

Й.П. Нильсен
В.В. Тевлина*

МИХАИЛ КОНСТАНТИНОВИЧ СИДОРОВ
И РОЛЬ НОРВЕЖЦЕВ В ОСВОЕНИИ
СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В СИБИРЬ**

doi:10.31518/2618-9100-2023-6-9
УДК 332.1(571)

Выходные данные для цитирования:
Нильсен Й.П., Тевлина В.В. Михаил Константинович Сидоров и роль норвежцев в освоении Северного морского пути в Сибирь // Исторический курьер. 2023. № 6 (32). С. 122–138. URL: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-6-09.pdf>

J.P. Nielsen
V.V. Tevlina*

MIKHAIL KONSTANTINOVICH SIDOROV
AND THE ROLE OF NORWEGIANS IN THE OPENING
UP OF THE NORTHERN SEA ROUTE TO SIBERIA**

doi:10.31518/2618-9100-2023-6-9

How to cite:
Nielsen J.P., Tevlina V.V. Mikhail Konstantinovich Sidorov and the Role of Norwegians in the Opening up of the Northern Sea Route to Siberia // Historical Courier, 2023, No. 6 (32), pp. 122–138
[Available online: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-6-09.pdf>]

Abstract. In this article the authors examine the activity of the Russian public figure, the goldmining entrepreneur and employer M.K. Sidorov and his relationship with Norwegian shipowners and marine mammal hunters, engaged in sealing and walrus hunting in the area around Novaya Zemlya and in the Kara Sea. In the 1860s and 1870s M.K. Sidorov tried to carry through a largescale project for the opening up of the Northern Sea Route to Siberia (“the Kara Sea Route”), in the course of which he encouraged Norwegians to take part in his plans for developing this sea route. At the same time he was worried about and warned the Russian government against the economic expansionism of the Norwegians in Russian waters. Sidorov did not succeed in establishing a partnership with the Norwegian marine mammal hunters. Nevertheless, in the course of their constant search for sea mammals they unintentionally came to contribute their mite to the realisation of this project, because they through their crossing of the Kara Sea in all directions effectively shattered the myth that existed at the time in maritime circles about the unnavigability of the Kara Sea. M.K. Sidorov did not succeed in opening up the Northern Sea Route to Siberia, but his efforts were not in vain. He was the first to put his question on the agenda in Russia, and already by the end of the 19th and beginning of the 20th century followers appeared, among whom were Russians (Vice admiral S.O. Makarov, mayor of the city Yeniseysk S.V. Vostrotin and others), as well as Norwegians (among them the entrepreneur and businessman Jonas Lied, and the polar explorer Fridtjof Nansen). Together they moved the Northern Sea Route to Siberia a long step forward in the direction of a feasible sea route – on the eve of the Russian revolution of 1917.

* **Йенс Петтер Нильсен**, профессор истории, Институт археологии, истории, религиоведения и теологии, Арктический университет Норвегии, Тромсё, Норвегия, e-mail: jens.petter.nielsen@uit.no

Jens Petter Nielsen, Professor of History, The Department of Archaeology, History, Religious Studies and Theology, UiT – The Arctic University of Norway, Tromsø, Norway, e-mail: jens.petter.nielsen@uit.no

Виктория Валерьевна Тевлина, доктор исторических наук, профессор, Баренц Институт, Арктический университет Норвегии, Тромсё, Норвегия, e-mail: vtevlina@mail.ru

Victoria Valerievna Tevlina, Dr. Habil in History, Professor, The Barents Institute, UiT – The Arctic University of Norway, Tromsø, Norway, e-mail: vtevlina@mail.ru

** Данная статья подготовлена с существенными дополнениями на основе материалов, представленных в коллективной монографии: From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway north of Eurasia / eds.: J.P. Nielsen, E. Okhuizen; illustration eds. V.V. Tevlina, J.P. Nielsen, O.A. Krasnikova, E. Okhuizen. Leiden: Brill Academic Publishers, 2022. 544 p.

This article has been prepared with significant additions based on the materials in the collective monograph: Nielsen, J.P., Okhuizen, E. (Eds.); Tevlina, V.V., Nielsen, J.P., Krasnikova, O.A., Okhuizen E. (Illustration eds.). (2022). From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway north of Eurasia. Leiden, Brill Academic Publishers. 544 p.

Keywords: M.K. Sidorov, The Northern Sea Route, Norwegian Sea mammal hunters, Hammerfest, the Kara Sea, Siberia, Recruitment of sailors, F.P. Litke, Svend Foyn, Jonas Lid, S.V. Vostrotin.

The article has been received by the editor on 11.09.2023. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

Аннотация. В статье рассматривается деятельность российского общественного деятеля, золотопромышленника и предпринимателя М.К. Сидорова и его взаимоотношения с норвежскими судовладельцами и зверобоями, которые в 1860–1870-е гг. занимались промыслами около Новой Земли и в Карском море. Именно в этот период М.К. Сидоров организовывал масштабный проект по открытию Северного морского пути в Сибирь (Карский морской путь), в ходе которого он поощрял норвежцев участвовать в его планах по развитию данного прохода. В то же время, однако, он беспокоился и предупреждал российское правительство в отношении норвежской экономической экспансии в русские воды. Сидорову не удалось наладить партнерство с норвежцами. Тем не менее в ходе постоянных поисков мест промыслов на морского зверя норвежцы невольно внесли свою лепту в реализацию этого морского пути, поскольку своими плаваниями они эффективно развеяли существовавший в то время в морских кругах миф о несудоходности Карского моря. М.К. Сидорову не удалось открыть Северный морской путь, но его усилия не были тщетными. Он первым поставил этот вопрос на повестку дня в России, и уже в конце XIX – начале XX в. у него появились последователи, среди которых были вновь как российские (вице-адмирал С.О. Макаров, городской голова Енисейска С.В. Востротин и др.), так и норвежские (предприниматель Йонас Лид, полярник Фричьоф Хансен и др.) деятели. Вместе они сделали большой шаг вперед в направлении развития Северного морского пути – накануне Русской революции 1917 г.

Ключевые слова: М.К. Сидоров, Северный морской путь, норвежские зверобои, Хаммерфест, Карское море, Сибирь, найм моряков, Ф.П. Литке, Свенд Фойн, Йонас Лид, С.В. Востротин.

Статья поступила в редакцию 11.09.2023 г.

В монографии «Проблемы Северного морского пути в эпоху капитализма», опубликованной в 1962 г., советский географ и историк Д.М. Пинхенсон утверждал, что открытие Северного морского пути к устьям Оби и Енисея (Карский морской путь) во второй половине 1870-х гг. стало результатом организационных усилий, в первую очередь представителей русского торгового купечества.¹ Однако, на наш взгляд, было бы справедливее сказать, что поиск и освоение этого пути возникли в ходе совместных усилий русских купцов и промышленников и западноевропейских мореплавателей, судовладельцев, ученых и других сторонников этой масштабной идеи.

Действительно, история Карского морского пути в 1870-е гг. и вплоть до революции 1917 г. свидетельствует о том, что он стал жизнеспособным проектом только тогда, когда установились тесные взаимоотношения между русскими и западноевропейскими партнерами. Безусловно, Михаил Константинович Сидоров (1823–1887) был самым ярким защитником идеи Северного морского пути в XIX в.² Однако долгое время его усилия были тщетны и служили в России и, в частности, в ее морских кругах лишь укреплению старых предрассудков о Карском море, а именно – представлений о том, что оно является насто-

¹ Пинхенсон Д.М. Проблемы Северного морского пути в эпоху капитализма. Л., 1962. Т. 2: История открытия и освоения Северного морского пути. С. 17.

² Там же. С. 61–73.

ящим ледником и поэтому непригодно для судоходства³. Несмотря на то, что у Сидорова были серьезные противники (среди них и адмирал Ф.П. Литке), он не терял надежды добиться желаемой цели⁴.

