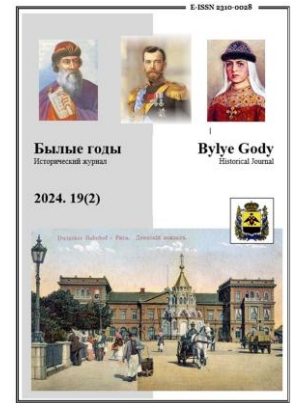


Copyright © 2024 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 E-ISSN: 2310-0028
 2024. 19(2): 937-945
 DOI: 10.13187/bg.2024.2.937

Journal homepage:
<https://bg.cherkasgu.press>



F. Nansen and S.V. Vostrotin as Ideologists of the Development of Arctic Transport Routes of the Yenisei Siberia. The Beginning of the 20th century

Anna P. Dvoretzkaya ^{a,*}, Artem V. Shakhmatov ^a, Anton V. Surzhko ^a, Nikolai R. Novosel'tsev ^a

^aSiberian Federal University, Russian Federation

Abstract

This study examines the theoretical and practical activities of Fridtjof Nansen (1861–1930) and Stepan Vasilyevich Vostrotin (1864–1943) on the development of Arctic transport routes in the Yenisei Siberia at the beginning of the 20th century. By a fortunate coincidence, the period of their intensive research activity occurred at the end of the 19th - beginning of the 20th centuries, when there was a need to study the northern territories and their economic and strategic prospects. Both researchers paid great attention to the logistics potential of the Northern Sea Route, which could ensure stable and regular trade of the Siberian region with European countries, including Great Britain and Scandinavia. Particular attention in the study is paid to F. Nansen's travels across Siberia in the summer and autumn of 1913, which he made in company with S.V. Vostrotin. As a part of the trip, the Norwegian visited Yeniseisk, Krasnoyarsk and a number of other settlements. The result was the publishing of the book «To the Land of the Future». The article analyzes the main stages of the life path of F. Nansen and V.S. Vostrotin, provides an analysis of their most progressive views on the development of Russian North, Yenisei Siberia, transport routes of this region and its potential in the evolution of international trade and intercultural communication. However, the further development of the creative union of F. Nansen and V.S. Vostrotin was prevented by the revolutionary events of 1917 in Russia. The authors used a wide range of personal sources and analyzed the main historiography of the issues under consideration. The methodological basis of the study was the historical-anthropological approach and the biographical method in historical science.

Keywords: F. Nansen, S.V. Vostrotin, Yenisei province, Yenisei Siberia, transport routes, Northern Sea Route, polar expeditions.

1. Введение

К началу XX века Российская империя представляла собой одно из крупнейших территориально-политических образований на территории Евразии. Благодаря расширению государства в северо-восточном направлении в его составе существовали и хозяйственно развивались значительные территории за Уральским хребтом, простирающиеся до самого Японского моря. Экономический рост отдаленных относительно Москвы территорий в значительной мере определялся наличием логистических возможностей по транспортировке добываемых и частично перерабатываемых ресурсов непосредственно по территории России, а в случае со стратегическими запасами (железные и цветные руды, древесина, пушнина, пенька и т.д.) – до зарубежных потребителей. В случае с Сибирью таким потребителем могла стать Северная Европа. В царской России ограничителем экономического развития продолжала оставаться неразвитая (по сравнению с Западной Европой) дорожная сеть, а также ограниченная пропускная способность железной дороги, связывающей западные и восточные регионы. Именно по этой причине возможность создания новых

* Corresponding author

E-mail addresses: advoreckaya@mail.ru (A.P. Dvoretzkaya)

логистических маршрутов, международные коллаборации, вывоз на внешние рынки товаров и услуг занимали умы исследователей и «государевых мужей» по обе стороны Северного Ледовитого океана.

В данной статье авторами проанализированы попытки совместной проработки внешнеэкономического и научного вектора со стороны двух наиболее талантливых в своих регионах исследователей: С.В. Востротина, сибирского золотопромышленника и государственного деятеля и Ф. Нансена, на тот момент наиболее известного и почитаемого во всем цивилизованном мире арктического исследователя, путешественника, писателя. Востротин и Нансен являлись самыми яркими представителями своих наций. В начале XX в. сформировались условия для тесного международного сотрудничества в рамках арктических исследований и освоения СМП, использования его для нужд экономики и транспортировки грузов. В это время формируются кросс-культурные связи не только в рамках отдельных проектов, но и на уровне личного взаимодействия людей.

2. Материалы и методы

Основным источником исследования стали опубликованные воспоминания активных участников исследования Севера, прежде всего С.В. Востротина и Ф. Нансена. Важную часть источниковой базы исследования составили неопубликованные воспоминания из фонда С.В. Востротина, хранящиеся в Архиве Российской академии наук (Москва, Российская Федерация), а также мемуарное наследие Ф. Нансена. Собственно, воспоминания Нансена непосредственно об экспедиции были несколько раз опубликованы (Нансен, 1915; Нансен, 2012). Однако, как показывает исследование, эвристический потенциал его книг по-прежнему не исчерпан. Также были использованы материалы местной периодической печати, включая журнал «Сибирские вопросы».

