

⁷ Репин Н. Н. Участие купечества Европейского Севера во внешней торговле через Архангельск в первой четверти XVIII века // Материалы по истории Европейского Севера СССР: Сев. археогр. сб. Вып. 3. Вологда, 1973. С. 187.

⁸ Белов М. И. История открытия и освоения Северного Морского пути. Т. 1. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века. М., 1956. С. 346.

⁹ См.: Крайковский А. В., Дадыкина М. М. «Промысел стараться умножить»: деятельность Сальной компании А. Д. Меншикова и морские промыслы на Русском Севере. 1704–1721 г. // Меншиковские чтения: Науч. альм. Вып. 5 (12). СПб., 2014. С. 75.

¹⁰ См. Крайковский А. В. «Как спущенный корабль» — планы переноса нидерландских технологий морского промысла и идеи европеизации России при Петре I // Россия — Нидерланды: Диалог культур в европейском пространстве: Материалы V Междунар. петровского конгресса, Санкт-Петербург, 7–9 июня 2013 г. СПб., 2014. С. 261–272; Крайковский А. В., Дадыкина М. М., Лайус Ю. А. Природные ресурсы Шпицбергена и проекты преобразования русских морских промыслов в XVIII в. // Экологическая история Сибирского Севера: перспективные направления исследований: Материалы всерос. науч. семинара, 15–16 окт. 2015, г. Сургут. Сургут, 2015. С. 74–94; Daдыкина М., Kraikovski A., Lajus J. 1) Hunting activities of Russian Pomors on Spitsbergen in the 18th century: new evidences in transnational perspective. [М., 2015]. (Ser.: Humanities; WP BRP 117/HUM/2015); 2) Mastering the Arctic marine environment: organizational practices of Pomor hunting expeditions to Svalbard (Spitsbergen) in the eighteenth century // Acta Borealia. 2017. N 1. P. 50–69; Kraikovski A. Good fisheries vs. bad fisheries: ideological and scientific base for the governmental projects of modernization of Russian system of marine harvesting in the 18th century // Environmental history in the making. Vol. 2. Cham, 2017. P. 49–72; Дадыкина М. М., Крайковский А. В., Лайус Ю. А. Поморские промыслы на Шпицбергене в XVIII — начала XIX в. Исследование. Документы. М.; СПб., 2017.

¹¹ ПСЗ. Собр. 1. Т. 4. СПб., 1830. С. 46.

¹² Schokkenbroek J. C. A. Trying-out: an anatomy of Dutch whaling and sealing in the nineteenth century, 1815–1885. Amsterdam, 2008. P. 17.

¹³ НИА СПб ИИ РАН. Ф. 10. Оп. 2. Д. 128. Л. 7 об.

¹⁴ РГАДА. Ф. 1261. Оп. 6. Д. 159. Л. 13 об., 56.

¹⁵ Там же. Ф. 198. Оп. 1. Д. 1035. Л. 56.

¹⁶ Чулков М. Д. Историческое описание российской коммерции... С. 372.

¹⁷ Цены Амстердамской биржи см.: Posthumus N. W. Nederlandsche prijsgeschiedenis. Leiden, 1943 (MEMDB: Medieval and Early Modern Data Bank. Prices (Posthumus). URL: http://www2.scc.rutgers.edu/memdb/search_form_postpr.php (15.09.2017). Запрос: Train-oil, 1709–1749).

П. М. Демченко

ЗУНДСКИЕ РЕГИСТРЫ: МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ И ОСОБЕННОСТИ ИСТОЧНИКА В РОССИЙСКОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ

Зундские регистры — огромный и уникальный источник по истории балтийской торговли, частью которой является и история российской торговли. Корпус Зундских регистров сформировался в результате многовековой деятельности (1429–1857) датской таможни в Эльсноре¹. Эльснорская таможня

контролировала судоходство сквозь Зунд², являвшийся одной из самых оживленных торговых артерий Европы, регистрировала входящие и исходящие морские рейсы на Балтику и обязывала платить пошлину за проход проливов и провозимые грузы. С этой целью датчане производили осмотр торговых судов, проходящих Эресунн, регистрировали грузы. За сокрытие товара на шкиперов налагались большие штрафы, а датские корабли в Эльсинорской гавани всегда были наготове устремиться за теми, кто пытался ускользнуть от зундских пошлин. Значительная часть зарегистрированных в Зундских регистрах рейсов имела местом своего назначения российские порты. В условиях отсутствия стабильной статистики российской внешней торговли, Зундские регистры могут восполнить эти пробелы и предоставить новый материал для изучения и анализа российской истории.

