

И.В. Поткина*

**ЗАРОЖДЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ:
ПРОЛОГ ГРЯДУЩЕГО ГЕОПОЛИТИЧЕСКОГО
ПРОТИВОСТОЯНИЯ В АРКТИКЕ**doi:10.31518/2618-9100-2023-6-10
УДК 94(47)08

Выходные данные для цитирования:
Поткина И.В. Зарождение Северного морского пути: пролог грядущего геополитического противостояния в Арктике // Исторический курьер. 2023. № 6 (32). С. 139–153. URL: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-6-10.pdf>

I.V. Potkina*

**THE ORIGIN OF THE NORTHERN SEA ROUTE:
A PROLOGUE TO THE FORTHCOMING GEOPOLITICAL
CONFRONTATION IN THE ARCTIC**

doi:10.31518/2618-9100-2023-6-10

How to cite:
Potkina I.V. The Origin of the Northern Sea Route: A Prologue to the Forthcoming Geopolitical Confrontation in the Arctic // Historical Courier, 2023, No. 6 (32), pp. 139–153. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-6-10.pdf>]

Abstract. The author analyzes consular reports, diplomatic and interdepartmental correspondence, which reflect the history of the development of the sea route from Northern Europe through the Kara Sea at the mouth of the Ob' and Yenisei rivers. The article shows how commercial navigation developed in the Arctic zone of Russia at the end of the 19th – the beginning of the 20th century, as well as which countries and entrepreneurs showed an increased interest in establishing regular communications along the new route, and what goals they pursued. At the same time, a conflict arose between the Ministry of Finance of the Russian Empire and the Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Great Britain in St. Petersburg, who lobbied for the interests of British entrepreneurs. The author shows that the right of duty-free import of goods, the list of items allowed for coming in, the right of navigation in the internal waters of Russia became subjects of heated discussions between the parties involved. An analysis of the Foreign Ministry's records has led to the conclusion that the desire of the British to establish regular communication along the Northern Sea Route was dictated primarily by the geopolitical interests of the United Kingdom, which set itself several goals. First, to gain access to the resource base of Siberia. Second, to open up a gigantic sales market for their industrial products. Third, to find the shortest route to the Chinese Empire of the Qing dynasty, which at that time was in semi-colonial dependence on the Western powers. At the same time, in the development of the Northern Sea Route the British tried to use the algorithm of the East India Company, which they had tested more than once in international politics, in an effort to demand for themselves the maximum trade privileges in Russia. Relying on traditional methods of historical analysis, the author used techniques of cross-examination of various sources to recreate a full picture of past events.

Keywords: Northern Sea Route, commercial expeditions, customs duties, Siberian merchants, foreign traders, conflict of interest.

*The article has been received by the editor on 08.08.2023
Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

Аннотация. Автор анализирует консульские донесения, дипломатическую и межведомственную переписку, в которых отразилась история освоения морского пути из Северной Европы через Карское море в устья рек Оби и Енисея. В статье показано, как развивалось коммерческое мореплавание в арктической зоне России в конце

* **Ирина Викторовна Поткина**, доктор исторических наук, Институт российской истории Российской академии наук, Москва, Россия, e-mail: potka@inbox.ru

Irina Viktorovna Potkina, Doctor of Historical Science, Institute of Russian History of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia, e-mail: potka@inbox.ru

XIX – начале XX в., какие страны и предприниматели проявили повышенный интерес к установлению регулярного сообщения по новому пути, а также какие цели они преследовали. Обращено внимание на конфликтную ситуацию, возникшую между Министерством финансов Российской империи и чрезвычайным и полномочным послом Великобритании в Петербурге, лоббировавшим интересы английских предпринимателей. Автор показал, что предметом острых дискуссий между сторонами стали: право беспошлинного ввоза товаров, перечень разрешенных к ввозу предметов, право навигации во внутренних водах России. Анализ делопроизводственной документации Министерства иностранных дел привел к выводу, что стремление британцев наладить регулярное сообщение по Северному морскому пути диктовалось прежде всего геополитическими интересами Соединенного Королевства, поставившего себе несколько целей. Во-первых, получить доступ к ресурсной базе Сибири. Во-вторых, открыть для своих промышленных изделий гигантский рынок сбыта. В-третьих, обрести кратчайший путь к Китайской империи династии Цин, находившейся в то время в полуколониальной зависимости от западных держав. При этом в деле освоения Северного морского пути британцы пытались использовать не один раз опробованный ими в международной политике алгоритм Ост-Индской компании, стремясь вытребовать для себя максимальные торговые привилегии в России. Опираясь на традиционные методы исторического анализа, для воссоздания полноценной картины событий прошлого автор использовал приемы перекрестного опроса различных источников.

Ключевые слова: Северный морской путь, коммерческие экспедиции, таможенные пошлины, сибирские купцы, иностранные торговцы, конфликт интересов.

Статья поступила в редакцию 08.08.2023 г.

Долгое время 1932 г. считали точкой отсчета в истории Северного морского пути (СМП) – в этот год было создано Главное управление СМП, целью которого стало хозяйственное освоение Арктики, создание береговой инфраструктуры и обеспечение судоходства от Белого моря до Берингова пролива. Согласно исследованиям, в советский период благодаря деятельности данной организации и ее правопреемников поставленная задача была в основном решена¹. Как показывают доступные опубликованные источники, недавно введенные в научный оборот архивные материалы, а также современная российская историография, история СМП уходит своими корнями во времена существования Российской империи, а именно в последнюю четверть XIX – начало XX в. Именно тогда, как нам представляется, обозначились некоторые точки международной напряженности, которые спустя десятилетия переросли в геополитический конфликт.

В целом СМП прошел через четыре этапа в своей истории, разных по своей сущностной характеристике: 1875–1916 гг., советский период, годы рукотворной деиндустриализации 1990–2000-х гг. и современный. Причем начальный этап, несмотря на в целом невысокий уровень технологических достижений того времени, необходимых для всестороннего изучения и хозяйственного освоения Севера, сыграл важную роль в накоплении информации и знаний о Русской Арктике, что позволило СССР достичь определенных успехов в освоении данного региона.

История Северного морского пути за последние сто с лишним лет заняла достойное место в отечественной историографии, став в некотором смысле отдельным направлением как в советский период, так и на современном этапе. При этом следует отметить, что научно-экспедиционные, социально-экономические и политические аспекты темы становились глав-

¹ См., например: Тимошенко А.И. Советский опыт освоения Арктики и северного морского пути: формирование мобилизационной экономики // Историко-экономические исследования. 2013. Т. 14, № 1–2; Филлин П.А. Главное управление Северного морского пути в истории управления Арктикой // Полярные чтения на ледоколе «Красин». М., 2020. Т. 6. С. 237–261.

ными в трудах специалистов в тот или иной период времени изучения². В начале XXI в. отечественная историография пополнилась фундированными научными исследованиями по этой теме российских и зарубежных историков. Они работали как с документами региональных архивов, которые впервые вводились в научный оборот, так и со многими опубликованными источниками³. В результате была реконструирована внешняя канва многих важных событий конца XIX в. из истории СМП. Тем не менее внешнеполитический контекст проблематики, несмотря на всю его важность, еще не получил должного внимания, хотя его включение в разработку, по нашему мнению, приведет к получению нового знания и уточнит общее видение проблемы.

Как показала работа в Архиве внешней политики Российской империи (АВПРИ), делопроизводственная документация Департамента внутренних сношений и хозяйственных дел Министерства иностранных дел (с 1898 г. Второго департамента), практически не задействованная в работах отечественных историков, вносит существенные коррективы в уже сложившуюся положительную, в некоторых случаях даже комплиментарную интерпретацию событий, предложенную исследователями. В особенности данное замечание касается западных историков, которые опирались исключительно на английские материалы⁴. С нашей точки зрения, именно источники дипломатического характера, а также межведомственная переписка позволяют раскрыть возникшие уже на рубеже XIX–XX вв. спорные моменты и конфликтные ситуации между Россией и ее западноевропейскими торговыми партнерами в Арктике, в первую очередь Великобританией.

