары им, а уж ревельцы, нарвцы, рижане будут их затем втридорога перепродавать в Европу. Потери русской стороны от такой коммерческой схемы очевидны» [Филюшкин 2013, с. 606–607]. Поставив далее общий вопрос, зачем русским море, историк приводит факты, свидетельствующие о том, как соседние страны Ливония, Польша и Швеция стремились во что бы то ни стало не дать утвердиться русским в качестве страны, ведущей торговлю на Балтийском море на собственных судах. К примеру, в 1553 г. из Кракова в Вену и Рим к Папе были отправлены послы, имевшие задачу убедить, что «если московит научится и морскому делу и сделается обладателем моря, то это послужит к великому вреду всех народов; на море они будут более грозны, чем на суше» [Форстен 1893, т. 1, с. 47]. В послании из Стокгольма в Ливонию 1555 г. утверждалось следующее: «…Спокойными соседние державы могут считать себя только в том случае, если московские владения будут совершенно отрезаны от моря». Шведский король Густав I Ваза считал, что если Россия утвердится на Балтике, то станет столь же грозной для Европы, как и Турция [Филюшкин 2013, с. 612]. Россия не Европа — это традиционный шведский пропагандистский тезис во времена Средних веков. Противодействие Ганзы и Швеции попыткам развивать собственную морскую торговлю на Балтике в XVI–XVII вв. обстоятельно изучено еще в трудах Г. В. Форстена [Форстен 1893, т. 1; 1894, т. 2.]. Это была беспрерывная цепь событий, являвшихся реализацией целенаправленно проводившейся политики. А. И. Филюшкин делает обоснованное заключение относительно времени Ливонской войны 1558–1583 гг.: «Прорыв России к морю и превращение ее в самостоятельного торговца и морехода

в этих условиях представлял бы страшную угрозу и смерть старой ганзейской системы. Это меняло бы всю схему балтийской торговли…» [Филюшкин 2013, с. 616].

Как сказано выше, А. И. Филюшкин недоумевает, почему русские не смогли широко развить собственную морскую торговлю, строили близ моря крепости, а не открытые порты. Тут же без тени смущения он развивает свой «дискурс»: оказывается, развитию подобной торговли мешали власти могучих соседних государств, они ставили целью не допустить развития Россией такой торговли, тем более создания на Балтике Военно-морского флота, который мог стать гарантом развития купеческой деятельности россиян. Все названное соседствует в непосредственной близости (это — к вопросу об опасности для сочинений, претендующих на научные подходы, «словесной эквилибристики»).

По итогам Ливонской войны Россия сумела сохранить единственный выход к Балтике — устье р. Невы. Крепости Ивангород, Нарва, Копорье, Ям, Корела захватили шведы. В 1595 г. все они, кроме Нарвы, были возвращены. В 1583 г. для развития свободной торговли по океану в устье Северной Двины на Белом море был основан порт Архангельск. Смутное время, гражданская война и иностранная военная интервенция начала XVII столетия привели к полной утрате выхода к Балтике — все перечисленные крепости и все течение Невы с крепостью Ореховец (Орешек) перешли к Швеции. Во время мирных переговоров 1617 г. русские послы просили вернуть эту приморскую территорию, через которую поддерживалась «коммуникация Российского государства с другими европейскими» странами, за «немалую сумму денег» [Шафиров 1717, с. 19], однако шведы были непреклонны, многовековая цель была ими достигнута.

Показательно для ответа на вопрос о необходимости самостоятельного русского судоходства на Балтике, что с 20-х годов XVII в. угасшая было торговля русских купцов на собственных кораблях возродилась и во второй половине столетия в Стокгольм ежегодно приходило с грузами из России около полусотни судов. Однако эта торговля осуществлялась через шведские владения. Корабли шли по Неве и после уплаты пошлины в г. Нюенсканс в устье реки следовали морем до шведской столицы [Шаскольский 1994, с. 186–188]. В течение XVII в. русские купцы-мореходы использовали для дальних плаваний в Стокгольм «большие суда» — карбасы, для ближних перевозок — полукарбасы и соймы. Карбасы представляли собой парусные мореходные суда с дощатой палубой, крытой палубной надстройкой — каютой и рулем. Их грузовместимость доходила до 100 т [Шаскольский 1971, с. 150–152]. У самых больших карбасов длина корпуса составляла 21 м, ширина — 8 м, высота борта — 2, 4 м. Численность команды могла доходить до 15 человек [Кабинет Петра Великого, отд. 2, кн. 62, л. 82; отд. I, кн. 44, л. 394]. Иными словами, строить большие купеческие корабли собственной конструкции русские умели. Едва только в регионе в XVII столетии установилась некоторая стабильность и власти Швеции после окончания Смуты перестали в прежних масштабах чинить помехи морской торговле россиян, как она возродилась и стала устойчиво развиваться даже в условиях отсутствия непосредственного выхода страны к Балтийскому морю. Это — к вопросу о тезисе А. И. Филюшкина, согласно которому желания торговать у русских в XVI столетии не было. Сам же А. И. Филюшкин много места в исследовании уделил описаниям военных конфликтов столетия, устойчивой политике соседних государств по недопущению развития русскими такой торговли.