Сам источник представляет собой большие тома (около 700), сшитые из тетрадей, в которых регистрировались шкиперы. В этих тетрадях, в зависимости от периода, мы можем найти информацию о провозимом грузе, имени шкипера, пункте отбытия и назначения, порте приписки, пошлинах, оплаченных шкипером. Таким образом, Зундские регистры открывают перед нами огромные возможности в изучении экономической истории не только статистически, но и качественно. Особенно это ценно в контексте истории российской торговли, в рамках которой мы получаем новый и очень информативный источник.

Научный интерес к регистрам Зундской пошлины в начале XX в. привел к проекту, целью которого было создание таблиц с обобщенной информацией из регистров. В течение XX в. было подготовлено несколько изданий Зундских регистров по разным периодам³. Однако все они подвергались критике, связанной с неверной интерпретацией и искажениями тех или иных аспектов источника. По этой причине в 2009 г. появился датско-голландский проект «Sound Toll Registers Online»⁴ (далее — STRO), задачей которого стало создание базы данных, призванной передать материалы источника максимально близко к реальности. В данном проекте участвовали Гронингский университет, Фризский исторический, литературный центр в Леуваардене (Tresoar) и Датский национальный архив (Rigsarkivet)⁵.

Особенность цифровой публикации STRO заключалась в том, что помимо простого сканирования источника и выгрузки этих сканов в высоком разрешении на сервер проекта, участники проекта создали дублирующую источник текстовую базу данных. Пользуясь оригинальной формой записей в источнике, участники проекта унифицировали ее «поля» и переписали туда оригинальную информацию в текстовой форме. Благодаря этому стал возможен компьютеризированный поиск по обработанной части STRO (каждому зарегистрированному и оцифрованному рейсу был присвоен уникальный идентификационный номер). Это значит, что теперь нет нужды вручную обрабатывать массивы источника постранично, достаточно лишь правильно ввести запрос в поисковые формы и работать уже с результатами поиска. К сожалению, из-за сложности источника, в частности, проблемы с записью топонимов и изменением датского языка в течение четырех веков, поиск по базе данных

STRO — дело нелегкое. В рамках данной статьи я предложу свое видение методов работы с STRO, опишу проблемы, которые словно отмени Датских проливов поджидают исследователей в ходе работы с ними, а так же покажу степень доказанной репрезентативности STRO.

Перед многими исследователями, обращавшимся к STR (под STR я понимаю сам источник, а STRO использую для обозначения именно базы данных проекта), вставала проблема репрезентативности данного источника. Много копий было сломано относительно степени доверия к STR. Можно выделить два основных метода, которыми пользовались исследователи в своих дискуссиях по поводу репрезентативности источника. Первый способ заключался в исследовании практик регистрации судов в Эльсиноре на основе Зундских регистров⁶, второй же — в сравнении различных локальных таможенных источников с STR⁷. Среди недостатков первого метода стоит обозначить оторванность исследований от мировой истории, а также невозможность сравнительным путем определить степень репрезентативности источника. Исследования же на основе второго метода, как правило, охватывают небольшие временные промежутки и ограничиваются лишь сравнением данных двух источников, не проводя внутренней критики источников. Наиболее удачными, на мой взгляд, являются исследования, сочетающие оба метода, однако их не так много.

Так как на данный момент наиболее удобной и доступной платформой для работы с Зундскими регистрами является сайт проекта STRO, на сервере которого находится вся база данных, важно описать методику и проблемы компьютеризированного поиска по Зундским регистрам. Существует два типа поиска: простой и расширенный (advanced). Простой поиск позволяет искать таможенные записи только по их ID или дате. После обработки запроса сервер выдаст карточку шкипера (если поиск совершался по ID), которая будет содержать всю информацию о данном конкретном рейсе. Если поиск совершался по дате, то сервер выдаст список всех записей рейсов за указанную в поисковой форме дату.

