

А.Е. Гончаров*

**КТО ЖЕ ВСЕ-ТАКИ ВИНОВАТ В ГИБЕЛИ «ЦАРИЦЫ»?
М.К. СИДОРОВ И ЭКСПЕДИЦИЯ 1878 ГОДА НА ЕНИСЕЙ**doi:10.31518/2618-9100-2023-6-5
УДК 94(323.328)(093)"17/18"

Выходные данные для цитирования:
Гончаров А.Е. Кто же все-таки виноват в гибели «Царицы»? М.К. Сидоров и экспедиция 1878 года на Енисей // Исторический курьер. 2023. № 6 (32). С. 50–71. URL: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-6-05.pdf>

A.E. Goncharov*

**WHO SHIPWRECKED THE SS TSARITSA?
M.K. SIDOROV AND THE 1878 POLAR EXPEDITION
TO THE YENISEY**

doi:10.31518/2618-9100-2023-6-5

How to cite:
Goncharov A.E. Who Shipwrecked the SS Tsaritsa? M.K. Sidorov and the 1878 Polar Expedition to the Yenisey // Historical Courier, 2023, No. 6 (32), pp. 50–71. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-6-05.pdf>]

Abstract. This article will examine the 1878 expedition to the Yenisey River, organized by Bremen merchant Ludwig von Knoop as one of the episodes in the development of the Northern Sea Route. Unlike traditional historical literature on the Kara Sea expeditions, this article shall focus on the role of public relations in the formation of the very idea of the sea route. The period of the 1870s for the first time in Russian journalism witnessed such close attention to the development of the Arctic. The leading role in this process belonged to the “Works of the St. Petersburg Imperial Society for the Promotion of Russian Mercantile Shipping” and its main authors on the Russian North: Mikhail Konstantinovich Sidorov and Fedor Dmitrievich Studitsky. Both of these figures became closely associated with the problem of the development of the Northern Sea Route, namely its development by foreign rather than domestic actors. The origins of this problem lie much deeper than is usually represented in historical literature. The development of the sea route and the Siberian Arctic began at the moment when the public of most European countries experienced and new heroic awakening. Unlike earlier heroic images, the new hero was now a struggling self-sacrificing martyr. Victory was no longer the objective, however enduring hardships and suffers in the name of an idealistic goal was mandatory. These goals varied across cultures. Thus, the Scandinavians sacrificed themselves in the name of science; the British went on in the name of the triumph of free trade; while the Russians fought on in the name of national interests. M.K. Sidorov became the embodiment of precisely this image. In the public consciousness, he remained as a tireless fighter against foreign attempts to seize the Russian North, taking advantage of the fruits, including his own, of many years of intense labor aimed at making sea voyages to Siberia a reality. He also suffered at the hands of the ignorant and inert local officials, who, according to M.K. Sidorov, also conspired against Russia in the Arctic. And yet, as revealed by the 1878 expedition to the Yenisey, the failures propagated by M.K. Sidorov in order to convince the public of the existence of a foreign conspiracy directed against Russian plans for Arctic exploration turned out to be just accidents, quite typical of sailing on such dangerous waters. However, despite his regular exaggeration of minor incidents, the search for those responsible in the person of foreigners and officials, changeability and inconstancy, and sometimes outright amateurism, M.K. Sidorov was and remains a Russian champion of Arctic exploration.

Keywords: Mikhail Konstantinovich Sidorov, Northern Sea Route, Kara Sea, Yenisey River, baron Ludwig von Knoop, Eduard Dallmann, geographical press.

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

The article has been received by the editor on 01.12.2023. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

Аннотация. В статье рассмотрена экспедиция 1878 г. на реку Енисей, организованная бременским предпринимателем Л.Г. Кнопом в качестве одного из эпизодов освоения Северного морского пути. В отличие от классических работ, посвященных карским экспедициям, мы обратились к такому явлению, как роль общественного мнения в формировании самой идеи морского пути. В 1870-е гг. впервые в отечественной публицистике было уделено столь пристальное внимание освоению Арктики. Ведущую роль в этом процессе играли «Труды Санкт-Петербургского Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству» и основные авторы докладов о Российском Севере – Михаил Константинович Сидоров и Федор Дмитриевич Студитский. Обе эти фигуры стали плотно ассоциироваться с проблемой освоения Северного морского пути, а именно освоением его отечественными, а не иностранными силами. Однако истоки данной проблемы лежат гораздо глубже, чем обычно преподносится в исторических работах. Освоение морского пути и Сибирской Арктики было начато в период, когда общественность большинства европейских стран получила в свое распоряжение новый образ героя. В отличие от ранних героических образов, новый герой должен был быть борцом-мучеником. Он мог не побеждать, однако обязательно должен был терпеть лишения и страдать во имя некой идеальной цели. В разных культурах эти цели отличались. Так, скандинавы жертвовали собой во имя науки, британцы – во имя торжества фритредерства, а русские – во имя интересов Отечества. Воплощением именно такого образа стал М.К. Сидоров. В общественном сознании он остался как неустанный борец с попытками иностранцев захватить Русский Север, воспользовавшись плодами, в том числе, и его многолетней работы по организации морских экспедиций в Сибирь. Не меньше притеснений и лишений ему причиняли инертные местные чиновники, которые, по мнению М.К. Сидорова, также вступали в заговор с иностранцами. Однако, как показывает пример экспедиции 1878 г. на Енисей, неудачи, которые были раскручены М.К. Сидоровым для убеждения публики в существовании иностранного заговора, направленного против российских планов по освоению Арктики, оказались всего лишь несчастными случаями, вполне естественными для плаваний по столь опасному в мореходном отношении маршруту. Несмотря на регулярную гиперболизацию мелких происшествий, поиск виновных в лице иностранцев и чиновничества, переменчивость и непостоянство, а порой и откровенный дилетантизм, М.К. Сидоров был и остается отечественным героем освоения Арктики.

Ключевые слова: Михаил Константинович Сидоров, Северный морской путь, Карское море, Енисей, барон Л.Г. Кноп, Эдуард Дальман, географическая публицистика.

Статья поступила в редакцию 01.12.2023 г.

Введение. Вторая половина XIX в. ознаменовалась всплеском общественного интереса к географическим исследованиям, причем в России это явление проявилось не меньше, чем в других европейских странах. Особое внимание уделялось исследованию высоких широт. Если несколько десятилетий до этого перед экспедициями стояли преимущественно практические задачи – поиск новых морских путей, открытие и исследование новых территорий, поиски ресурсов, то теперь путешествия в полярные страны стали обрастать все более идеалистическими целями. Истоки этой трансформации стоит искать в трагической судьбе экспедиции Джона Франклина (1845–1847), крупнейшей попытки отыскать Северо-Западный проход, и ее беспрецедентными по масштабу поисками. Сопоставимой по размаху стала

развернувшаяся газетная и литературная кампания (к ней подключились, в том числе, и самые выдающиеся писатели эпохи – Чарльз Диккенс и Жюль Верн), в которой Дж. Франклин и его люди представлялись как идеал человечности, достойный всяческого подражания. Однако это был идеал не победителя, а мученика – образ, ставший настолько мощным, что уже не имели значения ни провал экспедиции, ни гибель более сотни ее участников: мощный художественный образ списал бессильность индустриальной мощи Британской империи перед полярной стихией, превратив страдания полярников в своего рода качество. Не следует недооценивать роль мученичества в истории освоения Арктики: возможно, именно в нем крылась причина стремлений многих заняться исследованием и освоением этого региона. Так, Руаль Амундсен, чье имя стало тождественным образу полярного исследователя, объяснял свое решение изучать Арктику желанием переносить лишения во льдах: «...сильнее всего меня притягивали в повествовании сэра Джона [Франклина. – А. Г.] страдания, которые он и его люди перенесли <...>. Я тоже хотел страдать во имя цели <...> на замороженном Севере на пути к новым знаниям...»¹.

Таким образом, во второй половине XIX в. от участников полярных экспедиций ожидалась альтруизм и самопожертвование во имя идеалистической цели, важнейшей из которых стала наука². Среди первых арктических экспедиций, которые можно охарактеризовать как сугубо научные, – экспедиции шведского геолога Адольфа Эрика Норденшёльда (1832–1901). Среди прочего, под его руководством было совершено два плавания в Карское море (1875 и 1876 гг.), в ходе которых было достигнуто устье Енисея. Несмотря на стремление современников обрисовать вторую экспедицию как коммерческое предприятие³, следовательно – первую «карскую торговую экспедицию», она, хотя и включала доставку небольшого ассортимента товаров, вряд ли может считаться таковой. А. Норденшёльд слабо интересовался коммерческой стороной своих плаваний, однако с целью сохранения поддержки ряда предпринимателей, которые финансировали его экспедиции, он внешне поддерживал образ коммерческих предприятий для своих путешествий в Восточную Арктику⁴. Естественно, далеко не все разделяли энтузиазм «чистой» науки шведов⁵. Британцы, еще не отошедшие от потери экспедиции Дж. Франклина, теперь сдержаннее относились к открытиям в высоких широтах, поэтому их герой – капитан Джозеф Виггинс (1832–1905) преследовал другой «высокий» идеал – создание международного торгового сотрудничества на основе принципа свободной торговли. Дж. Виггинс был воплощением викторианского идеала – дисциплинированный, целеустремленный, предприимчивый и религиозный. Парадоксально, но, как и в случае с А. Норденшёльдом, Дж. Виггинса мало интересовала непосредственно коммерческая сторона его экспедиций, многие из которых с этой точки зрения полностью провалились. Однако и он ходил в полярные моря, ведомый своей идеалистической картиной мира, где он, как и его далекие предшественники из XVI в., прокладывал новые торговые пути, которые в его представлении служили филантропическим целям⁶. Однако этот образ «купца-путешественника» был слишком сложным и противоречивым, и поэтому к концу века новое поколение полярных исследователей вновь объяло горячее стремление жертвовать собой и другими во имя науки. Наиболее ярким примером

¹ *Amundsen R. My Life as an Explorer. Garden City; New York, 1927. P. 2* (здесь и далее – перевод автора).

² *Wråkberg U. A.E. Nordenskiöld in Swedish memory: the origin and uses of Arctic heroism // Acta Borealia. 2019. Vol. 36, No. 2. P. 166.*

³ Например, А. Норденшёльд был удостоен благодарности от Александра II «ввиду тех полезных последствий, которые могла иметь ученая попытка для развития русской торговли и промышленности в Сибири» (Государственный архив Красноярского края (ГАКК). Ф. 595. Оп. 19. Д. 6144. Л. 21).

⁴ Об этом подробнее см.: *Гончаров А.Е. О шведской экспедиции на Енисей в 1876 г. // Известия Томского политехнического университета: Социально-гуманитарные технологии. 2014. Т. 324, № 6. С. 74–88.*

⁵ Апофеозом шведского идеала полярного исследователя стал С.А. Андре и его экспедиция на воздушном шаре в 1897 г. (см.: *Wråkberg U. A.E. Nordenskiöld in Swedish memory... P. 174*).