Данные темы сменяют друг друга волнами, чересполосицей противоречивых фактов, мыслей, однако итоговые заключения вполне четкие.

Намерение вернуть стране статус балтийской державы реально фиксируется у царя-реформатора Алексея Михайловича (1645–1676). Об озабоченности монарха нерешенностью балтийской проблемы свидетельствует его желание условиться о постройке в Курляндии четырех кораблей для ведения морской торговли (1652) [Вайнштейн 1951, с. 177–178]. Шведским послам он сделал в 1655 г. предложение обменять земли в Литве, занятые тогда русскими войсками, на Ингрию — выход к морю, потерянный в 1617 г. [Кобзарева 1998, с. 34]. Обострившиеся противоречия привели к войне со Швецией (1656–1658). Е. И. Кобзарева подчеркивала, что при начале войны со Швецией «в основном московское руководство хотело получить выход к морю» [Кобзарева 1998, с. 31]. Военный поход к Риге (1656), крупнейшему порту на Балтике, начатый в условиях незаконченной войны с Польшей (1654–1667), не был успешным. В ходе переговоров о мире со Швецией глава внешнеполитического ведомства А. Л. Ордин-Нащокин обосновывал перед царем необходимость сохранения за Россией занятых ее войсками земель Лифляндии тем, что и Священная Римская империя, и Дания, и Гольштейн, и Курляндия имеют выходы к Балтийскому морю, и если Россия отдаст занятые земли, то будет посмешищем для всех государств [Кобзарева 1998, с. 21].

Как показал исторический опыт, только создание Военно-морского флота на Балтике позволило России преодолеть помехи, исходившие от соседей, и развивать морскую торговлю на собственных судах. Только Петр I в итоге целенаправленного осуществления кораблестроительных программ 1703, 1707 и 1715–1717 гг. сумел создать в годы Северной войны на Балтийском море сильный корабельный Военно-морской флот [Кротов 1991, с. 209–211; 1994, с. 93–96; 1988, с. 313–331].

Особо примечательно, что Санкт-Петербург начал развиваться как морской торговый порт с года своего основания. В ноябре 1703 г. в только лишь основанный город прибыло первое иноземное торговое судно. 25 декабря 1703 г. (ст. ст.) оно благополучно возвратилось обратно в Амстердам. Спустя два десятилетия, в 1723 г., порт новой столицы России посетили 383 торговых судна! [Кротов 2001, с. 424, 427–428]. Не менее важно, что уже при Петре I Санкт-Петербург стал развиваться и как центр морской торговли на российских судах. Первым торговцем, отправившим судно в дальнее плавание, был житель города Новой Ладоги П. И. Барсуков. Он послал в 1718 г. судно с товарами в Копенгаген [Репин 1985, с.159]. Уже в 1722–1725 гг. на собственных судах торговали со Швецией петербургские, ладожские и ярославские купцы [Некрасов 1984, с. 190; Волков 1994, с. 170]. Представляется, что попытки А. И. Филюшкина показать, что правители России, ее жители не стремились в средневековые времена вплоть до начала XVII столетия развивать самостоятельную морскую торговлю, строить на побережье торговые порты, но напротив, возводили крепости, и есть род той самой «словесной эквилибристики», в которой автор обвиняет своих оппонентов. По нашему мнению, с XIII столетия обострилась борьба России за возможность осуществлять свободное мореплавание на собственных судах по Балтийскому морю. Решение этой задачи стало особенно злободневным после образования единого Русского государства при Иване III. Как оказалось, задача была слишком сложной, и в начале XVII столетия страна вообще была отрезана от выхода к Балтийскому морю. Обеспечить свободу