Гораздо более полезным и информативным типом поиска является расширенный поиск. Данный тип поиска предлагает гораздо больше параметров поиска (поисковая форма). Параметры поиска разделены на следующие разделы: шкипер (полное имя, порт приписки, малый регион, большой регион), отбытие (порт, малый регион, большой регион), прибытие (порт, малый регион, большой регион), а также вне этих разделов — параметры груза и даты. По каждому из этих параметров можно произвести поиск, а их комбинирование значительно расширяет возможности работы с источником.

Однако, ввиду языковых особенностей, параметры поиска необходимо задавать особым способом. Поиск настроен таким образом, что параметры нужно заполнять «сильными согласными». Например, вместо «Petersburg» в поисковой форме необходимо писать «*p*t*b*rg». Знак «*» означает пропуск символов, то есть между p и t могут оказаться любые символы, но эта запись все равно окажется в результатах поиска. Причиной подобных манипуляций при поиске является тот факт, что при переводе источника в текстовую версию

участники проекта сохраняли оригинальное написание. С учетом того, что вариантов написания одного только Петербурга можно найти с полдесятка⁸, подобный нестрогий поиск (то есть вариативный) очень помогает в исследовании. Главное — сверять результаты. В результаты поиска могут попасть лишние топонимы, которые необходимо будет исключать либо придумыванием новой, более оптимальной записи поискового запроса, либо вручную объединять или вычленять ненужные рейсы. Так, например, поиск рейсов в Ревель невозможен без ручного объединения результатов двух запросов, так как в кодировке запроса на данный момент нет возможности ставить чередующиеся буквы, а буква «в» в топониме Ревель могла транскрибироваться как через «w», так и через «v»⁹. То есть полноценную выкладку по Ревельскому порту можно получить только путем ручного объединения результатов поиска по запросам «R*W*L» и «R*V*L».

Следующей важной особенностью работы с STRO является необходимое доверие источнику. То есть, если в Зундских регистрах значится маршрут рейса из порта А в порт Б, а таможенные источники порта Б свидетельствуют о том, что корабль пришел из порта В — это отнюдь не означает, что какой-то из источников «недоуверен». С большой долей вероятности именно данные несоответствия между источниками позволят обнаружить неформальные практики, которые господствовали за стенами казенных учреждений. Так, при анализе списков шкиперов из «Санкт-Петербургских ведомостей» (далее — Ведомости) и STR, мной было обнаружено множество шкиперов, шедших по трехчастному маршруту: атлантический порт А — Петербург — любой «хлебный» порт (Данциг, Кенигсберг, Рига). Это позволило подтвердить гипотезу Акселя Христенсена¹⁰ о директивах, которые имели шкиперы в своих вояжах, а заодно и значительно расширить представления об исторических полномочиях шкиперов. Суть гипотезы заключалась в том, что шкиперы, трюмы которых были не заполнены до конца, прибывали в порты, откуда традиционно шло восточно-европейское зерно, и там заполняли до конца зерном свои трюмы, повышая окупаемость рейсов.

Другим случаем, когда подобные несоответствия позволили пролить свет на скрытые практики, стала особенность источника, которую я обозначил «проблема Østersøen». Работая с данными трансзундских рейсов в период с 1754 по 1764 г., я обнаружил значительную разницу в общем количестве зафиксированных источником прибывающих и отбывающих кораблей сначала в Риге и Петербурге, а позднее и в остальных крупных портах Балтики¹¹. В поисках решения данной проблемы я разложил общее количество рейсов по портам, на которые они приходятся. Разница входящих и исходящих рейсов в крупные порты оказалась равна примерно 4 тыс. судов (20 059 прибывших против 24 759 отбывших) за 1754–1764 гг. В то же время поиск кораблей по региону показал, что всего на Балтику за этот период как вошло, так и вышло по 29 тыс. кораблей. В итоге стало понятно, что потеря почти 4 тыс. кораблей в крупных портах обусловлена в значительной мере тем, что ежегодно с 1749 по 1769 г. от 10 до 25 % шкиперов регистрировались при входе на Балтику не как следующие в конкретный порт, а как идущие на «Østersøen» — датский

топоним Балтийского моря. Выяснилось, что STR отразили исторически сложившуюся среди шкиперов и работников таможни практику. Оказалось, что пункт назначения записывался эльсинорскими чиновниками не со слов шкипера, а согласно торговым декларациям на грузы, которые он вез. Если же корабль шел просто с балластом, конкретный порт назначения можно было не указывать — его регистрировали просто как судно, идущее на Østersøen (Восточное море). Вот почему эти шкиперы пропадают в результатах поиска по портам в STRO, но присутствуют в результатах поиска по региону.