Настоящее исследование выполнено в рамках историко-антропологического подхода, для которого характерно особое внимание к роли личности в историческом процессе. Особенностью данного подхода является использование широкого круга источников личного происхождения. Использование биографического метода позволило проанализировать эволюцию личностей Ф. Нансена и С.В. Востротина как субъектов исследовательской деятельности и как объектов культурного влияния среды, в которой проходила их деятельность. Авторы данной статьи сконцентрировали свое внимание на конкретных периодах и отдельных эпизодах их жизни, сыгравших ключевую роль в развитии арктических транспортных маршрутов в начале XX в. Важными методами исследования являются также сравнительно-исторический и историко-ретроспективный методы изучения документов, благодаря которым стало возможным провести критическое осмысление и обобщение литературных и публицистических источников, анализ и систематизацию выявленных исторических фактов.

3. Обсуждение

Несмотря на большую востребованность научного изучения исторических проблем развития Арктики и Северного морского пути, значительной историографией как на региональном, так и на глобальном уровнях данная тема не отличается. Безусловно, упоминания о деятельности Ф. Нансена и других полярных исследователей встречаются в большинстве обобщающих исследований по истории Приенисейского региона, Енисейской губернии, а также в нескольких специальных исследованиях (Прядко, 2001; Быконя и др., 2012; Хромых, 2012; Еханина, 2018). Это обстоятельство позволяет говорить о некоей изученности данной темы, хоть и не на достаточно глубоком уровне.

Гораздо в меньшей степени изучена личность С.В. Востротина. Во многом это объясняется тем, что в советский период его имя прочно ассоциировалось с царским режимом и Белым движением, а идеологическое давление значительно снижало возможность объективных исследований. Тем не менее, в последние годы о нем был опубликован ряд биографических научных и краеведческих исследований (Гончаров, 2010; Быконя, 2012; Гонина, 2018). Были частично изданы его воспоминания о встречах с Ф. Нансеном и совместном путешествии на Таймыр (Загребаяева, 2008).

На сегодняшний день наиболее полным исследованием арктических проектов Ф. Нансена и С.В. Востротина можно назвать коллективную монографию «Взаимоотношения Норвегии и Приенисейской Сибири в ракурсе исторической памяти. Вторая половина XIX – начало XXI в.». Ядром авторского коллектива выступили исследователи из Сибирского федерального университета Е.А. Ахтамов, А.П. Дворецкая, В.Г. Седельников, А.В. Шахматов (Аксенова и др., 2023).

Из зарубежной историографии заслуживает упоминание трехтомное издание, опубликованное под редакцией норвежских исследователей Э. Дривенеса, Х. Йелле и К. Захариассена. В нем проанализирована роль экспедиций в развитии промыслов, разведки полезных ископаемых на исследуемых территориях, а также в развитии наук о Земле, океанских течениях, животном мире планеты. Достоинством работы является проведенный анализ отношений, складывавшихся между исследователями и правительствами (Дривенес и др., 2004).

В западной и отечественной историографии интерес к арктической проблематике не ослабевает. Можно прогнозировать, что изменение климата и увеличение транспортной доступности региона будут привлекать внимание государств и общественности, а, следовательно, и исследователей к проблемам изучения Арктики (Ахтамов и др., 2021: 148).

4. Результаты

Фигура норвежца Фритьофа Нансена является знаковой для Приенисейского региона. Проехав в 1913 г. Северным морским путем через Дудинку, Енисейск, Красноярск, он оставил воспоминания об этом. Воодушевленный перспективами развития северных транспортных путей, Ф. Нансен выступил горячим сторонником развития именно этого направления и отстаивал не раз его во время посещения столицы Российской империи, а также в Норвегии. Освещение ученым перспектив северного вектора развития Российской империи благоприятствовало и установлению международных контактов с Норвегией, в то время только недавно получившей независимость, как в масштабе всей страны, так и в масштабе Енисейской Сибири (Ахтамов и др., 2021: 148).

Большую известность и популярность в России Ф. Нансен получил еще в конце XIX в., когда он прошел на лыжах Гренландию и попытался покорить Северный полюс. В ходе последнего путешествия он посетил северные районы Российской империи, включая Таймыр. Русский ученый Д.Н. Анучин отмечал, что «имя Нансена пользуется теперь такой известностью, настолько проникло во все закоулки культурного, грамотного мира, что снова напоминать о связанных с этим именем подвигах и открытиях может быть сочтено за повторение давно известного. Отважный исследователь и неутомимый спортсмен, Нансен являл собой замечательный пример сочетания выдающейся силы духа и необыкновенной мощи тела, оригинальности идей, смелости замыслов, железной воли, но и железного здоровья и необычайной выносливости» (Анучин, 1896: 3-4). Необходимо отметить, что те первые экспедиции предвзялись значительным скепсисом большинства ученых, а скандинавское общество рассматривало его предприятие как своеобразную фантазию.

В контексте российской истории особый интерес представляет вторая полярная экспедиция Ф. Нансена, совершенная им в 1893–1896 гг. Дело в том, что в ее рамках были сделаны открытия, обогащающие, прежде всего, гидрографию и климатологию области, являющейся ближайшей к северной окраине Российской империи. Кроме того, часть снаряжения (ездовые собаки, провиант) была предоставлена путешественникам именно российской стороной (Анучин, 1896: 17).

Метеорологические наблюдения экспедиции Ф. Нансена, продолжавшиеся почти три года, внесли весьма важный вклад в науку о погоде и в климатологию. Экспедиция производила ежедневные магнитные наблюдения, данные которых составили ценный материал для расширения сведений о земном магнетизме и послуживали составлению карт магнитного склонения, в которых ощущалась большая потребность (Анучин, 1896: 29-30).