В 1863 г. М.К. Сидоров вместе с ораниенбаумским купцом и штабс-капитаном Георгием Корибут-Кубитовичем ходатайствовали перед Министерством финансов России об учреждении «Товарищества для открытия через Ледовитый океан к рекам Оби и Енисея и для распространения торговли и промышленности в Северных окраинах Сибири»⁵. Они требовали очень широких привилегий, фактически монополии на эксплуатацию огромных территорий. Это, по мнению исследователя Арктики и Северного морского пути К. Криптона (С. Krypton), было типичным образом мышления сибирских золотопромышленников, привыкших к риску, но в то же время рассчитывавших на огромные прибыли при относительно небольших капитальных затратах и настойчивости⁶. Сидоров, естественно, подчеркивал, что такая концессионная компания, о которой он ходатайствует, означает, что Северный морской путь останется в руках России и что это жизненно важно для нее. Однако правительство крайне редко предоставляло такие широкие привилегии, и Сидорову пришлось ждать ответа на его запрос несколько лет. Тем не менее становилось ясно, что некоторые высокопоставленные лица явно симпатизировали ему. Так, в апреле 1864 г. он был удостоен чести быть принятым в Петербурге наследником престола, великим князем Николаем Александровичем, который высоко оценил его работу для Севера России и призвал продолжать начатую деятельность.⁷

Уже в середине 1863 г. М.К. Сидоров попробовал организовать экспедицию на Енисей с помощью английских партнеров, но это ни к чему не привело. Не оставлял он и надежды найти квалифицированных русских моряков, готовых принять участие в его великом замысле, однако в стране при наличии небольшого количества судов торгового флота явно ощущалась их нехватка. Он возлагал свои надежды на беломорских шкиперов, занимавшихся так называемой поморской торговлей с Северной Норвегией, откуда шли поставки в основном норвежской рыбы в обмен на русскую ржаную муку и лесоматериалы⁸. Вероятность найти добровольцев среди поморов все же была небольшая, и поэтому Сидоров через архангельского губернатора Н.М. Гартинга разослал специальное обращение во все поморские селения Беломорья. Он предлагал не менее 10 тыс. рублей любому судну, которое доплывет до Енисея и оттуда доставит в Тромсё (портовый город на севере Норвегии) груз графита с его графитовых рудников в Курейке. Однако, к его большому разочарованию, на обращение откликнулись только три человека: двое из них были купеческими сыновьями, Никитин из Сумы и Норкин из Кеми, а третьим был некий господин Оскерко, коллежский

³ См. об этом подробнее: From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia. Leiden, 2022. P. 120–121.

⁴ Ф.П. Литке был вице-президентом Русского географического общества (1845–1871), а также президентом Российской академии наук (1864–1882).

⁵ Льготы и привилегии товариществу М. Сидорова для открытия морского пути в устья Оби и Енисея // Студитский Ф.Д. История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива. СПб., 1883. Ч. 1. С. 81.

⁶ Constantine Krypton (настоящая фамилия Константин Г. Молодецкий) в 1930-е – начале 1940-х гг. был известным советским исследователем, заведующим экономическим сектором во Всесоюзном Арктическом институте в Ленинграде. Он попал в немецкую оккупацию под Ленинградом в 1942 г., был вывезен в Германию и затем оказался в США, где остался и преподавал в ряде вузов. Криптон написал несколько книг, среди которых: *Krypton C. The Northern sea route: Its place in Russian economic history before 1917*. New York, 1953; *Krypton C. The Northern Sea Route and the Economy of the Soviet North*. London, 1956.

⁷ Жилинский А.А. Россия на Севере: К описанию жизни и деятельности М.К. Сидорова. Архангельск, 1918. С. 124–125. К сожалению, буквально год спустя, 12 (24) апреля 1865 г., после аудиенции с М.К. Сидоровым молодой великий князь Николай Александрович скончался. Незадолго до этого он был помолвлен с дочерью короля Дании Христиана IX, принцессой Дагмар (1847–1928), впоследствии ставшей супругой его брата, императора Александра III.

⁸ Сближение: Россия и Норвегия в 1814–1917 годах (Глава 7. Консулы и купцы, поморская торговля и руссе- норск). М., 2017. С. 170–209.

ассессор из города Колы⁹. Других добровольцев М.К. Сидорову в Беломорье найти на тот момент не удалось.

Поскольку первоначальный отклик на обращение М.К. Сидорова в 1864 г. оказался достаточно скудным, летом следующего года он сам отправился на побережье Белого моря набирать матросов, но его экспедиция вновь не увенчалась успехом. Будучи в Кеми, ему так и не удалось встретиться с первым претендентом – господином Норкиным, который уже отплыл в Северную Норвегию по торговым делам, имея соглашение с норвежскими рыбаками. Другой претендент – Никитин в это время сидел в тюрьме в результате иска об установлении отцовства. В довершение всего Сидоров также узнал о преждевременной кончине господина Оскерко, писавшего ему ранее из Колы¹⁰.

Итак, найти русских моряков, заинтересованных в новых проектах, оказалось практически невозможно. Тогда Сидоров решил еще раз отправиться за границу, чтобы искать партнеров там. В 1867–1868 гг. он посетил несколько стран Западной Европы. В конце концов, он приехал в Норвегию, где пресса сильно заинтересовалась его видением освоения морского пути в Сибирь с участием норвежских судовладельцев и моряков. В газетных интервью М.К. Сидоров увещевал норвежских моряков идти в Карское море и акваторию дальше на восток, к устьям Оби и Енисея. В норвежской прессе его предложения освещались с таким большим размахом, что в декабре 1868 г. в северо-норвежской газете «Finmarksposten», издававшейся в городе Хаммерфесте, было опубликовано уже несколько статей с планами Сидорова о «пароходном сообщении между Финнмарком и Китаем» по маршруту, который можно было пройти всего за 25 дней¹¹.



Главная улица Хаммерфеста. Огюст Этьен Франсуа Майер. 1852.
(Экспозиция Художественного музея Северной Норвегии – Nordnorsk Kunstmuseum)

Когда М.К. Сидоров ездил на север вдоль северного побережья Норвегии, он ненадолго задержался в Тромсё, «столице» Северной Норвегии. Там он впервые встретил Адольфа Эрика Норденшёльда (Adolf Erik Nordenskiöld), известного финско-шведского исследователя Арктики, недавно вернувшегося из экспедиции в Гренландию. В переписке, последовавшей за этой встречей, Сидоров писал Норденшёльду об огромном потенциальном значении для Норвегии морского пути в Сибирь и просил его поощрять норвежских купцов направлять

⁹ Путешествие Сидорова по Финляндии и нашему Поморью для отыскания мореходов, готовых пройти морем в Енисей // Студитский Ф.Д. История открытия морского пути... Ч. 1. С. 78–79; Жилинский А.А. Россия на Севере... С. 75–77.

¹⁰ Путешествие Сидорова по Финляндии... С. 78–79.

¹¹ Finmarksposten (Hammerfest). 1868. 6 December; 1868. 13 December.

свои пароходы на восток и побуждать норвежских моряков отправиться в Карское море. При этом подчеркивалось, что в его проекте были немалые возможности для торговли, которые норвежцы, ближайшие соседи Сибири, не могли позволить себе упустить¹². Интересно, что чуть менее двумя годами ранее, в ходе лекции на заседании Императорского Вольного экономического общества в Санкт-Петербурге 20 марта 1867 г., М.К. Сидоров предостерегал от активности норвежских охотников на морского зверя, так как они «от промыслов в нашем Севере не беднеют, но год от году становятся и богаче и сильнее, и помышляют уже овладеть промыслами Карского моря, подобно тому, как англичане и американцы овладели нашим восточным Охотским морем...»¹³. Однако когда спустя время дело дошло до освоения морского пути в Сибирь, Сидоров уже от всей души пригласил норвежских шкиперов-охотников в Карское море, уверяя их, что в устьях Оби и Енисея популяции морского зверя даже больше, чем на Новой Земле. Он вспоминал, что ненцы, остяки (ханты) и эвенки, жившие в этом районе, рассказывали ему, что море порой было настолько полно тюленями и моржами, что можно было добраться до берега, не замочив ног (!). Более того, в феврале 1869 г. Сидоров написал Норденшёльду новое призывное письмо: «Вашим соотечественникам, в особенности норвежцам, не следует упускать из рук этого дела. Они ближайшие соседи по северу! Они имеют отличный и многочисленный торговый флот и нуждаются во многих произведениях Сибири. Они самые честные деятели и опытные моряки и купцы, в чем я убедился, объехавши все порты Норвегии и большую часть Швеции; это такие достоинства, которых не имеют другие нации и какими с избытком природа наградила ваше разумное и деятельное население. А сибирские купцы таким дорогим уважаемым людям протягивают руки»¹⁴.

Получается, что теперь М.К. Сидоров хотел, чтобы норвежцы сотрудничали с ним и действовали в рамках его концессионной компании. К слову, среди привилегий, которые он ожидал получить от российского правительства, была как раз монополия на охоту на морских зверей в Карском море и в устьях Оби и Енисея. И вот через пять лет после первоначальной подачи заявки об открытии компании в 1863 г. ходатайство М.К. Сидорова и Г. Корибут-Кубитовича было принято соответствующими российскими министерствами. Однако оно все еще ожидало окончательного утверждения императором Александром II, прежде чем можно было начать деятельность с особыми привилегиями.

Нет сомнения, что люди в Финмарке, самой северной провинции Норвегии, с большим интересом отнеслись к проекту М.К. Сидорова. Когда в середине октября 1868 г. он посещал город Хаммерфест, состоялась его беседа со шкипером Эллингом Карлсеном (Elling Carlsen), недавно вернувшимся из своего второго плавания на Новую Землю, где он открыл новое охотничье пространство для северо-норвежских зверобоев. Удивительно, но Э. Карлсен без труда вошел в Карское море и не сомневался, что можно будет использовать этот морской путь в Сибирь и таким образом способствовать прибыльной торговле между Сибирью и Норвегией¹⁵.