⁶ Об этом подробнее см.: *Goncharov A.E., Orel I.V. Thames meets the Enisei: Captain Joseph Wiggins's expedition to the Kara Sea and Enisei, 1876–1877 // Polar Record. 2019. № 55. P. 425–440.*

этого мировоззрения стал участник антарктической экспедиции Роберта Скотта Эпли Черри-Гаррард⁷.

Что же касается русских, то Арктика для них представлялась не столько загадочной и чистой страной, куда отправляются в научные и фритредерские крестовые походы, сколько позабытой окраиной собственной страны. Шумиха же западных соседей вокруг полярной тематики была полезной, так как способствовала привлечению внимания правительства и общественности к необходимости развития этого региона, основу для чего составляли пути сообщения. Так, анонимный автор брошюры о последних высокоширотных исследованиях, изданной Императорской академией наук, писал в 1856 г.: «Все заставляет нас надеяться, что Русскому флоту и вообще Русскому мореплаванию предстоит блестящая будущность. Кто знает: не суждено ли Русским судам впервые рассекать волны таинственного моря, не суждено ли Русскому флагу впервые приосенить недосыгаемый доселе полночный полюс»⁸. При этом следует отметить, что именно к зарубежному, а не отечественному опыту освоения Арктики обращались многие российские публицисты в середине XIX в. Так, после открытия Р. Мак-Клуром в 1853 г. Северо-Западного прохода восторженный А.Н. Герцен писал: «Понимаете ли, что теперь можно Северным морем из Атлантического океана ездить в Берингов пролив и в Тихий океан?»⁹

Эту тему продолжила известная статья Г.В. Колмогорова «О морской торговле Сибири прямо с Западною Европой», вышедшая в 1857 г. в «Северной пчеле», в которой автор, уверенный в возможностях современной научной и технической мысли, решает на бумаге проблему судоходства в Карском море¹⁰. Его призыв создать крупную компанию для решения вопроса о морском сообщении с Сибирью через пару лет найдет отклик у золото-промышленника Михаила Константиновича Сидорова (1823–1887), который подаст записку на имя енисейского губернатора «О возможности морского пути из Европы в Восточную и Западную Сибирь через устья реки Енисей и Обь»¹¹.

Здесь мы подошли к ключевой особенности раннего периода освоения Северного морского пути в XIX в.: предпосылки этого процесса весьма проблематично аргументировать с модернизационных и иных историко-экономических позиций, представляя его как некий естественный этап социально-экономического развития. В реальности экономическое обоснование необходимости морского пути придумывалось на ходу его энтузиастами; в пореформенное время в Сибири отсутствовала экспортная база, купечество и деловые круги не могли согласовать условия и характер ввоза товаров, напрочь отсутствовала необходимая транспортная инфраструктура¹². Пароходство, которое местами находилось в зачаточном состоянии, было нацелено исключительно на обслуживание местных нужд и не годилось для производства масштабных перегрузочных работ на открытых рейдах Обской губы и Енисейского залива. В этом отношении статья Г.В. Колмогорова легла в основу дискурса о Северном морском пути, в котором авторы, полемизируя о целесообразности развития морского пути, изящно уходили от практических вопросов полярного судоходства к описанию природных богатств Сибири. У читателя подобных произведений формировалось впечатление, что морской путь не развивается не в силу объективных обстоятельств, а по причине вмешательства третьих сил, препятствующих его развитию. Со временем таких публикаций становилось все больше, и, как следствие, все больше людей узнавало о проблеме морского пути в Сибирь. Важность прессы прекрасно понимали первые сторонники его развития, равно как и то, что публичность – это палка о двух концах. Печать могла

⁷ В заключении своей книги Черри-Гаррард писал: «Есть много причин, заставляющих идти к полюсу <...>. Но единственная из них действительно важная – стремление к познанию ради познания <...>» (Черри-Гаррард Э. Самое ужасное путешествие. М., 2014. С. 507).

⁸ Северный полюс и арктические открытия с картою новейших открытий на Севере. СПб., 1856. С. 68.

⁹ Цит. по: Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л., 1962. С. 55.

¹⁰ Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути... С. 55–56; Колмогоров Г.В. О морской торговле Сибири прямо с Западною Европой // Северная пчела. 1857. № 268.

¹¹ Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути... С. 63.

¹² Там же. С. 59; ГАКК. Ф. 161. Оп. 2. Д. 731. Л. 10–15.

возбудить общественный интерес к какой-нибудь географической теме, например к полярному судоходству, и она же могла его и погасить. И если экспедиции терпели неудачи, газеты начинали «звонить о великих трудностях и невозможности плавания через Карское море»¹³.

Таким образом, как ни парадоксально, именно медийный фактор, а не экономический, оказался краеугольным для возникновения и развития Северного морского пути: ведь пока не была представлена идея о таком маршруте, он не мог существовать. Несмотря на усилия историков показать стадийность развития этого маршрута, связывая в единый нарратив разрозненные события истории этого маршрута – от средневековых походов новгородцев до мангазейских плаваний и исследований XVIII в., никакого Северного морского пути не существовало. Его придумали во второй половине XIX в. Естественно, как и любой идее, идее о Северном морском пути нужна была твердая почва. Отсюда возник еще один ключевой элемент дискурса – исторический миф. Поэтому неслучайно все поборники морского пути обращались, в частности, к истории Мангазейского морского хода, в закрытии которого проводились параллели с политикой государственных структур XIX в. Критика власти наряду с различного уровня конспирологией – одна из излюбленных медийных тем. Кроме того, аудитории были интересны не столько однообразные научные будни полярников, сколько волнение и желание получить острые ощущения – чувствовать, получать «сенсацию». Публика требовала, а пресса удовлетворяла. В то же самое время пресса сама приручила публику к сенсациям. Поэтому чем больше риска было в экспедиции, чем больше ярких событий и интриг, тем лучше. Нужно было достигать условные точки, ставить рекорды, преодолевать препятствия. Для этого требовался герой. В мифе героя присутствуют два элемента – одиночество и борьба, причем в XIX в. к образу героя добавляются самопожертвование и страдание во имя идеальной цели¹⁴.

В данной работе мы обратимся к одному из создателей идеи Северного морского пути – вышеупомянутому М.К. Сидорову, и разберем на примере нашумевшего эпизода эпохи первых коммерческих плаваний – экспедиции 1878 г. на Енисей – роль и место прессы и генерируемого ею общественного мнения в этом транспортном проекте.

Герой и издание. Пожалуй, ни одно другое периодическое издание не освещало начальный этап (70–80-е гг. XIX в.) коммерческих плаваний по Северному морскому пути, как «Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству». Причины этого лежат в так называемом «открытии» морского пути в Сибирь в 1870-х гг. Доселе представлявшимся невозможным судоходство через Карское море внезапно оказалось, по мнению общественности, не только возможным, но и возможным на регулярной основе¹⁵. «Труды» подробно освещали все первые экспедиции, публиковали доклады и сообщения руководителей и организаторов плаваний, а также мнения различных авторитетных фигур. Необходимо отметить, что, несмотря на широту представленной полемики, издание придерживалось строгих протекционистских взглядов, резко обличая любое мнение, которое могло сойти за противоположное. Среди наиболее громких протекционистских голосов, выступавших против иностранного участия в освоении морского пути, был Федор Дмитриевич Студитский (1814–1893), выдающийся педагог и секретарь-делопроизводитель Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству (ИОСРТМ). Доклады Ф.Д. Студитского

¹³ *Mousséev S.A.* Предложение об учреждении торговой компании для снаряжения парохода в Енисей // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1878 год (с 31 января 1878 по 1 марта 1879 г.). СПб., 1879. С. 129.

¹⁴ *Wråkberg U.* A.E. Nordenskiöld in Swedish memory... P. 168.

¹⁵ Непроходимость Карского моря для судов часто приписывают выдающемуся ученому и полярному исследователю академику Карлу Максимовичу (Карл Эрнст Риттер фон) Бэру (1792–1876 гг.) за его характеристику Карского моря как «ледового погреба». Однако это неверно. Хотя Бэр не дал четкого определения термину «Eiskeller», он нигде не упоминал о непроходимости моря, скорее указывая на его более холодный климат. Судоходство с ледовым погребом связал немецкий географ Август Петерман после неудачной экспедиции П.П. Крузенштерна в 1862 г. (см.: *Vuze B.IU.* Моря Советской Арктики. Очерки по истории исследования. Л., 1936. С. 94, 98; *Tammiksaar E., Stone I.R.* Karl Ernst von Baer and the Kara Sea 'Eiskellar' // *Polar Record*. 1997. № 33 (186). P. 239, 241).

часто публиковались вместе с сообщениями М.К. Сидорова. Публикации Ф.Д. Студитского не столько дополняли доклады М.К. Сидорова фактологическим материалом, сколько, с присущим их автору рвением, нападали как на членов Общества, посмеявшихся высказаться в пользу иностранного участия в освоении Российского Севера, так и на отечественные правительственные круги, упрекая их в нерешительности и безынициативности в части решения проблем Севера. Многие из докладов как самого Ф.Д. Студитского, так и других участников освоения Северного морского пути (включая М.К. Сидорова, Дж. Виггинса, А. Норденшёльда) были собраны им в вышедшем в 1883 г. двухтомном издании¹⁶.

Конечно, опасения М.К. Сидорова, Ф.Д. Студитского и других поборников идеи освоения Севера отечественными силами были небезосновательными. С возобновлением интереса к полярным странам в десятилетия после окончания наполеоновских войн англичане открыто называли русских своими конкурентами в Арктике¹⁷. В 1830-е гг. морская торговля архангельского и других портов на Русском Севере практически целиком перешла под контроль иностранного капитала¹⁸. Затем отечественный северный торговый и промысловый флот сильно пострадал во время Крымской войны 1853–1856 гг.¹⁹ Память об этих событиях не могла не служить отрезвляющим фактором, и когда иностранные корабли начали ежегодно проникать в Карское море, протекционистская фракция ИОСРТМ стала бурно осуждать стремление иностранного капитала прибрать к рукам богатство Русского Севера. Однако проблема заключалась в том, что все экспедиции 1870-х гг., за исключением плавания шхуны «Утренняя заря» в 1877 г., были иностранными. С проблемой нехватки отечественных моряков, готовых совершать плавания в неизученных полярных морях, был хорошо знаком М.К. Сидоров, пытавшийся с 1860-х гг. организовать экспедицию к устьям Оби и Енисея. Очень точно эту ситуацию подметил исследователь Новой Земли, участник экспедиции 1838–1839 гг. А.К. Циволька, С.А. Моисеев: «В 1859 году начал заботиться о мореходстве на севере член нашего Общества [ИОСРТМ. – А. Г.], г. Сидоров. Он призывал к этому делу и отыскивал русских мореходов, но никто из них не откликнулся. Да и откуда им взяться? И потому адмирал граф Литке так утвердительно сказал г. Сидорову, что из русских мореходов, знакомых с ледяными морями, не найдется ни одного человека...»²⁰.