Экспедиция Ф. Нансена во многом предопределила всплеск интереса к российскому Северу и новый виток различных экспедиционных открытий в этом направлении. К их числу можно отнести Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана под руководством Б.А. Вилькицкого, когда в 1913 г. была открыта новая территория, получившая название Земля Императора Николая II (ныне – Северная Земля). Сделанное научно-географическое открытие нового архипелага было самым значительным за последние 40 лет, со времени появления сведений о Земле Франца-Иосифа (Дворецкая, 2021: 98).

Наметившаяся тенденция полностью соответствовала северному вектору развития российских территорий. Один из русских биографов Ф. Нансена, В. Станкевич, метафорически замечал, что «если Россию мыслить в виде здания, то фасад ее обращен к Ледовитому океану. Отсюда вывод: каждый шаг, каждое новое достижение на пути изучения полярных стран России должно рассматриваться, как свой собственный успех, и история полярных открытий, в сущности, могла бы составить главу в нашей отечественной истории» (Станкевич, 1923: 7).

Одна из ключевых черт характера Ф. Нансена, которую выделяли его современники, – умение находить спутников и единомышленников. Одним из них стал Степан Васильевич Востротин – общественно-политический деятель, член партии «кадетов», депутат III и IV Государственной думы от Енисейской губернии, полярный исследователь, предприниматель, просветитель и меценат (Аксенова и др., 2019: 90-94).

Будучи выходцем из семьи крупных енисейских золотопромышленников, С.В. Востротин получил достойное гимназическое и университетское образование, а после смерти отца в 1889 г. возглавил семейное дело, состоящее из 17 золотых приисков и обширной недвижимости в Красноярске, Енисейске и других городах губернии. Однако его интересы не ограничивались только коммерцией, заметную часть жизни С.В. Востротина составляли просветительская и благотворительная деятельность. Так, он активно участвовал в работе Общества попечения о начальном образовании Енисейска, входил в попечительский совет Енисейской женской гимназии, возглавлял Енисейской тюремное отделение, председательствовал в Енисейской окружной переписной комиссии, а в 1895–1899 гг. был городским головой Енисейска (Аксенова и др., 2019).

Еще в гимназические годы у С.В. Востротина зародился интерес к исследованиям севера. Сам он отмечал: «после того, как прибытие на Енисей и в Енисейск профессора Норденшельда в 1875 г. разбудило мой интерес к полярным плаваниям, я начал следить по газетным сообщениям за текущими арктическими экспедициями и читать полярную литературу» (АРАН. Ф. 529. Оп. 1. Д. 8. Л. 119а, 120). Огромное впечатление на С.В. Востротина произвел провоз через Томск, где он учился в гимназии, тел погибших участников полярной экспедиции Дж. Делонга зимой 1882–1883 гг. Позднее

он вспоминал: «немногочисленная публика, оповещена газетными заметами о провозе тел, группами и в одиночку, подходила и молчаливо останавливалась перед гробами жертв науки, пережившими одну из величайших драм, разыгравшихся на просторах Ледовитого океана недалеко от сибирских берегов».

В скором времени главным научным интересом промышленника стала организация регулярного торгового сообщения между Европой и Сибирью через Карское море. В своих научных работах начала XX в. он поднимал злободневные вопросы развития экономики Сибири и Севера, Северного морского пути, транспортной системы в Центральной Сибири. Наиболее перспективным, по его мнению, был путь через Ледовитый океан, однако он требовал больших российских и мировых денежных вливаний. Рассуждения такого типа так захватывали его, что он посвятил им отдельные страницы своих воспоминаний (АРАН. Ф. 529. Оп. 1. Д. 8. Л. 62-63).

По мнению промышленника, одна возможность достигнуть сплошным водным путем, сначала морским, а затем речным, от Англии до центра Сибири, Красноярска, где водный путь пересекается Великой Сибирской железной дорогой, сама по себе была настолько заманчива, что приковывала всецело внимание, и блестящие будущие перспективы становились ясными и несомненными (Востротин, 1911: 15). Сбыт леса, угля, рыбы и т.д. морским путем открывал новые перспективы для экономического развития страны, новые доходные статьи государства, не говоря уже об оживлении пустынных пространств севера Сибири.

За счет ввоза необходимых машин, орудий и разных товаров Сибирь получила бы могучий толчок к развитию фабрично-заводской промышленности. Этот фактор имел огромное значение, потому что выводил Сибирь из всегда невыгодного положения сырьевого рынка на путь обрабатывающей промышленности (Адрианов, 1912: 2-10).

Значительная часть его научных изысканий публиковалась в журнале «Сибирские вопросы», который горячо и своевременно откликался на все волнующие местное население нужды. Обращает на себя внимание статья С.В. Востротина «Одна из мер для спасения забытого края», напечатанная в феврале 1906 г., где он проводил сравнение Туруханского края и норвежского Финмаркена. Для развития этой территории норвежским правительством были организованы обширные гидрографические исследования, расставлены маяки, устроены порты, проведены дороги и телеграф, учреждены и субсидированы срочные не только магистральные, но и местные пароходные рейсы, поддерживающие сообщение в течение всего года, построены церкви, открыты школы и метеорологические станции. Началось активное развитие рыбных промыслов.

В заключение исследователь делал вывод, что Туруханский край своими богатствами мог превзойти Финмаркен, ведь кроме рыбных богатств в нем имелось множество полезных ископаемых и руд, которых не было в Норвегии. Наряду с правительственными мерами С.В. Востротин отмечал и инициативу самого местного населения как необходимую составляющую для развития окраин (Востротин, 1906: 43-47).