Между тем М.К. Сидоров явно нуждался в партнерах с большим финансовым достатком, чем имели северо-норвежские шкиперы. Поэтому в ходе дальнейших поисков он встретился с самым важным и влиятельным лицом в этой сфере в Норвегии, основателем недавно организованной норвежской китобойной промышленности и изобретателем гарпунной пушки – Свендом Фойном (1809–1894). Сидоров посетил Фойна в ноябре 1868 г. в его родном городе Тонсберге на южном побережье Норвегии. Он рассказал ему о своей

¹² Переписка М. Сидорова с профессором А. Норденшельдом об открытии морского пути в устье Оби и Енисея // Студитский Ф.Д. История открытия морского пути... Ч. 1. С. 142–146.

¹³ Беседы о Севере России в 3 отделении Императорского Вольного экономического общества по докладам: В.Л. Долинского, В.Н. Латкина и М.К. Сидорова. СПб., 1867. С. 196. В своей книге М.К. Сидоров также отмечает, что от поморской торговли с Норвегией, которая, по его мнению, мешала развитию русских рыбных промыслов на Мурмане и вызывала голод на Русском Севере (см.: Сидоров М.К. Север России. СПб., 1870. С. 42).

¹⁴ Студитский Ф.Д. История открытия морского пути... Ч. 1. С. 146.

¹⁵ Льготы и привилегии товариществу М. Сидорова... С. 94–96; Finmarksposten (Hammerfest). 1868. 6 December; 1868. 13 December.

компании и планах, а последующая после встречи переписка между ними свидетельствует о том, что С. Фойн серьезно заинтересовался проектом. В конце февраля 1869 г. газета «Finmarksposten» сообщила, что Фойн и Сидоров планируют проложить пароходный маршрут между Хаммерфестом и Обдорском (современный Салехард) с использованием одного из пароходов Фойна и что этот маршрут должен быть открыт летом 1869 г.¹⁶ При этом ожидаемое долгожданное подтверждение от Александра II о запрашиваемых привилегиях все еще не было получено, хотя наступил уже конец февраля 1869 г. и должна была начаться навигация. Во избежание простоя Свенду Фойну пришлось отправить свои пароходы на китобойный промысел. В это же время разными знатоками высказывались опасения, что осадка пароходов Фойна слишком велика для мелководья Обской губы и ее лимана¹⁷.

Только 10 марта 1869 г. Александр II окончательно подтвердил привилегии компании Сидорова и Корибут-Кубитовича. Поскольку предприятие считалось крайне рискованным, а его организаторы решили инициировать его за свой счет и без дотаций государства, то в разрешительном документе по совету тогдашнего министра финансов Российской империи М.Х. Рейтерна была отмечена готовность предоставить компании монополию на использование ресурсов всего севера Оби и Енисея. Однако взамен предприниматели должны были принять положение о том, что морской путь должен быть открыт в течение пяти лет с момента предоставления льгот и их компания должна начать работать после этого в течение года¹⁸. И вот как только компания М.К. Сидорова начинала действовать, тогда она имела право использовать Обь и Енисей и их притоки для беспошлинного ввоза иностранных товаров для местного потребления, а также начать безналоговый промысел и охоту на морских млекопитающих в Карском море и в заливах и устьях Арктического побережья от Карских ворот до Енисея включительно. Таким образом, очевидно, что российское правительство, за исключением прямых финансовых субсидий, было готово оказать М.К. Сидорову всемерную поддержку в его стремлении открыть Северный морской путь в Сибирь.

Вдохновленный щедрыми привилегиями, дарованными императором, М.К. Сидоров сделал смелый шаг и решил купить в Петербурге пароход и попытаться добраться до устья Оби под русским флагом. 30 июля 1869 г. он прибыл в Хаммерфест на собственном пароходе «Георгий», чтобы погрузить уголь для плавания в Северную Сибирь¹⁹. Словно предвидя, что у него ничего не получится, Сидоров подчеркнул в интервью местной газете, что даже если его собственная попытка потерпит фиаско, нельзя допустить, чтобы и у других пропало желание к достижению той же цели²⁰. Между тем несколько недель спустя норвежская пресса сообщила, что Сидоров все же достиг устья Оби. Однако вскоре выяснилось, что это было не совсем так²¹. Дело в том, что когда «Георгий» добрался до причала в Печоре, чтобы бункероваться, капитан судна обнаружил, что уголь, привезенный в Хаммерфест из Англии, некачественный и что это обстоятельство может поставить под угрозу дальнейшее плавание в восточном направлении. Капитан забил тревогу и заявил, что не рискнет быть вынужденным зимовать с экипажем где-нибудь во льдах²².

¹⁶ Finmarksposten (Hammerfest). 1869. 25 February.

¹⁷ Плавание М. Сидорова на собственном пароходе «Георгий» на Печору с целью идти на Енисей // Студитский Ф.Д. История открытия морского пути... Ч. 1. С. 116–120.

¹⁸ Krypton C. The Northern sea route... P. 23–24.

¹⁹ Finmarksposten (Hammerfest). 1869. 3 August.

²⁰ Плавание М. Сидорова на собственном пароходе «Георгий»... // Студитский Ф.Д. История открытия морского пути... С. 118.

²¹ Nordenskiöld A.E. Vegas Reise omkring Asia og Europa. Tilligemed et historisk tilbageblik paa tidligere reiser langs nordkysten af den gamle verden. Kristiania, 1881. P. 282 (footnote 4). Эта книга спустя время была переведена на русский язык: Норденшельд А.Е. Плавание на «Вега». Л., 1936. Т. 1–2.

²² В.Н. Латкин, тесть М.К. Сидорова, был основателем «Печорской компании», которая занималась экспортом леса в российские и европейские гавани. Позже, когда Латкин обанкротился, Сидоров вступил во владение этим предприятием. В 1867 г. он начал транспортировать лиственницу с Печоры в Кронштадт и Санкт-Петербург. См. об этом: Гончаров А.Е. Михаил Константинович Сидоров и неразрешенная проблема сибирского Севера // Енисейский Север: История и современность: сб. науч. ст. Красноярск, 2011. Вып. 1. С. 75–76.

Сидоров не знал, как разрешить эту дилемму, и решил отложить переход через Карское море до следующего года. В 1870 г. он вернулся на Печору, чтобы продолжить плавание на судне до Оби, но в этот момент совершенно неожиданно был приглашен великим князем Алексеем Александровичем, младшим сыном императора Александра II, присоединиться к его флоту и сопровождать его в экспедиции вдоль Арктического побережья Европейской России. Вряд ли М.К. Сидоров мог отказаться от такого приглашения, поэтому он последовал за великим князем на Новую Землю, а оттуда до Мурманского побережья и границы с Норвегией²³.

После этих путешествий прошло два года, прежде чем М.К. Сидоров нашел возможность вновь вернуться на Печору, чтобы продолжить свое плавание до устья Оби. Однако на этот раз в Печорской бухте он неожиданно встретился с австрийцем Иоганном Непомуком Вильчеком (J.N. Wilczek), главным спонсором австро-венгерской полярной экспедиции Юлиуса Пайера (Julius Payer) и Карла Вейпрехта (Karl Weyprecht), проходившей в 1872–1874 гг.²⁴ Основная команда этой экспедиции как раз недавно отплыла от западного побережья Новой Земли в поисках прохода в «открытое арктическое море» на борту судна «Тегетгофф»²⁵. Сам же граф Вильчек пошел на судне «Исбьорн» из Тромсё, чтобы подготовить для идущей экспедиции несколько складов на Новой Земле. Попрощавшись с «Тегетгоффом», Вильчек хотел вместе с некоторыми из своих спутников добраться до Петербурга через Печору и отправил «Исбьорн» обратно в Тромсё. Но вскоре они поняли, что добраться до Петербурга таким путем отнюдь не будет легким путешествием. Познакомившись с этими людьми, М.К. Сидоров почувствовал, что у него нет другого выбора, чем пойти вызволять австрийцев из затруднительного положения. Он заявил о своей готовности провести их вверх по реке Печоре на борту «Георгия» на юг до севера Вологодской губернии. Сделав это, он поспешил обратно в Петербург, чтобы удостовериться, что иностранных гостей примут должным образом, когда они, наконец, придут в российскую столицу.

