

А.Е. Гончаров\*

**АДМИРАЛ С.О. МАКАРОВ  
И КАРСКИЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ПЕРВАЯ ПОПЫТКА  
ОРГАНИЗОВАТЬ ЛЕСОЭКСПОРТ С ЕНИСЕЯ**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-5  
УДК 94(323.328)(093)"17/18"

*Выходные данные для цитирования:*  
Гончаров А.Е. Адмирал С.О. Макаров и карский морской путь: первая попытка организовать лесоэкспорт с Енисея // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 62–76. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-05.pdf>

A.E. Goncharov\*

**ADMIRAL S.O. MAKAROV  
AND THE KARA SEA ROUTE: ORGANIZING TIMBER  
EXPORTS FROM THE YENISEI RIVER**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-5

*How to cite:*  
Goncharov A.E. Admiral S.O. Makarov and the Kara Sea Route: Organizing Timber Exports from the Yenisei River // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 62–76. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-05.pdf>]

**Abstract.** Stepan Osipovich Makarov is inextricably linked with the history of the development of the Arctic, and, first of all, with the construction of the first polar icebreaker Ermak and the idea of using the icebreaker for scientific research in high latitudes. Makarov obtained a reputation not only as a polar scientist, but also as a champion of Russia's national interests in the Arctic. It is not surprising that both domestic and foreign researchers oppose Makarov to his contemporaries, in particular to the English captain Joseph Wiggins. And if in domestic literature – Makarov acts as a defender of Russian national interests in the Arctic, then in foreign works – Makarov acts as an opponent of the commercial development of the Northern Sea Route on the principles of free trade. However, it is often overlooked that the Ermak icebreaker was planned by Makarov primarily for use in the Kara Sea on the Novaya Zemlya line - the mouths of the Ob and Yenisei. Moreover, in 1898–1899. Makarov, together with the Krasnoyarsk merchant M.D. Shara-pov organized an enterprise for the trial export of Yenisei timber to England. Makarov worked closely with the British firm Francis William Leybourne-Popham, which until 1898 enjoyed preferential terms for the importation of foreign goods to Siberia, and this despite the fact that Makarov was among the most authoritative opponents of the free port. In this article, we will consider the evolution of views on the development of trade along the Northern Sea Route in the 19<sup>th</sup> century and contextualize Makarov's project for the development of this transport corridor.

**Keywords:** Admiral S.O. Makarov, Northern Sea Route, Kara Sea, Yenisei, history of shipping, timber export.

*The article has been received by the editor on 15.04.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

**Аннотация.** Имя Степана Осиповича Макарова неразрывно связано с историей освоения Арктики и в первую очередь со строительством первого полярного ледокола «Ермак» и идеей об использовании ледокола для проведения научных исследований в высоких широтах. В таком качестве Макаров завоевал репутацию не только ученого, но и поборника российских национальных интересов в Арктике. Неудивительно, что и отечественные, и зарубежные исследователи противопоставляют Макарова его современни-

\* **Александр Евгеньевич Гончаров**, кандидат исторических наук, Сибирский государственный университет науки и технологий им. акад. М.Ф. Решетнева, Красноярск, Россия, e-mail: [goncharovae@sibsau.ru](mailto:goncharovae@sibsau.ru)  
**Alexander Evgenievich Goncharov**, Candidate of Historical Sciences, Reshetnev Siberian State University of Science and Technology, Krasnoyarsk, Russia, e-mail: [goncharovae@sibsau.ru](mailto:goncharovae@sibsau.ru)

кам, в частности английскому капитану Джозефу Виггинсу. И если в отечественной литературе Макаров выступает в качестве защитника российских национальных интересов в Арктике, то в иностранных работах Макаров выступает противником коммерческого развития Северного морского пути на принципах свободной торговли. Однако часто упускается из виду тот факт, что ледокол «Ермак» планировался Макаровым в первую очередь для использования в Карском море на линии Новая Земля – устья Оби и Енисея. Более того, в 1898–1899 гг. Макаров совместно с красноярским купцом М.Д. Шарыповым организовал предприятие для пробного вывоза енисейской строевой древесины в Англию. Макаров тесно сотрудничал с британской фирмой Ф.У. Лейборна-Попхэма, которая до 1898 г. пользовалась льготными условиями привоза иностранных товаров в Сибирь, и это несмотря на то, что Макаров был в числе наиболее авторитетных противников порто-франко. В настоящей статье мы рассмотрим эволюцию взглядов относительно развития торговли по Северному морскому пути в XIX в. и контекстуализируем проект Макарова по развитию данного транспортного коридора.

**Ключевые слова:** адмирал С.О. Макаров, Северный морской путь, Карское море, Енисей, история судоходства, лесоэкспорт.

*Статья поступила в редакцию 15.04.2022*

В конце XIX в. морской путь к устьям великих сибирских рек – Оби и Енисея был достаточно хорошо освоен и использовался для грузоперевозок в ходе отдельных экспедиций как отечественными, так и иностранными коммерсантами. Несмотря на то, что вновь открытый морской путь был еще весьма далек от полноценного транспортного коридора, а плавание по нему представляли скорее отдельные полярные экспедиции, нежели регулярные рейсы, с момента самых первых успешных плаваний развернулась острая полемика относительно того, кто будет контролировать торговлю в Карском море. Следует отметить, что обсуждение данного вопроса велось в основном отечественными поборниками развития Северного морского пути. В иностранных источниках подобной дискуссии мы практически не встречаем. Опасения относительно того, что торговля с Сибирью через Карское море окажется в руках иностранцев, высказывались наиболее заметным образом на страницах «Трудов Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству». Так, секретарь-делопроизводитель отделения Ф.Д. Студитский в 1877 г. писал: «...учреждение морской торговли Сибири с Европой принесет большие выгоды нашему государству, если мы сумеем удержать ее в своих руках и не воспользуются ею иностранцы, особенно англичане»<sup>1</sup>. Протекционистских настроений придерживалось большинство российских участников процесса освоения морского пути через Карское море в 1870-х гг.

Напомним, что коммерческие плавание в Сибирь начались в 1874 г. с достижением устья Оби британской паровой шхуны «Диана» под командованием капитана Джозефа Виггинса. В течение последующих пяти лет торговые экспедиции в Обь-Енисейский район организовывались британскими, российскими, шведскими, датскими и немецкими предпринимателями. Неудивительно, что подобный экспедиционный ажиотаж в море, которое до недавнего времени считалось непреодолимым «ледяным погребом», в том числе наиболее авторитетными европейскими географами, такими как Август Генрих Петерман (1822–1878 гг.)<sup>2</sup>, спровоцировал не только ошибочное впечатление о простоте маршрута и его готовности для немедленной эксплуатации, но и, как мы видим из многочисленных исторических свидетельств, обеспокоенности о том, что морской путь окажется в чужих руках.

<sup>1</sup> Студитский Ф.Д. Об устройстве каналов частными средствами // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8-го февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб., 1877. С. 284.

<sup>2</sup> Tammiksaar E., Stone I.R. Karl Ernst von Baer and the Kara Sea 'Eiskellar' // Polar Record. 1977. № 33 (186). P. 241.

Данные опасения усиливались ввиду отсутствия поддержки со стороны органов государственной власти у российских поборников развития морского сообщения с Сибирью. Кроме этого, среди сторонников проекта также не наблюдалось единства даже относительно самых основных вопросов организации судоходства.