русского торгового мореплавания на Балтийском море удалось только со времени Петра Великого, когда был создан отечественный Военно-морской флот. Методика получения А. И. Филюшкиным нетрадиционных выводов в общем нехитрая: берутся отдельные факты, заключения историков, затем — то, что автор называет «дискурсом»; главные выводы стержневого направления отечественной историографии по данному вопросу отметаются на основании некоторых остроумных умозаключений, в итоге получается «новаторский» взгляд. Такой умозрительный подход более свойствен газетной публицистике, но не историческим исследованиям. Последние обычно предполагают движение к выводам от осмысления максимально возможной документальной первоосновы и широкого круга исторической литературы, которая позволяет взглянуть на проблему в историческом процессе, т. е. за большой промежуток времени, что служит гарантией от скороспелых умозаключений. Выводы А. И. Филюшкина, на взгляд рецензента, убедительностью не обладают. Приведенные здесь иные факты и заключения авторитетных исследователей балтийского вопроса призваны показать непродуктивность методики произвольного выдергивания одних и замалчивания других фактов с целью обосновать сомнительные взгляды.

**Источники и литература**


*Алексеев Ю. Г.* Морская политика Ивана III (к постановке вопроса) // От Древней Руси к России Нового времени. Сб. статей к 70-летию А. Л. Хорошкевич. М.: Наука, 2003. С. 108–125.

*Алексеев Ю. Г.* Походы русских войск при Иване III. СПб.: Изд-во СПбГУ, 2007. 464 с.

*Вайнштейн О. Л.* Экономические предпосылки борьбы за Балтийское море и внешняя политика России в середине XVII в. // Учен. зап. Ленингр. гос. ун-та. Вып. 18. Сер. исторических наук. Л.: Изд-во ЛГУ, 1951. С. 157–184.

*Волков М. Я.* Города Верхнего Поволжья и Северо-Запада России. Первая четверть XVIII в. М.: Наука, 1994. 230 с.

Кабинет Петра Великого // Российский государственный архив древних актов (РГАДА). Ф. 9 (Кабинет Петра Великого). Отд. 2, кн. 62; Отд. I, кн. 44.

*Кобзарева Е. И.* Дипломатическая борьба России за выход к Балтийскому морю в 1655–1661 годах. М.: Институт российской истории РАН, 1998. 300 с.

*Кротов П. А.* Зарождение регулярного флота на Балтике // История отечественного судостроения IX–XIX вв.: в 5 т. Т. 1. СПб.: Судостроение, 1994. С. 83–98.

*Кротов П. А.* Петербургский порт при Петре I // Феномен Петербурга. СПб.: Изд-во Русско-Балтийский информационный центр «Блиц», 2001. С. 423–433.

*Кротов П. А.* Рождение Балтийского военно-морского флота // Вопросы истории. 1991. № 11. С. 209–213.

*Кротов П. А.* Создание линейного флота на Балтике при Петре I // Исторические записки. Т. 116. М.: Наука, 1988. С. 313–331.

*Некрасов Г. А.* Внешняя торговля России через Ревельский порт в 1721–1756 гг. М.: Наука, 1984. 272 с.

Новгородская первая летопись старшего и младшего изводов // Полное собрание русских летописей (ПСЗРИ). Т. III. М.: Языки русской культуры, 2000. XII, 720 с.

*Репин Н. Н.* Торговля России с европейскими странами на отечественных судах (конец XVII — середина 60-х годов XVIII в.) // Исторические записки. Т. 112. М.: Наука, 1985. С. 141–176.

Памятники дипломатических сношений с державами иностранными // Сб. императорского Русского исторического общества. Т. 35. СПб.: Типогр. Ф. Елеонского и К., 1882. VI, XXII, 869+88 с.

*Сорокин П. Е.* Под властью шведской короны. Невские берега в истории России и Швеции // Родина. 2003. № 1. С. 7–10.

*Филюшкин А. И.* Изобретая первую войну России и Европы: Балтийские войны второй половины XVI в. глазами современников и потомков. СПб.: Дмитрий Буланин, 2013. 880 с.

*Форстен Г. В.* Балтийский вопрос в XVI и XVII столетиях (1544–1648): в 2 т. Т. 1. СПб.: Типогр. В. С. Балашева и К., 1893. 717 с.; Т. 2. СПб.: Типогр. В. С. Балашева и К., 1894. 640 с.