Относительно многочисленных и разрозненных полярных экспедиций того времени необходимо пояснить следующее. Во-первых, в последней четверти XIX в. одновременно активизировались научные, познавательные-тренировочные и коммерческие экспедиции в северных водах России как со стороны самих русских, так и иностранцев. Во-вторых, эти три разных по целеполаганию вида плаваний тесно увязаны между собой, поскольку путешественникам в любом случае приходилось обобщать сделанные походя эмпирические наблюдения. В-третьих, скрытая в дипломатических документах история арктических коммерческих экспедиций позволяет вписать их в контекст не только экономического развития севера страны в целом, но и международных и торговых отношений России с ее традиционными коммерческими партнерами и соседями. В-четвертых, документы АВПРИ показывают истинные цели британцев, проявивших среди прочих навигаторов повышенный интерес к арктическому региону. Более того, материалы архива раскрывают роль конкретных государственных деятелей в содействии торговому мореплаванью на Севере, а также МИД России и его Второго департамента, во главе которого долгое время стоял ученый и дипломат барон Ф.Р. Остен-Сакен.

В целом с 1874 по 1905 г. через Карское море прошло 174 плавания, из которых завершились благополучно 142. При этом пальму первенства в течение всего периода посто-

² Поскольку в статье невозможно дать полноценную сноску на обширную историографию, ограничимся ссылкой на сайт «Сибирь. Из XIX века в XX-й». URL: <http://www.prometeus.nsc.ru/biblio/siberia/norpass.ssi> (дата обращения: 21.07.2023).

³ См., например: Гончаров А.Е. Адмирал С.О. Макаров и Карский морской путь: первая попытка организовать лесозэкспорт с Енисея [Электронный ресурс] // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 62–76. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/istkurier-2022-3-05.pdf> (дата обращения: 21.07.2023); Гончаров А.Е. К вопросу о начале англо-русской торговли по Северному морскому пути во второй половине XIX в. // Вестник Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева. 2012. № 2. С. 344–350; Гончаров А.Е. О шведской экспедиции на Енисей в 1876 г. // Известия Томского политехнического университета. 2014. Т. 324, № 6. С. 74–88; Гончаров А.Е., Карелин А.М. Из истории Карских экспедиций XIX в.: британская торговая компания «Феникс» // Россия в глобальном мире. 2016. № 9 (32). С. 15–25; Распопина А.А. Северный морской путь в политико-экономической системе координат XVII – начала XX века // Историко-экономические исследования. 2021. Т. 22, № 2. С. 248–278; From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia. Leiden, Boston, 2022.

⁴ См., например: Johnson H. The Life and Voyages of Joseph Wiggins: Modern Discoverer of The Kara Sea Route to Siberia, Based on His Journals and Letters. London, 1907; Stone I.R. Joseph Wiggins (1832–1905) // Arctic. 1994. Vol. 47, No. 4. P. 405–410; Stone I.R. Sir Robert Morrier and the sea route to Siberia // Polar Record. 1995. Vol. 31, Iss. 178. P. 343–346.

янно удерживали британские мореплаватели. В последней четверти XIX в. было совершено более 24 только иностранных экспедиций, если не считать русских сугубо научно-исследовательских по Карскому морю к Енисею, многие из которых носили в той или иной степени коммерческий характер⁵. В случае с зарубежными мореплавателями требовалось содействие не только МИД, но и ряда других ведомств. Большое значение для открытия морского пути в Сибирь сыграли три научно-исследовательские экспедиции А. Норденшёльда: 1875, 1876, 1878–1879 гг.⁶ Необходимо отметить, что МВД и Главное управление Западной Сибири предписали местным губернским властям оказывать «всевозможное содействие во время путешествия по Сибири новой ученой экспедиции [1876 г. – И. П.], предполагающей отправиться в июне месяце на Енисей для исследования по части естественных наук и производительности страны»⁷.

По завершении «кругосветки» на корабле «Вега» в 1878–1879 гг., которую частично спонсировал русский предприниматель А.М. Сибиряков, А. Норденшёльд составил пояснительную записку, названную «мемуаром», «О возможности торгового мореходства в Сибирском Ледовитом море», и представленную королю Швеции и Норвегии. В частности, в ней говорилось, что «удобные сношения морем между заливами, образуемыми устьями Оби и Енисея, и Атлантическим океаном, с одной стороны, и между устьем Лены и Тихим океаном, с другой, открывают для торговли половину целой части света»⁸. Однако установление северного морского маршрута как коммерческого, по мнению А. Норденшёльда, на тот момент не представлялось реалистичным, так как «этот путь в его целом, насколько до сих пор исследовано положение льдов в Ледовитом океане Сибири [курсив в источнике. – И. П.], едва ли будет иметь действительное значение для торговли»⁹. В России А. Норденшёльда высоко ценили как ученого, он был награжден орденом Св. Владимира II степени, и поэтому сразу после выхода в свет его трудов в Швеции их издавали в переводе на русский язык¹⁰. При этом шведский ученый-мореплаватель, в отличие от высокомерных и спесивых англичан, чьи мореходные качества никто никогда не умалял и не умаляет, очень уважительно отзывался обо всех полярных предприятиях русских как в прошлом, так и в настоящем.

Подробный анализ береговой линии и возможного прохода кораблей из Европы в Азию по Ледовитому океану вдохновил как русских купцов (А.С. Сибирякова, М.К. Сидорова, Л. Кнопа, А.К. Трапезникова и др.¹¹), так и иностранных на снаряжение торговых экспедиций к устьям Оби и Енисея. Например, первым судном, благополучно совершившим летом 1877 г. прямой путь из Енисейска через Карское море и Ледовитый океан в города Вардё и Кристиансунд, стала небольшая шхуна «Утренняя заря», которой управлял капитан Д.И. Шваненберг (рис. 1). На своем борту она везла разнообразные грузы. Всего было погружено до полутора тысяч пудов товаров, до 500 пудов пресной воды и дров. Простое речное судно, наскоро приспособленное к арктическому плаванию, везло строевой лес, графит, сибирские товары, но главное – такелаж погибшего в экспедицию 1877 г. «Северного сияния» и частично груз, снятый и купленный с севшего на мель парохода Дж. Уигинса «Темза». «Утренняя заря» за сто дней успешно преодолела сложнейший маршрут из устья

⁵ Вилькицкий А.П. Северный морской путь. СПб., 1912. С. 29.

⁶ Подробнее о нем см.: Пасецкий В.М. Нильс Адольф Эрик Норденшёльд. 1832–1901. М., 1979.

⁷ Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). Ф. 155. Оп. 445. Д. 8. Л. 15, 28.

⁸ Норденшёльд А.Э. Шведская полярная экспедиция 1878–79 г.: Открытие северо-восточного прохода с приложением: Отчета капитана Иоганнсена о плавании его от устья Лены до Якутска и карт мыса Челюскина, порта Диксона и Таймырского пролива / пер. со швед. СПб., 1880. С. 171.

⁹ Там же. С. 196–197.

¹⁰ Норденшёльд А.Э. Шведская полярная экспедиция...; Норденшёльд А.Э. Путешествие А.Э. Норденшёльда вокруг Европы и Азии на пароходе «Вега» в 1878–1880 г. / пер. со швед. С.И. Барановский. СПб., 1881. Ч. 1; Норденшёльд А.Э. Экспедиции к устьям Енисея 1875 и 1876 годов: Со статьею адъюнкта профессора зоологии Упсальского университета Г. Тэля о плавании его по Енисею в 1876 году и двумя картами плавания / пер. со швед. СПб., 1880.