В то же время известно, что экспедициям шведского полярного исследователя А.Э. Норденшельда на Енисей в 1875 и 1876 гг., а также экспедиции Дж. Виггинса в 1876–1877 гг. оказывалось заметное содействие со стороны как центральных, так и местных властей<sup>3</sup>. Так, зимующий в устье реки Курейки экипаж виггинсовской паровой шхуны «Темза» зимой и весной 1877 г. снабжался из Туруханска продуктами питания и медикаментами, в то время как экипаж клипер-бота «Северное Сияние», построенного на средства золотопромышленника М.К. Сидорова, зимовавший в архипелаге Бреховских островов, испытывал серьезные трудности с продовольствием – к началу ледохода из пяти членов экипажа судна остался в живых только один. Никаких шагов по спасению этих людей со стороны местных властей не предпринималось. В описании трагической гибели экспедиции советский историк Е.И. Владимиров видит сговор между туруханским приставом и енисейским купечеством<sup>4</sup>. В этой связи предложения представителей сибирских региональных властей о необходимости привлечения иностранного капитала для организации добычи, вывоза и сбыта сибирских товаров в связи с отсутствием у отечественных капиталистов таких возможностей встречали резкую критику<sup>5</sup>. При этом отмечалось, что иностранные промышленники зачастую находят большее содействие со стороны российского правительства, нежели отечественные<sup>6</sup>.

Однако не иностранные купцы, а именно природно-климатические условия Карского моря, а также слабая изученность морских и речных путей оказались пагубными для первых экспедиций. Воодушевленные успехами первых рейсов, триумфально описанных в газетах и на страницах географических изданий, ряд иностранных и отечественных предпринимателей организовал в 1879 г. крупную экспедицию на Обь и Енисей. Тяжелая ледовая обстановка не позволила большинству кораблей пробиться в Карское море – часть судов получили повреждения. Единственным кораблем, который смог совершить плавание на Енисей, стал пароход «Луиза» фирмы Л.Г. Кнопа<sup>7</sup>. Последующие неблагоприятные ледовые годы вывели из проекта морского пути такие фигуры, как А.М. Сибиряков и М.К. Сидоров. Последний отступил от своей давнишней мечты по организации судоходства в Карском море и переключил свое внимание на описание различных фантастических проектов, как, например, устройство сети каналов через Ямал и глубоководных гаваней в Байдарацкой губе и других местах<sup>8</sup>. Последней фирмой, которая еще некоторое время организовывала плавания по Карскому морю, была компания Кнопа.

Через успешных британских экспедиций на Енисей, организованных различными торговыми компаниями («Феникс», «Англо-Сибирский торговый синдикат», «Ф.У. Лейборн-Попхэм») в период с 1887 по 1897 г., в ходе которых на местный рынок поступило большое количество разнообразных европейских промышленных товаров, включая предметы роскоши и некоторые экзотические товары, изменила отношение представителей сибирской

<sup>3</sup> Об этом см. подробнее: *Гончаров А.Е.* О шведской экспедиции на Енисей в 1876 г. // Известия Томского политехнического университета: Социально-гуманитарные технологии. 2014. Т. 324, № 6. С. 74–88; *Goncharov A.E., Orel I.V.* Thames meets the Enisei: Captain Joseph Wiggins's expedition to the Kara Sea and Enisei, 1876–1877 // *Polar Record*. 2019. № 55. P. 425–440.

<sup>4</sup> *Владимиров В.И.* Героический рейс шхуны «Утренняя Заря». Л.–М., 1940. С. 9, 14–15.

<sup>5</sup> *Студитский Ф.Д.* Выгодно ли России, если иностранцы завладеют морской торговлей Западной Сибири с Европой // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1878 год. СПб., 1879. С. 368, 370.

<sup>6</sup> Там же. С. 372.

<sup>7</sup> *Медников Д.М., Гончаров А.Е., Карелин Н.М.* «Замечательное» арктическое предприятие: о деятельности компании барона Людвиг Кнопа по развитию торговли по Северному морскому пути (1878–1884) // *Клио*. 2017. № 1 (121). С. 181.

<sup>8</sup> *Сидоров М.К.* О проектах каналов в Сибири // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8-го февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб., 1877. С. 257–267.

буржуазии и интеллигенции к иностранной торговле по Северному морскому пути. Громче всех, пожалуй, звучал голос енисейского городского головы и золотопромышленника С.В. Востротина, который не только тесно сотрудничал с британскими предпринимателями, но и яростно защищал политику беспошлинной торговли в устьях сибирских рек (порто-франко). В работах Востротина мы видим неподдельный энтузиазм к морской торговле между Сибирью и европейскими странами. Транссибирская железная дорога, напротив, представляется средством разорения региона, организованного буржуазными кругами из европейской части страны, а также центральных властей, которые видят в Сибири колонию, которую эксплуатируют не развивая<sup>9</sup>. Похожее мнение относительно железной дороги еще в 1875 г. высказывал известный общественный деятель и публицист Н.М. Ядринцев, полагавший, что без развития местных путей сообщений и промышленности дорога будет служить лишь орудием ресурсной эксплуатации Сибири, а не средством для ее развития<sup>10</sup>.

Согласно Востротину, поддержание беспошлинных условий ввоза иностранных промышленных товаров должно было послужить стимулом развития сибирской добывающей промышленности и обеспечить достаточный объем местных товаров, которые могли бы выдерживать стоимость перевозки морским путем. На деле оказалось, что иностранные грузоперевозчики были слабо заинтересованы в экспорте сибирских продуктов. Напротив, возможность эксплуатировать пускай и небольшой, но новый рынок сбыта своих товаров, пользуясь льготными условиями, был для них более привлекательным. Востротин, как и его предшественники, практически не уделяет внимание технической стороне проблеме организации экспорта крупногабаритных сибирских товаров. Если иностранные суда загружались в оборудованных портах, где имелись не только механизированные средства погрузки, но и профессиональные грузчики, осуществляющие оптимальную загрузку кораблей под руководством стивидоров, то на Оби и Енисее таких условий не было. До строительства Усть-Енисейского порта, начавшегося в 1916 г., перегрузка на Енисее осуществлялась либо на рейде, либо в различных «портах» – местах, отобранных по ряду гидрографических признаков. Таким образом, судно можно было разгрузить, особенно если товар представлял из себя дорогостоящие промышленные изделия или предметы роскоши, однако его нельзя было загрузить каким-либо значительным количеством тяжелых грузов. Это являлось одной из основных причин преобладания импорта над экспортом в коммерческих экспедициях XIX в., а не отсутствие заинтересованности у иностранцев в малоценных сибирских грузах, как утверждал С.О. Макаров<sup>11</sup>. Надо полагать, что даже в условиях беспошлинной торговли иностранные предприниматели вряд ли бы упустили возможность получить пусть и небольшую, но все-таки прибыль за обратный рейс, нежели отправлять зафрахтованные пароходы порожняком. Примеры, когда с иностранных судов выбрасывались за борт сибирские грузы (1877 и 1878 гг.), не могут служить подтверждением отсутствия интереса у коммерсантов к сибирскому экспорту, поскольку данные действия производились исключительно в случаях, когда суда находились в бедственном положении. В то же время в случае с рейсом парохода «Царица» в 1878 г., когда судно село на мель, за борт полетели ввозимые товары – сахар и керосин.

Другой немаловажной проблемой было отсутствие системных знаний о морской и речной гидрографии, метеорологических условиях района плавания, ледовой обстановке. Это препятствовало установлению более или менее точного графика плаваний. Как следствие, судоводители стремились как можно скорее покинуть сибирские реки и Карское море во избежание того, чтобы оказаться затертыми льдами. Именно этими факторами объясняется характер коммерческих рейсов и интерес предпринимательства к ввозу иностранной мануфактуры, а не вывозу сибирского сырья.

Таким образом, к 1897 г. стало очевидным, что режим порто-франко в Сибири не

<sup>9</sup> Востротин С.В. Наши водные пути в Сибирь. СПб., 1906. С. 22.

<sup>10</sup> Борзунов В.Ф. К вопросу об экономическом значении Сибирской железной дороги в конце XIX – начале XX вв. // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока. Труды конференции по истории Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск, 1961. С. 97; Канн С.К. Газетная полемика вокруг вопроса о Сибирской железной дороге накануне ее постройки (50–80-е годы XIX века) // Иркутский историко-экономический ежегодник. 2018. С. 145.

<sup>11</sup> Макаров С.О. «Ермак» во льдах. СПб., 1901. С. 91.