С.В. Востротин считал, что открытие и устройство морского пути к устьям сибирских рек наряду с введением в Сибирь земских учреждений – два капитальных вопроса, давно поставленных сибирской жизнью на очередь. Сибирь, по его мнению, располагала такими богатствами, как хлеб, лес, рыба, полезные ископаемые. Их необходимо было использовать и превратить в деньги, чтобы увеличить достаток населения и извлечь пользу для государства. Богатства эти лежали нетронутыми, потому что вывезти их на западноевропейские рынки было очень не просто.

Деятельность С.В. Востротина не ограничивалась только теоретическими изысканиями. Будучи сторонником новых путей развития экономики, создания крупных промышленных холдингов, применения передовых технических возможностей, он активно претворял в жизнь все свои начинания (Аксенова и др., 2019: 90-94). Так, наряду с А.И. Кытмановым и А.А. Баландиным он стал одним из основателей Товарищества пароходства по Енисею. В сентябре 1909 г. он принимал активное участие в первом съезде Туруханских промышленников и был делегирован на Всероссийский съезд рыбопромышленников, запланированный на 1910 г. Именно по инициативе С.В. Востротина в 1912 г. по Енисею были установлены радиотелеграфные станции, позволяющие передавать информацию о движении льдов (Аксенова и др., 2019: 368).

С.В. Востротин, будучи патриотом своего края и г. Енисейска, активно стремился к контактам и связям с иностранными предпринимателями. Будучи государственным человеком (членом Государственной Думы), он был включен в сферу российских политических решений по этому вопросу (Аксенова и др., 2019: 368-370). Норвежский предприниматель Й. Лид в своих мемуарах оценил его знания о Сибири и Енисее, дар рассказчика и любовь к путешествиям (Лид, 2019: 113). Пожалуй, именно эти обстоятельства предопределили дальнейший ход событий.

В 1913 г. состоялось знаменитое путешествие Ф. Нансена Северным морским путем в Сибирь. Сам норвежец вспоминал: «путешествие мое в Сибирь состоялось по почину Сибирского общества, директором которого состоял Й. Лид. Одновременно с этим я получил любезное приглашение от русского министра путей сообщения и инженера Вурцеля проехать с ним на Амур, чтобы посмотреть постройку новой железной дороги через этот край. Это был слишком хороший случай, чтобы им пренебречь. Первой целью было достигнуть Сибири через Ледовитый океан и попытаться установить регулярное торговое сообщение с Енисеем через Карское море. Подобная попытка была уже сделана

Сибирским обществом в предыдущем году, но успеха не имела. Судно не могло пройти через Карское море и в начале сентября вернулось обратно. В нынешнем году предстояло сделать новую попытку. Были сделаны еще лучшие приготовления и явилась надежда, что на это раз попытка увенчается успехом» (Нансен, 2012: 1-2).

Ф. Нансен отмечал, что приглашение совпало с его постоянным интересом к этой части света и стремлением познакомиться поближе с этой «необъятной окраиной» (Нансен, 2012: 26). Для экспедиции специально был снаряжен норвежский пароход «Коррект». Он имел стальной корпус и специальную дубовую обшивку, так называемый «ледовый пояс» высотой в шесть бревен в три фута над ватерлинией и в шесть под ней, длиной в семьдесят футов от форштевня. Кроме того, на судне установили беспроводный телеграф, для чего удлиннили две мачты и установили на них радиоантенны. На одной из мачт укрепили глубокую бочку, в которой находился вперёдсмотрящий для наблюдения за льдами (Нансен, 2012: 11; Аксенова и др., 2019: 495).

Путешествие стартовало 24 июля (6 августа, здесь и далее в скобках – даты по новому стилю) 1913 г. Общество состояло из директора Сибирского общества, снарядившего экспедицию Й. Лида, депутата Государственной Думы С.В. Востротина (так состоялось знакомство двух ярких личностей), секретаря русского посольства в Христиании И.Г. Лорис-Меликова. Капитаном парохода был Й. Самуэльсон, а важным членом экипажа – лоцман Г. Иогансен, принимавший участие в экспедиции А. Норденшельда 1878 г. вдоль Сибирского берега до устья реки Лены и вверх по этой реке.

Согласно описанию Ф. Нансена, экспедиция намеревалась найти проход через т.н. Югорский шар – узкий пролив между о. Вайгач и континентом в Карском море. Однако, когда утром 28 июля (10 августа) корабль очутился в густом тумане к западу от Карских ворот (между Вайгачем и архипелагом Новая Земля), с юго-востока была замечена сальная зыбь, указывающая на то, что в этом проходе льда не должно быть. Была предпринята успешная попытка пройти в тумане, хотя неглубокое место со скрытыми банками и стремительным течением причинило массу затруднений. Затем экспедиция прошла далее в Карское море, которое было совершенно свободным ото льдов (Нансен, 2012: 3).

29 июля (11 августа) путешественники столкнулись с серьезными трудностями: находившееся примерно посередине Карского моря судно вошло в большое ледяное пространство. По направлению к востоку лед становился плотнее, и появилось опасение, что пройти там окажется невозможно. Экспедиция сочла наиболее безопасным вернуться назад, чтобы попасть снова в свободное ото льда море. К северу льда оказалось еще больше, поэтому направились к югу в надежде, что там удастся найти проход. День за днем исследователям пришлось терпеливо пробиваться через лед, непрерывно отслеживая, в каком направлении появится открытие. Лишь 14 (27) августа была достигнута цель – Насоновский остров. Здесь участники экспедиции встретились с пароходом и тремя лихтерами из Красноярска, прибывшими накануне.