Другой, важной, на мой взгляд, проблемой, являются сложности транскрибирования в Зундских регистрах. Выше я уже отмечал вариативную запись различных топонимов, однако не менее остро проблема транскрибирования стоит и в отношении имен шкиперов. Эльсинорские таможенники не записывали имя корабля, только имя шкипера. По этой причине достоверно идентифицировать шкипера мы можем только по его имени, которое могло писаться по-разному. Особенно остро эта проблема стоит при сравнении списков шкиперов из нескольких разных источников. В пример я приведу сравнение STR и Ведомостей за 1760 г. Если часть шкиперов идентифицируется довольно легко (например, Henry Harding — Генрих Гардинг, Daniel Ostle — Даниэль Остле, John Watzone — Джон Ватзон, Jacob Petersen — Яков Петерзен), то другая часть идентифицируется весьма сложно и спорно (например, Henrich Schadforth — Генри Залфорт, John Hunther — Джон Гинтер, Stephen Hooper — Стефан Голпер, Simon Sourfield — Симон Скурфильд). Часть различий в транскрипции объясняется обычными фонетическими законами (оглушение, озвончение: Petersen в Петерзен, Archibald Zuil в Архивальд Цвилль, Constable Saunders в Констабель Заундерс) или же языковыми традициями в отношении тех или иных имен (так, Richard Jordan, в зависимости от своего происхождения и языкового бэкграунда регистратора с российской стороны может быть как Рихардом Иорданом, так и Ричардом Джорданом, как были записаны Richard Elstob — Ричард Эльстоб и Thomas Johnson — Томас Джонзон, при этом все трое были предположительно англичанами, так как порт их приписки был Лондон).

Учитывая, что в записи иностранных нескандинавских имен датские таможенники порой использовали датские диакритические знаки¹², я полагаю, что языковой бэкграунд таможенников отразился и в записи шкиперов в датских источниках. Аналогичная ситуация происходила и в российских источниках — это может объяснить столь сильное различие в именах и фамилиях (например, Sourfield в Скурфильд, Porrit в Поррил, Yeman в Икомен, Hooper в Голпер, Hunther в Гинтер и т. д.).

Впрочем, бывают и особо сложные случаи. Таков оказался шкипер Ralf Willis¹³. В Ведомостях за 1760 г. он был зарегистрирован как Галф Виллинзон. Казалось бы, Ralf Willis и Галф Виллинзон — совершенно разные люди, но это оказалось не так. Проанализировав предполагаемую историю рейсов, то есть найдя всевозможные рейсы шкиперов по имени Ralf Willis и Галф Виллинзон, мы выяснили, что имя Галф в русской транскрипции было ошибкой наборщи-

ка или таможенника, так как в 1759 г. этот же человек был зарегистрирован как Ральф Виллис¹⁴.

Таким образом, исследователям необходимо скрупулезно и тщательно проверять свои списки шкиперов. Если имена шкиперов с малой долей вероятности могут означать одного и того же человека, необходимо тщательно исследовать его историю маршрутов, реконструировать его логистику и товары, преимущественно им перевозимые. Это позволит идентифицировать шкипера в бескрайнем море рейсов, отложившихся в STR, и восстановить картину торговли.