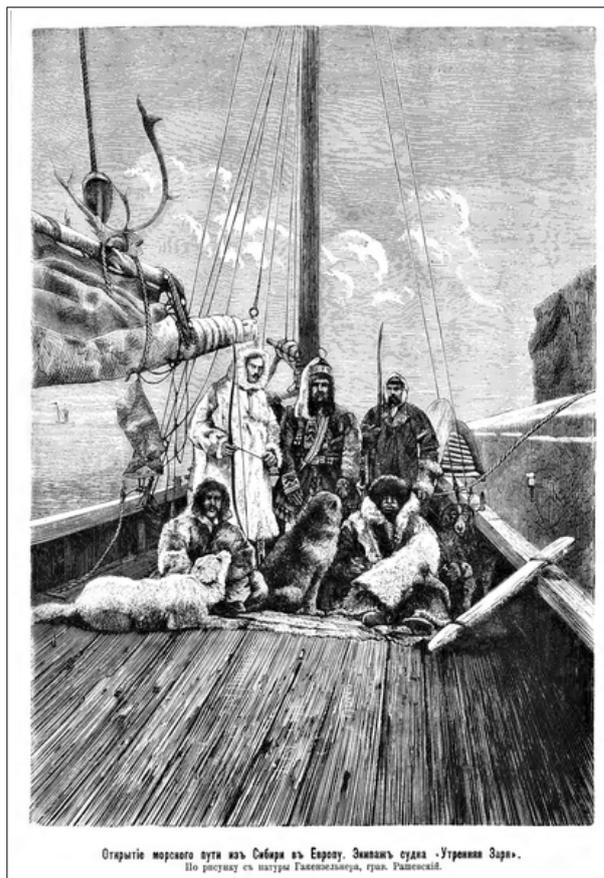
¹¹ См.: Макаров С.О. Отчет вице-адмирала Макарова об осмотре им летом 1897 года, по поручению министра финансов С.Ю. Витте, морского пути на реки Обь и Енисей. СПб., 1898. С. 6–8.

Енисея в Неву. В докладе императору Александру II от 24 декабря 1877 г. МИД с чувством достоинства отмечало, что «это смелое плавание положило таким образом начало соединению Сибири прямым морским путем с русскими портами в Балтике»¹².

Экспедиция, отправленная бароном Л. Кнопом¹³ в 1878 г. из Гамбурга в устье Енисея, везла товар на зафрахтованных кораблях с железным корпусом «Луиза» и «Москва», а также на трех металлических баржах. При этом пароход под русским флагом «Луиза», принадлежавший самому Л.Г. Кнопу, прибыл в Гамбург с частью груза из Кронштадта. Что касается «Москвы» и барж, то они предназначались для перевозки товаров по Енисею. Сопровождавший полярное путешествие чиновник Департамента таможенных сборов Министерства финансов Российской империи в течение всего плавания производил картографические и метеорологические работы. Вопреки целому ряду драматических происшествий, связанных с заменой судна, экспедиция благополучно доставила груз в конечный пункт следования – Гольчиху¹⁴.

Благодаря успешному началу, но напекор не очень благоприятному прогнозу, морские походы авторитетного ученого-полярника А. Норденшюльда вдохновили представителей торговых кругов Западной Европы на планирование, организацию и в отдельных случаях осуществление целого ряда коммерческих плаваний к устьям сибирских рек. Инициативу также проявили немецкие, датские, норвежские предприниматели. Н.К. Гирс¹⁵ (рис. 2), товарищ министра иностранных дел, в декабре 1878 г. сообщал в связи с этим главе финансового ведомства: «Ко многим из консулов наших поступили в последнее время заявления со стороны иностранных негодантов и судовладельцев касательно морского пути к северным побережьям Сибири. Иностранный торговый мир весьма заинтересован будущностью этого пути и желал бы воспользоваться им для новых торговых предприятий»¹⁶.

МВД России совместно с генерал-губернаторами проводило своеобразное анкетирование сибирских торговых домов с целью выяснения спроса на импорт западных изделий и предложения на вывоз местных товаров. Впервые широкое и тщательное обследование было осуществлено сразу по завершении экспедиций А.Э. Норденшюльда в 1880 г., когда при помощи местной администрации были опрошены крупнейшие коммерческие фирмы Западной Сибири в 12 городах, которые могли бы стать потенциальными покупателями иностранных изделий и поставщиками сибирских товаров. Со своей стороны Министерство финансов, приняв к сведению неудачный опыт коммерческих экспедиций предшествующих лет, считало преждевременным организацию постоянных пропускных пунктов в устьях Оби



Открытие морского пути из Сибири в Европу. Знамя судна «Утренняя Заря».

По рисунку с картины Гавенсгольда, грав. Райескинд.

Рис. 1. Экипаж судна «Утренняя заря»
(Нива. 1878. № 4. С. 69)

¹² АВПРИ. Ф. 155. Оп. 445. Д. 8. Л. 35, 35 об. См. также: Нива. 1878. № 4. С. 68, 70.

¹³ Выходец из Бремена Л. Кноп основал в 1852 г. в Москве собственную фирму (с 1894 г. торговый дом), в 1877 г. по случаю 25-летия деятельности в России получил баронский титул, в 1860-е гг. переехал на постоянное жительство в Германию. См.: Петров Ю.А. Московская буржуазия в начале XX в. Предпринимательство и политика. М., 2002. С. 178–198.

¹⁴ Элерц А.А. Описание плавания Экспедиции барона Л. Кноп и К^о к устью реки Енисея в 1878 году. СПб., 1879.

¹⁵ В 1882–1895 гг. возглавлял Министерство иностранных дел.

¹⁶ АВПРИ. Ф. 155. Оп. 445. Д. 8. Л. 46.

и Енисея и поэтому склонялось пока только к отправке туда «чиновников таможенного ведомства к месту перегрузки товаров из морских судов в речные»¹⁷. На первоначальном этапе приоритетным направлением работы Министерство финансов считало проведение гидрографических исследований, результаты которых могли в будущем способствовать правильному устройству портовой инфраструктуры. По ходатайству Общества для содействия русскому торговому мореходству ведомство в 1881 г. организовало научную экспедицию для изучения реки Оби и Обской губы, на что было ассигновано почти 64 тыс. руб.¹⁸ Впоследствии такого рода экспедиции стали проводиться регулярно, особенно в связи со строительством Транссибирской магистрали.

Однако непрекращающийся повышенный интерес иностранцев к установлению коммерческого пути в арктических территориальных водах России заставил власти задуматься над разрешением целого ряда практических вопросов, которые бы учитывали потребности государства, сибирских купцов и региона в целом.

Более того, для привоза иностранных товаров необходимо было не только определить, в чем нуждалась Сибирь в первую очередь и что она могла предложить внешнему рынку, но и создать соответствующие обеспечивающие подразделения: таможенную службу, портовую инфраструктуру, почтово-телеграфную связь и пр. При этом требовалось не только составление более точных карт, но и всестороннее обследование всей береговой линии, ледовой обстановки, погодных условий и климата. Арктическое побережье России в те времена не имело ничего для обеспечения международной торговли. В межведомственную дискуссию были вовлечены министерства финансов, внутренних дел, путей сообщений, иностранных дел и др. Департамент внутренних сношений и хозяйственных дел МИД выступил в роли посредника и своеобразного опекуна иностранных предпринимателей, не только осуществляя консульские услуги, но и всячески содействуя им в реализации их планов. В этом плане больше всего себя проявили Р.Ф. Остен-Сакен, Н.К. Гирс и А.Г. Влангали. Готовность российских дипломатов идти навстречу желаниям англичан отметил посол в С.-Петербурге Р. Мориер в своей депеше на имя премьер-министра лорда Р.А. Солсбери, которая была представлена британскому парламенту. В частности, посол писал, что встретил со стороны руководителей российского ведомства «очень теплый отклик», в особенности от Р.Ф. Остен-Сакена¹⁹.

В этой межведомственной команде ведущая роль принадлежала Министерству финансов. Главный вопрос, который требовал разрешения ведомства при санкции императора, – это беспощинный ввоз иностранных товаров в Сибирь. Первоначально такая льгота предоставлялась каждый раз на год конкретным путешественникам, причем не только иностранцам, но русским. Всего с 1877 по 1898 г. было одобрено девять положений Комитета министров, освобождавших коммерсантов от уплаты таможенных сборов при ввозе



Рис. 2. Н.К. Гирс – министр иностранных дел России (Всемирная иллюстрация. 1888. Т. 40. № 1030)

¹⁷ АВПРИ. Ф. 155. Оп. 445. Д. 8. Л. 86, 105–108 об.

¹⁸ Там же. Л. 119–123; Д. 26. Л. 310; Гончаров А.Е., Карелин Н.М., Медников Д.М. Что вывозить? Полемика сибирских купцов по вопросу экспорта по Северному морскому пути: 70-е – 90-е гг. XIX в. // Омский научный вестник. Сер.: Общество. История. Современность. 2018. № 1. С. 12–16.