В 1873 г. М.К. Сидоров оказался всецело вовлечен в подготовку российской экспозиции для Всемирной промышленной выставки в Вене, которая была посвящена развитию торговых связей, предпринимательству и новым направлениям продвижения рынков. В итоге всех произошедших за 1869–1873 гг. событий его планы открыть морской путь на Обь и Енисей все дальше и дальше отходили на второй план. Хотя он и подошел уже близко к достижению своей цели, но кажется, что он не был одержим мыслью действительно ее достичь. Удивительно, что спустя время он так мало заботился об осуществлении своих давних мечтаний, хотя потратил уже так много денег, опубликовал немалое количество газетных статей и написал массу писем. Нерешительность Сидорова на данном этапе означала, что он не успел выполнить условие о том, чтобы открыть этот морской путь в течение пяти лет, данных ему в разрешении. Как следствие, он лишился предоставленных ему привилегий, хотя несколько раз ходатайствовал об их продлении, но это оказалось безрезультатно²⁶.

Отметим, что во время своих визитов в Норвегию в 1868 г. М.К. Сидорову действительно удалось возбудить интерес норвежских купцов, судовладельцев и охотников на морских зверей к идее освоения Северного морского пути. По возвращении в Россию он получил целую серию сообщений, в частности от норвежских охотников на тюленей из Вардё, Хаммерфеста и Тромсё, а также от более крупных фирм в Тронхейме и Христиании (с 1925 г. – Осло). Сидоров великодушно дал письменные полномочия наиболее вероятным

²³ Плавание М. Сидорова на собственном пароходе «Георгий»... С. 116–120. См. также: Шрадер Т.А. Северный поход 1870 года и его значение для Севера России // Санкт-Петербург и страны Северной Европы: материалы шестой ежегодной науч. конф. (14–16 апреля 2004 г.). СПб., 2005. С. 114–125.

²⁴ 185 лет со дня рождения И.Н. Вильчека [Электронный ресурс]. URL: <https://rgotomsk.com/events> (дата обращения: 20.08.2023).

²⁵ «Открытое арктическое море» австро-венгерская полярная экспедиция так и не нашла, но зато она стала первооткрывателем Земли Франца Иосифа в 1873–1874 г.

²⁶ Льготы и привилегии товариществу М. Сидорова... С. 92–93.

кандидатам на совершение плаваний в Карское море²⁷. Среди откликнувшихся на обращение М.К. Сидорова был, например, директор фирмы «Холмсен и Ко» из Христиании, который обратился к нему через генерального консула России в Норвегии Г.А. Мехелина. Из писем г-на Холмсена (Holmsen) видно, что он был убежден, что норвежская деятельность вдоль северного побережья Сибири действительно зависела от одобрения лично М.К. Сидорова и особых привилегий, данных его компании Александром II. Так, 21 февраля 1871 г. Холмсен сообщил Сидорову, что он посылает свою шхуну «Альфа» в Ледовитый океан для охоты на моржей в районе Новой Земли «и потому покорнейше прошу вас на основании дарованных вам прав не препятствовать этому судну». Из этого Сидоров сделал вывод, что норвежцы признают «права России на звериные морские промыслы около Новой Земли и тем более в Карском море»²⁸.

Секретарь Общества поощрения русского торгового мореплавания Ф.Д. Студицкий, тесно сотрудничавший с М.К. Сидоровым, позднее утверждал, что приход норвежских охотников в Карское море около 1870 г. действительно был результатом похода Сидорова по Северному морскому пути. С этим мнением согласен и уже упомянутый выше исследователь К. Криптон²⁹. Однако фактически норвежская охота на морских зверей на Новой Земле и в Карском море началась еще до того, как М.К. Сидоров впервые посетил Финнмарк осенью 1868 г. Так, первые норвежские зверобои во главе с Эллингом Карлсеном (1819–1900) отправились самостоятельно из Тромсё на Новую Землю и в Карское море уже летом 1867 г. Они побывали в Карском море, сделав это на шлюпке «Солид», принадлежавшей ему и торговцу из Хаммерфеста О.И. Финкенхагену (Finckenhagen)³⁰. Русский Север не был чужд Карлсену, так как он служил в команде норвежского корабля, который ходил в Архангельск еще во время Крымской войны³¹. Возможно, как раз во время этих визитов он впервые и услышал об охотничьих угодьях Новой Земли. Но другие свидетельства указывают на то, что идея отправить судно в Карское море возникла у господина Финкенхагена, когда он узнал об охоте на морского зверя в России от поморских торговцев, посетивших Хаммерфест³².

Если говорить про Эллинга Карлсена, то его слава как ледового лоцмана основывалась и на том, что в 1863 г. он первым совершил плавание вокруг всего Шпицбергена. А вот его путешествие на Новую Землю и в Карское море в 1867 г., вероятно, было все же первым плаванием, которое совершил в эти дальние воды норвежский шкипер. Именно оно послужило началом масштабных норвежских промыслов в этом районе, которые просуществовали в дальнейшем не одно десятилетие. Так, в 1867 г. Элинг Карлсен в своем первом путешествии на восток, вопреки господствовавшему тогда в России географическому стандарту, проплыл через Карские Ворота, не встретив серьезных препятствий. Затем он прошел значительное расстояние по Карскому морю и вернулся через Югорский Шар. Когда через год, в 1868 г., он пошел в тот же регион, за ним последовало еще одно норвежское судно. Газета «Finmarksposten» потом сообщила, что оба корабля благополучно вернулись в Хаммерфест с хорошим уловом. В этой же газете было высказано предположение, что в следующем году каждый охотник на морского зверя из Хаммерфеста и Тромсё откажется от промыслов на Шпицбергене в пользу Новой Земли³³. Иными словами, Э. Карлсен был уже знаком с Новой

²⁷ Krypton C. The Northern sea route... P. 29.

²⁸ Сношения М. Сидорова с норвежскими промышленниками о плавании в устья рек Оби и Енисея и с русским генеральным консулом в Христиании Мехелиным // Студитский Ф.Д. История открытия морского пути... Ч. 1. С. 100–101.

²⁹ Krypton C. The Northern sea route... P. 29–30; См. также: Valle K. En oversikt over konfliktene mellom Norge og Russland om selfangsten i Østisen i tidsrommet 1893–1926. Unpublished MA thesis in political science. Oslo, 1956. P. 11.

³⁰ Finmarksposten (Hammerfest). 1869. 25 February.

³¹ Mook R. Elling Carlsen und die Österreichisch-Ungarische Nordpol-Expedition von 1872 bis 1874. Institute of Social Sciences, Stensilerie B. Tromsø, 1984.

³² Sivertsen J. Hammerfest 1789–1914. Hammerfest, 1973. P. 95.

³³ Finmarksposten (Hammerfest). 1869. 25 February.

Землей и Карским морем, когда впервые встретил М.К. Сидорова в Хаммерфесте осенью 1868 г.

В 1869 г. в водах вокруг Новой Земли побывало уже не менее 18 норвежских судов с общей численностью команд в 186 человек³⁴. В том же году англичанин, майор Джон Паллисер (John Palliser), также пошел в Карское море и дошел до Белого острова, предвкушая, таким образом, более активное участие и Великобритании в развитии Северного морского пути³⁵. Однако вплоть до конца 1870-х гг. норвежцы были настоящими хозяевами в этих местах, которые они называли «Восточными льдами». По сообщениям шведско-норвежского консульства в Архангельске, в 1870 г. в промыслах на тюленей на Новой Земле и в Карском море принимало участие от 80 до 90 норвежских судов, тогда как русских кораблей было всего восемь. Кроме того, записи начальника Архангельского порта показывают, что число поморских промысловых судов в 1871–1877 гг., участвовавших в зверобойных промыслах, колебалось в этом регионе от 1 до 10 единиц³⁶. То есть на протяжении 1870-х гг. русские поморы, занимавшиеся морскими промыслами, играли здесь довольно скромную роль.

В своем соперничестве с поморами норвежцы имели тогда явное преимущество, даже если им предстоял гораздо более длинный путь. Ведь они пользовались свободными ото льда водами, могли выйти из незамерзающих гаваней Северной Норвегии и следовать по незамерзающему руслу вдоль берегов Мурмана уже в начале весны, достигая охотничьих угодий у горла Белого моря к концу апреля или началу мая. Оттуда они продолжали путь на Новую Землю, как только позволяли ледовые условия. Поморы же, жившие вдоль побережья Белого моря, естественно, должны были ждать, пока растает лед в Белом море. Это означало, что добраться до Новой Земли они могли, как правило, только в конце мая или начале июня³⁷.