Ф. Нансен, С.В. Востротин и И.Г. Лорис-Меликов рассчитывали отправиться на прибывшем корабле в Красноярск, однако предложенное им буксирование к югу представлялось слишком медленным. Тогда исследователи продолжили свой путь на маленьком моторном судне «Омуль», построенном русским правительством для обследования рыбных промыслов и специально присланном за ними (Нансен, 2012: 9-10).

Так началось знакомство Ф. Нансена с Сибирью. За время путешествия на «Омуле» норвежец и его спутники получили возможность изучить замечательную природу пустынной северной тундры. Далее судно достигло огромных лесов сибирской тайги и несколько недель шло среди этих лесов к югу. Путь от устьев Енисея до Енисейска составляет почти 2 500 верст, и путешествие продолжалось почти три недели. В своем докладе Ф. Нансен упоминал встречи с «туземцами» в «юртах», а также русские поселки по берегам.

В своем повествовании Ф. Нансен подробно расписывает все, что произвело на него впечатление: покупку рыбы у «туземцев», свежую икру, красную и черную, обилие дичи (уток, гусей, тетеревов), ягоды и маленькие кедровые орешки (Нансен: 2012: 10). Стоит заметить, что написанные им путевые наблюдения носили точный характер, хоть и обладали значительной степенью субъективности. Таким образом, написанная им работа изначально не носила обобщающего научного характера.

Прибытие Ф. Нансена в Енисейск вызвала небывалый ажиотаж. Ему была устроена торжественная встреча, для приветствия гостя собрались не только уважаемые лица города (городской голова, исправник, директор гимназии и т.д.), но и простое население. Разместили гостя в доме А.А. Кытмановой, лучшем доме Енисейска. В этом радушном доме были открыты двери для гостей с утра до самого вечера и, вероятно, всегда был накрыт для них стол. Гости приходили и уходили, когда кому захочется. Они садились за стол, пили чай или что-то ели, все по желанию. Чаепитие как обязательный ритуал гостеприимства был отмечен и при посещении дома С.В. Востротина. Путешественника угощали собственным медом с пасеки, маслом и сливками из собственного хозяйства, в результате он отметил, что в Енисейске и окрестностях неплохо было бы заниматься животноводством (Аксенова и др., 2019: 224, 344, 385). Сам Ф. Нансен отмечал: «много было воодушевления и сердечной теплоты ... выходило, что мы как будто положили начало новой эры в истории Сибири» (Нансен, 1915: 258-260).

Затем Ф. Нансен со своими спутниками отправился в Красноярск. На правах хозяина С.В. Востротин организовал для норвежца посещение главных достопримечательностей города, конную прогулку в горы на запад от Красноярска совместно с сыном купца П.И. Гадалова (Нансен, 1915: 271). Немного позже состоялась встреча с корреспондентами местных газет (Плотников, 1983: 71-72).

28 сентября 1913 г. состоялось выступление Ф. Нансена на заседании в Географическом обществе (в качестве переводчика выступил С.В. Востротин), где он отметил огромное значение Северного морского пути для местного населения с точки зрения экономического развития региона и связанных с этим перспектив. Путешественник вспоминал: «сердечное участие в глубокий интерес, обнаруженные многолюдным собранием, дали мне понять, какое важное значение придают сибиряки возможности морского сообщения их страны с Европой. Да это и не удивительно: несмотря на железную дорогу, здешние промышленники чувствуют себя словно взаперти со своими продуктами, и надежда на сбыт их морским путем открывает им блестящие перспективы» (Нансен, 1915). В своем интервью корреспонденту газеты «Енисейская мысль» В. Вихрову он высказал следующее мнение: «Северный морской путь может быть использован ежегодно за исключением ... очень редких случаев» (Плотников, 1983: 72).

Уже на обратном пути в европейскую Россию Ф. Нансен принял активное участие в составлении плана и выработке целой программы по развитию судоходства по пройденному им пути. С.В. Востротин вспоминал неоднократные беседы во главе с Е.Д. Вурцелем на тему того, как наилучшим образом организовать регулярное судоходство между Европой и Енисеем. Были обсуждены разнообразные мероприятия, которые необходимо было осуществить для развития беспрепятственного плавания судов в морских и речных водах на этом пути (АРАН. Ф. 529. Оп. 1. Д. 2. Л. 1).

В число мероприятий входило устройство радиотелеграфа в разных пунктах и метеорологических станций при них, предварительные рекогносцировки на аэропланах и гидропланах или небольших моторных лодках для наблюдения за состоянием и расположением льдов в Карском море. Помимо указанных мер, особое значение Ф. Нансен придавал организации регулярных метеорологических наблюдений и систематическому изучению условий образования, таяния и движения ледяных масс в Карском море и Ледовитом океане и точному установлению причин количества льда, подвергавшегося часто резким колебаниям. Проходимость проливов Карского моря зависела, по его мнению, не только от одного количества льда, но и от его распространения и распределения в море, поэтому немалую роль при судоходстве играли и ветры, и морские течения. Он призывал к систематическому правильно организованному наблюдению над всеми этими многообразными явлениями (АРАН. Ф. 529. Оп. 1. Д. 2. Л. 1-6).