¹⁹ АВПРИ Ф. 155. Оп. 445. Д. 26. Л. 122.

определенных видов заграничной продукции в устья Оби и Енисея²⁰. О том, что означает на практике для государственного бюджета освобождение от таможенных платежей, участники событий практически не задумывались, акцентируя свое внимание на экономической выгоде будущего торгового пути. Как писал вице-адмирал С.О. Макаров, совершивший плавание по СМП в 1897 г., «перевозка грузов из европейских портов на Енисей и Обь <...> вызывает множество непроизводительных расходов», которые ложатся на товар, «купаются разностью таможенных пошлин» и падают на государственную казну. В итоге «правительство, споспешествуя открытию морского пути, ежегодно несло расходы, количество которых весьма значительно»²¹. В конце концов, от такой практики, невыгодной для государственного бюджета и интересов сибирской торговли, пришлось отказаться.

Наибольший интерес к арктическим экспедициям проявил британский мореплаватель капитан Джозеф Уиггинс (в старой транскрипции – Виггинс), который в 1895 г. представил свой доклад на совместном заседании Русского технического общества, Русского географического общества, Общества для содействия русской промышленности и торговле и Петербургского отделения Общества для содействия русскому торговому мореходству (рис. 3). Как показывают архивные материалы и опубликованные отчеты некоторых арктических экспедиций, доклад Дж. Уиггинса содержит в себе фактические ошибки и, главное, дает затушеванное описание его собственных плаваний. В частности, он умолчал о гибели «Темзы», севшей на мель в 1877 г., о крушении парохода «Феникс» в 1888 г. С 1874 по 1896 г. он совершил более 10 путешествий по западной части СМП. Первые две экспедиции Дж. Уиггинс осуществил за собственный счет. Начиная с третьей, корабли под его командованием уже везли товары на продажу²². Из этих плаваний в центре повышенного внимания высших российских чиновников и британских официальных лиц, пробудивших продолжительную дипломатическую и межведомственную переписку, оказались три. Дискуссия высших чиновников коснулась трех вопросов, связанных с предоставлением льгот: освобождение от уплаты таможенных пошлин, перечень товаров, свободных к беспрепятственному ввозу, право плавания иностранного судна во внутренних водах России. В полемике 1887–1889 гг. приняли участие, с одной стороны, британский посол в Петербурге Р. Морьер, английский предприниматель Г. Саливан²³ и капитан Дж. Уиггинс, МИД России в лице Н.К. Гирса и Ф.Р. Остен-Сакена, а с другой – министр финансов И.А. Вышнеградский (рис. 4), вице-директор Департамента неокладных сборов М.А. Плен, министры государственных имуществ и путей сообщения М.Н. Островский и Г.Е. Паукер.



Рис. 3. Дж. Уиггинс
(Johnson H. The Life and Voyages of Joseph Wiggins: Modern Discoverer of the Kara Sea Route to Siberia, Based on His Journals and Letters. London, 1907)

²⁰ АВПРИ Ф. 155. Оп. 445. Д. 26. Л. 10, 11, 44, 219, 236, 241; *Востротин С.В.* Северный морской путь и челябинский тарифный перелом в связи с колонизацией Сибири. СПб., 1908. С. 5–7.

²¹ *Макаров С.О.* Отчет вице-адмирала Макарова... С. 12.

²² *Виггинс Дж.* Морской путь в Сибирь Карским морем, 1874–1894. Доклад капитана Виггинса, читанный 14 января 1895 г. СПб., 1895. С. 4–7.

²³ Сын адмирала Б. Саливана, который участвовал в качестве гидрографа военно-морского флота Британии на Балтике во время Крымской войны (АВПРИ. Ф. 155. Оп. 445. Д. 26. Л. 4).

Следует отметить, что с 1879 г. наблюдается почти десятилетний перерыв в плаваниях англичан²⁴, который был вызван не в последнюю очередь крайним обострением российско-британских отношений в Южной и Центральной Азии в рамках так называемой *Большой игры*, или, по терминологии министра иностранных дел России К.В. Нессельроде, *Войны теней*. В 1885 г. дошло до эскалации и без того глубоких противоречий между двумя странами, приведшей к афганскому кризису, отголоски которого дали о себе знать при обеспечении полярных экспедиций Дж. Уиггинса в 1887–1889 гг. Дело в том, что предметом острой коллизии между российским правительством и английским дипломатом Р. Мориером, лоббировавшим интересы судовладельцев и начальника экспедиции капитана Дж. Уиггинса, стал вопрос о плавании иностранного судна во внутренних водах России, что было запрещено российским законом от 23 июня 1865 г.²⁵, а также о праве беспошлинного ввоза товаров.

Повторное разрешение на плавание по Енисею было получено также на 1888 г., при этом льготы предоставлялись всем предпринимателям, которые пожелали бы воспользоваться Северным морским путем. Британцы добились разрешения для своего корабля зайти в Енисей, обосновывая это тем, что местные предприниматели не имели «средств для перевоза товаров, привозимых в Гольчиху на океанском судне». Как писал Р. Мориер в своих депешах в МИД России, успех всего предприятия как раз зависел от возможности доставлять товары в конечный пункт назначения собственными средствами. Однако экспедиция английской компании *The Phoenix Merchant Adventurers*, возглавляемая Дж. Уиггинсом, закончилась неудачей, поскольку пароход «Феникс», получивший право навигации по Енисею, сел на мель в том месте, где «нет ни почтового, ни телеграфного сообщения». Причем судном управлял Р. Уиггинс, который, будучи в нетрезвом состоянии, отказался подчиняться указаниям лоцмана и таким отношением к делу нанес урон репутации своего брата. Между ним и ревизором акцизного управления Восточной Сибири Соловьевым возник конфликт, в котором, по свидетельству представителя английской компании П.А. Бойлинга, был повинен капитан судна²⁶. В результате Р. Мориер вновь принялся хлопотать о продлении полученных в 1888 г. льгот на экспедицию будущего года.

Британский посол, напрямую добиваясь встречи с министром финансов И.А. Вышнеградским, позволил себе не только нарушить существующий порядок контактов русского правительства с послами зарубежных стран, но и привести в официальной переписке с руководителями МИД недопустимые высказывания для легитимного представителя иностранной державы в адрес высокопоставленного российского чиновника. Отзываясь о решении Министерства финансов не допустить плавание вверх по Енисею вглубь страны британского судна под флагом иностранной державы, а также ограничить перечень товаров, разрешенных к беспошлинному ввозу в страну, Р. Мориер сказал: «Состояние мозгов у человека, имеющего подобные опасения, может быть уподоблено мозгам идиота, который во время пожара Зимнего дворца упал бы на свою клистирную трубочку, чтобы потушить огонь». Увы, пред-

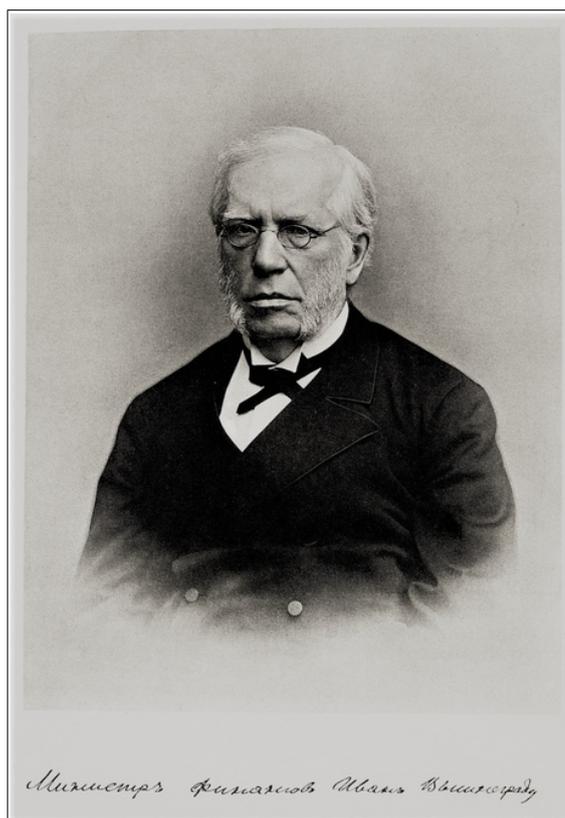


Рис. 4. Министр финансов И.А. Вышнеградский (Министерство финансов. 1802–1902. СПб., 1902. Ч. 2)

²⁴ Вилькицкий А.П. Северный морской путь... С. 35–37.

