

Северный морской путь: национальный патриотизм и предпринимательские интересы*

Михаил Агапов

Тюменский государственный университет,
Тюмень, Россия

The Northern Sea Route: National Patriotism and Business Interests**

Mikhail Agapov

Tyumen State University,
Tyumen, Russia

This article analyzes a campaign to involve Russian and foreign sailors in discovering a sea route to Siberia. The campaign was launched in the 1860s–1870s by M. K. Sidorov, a Siberian gold miner and public figure (1823–1887). Sidorov's recruiting campaign is a perfect example of an attempt to establish cooperation between segments of the imperial periphery in the realm of a private commercial project while avoiding direct participation of the imperial center. Sidorov acted as a third party in the communication between the imperial authorities and local communities, successfully pitching himself as an independent, albeit not always successful, actor. The window of opportunity for the enterprising Siberian industrialist opened due to the Great Reforms of the 1860s, which launched the process of a dynamic and multifaceted transformation of the Empire. This process was gradually encompassing the most remote borderland territories of the Empire, including those in the North. But, unlike businessmen from different classes who perceived these territories as a source of enrichment (export of timber, graphite, sea-hunting industry, fisheries, etc.), the imperial center treated its vast northern territorial possessions as a burden and did not want to invest in their development. In the 1860s–1870s, the transportation infrastructure

* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 23–28–00868 «Сибирские и дальневосточные порто-франко в истории экономического освоения российской имперской периферии (вторая половина XIX – начало XX вв.)».

** Citation: Agapov, M. (2023). The Northern Sea Route: National Patriotism and Business Interests. In *Quaestio Rossica*. Vol. 11, № 2. P. 473–488. DOI 10.15826/qr.2023.2.800.

Цитирование: Агапов М. Северный морской путь: национальный патриотизм и предпринимательские интересы // *Quaestio Rossica*. 2023. Т. 11, № 2. С. 473–488. DOI 10.15826/qr.2023.2.800.

of the northern borderland or the Empire developed largely due to specialists from Great Britain, the United Kingdoms of Sweden and Norway, Finland, the Governorate of Livonia, and Estonia. The northern periphery of the Russian Empire was increasingly falling under foreign influence, which caused concern for private entrepreneurs and government officials. A way to replace foreign sailors was training indigenous peoples of the Russian North in maritime affairs.

Keywords: M. K. Sidorov, Russian Empire, Russian Pomorie, Siberia, Ob, Yenisei, Northern Sea Route

Исследуется кампания по привлечению российских и зарубежных моряков к открытию морского пути в Сибирь, развернутая в 1860–1870-е гг. сибирским золотопромышленником и общественным деятелем М. К. Сидоровым (1823–1887). Рекрутинговая кампания Сидорова является ярким примером попытки налаживания сотрудничества между сегментами имперской периферии в рамках частного коммерческого проекта без непосредственного участия имперского центра. Сидоров выступал в качестве третьей стороны в коммуникации имперских властей и местных сообществ, небезуспешно претендуя на роль самостоятельного, пусть и не всегда удачливого актора. Окно возможностей для предприимчивого промышленника открыли Великие реформы 1860-х гг., запустившие процесс динамичной многоплановой трансформации империи, в который постепенно вовлекались и самые отдаленные окраины. Но если предприниматели из разных сословий воспринимали их как источник обогащения (экспорт леса, графита, морские промыслы и т.п.), то имперский центр относился к обширным северным владениям скорее как к бремени и не вкладывался в их развитие. В 1960–1970-е гг. XIX в. транспортное освоение имперских северных окраин осуществлялось во многом благодаря специалистам из Великобритании, Объединенного Королевства Швеция и Норвегия, Финляндии, Лифляндии и Эстляндии. Северная периферия Российской империи все больше попадала под иностранное влияние, что вызывало тревогу как частных предпринимателей, так и государственных чиновников. В качестве одного из вариантов замещения иностранных моряков рассматривалась возможность обучения морскому делу представителей коренного населения российского севера.

Ключевые слова: М. К. Сидоров, империя, Русское поморье, Сибирь, Обь, Енисей, Северный морской путь

Сибирский золотопромышленник и исследователь севера М. К. Сидоров (1823–1887) 12 июня 1862 г. предложил вице-председателю Императорского русского географического общества (РГО) адмиралу графу Ф. П. Литке принять от него премию в 14 тыс. руб., которую РГО должно было вручить «владельцу первого корабля, который войдет в устье Енисея», за открытие морского пути через Ледовитый океан в Сибирь [РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 6. Л. 1–3]. Адмирал Литке,

безуспешно пытавшийся в 1821–1824 гг. пройти через Карское море к устью Оби на парусном бриге «Новая Земля», заявил, что установление морского сообщения с Сибирью «принадлежит к числу вещей невозможных» [Отзыв, с. 176]. Однако Сидоров, движимый, по словам современников, «совершенно американском духом предприимчивости» [ОР РГБ. Ф. 120. Папка 25. Ед. хр. 3. Л. 105], не отказался от намерения установить «удобный и дешевый путь к устьям Оби и Енисея через Ледовитый океан» [РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 6. Л. 1]. Мотивы Сидорова были прагматичны: он рассчитывал наладить таким образом сбыт открытого им в Туруханском крае на притоках Енисея графита. Ключевой проблемой проекта Сидорова оказался рекрутинг капитанов и матросов, «желающих пройти морем из Европы в устье Енисея» [Студитский, ч. 1, с. 85].

Сидорова без всякого преувеличения можно считать человеком, придумавшим Северный морской путь, что в известной степени подрывает центристскую версию имперской истории, согласно которой принято, что «элита ядра и созданное ею государство доминируют над периферийными элитами и обществами, выступая в роли посредников в их важнейших взаимодействиях и управляя ресурсными потоками от периферии к ядру и обратно» [Мотыль, с. 13]. Исследуемый случай показывает, какую существенную роль в освоении имперской периферии играли горизонтальные связи и выстраивавшиеся на их основе межрегиональные взаимодействия. Сидоров выступал в качестве третьей стороны в коммуникации имперских властей и местных сообществ, небезуспешно претендуя на роль самостоятельного, пусть и не всегда удачливого актора. Решению поставленной задачи способствует теоретико-методологический инструментарий новой истории империи с ее повышенным вниманием к роли окраин в имперской жизни и базовым принципом, согласно которому в имперской системе отношений число акторов всегда больше двух [Миллер, с. 7].