В итоге М.К. Сидорову пришлось искать моряков сначала в Великобритании, а затем в Норвегии, обещая им многочисленные коммерческие преференции, премии, а также значительно преувеличивая доступность сибирских богатств, занижая при этом риски плавания по Карскому морю. В конце концов, блестящая рекламная кампания М.К. Сидорова дала свои плоды, и первые норвежские промысловики на утлых парусных судах смогли пробиться в Карское море и исследовать его западную часть, прилегающую к новоземельскому архипелагу. Правда, как только плавания норвежских зверобоев стали сенсацией в мировом научном сообществе, опровергнув устоявшееся мнение относительно непроходимости Карского моря, М.К. Сидоров незамедлительно накинулся на деятельность норвежцев в его водах, требуя от правительства решительных шагов по ограждению охотничьих ресурсов

¹⁶ Студитский Ф.Д. История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива: в 2 ч. СПб., 1883. Ч. 1; Ч. 2.

¹⁷ См., например, вводную статью к обзору К.М. Бэра, опубликованную в «Журнале Королевского географического общества в Лондоне» (Baer K.E. On the recent Russian Expeditions to Novaia Zemlia // The Journal of the Royal Geographical Society of London. 1838. Vol. 8. P. 411).

¹⁸ Сидоров М.К. О русском торговом мореходстве на севере // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8 февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб., 1877. С. 44–55. Уже в 1830 г. из 562 судов, прибывших в Архангельск, 362 были английскими, и лишь 32 ходили под российским флагом. В 1840-е гг. архангельский порт пришел в окончательный упадок (Истомина Э.Г. Водный транспорт России в дореформенный период. М., 1991. С. 220–221).

¹⁹ Сидоров М.К. О необходимости крейсера на Северном океане // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8 февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб., 1877. С. 276.

²⁰ Моисеев С.А. О принятии мер для плавания через Карское море в Енисей // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8 февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб., 1877. С. 140.

региона от иностранной эксплуатации²¹. Точно такая же ситуация произошла и с коммерческими плаваниями в Карском море. Разовые плавания англичанина Дж. Виггинса признавались важным и даже героическим поступком, покуда их организация и финансирование могли быть приписаны отечественному купечеству в лице А.М. Сибирякова и М.К. Сидорова, однако любые самостоятельные плавания англичан (именно этой нации отводилась роль главного противника²²) представлялись угрозой отечественному судоходству в Арктике, поэтому подвергались безжалостной дискредитации. Ф.Д. Студитский писал: «Мы обязаны защитить право нашего соотечественника на открытие торгового морского пути в Енисей и Обь и потребить все усилия, чтобы торговля Сибири с Европой находилась в руках русских промышленников. Вам известно, что в других наших портах хозяйничают иностранные промышленники. Вступить с ними в соперничество трудная задача!»²³

В сложившейся ситуации иностранные организаторы карских экспедиций были поделены на два класса – «свои» и «чужие». Парадоксально, но А. Норденшёльд был записан в первую группу, хотя он нигде не высказывался о своей причастности к российским организациям. Судя по всему, в нем как ученом не видели конкурента: напротив, он был весьма удобен для сплочения скептиков, сомневающихся в перспективах арктического судоходства. Как уже отмечалось выше, и М.К. Сидоров, и Ф.Д. Студитский вели неустанную публицистическую борьбу с любым инакомыслием в отношении северных проектов, а также с любыми потенциальными конкурентами, и если сторонников они консолидировали риторическими рассуждениями о национальном благе, то оппонентов подвергали безжалостной дискредитации²⁴. Так, Дж. Виггинс пером Ф.Д. Студитского был превращен из вполне самостоятельного мореплавателя, преследовавшего свои интересы и цели, в наемного работника М.К. Сидорова и А.М. Сибирякова, устремления которого сводились исключительно к получению премии, обещанной М.К. Сидоровым. И хотя финансирование его экспедиций частично осуществлялось за счет этих промышленников, не в меньшей степени в этом участвовал и английский капитал, привлеченный самим капитаном. По сегодняшний день, невзирая даже на появление новых публикаций, анализирующих мотивы Дж. Виггинса, представление о нем как об искателе материального вознаграждения прочно закрепилось в историографии.

Среди иностранцев, которых М.К. Сидоров и Ф.Д. Студитский относили к «своим», был бременский текстильный магнат барон Лев Герасимович (Иоганн Людвиг) Кноп (1821–1894). Промышленник стоял у истоков десятков хлопчатобумажных предприятий на территории Российской империи, где он обосновался в конце 1830-х гг. первоначально в качестве торгового представителя английской текстильной фирмы, а затем организовав собственные предприятия с использованием привезенного английского оборудования. Успехи «ситцевого короля» были настолько значительными, что в 1877 г. Александром II ему был дарован баронский титул. Имя промышленника даже вошло в бытовавшую в пореформенный период поговорку (существовали разные варианты): «Где церковь, там и поп, где казарма, там и клоп, а где фабрика – там и Кноп»²⁵. Несмотря на возвращение в 1861 г. Л.Г. Кнопа в Бремен, размах его текстильной империи на территории России давал повод

²¹ Сидоров М.К. О принятии мер для плавания через Карское море в Енисей // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8 февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб., 1877. С. 274–283; Сидоров М.К. О необходимости крейсера на Северном океане // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8 февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб., 1877. С. 278–279.

²² Вальдемар Х.М. Сибирское дело, паевое судостроение, поощрительные меры и премии. Открытие морского пути в Сибирь и русский торговый флот // Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. М., 1879. Вып. 2. С. 52; Агапов М.Г. «Заговор» против Севера России: национализация предпринимательского дискурса в 60-е гг. XIX в. // *Ab Imperio*. 2019. Т. 2019, № 4. С. 83.

²³ Студитский Ф.Д. По поводу сообщения М.К. Сидорова о клипере «Северное Сияние», яхты «Заря» и парохода «Темза» // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8 февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб., 1877. С. 198.

²⁴ Агапов М.Г. «Заговор» против Севера России... С. 78.

²⁵ Петров Ю.А. Немцы-предприниматели в экономической жизни Москвы XIX – начала XX в. // Вестник РГНФ. 2003. № 3. С. 18.

поборникам развития Сибирского морского пути причислить обрусевшего Л.Г. Кнопа к отечественным предпринимателям, тем более что, помимо гражданства ганзейского города Бремен, он обладал российским подданством, позволявшим ему беспрепятственно вести торговые дела в обеих странах²⁶.

Однако интерес Л.Г. Кнопа к торговым операциям в Карском море был вызван отнюдь не активной агитационной работой М.К. Сидорова. Как уже отмечалось, вторая половина XIX в. ознаменовалась повышенным интересом к исследованию, а также освоению географических «белых пятен». Престиж мировых держав зависел не только от колонизации новых территорий и наличия современных вооруженных сил, но и от количества и качества научных исследований, организованных ими, что, кстати, вполне актуально и поныне. В практическом отношении научные исследования имели непосредственное прикладное значение для решения научно-технических проблем, создания новых видов вооружений, а также улучшения социально-экономической ситуации в промышленных странах. Географические открытия здесь не были исключением, поскольку давали возможность государствам заявлять свои права на новые территории, а также осваивать торговые пути и рынки сбыта. Германская империя, в отличие от многих других держав, существенно отставала в данном направлении, поэтому сосредоточила свое внимание на двух основных регионах – Африке и Арктике. Немаловажным фактором был престиж самих исследований. Ведь только сильные в научном плане страны могли позволить себе организацию исследовательских экспедиций в полярные регионы. В 1870 г. в Бремене было создано Бременское общество полярных исследователей, которое в 1877 г. было преобразовано в Бременское географическое общество. Был организован ряд полярных экспедиций, некоторые из которых преследовали, помимо строго научных, коммерческие цели и как таковые финансировались местным купечеством и судовладельцами²⁷. Вдохновителем германских полярных проектов был выдающийся географ Август Петерман (1822–1878). Движимый желанием доказать состоятельность своей теории «открытого полярного моря», а также тем, чтобы его открывателем выступил именно немец, А. Петерман смог заручиться не только поддержкой немецкой общественности, но даже и самого Отто фон Бисмарка для организации серии полярных экспедиций²⁸. Однако они не принесли желаемого результата, и постепенно интерес к арктическим проектам в Германии стал спадать.

Следующий всплеск внимания Арктике в Бремене уже был более меркантильным: неслучайно среди целей Бременского географического общества было заявлено о поиске новых маршрутов для немецкой торговли, а его членами стали представители бременских судоходных компаний²⁹. За финансовую деятельность общества отвечал Георг Александр Альбрехт (1834–1898), управляющий директор древней бременской торговой фирмы Johann Lange Sohn's Wwe. & Co, а также соучредитель и член Дойче Банка в Бремене и, что самое главное, зять барона Л.Г. Кнопа, женатый на его дочери Луизе Доротее³⁰. Еще одним важным членом Бременского географического общества стал сибирский золотопромышленник Александр Михайлович Сибиряков. В 1876 г. еще Бременским обществом полярных исследователей была организована небольшая экспедиция на север Западной Сибири с целью изучения местной природы, а также для выяснения возможности нового морского пути в Сибирь³¹. Эту экспедицию возглавляли выдающиеся немецкие зоологи Альфред Брем

²⁶ Nielsen J.P. Historical and Current Uses of the Northern Sea Route. Part III: The Period 1855–1917. Oslo, 1996. INSRP working paper. No. 61, IV.1.1. P. 42.

²⁷ Дальманн Д. Торговое судоходство за Полярным кругом во второй половине XIX века // Отечественная история. 2001. № 5. С. 23.

²⁸ McCanonn J. A History of Arctic Nature Exploration... P. 167–168.

²⁹ Дальманн Д. Торговое судоходство... С. 23–24.

³⁰ Там же. С. 23; Barr W. German paddle-steamers on the Yenisey 1878–84 // The Journal of the Hakluyt Society. 2014. August. P. 1–38. [Электронный ресурс]. URL: https://www.hakluyt.com/downloadable_files/Journal/Barr_Yenisey.pdf (дата обращения: 21.10.2023).

³¹ Дальманн Д. Торговое судоходство... С. 25; Студитский Ф.Д. О 12-ти экспедициях на Северо-восток России. Отчего пробудилось стремление к исследованию нашего севера // Труды Санкт-Петербургского отделения ИОСРПМ за 1876 г. (15 марта 1876 по 8 февраля 1876 г.). СПб., 1877. С. 68.

и этнолог Отто Финш, которые после исследования Сибири продолжили свое путешествие в Центральную Азию³². В своей работе О. Финш коснулся ряда аспектов судоходства по Карскому морю: в частности, он полагал, что проекты по строительству каналов из Байдарской губы в Обскую, равно как и различные гужевые маршруты, бесперспективны и что реалистично только непосредственное использование морского пути³³.