Когда он вернулся в Петербург, Министерство торговли и промышленности устроило особое межведомственное совещание под председательством тогдашнего товарища министра П.Л. Барка. Приглашены были все участники плавания. На этом совещании Ф. Нансен ознакомил собравшихся с результатами экспедиции и теми мерами, которые необходимо было, по его мнению, осуществить для организации регулярного и безопасного судоходства между Европой и Сибирью. Было приглашено Санкт-Петербургское Императорское Географическое общество. Норвежцем была прочитана лекция о плавании «Корректа», собравшая многочисленную аудиторию.

Подводя итоги совместной экспедиции, С.В. Востротин отметил следующее: «наше долгое путешествие ... сблизило нас, и мы по-дружески расстались, когда Ф. Нансену пришлось время покинуть Петербург и возвратиться на родину. Мы имели возможность встретиться ещё несколько раз во время его наездов в нашу столицу за разными справками и материалом, нужным ему для составления его книги, а также и по поводу ее издания на русском языке». Книга, о которой шла речь, была выпущена в 1915 г. под названием «В страну будущего».

Наступившая революция и последовавшая за ней гражданская война перебросила С.В. Востротина на Дальний Восток, где он провел более десяти лет своей жизни. За это время отношения с Ф. Нансеном были прерваны (АРАН. Ф. 529. Оп. 1. Д. 2. Л. 11).

5. Заключение

Сложно не согласиться с восторженными оценками С.В. Востротина, как в течение относительно короткого времени, менее чем в три месяца, было сделано такое обильное количество наблюдений, собраны столь обширные материалы и на основании их произведены необходимые и справедливые выводы.

Так, одна экспедиция объединила усилия двух людей отличной судьбы – профессионального путешественника, писателя и филантропа и купца-промышленника, мецената и энтузиаста развития новых морских путей. Однако интерес к Северу, к поиску пути регионального процветания территорий, осваиваемых вопреки суровому климату, к небогатой флоре и фауне сблизил этих непохожих по направлению деятельности, но близких в желании улучшить положение своей малой родины людей. В то время и Россия, и Норвегия только начали понимать, что северность их территорий может определить вектор их дальнейшего экономического, а также социального и культурного развития.

Сейчас мы можем только предполагать, насколько большой толчок могло бы получить развитие северных транспортных маршрутов через Енисей и далее через Карское море, если бы исторический процесс пошел в другом направлении. Однако два путешественника, из которых только один был профессиональным, сделали все возможное как на исследовательском, так и на политическом уровне, чтобы активизация использования енисейско-карского маршрута стала возможной.

Не вызывает сомнения и актуальность тех вопросов, которые были подняты в ходе экспедиции, например, разделение акватории Северного Ледовитого океана и организация международного взаимодействия через механизмы северной морской торговли между разными странами, в том числе на высокотехнологичной основе.

Литература

Адрианов, 1912 – Адрианов А.В. Северный морской путь и московские промышленники. Томск, 1912. 14 с.

Аксенова и др., 2019 – Аксенова А.В., Гонина Н.В., Дворецкая А.П., Терскова А.А. Мир культуры г. Енисейска второй половины XIX – начала XX века: словарь основных характеристик, понятий и персоналий (к 400-летию Енисейска). Красноярск, 2019. 538 с.

Аксенова и др., 2023 – Аксенова М.Н., Ахтамов Е.А., Дворецкая А.П. и др. Взаимоотношения Норвегии и Приенисейской Сибири в ракурсе исторической памяти. Вторая половина XIX – начало XXI в. Красноярск, 2023. 216 с.

Анучин, 1896 – Анучин Д.Н. Фритъоф Нансен, его подвиги и открытия. Москва, 1896. 31 с.

АРАН – Архив Российской академии наук.

Ахтамов и др., 2021 – Ахтамов Е.А., Дворецкая А.П., Меньщикова Д.А., Седельников В.Г. Арктика и Северный морской путь в трудах исследователей конца XX – начала XXI в. // *Социально-экономический и гуманитарный журнал Красноярского ГАУ*. 2021. № 3. С. 140-153.

Быконя и др., 2012 – Быконя Г.Ф., Федорова В.И., Безруких В.А. Иллюстрированная история Красноярья (XVI – начало XX века). Красноярск, 2012. 240 с.

Востротин, 1906 – Востротин С.В. Одна из мер для спасения забытого края // *Сибирские вопросы*. 1906. № 1. С. 43-47.

Востротин, 1911 – Востротин С.В. Непреодолимые заграждения Северного морского пути // *Сибирские вопросы*. 1911. № 42-44. С. 15.

Гонина, 2018 – Гонина Н.В. С.В. Востротин и Северный морской путь: периферийные аспекты модернизации // *Материалы международной научно-практической конференции «Арктика 2018: международное сотрудничество, экология и безопасность, инновационные технологии и логистика, правовое регулирование, история и современность»*. 2018. С. 97-105.

Гончаров, 2010 – Гончаров А.Е. Тема Северного морского пути в сибирской периодической печати (на примере «Сибирских вопросов») // *Актуальные проблемы журналистики: сб. трудов молодых ученых*. 2010. Вып. 5. С. 22-24.

Дворецкая, 2021 – Дворецкая А.П. К вопросу об актуальности переименования Северной Земли // *сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции «Енисейская Арктика»*. 2021. С. 98-100.

Дривенес и др., 2004 – Дривенес Э., Йелле Х., Захариассен К. Норвежская полярная история. Осло, 2004. 206 с.