Значительная часть материалов личного архива Сидорова была опубликована в 1882 г. в сборнике «Труды для ознакомления с Севером России» [Сидоров]. В 1883 г. публикацию бумаг Сидорова продолжил его биограф Ф. Д. Студитский [Студитский, ч. 1, 2]. Отдельные документы, касающиеся деятельности Сидорова, отложились в центральных архивах.

Дореволюционные [Студитский ч. 1, 2; Зенов; Жилинский], советские [Визе; Пинхенсон; Фрейдин] и постсоветские [Ламин, Ноздрин; Сергиенко; Комлева] авторы единодушно представляют Сидорова «русским патриотом», «прогрессивным представителем деловых кругов» и ориентированным на «отложенный спрос и общественный интерес» предпринимателем. Такой апологетический подход обеспечивает накопление фактического материала, но вместе с тем и деконтекстуализирует деятельность Сидорова, тем самым обедняя понимание его роли в истории освоения Российской Арктики.

Вынужденное партнерство российского купечества и морской элиты

К середине XIX в. российское Адмиралтейство приступило к систематической описи северного побережья страны и уже накопило определенный опыт в исследованиях Белого, Баренцева и Печорского морей. Морская элита, претендуя на ведущую роль в деле освоения морских окраин Российской империи, вступала в конфликт с предприимчивым купечеством [Ремнев, 2004b, с. 70]. Из-за соперничества за доступ к печорским лесам между П. И. Крузенштерном и купцом В. Н. Латкиным (компаньоном и тестем Сидорова) поданный Латкиным в 1840 г. в Министерство государственных имуществ проект Печорской компании был утвержден лишь 12 лет спустя, когда П. И. Крузенштерн, получивший от Александра II в награду за исследование побережья Белого и Баренцева морей привилегию на вырубку леса на Печоре, но не располагавший средствами для организации ее вывоза, согласился стать партнером Латкина и Сидорова [Санкт-Петербургские ведомости].

В 1862 г. Сидоров заключил с Крузенштерном договор, по условиям которого известный мореплаватель должен был открыть морской путь на Енисей, а Сидоров – предоставить ему в качестве награды 5 тыс. пудов туруханского графита [РГА ВМФ. Ф. 14. Оп. 1. Д. 498. Л. 53]. Крузенштерн добился «высочайшего соизволения» на проведение экспедиции, что должно было обеспечить ей содействие со стороны местных властей [Там же. Д. 487. Л. 8]. Предпринятая в августе – сентябре 1862 г. экспедиция состояла из парусной шхуны «Ермак» и норвежского палубного бота «Эмбрио»¹. Из-за сложных погодных условий и тяжелой ледовой обстановки экспедиции не удалось достичь поставленной цели: бот «Эмбрио» вернулся в деревню Куя на Печоре, откуда корабли отправились в путь, а шхуна «Ермак» вмерзла в льды на подходе к полуострову Ямал. Экипаж был вынужден оставить судно и добираться до берега по дрейфующему льду, а затем благодаря помощи ненецкого оленевода Сейча Сэротэтто – на оленях до Обдорска [Морской сборник, с. 33–60].

11 января 1863 г. Сидоров отправил П. И. Крузенштерну и исполняющему должность енисейского губернатора Н. Г. Родикову записку «О возможности морского пути из Европы в Восточную и Западную Сибирь через устья рек Енисея и Оби». В сопроводительном письме, «не желая дать остыть делу», Сидоров призывал П. И. Крузенштерна просить у президента РГО великого князя Константина Николаевича

¹ В команду «Ермака» входили командир лейтенант П. П. Крузенштерн, вольный штурман Вильгельм Матисен, воспитанник Архангельского шкиперского училища унтер-штурман Черноусов, волонтер студент-биолог барон Алексей Будберг, боцман Панкратов, фельдшер Лычев, 13 матросов, два юнги («оба – крестьяне пустозерского общества») и один повар. В команду «Эмбрио» – командир унтер-офицер И. Короткий, помощник командира мезенский мещанин Михаил Рогачев и три матроса [РГА ВМФ. Ф. 14. Оп. 1. Д. 487. Л. 12].

ча «клипер (паровой и вместе парусный), и в начале лета отправить на нем Павла Павловича на устье Енисея тем самым путем, которым в 1596 году шел Баренц (то есть вокруг Новой Земли. – М. А.)». В возмещение издержек по снаряжению экспедиции Сидоров вновь предлагал 5 тыс. пудов туруханского графита и сверх того пуд золота. С этим же предложением представитель Сидорова золотопромышленник Р. А. Черносвитов ездил к П. И. Крузенштерну в его имение близ Везенберга (Эстляндия). Однако известный мореплаватель потребовал «выдачи вперед полной премии», назначенной Сидоровым за открытие морского пути на Енисей. Сидоров считал это условие неприемлемым и по совету Литке, предсказавшего провал экспедиции «Ермака», переключился на поиск моряков за пределами Российской империи. «Такие [полярные] экспедиции, – уверял Литке Сидорова, – могут быть успешно снаряжаемы только в Англии, где в последние полвека образовались целые поколения пловцов-специалистов для ледяных морей» [Отзыв, с. 176]. Однако попытка Сидорова организовать морскую экспедицию силами Лондонского географического общества провалилась уже на стадии подготовки из-за противодействия яркого англофоба и противника открытия Сибири для международной торговли военного губернатора Красноярска П. Н. Замятнина [Студитский, ч. 1, с. 179].

Рекрутинговая кампания Сидорова на Русском поморье и в Норвегии

В начале 1864 г. Сидоров обратился к архангельскому гражданскому губернатору Н. М. Гартингу с просьбой подыскать поморов для плавания в Енисей:

Имея графитные ломки на р. Нижней Тунгуске и имея в виду вывоз оттуда графита до 500 000 пудов, приглашаю русских, преимущественно приморских жителей Архангельской губернии, к открытию для того водяного пути кругом северо-восточной оконечности Новой Земли, в устье р. Енисея [Студитский, ч. 1, с. 76].