В 1877 г. А.М. Сибиряков совместно с фирмой Г. Альбрехта организовал коммерческое плавание на Енисей парохода «Fraser» («Фразер»). Обращение А.М. Сибирякова напрямую в географическое общество с просьбой организовать экспедицию в Сибирь не принесло результатов и ему пришлось самостоятельно искать моряка, готового совершить подобное плавание. Ему удалось заинтересовать одного из наиболее опытных капитанов на Везере, к тому же обладавшего уникальным опытом плавания в Чукотском и Восточно-Сибирском морях, Эдуарда Дальмана (1830–1896). Экспедиция была тщательно спланирована во всех отношениях. Были получены все необходимые разрешительные документы; енисейские губернские власти и туруханский отдел приставов были уведомлены Министерством внутренних дел о том, что в навигацию 1877 г. на Енисей прибывает пароход «Fraser» [Fraser. – А. Г.] с грузом масла и машин для золотых приисков на сумму 50 тыс. руб. под командованием капитана Э. Дальмана³⁴. Это сильно отличает данную экспедицию от, например, плавания Дж. Виггинса, совершенного годом ранее, которое, несмотря на хорошее техническое и материальное оснащение, было организовано по принципу экспедиций купцов-путешественников эпохи Тюдоров.

У шведской компании «Motala Mek. Verkstads A/B» был зафрахтован железный пароход «Fraser» (30 л.с.). В Бремерхафене на борт взяли груз, состоявший из российского табака, сахара и парового насоса. Выйдя в плавание 25 июля, пароход достиг устья Енисея 20 августа. Ожидалось, что пароход примет на борт груз зерна, который должен был быть доставлен в зимовье Кореповское, однако из-за сильных северных ветров баржи с экспортным зерном не смогли прийти вовремя к назначенному месту. Выгрузив привезенные товары в Кореповском, Э. Дальман направил пароход в обратный рейс³⁵. Экспедиция была признана успешной, и барон Л.Г. Кноп решил организовать более амбициозную операцию на следующий год.

Здесь представляется удачный момент перейти к непосредственной теме нашей работы – экспедиции 1878 г. на Енисей, поскольку история о ней тоже оказалась одним из мифов, созданных на страницах «Трудов Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для развития русского торгового мореходства» и впоследствии прочно укоренившихся даже в фундаментальных научных работах³⁶.

Сообщение М.К. Сидорова и доклад Ф.Д. Студитского. В конце октября 1878 г. на заседании правления Санкт-Петербургского отделения ИОСРТМ М.К. Сидоров выступил с сообщением об авариях пароходов «Царица» и «Луиза» (рис. 1) во время рейса из Кронштадта в устье Енисея, организованного Л.Г. Кнопом. Хотя от М.К. Сидорова можно было ожидать сведения из более надежного источника, учитывая его вовлеченность в полярную тематику, он строил свои размышления на основе газетной статьи («Голос» от 17 октября 1878 г. № 287)³⁷. Причины, по которым золотопромышленник выбрал именно этот источник, а не отчеты, например, таможенного чиновника А.А. Элерца, опубликованные в 1879 г.³⁸,

³² По итогу этой поездки были изданы книги: *Finsch O. Reisen ach West-Sibirien im Jahre 1876*. Berlin, 1879.

³³ *Finsch O. Reisen ach West-Sibirien...* S. 583–585.

³⁴ ГАКК. Ф. 31. Оп. 1. Д. 12. Л. 5–6.

³⁵ *Barr W., Krause R., Pawlik P.-M. Chukchi Sea, Southern Ocean, Kara Sea: The polar voyages of Captain Eduard Dallmann, whaler, trader, explorer 1830–96* // *Polar Record*. 2004. № 40 (212). P. 10–11.

³⁶ Например, в своей работе советский исследователь Д.М. Пинхенсон приводит крушение обоих пароходов Кнопа как пример происков иностранных фирм, желавших «заработать на страховке» (*Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути...* С. 302–303).

³⁷ *Сидоров М.К. О крушении пароходов «Луиза» и «Царица»* // *Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1878 год* (31 янв. 1878 – 1 марта 1879 г.). СПб., 1879. С. 380–385.

³⁸ *Элерц А.А. Описание плавания экспедиции барона Л. Кнопа и К^о к устью реки Енисея в 1878 году*. СПб., 1879; *Элерц А.А. Доклад о поездке причисленного к Департаменту таможенных сборов коллежского регистратора*

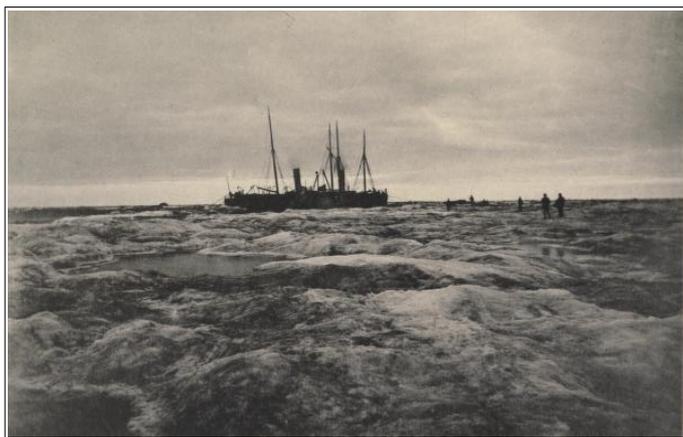


Рис. 1. Пароход «Луиза» в Карском море, 1882 г.
(Snellen M. De Nederlandsche Pool-Expeditie 1882–83.
Utrecht, 1886)

или статьи, описывающие экспедицию и напечатанные в географическом ежегоднике А. Петермана («Petermann's Geographische Mitteilungen»)³⁹, остаются неизвестными. Как мы покажем ниже, ничего необычного, на чем можно было бы заострить внимание, в плавании судов Л.Г. Кнопа в 1878 г. на Енисей не было. С другой стороны, нет ничего, что отличало бы это сообщение Сидорова от других в части предоставления непроверенной, недостоверной или неполной информации. По сути, доклад, представленный М.К. Сидоровым, как и дополнявший его доклад Ф.Д. Студитского⁴⁰,

можно отнести к такому виду публицистической статьи, как *op-ed* (англ. opposite the editorial), возникшей в первой половине XX в. и нацеленной на донесение до публики интересующих ее мыслей и мнений, а не фактов. Мы видим, что М.К. Сидоров использует именно такой жанр. В своих работах, большая часть из которых носит обзорный характер, он апеллирует к эмоциям читателя, строя при этом свои доводы на неполных или попросту недостоверных сведениях, избирательно подбирая факты. Незначительные происшествия, ошибки, недопонимания, несчастные случаи он гиперболизирует, превращая их в сложный клубок интриг: «... в Гольчихе живут люди круглый год – чего не мог не знать Дальман и что знал Крафт – значит, было бы кому присмотреть за пароходом и если, несмотря на все это, “Царица” была брошена во второй раз, то тут уже больше чем грубое нерадение – это преступление!»⁴¹.

В докладе четко обозначен конспирологический мотив, ставший к тому времени типичным для Сидорова и его единомышленников, объяснявших любые препятствия и неудачи различными заговорами и «тайными происками»⁴². При этом, естественно, «свое» (что формировало образ самостоятельности русской торговли⁴³) и «чужое» противопоставляется с помощью использования таких словосочетаний, как «русские товары», «московский фабрикант», «иностранный капитан Бурмейстер», «три иностранных капитана». В то же самое время использование М.К. Сидоровым сочетания «русский чиновник» намекает на соучастие чиновничества в иностранном заговоре, т.е. на предательство российских интересов. В то же самое время в нарративе М.К. Сидорова присутствует обязательный элемент – герой, в качестве которого выбран управляющий А.М. Сибирякова Семен Иванович Серебрянников (М.К. Сидоров специально полностью прописал его имя и фамилию; антагонисты этой чести не удостоены, поэтому они называются только по фамилиям – Бурмейстер, Дальман, Брюн, Крафт, Гундерсон, Шмидт, Эллерс [Элерц. – А. Г.]). У читателя должно сложиться четкое впечатление, что, если бы не С.И. Серебрянников, который представлен как герой-защитник интересов отечественного мореплавания в Арктике, общественность могла бы разочароваться в проекте, поставив тем самым крест на начинаниях того же самого М.К. Сидорова.

За докладом М.К. Сидорова сразу следует доклад Ф.Д. Студитского, автор которого с еще большим рвением обличает иностранцев, российских сторонников сотрудничества

Эллерца к устью реки Енисей, для определения пункта таможенного надзора // О торговых сношениях Сибири морским путем с иностранными портами. СПб., 1879. С. 51–67.

³⁹ Reisenachrichten aus Sibirien. Fahrt auf dem Jenissej von der Mündung bis Jenissejsk im Sommer 1878 // Dr. A. Petermann's Mitteilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt. 1879. В. 25. S. 81–89.

⁴⁰ Студитский Ф.Д. Мысли по поводу крушения пароходов: «Луиза» и «Царица» // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1878 год (31 янв. 1878 – 1 марта 1879 г.). СПб., 1879. С. 385–389.

⁴¹ Сидоров М.К. О крушении пароходов «Луиза» и «Царица»... С. 384–385.

⁴² Агапов М.Г. «Заговор» против Севера России... С. 92–93.

⁴³ Там же. С. 90.

с иностранными грузоперевозчиками, а также осуждает инертность отечественного предпринимательства: «Иностранцы давно уже ведут тайно промышленную борьбу с Россией, а теперь открыто вызывают на промышленный бой. Наши войска храбро сражались с неприятелем. Неужели наши промышленники испугаются иностранных и уступят им выгоды и свои, и своего отечества»⁴⁴.

Необходимо отметить, что оба доклада выполнены с использованием настоящего исторического времени (описание прошлых событий с употреблением глаголов в настоящем времени) – формы, достаточно редкой для русского языка, используемой преимущественно при публицистическом стиле изложения. Так, в обоих докладах встречаются конструкции типа: «пароход “Луиза” вскоре заменяется пароходом “Царица”», «открывается как бы общий план заговора», «входит в Енисейский залив», «экипаж “Царицы” бросает ее и плывет на “Москве”», «Нильсон хочет попробовать спасти». Таким образом, оба автора не только намеренно придают живость и наглядность тексту, но и превращают читателя в свидетеля происходящих событий.

Возвратившись к теме экспедиции 1878 г. спустя несколько лет, М.К. Сидоров продолжал высказывать сомнения относительно того, что Э. Дальман был непричастен к каким-либо заговорам (особенно после неудачи экспедиции 1880 г.) и что крушение пароходов Л.Г. Кнопа за два года до этого было всего лишь несчастным случаем: «...некоторые лица находят выгоду представить нашему правительству затруднения к плаванию на Енисей. Они надеются получить от него субсидию и концессию для ввода беспошлинно всяких товаров»⁴⁵.