Сами поморы объясняли свою скромную активность в этом районе тем, что они были вытеснены притоком норвежских судов. В этом доводе была доля истины, но в то же время известно, что упадок поморской охоты на морского зверя на Новой Земле был лишь одним из признаков общего упадка поморской охоты и мореплавания на севере в XIX в., который беспокоил и М.К. Сидорова. К началу 1850-х гг. поморы уже свернули свою деятельность на Шпицбергене и на Медвежьем острове, и нет никаких сомнений в том, что масштабы их охоты у Новой Земли также значительно сократились еще до прихода норвежцев. Когда М.К. Сидоров был на Печоре, ему рассказали, что последняя поморская ладья из этих мест побывала на Новой Земле в 1857 г.³⁸

Выше уже упоминалось о несколько двойственном отношении М.К. Сидорова к участию иностранцев в освоении Русского Севера. С одной стороны, он предостерегал от активного предоставления разрешений на охоту для норвежцев в русских водах и призывал российское правительство принять контрмеры. С другой стороны, он был, как мы видели, не против пригласить норвежцев в тот же регион для оказания ему помощи в решении важного дела – открытия Северного морского пути. Однако северо-норвежские шкиперы обычно не спрашивали ни у кого разрешения на выход в Карское море и не проявляли особого желания сотрудничать с М.К. Сидоровым, хотя они, наверно, могли бы проходить свободно в устья Оби и Енисея. Когда это стало ясно, Сидоров и его сторонники обвинили их в том, что они преследуют только свою выгоду, что, в принципе, было верно. Норвежцы

³⁴ Отчет губернатора Финмарка норвежскому Министерству внутренних дел, 12 декабря 1870 года // National Archive of Norway. The Archive of the Norwegian Ministry of Foreign Affairs. Op. 3. Box. 2.

³⁵ *Armstrong T.* The Northern Sea Route. Soviet Exploitation of the North East Passage. Cambridge, 1952. P. 3.

³⁶ Сообщение Норвежско-шведского генерального консула в Архангельске Норвежско-шведскому посланнику в Санкт-Петербурге, 27 марта 1878 года // National Archive of Norway. The Archive of the Norwegian Ministry of Foreign Affairs. Op. 5. Box. 23.

³⁷ С Мурмана (от нашего корреспондента) // Русское Судоходство. 1887. XII (Приложения). С. 50.

³⁸ Путешествие Сидорова по Финляндии... С. 79; Беседы о Севере России... С. 194; *Сидоров М.К.* О необходимости оградить право собственности России на Карское море (Доклад на заседании Общества содействия русской промышленности и торговли, 22.12.1871) // Студитский Ф.Д. История открытия морского пути... Ч. 2 (Приложения). С. 42.

играли в одиночку, действуя совершенно независимо от русских интересов, и это означало, что их плавания стали для российских властей довольно ненадежными.

Однако М.К. Сидоров по-прежнему верил в Адольфа Эрика Норденшёльда, когда дело дошло до освоения Северного морского пути в Сибирь. Эта тема, несомненно, стояла на повестке дня, когда в декабре 1868 г. они встретились в Тромсё, и вполне возможно, что именно Сидоров вдохновил Норденшёльда на исследование данного пути. Известно, что буквально через полгода после посещения Тромсё М.К. Сидоров представил в Императорское географическое общество планы направить совместную русско-норвежско-шведскую экспедицию в устья рек Обь и Енисей. Как было отмечено в этих планах, экспедицию должен был возглавить «мой хороший друг» профессор Норденшёльд. Правление Императорского географического общества, вице-президентом которого был адмирал Ф.П. Литке, ответило тогда на это, что «едва ли в настоящее время можно ожидать существенной пользы от подобной экспедиции, в особенности если принять в соображение те существенные расходы, которые оно повлекло бы за собою»³⁹. В результате из этой инициативы ничего не вышло, и когда А.Э. Норденшёльд шесть лет спустя (1875) организовал свое первое плавание на Енисей, похоже, он сделал это более или менее независимо от М.К. Сидорова и других российских сторонников освоения Северного морского пути. Однако надо прибавить, что сибирский золотопромышленник А.М. Сибиряков существенно поддержал экономически вторую экспедицию Норденшёльда на Енисей (1876), а также его экспедицию на «Веге» в 1878–1879 гг., которая стала первой в истории сквозной поездкой через Северо-восточный проход⁴⁰.

Если говорить об отношении к норвежским зверобоям в России, то в российской прессе оно было во многом негативным, поскольку считалось, что промысловики из Норвегии могут быть экономической и даже политической угрозой для Севера России. Сам М.К. Сидоров утверждал, что деятельность норвежцев в Карском море представляет собой своего рода экономический экспансионизм, при котором норвежские охотники на моржей хотели бы придать Новой Земле статус нейтральной территории или «ничейной земли»⁴¹. Ходили даже слухи, что норвежцы планомерно уничтожали старые русские стоянки, кресты и хижины на Новой Земле, чтобы подорвать исторически-обоснованные права и политический суверенитет России на этой территории. Действительно, норвежско-шведский консул в Архангельске Б.С. Флейшер получал много жалоб на чрезмерную охоту и неправомерные действия норвежцев. Однако в ответах на них он возражал, ссылаясь на научные достижения охотников, многие из которых проводили метеорологические, гидрографические и другие наблюдения по заказу шведских и норвежских полярных исследователей. Так, в письме губернатору Архангельской губернии Н.П. Игнатьеву в 1878 г. Б.С. Флейшер утверждал, что норвежские охотничьи экспедиции в Карское море проложили путь к открытию Норденшёльдом морского пути к устьям Оби и Енисея в 1875–1876 гг. и, это, вероятно, будет иметь жизненно важное значение для будущей торговли между Сибирью и западными странами. Поэтому трудно понять, как он выражается, почему норвежские походы в Карское море и на Новую Землю считались наносящими ущерб интересам России⁴².

При этом среди ученых-географов также были те, кто позитивно оценивал деятельность норвежцев. Факт оставался фактом, как отмечал немецкий географ Август Петерманн, что даже если норвежские зверобой сами не искали Северный морской путь, но их плавания в российских водах в конце 1860-х – начале 1870-х гг. были все же большим шагом вперед

³⁹ Предложение М. Сидорова Русскому Географическому обществу об отправлении полярной экспедиции под начальством Норденшёльда // Студитский Ф.Д. История открытия морского пути... Ч. 1. С. 147–149.

⁴⁰ From Northeast Passage... P. 205, 226.

⁴¹ Сидоров М.К. По поводу голландской экспедиции на Новую Землю // Студитский Ф.Д. История открытия морского пути... Ч. 2 (Приложения). С. 208–209.

⁴² О норвежцах, обвиняемых в промысле тюленей в русских водах // Государственный архив Архангельской области (ГААО). Ф. 4. Оп. 16. Т. 1. Д. 1866; Министерство внутренних дел России губернатору Архангельской губернии, 29.09.1878 // ГААО. Ф. 1. Оп. 8. Т. 1. Д. 1599.

в его освоении, поскольку они в своем постоянном поиске морского зверя эффективно развеяли миф о несудоходности Карского моря⁴³.

Кроме того, русский географ, знаменитый писатель и анархист Петр Алексеевич Кропоткин в 1871 г. заявлял, что норвежские шкиперы расширили знания русских о Карском море до такой степени, на которую никто не рассчитывал. Он отмечал, что деятельность норвежцев даже привела к возобновлению интереса к полярным исследованиям и в самой России, тогда как раньше экспедиции на Север и особенно в дальнюю Арктику считались российскими властями «роскошью и растратой финансовых и человеческих ресурсов». Основная область интересов России в этот период располагалась в Средней Азии и в соседних китайских и монгольских территориях, как пишет П.А. Кропоткин, который в 1860-е гг. уже зарекомендовал себя как исследователь Восточной Сибири. По его мнению, было хорошо, что появление десятков норвежских охотничьих судов в Карском море теперь привлекло внимание русских властей к Северу⁴⁴.

В отличие от почти одностороннего осуждения в российской прессе, реакция собственно правительства страны на деятельность норвежцев была более осторожной и неоднозначной. Так, оно отклонило несколько предложений о запрете посещения российских вод иностранцами. В Министерстве иностранных дел России выражались опасения, что ограничения охоты на морских млекопитающих в российских водах могут привести к ответным мерам с норвежской стороны, что может поставить под угрозу всю поморскую торговлю с Северной Норвегией. Архивные источники, хранящиеся в Российском Государственном Архиве Военно-морского флота, свидетельствуют о том, что российские власти на рубеже XIX–XX вв. признавали значение плавания норвежских охотников, предоставлявших чрезвычайно важный материал для исследования Карского моря, который иначе было бы трудно получить из-за суровых навигационных условий⁴⁵.