Обращаясь за помощью в реализации своего грандиозного проекта именно к русским мореплавателям, Сидоров тем самым взывал к «патриотическому чувству». Моральная паника относительно «подрыва» целостности Российского государства, порожденная польским восстанием 1863–1864 гг., создала атмосферу, в которой всякий патриотический аргумент получал широкую общественную поддержку. Кроме того, исходя из указанных объемов вывоза графита Сидоров приходил к выводу, что со временем ему потребуются услуги не менее 50 судов. Фактически речь шла о создании «громadного беломорского торгового флота». Таким образом, рекрутинговая кампания Сидорова обретала оттенок «национальной мобилизации» и как таковая – поддержку со стороны активно формирующейся «патриотической» партии [Агапов].

Летом 1864 г. Сидоров побывал на Печоре, откуда ему удалось отправить на зафрахтованном Печорской компанией английском судне партию графита, доставленного из Туруханского края наземным путем. Сидоров посетил Пустозерск, «где в старину славились мореходством жители, чтобы посредством их открыть путь в устье Енисея... но не нашел там ни одного судна такого, которое плавало бы даже и на Новую Землю, так как в тамошнем крае все судоходство и мореплаватели совершенно исчезли». На следующий год в поисках моряков Сидоров вместе с известным исследователем Русского Севера И. А. Богуславом-Беломорским объехал весь Поморский край, но не нашел там «не только пригодных судов для плавания в полярных морях, но и желаня в поморах под ссуду денег строить крепкие суда» [РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 9. Л. 5]. Крайне низкий уровень судостроительных и навигационных навыков поморов отмечали эксперты официального органа российского военно-морского ведомства:

...Суда поморов заключают в себе много дурных качеств и нередко даже опасны в плаваниях... поморы разгуливают по морю на авось почти без всякого понятия о навигации; ни один человек на судне не знает употребления карт и не в состоянии определить часа полной воды; между тем как сильное течение Белого моря имеет более всего влияния на гибель их судов [Морской сборник, с. 95].

Со всех поморских уездов Архангельской губернии на призыв Сидорова откликнулось лишь три добровольца: «купеческие сыновья: сумский – Никитин и кемский – Норкин и коллежский асессор – Оскерко – из города Колы». Впрочем, и они, расценивая проект Сидорова как крайне рискованный, были готовы плыть на Енисей только при соблюдении ряда условий. Так, Никитин в случае гибели его судна требовал возмещения в размере 15 тыс. руб. серебром, а в случае невозможности прохода к Енисею – 5 тыс. руб. серебром «за потерянную навигацию». Даже на таких условиях Сидоров был готов заключить с ними контракт, но к началу навигации 1865 г. Оскерко умер, Норкин уплыл в Норвегию, а Никитин был арестован «по отказу от вступления в брак с девицею» [Студитский, ч. 1, с. 79].

Главной причиной упадка Русского Поморья, где «не осталось и следов русских контор, русского частного кораблестроения, русской биржи, русских заводов, фабрик, солеварен и горного промысла, и даже самое рыболовство и звероловство окончательно переходит в руки норвежцев» [РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 18. Л. 2], Сидоров, активно использовавший патриотический аргумент и сам постоянно добивавшийся льгот и привилегий, считал отказ российских властей от протекционистской политики. Его современники – экономисты и специалисты по морскому делу – утверждали, что поморам не хватало прежде всего «предприимчивости» [Латкин, с. 81], «современных знаний в рыбодобыче» [РГИА. Ф. 91. Оп. 1. Д. 334. Л. 404 об.]

и «образования, относящегося прямо к содействию успехам в мореходстве и торговле» [Морской сборник, с. 95]. Приверженность поморов традиционным методам природопользования (*moral economy*) исключала саму возможность модернизации их промыслов [Lajus, p. 208–209]. Во второй половине 1860-х гг. Сидоров перенес поиски морских специалистов за границу.

В 1867 г. Сидоров участвовал в Парижской всемирной выставке, где представлял собранные им от границ Якутской области до границ Норвегии и доставленные за собственный счет образцы «естественных произведений севера» – графита, древесины, моржовой кости, железной руды, точильного камня и т.п. [Сидоров, с. 28]. По окончании выставки Сидоров объехал едва ли не все крупные портовые города Германии, Франции, Англии, Шотландии, Дании, Швеции и Норвегии с целью найти моряков для открытия морского пути в Сибирь. На следующий год он решил сосредоточить свои рекрутинговые мероприятия на одной Норвегии. Именно в это время норвежское полярное мореплавание переживало мощный подъем [Беляев, с. 42, 47]. Рекламно-рекрутинговое турне Сидорова по норвежской Лапландии в 1868 г. вызвало живой отклик у норвежских промысловиков. Он общался с российскому генеральному консулу в Христиании Г. А. Мехелину 22 марта 1868 г.:

Во время проезда моего по Норвегии во многих городах, и преимущественно в Вардэ, в Вадзэ, Гаммерфксте, Тромсе, Бергене и Тёнсберге, коммерческие люди желали вступить в торговлю с Сибирью, особенно заниматься морскими звериными промыслами [Студитский, ч. 1, с. 100].

Опубликованная в газете «*Finmarks posten*» 6 декабря 1868 г. статья «О возможности учредить сообщение из Финмаркена в Китай в 25 дней, по мнению М. Сидорова» породила в норвежских деловых кругах настоящий ажиотаж. На призыв золотопромышленника «учредить сообщение Европы по Северному океану с устьями р.р. Оби и Енисея для доставки произведений Сибири на европейские рынки» откликнулись десятки норвежских предпринимателей и моряков. Сидоров вел переговоры об организации морской экспедиции в Сибирь с известными китобоями Свенном Фойном и Эллином Карлсенем. Фирма Холмсен и К° предлагала Сидорову незамедлительно создать акционерное общество для плавания в Сибирь [Там же, с. 95–98, 100, 128].