Если судить по докладам М.К. Сидорова, он весьма поверхностно разбирался в физической географии Карского моря и его бассейне. Так, Дж. Виггинс, по сообщению М.К. Сидорова, находит «превосходный лиман» протяженностью тысячу верст на Енисее⁴⁶. Год спустя М.К. Сидоров заявляет, что единственной «природной гаванью» на Енисее является Гольчиха и что морские суда вообще не могут подниматься по реке выше Бреховских островов, а речные, наоборот, спускаться ниже⁴⁷. Он предлагает устроить морские гавани в совершенно необследованных местах, например в Байдарацкой губе, куда, по его мнению, может даже заходить крупнейший пассажирский пароход того времени – британский «Great Eastern», который М.К. Сидоров предлагает фрахтовать по 20 коп. за пуд (!)⁴⁸. Затем в этом же докладе он высказывает идею вместо дорогостоящих гаваней для перегрузки морских и речных судов строить более дешевые (по его мнению) каналы. От морского судоходства он предлагает отказаться как от слишком опасного лишь из-за того, что в 1877 г. на Енисее при разных обстоятельствах погибли два судна⁴⁹. Зимовать пароходы, по мнению М.К. Сидорова, тоже не могут из-за опасности погибнуть во время ледохода.

Неудивительно, что при такой непостоянности в собственных взглядах ни один более или менее осведомленный чиновник не воспринимал М.К. Сидорова всерьез. Так, в 1863 г., согласно жалобе самого промышленника, ему отказал в реализации проекта канала для соединения рек Турухана и Таза генерал-губернатор Восточной Сибири М.С. Корсаков⁵⁰.

⁴⁴ Студитский Ф.Д. Мысли по поводу крушения пароходов... С. 389.

⁴⁵ Сидоров М.К. Об экспедициях на север в 1878 г. // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1880 год (с 10 марта 1880 по 9 января 1881 г.). СПб., 1881. С. 133.

⁴⁶ Сидоров М.К. Об экспедиции Виггинса // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1876 год (с 15 марта 1876 по 8 февраля 1877 г.). СПб., 1877. С. 162.

⁴⁷ Сидоров М.К. О проектах каналов в Сибири // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8 февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб., 1877. С. 264.

⁴⁸ Там же. С. 260. Британский пароход «Great Eastern» являлся крупнейшим судном, построенным в XIX в., и имел водоизмещение более 32 тыс. т.

⁴⁹ Там же. С. 261.

⁵⁰ Там же. С. 265; Сидоров М.К. О каналах в низовьях реки Енисей и Оби и о гаванях в Обском и Енисейском заливах // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1878 год (с 31 января 1878 по 1 марта 1879 г.). СПб., 1879. С. 116–117.

Это преподносится как непрогрессивность взглядов чиновничества на реализацию транспортной инфраструктуры Сибири. При этом М.С. Корсаков в 1866 г. финансировал и всячески поддерживал туруханскую экспедицию геолога И.А. Лопатина, одним из результатов которой стало составление самой точной на тот период карты устья Енисея⁵¹. Проблема проектов М.К. Сидорова заключалась в их непоследовательности, а также порой полной утопичности.

Экспедиция 1878 г. барона Л.Г. Кнопа. Не будем подробно останавливаться на ходе экспедиции 1878 г., поскольку она подробно описана в исторической литературе⁵². После успешных экспедиций 1877 г. плавания в Карское море продолжились. С 1878 г. немецкие торговые операции возглавил Л.Г. Кноп. Капитан Э. Дальман был назначен ответственным за морское судоходство, кроме того, вследствие провала речной части экспедиции 1877 г. было решено приобрести речной пароход для перевозки грузов по Енисею без участия посредников. Был куплен пароход, которому дали название «Москва». Для морских плаваний был построен пароход «Луиза». Кроме того, на Енисей должны были доставить три лихтера.

Нарастающая активность торговли на Обь-Енисейском Севере вынудила правительство заняться организацией таможенного контроля, тем более что ряд товаров подлежал обложению пошлиной⁵³. Эта задача была поручена коллежскому регистратору Александру Александровичу Элерцу: он должен был изучить маршрут, по которому будет осуществлена доставка товаров в устье Енисея, а также определить место расположения таможенного пункта. Функционал А.А. Элерца был четко прописан, включая требования к организации таможенных досмотров, обеспечивающих не только предотвращения нарушений и контрабанды, но и удобство для самих судоводителей⁵⁴.

Отправным пунктом экспедиции являлся Гамбург, однако часть груза была принята «Луизой» еще в Кронштадте. Таким образом, часть груза имела российское происхождение, не облагалась ввозными пошлинами по определению и, возможно, находилась в числе первых крупных партий российских товаров, доставленных по Северному морскому пути. Помимо этого, часть груза, поднятого на борт в Гамбурге, была ввезена беспошлинно, а часть – с уплатой положенных сборов (табл. 1).

Таблица 1

Список товаров, отправленных из Кронштадта в Сибирь по реке Енисей на российском пароходе «Луиза» (шкипер Е. Бурмейстер)

Число мест	Название товара	Количество товаров	Количество адресатов
30 бочек	Сахар	1 021 п. 24 ф.	Роберту Крафту в Енисейск
147 бочек	То же	3 870 п. 2ф.	
135 бочек	То же	4 394 п. 35 ф.	
400 кулей	Табак	2 128 п. 24 ф.	

Составлено по: ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 513. Л. 17.

⁵¹ Высокое качество карты, составленной топографом И.Е. Андреевым, отмечал выдающийся отечественный гидрограф А.И. Вилькицкий (см.: Атлас реки Енисей: от Енисейска до Енисейского залива. Факсимильное издание 1900 г. СПб., 2009).

⁵² Элерц А.А. Доклад о поездке причисленного к Департаменту таможенных сборов...; Элерц А.А. Описание плавания экспедиции барона Л. Кнопа и К^о...; Дальманн Д. Торговое судоходство за Полярным кругом во второй половине XIX века // Отечественная история. 2001. № 5. С. 21–32; Barr W., Krause R., Pawlik P.-M. Chukchi Sea, Southern Ocean, Kara Sea: the polar voyages of Captain Eduard Dallmann, whaler, trader, explorer 1830–96 // Polar Record. 2004. № 40 (212). P. 1–18; Barr W. German paddle-steamers on the Yenisey 1878–84...; Медников Д.М., Гончаров А.Е., Карелин Н.М. «Замечательное» арктическое предприятие: о деятельности компании барона Людвиг Кнопа по развитию торговли по Северному морскому пути (1878–1884) // Клио. 2017. № 1 (121). С. 176–183.

⁵³ ГАКК. Ф. 31. Оп. 1. Д. 12. Л. 7; Ф. 595. Оп. 19. Д. 513. Л. 10 об.

⁵⁴ Там же. Ф. 595. Оп. 19. Д. 513. Л. 13–14 об. Подробнее о деятельности Элерца см.: Медников Д.М., Гончаров А.Е., Карелин Н.М. «Замечательное» арктическое предприятие: о деятельности компании барона Людвиг Кнопа... С. 176–183.

Список иностранных товаров, дозволенных министром финансов к беспошлинному привозу в Сибирь в навигацию 1878 г. морским путем и по Енисею, составил: 1 тыс. ящиков петролеума (керосина) по 2 пуда общим весом 2 тыс. пудов; 200 бочек деревянного (оливяного) масла по 9 пудов общим весом 1 800 пудов; 2 тыс. штук холщовых мешков для сыпки хлеба, 574 штуки керосиновых ламп в 9 ящиках, 1 ящик образцов стеклянных изделий⁵⁵. Помимо упомянутых выше товаров, в Гамбурге на борт были приняты 1 050 бутылок шампанского (с уплатой ввозной пошлины) и 2 веялки (беспошлинно)⁵⁶.

Море встретило экспедицию недружелюбно. К северу от Тронхейма «Луиза» села на мель, после снятия судно дало сильную течь, и Э. Дальман отправил его на ремонт в ближайший порт. Л.Г. Кнопу в срочном порядке пришлось нанять другое судно – норвежский деревянный пароход «Царица». А.А. Элерц зафиксировал количество товара, перегруженного на «Царицу»: 4 345 голов (2 907 пудов) кронштадтского сахара, 95 кулей табака, 1 тыс. ящиков петролеума, 197 бочек деревянного масла, 1 700 штук холщовых мешков, 9 ящиков керосиновых ламп, ящик образцов стеклянной посуды, 19 ящиков шипучего виноградного вина, 2 веялки. Из-за нехватки места на пароходе «Царица» 190 кулей табака оставили на «Луизе». Остальное же количество сахара и табака оказалось повреждено «подмочкою» и надлежало продаже с аукциона в Норвегии⁵⁷.

Как известно, неудачи плавания на этом не закончились: «Царица» села на каменную скалу у Корсаковских островов в Енисейском заливе⁵⁸ (рис. 2). После безуспешных попыток снять корабль со скалы на «Москву» было перегружено все возможное количество товаров и судно было оставлено. Из имевшегося на пароходе груза было спасено на баржу 19 ящиков с 1 050 бутылками шампанского, 9 ящиков с 574 лампами, ящик образцов стеклянной посуды, 75 пудов табака в 35 кулях, 2 000 голов сахара рафинада весом около 1 200 пудов и 150 бочек деревянного масла весом около 1 350 пудов⁵⁹. Весь груз на баржах, буксируемых речным пароходом, принадлежащим Л.Г. Кнопу, под управлением доверенного Роберта Крафта был отправлен в Енисейск. Вследствие невозможности вывоза заготовленных для этого товаров в текущую навигацию они были помещены на склад, построенный Р. Крафтом недалеко от Караульного мыса (рис. 3)⁶⁰.

Разберем, каким образом произошло крушение парохода «Царица», обратившись к свидетельству непосредственного участника плавания, а именно к описанию экспедиции, составленному А.А. Элерцом. Необходимо отметить, что его описания не вызывают никакого сомнения в части своей достоверности не только тем, что факты, приведенные в нем, находят подтверждение в архивных документах, но и качеством и подробностью самих изложений: например, в его работе представлена редчайшая карта устья Енисея топографа И.А. Андреева, что свидетельствует о детальнейшей проработке географической темы Элерцом⁶¹. Итак, перед нами открывается картина, имеющая мало общего с оценкой ситуации российскими протекционистами. Так, таможенный чиновник упоминает о том, что «Царица» терпела ряд происшествий в ходе плавания к устью Енисея: например, судно село на грунт недалеко от о. Вайгач, т.е. в самом начале плавания. Попытки стянуть «Царицу» с мели оказались тщетными, пока уровень воды не поднялся настолько, что корабль сам смог сойти с мели⁶².

⁵⁵ ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 513. Л. 16.

⁵⁶ Там же. Л. 1–5.

⁵⁷ Там же. Л. 20–20 об.

⁵⁸ Корсаковские острова были нанесены на карту топографом И.Е. Андреевым в 1866–1867 гг. и названы в честь М.С. Корсакова замечательным исследователем нижнего Енисея И.А. Лопатиным за помощь в организации экспедиции.

⁵⁹ ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 513. Л. 24.

⁶⁰ Там же. Ф. 31. Оп. 1. Д. 12. Л. 8.