*Хорошкевич А. Л.* Борьба России за создание флота на Балтийском море в конце XV — начале XVI в. // Военно-исторический журнал. 1974. № 5. С. 82–86.
*Хорошкевич А. Л.* Русское государство в системе международных отношений конца XV — начала XVI в. М.: Наука, 1980. 294 с.
*Шаскольский И. П.* Борьба Руси за сохранение выхода к Балтийскому морю в XIV веке. Л.: Наука, 1987. 176 с.
*Шаскольский И. П.* Русская морская торговля на Балтике в XVII в. (торговля со Швецией). СПб.: Наука, 1994. 190 с.
*Шаскольский И. П.* Русское мореходство на Балтийском море в XVII веке // Проблемы истории феодальной России. Л.: Изд-во Ленингр. гос. ун-та, 1971. С. 148–156.
*Шафиров П. П.* Разсуждение, какие законные причины Его Царское Величество Петр Первый […] к начатию войны против короля Карола 12 шведского 1700 году имел […]. СПб.: [s.n.], 1717. 128 с.

**References**

Alexeev Y. G. Morskaya politika Ivana III (k postanovke voprosa) [Maritime policy of Ivan III (by the formulation of the question)]. *Ot Drevnei Rusi k Rossii Novogo vremeni. Sbornik statei k 70-letiiu A. L. Khoroshkevich* [A collection of articles in honour of her 70th birthday]. Moscow, Publ. by The Institute of Russian History of Russian Academy of Sciences, 2003, pp. 105–115. (In Russian)
Alexeev Y. G. *Pokhody russkich voisk pri Ivane III* [Campaigns Russian troops under Ivan III]. St. Petersburg, St. Petersburg State University Press, 2007, 464 p. (In Russian)
Vainstein O. L. Economicheskie predposylki bor'by za Baltiiskoie more i vneshniaia polytika Rossii v seredine XVII v. [Economic conditions of the struggle for the Baltic Sea and the foreign Russian policy in the middle of the 17th century]. *Uchenyie zapiski Leningradskogo gosudarstvennogo universiteta* [Transactions of Leningrad State University]. Vol. 18. Leningrad, Leningrad University Press, 1951, pp. 153–184. (In Russian)
Volkov M. Y. *Goroda Verchnego Povolzhya i Severo-Zapada Rossii: Pervaia chetvert XVIII v.* [Towns of Upper Volga region and North-West Russia: First quarter 18th century]. Moscow, Nauka Publ., 1994, 230 p. (In Russian)
Kabinet Petra Velikogo [Cabinet of Peter the Great]. *Rossiyskiy gosudarstvenniy archiv drevnich aktov* [Russian State Archive of Ancient Acts] (RGADA), f. 9 (Cabinet of Peter the Great), otdel II, kniga 62; otdel I, kniga 44. (In Russian, unpublished)
Kobzareva E. I. *Diplomaticheskaya bor'ba Rossii za vychod k Baltiyskomu moru v 1655–1661 godah* [Russia's diplomatic struggle for access to the Baltic Sea in 1655–1661 years]. Moscow, Publ. by The Institute Russian History of Russian Academy of Sciences, 1998, 300 p. (In Russian)
Krotov P. A. Zarozhdenie reguliarnogo flota na Baltike [The origin of the regular fleet in the Baltic Sea]. *Istoriia otechestvennogo sudostroeniia* [The history of Russian shipbuilding]. In 5 vols. Vol. I. St. Petersburg, Sudostroeniie Publ., 1994, pp. 83–98. (In Russian)
Krotov P. A. Peterburgskiy port pri Petre I [St. Petersburg port under Peter I]. *Fenomen Peterburga* [St. Petersburg phenomenon]. St. Petersburg, Publ. House Russian-Baltic Information Center "Blitz", 2001, pp. 423–433. (In Russian)
Krotov P. A. Rozhdenie Baltiyskogo voenno-morskogo flota [The birth of the Baltic Navy] *Voprosy istorii* [Historical questions], 1991, no. 11, pp. 209–213. (In Russian)
Krotov P. A. Sozdanie lineinogo flota na Baltike pri Petre I [Creating a fleet of battleships on the Baltic Sea under Peter I]. *Istoricheskie zapiski* [Historical Records]. Vol. 116. Moscow, Nauka Publ., 1988, pp. 313–331. (In Russian)
Nekrasov G. A. *Vneshniaia torgovlia Rossii cherez Revelskiy port v 1721–1756 gg.* [Russia's foreign trade through the port of Revel in 1721–1756 gg.]. Moscow, Nauka Publ., 1984, 272 p. (In Russian)
Pervaia novgorodskaia letopis' [First Novgorod Chronicle senior and junior recension]. *Polnoe sobranie russkich letopisey* [Full Collection of Russian chronicles] (PSRL). Vol. III. Moscow, Languages Russian Culture Publ., 2000, XII, 720 p. (In Russian)
Repin N. N. Torgovlia Rossii s evropeiskimi stranami na otechestvennykh sudakh (konets XVII — seredina 60-kh godov XVIII v. [Russian Trade with European countries on the native vessels (the end 17 — the middle of the 60s of the 18th century.)]. *Istoricheskie zapiski* [Historical Records]. Vol. 112. Moscow, Nauka Publ., 1985, pp. 141–176. (In Russian)