²⁵ Свод законов Российской империи. СПб., 1893. Т. XI. Ч. 2: Устав торговый. Ст. 138–141.

²⁶ АВПРИ. Ф. 155. Оп. 445. Д. 26. Л. 135 об. – 136, 147–147 об., 150 об. – 152, 175 об.

ставители российского иностранного ведомства согласились с подобной характеристикой одного из выдающихся государственных деятелей империи, назвав слова Р. Мориера «забавным, но очень верным сравнением». Добившись привилегий, которые русское правительство решило предоставить всем мореплавателям на три года, посол нашел в итоге дарованные Министерством финансов льготы для британских торговцев «гомеопатическими»²⁷.

В свою очередь министр финансов И.А. Вышнеградский считал невозможным предоставлять исключительные таможенные поощрения англичанам на Крайнем Севере России. Он аргументировал свою принципиальную позицию следующими соображениями. Во-первых, право беспошлинного ввоза иностранных товаров произвело на русское купечество «неблагоприятное впечатление». Хотя, по мнению И.А. Вышнеградского, опасения и были преувеличенными, «тем не менее приводимые против сказанной меры доводы не могут быть признаны лишенными всякого значения», и он не считал себя «вправе оставить их вовсе без внимания». Во-вторых, как отмечал министр, англичане противодействовали нашим торговым интересам в Центральной Азии, и поэтому предоставление льгот «едва ли оправдывается и с общегосударственной точки зрения». Более того, И.А. Вышнеградский обратился с просьбой к Н.К. Гирсу о том, чтобы через наиболее влиятельную заграничную прессу разъяснить позицию русского правительства как ответ на неблагоприятные для России проявления английской политики на Востоке. Как ни странно, но руководители иностранного ведомства не видели скрытых смыслов в происходившем, считая, что данный «вопрос политического характера» не имел²⁸. Двумя британцами подметил даже простой акцизный чиновник, о чем он написал в своем рапорте в Департамент неокладных сборов. Согласно ему, англичане много говорят о значительных преимуществах коммерческих связей посредством СМП, «а между тем требуют освобождения от таможенных пошлин. В этом нет необходимости, если торговля обещает такие большие выгоды; если же наоборот, то торговый путь через Карское море бесполезен»²⁹.

И.А. Вышнеградский очень серьезно отнесся к рапорту ревизора Соловьева, высказав все свои доводы против завышенных требований британцев в пространном письме к Н.К. Гирсу. На некоторых из них стоит остановиться. Во-первых, министр финансов считал заявление английских предпринимателей «о совершенном отсутствии русского пароходства на Енисее» не соответствующим действительности: в пункт выгрузки товаров – Гольчиху ежегодно в июне месяце заходили два парохода фирмы Кытмановых. Более того, по сведениям, собранным енисейским губернатором И.К. Педашенко, из Енисейска вниз по реке ходило в общей сложности 4 судна, причем на перевозку товаров от Гольчихи дали согласие две фирмы (Кытмановых и Н.Г. Гадалова). И.А. Вышнеградского в отказе разрешить навигацию по Енисею английской компании поддержали и другие министры, отвечавшие за народное хозяйство страны, в частности М.Н. Островский и Г.Е. Паукер³⁰.

Как государственника с системным видением проблемы, И.А. Вышнеградского беспокоило также отсутствие взаимной выгоды и несбалансированность торгового обмена. Если в 1887 г. грузы, доставленные пароходом «Феникс», по его словам, «значительно уступали однородным русским товарам», то отправленный в 1888 г. из Енисейска продукт представлял собой не что иное, как обыкновенную кость на общую стоимость 800 руб. «Этим и исчерпывается, – подвел итог министр, – экономическое значение предприятия для Сибири за два года деятельности компании». В целом же Министерство финансов заботилось о том, чтобы «льготы эти не получили исключительного расширения в пользу единичного

²⁷ АВПРИ. Ф. 155. Оп. 445. Д. 26. Л. 97, 177 об., 201 об.

²⁸ Там же. Л. 160 об. – 161, 163 об.

²⁹ Там же. Л. 152.

³⁰ Там же. Л. 165 об. – 166, 197–197 об., 203; Гонина Н.В. Становление енисейского пароходства в 1861–1914 гг. // Научное обозрение Саяно-Алтая. 2020. № 4 (28). С. 19–25; Гончаров А.Е., Карелин Н.М. Организация пароходного сообщения на Енисее в XIX веке: история одного дневника // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Сер.: Гуманитарные и социальные науки. 2018. № 2. С. 15–26.

иностранного предприятия», поскольку подобного рода избранность одних «отразится невозможностью для других лиц заниматься тем же делом»³¹.

В конечном счете только благодаря последовательной поддержке со стороны МИД, в первую очередь в лице Ф.Р. Остен-Сакена и главы ведомства, а также принципиальному желанию самого Министерства финансов продолжить плавание в северных водах удалось уладить нешуточный конфликт, который дал вновь о себе знать спустя несколько десятков лет.

Несмотря на в целом позитивную позицию российского правительства в ходе этой продолжительной дискуссии, британский посол продолжал демонстрировать свое цивилизационное превосходство, полностью игнорируя интересы России и сибирского купечества. Масло в огонь подлила публикация в так называемых Bluebooks для британского парламента в августе 1888 г. с изложением истории путешествий Дж. Уиггинса, его роли как первооткрывателя Северного пути и выгод, которые может получить Соединенное Королевство от эксплуатации природных богатств Сибири. Это стало главной мыслью упомянутой депеши Р. Мориера британскому премьер-министру Р.А. Солсбери. Посол откровенно писал: «Я неустанно трудился, чтобы обеспечить успех предприятия, которое, хотя в настоящее время и имеет очень скромные масштабы и опирается исключительно на бесстрашие, мастерство и настойчивость одного британского судоводителя, все же способно привести к коммерческой революции, важность которой вряд ли можно преувеличить и которая, открывая в огромных масштабах новые каналы для британского импорта и экспорта, способна со временем добиться самых больших результатов»³².

В донесении Р. Мориера обращают на себя внимание и другие моменты. В сущности, он противопоставляет положительные результаты экспедиций Дж. Уиггинса арктическим плаваниям Ф.П. Литке 1821–1824 гг. По мнению английского дипломата, русский адмирал предпринял серьезную попытку наладить регулярный морской проход, не увенчавшуюся успехом, и тогда была выдвинута теория о невозможности установления коммерческого пути³³. Действительно, в те годы бытовала такая точка зрения среди части полярных исследователей. Однако, как показало внимательное знакомство с трудами Ф.П. Литке, он не был столь категоричен и все-таки ратовал за посылку научных экспедиций в Карское море, что было убедительно доказано советским историком В.М. Пасецким³⁴.

К описанию истории экспедиций Дж. Уиггинса и его исключительной роли в освоении СМП Р. Мориер приложил карту, наглядно показавшую конечные цели британцев, связанные с открытием кратчайшего северного морского маршрута в Китай через Сибирь (рис. 5). Официальными лицами такие помыслы не озвучивались открыто. Но этого нельзя было сказать об английской прессе тех лет, регулярно освещавшей рейсы своих соотечественников по западной части Северного пути в Сибирь. Примечательна серия публикаций одного из репортеров газеты The Times, скрывавшегося под псевдонимом «Тот, кто знает все об этом». И действительно, в статье раскрывались все детали путешествий англичан к «Белому континенту», как была названа Сибирь. Поразительны своей нескромностью недвусмысленные пророчества, сделанные в заключении: автор уверен в том, что «будет проложен безопасный водный путь через Северные Ледовитые моря от Лондона до китайских границ и что к концу века богатства нового континента станут достоянием всего человечества». Дальше всех в своих откровениях пошел Ливерпульский коммерческий журнал (Journal of Commerce), который писал о необходимости «найти новые рынки для выгодного сбыта английских произведений». И таковым рынком, который одновременно обеспечивал бы и выгодное помещение капиталов, являлась Сибирь³⁵. Другими словами, если перефразировать известную русскую пословицу, то «что у некоторых британских политиков на уме, то у английских журналистов на языке».