Если Сидорова по-прежнему интересовала прежде всего «перевозка [туруханского] графита в Англию и Пруссию в громадных размерах», то целью норвежцев в первую очередь было расширение зоны их морских зверобойных промыслов. Камнем преткновения в переговорах Сидорова с норвежскими промышленниками был вопрос о разделе прибыли. Осенью 1868 г. Фойн согласился отправить в следующем году на Енисей свой пароход «*Der Eisbaer*», на котором он ходил в море Баффина на ловлю китов, если Сидоров уступит ему

часть привилегий, касающихся беспошлинного ввоза иностранных товаров на Обь и Енисей и – главное – рыбной ловли и промысла морских зверей в Карском море и устьях сибирских рек [Студитский, ч. 1, с. 97–98]. Возглавить экспедицию на «Der Eisbaer» должен был шведский полярный исследователь Адольф Эрик Норденшельд, с которым Сидоров познакомился тогда же в Тромсе. Будущей первооткрыватель северо-восточного прохода был ярким представителем образованного класса скандинавской периферии Российской империи с характерными для него интересом к циркумполярному миру и панскандинавскими устремлениями. Еще будучи студентом Гельсингфорсского университета, Норденшельд участвовал в естественнoнаучных экспедициях по Финляндии и Уралу. В 1857 г. сразу после получения докторской степени он был вынужден покинуть Финляндию под угрозой уголовного преследования за публичные сепаратистские высказывания [Пасецкий, с. 28, 52].

Сидоров был уверен, что ему удалось наконец найти моряков для регулярных плаваний в Сибирь. Он писал Норденшельду в феврале 1869 г.:

Норвежцам не следует упускать из рук этого дела. Они ближайшие соседи по северу с Сибирью! 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 [цит. по: Студитский, ч. 1, с. 146].

Проблема заключалась в том, что на момент переговоров с Фойном Сидоров еще не обладал никакими привилегиями. 1 мая 1868 г. он представил министру финансов М. Х. Рейтнеру на высочайшее утверждение проект концессии «для открытия пути через Ледовитый океан к р.р. Оби и Енисею и для распространения торговли и промышленности в северных окраинах Сибири», предусматривавший предоставление концессионерам целого ряда привилегий, однако ответ из министерства не приходил, и в марте 1869 г. Фойн ушел на «Der Eisbaer» на промысел в Северную Атлантику. Почти сразу вслед за тем 10 марта 1869 г. Государственный совет высочайше утвердил по представлению министерства финансов ряд запрошенных Сидоровым привилегий. В частности, ему разрешалось в течение пяти лет со дня высочайшего утверждения снаряжать морские экспедиции для открытия пути через Ледовитый океан в устья Оби и Енисея, а в течение года со дня прихода в устье одной из упомянутых рек первого судна образовать товарищество на паях для промышленных и торговых предприятий. Предоставленная Сидорову зона действия привилегий простиралась «от Карских ворот до устьев Енисея включи-

тельно и в Карском море» [Высочайше утвержденное мнение]. Теперь Сидоров мог сам диктовать условия. 22 марта 1869 г. он сообщил через консула Мехелина Холмсену и Фойну, что поделится частью своих привилегий с тем из них, кто первым «в лето настоящего года придет в устье Оби хотя только до Обдорска или до Березово». В Обдорске для отгрузки за границу было приготовлено около 3 тыс. пудов туруханского графита, а также хлеба и спирта, «сколько пароход может увезти с собой». К ввозу в Сибирь были разрешены традиционные «колониальные» товары: соль, сахар и кофе. Для налаживания регулярных рейсов через Карское море требовались надежные сведения об условиях навигации. Поэтому с каждым судном, идущим к устьям сибирских рек, Сидоров намеревался отправлять за свой счет «лицо для ученых наблюдений» [Студитский, ч. 1, с. 100–102].

Летом 1869 в Карское море отправилось до 70 норвежских судов. Владельцы многих из них запаслись на всякий случай «верящими письмами» от Сидорова [Там же, с. 101], но никто не отправился за сибирскими товарами в устья Оби или Енисея. Научных наблюдений также не проводилось. По данным известного картографа арктических морей А. Петермана, в начале 1870-х гг. норвежские промышленники неоднократно достигали Оби, но не заходили в нее, так как их целью был только бой морских зверей [Johnson, p. 23]. Сидоров буквально упрашивал норвежских моряков плыть в Сибирь, предлагая им различные «уступки». Однако норвежские промышленники не желали отвлекаться от зверодобычи, которая приносила им огромные прибыли [Petermanns Geographische Mitteilungen, p. 241–246].

Северный морской путь: кадровые проблемы и решения

В 1870-е гг. возможность соединения Европы и Сибири морским путем была доказана иностранными мореплавателями. В 1874 г. английский капитан и предприниматель Дж. Виггинс прошел через Карское море на пароходе «Диана» в Обскую губу и далее до меридиана Енисейского залива. В 1875 г. на судне «Превен» (капитан И. Исаксен) А. Норденшельд впервые достиг устья Енисея. На следующий год туда пришли уже два корабля: «Имер» Норденшельда (капитан И. Эриксон) и зафрахтованная сибирским купцом А. М. Сибиряковым английская паровая шхуна «Темза» (капитан Д. Виггинс).

В 1874 г. истек срок предоставленных Сидорову привилегий. Ходатайство золотопромышленника об их продлении было проигнорировано. Государство брало дело развития арктического мореплавания в свои руки. Важно подчеркнуть, что в 1870-е гг. это был международный проект. Так, шведская корона выступила в качестве основного спонсора енисейских экспедиций Норденшельда 1875–1876 гг., а российское правительство – их «попечителя». Генерал-губернатору Восточной Сибири барону П. А. Фредериксу было поручено оказывать шведской экспедиции все необходимое содействие. Кроме того, российское министерство финансов разрешило Норденшельду сбывать

товары без взыскания таможенных пошлин и иных сборов. Все это свидетельствовало о серьезности намерений Санкт-Петербурга в отношении установления морского пути на Енисей [Гончаров].