способствовал развитию вывоза местных товаров, т.е. главной цели его установления правительством<sup>12</sup>. Размах импорта британских товаров компанией Ф.У. Лейборна-Попхэма в 1896–1897 гг. привел к тому, что некоторые из них проникли на российский рынок далеко за пределы Сибири: так, в Москве в продаже имелись консервированные товары, ввезенные через Карское море<sup>13</sup>. Успех экспедиций привел к тому, что прибыль от одного рейса стала составлять до 200 тыс. руб., невзирая на высокую страховую премию за товары, которая по мере того, как плавания становились все более уверенными и масштабными, снижалась (с 12,5 % в период до 1896 г. до 8 % в 1896 г. и 4,5–6 % в 1897 г. соответственно)<sup>14</sup>. Представленная динамика всерьез вызвала опасения в отечественных правительственных и экономических кругах: «Допустить понижение пошлин или беспошлинный провоз товаров это значит отдать сибирские рынки иностранцам не на 3 или 5 лет, ... а навсегда»<sup>15</sup>.

Сибирское купечество и интеллигенция через своих представителей в городских думах Красноярска, Енисейска, Томска и Тюмени попытались переубедить Министерство финансов в принятии решения об отмене беспошлинного ввоза иностранных товаров в устья Оби и Енисея, аргументируя свою позицию тем, что порто-франко необходимо сохранить для «привлечения к сибирским берегам иностранных судов»<sup>16</sup>. Ставя во главу списка мер, необходимых для развития морской торговли, отмену или снижение пошлин на ввозимые товары, сторонники сибирского порто-франко, как и Востротин, похоже, имели слабые представления о том, с какими сложностями сопряжена организация эффективного экспорта сибирских товаров. Неудивительно, что сибиряки проиграли, и правительство утвердило новый перечень товаров, в котором к беспошлинному ввозу в навигацию 1898–1903 гг. допускались лишь некоторые группы товаров, необходимые для развития собственной сибирской промышленности и сельского хозяйства.

В числе тех, кто принимал участие в обсуждении вопроса о целесообразности продления режима порто-франко, был вице-адмирал Степан Осипович Макаров (1848[9]–1904). Его лекция о строительстве ледокола и использовании его для арктических плаваний, прочитанная в Мраморном дворце, заинтересовала многих высокопоставленных чиновников, главным образом министра финансов Сергея Юльевича Витте. Витте предложил Макарову принять участие в предстоящей в навигацию 1897 г. британской торговой экспедиции в Карское море, чтобы подробнее ознакомиться с условиями судоходства по Северному морскому пути. Внимательный к деталям и обладающий поистине научным мышлением Макаров подробно описал свое путешествие в отдельной брошюре<sup>17</sup>. После плавания он принимал участие в обсуждениях проблемы торговли по Северному морскому пути в сибирских городских думах: например, на организованном по случаю его приезда в Томск собрании городского купечества. Помимо уже ставшей традиционной проблемы вывоза сибирского хлеба, был поднят вопрос о необходимости задействования обского речного флота, который после проведения железной дороги потерял значительную часть грузов для перевозки, оставив не у дел многих пароходоладельцев<sup>18</sup>. Вице-адмирал отмечает, что в 1897 г. Попхэм договорился с обскими пароходоладельцами о перевозке грузов в Обскую губу по цене 16 копеек за пуд; такая же цена была установлена за то, чтобы поднять доставленные товары вверх по реке. Макаров предполагает, что при дальнейшем улучшении судоходных условий цена за доставку сибирских товаров в устье будет обходиться в 10 копеек за пуд и 15 копеек за пуд за

<sup>12</sup> Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л., 1962. С. 294.

<sup>13</sup> Северный морской путь и ходатайства сибирских городов. СПб., 1897. С. 17.

<sup>14</sup> Там же.

<sup>15</sup> Там же.

<sup>16</sup> Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 233. Оп. 2. Д. 2397. Л. 11.

<sup>17</sup> Макаров С.О. Отчет вице-адмирала Макарова об осмотре им летом 1897 года, по поручению министра финансов С.Ю. Витте, морского пути на реки Обь и Енисей. СПб., 1898.

<sup>18</sup> ГАТО. Ф. 3. Оп. 26. Д. 1457. Л. 7; Макаров С.О. «Ермак» во льдах. СПб., 1901. С. 88; В обском речном бассейне на 1898 г. насчитывалось около 100 паровых и 300 непаровых судов (Северный морской путь и ходатайства сибирских городов... С. 16).

доставку грузов вверх по реке. При этом объем грузов может быть весьма существенным с учетом тоннажа обской флотилии<sup>19</sup>.

Однако, несмотря на наличие большого количества товаров (главным образом сельскохозяйственной продукции), которые можно было направить на экспорт, организовать крупномасштабный экспорт этого товара через бухту Находка, открытую в ходе гидрографической экспедиции А.И. Вилькицкого и предлагаемую в качестве локации перегрузочного порта томской городской думой<sup>20</sup>, было на тот момент практически невозможным. Опыт показал, что осуществление в Обской губе перевалочного пункта для крупнотоннажных продуктов возможно только на рейде<sup>21</sup>. Этот метод крайне неэффективен, чему свидетельствует дальнейший отказ от развития морского сообщения на Оби и перевод тридцать лет спустя большинства карских операций на Енисей.

Хорошо знакомый с результатами гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана А.И. Вилькицкого Макаров понимал, что гидрографические условия соседнего Енисея были значительно более благоприятными для судоходства<sup>22</sup>: «В общем можно сказать, что Енисей представляет из себя хороший водный путь, который годен даже без всяких улучшений»<sup>23</sup>. Однако, в отличие от обского бассейна, Енисейская губерния в силу географических особенностей и меньшего населения имела существенно меньший объем готовой сельскохозяйственной продукции, который можно было бы направить на экспорт по водному пути. Речной флот также уступал по своим размерам обскому и не мог быть задействован для доставки больших объемов хлеба и иных аграрных продуктов<sup>24</sup>. Однако на Енисее и его притоках имелось большее количество качественной строевой древесины, которая ввиду своей доступности к речным системам могла доставляться сплавным способом в низовья Енисея, где ее можно было грузить на морские суда.

В пользу Енисея выступало и то обстоятельство, что здесь, в отличие от Обского Севера, имелись месторождения каменного угля – топлива для морских и речных судов. Не имея возможности производить бункеровку в Сибири, морские пароходы были вынуждены заполнять свои трюмы топливом, необходимым для обратного плавания. Сибирские речные пароходы, в свою очередь, использовали дрова, которые заготавливались по берегам судоходных рек. Главной проблемой являлось то, что, когда пароходы направлялись в район тундры, им приходилось везти с собой огромное количество дров. Как пишет Макаров: «В нынешнем году [1897. – А. Г.] пароходы, которые повели баржи в устье Оби, должны были взять с собой столько дров, что являлось сомнение, как они примут с морских пароходов весь привезенный для Оби груз»<sup>25</sup>. Помимо этого, использование дровяного топлива сильно задерживало ход речных экспедиций, поскольку приходилось делать регулярные остановки для погрузки дров. В этой связи близость к устью Енисея месторождений каменного угля высокого качества делало Енисей еще более привлекательной целью для осуществления карских грузоперевозок. Уголь впервые добывался здесь для нужд пароходов в 1894 г. с целью обеспечения топливом судов экспедиции А.И. Вилькицкого<sup>26</sup>.

По итогу своего путешествия в Сибирь в 1897 г. Макаров твердо убедился в том, что Северный морской путь осваивать нужно, однако этот маршрут должен служить не источником прибыли для иностранных коммерсантов, а транспортным коридором для экспорта сибирских товаров<sup>27</sup>. При этом протоколы совещаний с представителями таких городов, как Томск, указывают на то, что проблема вывоза сибирских товаров используется скорее

<sup>19</sup> Макаров С.О. Отчет вице-адмирала Макарова об осмотре... С. 80–81.

<sup>20</sup> ГАТО. Ф. 233. Оп. 2. Д. 2397. Л. 3.

<sup>21</sup> Дунин-Горкавич А.А. Необходимость открытия порто-франко в устьях рек Оби и Енисея. Тобольск, 1907. С. 12.