В то же время Совет министров Российской империи все более осознавал, что отсутствие каких-либо русских поселений на Новой Земле представляет собой серьезную проблему ввиду угрозы со стороны иностранцев, о которой не раз предупреждал и М.К. Сидоров. Становилось очевидным, что с этим надо было наконец что-то делать. По инициативе архангельского губернатора А.П. Энгельгардта в середине 1890-х гг. были предложены выгодные условия всем русским людям, которые хотели бы поселиться на архипелаге и таким образом уравновесить присутствие норвежцев на Новой Земле или вокруг нее. Однако этот проект не увенчался успехом, и поэтому было найдено другое решение: губернатор выступил с предложением о колонизации Новой Земли ненцами⁴⁶. Считалось, что, будучи жителями Арктики, ненцы лучше смогут приспособиться к суровым условиям, чем русские поселенцы. Имея на острове колонию ненцев, российское правительство полагало, что оно, несомненно, смогло бы укрепить свою позицию на архипелаге. Ведь ненцы были чисто «русским» малым народом или группой инородцев, в отличие, например, от саамов, проживавших на территории, раскинувшейся на несколько стран, национальная принадлежность которых по этой причине была более неоднозначной. Во многом этот проект удался, когда на рубеже XIX–XX вв. на архипелаге проживало уже более 100 ненцев.

Повышение международного интереса к Новой Земле, возникшее в конце 1860-х гг., также побудило российские власти, не без влияния М.К. Сидорова, возобновить приостановленную ранее исследовательскую деятельность в этом регионе. Так, в Малых Кармакулах на

⁴³ *Petermann A.* Die fünfmonatliche Schiffbarkeit des Sibirischen Eismeerer um Novaja Semlja erwiesen durch die Norwegischen Seefahrer in 1869 und 1870, ganz besonders aber in 1871 // *Geographische Mittheilungen aus Justus Perthes. Geographischer Anstalt.* 1872. No. 18. P. 381–395.

⁴⁴ *Кропоткин П.А.* Экспедиция для исследования русских северных морей. Доклад Комиссии по снаряжению экспедиции в северные моря. СПб., 1871. С. 35; *Кропоткин П.А.* Записки революционера. М., 1990. С. 179, 210–211. См. также: Петр Алексеевич Кропоткин. 1842–1921 // *Люди русской науки. Очерки о выдающихся деятелях естествознания и техники.* М., 1962. Кн. 2. С. 500–502.

⁴⁵ Глава Министерства земледелия и Министерства государственных имуществ Российской империи к главе Министерства военно-морского флота, 30.05.1901 // *Российский государственный архив военно-морского флота (РГАВМФ).* Ф. 417. Оп. 1. Д. 2279. Л. 182.

⁴⁶ *Engelhardt A.P.* A Russian Province of the North. London, 1899. P. 172–225.

архипелаге Новая Земля в 1877–1878 гг. была построена первая метеорологическая станция, а в 1882–1884 гг. на острове Сагастыре, в северном устье реки Лены, была открыта вторая подобная станция⁴⁷. Таким образом, в Международный полярный год, проходивший в 1882–1883 гг., обе эти станции стали участницами международной исследовательской программы, в которой Россия играла немаловажную роль. Более того, в 1895 г. Министерство земледелия и Министерство государственных имуществ Российской империи выделили средства на универсальную экспедицию под руководством академика Ф.Н. Чернышева, главной задачей которой было изучение геологии, ледников и рек Новой Земли. Спустя несколько лет, в 1909 г., для дальнейшего развития исследований Ф.Н. Чернышева на Новой Земле состоялась экспедиция В.А. Русанова, после которой российские власти на основе его отчетов в очередной раз с тревогой отметили «злосчастное положение наших северных морских богатств, которые открыто и беззастенчиво расхищались иностранцами»⁴⁸.

Можно ли говорить о том, что правительство Российской империи приветствовало развитие Северного морского пути в 1860-е – начале 1900-х гг. или оно было настроено скептически? На этот вопрос нет однозначного ответа. Константин Криптон, возможно, прав, утверждая, что именно экономические и политические факторы в дореволюционной России, а не естественные преграды, представляли собой наибольшие препятствия для развития Северного морского пути⁴⁹. В то же время приходится признать, что российское правительство в принципе не было против развития Северного морского пути. Видимо, проблема заключалась в том, что оно не было готово принять эту идею всем сердцем, пока не упрочились позиции российского государства на Севере. Как восточные, так и северные окраины России были крайне уязвимы из-за исполинских размеров страны и слабо развитых внутренних коммуникаций. Кроме того, еще больше, чем Дальний Восток, Русский Север страдал в то время от недостатка внимания со стороны правительства, о чем в свое время часто беспокоился и М.К. Сидоров. Чтобы прочно интегрировать эти далекие берега Ледовитого океана в российское государство, надо было вложить достаточно ресурсов в постройку военно-портовых сооружений, а также создать экономически развитые населенные пункты. Без этого было практически невозможно контролировать прибывающие на Север океанские суда. Однако Северный морской путь пока не считался достаточно важным проектом, чтобы оправдать такие громадные затраты.⁵⁰

Альтернативным вариантом было отдать освоение этого морского пути в руки частной инициативы, но даже в таком случае все равно было важно оставить его под государственным контролем. В 1860-е гг. планы М.К. Сидорова казались российскому правительству реальным вариантом, когда контроль над Северным морским путем оставался бы твердо в руках России и в то же время не потребовалось бы крупных расходов на него из российской казны. В интересах компании Сидорова, как полагалось, было бы само по себе важно контролировать деятельность иностранцев в этом регионе. Но поскольку Сидоров по разным причинам, о которых мы уже рассказывали выше, не смог пересечь Карское море, а значит не выполнил свои обязательства перед правительством страны, то закономерно, что оно потеряло к нему доверие.

Действительно, у России были веские основания опасаться, что Северный морской путь проложит дорогу для проникновения в Сибирь немалого числа иностранцев и увеличит сюда приток контрабанды. В то же время уже само расположение русских промышленных

⁴⁷ Гриневецкий Л.Ф. Поперек Новой Земли // Известия Императорского Русского географического общества. СПб., 1884. Т. XIX, 1883. С. 265–291; Пасецкий В.М. Первооткрыватели Новой Земли. М., 1980. С. 133–137. См. также: Mook R. Polaråret 1882–1883. En historisk skisse // Været 1982 (Oslo). No. 6. P. 83–94; Barr W. The expeditions of the First International Polar Year 1882–1883. Calgary, 1985.

⁴⁸ Пасецкий В.М. Первооткрыватели Новой Земли... С. 137–158, 162. Речь идет об иностранцах – норвежских зверобоях, начавших зимовать на Новой Земле, чтобы сделать свою охоту более эффективной и полноценной. Отчет В.А. Русанова привел к серьезному дипломатическому кризису между Россией и Норвегией, который закончился тем, что норвежские зверобой быстро покинули Новую Землю (См.: Сближение... С. 491–493).

⁴⁹ Krypton C. The Northern sea route... P. III–IV.

⁵⁰ From Northeast Passage to Northern Sea Route... P. 411–413.

центров в европейской части России делало очевидным то, что Северный морской путь будет чрезвычайно выгоден для западноевропейского купечества, а значит за внешней торговлей легко может последовать и иностранный капитал. Царское правительство в эпоху усиливающегося промышленного протекционизма разумно опасалось, что Северный морской путь будет развиваться вне его контроля. За этими опасениями стояла не только забота о промышленном развитии собственно России, но и политические соображения. В 1885 г. специально созванная правительственная комиссия пришла к выводу, что развитие иностранного производства на окраинах Российской империи принесет интересам государства больше вреда, чем пользы: «Промышленные предприятия иностранцев, конкурируя с туземною промышленностью при условиях крайне неблагоприятных для последней, служили одним из могущественных орудий того мирного завоевания окраин, которому желательно было положить предел»⁵¹. Кроме того, отсутствие в Сибири дворянского сословия, которое могло бы гарантировать политическую легитимность Северного морского пути, было также неприемлемо в столичном Санкт-Петербурге. С другой стороны, не менее опасным фактором в имевшейся ситуации было продолжать игнорировать насущные потребности Западной и Центральной Сибири. На самом деле правительство не было нечувствительным к спросу выхода на зарубежные рынки некоторых сибирских продуктов, полезных ископаемых и руд, экспорт которых в противном случае был бы невозможен⁵².