Сибирское купечество в лице Сидорова, Сибирякова, Трапезникова и др. оказывало спонсорскую, экспертную и организационную поддержку Виггинсу и Норденшельду, приветствовало открытие ими морского пути в Сибирь, но вместе с тем все более опасалось, что иностранцы будут плавать теперь в Сибирь на своих кораблях. Как показал опыт Печорской компании, главными бенефициарами северной торговли были перевозчики [Латкин]. Помимо фрахта, экспортеры сибирской продукции должны были принимать на себя значительные страховые издержки и доплачивать капитанам за судовождение в условиях повышенного риска, что значительно снижало доходы от внешнеторговых операций. В 1877 г., выступая в Санкт-Петербургском отделении Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству, Сидоров сказал:

Нам нужны шкипера, которые могли бы доставлять из устьев сибирских рек товары в Европу; они должны знать, кроме русского, английский и немецкий языки; они должны быть отчасти знакомы с торговыми обычаями той страны, в которую идет судно, законами и проч. При этих условиях нам нужны такие шкипера, которых требования не превышали бы платы за труд иностранным, иначе дело должно будет приносить убыток. Иностранные шкиперы на судне в 400 т получают жалованья только 300 руб. в год и 5 % с фрахта. Наш, можно сказать, единственный в полярном море русский шкипер Матизен, плавая на моем корабле «Ломоносов» в 400 т пять лет из Печоры в С.-Петербург, Кадикс и другие порты, получал 300 руб. и 6 % и находил эту плату достаточной [цит. по: Студитский, ч. 2, с. 128].

Сидоров мог покупать и строить корабли для полярных плаваний, но не мог собрать команды. В 1877 г. на его призыв идти на принадлежавшем ему пароходе «Феникс» с Печоры на Енисей откликнулось лишь «три шкипера – двое немцев из Виндавы (Гампер и Удам) и один финляндец (Линдхольм) – и двое морских офицеров – лейтенант Палицын и мичман Луцкий». При этом никто из них не имел опыта плавания в северных морях, Гампер и Линдхольм не знали русского языка, а последний даже не мог указать на карте устья Оби и Енисея. Удам был опытным капитаном, «несколько знакомым с русским языком», но «уже очень стар». Палицын и Луцкий за недостатком морской практики пока еще не могли быть судоводителями [Там же, с. 125–126]. В Императорском обществе для содействия русскому торговому мореходству было только два шкипера, имевших опыт плавания в северных морях: «г. [Василий Федорович] Матизен из Ростка и г. [Давид Иванович] Шваненберг из Ревеля». Сидоров характеризовал их как «замечательных русских деятелей и русских подданных,

хотя и с немецкими фамилиями... из коих последний [Шваненберг] даже православной веры» [Студитский, ч. 2, с. 86]. Однако «даже и пяти человек опытных русских матросов, которые могли бы идти на судне из Печоры в Енисей», найти было невозможно, а иностранные матросы отказывались выходить в Ледовитое море «на русском судне и с русским шкипером» [Жилинский, с. 64].

Для плавания на построенной в Енисейске по заказу Сидорова шхуне «Северное сияние» капитан Д. И. Шваненберг «едва нашел двоих из [остзейских] немцев: одного – на острове Даго [Кузика], а другого – в г. Пернау... и только с этими двумя отправился в путь, и то один из них едва не ускользнул» [Студитский, ч. 2, с. 126]. Осенью 1876 г. шхуна «Северное сияние» потерпела крушение в дельте Енисея. На следующий год Шваненберг приобрел у Виггинса парусную шхуну местной постройки «Ибис», переименовал ее в «Утреннюю зарю» и впервые в истории арктического мореходства прошел на ней из устья Енисея в Санкт-Петербург. Таким образом, «Утренняя заря» «положила начало соединению Сибири прямым морским путем с русскими портами в Балтике» [АВПРИ. Ф. 155. Оп. 445. Д. 8. Л. 35]. Экипаж шхуны состоял из капитана Шваненберга, штурманов Густава Адольфа Нуммелина и Мейвальда, матросов Кузика и Андрея Ивановича Цыбуленко. Завербованный Шваненбергом на Енисее, по прибытии судна в Кронштадт Цыбуленко был арестован как беглец из сибирской ссылки [Студитский, ч. 2, с. 154–155].

В те же годы был открыт морской путь в устье Оби. Капитан Виггинс считал вполне возможным проход морских кораблей по Оби вплоть до Тюмени [Johnson, p. 130]. С целью изыскания такого прохода в 1876 г. Императорское общество для содействия русскому торговому мореходству организовало экспедицию для изучения дельты Оби на специально построенной для этого в Тюмени парусной шхуне «Москва». По рекомендации основателя общества и видного младолатыша Кристиана Валдемарса возглавить экспедицию было предложено старшему учителю навигации Айнажской мореходной школы (Лифляндская губерния) капитану Кристиану Иоганну Далю. Айнажская школа была первой из примерно 40 мореходных школ нового типа, созданных по инициативе Валдемарса на рубеже 1860–1870-х гг. (примерно четверть новых мореходных школ была открыта в Остзейском крае) [Вальдемар]. Даль обязался исследовать устье Оби, доставить туда иностранные товары и вывезти сибирские в Европу при жаловании 100 руб. в месяц без всяких процентов и других наград [Студитский, ч. 2, с. 128]. Как отмечалось в отчете Западно-Сибирского отдела РГО, благодаря «дознанной возможности беспрепятственного плавания большим судам по существующим в [Обской] губе глубоким, но малоизвестным полосам воды» в 1877 г. было открыто «пароходное сообщение из Европы в Обскую губу и далее по Оби и Иртышу в земледельческую полосу Западной Сибири» [Записки, с. 8, 16].