<sup>22</sup> Макаров С.О. «Ермак» во льдах... С. 74–75.

<sup>23</sup> Там же. С. 81.

<sup>24</sup> Макаров С.О. Отчет вице-адмирала Макарова об осмотре... С. 80–81, 89.

<sup>25</sup> Макаров С.О. «Ермак» во льдах... С. 79, 81.

<sup>26</sup> Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. Влияние пароходства на развитие рыболовного и охотничьего промыслов в Енисейской губернии // Вестник САФУ. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2016. № 3. С. 19.

<sup>27</sup> Макаров С.О. «Ермак» во льдах... С. 91.

как предлог для того, чтобы сохранить статус-кво относительно порто-франко. Однообразно перечисляются статистические данные о количестве продуктов, которые можно было бы вывозить, однако никак не представлены конкретные шаги, направленные на решение данной задачи<sup>28</sup>. В этом убедился и сам Макаров: «Мне, однако, хотелось не столько слышать общие фразы, сколько знать веские факты, и я ставил такой вопрос: имеются ли даже теперь грузы для ввоза и вывоза или нет?»<sup>29</sup>.

Судьбоносным для Макарова стало совещание при губернаторе Енисейской губернии 29 августа 1897 г., в ходе которого впервые обсуждалось использование ледоколов для организации плаваний в Карском море. Причем высказывалось мнение, что использование данного типа судов могло бы увеличить количество рейсов в четыре раза<sup>30</sup>. В ходе совещания были перечислены природные ресурсы Енисейской губернии, имеющие потенциальную экспортную значимость. Причем особое внимание было уделено лесу: «Сибирь настолько богата лесом, что один вывоз его может занять все предполагаемые рейсы...»<sup>31</sup>. По итогу этого совещания Макаров решил попробовать организовать экспорт енисейского леса, который он определил как основной экспортный груз на данном этапе<sup>32</sup>. Макаров посчитал, что для операций в Карском море необходим ледокол мощностью до 15 тыс. л.с.; такой ледокол имел бы осадку в 25 футов, что сделало бы его эксплуатацию в Обской губе, где глубины в месте перегрузке составляют 14 футов, невозможным<sup>33</sup>. Позже Макаров определил, что для карских экспедиций будет достаточно применение двух ледоколов – мощностью в 10 тыс. л.с. и 5 тыс. л.с. соответственно. Причем второй ледокол должен был обладать меньшей осадкой для работы в Обской губе.

По возвращении в Санкт-Петербург и представлении своего отчета министру финансов С.Ю. Витте Макаров приступил к разработке технического задания будущего ледокола, заказ на строительство которого был сделан в конце 1897 г. Как указывает в своих воспоминаниях Витте, интерес к данному проекту был обусловлен не только практической задачей очистки балтийских портов ото льда, но и попыткой организовать сквозное плавание вдоль побережья Сибири<sup>34</sup>. Причем зимой ледокол предполагалось держать в Финском заливе для работы там, а летом использовать для проводки судов к устьям Оби и Енисея<sup>35</sup>. Возможность соединить европейскую часть страны с Дальним Востоком посредством отечественного морского пути сулила не столько экономические, сколько военно-стратегические преимущества, поэтому не могла не вызвать желание у российского правительства ее реализовать, что объясняет оперативность принятия решения по строительству ледокола и выделение на это средств<sup>36</sup>. В феврале 1899 г. ледокол «Ермак» был спущен на воду и готов к первому плаванию. В мае того же года ледокол был подготовлен для совершения плавания в Карское море с заходом в Енисейский залив. Согласно программе экспедиции, «Ермак» должен был в июне выйти из Ньюкасла и направиться в Карское море, откуда, в зависимости от ледовой обстановки, направиться к устью Енисея. Было изготовлено пять знаков судовой обстановки для установления в различных местах, в том числе на островах Белый и Вилькицкого<sup>37</sup>. Известно, что данная экспедиция не состоялась: ледокол «Ермак» не смог в своем первом плавании пробить «ледяной погреб» Карского моря, что, безусловно, не могло не разочаровать Макарова.

<sup>28</sup> ГАТО. Ф. 3. Оп. 26. Д. 1457. Л. 3–8 об.

<sup>29</sup> Макаров С.О. «Ермак» во льдах... С. 92.

<sup>30</sup> Там же. С. 100.

<sup>31</sup> Цит. по: Там же. С. 102.

<sup>32</sup> Там же. С. 103.

<sup>33</sup> Там же. С. 106.

<sup>34</sup> Витте С.Ю. Избранные воспоминания, 1849–1911 гг. М.: Мысль, 1991. С. 657.

<sup>35</sup> Тарасов В.В. Вопросы сообщения с бассейнами рек Оби и Енисея по проекту вице-адмирала Макарова. СПб., 1899. С. 9.

<sup>36</sup> Saunders D. Captain Wiggins and Admiral Makarov: commerce and politics in the Russian Arctic (1874–1904) // Polar Record. 2017. № 53 (271). P. 432.

<sup>37</sup> Макаров С.О. «Ермак» во льдах... С. 231.

Однако каким же образом давнишняя мечта вице-адмирала по строительству мощного ледокола, способного преодолевать ледовые преграды полярных морей, соотносится с его идеями, касающимися карского морского пути? В своей статье британский историк Д. Сандерс противопоставляет капитана Виггинса и Макарова: первый, по его мнению, олицетворяет представителя свободного рынка, в то время как вице-адмирал является примером российского протекционизма<sup>38</sup>. Сандерс высказывает мнение, что труднейшим препятствием для экспедиций Виггинса, т.е. британской торговли в Карском море, было противодействие со стороны различных экономических и политических кругов в России, а не сами ледовитые моря<sup>39</sup>. Нельзя согласиться с подобной упрощенной классификацией этих двух ключевых личностей для истории освоения Северного морского пути. Виггинс не был коммерсантом. В открытии морского пути в Сибирь он видел скорее филантропическое, нежели коммерческое значение. В его представлении новый маршрут должен был не только сблизить народы России и Великобритании, но и способствовать развитию благосостояния жителей северных окраин Сибири. А его неспособность вести коммерческие дела, о чем свидетельствует экономический провал многих из его экспедиций, в итоге привел к тому, что именно английские коммерческие круги предпочли его услугам судоводителя других, пускай и менее опытных мореходов. У сибиряков, которые сотрудничали с Виггинсом, мы видим исключительно теплое и дружественное отношение к этому замечательному мореплавателю<sup>40</sup>. Когда в 1905 г. Министерство путей сообщений организовало крупнейшую на тот момент экспедицию в Карское море, руководить ею предложили именно капитану Виггинсу. Однако вскоре после принятия приглашения английский моряк заболел и скоропостижно скончался на семьдесят третьем году жизни. Указывая на этот факт, Сандерс сам себе противоречит<sup>41</sup>. Выходит, что именно Россия с ее «протекционистскими националистическими» настроениями нуждалась в свободном торговце Виггинсе, а не его соотечественники.

Но если в отношении Виггинса Сандерс ошибается, то определить побуждения Макарова ему в целом удастся. Это неудивительно. В своих работах Макаров не только подробно и с большим вниманием к малейшим деталям описывает технические составляющие арктического судоходства и своего детища – ледокола «Ермак», но и дает нам представления о себе как о личности. Мы видим, что Макаров в целом являлся противником привлечения иностранного капитала для развития Северного морского пути, во всяком случае в пункте его преобладания над отечественным. Макаров не считал порто-франко ключевой мерой для развития сибирского экспорта, в отличие от многих представителей сибирского купечества и интеллигенции. Однако, как отмечает Сандерс, Макаров не только российский протекционист, но и сторонник технологической модернизации<sup>42</sup>, что вполне делает его представителем своей эпохи – эпохи героического материализма. Однако означает ли это, что Макаров был равнодушным к вопросам торговли по Северному морскому пути? Ведь его стремление в первую очередь использовать ледокол для обеспечения эффективных грузоперевозок в Карском море поссорило его с его давнейшим сторонником, выдающимся ученым Д.И. Менделеевым, настаивавшим на более амбициозной цели для ледокола – сквозного высокоширотного хода из Атлантического океана в Тихий<sup>43</sup>.