³¹ АВПРИ. Ф. 155. Оп. 445. Д. 26. Л. 198–198 об., 200 об. – 201.

³² АВПРИ. Ф. 155. Оп. 445. Д. 26. Л. 121.

³³ Там же.

³⁴ Пасецкий В.М. Арктические путешествия россиян. М., 1974. С. 138–140.

³⁵ АВПРИ. Ф. 155. Оп. 445. Д. 26. Л. 211, 216 об.

Последней экспедицией Дж. Уиггинса, осуществленной только наполовину, стало плавание 1896 г. В этом случае конфликт завязался между британскими капитанами кораблей, руководителем коммерческой эскадры Дж. Уиггинсом и судовладельцем, лондонским консорциумом «Мойр и К^о». Не дождавшись своего командора, утрясавшего в Лондоне дела со страховой компанией, капитаны кораблей *Lorna Doone*, *Dolphin* и *Mula* отправились в путь без Дж. Уиггинса, который уже шел из Англии с пароходами *Glenrose* и «Иоанн Кронштадтский». Капитан, не желавший нарушать условия соглашения, по прибытии в Вардэ отказался совершать дальнейшее плавание к Енисею. В конечном счете пострадавшей стороной оказались русские купцы, чьи товары и судно не были доставлены в срок согласно контракту, причем страховая компания отказалась платить неустойку, считая, что договор, связанный с проходом судов через Карское море, был выполнен. Эти события очень красочно описаны российским консулом в Хаммерфесте В.А. Березниковым. Он, в частности, писал: «Что касается русских грузо- и судовладельцев, то необъяснимая торопливость конторы Мойр и К^о нанесла им значительные убытки. Товары их не были доставлены в Сибирь, и они лишаются возможности пользоваться своими пароходами по крайней мере в течение одного года». В этой истории примечателен один факт: арматоры использовали в своих целях имя известного полярного путешественника, назвав маршрут, по которому шли грузы, *Wiggins Siberian Route* (Сибирский путь Уиггинса)³⁶.

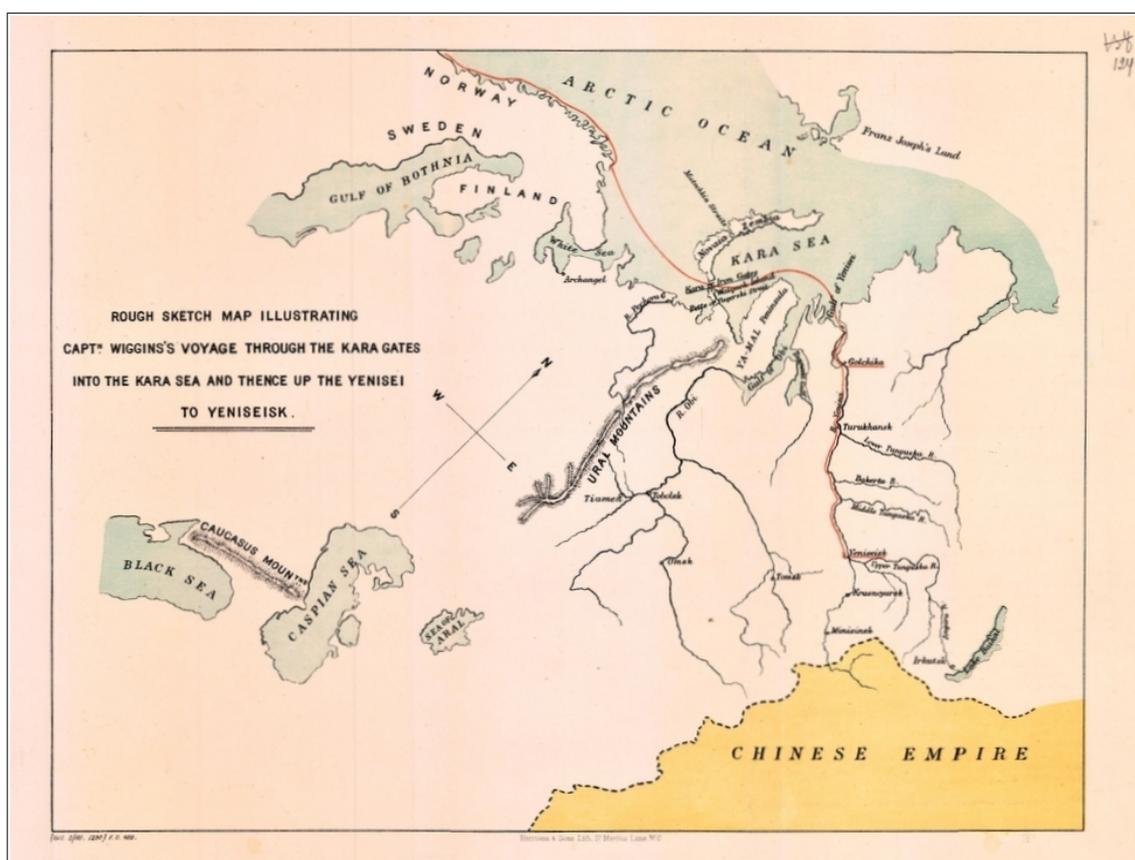


Рис. 5. Карта маршрута плавания Дж. Уиггинса (АВПРИ. Ф. 155. Оп. 455. Д. 26)

На рубеже XIX–XX вв. интенсивность коммерческих плаваний в полярных водах несколько снизилась. Последняя большая экспедиция англичан состоялась в 1897 г. Строительство Транссибирской железнодорожной магистрали внесло важные изменения в подходы государства к арктическим плаваниям. Комитет Сибирской железной дороги снарядил несколько научных гидрографических экспедиций с целью всестороннего изучения морского пути к устьям Оби и Енисея³⁷. Именно в этот период произошла смена политики российского правительства в отношении иностранных коммерческих плаваний, когда первостепенными

³⁶ АВПРИ. Ф. 155. Оп. 445. Д. 26. Л. 290–293 об.

³⁷ Там же. Л. 310 об. – 311.

стали всесторонние научные изыскания, программа которых не ограничивалась рамками получения детальной информации о ситуации на морских объектах и сбора данных об их рельефе и водной поверхности.

В 1897 г. по поручению министра финансов С.Ю. Витте вице-адмирал С.О. Макаров отправился в плавание по СМП, по результатам которого был составлен детальный аналитический отчет. С.О. Макаров обобщил не только данные выдающихся полярных исследователей того времени А.Э. Норденшёльда и О. Свердруп, но и сведения, полученные им от местной администрации и предпринимателей, с которыми он встречался на пути своего следования. Этот отчет примечателен многими конкретными наблюдениями, расчетами и предложениями относительно того, как сделать СМП выгодным предприятием для России с коммерческой точки зрения.

В нашем случае особый интерес представляют замечания, сделанные С.О. Макаровым в отношении итогов многочисленных иностранных экспедиций конца XIX в. Согласно его мнению, иностранцы не были заинтересованы в вывозе наших готовых изделий, и они, как правило, не доставлялись по назначению. А если что-то и приходило в Англию, то продавалось по бросовым ценам. Главное, как писал вице-адмирал, заключалось в том, что «приплывающие к нам иностранные капитаны ничем не обогатили наших познаний по Оби и Енисею. От многолетних плаваний их мы ничему не научились. Они не составили ни новых карт, ни лоций, ни каких-либо иных наставлений к плаванью по Карскому морю». С.О. Макаров противопоставил им экспедиции, организованные Комитетом Сибирской железной дороги в 1894–1895 гг., благодаря которым гидрографом и полярным исследователем А.И. Вилькицим были составлены специальные карты Енисейского залива и Обской губы. Они, по мнению вице-адмирала, «значительно пополняют пробелы прежних карт, а его краткие наставления для плаванья дают ценный материал для мореплавателей». Что касается СМП, то С.О. Макаров всячески поддерживал этот проект, поскольку он считал, что «открытие морского пути на Обь и Енисей поведет к установлению правильного пароходства по всей длине этих рек, что окажет крупное влияние на развитие всей северной Сибири»³⁸.