Еханина, 2018 – Еханина Е. Истории Красного Яра. Стародавние истории из жизни сибирского города. Красноярск, 2018. 184 с.

Загребаева, 2008 – Загребаева В.Н. «Я приветствовал Нансена и других наших спутников». Воспоминания С.В. Востротина о морской экспедиции из Норвегии в устье Енисея в 1913 г. // *Исторический архив*. 2008. № 4. С. 104-146.

Лид, 2019 – Лид Й. Сибирская Арктика. Исследование и развитие Карского морского пути. История «Сибирской компании». Красноярск, 2019. 319 с.

Нансен, 1915 – Нансен Ф. В страну будущего: Великий северный путь из Европы в Сибирь через Карское море. Петроград, 1915. 454 с.

Нансен, 2012 – Нансен Ф. Через Сибирь. Москва, 2012. 304 с.

Плотников, 1983 – Плотников Ю. Фритъоф Нансен в Красноярске // *Енисей*. 1983. № 6. С. 67-74.

Прядко, 2001 – Прядко И.А. Фритъоф Нансен на берегах Енисея // *Вестник КрасГАУ*. 2001. № 1. С. 39-44.

Станкевич, 1923 – Станкевич В. Нансен Фритъоф. Путешествие через Гренландию к Северному полюсу и в Сибирь. Берлин, 1923. 387 с.

Хромых, 2012 – Хромых А.С. Планы европейских предпринимателей по использованию Карского морского пути в первой четверти XX в. // *Вестник Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева*. 2012. № 3. С. 308-312.

References

- Adrianov, 1912** – *Adrianov, A.V.* (1912). Severnyj morskoy put' i moskovskie promyshlenniki [Northern Sea Route and Moscow industrialists]. Tomsk. 14 p. [in Russian]
- Aksenova i dr., 2019** – *Aksenova, A.V., Gonina, N.V., Dvoretzkaya, A.P., Terskova, A.A.* (2019). Mir kultury g. Enisejska vtoroj poloviny XIX – nachala XX veka: slovar osnovnyh karakteristik, ponyatij i personalij (k 400-letiyu Enisejska) [The world of culture of Yeniseisk in the second half of the 19th – early 20th centuries: a dictionary of main characteristics, concepts and personalities (for the 400th anniversary of Yeniseisk)]. Krasnoyarsk. 538 p. [in Russian]
- Aksenova i dr., 2023** – *Aksenova, M.N., Ahtamov, E.A., Dvoreckaya, A.P.* (2023). Vzaimootnosheniya Norvegii i Prienisejskoj Sibiri v rakurse istoricheskoy pamyati. Vtoraya polovina XIX – nachalo XXI v. Krasnoyarsk [Relations between Norway and Yenisei Siberia from the perspective of historical memory. Second half of the 19th – beginning of the 21st century.]. 216 p. [in Russian]
- Anuchin, 1896** – *Anuchin, D.N.* (1896). Fritof Nansen, ego podvigi i otkrytiya [Fridtjof Nansen, his exploits and discoveries]. Moscow. 31 p. [in Russian]
- ARAN** – Arhiv Rossijskoj akademii nauk [Archive of the Russian Academy of Sciences].
- Ahtamov i dr., 2021** – *Ahtamov, E.A., Dvoretzkaya, A.P., Menshchikova, D.A., Sedelnikov, V.G.* (2021). Arktika i Severnyj morskoy put v trudah issledovatelej konca XX – nachala XXI v. [The Arctic and the Northern Sea Route in the works of researchers of the late 20th – early 21st centuries]. *Sotsialno-ekonomicheskij i gumanitarnyj zhurnal Krasnoyarskogo GAU*. 3: 140-153. [in Russian]
- Bykonya i dr., 2012** – *Bykonya, G.F., Fedorova, V.I., Bezrukih, V.A.* (2012). Illyustrirovannaya istoriya Krasnoyarska (XVI – nachalo XX veka) [Illustrated history of Krasnoyarsk (XVI – early XX centuries)]. Krasnoyarsk, 2012. 240 p. [in Russian]
- Vostrotin, 1906** – *Vostrotin, S.V.* (1906). Odnazh iz mer dlya spaseniya zabytogo kraja [One of the measures to save a forgotten region]. *Sibirskie voprosy*. 1: 43-47. [in Russian]
- Vostrotin, 1911** – *Vostrotin, S.V.* (1911). Nepreodolimye zagrazhdeniya Severnogo morskogo puti [Insurmountable obstacles of the Northern Sea Route]. *Sibirskie voprosy*. 42-44: 15. [in Russian]
- Gonina, 2018** – *Gonina, N.V.* (2018). S.V. Vostrotin i Severnyj morskoy put: periferijnye aspekty modernizacii [Vostrotin and the Northern Sea Route: peripheral aspects of modernization]. Materialy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii «Arktika 2018: mezhdunarodnoe sotrudnichestvo, ekologiya i bezopasnost, innovacionnye tekhnologii i logistika, pravovoe regulirovanie, istoriya i souremennost». Pp. 97-105. [in Russian]
- Goncharov, 2010** – *Goncharov, A.E.* (2010). Tema Severnogo morskogo puti v sibirskoj periodicheskoj pechati (na primere «Sibirskih voprosov») [The topic of the Northern Sea Route in the Siberian periodicals (using the example of «Siberian Questions»)]. *Aktualnye problemy zhurnalistiki: sb. trudov molodyh uchenyh*. 5: 22-24. [in Russian]
- Dvoretzkaya, 2021** – *Dvoretzkaya, A.P.* (2021). K voprosu ob aktual'nosti pereimenovaniya Severnoj Zemli [On the issue of the relevance of renaming Severnaya Zemlya]. *Sbornik materialov Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii «Enisejskaya Arktika»*. Pp. 98-100. [in Russian]
- Drivenes i dr., 2004** – *Drivenes, E., Jelle, H., Zahariassen, K.* (2004). Norvezhskaya polyarnaya istoriya [Norwegian polar history]. Oslo. 206 p. [in Russian]
- Ekhanina, 2018** – *Ekhanina, E.* (2018). Istorii Krasnogo Yara. Starodavnie istorii iz zhizni sibirskogo goroda [Stories of Krasny Yar. Ancient stories from the life of a Siberian city]. Krasnoyarsk. 184 p. [in Russian]
- Zagrebaeva, 2008** – *Zagrebaeva, V.N.* (2008). «Ya privetstvoval Nansena i drugih nashih sputnikov». Vospominaniya S.V. Vostrotina o morskoy ekspedicii iz Norvegii v ust'e Eniseya v 1913 g. [«I greeted Nansen and our other companions». Memoirs of S.V. Vostrotin about the sea expedition from Norway to the mouth of the Yenisei in 1913]. *Istoricheskij arhiv*. 4: 104-146. [in Russian]
- Lid, 2019** – *Lid, J.* (2019). Sibirskaya Arktika. Issledovanie i razvitie Karskogo morskogo puti. Istoriya «Sibirskoj kompanii» [Siberian Arctic. Research and development of the Kara Sea Route. History of the Siberian Company]. Krasnoyarsk. 319 p. [in Russian]
- Nansen, 1915** – *Nansen, F.* (1915). V stranu budushchego: Velikij severnyj put iz Evropy v Sibir cherez Karskoe more [To the Land of the Future: The Great Northern Route from Europe to Siberia through the Kara Sea]. Petrograd. 454 p. [in Russian]
- Nansen, 2012** – *Nansen, F.* (2012). Cherez Sibir [Through Siberia]. Moscow. 304 p. [in Russian]
- Plotnikov, 1983** – *Plotnikov, Yu.* (1983). Fritof Nansen v Krasnoyarske [Fridtjof Nansen in Krasnoyarsk]. *Enisej*. 6: 67-74. [in Russian]
- Pryadko, 2001** – *Pryadko, I.A.* (2001). Fritof Nansen na beregah Eniseya [Fridtjof Nansen on the banks of the Yenisei]. *Vestnik KrasGAU*. 1: 39-44. [in Russian]
- Stankevich, 1923** – *Stankevich, V.* (1923). Nansen Fritof. Puteshestvie cherez Grenlandiyu k Severnomu polyusu i v Sibir [Nansen Fridtjof. Journey through Greenland to the North Pole and Siberia]. Berlin. 387 p. [in Russian]
- Hromyh, 2012** – *Hromyh, A.S.* (2012). Plany evropejskih predprinimatelej po ispol'zovaniyu Karskogo morskogo puti v pervoj chetverti XX v. [Plans of European entrepreneurs for the use of the Kara Sea Route in