Да, вице-адмирал питал весьма реальный интерес к торговле с Сибирью, причем к организации экспорта енисейской древесины в Великобританию. Об одной из первых попыток организовать лесоэкспорт из Енисея в литературе имеется крайне мало сведений. Общая информация о проекте представлена в фундаментальной работе Д.М. Пинхенсона, который ознакомился с первоисточниками, хранящимися в Российском государственном архиве

<sup>38</sup> Saunders D. Captain Wiggins and Admiral Makarov... P. 427–435.

<sup>39</sup> Ibid. P. 430.

<sup>40</sup> Об этом см. подробнее: Goncharov A.E., Orel I.V. Thames meets the Enisei...

<sup>41</sup> Saunders D. Captain Wiggins and Admiral Makarov... P. 433.

<sup>42</sup> Ibid. P. 432.

<sup>43</sup> Записка Д.И. Менделеева об исследовании Северного Ледовитого океана // Летопись Севера. М.; Л., 1949. С. 214.

Военно-морского флота (РГА ВМФ)<sup>44</sup>. Историк верно отмечает, что Макаров практически разработал «план развития» морского пути, который в разрозненном виде был представлен в различных публикациях флотоводца. Главный упор сделан на развитие научного и технического оснащения пути. Именно на проведении этих мероприятий должна быть направлена государственная поддержка, а не на субсидирование привоза иностранных товаров. Кроме того, Макаров, определив экспорт как основное предназначение морского пути, прекрасно осознавал, что для его организации необходима четко скоординированная система заблаговременной подготовки экспортного товара в необходимых объемах<sup>45</sup>.

Макаров решил организовать пробную экспедицию на борту строящегося ледокола «Ермак» с целью экспорта сибирских товаров. Когда первоначальный компаньон Макарова отказался от проекта, на эту роль вызвался красноярский купец 2-й гильдии, золотопромышленник и пароходовладелец Михаил Дмитриевич Шарыпов<sup>46</sup>. На тот момент у Шарыпова уже был один пароход на Енисее и он планировал довести свой флот до трех судов.

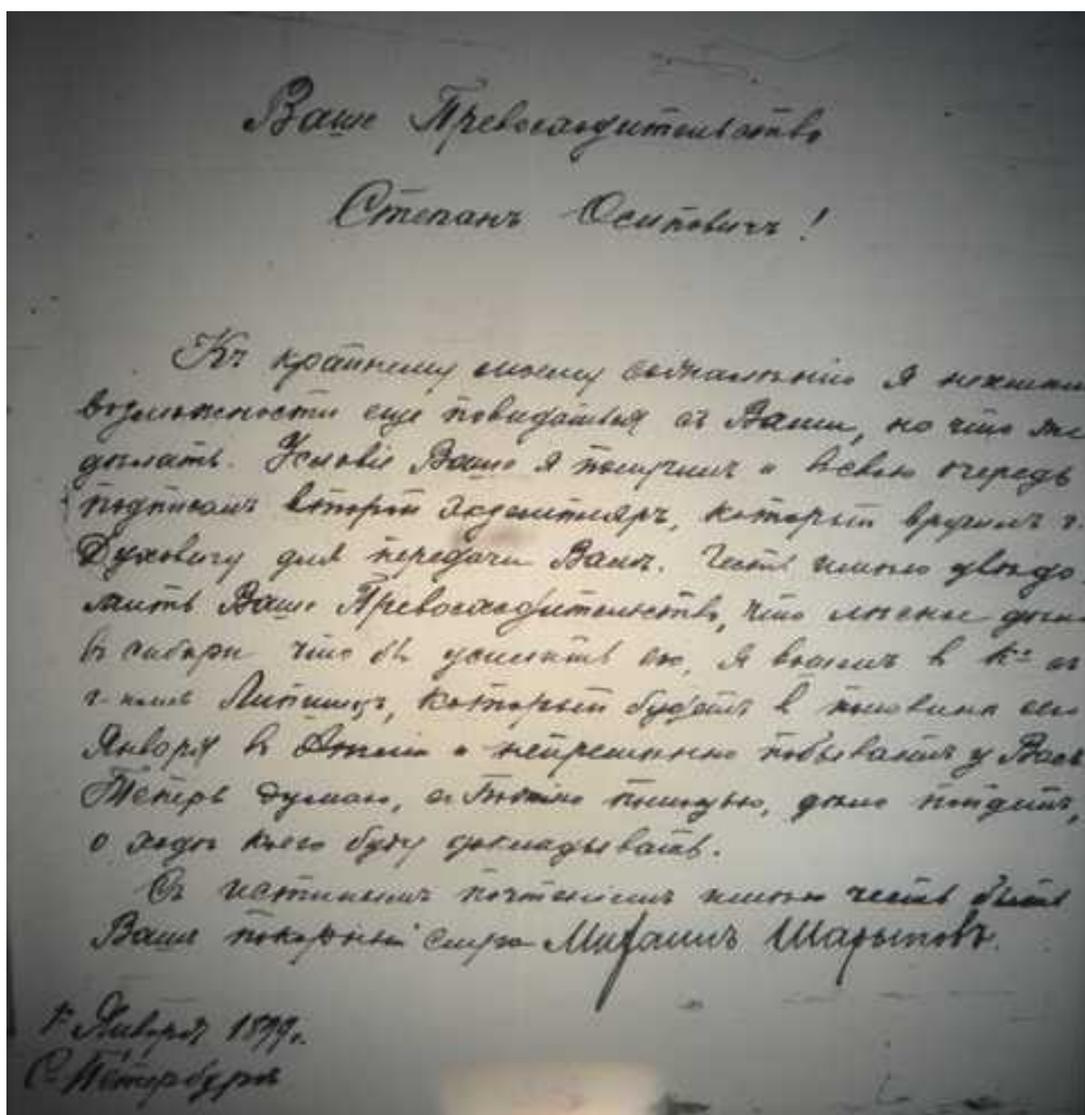


Рис. 1. Письмо М.Д. Шарыпова С.О. Макарову, 1 января 1899 г.  
РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 189. Л. 6

<sup>44</sup> Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма... С. 282.

<sup>45</sup> Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма... С. 283–284.

<sup>46</sup> Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 17. Оп. 1. Д. 190. Л. 4 об. – 5; Быконя Г.Ф., Коллева Е.В., Погребняк А.И. Енисейское купечество в лицах (XVIII – начало XX в.). Новосибирск, 2012. С. 282.

28 декабря 1898 г., когда работы по строительству «Ермака» уже подходили к завершению, между Шарыповым и Макаровым был заключен договор о вывозе пробной партии леса с Енисея в Англию<sup>47</sup>. Согласно условиям договора, Шарыпов должен был доставить к 25 июня 1899 г. партию экспортного лесного материала для английского рынка в количестве 500 стандартов (82 500 куб. футов (примерно 2,5 тыс. м<sup>3</sup>)). В случае если ледокол к этому сроку не придет в пункт назначения, Шарыпов получал по 150 руб. в сутки за простой из денег, которые будут выручены за продажу древесины. Макаров, в свою очередь, обязался погрузить заготовленный груз на борт ледокола «Ермак» с целью его доставки в Ньюкасл-апон-Тайн или в иной близлежащий порт Великобритании, где должен был продать лес. В случае если Шарыпов сам пожелает продать лес, то он должен будет заплатить 32 руб. за доставку каждого стандарта Макарову. Если лес будет продан Макаровым или его доверенным лицом, то доход от продажи распределялся следующим образом: Макарову за организацию доставки леса в Англию и портовые сборы – не более 4 тыс. руб.; Шарыпову, в случае наличия груза на обратный путь, дающего фрахту не менее 8 тыс. руб., за заготовку лесных материалов – 21 коп. за куб. фут древесины и 7 коп. за его доставку в устье Енисея; если такового не будет, то стоимость провозки увеличится до 12,5 коп. Оставшаяся прибыль должна была быть поделена на три равные части, из которых две доставались Макарову, а одна Шарыпову<sup>48</sup>. В случае ввоза товаров на «Ермаке» купец Шарыпов обязуется доставить его в Красноярск за плату 16 коп. за пуд при условии того, что количество груза не превысит 80 тыс. пудов. В связи с тем, что рейс планировался как пробный, было решено, что Макаров не будет нести ответственности за порчу груза, если таковая случится по независящим от него причинам.