Так как оперирование большими массивами данных — дело время- и трудозатратное, я разработал оптимальную методику работы с подобного рода статистическими источниками. Данный метод ориентирован на работу с несколькими списками из различных источников, которые будут отличаться по своему размеру и наполнению. Первое, что необходимо сделать — это разделить список шкиперов из локального статистического источника на: 1) общий список; 2) список тех, кто должен был пройти Эресунн; 3) тех, кто должен был остаться на акватории Балтики согласно данным локального источника. Так мы получим четыре списка шкиперов — три списка из локального источника и один список из STRO. После этого мы вводим категории шкиперов: полностью идентифицируемые, частично идентифицируемые, спорно идентифицируемые и не идентифицированные. Шкиперы должны быть распределены по категориям согласно количеству достоверно удовлетворяемых параметров (например, частично идентифицируемые шкиперы не будут нас удовлетворять по одному или двум параметрам, но при этом мы будем склоняться к тому, что это все же один и тот же шкипер в локальном источнике и в STRO). Каждому рейсу локального источника необходимо придать порядковый номер (для рейсов Зундских регистров можно использовать их ID). После этого можно начать сравнение и идентификацию. Лично мне было удобно составлять параллельные списки в Microsoft Excel и помечать цветами уже отнесенных к определенной категории шкиперов. Так я избегал возможности идентифицировать дважды одного и того же человека, а также это помогало для структуризации массивов.

По результатам этой работы я смог определить степень репрезентативности источника, но что более важно — изучение проблемных второй и третьей категории шкиперов вновь обнажило интересные особенности практик, существовавших в балтийской торговле.

Описанный выше метод работает для больших портов, однако, помимо мажорных портов существовали так же и минорные порты. Стоит отметить, что STR репрезентативны для мажорных портов, особенно тех, где было много участников трансзундской торговли. К такому выводу я пришел, изучая судоборот минорных портов Российской империи. Особенно показателен пример Ревеля. Мне удалось привлечь три источника для анализа судоборота Ревельского порта: голландские Galjootsgeldregisters¹⁵, датские STR и таможенную статистику Ревельского порта. Результат оказался крайне интересным. Репрезентативность Зундских регистров была подтверждена данными

Galjootsgeldregisters, однако, когда мы обратились к собственно ревельской статистике, мы обнаружили, что Зундские регистры с Galjootsgeldregisters дают нам информацию лишь примерно о 15 % судооборота Ревельского порта, в то время как до 2/3 судооборота этого порта приходилось на шведские порты.

Подобные моменты важно иметь в виду, так как STR хороши именно своими большими числами. Если мы рисуем статистику рижского судооборота до 600 кораблей в год — случайные флуктуации сглаживаются законом больших чисел. Однако этот закон не действует в минорных портах, где оборот портов в лучшем случае достигал 30 транзундских рейсов в год, а остальное приходилось на внутрибалтийскую торговлю. По этой причине статистические методы работы полезны с мажорными портами, для минорных портов следует оставить качественный анализ.

Теперь, разобравшись с методами установления репрезентации, с лингвистическими искажениями, проблемами кодировок и ограничениями STRO, следует прокомментировать также возможности применения статистических методов работы в рамках мажорных портов. Как уже отмечалось, STR репрезентативны исключительно для транзундского плавания. В связи с этим, зафиксированные в STRO шкиперы в массе своей англичане и голландцы. Кроме того, это означает, что большая часть внутрибалтийской торговли выпадает из нашей статистики. Например, для Санкт-Петербурга 1754–1764 гг. список шкиперов, зафиксированных в Зундских регистрах, составил не более 58 % от общего списка шкиперов, упомянутых на страницах Ведомостей. Это означает, что 40 % шкиперов завершили свою логистическую цепь в рамках Балтики, не выходя за Датские проливы. С другой стороны, 60 % — это более половины судооборота, что дает возможность наблюдать за борьбой главных торговых противников на Балтике — англичан и голландцев.

Из-за упоминавшейся ранее «проблемы Østersøen» можно утверждать, что списки исходящих рейсов Зундских регистров являются более репрезентативными. Несмотря на это, отбрасывать статистику входящих рейсов не стоит — в ней могут обнаружиться различия с исходящей статистикой, если мы начнем сравнивать их между собой в процентном соотношении. Другим важным параметром, на который необходимо обращать внимание при анализе той или иной записи — это соотношение порта отбытия и порта приписки зарегистрированного судна. Исходя из корреляции двух этих параметров можно понять, чьи нужды обслуживал тот или иной торговый флот. Так, британский торговый флот, к примеру, покрывал в основном нужды своих портов, в меньшей степени занимаясь грузоперевозками из третьих портов. В то же время голландцы показывали иную стратегию — их корабли шли в значительных количествах не из голландских портов, что может свидетельствовать о важности посреднической торговли для голландского флота. Такова основа для статистического анализа мажорных портов.