В отчете об экспедиции Даль отмечал низкую квалификацию матросов, которые к тому же «то и дело порывались уйти». По мнению капитана, «самыми пригодными были бы матросы из тамошних рыбаков», однако бюджет экспедиции позволял нанять только матросов-чернорабочих [Даль, с. 18]. Мысли о рекрутинге матросов среди индигенного населения высказывалась и раньше. Отправленный Сидоровым в 1864 г. на шхуне «Газ» на отыскание водного пути, соединяющего системы рек Оби и Печоры, Ю. И. Кушелевский писал в отчете:

Остяки, встречавшиеся нам по дороге, не только с полной готовностью услужить указывали нам фарватер, но даже добровольно принимались за матросские работы. Их очень забавляла моя шхуна, конструкцию которой они видели едва ли не в первый раз. Они лазали на вершину мачты и спускались оттуда по канату с довольно большой ловкостью. Эта ловкость остяков поселила во мне убеждение, что из них можно образовать отличных моряков. Убеждение это укреплялось во мне еще более, когда остяки и самоеды, бывшие в рабочих на маленьком моем судне, переходили на большое и принимались за матросские работы. Они были гораздо дельнее и проворнее русских; сметливость их удивляла меня так же, как и любознательность. Я познакомил их с компасом, подзорной трубой, термометром, барометром, секстантом и проч. Все слышанное от меня они очень скоро усвоили и хорошо помнили [Кушелевский, с. 26–27].

Многие исследователи Севера предлагали организовывать мореходные классы для коренного населения. По мнению Кушелевского, «морское образование» не только обогатило бы «инородцев» за счет занятия морскими промыслами, но и «привязало бы их к родине и не заставляло бы чуждаться ее, как это заметно теперь в каждом сколько-нибудь учившемся инородце» [Кушелевский, с. 27]. В 1863 г. по инициативе Сидорова и на его средства при Туруханском Свято-Троицком монастыре была открыта «бесплатная школа с готовыми квартирами, пищей, одеждой и книгами для всех инородцев и туземцев Туруханского края» [РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 5. Л. 5]. В своем завещании Сидоров выделял значительные средства «для поощрения всех из русских и инородцев смелых и предприимчивых мореходцев в Северном море, особенно тех, кто откроет водный приход из Северного моря в устьях сибирских рек». Отдельно прописывались расходы «на образование мореходов и ремесленников между самоедами, долганами, якутами, лопарями» [Фрейдин, с. 262].

Проанализировав отношения ядра и периферии в империи как особой политической системе, А. Мотыль уподобил имперскую конструкцию «несовершенному колесу, у которого есть ось и спицы, но нет обода» [Мотыль, с. 33–34, 35]. Рекрутинговая компания Сидорова по привлечению специалистов к открытию морского пути в Сибирь является ярким примером попытки налаживания сотрудничества между сегментами имперской и трансимперской периферии в рамках

частного коммерческого проекта без непосредственного участия ядра. Предпринятые Сидоровым в этом направлении разнообразные мероприятия позволили включить северную периферию Российской империи в обод арктического средиземноморского колеса, что вызвало тревогу как частных предпринимателей – конкурентов Сидорова, так и государственных чиновников, опасавшихся ущерба государственному суверенитету. Уже в конце 70-х гг. XIX в. в рамках русского националистического проекта консолидации нации и «русской национальной территории» внутри империи [Ремнев, 2004а; Миллер; Bassin] отношение центра к северным окраинам стало постепенно меняться в сторону их закрепления под властью российской короны, в первую очередь посредством «национализации» морского пути в Сибирь. Этот поворот произошел во многом благодаря масштабной деятельности Сидорова, практически в одиночку привлечшего к транспортному освоению севера России все имевшиеся на тот момент времени внутри и за пределами страны человеческие ресурсы и положившего начало систематическому формированию кадров для отечественного полярного мореплавания. Важно подчеркнуть, что при этом М. К. Сидоров проявил себя в качестве не только крупного предпринимателя и организатора, но и яркого общественного деятеля, внесшего весомый вклад в формирование национальной северной повестки.

Библиографические ссылки

- АВПРИ. Ф. 155. Оп. 445. Д. 8.
- Агапов М. Г. «Заговор» против Севера России: национализация предпринимательского дискурса в 60-е гг. XIX в. // *Ab Imperio*. 2019. № 4. С. 73–96. DOI 10.1353/imp.2019.0113.
- Беляев Д. П. Архипелаги акватории Баренцева моря: история освоения и изучения (вторая половина XIX – первая треть XX в.). Мурманск : МГПУ, 2010. 163 с.
- Вальдемар Х. М. Защита настоящей системы наших мореходных школ. М. : Тип. Н. И. Куманина, 1877. 24 с.
- Визе В. Ю. История исследования советской Арктики. Архангельск : Северное изд-во, 1932. 212 с.
- Высочайше утвержденное мнение Государственного Совета : О предоставлении товариществу для промышленных и торговых предприятий по рекам Оби и Енисею и по берегам Ледовитого океана некоторых льгот и привилегий. № 46837. 10 марта 1869 г. // ПСЗ. Собр. 2. Т. 44. С. 219–220.
- Гончаров А. Е. О шведской экспедиции на Енисей в 1876 г // Изв. Томск. политех. ун-та. 2014. № 6. С. 74–86.
- Даль Х. Описание двух экспедиций в реку Обь в 1876 и 1877 годах. М. : Тип. Н. И. Куманина, 1877. 117 с.
- Жилинский А. А. Россия на Севере : (К описанию жизни и деятельности М. К. Сидорова). Архангельск : Изд. комиссия по увековечиванию памяти М. К. Сидорова, 1918. 153 с.
- Записки Западно-Сибирского отдела Императорского русского географического общества. Омск : Тип. Окружного штаба, 1879. 244 с.
- Зенов П. М. Памяти архангельского гражданина Михаила Константиновича Сидорова, стража интересов Севера России. Пг. : Тип. Морского м-ва, 1916. 16 с.
- Комлева Е. В. Предпринимательская и общественная деятельность красноярского купца Михаила Константиновича Сидорова в отражении материалов Российского

государственного исторического архива // Вестн. Томск. гос. ун-та. История. 2022. № 75. С. 45–52. DOI 10.17223/19988613/75/6.