Заключение. В принципе российское правительство на рубеже XIX и XX вв. было не против Северного морского пути, который обеспечил бы связь между Сибирью и внешним миром, даже если, как выяснилось, это зависело от помощи из-за границы в создании столь востребованной водной артерии, будь то британцы, норвежцы или кто-нибудь еще. М.К. Сидоров первым поставил эту задачу на повестке дня в России, и хотя ему не удалось реализовать свои планы в этом направлении, но нельзя сказать, что его кампания по развитию Северного морского пути не принесла ощутимых плодов⁵³. Ведь фактически он опередил свое время. После его ухода из жизни в 1887 г. появились вскоре его единомышленники-россияне, которые продолжали начатую им работу. Здесь стоит упомянуть известного вице-адмирала С.О. Макарова (1849–1904), который в 1897–1903 гг. представил комплексные планы по организации транспортно-судоходного, а еще и лесного предпринимательства в Сибири и особенно на Енисее⁵⁴. Между тем исполнить эти планы, да еще и положить начало лесной промышленности на Енисее в целом, как видится, удалось опять же при помощи представителей извне. Таковым стал предприниматель, первый почетный консул Норвегии в Сибири в 1914–1917 гг. норвежец Йонас Лид (Jonas Lied) (1881–1969). Для него, так же как и для М.К. Сидорова, Северный морской путь стал заветной мечтой и главной целью его жизни. «Этот путь был для меня истинным источником жизненной силы и энергии», так напишет Йонас Лид в своей автобиографии⁵⁵. С помощью созданной им «Сибирской компании пароходства, торговли и промышленности» Й. Лид хотел и отчасти смог развить не только морской путь в Сибирь, но и лесное производство, и организовать экспорт лесных материалов, минералов и льна из бассейна Енисея в Западную Европу⁵⁶. Самым важным его союзником в России стал тогда новый городской голова города Енисейска и член Государственной Думы С.В. Востротин, влиятельный поборник Северного морского пути. Вместе с Й. Лидом они, можно сказать, установили то российско-норвежское партнерство, которое Сидорову не удалось организовать в 1870–1880-е гг.

⁵¹ Исторический обзор деятельности Комитета министров. СПб., 1902. Т. 4. Комитет министров в царствование Императора Александра Третьего (1881 г. 2 марта – 1894 г. 20 октября). С. 173.

⁵² Krypton C. The Northern sea route... P. 41.

⁵³ См. также: Аганов М.Г. Северный морской путь: национальный патриотизм и предпринимательские интересы // Quaestio Rossica. 2023. Т. 11, № 2. С. 473–488.

⁵⁴ 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.

⁵⁵ Prospector in Siberia: the Autobiography of Jonas Lied. New York, 1945. P. 237. Эта книга спустя время была издана на русском языке: Лид Й. Сибирь – странная ностальгия. Автобиография. М., 2009. С. 7–21.

⁵⁶ Тевлина В.В. Скандинавское лесопромышленное предпринимательство в России в конце 1910-х – 1920-е годы // Гуманитарные науки в Сибири. 2022. Т. 29, № 4. С. 102–110.

Вообще можно говорить о заметных успехах в развитии и освоении Северного морского пути накануне революции 1917 г. благодаря, среди прочих мер, государственным инвестициям в инфраструктуру в форме морских навигационных знаков и радиостанций вдоль морского побережья. А потом настало другое время, многое изменившее.

Литература

Агапов М.Г. Северный морской путь: национальный патриотизм и предпринимательские интересы // *Quaestio Rossica*. 2023. Т. 11, № 2. С. 473–488.

Беседы о Севере России в 3 отделении Императорского Вольного экономического общества по докладам: В.Л. Долинского, В.Н. Латкина и М.К. Сидорова. СПб.: Тип. товарищества «Общественная польза», 1867. 459 с.

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.

Гончаров А.Е. Михаил Константинович Сидоров и неразрешенная проблема сибирского Севера // *Енисейский Север: История и современность: сб. науч. ст.* Красноярск, 2011. Вып. 1. С. 73–82.

Гриневецкий Л.Ф. Поперек Новой Земли // *Известия Императорского Русского географического общества*. СПб., 1884. Т. XIX, 1883. С. 265–291.

Жилинский А.А. Россия на Севере (К описанию жизни и деятельности М.К. Сидорова). Архангельск: Издание Комитета по увековечению памяти М.К. Сидорова, 1918. 153, [2] с.

Исторический обзор деятельности Комитета министров. СПб.: Издание Канцелярии Комитета министров, 1902. Т. 4. Комитет министров в царствование Императора Александра Третьего (1881 г. 2 марта – 1894 г. 20 октября) / под ред. А.Н. Куломзина. 472 с.

Кропоткин П.А. Записки революционера. М.: Мысль, 1990. 526 с.

Кропоткин П.А. Экспедиция для исследования русских северных морей. Доклад Комиссии по снаряжению экспедиции в северные моря. СПб.: Императорское книжное географическое общество, 1871. Кн. 2. 91 с.

Лид Й. Сибирь – странная ностальгия. Автобиография. М.: Весь Мир, 2009. 302 с.

Норденшёльд А.Е. Плавание на «Вега» / под ред. В.Ю. Визе; пер. со швед. Л.: Изд-во Главсевморпути, 1936. Т. 1. 479 с.

Норденшёльд А.Е. Плавание на «Вега» / под ред. В.Ю. Визе; пер. со швед. Л.: Изд-во Главсевморпути, 1936. Т. 2. 503 с.

Пасецкий В.М. Первооткрыватели Новой Земли. М.: Наука, 1980. 193 с.

Петр Алексеевич Кропоткин. 1842–1921 // *Люди русской науки. Очерки о выдающихся деятелях естествознания и техники: в 4 кн.* / под ред. И.В. Кузнецова. М.: Физматгиз, 1962. Кн. 2. С. 500–502.

Пинхенсон Д.М. Проблемы Северного морского пути в эпоху капитализма. Л.: Морской транспорт, 1962. Т. 2: История открытия и освоения Северного морского пути. 765 с.

С Мурманна (от нашего корреспондента) // *Русское Судоходство*. 1887. XII (Приложение). С. 50–51.

Сближение: Россия и Норвегия в 1814–1917 годах / ред. Й.П. Нильсен; пер. с норв. М.: Весь Мир, 2017. 708 с.

Сидоров М.К. Север России. СПб.: Тип. Почтового дела, 1870. 557 с.

Студитский Ф.Д. История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива: в 2 ч. СПб.: Тип. Д.И. Шеметкина, 1883. Ч. 1. 320 с.

Студитский Ф.Д. История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива: в 2 ч. СПб.: Тип. Д.И. Шеметкина, 1883. Ч. 2. 288 с.

Тевлина В.В. Скандинавское лесопромышленное предпринимательство в России в конце 1910-х – 1920-е годы // *Гуманитарные науки в Сибири*. 2022. Т. 29, № 4. С. 102–110.

Шрадер Т.А. Северный поход 1870 года и его значение для Севера России // *Санкт-Петербург и страны Северной Европы: мат-лы Шестой ежегодной науч. конф. (14–16 апреля 2004 г.)*. СПб., 2005. С. 114–125.

Armstrong T. *The Northern Sea Route. Soviet Exploitation of the North East Passage*. Cambridge: Cambridge University Press, 1952. 162 p.

Barr W. *The expeditions of the First International Polar Year 1882–1883*. Calgary: Arctic Institute of North America, 1985. 222 p.

Engelhardt A.P. *A Russian Province of the North*. London, 1899. Westminster: A. Constable, 1899. 356 p.

From Northeast Passage to Northern Sea Route. *A History of the Waterway north of Eurasia* / Editor by J.P. Nielsen, E. Okhuizen; illustration eds. V.V. Tevlina, J.P. Nielsen, O.A. Krasnikova, E. Okhuizen). Leiden: Brill Academic Publishers, 2022. 544 p.

Krypton C. *The Northern Sea Route: its Place in Russian Economic History before 1917*. New York: Research Program on the USSR, 1953. 194 p.

Krypton C. *The Northern Sea Route and the Economy of the Soviet North*. London: Research Program on the USSR (by F.A. Prager), 1956. 219 p.

Mook R. *Elling Carlsen und die Österreichisch-Ungarische Nordpol-Expedition von 1872 bis 1874*. Institute of Social Sciences, Stensilerie B. Tromsø: University of Tromsø, 1984. 32 s.

Mook R. *Polaråret 1882–1883. En historisk skisse // Været*. 1982 (Oslo). No. 6. P. 83–94.

Nordenskiöld A.E. *Vegas Reise omkring Asia og Europa. Tilligemed et historisk tilbakeblik paa tidligere reiser langs nordkysten af den gamle verden*. Kristiania: Malling, 1881. 586 s.

Petermann A. *Die fünfmonatliche Schiffbarkeit des Sibirischen Eismeeres um Novaja Semlja erwiesen durch die Norwegischen Seefahrer in 1869 und 1870, ganz besonders aber in 1871 // Geographische Mittheilungen aus Justus Perthes. Geographischer Anstalt*. 1872. No. 18. P. 381–395.

Lied J. *Prospector in Siberia: the Autobiography of Jonas Lied*. New York: Oxford University Press, 1945. 317 p.

Sivertsen J. *Hammerfest 1789–1914*. Hammerfest: Hammerfest kommune, 1973. 358 s.

Valle K. *En oversikt over konfliktene mellom Norge og Russland om selfangsten i Østisen i tidsrommet 1893–1926*. Unpublished MA thesis in political science. Oslo: University of Oslo, 1956. 157 s.

References

Agapov, M.G. (2023). *Severnyy morskoy put: natsionalnyy patriotizm i predprinimatelskie interesy* [The Northern Sea Route: National Patriotism and Business Interests]. In *Quaestio Rossica*. Vol. 11, No. 2, pp. 473–488.