*Pamiatniki diplomaticheskikh snoshenii s derzhavami inostrannymi* [Monuments of diplomatic relations with foreign powers] Coll. Imperial Russian Historical Society. St. Petersburg, F. Eleonskiy and Comp. Print House, 1882, vol. 35, VI, XXII, 869, 88 p. (In Russian)

Sorokin P. E. Pod vlast'iu shvedskoi korony. Nevskie berega v istorii Rossii i Shvetsii [Under the rule of the Swedish crown. Neva Banks in the history of Russia and Sweden]. *Rodina* [Fatherland], 2003, no. 1, pp. 7–10. (In Russian)

Filyushkin A. I. *Izobretaia pervuiu voinu Rossii i Evropy: Baltiiskie voiny vtoroi poloviny XVI v. glazami sovremennikov i potomkov* [Inventing the first war between Russia and Europe: The Baltic Wars of the second half of the 16th century by eyes of contemporaries and descendants]. St. Petersburg, Dmitry Bulanin Publ., 2013, 880 p. (In Russian)

Forsten G. V. *Baltiiskii vopros v XVI i XVII stoletiiakh (1544–1648)* [The Baltic question in the 16th and 17th centuries (1544–1648)]. In 2 vols. Vol. 1. St. Petersburg, V. S. Balashev and Co Print., 1893, 717 p.; vol. 2. St. Petersburg, V. S. Balashev and Co Print., 1894, 640 p. (In Russian)

Khoroshkevich A. L. Bor'ba Rossii za sozdanie flota na Baltiiskom more v kontse XV — nachale XVI v. [The struggle for the creation of Russian fleet in the Baltic Sea in late 15th — the beginning of the 16th century]. *Voenno-istoricheskii zhurnal* [Military History magazine], 1974, no. 5, pp. 82–86. (In Russian)

Khoroshkevich A. L. Russkoe gosudarstvo v sisteme mezhdunarodnykh otnoshenii kontsa XV — nachala XVI v. [Russian State in international relations system, end 15 — the beginning of the 16th century]. Moscow, Nauka Publ., 1980, 294 p. (In Russian)

Shaskolsky I. P. Bor'ba Rusi za sokhranenie vykhoda k Baltiiskomu moriu v XIV veke [The fight for the preservation of Russia access to the Baltic Sea in the 14th century]. Leningrad, Nauka Publ., 1987, 176 p. (In Russian)

Shaskolsky I. P. *Russkaia morskaia torgovlia na Baltike v XVII v. (torgovlia so Shvetsiei)* [Russian maritime trade on the Baltic Sea in the 17th century (trade with Sweden)]. St. Petersburg, Nauka Publ., 1994. 190 p. (In Russian)

Shaskolsky I. P. *Russkoe morekhodstvo na Baltiiskom more v XVII veke* [Russian sailing on the Baltic Sea in the XVII century]. Problemy istorii feodal'noi Rossii [Problems history of feudal Russia]. Leningrad, Leningrad State University Press, 1971, pp. 148–156. (In Russian)

Shafirov P. P. Razsuzhdenie, kakie zakonnye prichiny Ego Tsarskoe Velichestvo Petr Pervyi […] k nachatiiu voiny protiv korolia Karola 12 shvedskogo 1700 godu imel […] [Reasoning what legitimate reasons His Majesty Tsar Peter the First […] commenced a war against the Swedish king Charles 12 1700 had …]. St. Petersburg, [s. n.], 1717, 128 p. (In Russian)

Received: 14.01.2017
Accepted: 22.05.2017