Кушелевский Ю. И. Путевые записки, веденные во время экспедиций 1862, 1863 и 1864 г., предпринятых для открытия сухопутного и водяного сообщения на севере Сибири от реки Енисея через Уральский хребет до р. Печоры Ю. И. Кушелевским. Тобольск : Тип. Губ. правления, 1864. 66 с.

Ламин В. А., Ноздрин Г. А. Сибирский купец Михаил Константинович Сидоров // Личность в истории Сибири XVIII–XX веков. Новосибирск : Сова, 2007. С. 113–123.

Латкин В. Н. О наших промышленных делах. СПб. : Тип. Ф. С. Сущинского, 1866. 98 с.

Миллер А. Империя Романовых и национализм. М. : Новое лит. обозрение, 2008. 316 с.

Морской сборник. 1863. № 2.

Мотыль А. Пути империй. Упадок, крах и возрождение имперских государств. М. : Моск. школа полит. исслед., 2004. 248 с.

ОР РГБ. Ф. 120. Папка 25. Ед. хр. 3.

Отзыв о записке г. Сидорова Ф. П. Литке // Тр. Имп. вольного экон. об-ва. 1863. Т. 2. С. 176–177.

Пасацкий В. М. Нильс Адольф Эрик Норденшельд. М. : Наука, 1979. 296 с.

Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л. : Морской транспорт, 1962. 765 с.

РГА ВМФ. Ф. 14. Оп. 1. Д. 487, 498.

РГИА. Ф. 91. Оп. 1. Д. 334; Ф. 1050. Оп. 1. Д. 5, 6, 9.

Ремнев А. В. Колония или окраина? Сибирь в имперском дискурсе XIX века // Российская империя: стратегии стабилизации и опыты обновления. Воронеж : Изд-во ВГУ, 2004а. С. 112–146.

Ремнев А. В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX в. Омск : Изд-во Омск. гос. ун-та, 2004b. 552 с.

Санкт-Петербургские ведомости. 1867. 9 февр.

Сергиенко Т. Ю. Михаил Константинович Сидоров и Туруханский край // Полярные чтения на ледоколе «Красин» – 2017. М. : Паулсен, 2018. С. 251–259.

Сидоров М. К. Труды для ознакомления с Севером России. СПб. : Тип. и лит. Д. И. Шеметкина, 1882. 343 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. Ч. 2. 288 с.

Фрейдун И. Л. Михаил Константинович Сидоров // Летопись Севера. 1971. Т. 5. С. 248–264.

Bassin M. Imperial Visions. Nationalist Imagination and Geographical Expansion in the Russian Far East, 1840–1865. Cambridge : Cambridge Univ. Press, 1999. 322 p.

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

Lajus J. Experts on Unknown Waters. Environmental Risk, Fisheries Science and Local Knowledge in the Russian North // Eurasian Environments. Nature and Ecology in Imperial Russian and Soviet History. Pittsburgh : Univ. of Pittsburgh Press, 2018. 401 p.

Petermanns Geographische Mitteilungen. 1873. № 19.

References

Agapov, M. G. (2019). “Zagovor” protiv Severa Rossii: natsionalizatsiya predprinimatel’skogo diskursa v 60-e gg. XIX v. [A “Plot” against the Russian North: Nationalizing the Discourse of Entrepreneurs in the 1860s]. In *Ab Imperio*. No. 4, pp. 73–96. DOI 10.1353/imp.2019.0113.

AVPRI [Archive of Foreign Policy of the Russian Empire]. Stock 155. List 445. Dos. 8.

Bassin, M. (1999). *Imperial Visions. Nationalist Imagination and Geographical Expansion in the Russian Far East, 1840–1865*. Cambridge, Cambridge Univ. Press. 322 p.

Belyaev, D. P. (2010). *Arhipelagi akvatorii Barentseva morya: istoriya osvoeniya i izucheniya (vtoraya polovina XIX – pervaya tret' XX v.)* [The Barents Sea Archipelagos: The History of the Exploration and Development in the Second Half of the 19th – First Third of the 20th Centuries]. Murmansk, Murmanskii gosudarstvennyi pedagogicheskii universitet. 163 p.

Dahl, Ch. (1876). *Opisanie dvukh ekspeditsii v reku Ob' v 1876 i 1877 godakh* [About Two Expeditions to the Ob in 1876 and 1877]. Moscow, Tipografiya N. I. Kumanina. 117 p.

Freidin, I. L. (1971). Mikhail Konstantinovich Sidorov [Mikhail Konstantinovich Sidorov]. In *Letopis' Severa*. Vol. 5, pp. 248–264.

Goncharov, A. E. (2014). O shvedskoi ekspeditsii na Enisei v 1876 g [The 1876 Swedish Expedition to the Yenisei]. In *Izvestiya Tomskogo politekhnicheskogo universiteta*. No. 6, pp. 74–86.

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

Komleva, E. V. (2022). Predprinimatel'skaya i obshchestvennaya deyatel'nost' krasnoyarskogo kuptsa Mikhaila Konstantinovicha Sidorova v otrazhenii materialov Rossiiskogo gosudarstvennogo istoricheskogo arkhiva [Entrepreneurial and Social Activity of the Krasnoyarsk Merchant Mikhail K. Sidorov in the Reflection of the Materials of the Russian State Historical Archive]. In *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya*. No. 75, pp. 45–52. DOI 10.17223/19988613/75/6.

Kushelevskii, Yu. I. (1864). *Putevye zapiski, vedennye vo vremya ekspeditsii 1862, 1863 i 1864 g., predprinatykh dlya otkrytiya sukhoputnogo i vodyanogo soobshcheniya na severe Sibiri ot reki Eniseya cherez Ural'skii khrebet do reki Pechory Yu. I. Kushelevskim* [The Travel Diaries of the 1862, 1863, and 1864 Expedition of Kushelevskii for the Opening of Water and Land Transport Routes in the North of Siberia from the Yenisei River to the Pechora River]. Tobolsk, Tipografiya Gubernskogo pravleniya. 66 p.

Lajus, J. (2018). Experts on Unknown Waters. Environmental Risk, Fisheries Science and Local Knowledge in the Russian North. In *Eurasian Environments. Nature and Ecology in Imperial Russian and Soviet History*. Pittsburgh, Univ. of Pittsburgh Press. 401 p.