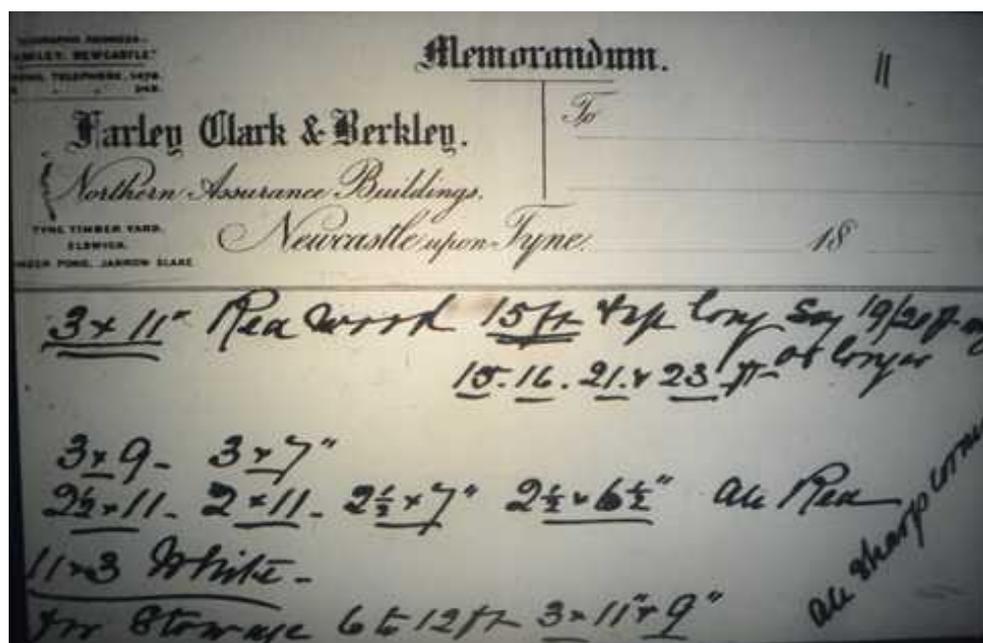


Рис. 2. Записка с описанием размеров древесины на бланке Тайнского склада пиломатериалов (Ньюкасл-апон-Тайн). РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 189. Л. 11

Кроме вывоза леса и ввоза на Енисей товаров, предлагалось попутно организовать отправку грузов из Красноярска и Енисейска в Англию в объеме до 12 тыс. пудов. Оплата за стоимость провоза должна была составить 12 коп. за пуд<sup>49</sup>. Пробным рейсом ледокола через Карское море заинтересовалась британская компания «Попхэм и Виллетт» (Porham & Willett), которая планировала свою очередную экспедицию к устьям сибирских рек в навигацию 1899 г. В письме к Макарову от 19 мая британские торговцы просили разрешить своему

<sup>47</sup> РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 190. Л. 2.

<sup>48</sup> Там же. Л. 2–2 об.

<sup>49</sup> Там же. Л. 3–3 об.

пароходу принять участие в этом плавании для того, чтобы ледокол мог обеспечить ему ледовую проводку, и спрашивали об ее стоимости<sup>50</sup>.

Работа обеих партий должна была быть скоординированной: Шарыпов обязался держать Макарова в курсе всех своих дел. Были согласованы сроки ожидания ледоколом доставки грузов на Енисей в случае, если Шарыпов не успевал его туда привести заранее, а также некоторые вопросы речного рейса.

Воодушевленный замыслом Макарова Шарыпов заключил договор с Енисейским управлением государственных имуществ на вырубку 1 млн сосен и кедров<sup>51</sup>, а также решил попробовать экспортировать графит и слюду, запросив у флотоводца информацию о спросе на эти товары в Британии<sup>52</sup>. Однако на этом данная инициатива закончилась. Находясь в Великобритании, Макаров узнал о спросе на виды древесины у представителей деревообрабатывающей промышленности. Так, например, цены на различные сорта архангельской древесины на лондонской бирже в 1898 г. представлены в таблице.

Таблица

Цены на архангельскую древесину в Лондоне в 1898 г.  
за один стандарт в фунтах стерлингов

Порода	Сорт	Средняя	Высшая	Низшая
Сосна	1	15	18	10
	2	12	14,5	8
	3	10	14	7
Ель	1	10	12	8
	2	8,5	9	7
	3	7	7	7

Составлено по: РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 190. Л. 12.

Фирма «Р. Уэйд, сыновья и компания» (R. Wade, Sons & Co.), занимающаяся торговлей лесом в Халле, сообщила Макарову, что, исходя из опыта балтийской торговли, длина бруса и круглого леса должна составлять от 9 до 30 футов<sup>53</sup>.

В марте Шарыпов приступил к заготовке леса, о чем незамедлительно сообщил Макарову. Было решено ограничиться заготовкой 82,5 тыс. кв. футов английских брусьев, которые затем должны были быть сплавлены до Бреховских островов в устье Енисея<sup>54</sup>. В начале апреля Шарыпов телеграфировал Макарову, что успевает доставить лес до пункта назначения вовремя, и просил сообщить, сколько ожидается груза на «Ермаке»<sup>55</sup>.

К июню 1899 г. Шарыпов заготовил 1 361 единицу строевого бруса, из которых 12 тыс. были доставлены пароходами компанией Енисейского товарищества в станок Насоновский на Бреховских островах<sup>56</sup>.

Однако плавание «Ермака» в Карское море в том году не состоялось. Два экспериментальных рейса ледокола в северо-восточный район Баренцева моря выявили технические недостатки судна, и его пришлось вернуть в док на доработку и выполнение ремонтных работ. Шарыпов попытался осуществить доставку заготовленного леса на судах британской компании «Попхэм и Виллетт», которые должны были это сделать в ходе очередной экспедиции к устьям сибирских рек, однако морские суда тоже не смогли пройти в Карское море, и лесной товар остался лежать на Насоновском острове<sup>57</sup>.

<sup>50</sup> РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 190. Л. 25 об. – 26.

<sup>51</sup> Сибирцев Н., Итин В. Северный морской путь и карские экспедиции. Новосибирск, 1936. С. 42.

<sup>52</sup> РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 190. Л. 7.

<sup>53</sup> Там же. Л. 27 об.

<sup>54</sup> Там же. Л. 13.

<sup>55</sup> Там же. Л. 20.

<sup>56</sup> Там же. Л. 29 об.

<sup>57</sup> Там же. Л. 30–30 об.

Караван экспедиции состоял из восьми судов – два деревянных полярных судна сопровождения (Blencathra и Lorna Doone), пять морских пароходов (Ecosaise, Greyfriars, Buccaneer, Manchester, Arthur) и один речной колесный пароход (Scotia). При попытке пройти в Карское море через пролив Югорский Шар практически все суда экспедиции получили серьезные повреждения (поломка винтов, рулей, повреждения корпусов, потеря якорей, якорных цепей и буксировочных канатов). Пароходу Arthur льдом были срезаны все лопасти винта, погнут руль; получив значительные повреждения корпуса, пароход затонул 31 августа<sup>58</sup>. При снятии с подводной скалы парохода Ecosaise за борт было выброшено несколько тонн угля, было подмочено и испорчено более 2 тыс. упаковок кирпичного чая, а также 350 ящиков чая<sup>59</sup>.

Экспедиция 1899 г. стала последним плаванием, завершившим эпоху иностранных коммерческих рейсов; ее провал отмечается многими исследователями как одна из причин прекращения торговой деятельности компании «Попхэм и Виллетт»<sup>60</sup>. Этого удара компания не выдержала. Даже в самые неблагоприятные ледовые года никогда не случалось так, чтобы повреждения получали все суда арктического каравана. Подмоченным оказался не только чайный товар, но и репутация Северного морского пути как безопасного транспортного коридора в Сибирь.