⁶¹ Элерц А.А. Доклад о поездке причисленного к Департаменту таможенных сборов... С. 51–67; Гончаров А.Е. Где ты, «Северное сияние»? Поиски полярного судна Д.И. Шваненберга и история картографирования дельты Енисея во второй половине XIX в. // Вестник Омского университета. Сер.: Исторические науки. 2018. № 3. С. 164.

⁶² Элерц А.А. Описание плавания экспедиции барона Л. Кноп и К°... С. 8.



Рис. 2. Карта, составленная А.А. Элерцем, указывающая место посадки на скалу у Корсаковских островов парохода «Царица» (Элерц А.А. Доклад о поездке причисленного к Департаменту таможенных сборов...)

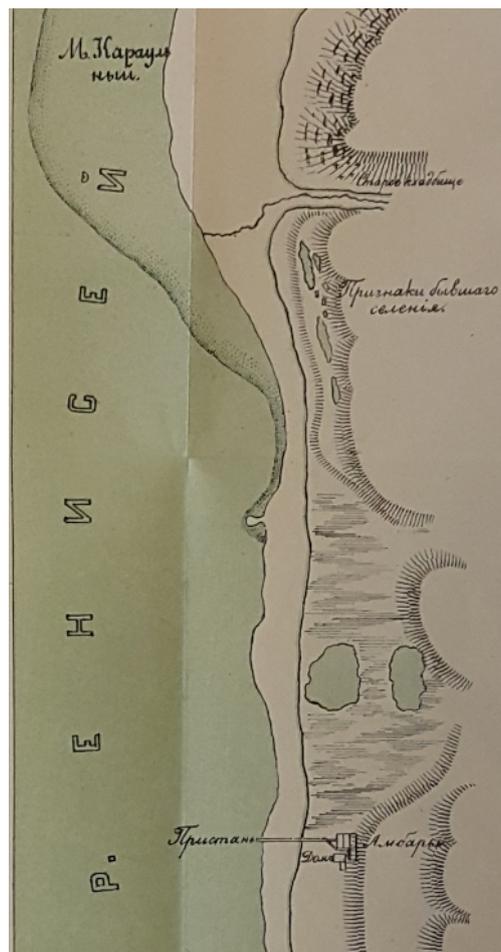


Рис. 3. Склад и пристань для перегрузки товаров фирмы Кнопа в устье Енисея (Каравул). (Элерц А.А. Доклад о поездке причисленного к Департаменту таможенных сборов...)

Таким образом, вся версия М.К. Сидорова, построенная на основании одного известного ему крушения, не является убедительной. Аварийные случаи при эксплуатации новых недостаточно изученных маршрутов считаются нормальным явлением. Неверно также утверждение о том, что ничего не было предпринято, чтобы снять «Царицу» с мели у Корсаковских островов. Так, А.А. Элерц сообщает, что пытались использовать задний ход, а также стянуть «Царицу» с камней пароходом «Москва», однако, несмотря на все эти меры, а также с учетом сильного северо-западного течения, судно снять не удалось. Из носовой части парохода груз был перегружен на баржу, однако спасательной операции препятствовала и ухудшившаяся погода, которая значительно усугубила положение: поднявшийся северный ветер развернул корпус парохода, в результате чего судно оказалось полностью на мели. Волны начали бить пароход о грунт, что привело к поломке некоторых узлов паровой машины. Повторные попытки стянуть судно с мели не увенчались успехом. В таких условиях было принято решение об оставлении «Царицы»⁶³.

Пришлось пожертвовать частью ранее погруженного на баржу товара, выбросив его за борт, чтобы вместо него загрузить продовольствие, уголь, некоторые корабельные принадлежности. Имущество экипажа было размещено на «Москве». Описывая встречу с судами А.М. Сибирякова «Fraser» и «Express», А.А. Элерц не сообщает ни о каких спорах относительно судьбы потерпевшей крушение «Царицы», говоря лишь о том, что ее команда пересела на направлявшийся в Норвегию «Fraser», после чего все три судна направились в устье Енисея. На месте обнаружили, что «Царица» из-за сильного южного ветра снялась с банки, была частично затоплена, хотя и имела небольшую течь. С помощью специально нанятых ранее в Карауле местных работников на баржу было перегружено столько груза, сколько возможно, после чего «Москва» вновь отправилась вверх по реке⁶⁴. Капитан «Fraser» Э. Нильсен после этого откачал воду из трюма и исправил повреждения двигателя, затем «Царица» была отбуксирована в Норвегию.

В целом торговая операция 1878 г., несмотря на все происшествия, оказалась вполне успешной. По оценке туруханского пристава, стоимость ввезенных товаров была равна на «Москве» 150 тыс. руб., а на «Луизе» – 20 тыс. руб. Экспорт в 1878 г. составил 30 тыс. пудов товаров стоимостью 36 487 руб. 50 коп. (табл. 2), однако предприятие Л.Г. Кнопа не участвовало в этом ввиду аварий морских пароходов⁶⁵. Интересно, что сибирские власти заняли вполне трезвую позицию относительно причины крушения парохода, называя основной проблемой морского пути его неустроенность, в частности неоснащенность знаками береговой остановки⁶⁶. Проблему безопасности судоходства в Обь-Енисейском районе Карского моря удастся решить только в советское время с организацией здесь крупномасштабных гидрографических и картографических изысканий. Так, например, Корсаковские острова были тщательно изучены и картированы только в 1925 г. советскими гидрографами: «Съемка островов и привязка их <...> дала возможность правильно положить их на карту и тем в значительной степени обезопасить плавание в этом опасном районе»⁶⁷.

Предприятие барона Л.Г. Кнопа продолжило снаряжать коммерческие рейсы на Енисей под руководством капитана Э. Дальмана вплоть до 1884 г. После ряда неудачных экспедиций, а также гибели части построенной на Енисее инфраструктуры, Л.Г. Кноп решил прекратить свои попытки освоить морской путь. Интересно, что среди наиболее ярких сторонников продолжения экспедиций был сам капитан Э. Дальман, который видел проблему, в том числе, в некомпетентном личном составе экспедиций. Нерешительность капитана Э. Бурмейстера, например, по мнению Э. Дальмана, привела к неудаче экспедиции 1883 г., что поставило крест на «славных арктических плаваниях» Л.Г. Кнопа⁶⁸.

⁶³ Элерц А.А. Описание плавания экспедиции барона Л. Кноп и К°... С. 11.

⁶⁴ Там же. С. 13.

⁶⁵ ГАКК. Ф. 31. Оп. 1. Д. 12. Л. 1, 6.

⁶⁶ Там же. Л. 8.

⁶⁷ Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф. Р-12. Оп. 1. Д. 117. Л. 60 об.

⁶⁸ Barr W. German paddle-steamers on the Yenisey 1878–84... P. 22.

Таблица 2

Опись товаров, доставленных пароходами А.М. Сибирякова «Fraser» и «Express» в 1878 г. на Енисей

Наименование товара	Вес в пудах	Стоимость в британских фунтах и (через запятую) шиллингах
Табак украинский (428 кулей)	2 020	1 353
Соль (572 бочки)	3 547	163
Гвозди (ассортимент)	992	327,6
Подковы	496	184,10
Гвозди подковные	248	281,14
Железо листовое	248,5	54
Железо разное	780	130,8
Резиновая непромокаемая материя (18 шт. 18×15 футов)	–	97,4
Части парохода (якорь и инструменты для сборки)	1 100	930
Пустые бочки для керосина (24 шт.)	–	7,4
Прочих товаров	–	20,9
Итого	–	3 548,15 (35 487 руб.)

Составлено по: ГАКК. Ф. 31. Оп. 1. Д. 12. Л. 11.

Заключение. Подводя итог настоящей работы, необходимо ответить на поставленный в ее заголовке вопрос – кто же виноват в крушении двух пароходов? Ответ прост. Никто. Очевидно, что плавания даже по самым изученным водным путям не могут быть полностью безопасными, а что говорить об одном из сложнейших в навигационном отношении районов – Северном Ледовитом океане. Не было никакого заговора иностранных предпринимателей и российского чиновничества, нацеленного на подрыв отечественного судоходства в Карском море. Необходимо отметить, что освоение Северного морского пути в XIX в. было многосторонним предприятием, включавшим в себя разные элементы российского общества, а также иностранных предпринимателей и моряков. Умение установить выгодное для всех задействованных сторон сотрудничество являлось ключом к успеху этих предприятий. Можно согласиться с Йенсом Петтером Нильсоном, что проблема М.К. Сидорова заключалась в неумении (нежелании) установить такое партнерство. Это наряду с его неспособностью принимать решения в критических ситуациях не позволило ему эффективно продолжить освоение Северного морского пути в тот момент, когда дело было сдвинуто с мертвой точки⁶⁹.

Главным образом благодаря активным публикациям Ф.Д. Студитского, в историографии о М.К. Сидорове сложилось устойчивое мнение, что он обрек себя на разорение, ревностно и, что самое главное, самоотверженно преследуя цели освоения и развития северных окраин, в частности Северного морского пути. Это, конечно, было не так. М.К. Сидоров, равно как и другие предприниматели-«ревнителю» Севера – В.Н. Латкин, А.К. Трапезников, А.М. Сибиряков, преследовали в первую очередь собственные коммерческие интересы⁷⁰. В отличие от, например, романтика Дж. Виггинса, готового совершать полярные рейсы с заведомо сомнительной коммерческой отдачей⁷¹, М.К. Сидорова всегда интересовал реальный результат организованных им экспедиций в Карское море. Причем

⁶⁹ The Opening Up of the Northern Sea Route to Siberia (Mid Nineteenth Century until 1917) / Nielsen J.P., Goncharov A.Ye., Krasnikova O.A. From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia / Volume Editors: Jens Petter Nielsen and Edwin Okhuizen. Boston and Leiden, 2022. Ch. IV. P. 185.

⁷⁰ Агапов М.Г. «Заговор» против Севера России... С. 76.

⁷¹ Об этом см. подробнее: Goncharov A.E., Orel I.V. Thames meets the Enisei...

этот результат требовался незамедлительно. Казалось бы, когда после стольких лет работы, нацеленной на открытие морского пути через Карское море, он наконец был открыт, должны были проявиться равнозначные усилия по его развитию. Однако ничего подобного не произошло. После успешного плавания в 1877 г. из устья Енисея в Санкт-Петербург импровизированной шхуны «Заря» – бывшей баржи «Ибис» с парусным вооружением погибшей английской паровой шхуны «Темза», М.К. Сидоров прекращает организацию дальнейших экспедиций в Карское море. Интересно, что любые попытки современников указать на тот факт, что он был вполне заинтересован в получении выгоды от своих предприятий, подвергались безжалостной критике⁷².