Lamin, V. A., Nozdrin, G. A. (2007). Sibirskii kupets Mikhail Konstantinovich Sidorov [Siberian Merchant Mikhail Konstantinovich Sidorov]. In *Lichnost' v istorii Sibiri XVIII–XX vekov*. Novosibirsk, Sova. pp. 113–123.

Latkin, V. N. (1866). *O nashikh promyshlennykh delakh* [Our Industrial Business]. St Petersburg, Tipografiya F. S. Sushchinskogo. 98 p.

Miller, A. (2004). *Imperiya Romanovykh i natsionalizm* [Romanovs' Empire and Nationalism]. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie. 316 p.

Morskoi sbornik [Morskoi Sbornik]. (1863). No. 2.

Motyl', A. (2004). *Puti imperii. Upadok, krakh i vrozozhdenie imperskikh gosudarstv* [Paths of the Empire. The Decay, Collapse, and Revival of Empires]. Moscow, Moskovskaya shkola politicheskikh issledovaniy. 248 p.

OR RGB [Department of Manuscripts of the Russian State Library]. Stock 120. Folder 25. No. 3.

Otzyv o zapiske g. Sidorova F. P. Litke [Review of Mr. Sidorov's Note from F. P. Litke]. (1863). In *Trudy Imperatorskogo Vol'nogo ekonomicheskogo obshchestva*. Vol. 2, pp. 176–177.

Pasetskii, V. M. (1979). *Nil's Adol'f Erik Nordenshel'd* [Nils Adolf Erik Nordenskiöld]. Moscow, Nauka. 296 p.

Petermanns Geographische Mitteilungen. (1873). No. 19.

Pinkhenson, D. M. (1962). *Problema Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma* [Problems of the Northern Sea Route in an Age of Capitalism]. Leningrad, Morskoi transport. 765 p.

Remnev, A. V. (2004a). Koloniya ili okraina? Sibir' v imperskom diskurse XIX veka [Colony or Outskirts? Siberia in the Imperial Discourse of the 19th Century]. In *Rossiiskaya imperiya: strategii stabilizatsii i opyty obnovleniya*. Voronezh, Izdatel'stvo Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta, pp. 112–146.

Remnev, A. V. (2004b). *Rossiya Dal'nego Vostoka. Imperskaya geografiya vlasti XIX – nachala XX v.* [Far Eastern Russia. Imperial Geography of Authority in the 19th and Early 20th Centuries]. Omsk, Izdatel'stvo Omskogo gosudarstvennogo universiteta. 552 p.

RGA VMF [Russian State Archives of the Navy]. Stock 14. List 1. Dos. 487, 498.

RGIA [Russian State Historical Archive]. Stock 91. List 1. Dos. 334; Stock 1050. List 1. Dos. 5, 6, 9.

Sankt-Peterburgskie vedomosti [*Sankt-Peterburgskie Vedomosti*]. (1867). February 9.

Sergienko, T. Yu. (2018). Mikhail Konstantinovich Sidorov i Turukhanskii krai [Mikhail Konstantinovich Sidorov and Turukhansk Krai]. In *Polyarnye chteniya na ledokole "Krasin" – 2017*. Moscow, Paulsen, pp. 251–259.

Sidorov, M. K. (1882). *Trudy dlya oznakomleniya s Severom Rossii* [Works on the North of Russia]. St Petersburg, Tipografiya i litografiya D. I. Shemetkina. 343 p.

Studitskii, F. D. (1883 a). *Istoriya otkrytiya morskogo puti iz Evropy v sibirskie reki i do Beringova proliva v 2 ch.* [The History of the Discovery of the Sea Route from Europe to the Siberian Rivers and the Bering Strait. 2 Parts]. St Petersburg, Tipografiya D. I. Shemetkina. Part 1. 320 p. Part 2. 288 p.

Valdemārs, K. M. (1877). *Zashchita nastoiashchei sistemy nashikh morekhodnykh shkol* [Defending Our System of Marine Schools]. Moscow, Tipografiya N. I. Kumanina. 24 p.

Vize, V. Yu. (1932). *Istoriya issledovaniya sovetsoi Arktiki* [The History of the Research of the Soviet Arctic]. Arkhangel'sk, Severnoe izdatel'stvo. 212 p.

Vysochaishe utverzhdennoe mnenie Gosudarstvennogo Soveta. O predostavlenii tovarishchestvu dlya promyshlennykh i torgovykh predpriyatii po rekam Obi i Eniseyu i po beregam Ledovitogo okeana nekotorykh l'got i privilegii. No. 46837. 10 marta 1869 g. [The Opinion of the State Council, Approved by the Highest Degree: On Granting the Partnership for Industrial and Commercial Enterprises on the Rivers Ob and Yenisei and on the Shores of the Arctic Ocean Certain Privileges and Preferences. No. 46837. 10 March 1869]. (1873). In *PSZ*. Coll. 2. Vol. 44, pp. 219–220.

Zapiski Zapadno-Sibirskogo otdela Imperatorskogo russkogo geograficheskogo obshchestva [Correspondence of the West Siberian Branch of the Imperial Russian Geographical Society]. (1879). Omsk, Tipografiya Okruzhnogo shtaba. 244 p.

Zenov, P. M. (1916). *Pamyati arkhangel'skogo grazhdanina Mikhaila Konstantinovicha Sidorova, strazha interesov Severa Rossii* [To the Memory of Arkhangel'sk Citizen Mikhail Konstantinovich Sidorov, Guardian of the Interests of the North of Russia]. Petrograd, Tipografiya Morskogo ministerstva. 16 p.

Zhilinskii, A. A. (1918). *Rossiya na Severe. (K opisaniiu zhizni i deyatel'nosti M. K. Sidorova)* [Russia in the North (The Life and Work of M. K. Sidorov)]. Arkhangel'sk, Izdatel'skaya komissiya po uvekovechivaniyu pamyati M. K. Sidorova. 153 p.

The article was submitted on 25.02.2022