Чем же закончилось предприятие по вывозу леса? В начале 1901 г. Шарыпов, узнав, что Макаров планирует повторить плавание на Енисей в 1904 г., написал Макарову письмо, в котором предлагал вывезти заготовленный груз, который все еще находился в Насоновском<sup>61</sup>. Однако начавшаяся Русско-японская война и трагическая гибель Макарова весной того же года не позволили воплотить эти планы в жизнь. В итоге лес, заготовленный Шарыповым, «...остался невывезенным, был брошен, и еще в 1908–1909 гг. остатки его распиливались местными рыбаками на дрова»<sup>62</sup>. Договор с Енисейским управлением государственных имуществ был расторгнут, и Шарыпов больше никогда не возвращался к этому неудачному предприятию.

Станок Насоновский еще несколько раз использовался в качестве перевалочного пункта в низовьях Енисея. Так, в 1913 г. сюда пришел пароход «Коррект» «Сибирского акционерного общества пароходства, промышленности и торговли», на борту которого находился знаменитый полярный исследователь Фритъоф Нансен<sup>63</sup>. Парадоксально, что спустя более десяти лет повторно пришлось доказывать, что Северный морской путь можно использовать для торговли с Сибирью. В 1916 г. было определено место первого капитального порта на

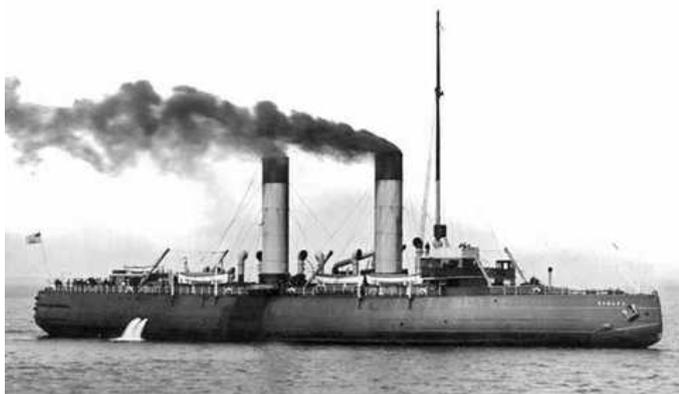


Рис. 3. Ледокол «Ермак», 1900-е гг.

Источник изображения:

<http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?t=595>



Рис. 4. Н.Е. Бубликов (1881–1942). Ледокол «Ермак» проводит суда карской экспедиции. Из экспозиции

Российского государственного музея Арктики и Антарктики

<sup>58</sup> РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 189. Л. 14.

<sup>59</sup> Там же. Л. 1.

<sup>60</sup> См. напр.: *Востротин С.В.* Наши водные пути в Сибирь... С. 10; Северный морской путь и его значение во внешнем товарообмене Сибири. Омск, 1921. С. 12.

<sup>61</sup> РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 190. Л. 36–36 об.

<sup>62</sup> *Сибирцев Н., Итин В.* Северный морской путь и карские экспедиции... С. 42.

<sup>63</sup> *Лид. Й.* Сибирь – странная ностальгия. М.: Весь Мир, 2009. С. 141.

Енисее – в Пашковской протоке. Лид, в отличие от своих британских предшественников, сделал ставку на экспорт сибирского леса, а не только на ввоз иностранных товаров. Строительство им деревоперерабатывающего завода в Маклаково на Енисее положило начало лесной промышленности на Енисее, которая после строительства порта в Игарке связала воедино карские экспедиции и енисейский лесоэкспорт.

Степан Осипович Макаров стоял у истоков нового этапа развития Северного морского пути, который был озаглавлен технологическим и научным освоением этого маршрута. Он не только создал первый в мире полярный ледокол, но и предложил его применять для проводки судов карских экспедиций. Для реализации этой идеи должно было пройти еще несколько десятилетий. Макаров был твердо убежден, что морской пути Сибири нужен. Но нужен он не столько для ввоза иностранных товаров, сколько для развития местной добывающей промышленности, первой из которых на Енисее стала лесная.

Таким образом, можно согласиться с Пинхенсоном о том, что проект Макарова был нацелен не только на удовлетворение потребностей сибирского купечества, но и соответствовал общенациональным интересам России<sup>64</sup>. Историк верно отметил, что с технической точки зрения проект по организации массового экспорта сибирского леса был на том этапе практически нереализуемым. Однако следует считать, что именно это обстоятельство стало основным препятствием на пути его реализации, а не отсутствие некоей поддержки, как об этом писал Пинхенсон.

### Литература

Борзунов В.Ф. К вопросу об экономическом значении Сибирской железной дороги в конце XIX – начале XX вв. // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока. Труды конференции по истории Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск, 1961. С. 97–107.

Быконя Г.Ф., Комлева Е.В., Погребняк А.И. Енисейское купечество в лицах (XVIII – начало XX в.). Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2012. С. 282.

Витте С.Ю. Избранные воспоминания, 1849–1911 гг. М.: Мысль, 1991. 719 с.

Владимиров В.И. Героический рейс шхуны «Утренняя Заря». Л.; М.: Изд-во Главсевморпути, 1940. 48 с.

Востротин С.В. Наши водные пути в Сибирь. СПб.: Тип. Альтшулера, 1906. 74 с.

Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. Влияние пароходства на развитие рыболовного и охотничьего промыслов в Енисейской губернии // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2016. № 3. С. 14–23.

Гончаров А.Е. О шведской экспедиции на Енисей в 1876 г. // Известия Томского политехнического университета: Социально-гуманитарные технологии. 2014. Т. 324, № 6. С. 74–88.

Дунин-Горкавич А.А. Необходимость открытия порто-франко в устьях рек Оби и Енисея. Тобольск: Губ. тип, 1907. 48 с.

Записка Д.И. Менделеева об исследовании Северного Ледовитого океана // Летопись Севера. М.; Л.: Главсевморпути, 1949. С. 209–219.

Канн С.К. Газетная полемика вокруг вопроса о Сибирской железной дороге накануне ее постройки (50–80-е годы XIX века) // Иркутский историко-экономический ежегодник. 2018. С. 141–149.

Лид Й. Сибирь – странная ностальгия. М.: Весь Мир, 2009. 304 с.

Макаров С.О. «Ермак» во льдах. СПб., 1901. 507 с.

Макаров С.О. Отчет вице-адмирала Макарова об осмотре им летом 1897 года, по поручению министра финансов С. Ю. Витте, морского пути на реки Обь и Енисей. СПб.: Типография В. Киршбаума, 1898. 81 с.

Медников Д.М., Гончаров А.Е., Карелин Н.М. «Замечательное» арктическое предприятие: о деятельности компании барона Людвиг Кнопа по развитию торговли по Северному морскому пути (1878–1884) // Клио. 2017. № 1 (121). С. 176–183.

<sup>64</sup> Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма... С. 284.

Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л.: Морской транспорт, 1962. 892 с.

Северный морской путь и его значение во внешнем товарообмене Сибири / под общ. ред. Ф.А. Шольца. Омск: Центр. тип., 1921. 69 с.

Северный морской путь и ходатайства сибирских городов. СПб.: Типография Министерства финансов, 1897. 20 с.

Сибирцев Н., Итин В. Северный морской путь и карские экспедиции. Новосибирск: Зап.-Сиб. краевое изд-во, 1936. 229 с.

Сидоров М.К. О проектах каналов в Сибири // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8-го февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб.: Типография и литография Д.И. Шеметкина, 1877. С. 257–267.

Студитский Ф.Д. Выгодно ли России, если иностранцы завладеют морской торговлей Западной Сибири с Европой // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1878 год. СПб.: Типография и литография Д.И. Шеметкина, 1879. С. 368–379.

Студитский Ф.Д. Об устройстве каналов частными средствами // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8-го февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб.: Типография и литография Д.И. Шеметкина, 1877. С. 283–294.