В рамках данной статьи я рассмотрел большую часть сложностей и нюансов, с которыми в любом случае столкнется исследователь, связавшийся с Зундскими регистрами. Помимо этого, я описал методы и способы работы, которые облегчают работу с массивами данных и снижают вероятность чело-

веческой ошибки. Мой опыт работы с Зундскими регистрами базировался на моем исследовании судоходства в российских водах на Балтике в середине XVIII в. По этой причине методы, описанные мною, в значительной мере ориентированы под нужды моего исследования. Однако они базируются на универсальных принципах работы с подобным типом источника, а значит подойдут и другим исследователям, которые обратятся к другим периодам, другим темам и другим историям.

STRO — довольно специфичный источник. В ходе работы с ним надо понимать и учитывать механизмы работы самой базы данных, чтобы исследовательские результаты соответствовали исследовательским запросам. Одновременно с этим многие вопросы внутри самих STR все еще остаются дискуссионными. С учетом глобального доступа к источнику каждый ученый в любой точке мира, в том числе и в России, может внести свою лепту в его изучение.

Примечания

¹ *Göbel E.* The Sound Toll Registers Online project, 1497–1857 // International journal of maritime history. 2010. Vol. 22, N 2. P. 306; *Degn O.* Tolden i Sundet: Toldopkrævning, politik og skibsfart i Øresund, 1429–1857. København, 2010; *Thaarup F.* Om Øresunds Told, denne Stats-Indtægts-Historie og Retsgrund. Kjøbenhavn, 1838.

² Эресунн (дат. Øresund) — пролив между Северным и Балтийским морем.

³ *Rönnbäck K.* The Sound Toll Chamber Commodity Records: estimating the reliability of a potential source to international trade history // International journal of maritime history. 2010. Vol. 22, N 1. P. 229.

⁴ URL: <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/over-het-project/sonttol-registers> (10.01.2017).

⁵ *Scheltjens W., Veluwenkamp J. W.* Sound Toll Registers Online: introduction and first research examples // International journal of maritime history. 2012. Vol. 24, N 1. P. 301.

⁶ *Rönnbäck K.* The Sound Toll Chamber Commodity Records. P. 231; *Christensen A. E.* Dutch trade to the Baltic about 1600: Studies in the Sound Toll Registers and Dutch shipping records. Copenhagen, 1941. P. 58.

⁷ *Dow J. B. A.* A comparative note on the Sound Toll Registers, Stockholm customs accounts and Dundee shipping lists, 1589, 1613–1622 // Scandinavian economic history review. 1964. Vol. 12, N 1. P. 80; *Knoppers J. V. T.* Dutch trade with Russia from the time of Peter I to Alexander I. Amsterdam, 1976.

⁸ Petersburg, Pettersborg, Petersbourg, St. Petersburg, St. Pettersborg, etc. Разнообразие написания топонима делает бессмысленным строгий поиск по полному названию.

⁹ Варианты написания: Rewell, Rewal, Revall, etc.

¹⁰ *Christensen A. E.* Dutch trade to the Baltic about 1600...

¹¹ За крупные порты мы считали порты с судооборотом от 500 кораблей в год согласно статистике Зундских регистров. Среди них оказались Данциг, Кенигсберг, Копенгаген, Любек, Либав, Рига, Петербург, Стокгольм, Штеттин, Мемель, Нарва и Выборг.

¹² Например: John Hæster from London (Record ID 548057); и пр.

¹³ Шкипер № 87 (departure 1760), Record ID 452688.

¹⁴ В 1759 г. его рейс из Риги был зарегистрирован на имя «Ральф Виллис», а когда он покидал Петербург в 1760 г. его зарегистрировали уже как «Гальф Виллинзон». Ошибка налицо, так как никаких других Ральфов и Виллисов не покидало Петербург в 1760 г.

¹⁵ См.: *Knoppers J. V. T.* Dutch trade with Russia from the time of Peter I to Alexander I.