По сообщению секретаря Русской миссии в Христиании И.Г. Лорис-Меликова, летом 1909 г. норвежский полярный исследователь С. Скот-Хансен, принимавший участие в плавании Ф. Нансена, с целью изучения возможности устройства порта в дельте Енисея и определения подъездных к нему путей предложил учредить компанию для установления регулярного пароходного сообщения между Сибирью и Норвегией. Он разработал подробный проект со схемой маршрута и одновременно подал заявку на получение ряда налоговых привилегий. Морское министерство выступило против данной инициативы, поскольку считало, что «установление таких льготных условий для норвежской компании навсегда устранил возможность развития русского торгового флота в наших северных водах и вместе с тем даст сильный импульс для развития норвежского пароходства»³⁹. Данное заключение было поддержано в некоторой степени и МПС, при котором работало Особое совещание для разработки вопроса о возможности вывоза сибирского сырья под председательством начальника Управления по сооружению железных дорог Е.Д. Вурцеля. В целом, не отрицая возможности установления северного торгового пути как такового, совещание признало необходимым провести следующие мероприятия: 1) обследовать бар р. Оби; 2) обустроить по берегам Карского моря соответствующую инфраструктуру; 3) провести телеграф; 4) для подвоза грузов спроектировать и проложить полярную железную дорогу длиной 450–500 верст⁴⁰. Иными словами, правительство пришло к выводу о необходимости экономического развития арктического побережья в целом, причем создание регулярных сообщений на СМП являлось только частью долгосрочного плана.

После этого инцидента русское правительство окончательно утвердилось в решении проводить собственными силами всесторонние гидрографические, климатологические,

³⁸ АВПРИ. Ф. 155. Оп. 445. Д. 26. Л. 310 об.; Макаров С.О. Отчет вице-адмирала Макарова... С. 13–14, 41.

³⁹ АВПРИ. Ф. 155. Оп. 445. Д. 42. Л. 19.

⁴⁰ Там же. Л. 25–27.

картографические и геодезические исследования Обской губы, устья Енисея и прибрежных территорий, которые велись вплоть до 1916 г.

Анализ делопроизводственной документации МИД показал, что стремление британцев наладить регулярное сообщение по СМП диктовалось прежде всего геополитическими интересами Соединенного Королевства, поставившего себе несколько целей: во-первых, получить доступ к ресурсной базе Сибири; во-вторых, открыть для своих промышленных изделий гигантский рынок сбыта, а для свободных капиталов сферу приложения; в-третьих, обрести кратчайший путь к Китайской империи династии Цин, находившейся в то время в полуколониальной зависимости от западных держав. При этом, как нам представляется, в деле освоения СМП британцы пытались использовать не один раз опробованный ими в международной политике алгоритм Ост-Индской компании, стремясь вытребовать для себя максимальные торговые привилегии в России.

Литература

Виггинс Дж. Морской путь в Сибирь Карским морем, 1874–1894. Доклад капитана Виггинса, читанный 14 января 1895 г. СПб.: Тип. М.М. Стасюлевича, 1895. [2], 18 с.

Вилькицкий А.П. Северный морской путь. СПб.: Тип. Мор. м-ва, 1912. [2], 40 с.

Востротин С.В. Северный морской путь и челябинский тарифный перелом в связи с колонизацией Сибири. СПб.: Тип. Я. Баянского, 1908. 79 с.

Гонина Н.В. Становление енисейского пароходства в 1861–1914 гг. // Научное обозрение Саяно-Алтая. 2020. № 4 (28). С. 19–25.

Гончаров А.Е. Адмирал С.О. Макаров и Карский морской путь: первая попытка организовать лесозэкспорт с Енисея [Электронный ресурс] // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 62–76. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/istkurier-2022-3-05.pdf> (дата обращения: 21.07.2023).

Гончаров А.Е. К вопросу о начале англо-русской торговли по Северному морскому пути во второй половине XIX в. // Вестник Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева. 2012. № 2. С. 344–350.

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

Гончаров А.Е., Карелин А.М. Из истории Карских экспедиции XIX в.: британская торговая компания «Феникс» // Россия в глобальном мире. 2016. № 9 (32). С. 15–25.

Гончаров А.Е., Карелин Н.М. Организация пароходного сообщения на Енисее в XIX веке: история одного дневника // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Сер.: Гуманитарные и социальные науки. 2018. № 2. С. 15–26.

Гончаров А.Е., Карелин Н.М., Медников Д.М. Что вывозить? Полемика сибирских купцов по вопросу экспорта по Северному морскому пути: 70-е – 90-е гг. XIX в. // Омский научный вестник. Сер.: Общество. История. Современность. 2018. № 1. С. 12–16.

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.: Тип. В. Киршбаума, 1898. [2], 81 с.

Норденшёльд А.Э. Путешествие А.Э. Норденшёльда вокруг Европы и Азии на пароходе «Вега» в 1878–1880 г. / пер. со швед. С.И. Барановский. СПб.: И.И. Валлениус, 1881. Ч. 1. [4], 516, [2], 2 с.

Норденшёльд А.Э. Шведская полярная экспедиция 1878–79 г.: Открытие северо-восточного прохода с приложением: Отчета капитана Иоганнсена о плавании его от устья Лены до Якутска и карт мыса Челюскина, порта Диксона и Таймырского пролива / пер. со швед. СПб.: Тип. и хромолит. А. Траншеля, 1880. [4], 207, [4] с.

Норденшёльд А.Э. Экспедиции к устьям Енисея 1875 и 1876 годов: Со статьей адъюнкт-профессора зоологии Упсальского университета Г. Тэля о плавании его по Енисею в 1876 году и двумя картами плавания / пер. со швед. СПб.: тип. и хромолит. А. Траншеля, 1880. [8], 198, [1] с.

Пасецкий В.М. Арктические путешествия россиян. М.: Мысль, 1974. 230 с.

Пасецкий В.М. Нильс Адольф Эрик Норденшельд. 1832–1901. М.: Наука, 1979. 295 с.

Петров Ю.А. Московская буржуазия в начале XX в. Предпринимательство и политика. М.: Мосгорархив, 2002. 440 с.

Распопина А.А. Северный морской путь в политико-экономической системе координат XVII – начала XX века // Историко-экономические исследования. 2021. Т. 22, № 2. С. 248–278.

Тимошенко А.И. Советский опыт освоения Арктики и Северного морского пути: формирование мобилизационной экономики // Историко-экономические исследования. 2013. Т. 14, № 1–2. С. 73–95.

Филин П.А. Главное управление Северного морского пути в истории управления Арктикой // Полярные чтения на ледоколе «Красин». М.: Паульсен, 2020. Т. 6. С. 237–261.

Элерц А.А. Описание плавания Экспедиции барона Л. Кноп и К^о к устью реки Енисея в 1878 году, составленное причисленным к Департаменту таможенных сборов коллежским регистратором Элерц. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1879. 37 с.

From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia / ed. Nielsen J.P., Okhuizen E. Leiden, Boston: Brill. 2022. 533 p.

Johnson H. The Life and Voyages of Joseph Wiggins, F.R.G.S.: Modern Discoverer of the Kara Sea Route to Siberia, Based on His Journals and Letters. London: John Murray, 1907. 396 [4] p.

Stone I.R. Joseph Wiggins (1832–1905) // Arctic. 1994. Vol. 47, No. 4. P. 405–410.

Stone I.R. Sir Robert Morrier and the sea route to Siberia // Polar Record. 1995. Vol. 31, Iss. 178. P. 343–346.

References

Ehlers, A.A. (1879). *Opisanie plavaniya Ekspeditsii barona L. Knop i K^o k ust'yu reki Eniseya v 1878 godu, sostavlennoe prichislennym k Departamentu tamozhennykh sborov kollezhskim registratorom Ehlers* [Description of the Voyage of the Expedition of Baron L. Knoop and C^o. to the Mouth of the Yenisei River in 1878, Compiled by the Collegiate Registrar Elertz Assigned to the Department of Customs Duties]. St. Petersburg, Tipografiya V. Kirshbauma. 37 p.