И если отбросить иллюзорное представление о промышленнике, сформированное ореолом северной героизации, которое постоянно наблюдается не только в научно-популярной, но и в научной литературе, перед нами предстанет реальный человек, чьи стремления и страсти, ошибки и желания, мечты и заблуждения как раз были теми факторами, которые оказали такое мощное влияние на историю Российской Арктики. М.К. Сидоров был готов рисковать, но когда риск становился чрезмерным, он бросал начатое, порой меняя собственное мнение относительно той или иной идеи на диаметрально противоположное. Так, например, случилось с Северным морским путем. Всего несколько успешных экспедиций потребовалось, чтобы породить миф о полной доступности Карского моря для судоходства, и столько же неудачных плаваний этот миф разрушили, переключив внимание промышленника на фантастические проекты о северных каналах и пр.⁷³ М.К. Сидоров был далеко не единственным, кто пал жертвой этой «северной проблемы». Всего несколько неудач потребовалось, чтобы от идеи морского пути отошли все промышленники, пытавшиеся организовать торговлю через Карское море в 1870–1880-е гг. Аналогичная участь постигла британские фирмы, занимавшиеся плаваниями в последующее десятилетие. Даже в 1920-е и 1930-е гг. несколько неудачных рейсов порой приводили к судорожному метанию некоторых общественных деятелей в сторону альтернативных транспортных путей. Так или иначе, самым преданным сторонником Сибирского морского пути оказался Дж. Виггинс, который вплоть до своей смерти в 1905 г. верил в потенциал этого маршрута.

Харизматичная личность М.К. Сидорова, его деятельность, были столь обширны и многоплановы, что их нельзя оценить однозначно. Михаил Константинович являлся гораздо более сложным человеком, чем представляется сторонникам противоположных взглядов на его деяния. Был ли он национальным патриотом, стремившимся через развитие отечественного предпринимательства вывести Россию на уровень мировых промышленных держав, или все-таки северным фантазером, оторванным от реальности и оправдывавшим любые неудачи происками сторонних сил – реакционного российского чиновничества и иностранных капиталистов? Нельзя дать однозначного определения. Однако что упускается исследователями при оценке личности Михаила Константиновича, так это его публичность и «медийность». Ведь при детальном разборе практически всех его северных проектов раскрывается их несостоятельность. Порой поражает та дилетантская непосредственность, с которой он предлагал подойти к решению сложнейших транспортных задач.

В то же самое время М.К. Сидоров сам был узником своего публичного образа – этакого северного Дон Кихота, ведущего неустанную борьбу с безликим равнодушием чиновничества и происками иностранного капитала. Однако как и герой бессмертного классического произведения, М.К. Сидоров одновременно восхищал своей решительностью к действиям и приводил в недоумение бессмысленностью этих действий. Впрочем, именно такой образ был нужен целевой аудитории – от ученых обществ до рядовой публики. М.К. Сидоров вполне соответствовал представлению о герое-исследователе своей эпохи.

⁷² См., например: Акулов В.И. По поводу заявления г. Вальдемара // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1878 год (с 31 января 1878 по 1 марта 1879 г.). СПб., 1879. С. 133–139.

⁷³ Об этом см. подробнее: «Сибирский канал»: проект красноярского купца М.К. Сидорова по соединению низовьев Оби и Енисея (1870-е годы) // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 137–163. [Электронный ресурс]. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-11.pdf> (дата обращения: 21.10.2023).

Ведь именно образ борца-мученика оказался более устойчивым и влиятельным, нежели образ победителя. К нему всегда было больше интереса и внимания. Для британцев такими оказались Дж. Франклин и Р. Скотт, для норвежцев – Р. Амундсен, который своим трагическим исчезновением в Арктике в 1928 г. смог превзойти в знаменитости даже Ф. Нансена, для шведов – воздухоплаватель С. Андре, а для русских в пантеон мучеников во имя освоения Севера вошли печально известные экспедиции 1912 г., сведенные воедино в романе В.А. Каверина. Однако на самом пьедестале этого полярного пантеона мы видим еще одного человека – М.К. Сидорова. Он, как и другие мученики, прославился не своими успехами, а своими неудачами, большая часть из которых произошла исключительно по его вине. Однако неудачи всегда дают плодородную почву для размышлений, поиска альтернатив и могут служить источником вдохновения для новых поколений. Таким образом, М.К. Сидоров своими поражениями обеспечил узнаваемость не только себе, но и самой идее СМП, в отличие от более успешных и упорных сторонников его освоения.

Литература

Агапов М.Г. «Заговор» против Севера России: национализация предпринимательского дискурса в 60-е гг. XIX в. // *Ab Imperio*. 2019. Т. 2019, № 4. С. 73–96.

Акулов В.И. По поводу заявления г. Вальдемара // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1878 год (с 31 января 1878 по 1 марта 1879 г.). СПб.: Типолитография Д.И. Шеметкина, 1879. С. 133–139.

Атлас реки Енисей: от Енисейска до Енисейского залива / сост. Гидрографической экспедицией под начальством подполковника А.И. Вилькицкого. Факсимильное издание 1900 г. СПб.: Альфарет, 2009. 14 с.; 10 л. карт.

Вальдемар Х.М. Сибирское дело, паевое судостроение, поощрительные меры и премии. Открытие морского пути в Сибирь и русский торговый флот // Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. М.: Тип. Н.И. Куманина, 1879. Вып. 2. С. 51–59.

Визе В.Ю. Моря Советской Арктики. Очерки по истории исследования. Л.: Изд-во Главсевморпути, 1936. 494 с.

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

Гончаров А.Е. Где ты, «Северное сияние»? Поиски полярного судна Д.И. Шваненберга и история картографирования дельты Енисея во второй половине XIX в. // Вестник Омского университета. Сер.: Исторические науки. 2018. № 3. С. 152–167.

Дальманн Д. Торговое судоходство за Полярным кругом во второй половине XIX в. // Отечественная история. 2001. № 5. С. 21–32.

Истомина Э.Г. Водный транспорт России в дореформенный период. М.: Наука, 1991. 263 с.

Клеопов И.Л. И.А. Лопатин. Иркутск: Восточно-сибирское книжное издательство, 1964. 198 с.

Колмогоров Г.В. О морской торговле Сибири прямо с Западною Европою // Северная пчела. 1857. № 268.

Комлева Е.В. «Сибирский канал»: проект красноярского купца М.К. Сидорова по соединению низовьев Оби и Енисея (1870-е годы) // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 137–163. [Электронный ресурс]. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-11.pdf> (дата обращения: 21.10.2023).

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

Моисеев С.А. Предложение об учреждении торговой компании для снаряжения парохода в Енисей // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1878 год (с 31 января 1878 по 1 марта 1879 г.). СПб.: Типолитография Д.И. Шеметкина, 1879. С. 128–131.

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

Северный полюс и арктические открытия с картою новейших открытий на Севере. СПб.: Тип. Императорской академии наук, 1856. 68 с.

Сидоров М.К. О каналах в низовьях реки Енисея и Оби и о гаванях в Обском и Енисейском заливах // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1878 год (с 31 января 1878 по 1 марта 1879 г.). СПб.: Типолитография Д.И. Шеметкина, 1879. С. 116–127.

Сидоров М.К. О крушении пароходов «Луиза» и «Царица» // Тр. С.-Петерб. отд-ния Император. о-ва для содействия рус. торг. мореходству за 1878 год (31 янв. 1878 – 1 марта 1879 г.). СПб.: Типолитография Д.И. Шеметкина, 1879. С. 380–385.

Сидоров М.К. О необходимости крейсера на Северном океане // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8 февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб.: Типолитография Д.И. Шеметкина, 1877. С. 274–283.

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

Сидоров М.К. О русском торговом мореходстве на севере // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8 февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб.: Типолитография Д.И. Шеметкина, 1877. С. 44–55.

Сидоров М.К. Об экспедиции Виггинса // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1876 год (с 15 марта 1876 по 8 февраля 1877 г.). СПб.: Типолитография Д.И. Шеметкина, 1877. С. 162–164.

Сидоров М.К. Об экспедициях на север в 1878 г. // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1880 год (с 10 марта 1880 по 9 января 1881 г.). СПб.: Типолитография Д.И. Шеметкина, 1881. С. 127–141.

Студитский Ф.Д. Мысли по поводу крушения пароходов: «Луиза» и «Царица» // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1878 год (31 янв. 1878 – 1 марта 1879 г.). СПб.: Типолитография Д.И. Шеметкина, 1879. С. 385–389.

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.

Черри-Гаррард Э. Самое ужасное путешествие. М.: Paulsen, 2014. 528 с.

Элерц А.А. Доклад о поездке причисленного к Департаменту таможенных сборов коллежского регистратора Эллерца к устью реки Енисея, для определения пункта таможенного надзора // О торговых сношениях Сибири морским путем с иностранными портами. СПб.: Тип. В. Киришбаума, 1879. С. 51–67.

Элерц А.А. Описание плавания экспедиции барона Л. Кноп и К° к устью реки Енисея в 1878 году. СПб., 1879. 37 с.

Amundsen R. My Life as an Explorer. Garden City; New York: Doubleday, Page & C°, 1927. 282 p.

Baer K.E. On the recent Russian Expeditions to Novaia Zemlia // The Journal of the Royal Geographical Society of London. 1838. Vol. 8. P. 411–415.

Barr W., Krause R., Pawlik P.-M. Chukchi Sea, Southern Ocean, Kara Sea: the polar voyages of Captain Eduard Dallmann, whaler, trader, explorer 1830–96 // Polar Record. 2004. № 40 (212). P. 1–18.

Barr W. German paddle-steamers on the Yenisey 1878–84 // *The Journal of the Hakluyt Society*. 2014. August. P. 1–38. [Электронный ресурс]. URL: https://www.hakluyt.com/downloadable_files/Journal/Barr_Yenisey.pdf (дата обращения: 21.10.2023).

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

Nielsen J.P. *Historical and Current Uses of the Northern Sea Route. Part III: The Period 1855–1917*. Oslo. 1996. INSROP working paper. № 61, IV.1.1. 90 p.

Reisenachrichten aus Sibirien. Fahrt auf dem Jenissej von der Mündung bis Jenissejsk im Sommer 1878 // Dr. A. Petermann's *Mitteilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt*. 1879. B. 25. S. 81–89.

Riffenburgh B. *The Myth of the Explorer. The Press, Sensationalism, and Geographical Discovery*. London; New York: Belhaven Press, 1993.

Snellen M. *De Nederlandsche Pool-Expeditie 1882–83*. Utrecht: L.E. Bosch en Zoon, 1886. 164 b.

Tammiksaar E., Stone I.R. Karl Ernst von Baer and the Kara Sea 'Eiskellar' // *Polar Record*. 1997. № 33 (186). P. 239–242.

The Opening Up of the Northern Sea Route to Siberia (Mid Nineteenth Century until 1917) / Nielsen J.P., Goncharov A.Ye., Krasnikova O.A. *From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia / Volume Editors: Jens Petter Nielsen and Edwin Okhuizen*. Boston and Leiden: Brill, 2022. Ch. IV. P. 181–268.

Wråkberg U. A.E. Nordenskiöld in Swedish memory: The Oorigin and Uses of Arctic Heroism // *Acta Borealia*. 2019. Vol. 36, № 2. P. 166–182.