Armstrong, T. (1952). *The Northern Sea Route. Soviet Exploitation of the North East Passage*. Cambridge, Cambridge University Press. 162 p.

Barr, W. (1985). *The Expeditions of the First International Polar Year 1882–1883*. Calgary, Arctic Institute of North America. 222 p.

(1867). *Besedy o Severe Rossii v 3 otdelenii Imperatorskogo Volnogo ekonomicheskogo obshchestva po dokladam: V.L. Dolinskogo, V.N. Latkina i M.K. Sidorova* [Conversations about the Russian North in the Third Division of the Imperial Free Economic Society Based on Presentations by V.L. Dolinskiy, V.N. Latkin and M.K. Sidorov]. St. Petersburg. 459 p.

Engelhardt, A.P. (1899). *A Russian Province of the North*. Westminster, A. Constable. 356 p.

Goncharov, A.Ye. (2011). *Mikhail Konstantinovich Sidorov i nerazreshennaya problema sibirskogo Severa* [Mikhail Konstantinovich Sidorov and the Unsolved Question Concerning Northern Siberia]. In *Yeniseyskiy Sever: Istoriya i sovremennost: sbornik nauchnykh statey*. Krasnoyarsk. Iss. 1, pp. 73–82.

Goncharov, A.Ye. (2022). *Admiral S.O. Makarov i Karskiy morskoy put: pervaya popytka organizovat lesoeksport s Yeniseya* [Admiral S.O. Makarov and the Kara Sea Route: The First Attempt to Organise Export of Lumber from the Yenisey]. In *Istoricheskiy kurier*. No. 3 (23), pp. 62–76.

Grinevetskiy, L.F. (1884). *Poperek Novoy Zemli* [Across Novaya Zemlya]. In *Izvestiya Imperatorskogo Russkogo geograficheskogo obshchestva*. Vol. XIX, pp. 265–291.

Kropotkin, P.A. (1871). *Ekspeditsiya dlya issledovaniya russkikh severnykh morey. Doklad Komissii po Snaryazheniyu ekspeditsii v severnye morya. Kn. 2* [The Expedition for Researching the Russian Northern Seas. Report from the Commission for Equipment of an Expedition to the Northern Seas]. St. Petersburg, Imperatorskoye geograficheskoye obshchestvo. 91 p.

Kropotkin, P.A. (1990). *Zapiski revolyutsionera* [Memoirs of a Revolutionary]. Moscow, Mysl. 526 p.

Krypton, C. (1953). *The Northern sea route: its place in Russian economic history before 1917*. New York, Research Program on the USSR. 194 p.

Krypton, C. (1956). *The Northern Sea Route and the Economy of the Soviet North*. London, Research Program on the USSR (by F.A. Prager). 219 p.

Kulomzin, A.N. (Ed.). (1902). *Istoricheskiy obzor deyatelnosti Komiteta Ministrov. Vol. 4: Komitet Ministrov v tsarstvovanie imperatora Aleksandra Tret'yego (1881 g. 2 marta – 1894 g. 20 oktyabrya)* [A Historical Survey of the Work of Committee of Ministers. Vol. 4: The Committee of Ministers during the Reign of Aleksandr the Third (1881, 2 March – 1894, 20 October)]. St. Petersburg, Izdanie kantselyarii Komiteta Ministrov. 472 p.

Kuznetsov, I.V. (Ed.). (1962). Petr Alekseevich Kropotkin 1842–1921 [Petr Alekseyevich Kropotkin 1842–1921]. In *Lyudi russkoy nauki. Ocherki o vydayushchikhsya deyatelyakh estestvoznaniya i tekhniki. V 4 kn. Book 2*. Moscow, Fizmatgiz, pp. 500–502.

Lid, Yo. (2009). *Sibir – strannaya nostalgija. Avtobiografiya* [Siberia – a Strange Nostalgia. An Autobiography]. Moscow, Ves' Mir. 302 p.

Lied, J. (1945). *Prospector in Siberia: the Autobiography of Jonas Lied*. New York, Oxford University Press. 317 p.

Mook, R. (1982). *Polaråret 1882–1883. En historisk skisse*. In *Været 1982* (Oslo). No. 6, pp. 83–94.

Mook, R. (1984). *Elling Carlsen und die Österreichisch-Ungarische Nordpol-Expedition von 1872 bis 1874*. Institute of Social Sciences, Stensilserie B. Tromsø, University of Tromsø. 32 p.

Nielsen, J.P. (Ed.). (2017). *Sblizhenie: Rossiya i Norvegiya v 1814–1917 godakh* [Getting Closer: Russia and Norway 1814–1917]. Moscow, Ves Mir. 708 p.

Nielsen, J.P., Okhuizen, E. (Eds.); Tevlina, V.V., Nielsen, J.P., Krasnikova, O.A., Okhuizen E. (Illustration eds.). (2022). *From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway north of Eurasia*. Leiden, Brill Academic Publishers. 544 p.

Nordenskiöld, A.E. (1936). *Plavanie na "Vege"* [The Navigation Onboard the "Vega"]. Leningrag, Izdatel'stvo Glavsevmorputi. Vol. 1. 479 p.

Nordenskiöld, A.E. (1936). *Plavanie na "Vege"* [The Navigation Onboard the "Vega"]. Leningrag, Izdatel'stvo Glavsevmorputi. Vol. 2. 503 p.

Nordenskiöld, A.E. (1881). *Vegas Reise omkring Asia og Europa. Tilligemed et historisk tilbakeblik paa tidligere reiser langs nordkysten af den gamle verden*. Kristiania, Mallings. 586 s.

Pasetskiy, V.M. (1980). *Pervootkryvateli Novoy Zemli* [The First Discoverers of Novaya Zemlya]. Moscow, Nauka. 193 p.

Petermann, A. (1872). Die fünfmonatliche Schiffbarkeit des Sibirischen Eismeeres um Novaja Semlja erwiesen durch die Norwegischen Seefahrer in 1869 und 1870, ganz besonders aber in 1871. In *Geographische Mittheilungen aus Justus Perthes. Geographischer Anstalt*. No. 18, pp. 381–395.

Pinkhenson, D.M. (1962). *Problemy Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma* [Questions Related to the Northern Sea Route in the Epoch of Capitalism]. Vol. 2 (Istoriya otkrytiya i osvoyeniya Severnogo morskogo puti). Leningrad, Morskoy Transport. 765 p.

(1887). S Murmana (ot nashego korrespondenta) [From the Murman Coast (From Our Correspondent)]. In *Russkoye Sudokhodstvo. XII (Prilozheniya)*, pp. 50–51.

Shrader, T.A. (2005). Severnyy pokhod 1870 goda i ego znachenie dlya Severa Rossii [The Northern Excursion of 1870 and Its Importance to Russia]. In *Sankt-Peterburg i strany Severnoy Evropy. Materialy Shestoy ezhegodnoy nauchnoy konferentsii (14–15 aprelya 2004 g.)*. St. Petersburg, pp. 114–125.

Sidorov, M.K. (1870). *Sever Rossii* [The Russian North]. St. Petersburg, Tip-ya Pochtovogo dela. 557 p.

Sivertsen, J. (1973). *Hammerfest 1789–1914*. Hammerfest, Hammerfest kommune. 358 p.

Studitskiy, F.D. (1883). *Istoriya otkrytiya morskogo puti iz Evropy v sibirskie reki i do Beringova proliva* [The History of the Sea Route from Europe to the Siberian Rivers and to Bering Strait]. St. Petersburg, Tip. D.I. Shemetkina. Part 1. 320 p.

Studitskiy, F.D. (1883). *Istoriya otkrytiya morskogo puti iz Evropy v sibirskie reki i do Beringova proliva* [The History of the Sea Route from Europe to the Siberian Rivers and to Bering Strait]. St. Petersburg, Tip. D.I. Shemetkina. Part 2. 288 p.

Tevlina, V.V. (2022). Skandinavskoe lesopromyshlennoe predprinimatelstvo v Rossii v kontse 1910-kh – 1920-e gody [Scandinavian Sawmill Industry Entrepreneurship in Russia in the Early 20th Century]. In *Humanitarnye nauki v Sibiry*. Vol. 29, No. 4, pp. 102–110.

Valle, K. (1956). *En oversikt over konfliktene mellem Norge og Russland om selfangsten i Østisen i tidsrommet 1893–1926*. Unpublished MA thesis in political science. Oslo, University of Oslo. 157 s.

Zhilinskiy, A.A. (1918). *Rossiya na Severe (K opisaniyu zhizni i deyatelnosti M.K. Sidorova)* [Russia in the North (To the Description of the Life and Work of M.K. Sidorov)]. Arkhangelsk, Izdanie Komiteta po uvekovecheniyu pamyati M.K. Sidorova. 153, [2] p.