Filin, P.A. (2020). *Glavnoe upravlenie Severnogo morskogo puti v istorii upravleniya Arktikoy* [The General Directorate of the Northern Sea Route in the History of Arctic Management]. In *Polyarnye chteniya na ledokole "Krasin"*. Moscow. Vol. 6, pp. 237–261.

Goncharov, A.E. (2012). *K voprosu o nachale anglo-russkoy trgovli po Severnomu morskomu puti vo vtoroy polovine XIX v.* [Revisiting the Beginning of Anglo-Russian Trade along the Northern Sea Route in the Second Half of the 19th Century]. In *Vestnik Krasnoyarskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta imeni V.P. Astaf'eva*. No. 2, pp. 344–350.

Goncharov, A.E. (2014). *O shvedskoy ekspeditsii na Enisey v 1876 g.* [The 1876 Swedish Expedition to the Yenisei]. In *Izvestiya Tomskogo politekhnicheskogo universiteta*. Vol. 324, No. 6, pp. 74–88.

Goncharov, A.E. (2022). *Admiral S.O. Makarov i Karskiy morskoy put': pervaya popytka organizovat' lesoeksport s Eniseya* [Admiral S.O. Makarov and the Kara Sea Route: Organizing Timber Exports from the Yenisei River]. In *Istoricheskiy kur'er*. No. 3 (23), pp. 62–76. Available at: URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-05.pdf> (date of access: 21.07.2023).

Goncharov, A.E., Karelin, A.M. (2016). *Iz istorii Karskikh ekspeditsiy XIX v.: britanskaya trgovaya kompaniya "Feniks"* [The Kara Sea Route and the Phoenix Merchant Adventurers Ltd. Of Newcastle-upon-Tyne]. In *Rossiya v global'nom mire*. No. 9 (32), pp. 15–25.

Goncharov, A.E., Karelin, N.M. (2018). *Organizatsiya parokhodnogo soobshcheniya na Enisee v XIX v.* [Steamship Communication on the Yenisei River in the 19th Century: A Story of One Diary]. In *Vestnik Sev. (Arktich.) feder. un-ta. Ser.: Gumanit. i sots. nauki*. No. 2, pp. 15–26.

Goncharov, A.E., Karelin, N.M., Mednikov, D.M. (2018). *Chto vyvozit'? Polemika sibirskikh kuptsov po voprosu eksporta po Severnomu morskomu puti: 70-e – 90-e gg. XIX v.* [What can Siberia Export? The Northern Sea Route and Concern of the Cities and Towns of Siberia: 1870–1890]. In *Omskiy nauchnyy vestnik. Seriya: Obshchestvo. Istoriya. Sovremennost'*. No. 1, pp. 12–16.

Gonina, N.V. (2020). *Stanovlenie eniseiskogo parokhodstva v 1861–1914 gg.* [The Formation of the Yenisei Shipping Company in 1861–1914]. In *Nauchnoe obozrenie Sayano-Altaya*. No. 4 (28), pp. 19–25.

Johnson, H. (1907). *The Life and Voyages of Joseph Wiggins, F.R.G.S: Modern Discoverer of The Kara Sea Route to Siberia, Based on His Journals and Letters*. London, John Murray. 396 [4] p.

Makarov, S.O. (1898). *Otchet vitseadmirala Makarova ob osmotre im letom 1897 goda, po porucheniyu ministra finansov S.Yu. Vitte, morskogo puti na reki Ob' i Enisei* [The Report of Vice Admiral Makarov on His Inspection of the Sea Route to the Ob' and Yenisei Rivers on Behalf of the Minister of Finance S.Yu. Witte in the Summer of 1897]. St. Petersburg, Tipografiya V. Kirshbauma. [2], 81 p.

Nielsen, J.P., Okhuizen, E. (Eds.) (2022). *From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia*. Leiden, Boston, Brill. 533 p.

Nordenskiöld, A.E. (1880). *Ekspeditsii k ust'yam Eniseya 1875 i 1876 godov: So stat'eyu ad'yunkt professora zoologii Upsal'skogo universiteta G. Thelya o plavanii ego po Eniseyu v 1876 godu i dvumya kartami plavaniya: (Per. so shved.)* [Expeditions to the Mouths of the Yenisei in 1875 and 1876: With an Article by G. Thal, Associate Professor of Zoology at Uppsala University, about His Voyage along the Yenisei in 1876 and Two Maps of the Voyage: (Translated from Swedish)]. St. Petersburg, Tipografiya i khromolit. A. Transhelya. [8], 198, [1] p.

Nordenskiöld, A.E. (1880). *Shvedskaya polyarnaya ekspeditsiya 1878–79 g.: Otkrytie severo-vostochnogo prokhoda s prilozheniem: Otcheta kapitana Iogannseno o plavanii ego ot ust'ya Leny do Yakutska i kart mysa Chelyuskina, porta Diksona i Taimyrskogo proliva: (Per. so shved.)* [The Swedish Polar Expedition of 1878–79: Discovery of the Northeastern Passage With the Appendix: Captain Johannse's Report on His Voyage from the Mouth of the Lena to Yakutsk and Maps of Cape Chelyuskin, the Port of Dixon and the Taimyr Strait: (Translated from Swedish)]. St. Petersburg, Tipografiya i khromolit. A. Transhelya. [4], 207, [4] p.

Nordenskiöld, A.E. (1881). *Puteshestvie A.E. Nordenshel'da vokrug Evropy i Azii na parokhode "Vega" v 1878–1880 g.* [The Travel of A.E. Nordenskiöld Around Europe and Asia on the Ship "Vega" in 1878–1880] (S.I. Baranovskiy, Trans.). St. Petersburg, I.I. Vallenius. Pt. 1. [4], 516, [2], 2 p.

Pasetskiy, V.M. (1974). *Arkticheskie puteshestviya rossiyan* [The Arctic Travels of Russians]. Moscow, Mysl'. 230 p.

Pasetskiy, V.M. (1979). *Nil's Adol'f Erik Nordenshel'd. 1832–1901* [Nils Adolf Erik Nordenskiöld]. Moscow, Nauka. 295 p.

Petrov, Yu.A. (2002). *Moskovskaya burzhuaziya v nachale XX v. Predprinimatel'stvo i politika* [The Moscow Bourgeoisie at the Beginning of the 20th Century. Entrepreneurship and Politics]. Moscow, Mosgorarkhiv. 440 p.

Raspopina, A.A. (2021). Severnyy morskoy put' v politiko-ekonomicheskoy sisteme koordinat XVII – nachala XX veka [The Northern Sea Route in Political and Economic Frame of Reference in the 17th and Early 20th Century]. In *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya*. Vol. 22, No. 2, pp. 248–278.

Stone, I.R. (1994). Joseph Wiggins (1832–1905). In *Arctic*. Vol. 47, No. 4, pp. 405–410.

Stone, I.R. (1995). Sir Robert Morrier and the Sea Route to Siberia. In *Polar Record*. Vol. 31, Iss. 178, pp. 343–346.

Timoshenko, A.I. (2013). Sovetskiy opyt osvoeniya Arktiki i Severnogo morskogo puti: formirovanie mobilizatsionnoy ekonomiki [Soviet Experience in the Development of the Arctic and the Northern Sea Route: the Formation of the Mobilization Economy]. In *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya*. Vol. 14, No. 1–2, pp. 73–95.

Vil'kitskii, A.P. (1912). *Severnyy morskoy put'* [The Northern Sea Route]. St. Petersburg, Tipografiya Mor. m-va. [2], 40 p.

Vostrotin, S.V. (1908). *Severnyy morskoy put' i chelyabinskii tarifnyy perelom v svyazi s kolonizatsiey Sibiri* [The Northern Sea Route and the Chelyabinsk Tariff Change in Connection With the Colonization of Siberia]. St. Petersburg, Tipografiya Ya. Balyanskogo. 79 p.

Wiggins, J. (1895). *Morskoy put' v Sibir' Karskim morem, 1874–1894. Doklad kapitana Vigginsa, chitannyi 14 yanvarya 1895 g.* [The Sea Route to Siberia by the Kara Sea, 1874–1894. The Report of Captain Wiggins, Read on January 14, 1895]. St. Petersburg, tip. M.M. Stasyulevicha. [2], 18 p.