References

(1856). *Severnnyy polyus i arkticheskie otkrytiya s kartoyu noveyshikh otkrytiy na Severe* [The North Pole and Arctic Discoveries with a Map of the Latest Discoveries in the North]. St. Petersburg, Tipografiya Imperatorskoy akademii nauk. 18 p.

(1879). *Reisenachrichten aus Sibirien. Fahrt auf dem Jenissej von der Mündung bis Jenissejsk im Sommer 1878*. In Dr. A. Petermann's *Mitteilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt*. B. 25, ss. 81–89.

Agapov, M. (2019). "Zagovor" protiv Severa Rossii: natsionalizatsiya predprinimatel'skogo diskursa v 60-e gg. XIX v. [The "Conspiracy" against the North of Russia: The Nationalization of Entrepreneurial Discourse in the 60s of the 19th Century]. In *Ab Imperio*. No. 4, pp. 73–96.

Akulov, V.I. (1879). Po povodu zayavleniya g. Valdemara [On the Statement of M. Val'demar]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdeleniya Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu torgovomu morekhodstvu za 1878 god (31 yanvar' 1878 – 1 marta 1879)*. St. Petersburg, Tipolitografiya D.I. Shemetkina, pp. 133–139.

Amundsen, R. (1927). *My Life as an Explorer*. Garden City; New York, Doubleday, Page & C°. 282 p.

Baer, K.E. (1838). On the Recent Russian Expeditions to Novaia Zemlia. In *The Journal of the Royal Geographical Society of London*. Vol. 8, pp. 411–415.

Barr, W. (2014). German Paddle-Steamers on the Yenisey 1878–84. In *The Journal of the Hakluyt Society*, August, pp. 1–28. Available at: URL: http://www.hakluyt.com/PDF/Barr_Yenisey.pdf (date of access 21.10.2023).

Barr, W., Krause, R., Pawlik, P.-M. (2004). Chukchi Sea, Southern Ocean, Kara Sea: The Polar Voyages of Captain Eduard Dallmann, Whaler, Trader, Explorer 1830–96. In *Polar Record*. No. 40 (212), pp. 1–18.

Cherry-Garrard, A. (2014). *Samoe uzhasnoe puteshestvie* [The Worst Journey in the World]. Moscow, Paulsen. 528 p.

Dal'mann, D. (2001). Torgovoe sudokhodstvo za Polyarnym krugom vo vtoroy polovine XIX veka [Commercial Shipping beyond the Arctic Circle in the Second Half of the 19th Century]. In *Otechestvennaya istoriya*. No. 5, pp. 21–32.

Elerts, A.A. (1879). Doklad o poezdke prichislennogo k Departamentu tamozhennykh sborov kollezhskogo registratora Ellerts a k ust'yu reki Eniseya, dlya opredeleniya punkta tamozhennogo nadzora [Report of Customs Department Collegial Register Elerts on His Trip to the Mouth of the Yenisey to Determine the Location of the Customs Office]. In *O torgovykh snosheniyakh Sibiri morskim putem s inostrannymi portami*. St. Petersburg, Tipografiya V. Kirshbauma, pp. 51–67.

Elerts, A.A. (1879). *Opisanie plavaniya ekspeditsii barona L. Knop i K° k ust'yu reki Eniseya v 1878 godu* [Description of a Voyage of an Expedition of Baron L. Knoop to the Mouth of the Yenisey]. St. Petersburg. 37 p.

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

Goncharov, A.E. (2018). Gde ty, “Severnoe siyanie”? Poiski polyarnogo sudna D.I. Shvanenberga i istoriya kartografirovaniya del'ty Eniseya vo vtoroy polovine XIX v. [Where is the Aurora Borealis? Mapping the Delta of the Yenisey in the Latter Half of the 19th Century and the Search for D.I. Shvanenberg's Polar Vessel]. In *Vestnik Omskogo universiteta. Seriya: Istoricheskie nauki*. No. 3, pp. 152–167.

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

Istomina, E.G. (1991). *Vodnyy transport Rossii v doreformennyy period* [Russian Water Transportation before the Reforms]. Moscow, Nauka. 263 p.

Kleopov, I.L. (1964). *I.A. Lopatin* [I.A. Lopatin]. Irkutsk, Vostochno-Sibirskoe knizhnoe izdatel'stvo.

Kolmogorov, G.V. (1857). O morskoy torgovle Sibiri pryamo s Zapadnoyu Evropoyu [Concerning the Direct Marine Trade Between Siberia and Western Europe]. In *Severnaya pchela*. No. 268.

Komleva, E.V. (2022). “Sibirskiy kanal”: proekt krasnoyarskogo kuptsa M.K. Sidorova po soedineniyu nizov'ev Obi i Eniseya (1870-e gody) [“Siberian Canal”: The Project of the Krasnoyarsk Merchant M.K. Sidorov to Connect the Ob and Yenisey Lower Reaches (1870s)]. In *Istoricheskiy Kurier*. No. 3 (23), pp. 137–163. Available online at: URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-11.pdf> (date of access 21.10.2023).

Mednikov, D.M., Goncharov, A.E., Karelin, N.M. (2017). “Zamechatelnoe arkticheskoe predpriyatie”: o deyatelnosti kompanii barona Liudviga Knopa po razvitiyu torgovli po Severnomu morskoyu puti (1878–1884) [A Fine Arctic Enterprise. Baron Ludwig von Knoop's Company and Developing Trade Along the Northern Sea Route]. In *Klio*. No. 1 (121), pp. 176–183.

Moiseev, S.A. (1879). Predlozhenie ob uchrezhdenii torgovoy kompanii dlya snaryazheniya parokhoda v Enisey [A Proposal to Establish a Commercial Company for Chartering a Steamer to the Yenisey]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdela Imperatorskogo obshestva dlya sodeystviya russkomu torgovomu morekhodstvu za 1878 god* (31 Jan. 1878 – 1 Mar. 1879). St. Petersburg, Tipolitografiya D.I. Shemetkin, pp. 128–131.

Nielsen, J.P. (1996). *Historical and Current Uses of the Northern Sea Route. Part III: The Period 1855–1917*. Oslo, INSROP working paper. No. 61, IV.1.1. 90 p.

Nielsen, J.P., Goncharov, A.Ye., Krasnikova, O.A. (2022). The Opening Up of the Northern Sea Route to Siberia (Mid Nineteenth Century until 1917). In *From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia*. Boston and Leiden, Brill. Ch. IV, pp. 181–268.

Pinkhenson, D.M. (1962). *Problema Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma* [The Problem of the Northern Sea Route in the Era of Capitalism]. Leningrad, Morskoy transport. 766 p.

Riffenburgh, B. (1993). *The Myth of the Explorer. The Press, Sensationalism, and Geographical Discovery*. London, New York, Belhaven Press. 226 p.

Snellen, M. (1886). *De Nederlandsche Pool-Expeditie 1882–83*. Utrecht, L.E. Bosch en Zoon. 164 b.

Sidorov, M.K. (1879). O krushenii parokhodov “Luiza” i “Tsaritsa” [On the Shipwreck of the *Tsaritsa* and *Louise*]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdela Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu za 1878 god (31 yanvarya. 1878 – 1 marta 1879)*. St. Petersburg, Tipolitografiya D.I. Shemetkina, pp. 380–385.

Sidorov, M.K. (1877). O neobkhodimosti kreysera na Severnom okeane [On the Necessity of a Cruiser in the Arctic Ocean]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdela Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu za 1877 god (8 fevralya 1877 – 1 yanvarya 1878)*. St. Petersburg, Tipolitografiya D.I. Shemetkina, pp. 274–283.

Sidorov, M.K. (1877). O proektakh kanalov v Sibiri [About Canal Projects in Siberia]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdeleniya Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu za 1877 god (8 fevralya 1877 – 1 yanvarya 1878)*. St. Petersburg, Tipolitografiya D.I. Shemetkina, pp. 257–267.

Sidorov, M.K. (1877). O russkom trgovom morekhodstve na severe [On Russian Commercial Shipping in the North]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdeleniya Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu za 1877 god (8 fevralya 1877 – 1 yanvarya 1878)*. St. Petersburg, Tipolitografiya D.I. Shemetkina, pp. 44–55.

Sidorov, M.K. (1877). Ob ekspeditsii Vigginsa [On Joseph Wiggins’s Expedition]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdeleniya Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu za 1876 god (15 marta 1876 – 8 fevralya 1877)*. St. Petersburg, Tipolitografiya D.I. Shemetkina, pp. 162–164.

Sidorov, M.K. (1879). O kanalakh v nizov’yakh reki Eniseya i Obi i o gavan'yakh v Obskom i Eniseyskom zalivakh [On the Canals in the Lower Reaches of the Enisey and about Harbors Ain the Ob and Enisei Gulfs]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdela Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu za 1878 god (31 yanvarya 1878 – 1 marta 1879)*. St. Petersburg, Tipolitografiya D.I. Shemetkina, pp. 116–127.

Sidorov, M.K. (1881). Ob ekspeditsiyakh na sever v 1878 g. [On the 1878 Northern Expeditions]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdeleniya Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu za 1880 god (10 marta 1880 – 9 yanvarya 1881)*. St. Petersburg, Tipolitografiya D.I. Shemetkina, pp. 127–141.

Studitskiy, F.D. (1879). Mysli po povodu krusheniya parokhodov: “Luiza” i “Tsaritsa” [Thoughts on the Shipwrecked *Tsaritsa* and *Louise*]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdela Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu za 1878 god (31 yanvarya 1878 – 1 marta 1879)*. St. Petersburg, Tipolitografiya D.I. Shemetkina, pp. 385–389.

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

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

Tammiksaar, E., Stone, I.R. (1997). Karl Ernst von Baer and the Kara Sea ‘Eiskellar’. In *Polar Record*. No. 33 (186), pp. 239–242.

Val’demar, Kh.M. (1879). Sibirskoe delo, paevoe sudostroenie, pooshchritel’nye mery i premii. Otkrytie morskogo puti v Sibir’ i russkiy trgovyy flot [Siberian Commerce, Shareholding and Shipbuilding, Stimulating Measures and Prizes. Opening up the Sea Route to Siberia]. In *Izvestiya Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu*. Moscow, Tipografiya N.I. Kumanina. No. 2, pp. 51–59.

Vilkitskiy, A.I. (Ed.). (2009). *Atlas reki Enisey: ot Yeniseyska do Yeniseyskogo zaliva* [Atlas of the Yenisey River from Eniseysk to the Gulf]. St. Petersburg, Al’faret. 14 p., 10 maps.

Vize, V.Yu. (1936). *Morya Sovetskoy Arktiki. Ocherki po istorii issledovaniya* [Seas of the Soviet Arctic. Notes of Exploration History]. Leningrad, Glavsevmorput’. 494 p.

Wråkberg, U. (2019). A.E. Nordenskiöld in Swedish Memory: The Origin and Uses of Arctic Heroism. In *Acta Borealia*. Vol. 36, No. 2, pp. 166–182.