

Арктика и Север. 2024. № 54. С. 218–228.

Краткое сообщение

УДК [332.14+338.2](045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.218>

“From Northeast Passage to the Northern Sea Route”. Новая книга об истории Северного морского пути

Нильсен Йенс Петтер ¹✉, профессор истории

Тевлина Виктория Валерьевна ², доктор исторических наук, профессор

¹ Институт археологии, истории, религиоведения и теологии, Арктический университет Норвегии, Лангнес, Тромсё, Норвегия

² Баренц Институт, Арктический университет Норвегии, Лангнес, Тромсё, Норвегия

¹ jens.petter.nielsen@uit.no ✉

² victoria.tevlina@uit.no

Аннотация. Настоящая статья представляет новую книгу, которая впервые на английском языке всестороннее рассматривает историю Северного морского пути (СМП) с IX и до первой четверти XXI вв. Книга была опубликована в конце 2022 г. в нидерландском издательстве Brill Academic Publishers под названием “From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia” [«От Северо-восточного прохода до Северного морского пути. История водного пути к северу от Евразии»]. В статье освещается ряд важных вопросов, затронутых в книге, написанной группой российских, нидерландских и норвежских историков и политологов. Первый этап данного проекта был осуществлён уже в 1990-е гг. в рамках международной исследовательской программы INSROP (The International Northern Sea Route Programme), которая проводилась под руководством Института Фритьофа Нансена, расположенного в Осло. В результате появились четыре раздела, посвящённые истории СМП, которые авторы в перспективе планировали развить дальше и издать как монографию. Второй этап проекта начался только спустя много лет, в 2015 г., и выполнялся ещё в течение почти семи лет, на этот раз под руководством Арктического университета Норвегии. В настоящей статье рассказывается о содержании и направленности изданной работы, в том числе приводится краткий отрывок, повествующий об истории Земли Франца-Иосифа, выбранный среди множества других материалов в связи со 150-летием открытия этого архипелага, которое отмечалось в 2023 г.

Ключевые слова: новая книга об истории Северного морского пути, история, география, арктические исследования, международное научное сотрудничество

“From Northeast Passage to the Northern Sea Route”. A New Publication on the History of the Northern Sea Route

Jens Petter Nielsen ¹✉, Professor

Victoria V. Tevlina ², Dr. Sci. (Hist.), Professor

¹ The Department of Archaeology, History, Religious Studies and Theology, UiT — The Arctic University of Norway, Langnes, 9037, Tromsø, Norway


² The Barents Institute, UiT — The Arctic University of Norway, Langnes, 9037, Tromsø, Norway

¹ jens.petter.nielsen@uit.no ✉

* © Нильсен Й.П., Тевлина В.В., 2024

Для цитирования: Нильсен Й.П., Тевлина В.В. “From Northeast Passage to the Northern Sea Route”. Новая книга об истории Северного морского пути // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 218–228. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.218>

For citation: Nielsen J.P., Tevlina V.V. “From Northeast Passage to the Northern Sea Route”. A New Publication on the History of the Northern Sea Route. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 218–228. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.218>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

² victoria.tevlina@uit.no

Abstract. The present article provides a brief introduction to the first comprehensive scholarly account in English of the history of the Northern Sea Route (NSR) from the earliest exploration to the first decades of the 21st century. It was published in October 2022 under the title "From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the waterway North of Eurasia" by Brill Academic Publishers, Leiden, The Netherlands. This introduction touches on a few important issues that are discussed in the volume, which is written by a team of Russian, Norwegian, Dutch and British historians and political scientists. The first stage of this project was carried through in the 1990s, within the framework of INSROP (The International Northern Sea Route Programme (1993–1999)), which was conducted by the Fridtjof Nansen Institute in Oslo. As a result of their efforts four working papers appeared on the history of NSR. In the end a decision was made to develop the topic further into a collective monograph. This second stage of the project, however, started only many years later, in 2015, and was executed in the course of seven years, now under the leadership of the UiT – The Arctic University of Norway. In the present article you will find information about the contents and direction of the monograph, as well as a small sample from the book, chosen from a multitude of other themes, for the simple reason that it is relevant to the recent commemoration of 150th anniversary of Franz Josef Land's discovery (1873–2023).

Keywords: *new publication on the Northern Sea Route, history, geography, Arctic research, international scientific cooperation*

В октябре 2022 г. издательством Brill Academic Publishers (Лейден, Нидерланды) была опубликована книга "From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia" [«От Северо-восточного прохода до Северного Морского Пути. История водного пути к северу от Евразии»]. Эта коллективная монография впервые на английском языке масштабно представляет историю Северного морского пути между Европой и Азией с самого раннего времени, с IX и вплоть до первой четверти XXI вв. Она написана международным коллективом авторов: четырьмя русскими, тремя норвежскими, голландским и британским историками. Одним из основных событий, которое способствовало появлению этой публикации, стала знаменитая речь М.С. Горбачёва, Генерального секретаря Коммунистической партии Советского Союза, которую он произнёс в Мурманске 1 октября 1987 г. В ней он предложил сделать Арктику зоной мира посредством межгосударственного сотрудничества и открыть Северный морской путь (СМП) для международного судоходства.