the first quarter of the 20th century]. *Vestnik Krasnoyarskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. V.P. Astafeva*. 3: 308-312. [in Russian]

Ф. Нансен и С.В. Востротин как идеологи развития арктических транспортных маршрутов Приенисейской Сибири. Начало XX в.

Анна Павловна Дворецкая ^{а,*}, Артем Владимирович Шахматов ^а, Антон Валерьевич Суржко ^а,
Николай Рзавович Новосельцев ^а

^а Сибирский федеральный университет, Российская Федерация

Аннотация. В настоящем исследовании рассматривается теоретическая и практическая деятельность Фритьофа Нансена (1861–1930) и Степана Васильевича Востротина (1864–1943) по развитию арктических транспортных маршрутов в Приенисейской Сибири в начале XX в. По удачному стечению обстоятельств период их активной научно-исследовательской деятельности пришелся на конец XIX – начало XX вв., когда существовала потребность в изучении северных территорий и их экономических и стратегических перспектив. Оба исследователя уделяли большое внимание логистическому потенциалу Северного морского пути, который мог обеспечить стабильную и регулярную торговлю сибирского региона с европейскими странами, включая Великобританию и Скандинавию. Особое внимание в исследовании уделяется путешествию Ф. Нансена по Сибири летом-осенью 1913 г., которое он совершил в компании С.В. Востротина. В рамках путешествия норвежец посетил Енисейск, Красноярск и ряд других населенных пунктов. Его итогом стало написание книги «В страну будущего». В статье анализируются основные этапы жизненного пути Ф. Нансена и В.С. Востротина, приводится анализ их наиболее прогрессивных взглядов по развитию русского Севера, Приенисейской Сибири, транспортных путей данного региона и его потенциала в развитии международной торговли и межкультурной коммуникации. Однако дальнейшему развитию творческого союза Ф. Нансена и В.С. Востротина помешали революционные события 1917 г. в России. Авторами был использован широкий круг источников личного происхождения, проанализирована основная историография рассматриваемой проблематики. Методологическую основу исследования составили историко-антропологический подход и биографический метод в исторической науке.

Ключевые слова: Ф. Нансен, С.В. Востротин, Енисейская губерния, Приенисейская Сибирь, транспортные маршруты, Северный морской путь, полярные экспедиции.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: advoreckaya@mail.ru (А.П. Дворецкая)