Тарасов В.В. Вопросы сообщения с бассейнами рек Оби и Енисея по проекту вице-адмирала Макарова. СПб., 1899. 24 с.

Goncharov A.E., Orel I.V. Thames meets the Enisei: Captain Joseph Wiggins's expedition to the Kara Sea and Enisei, 1876–1877 // *Polar Record*. 2019. № 55. P. 425–440.

Saunders D. Captain Wiggins and Admiral Makarov: commerce and politics in the Russian Arctic (1874–1904) // *Polar Record*. 2017. № 53 (271). P. 432.

Tammiksaar E., Stone I.R. Karl Ernst von Baer and the Kara Sea 'Eiskellar' // *Polar Record*. 1977. № 33 (186), pp. 239–242.

### Reference

(1897). *Severnnyy morskoy put' i khodataystva sibirskikh gorodov* [The Northern Sea Route and the Solicitation of the Siberian Cities]. St. Petersburg, Tipografiya Ministerstva finansov. 20 p.

(1949). Zapiska D.I. Mendeleeva ob issledovanii Severnogo Ledovitogo okeana [A Note by D.M. Mendeleev Regarding the Exploration of the Arctic Ocean]. In *Letopis' Severa*. Moscow, Leningrad, Glavsevmorputi, pp. 209–219.

Borzunov, V.F. (1961). K voprosu ob ekonomicheskom znachenii Sibirskoy zheleznoy dorogi v kontse XIX – nachale XX vv. [Concerning the Economic Significance of the Siberian Railway in the Late 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> century]. In *Voprosy istorii Sibiri i Dal'nego Vostoka. Trudy konferentsii po istorii Sibiri i Dal'nego Vostoka*. Novosibirsk, SB AS USSR, pp. 97–107.

Bykonya, G.F., Komleva, E.V., Pogrebnyak, A.I. (2012). *Eniseyskoe kupechestvo v litsakh (XVIII – nachalo XX v.)* [The Yenisei Merchantry in Persons (18<sup>th</sup> Century to Early 20<sup>th</sup> Century)]. Novosibirsk, SB RAS. 316 p.

Dunin-Gorkavich, A.A. (1907). *Neobkhodimost' otkrytiya porto-franko v ust'yakk rek Obi i Eniseia* [The Necessity of Opening a Free-Port in the Mouths of the Rivers Ob' and Yenisei]. Tobolsk, Gubernskaya Tipografia. 48 p.

Gaydin, S.T., Burmakina, G.A. (2016). Vliyanie parokhodstva na razvitie rybolovnogo i ohotnich'ego promyslov v Eniseyskoy gubernii [The Influence of Shipping on the Development of Fishing and Hunting in the Yenisei Province (1863–1917)]. In *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye I sotsial'nye nauki*. No. 3, pp. 14–23.

Goncharov, A.E. (2014). O shvedskoy ekspeditsii na Enisey v 1876 g. [On the Swedish Expedition to the Yenisei in 1876]. In *Izvestiya Tomskogo politekhnicheskogo universiteta: Social'no-gumanitarnye tekhnologii*. Vol. 324, No. 6, pp. 74–88.

Goncharov, A.E., Orel, I.V. (2019). Thames meets the Enisei: Captain Joseph Wiggins's expedition to the Kara Sea and Enisei, 1876–1877. In *Polar Record*. No. 55, pp. 425–440.

Kann, S.K. (2018). Gazetnaya polemika vokrug voprosa o Sibirskoy zheleznoy doroge nakanune ee postroyki (50–80-e gg. XIX veka) [Newspaper Polemics on the Matter of the Siberian Railway Before its Construction (1850s–1880s)]. In *Irkutskiy istoriko-ekonomicheskij ezhegodnik*, pp. 141–149.

Lied, J. (2009). *Sibir' – strannaya nostalg'iya* [Siberia – a Strange Nostalgia]. Moscow, Ves' Mir. 304 p.

Makarov, S.O. (1898). *Otchet vitse-admirala Makarova ob osmotre im letom 1897 goda, po porucheniyu ministra finansov S.Yu. Vitte, morskogo puti na reki Ob' i Enisey* [An Account by Rear-Admiral Makarov of His Investigation of the Sea Route to the Rivers Ob' and Yenisei during the Summer of 1897 under the Orders of the Finance Minister S.Yu. Vitte]. St. Petersburg, Tipografiya V. Kirshbauma. 81 p.

Makarov, S.P. (1901). “Ermak” vo l'dakh [“Ermak” in the Ice]. St. Petersburg. 507 p.

Mednikov, D.M., Goncharov, A.E., Karelin, N.M. (2017). “Zamechatel'noe” arkticheskoe predpriyatie: o deyatel'nosti kompanii barona Lyudviga Knopa po razvitiyu trgovli po Severnomu morskomu puti (1878–1884) [A “Fine” Arctic Enterprise: Baron Ludwig von Knoop's Company and Commercial Shipping on the Kara Sea, 1878–1884]. In *Klio*. No. 1 (121), pp. 176–183.

Pinkhenson, D.M. (1962). *Problema Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma* [The Problem of the Northern Sea Route During Capitalism]. Leningrad, Morskoy transport. 892 p.

Saunders, D. (2017). Captain Wiggins and Admiral Makarov: commerce and politics in the Russian Arctic (1874–1904). In *Polar Record*. No. 53 (271), pp. 427–435.

Shol'ts, F.A. (Ed.). (1921). *Severnnyy morskoy put' i ego znachenie vo vneshnem tovaroobmene Sibiri* [The Northern Sea Route and its Role in Siberian Foreign Trade]. Omsk, Tsental'naya tipografiya. 69 p.

Sibirtsev, N., Itin, V. (1936). *Severnnyy morskoy put' i karskie ekspeditsii* [The Northern Sea Route and the Kara Sea Expeditions]. Novosibirsk, Zapadno-Sibirskoe kraevoe izdatel'stvo. 229 p.

Sidorov, M.K. (1877). O proektakh kanalov v Sibiri [On the Projects of Canals in Siberia]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdeleniya Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu za 1877 god (s 8-go fevralya 1877 po 1-go yanvarya 1878 g.)*. St. Petersburg, Tipografiya i litografiya D.I. Shemetkina, pp. 257–267.

Studitskiy, F.D. (1877). Ob ustroystve kanalov chastnymi sredstvami [About the Construction of Canals by Private Means]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdeleniya Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu za 1877 god (s 8-go fevralya 1877 po 1-go yanvarya 1878 g.)*. St. Petersburg, Tipografiya i litografiya D.I. Shemetkina, pp. 283–294.

Studitskiy, F.D. (1879). Vygodno li Rossii esli inostrantsy zavladeyut morskoy trgovley Zapadnoy Sibiri s Evropoy [Is Foreign Domination in Maritime Trade Between Western Siberia in Europe Beneficial for Russia]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdeleniya Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu za 1878 god*. St. Petersburg, Tipografiya i litografiya D.I. Shemetkina, pp. 368–379.

Tammiksaar, E., Stone, I.R. (1977). Karl Ernst von Baer and the Kara Sea “Eiskellar”. In *Polar Record*. No. 33 (186), pp. 239–242.

Tarasov, V.V. (1899). *Voprosy soobshcheniya s basseynami rek Obi i Eniseya po proektu vitse-admirala Makarova* [On the Question of Connecting the Rivers Ob' and Yenisei According to a Project by Rear-Admiral Makarov]. St. Petersburg. 24 p.

Vitte, S.Yu. (1991). *Izbrannye vospominaniya, 1849–1911 gg.* [Selected Memoirs, 1849–1911]. Moscow, Mysl'. 719 p.

Vladimirov, V.I. (1940). *Geroicheskiy reys shkhuny “Utrennyaya Zarya”* [The Heroic Voyage of the Schooner *Utrennyaya Zarya*]. Leningrad, Moscow, Glavsevmorputi. 48 p.

Vostroin, S.V. (1906). *Nashi vodnye puti v Sibir'* [Our Waterways to Siberia]. St. Petersburg. 74 p.