Восприятие речи М.С. Горбачёва в западных странах было неоднозначным: было ли это очередным пропагандистским трюком Советского Союза или серьёзной инициативой, направленной на ослабление холодной войны? Как оказалось, истинным было последнее положение, когда прямым результатом инициативы М.С. Горбачёва шесть лет спустя стало появление совместной междисциплинарной исследовательской «Международной программы Северного морского пути» (International Northern Sea Route Programme, INSROP), которая стала реализовываться институтами России, Японии и Норвегии. Она проводилась под руководством Института Фритьофа Нансена, расположенного в Осло и возглавляемого в тот период профессором Вилли Остренгом (Østreng), при участии учёных из 14 стран. Всеобъемлющая цель программы состояла в том, чтобы собрать международную и в то же время мультидисциплинарную базу данных из разных государств, которая отражала бы все аспекты функционирования Северного морского пути [1, с. 414–417].

Международная программа INSROP продлилась в течение шести лет, с 1993 по 1999 гг., и стимулировала потребность в надёжном историческом знании не просто о Северном морском пути, но и том, как он изучался и использовался в течение целого ряда столетий. Профессор Вилли Остренг пишет в предисловии к вышеупомянутой книге так:

«Межнациональная группа историков, занимавшихся углублённо Арктикой, — Эдвин Окхейзен (Okhuizen) из Нидерландов, Владимир Николаевич Булатов из России, Теренс Армстронг (Armstrong) из Англии, и Йенс Петтер Нильсен (Nielsen) из Норвегии — взялась за работу, чтобы написать, по сути, совместный труд об истории Северного морского пути. Цель заключалась в том, чтобы сделать эту частично секретную и ненаписанную историю неотъемлемой частью мировой морской истории, доступной для широкой международной аудитории. В 1996–1998 гг. были опубликованы четыре больших отчёта (working papers), посвященные последовательно тому периоду, который изучал каждый из историков¹. Кроме того, был составлен подробный план по написанию в дальнейшем обобщающей книги об истории Северного морского пути. Однако команда вскоре поняла, что подготовленные материалы, которые были собраны в российских архивах и в различных международных базах данных, будет слишком сложно собрать в книгу в рамках предусмотренных сроков программы INSROP. По этой причине материалы были отложены в ожидании подходящего момента, который позволил бы завершить то, что было начато в 1990-х гг.» [2, с. 12].

Лишь спустя 16 лет, на втором этапе проекта, который начался в 2015 г., эти планы удалось осуществить. За это время Теренс Армстронг и Владимир Николаевич Булатов, к сожалению, ушли из жизни². Команда, сократившаяся теперь до двух человек, пополнилась пятью новыми членами: вышеупомянутым Вилли Остренгом, уже оставившим пост директора Института Фритъофа Нансена (Осло); Владиславом Ивановичем Голдиным (Северный (Арктический) федеральный университет, Архангельск); Ольгой Красниковой (Библиотека Академии Наук, Санкт-Петербург); Александром Гончаровым (Сибирский государственный университет науки и технологий, Красноярск); и Викторией Тевлиной (Арктический университет Норвегии, Архангельск–Тромсё). В итоге группа из семи человек работала почти семь лет, чтобы подготовить книгу. За эти годы мы обсуждали научные аспекты работы в ходе семинаров, организованных в разных городах России и Норвегии: Красноярске и Тромсё (2015 г.), Санкт-Петербурге (2016 г.), Осло (2017 г.), Архангельске и Москве (2018 г.), Киркенесе и Мурманске (2019 г.)³. Работа над книгой оказалась непростой: мы не раз обсуждали её формат, объём и содержание, искали новые письменные источники, новые карты и другие иллюстрации из коллекций разных стран. В результате общих усилий родилась книга в 500

¹ INSROP Working Papers: PART I (no. 28-1996); PART II (no. 113-1998); PART III (no. 61-1996); PART IV (no. 84-1997). Published by the Fridtjof Nansen Institute, Lysaker.

² Т.Э. Армстронг и В.Н. Булатов знали о планах издания книги, поэтому, когда проект возобновился много лет спустя, их имена были включены в качестве соавторов.

³ Голдин В.И. Севморпуть: к новейшей истории вопроса. 15 августа, 2018. URL: <https://goarctic.ru/work/severnoy-morskoy-put/> (дата обращения: 01.11.2023).

страниц, состоящая из семи частей, разделённых на 33 главы. В конце её имеется дополнительный раздел, который носит название «The History of the Project and its Authors» [История проекта и его авторы], где можно узнать об особенностях развития многолетнего проекта и всех его участниках из Норвегии, России, Нидерландов и Великобритании.

Все разделы книги сопровождаются 173 иллюстрациями, среди которых есть как портреты путешественников-полярников, капитанов судов и их команд, коренных жителей Севера, так и изображения кораблей, гаваней, портов, северных городов и т. д., так и множество старинных карт, связанных с освоением Северного морского пути. Среди иллюстраций есть и картины Александра Алексеевича Борисова (1866–1934), выдающегося архангельского художника, яркого представителя Куинджейской школы русских пейзажистов. Картины А.А. Борисова появляются во всех главах книги и хорошо дополняют её. Заметим, что в то время, как его современники изображали преимущественно окрестности Москвы, центральную Россию, Борисов взялся за написание суровых пейзажей Русской Арктики, открыв тем самым новую главу в истории русского искусства. Музей художественного освоения Арктики (Архангельск) дал разрешение на публикацию в книге восьми картин художника. Эти картины иллюстрируют арктическую природу такой, какой он её видел на рубеже XIX и XX вв. Интересно, что в этот период в России также наблюдалось возрождение государственного интереса к самым северным районам страны и развитие идей о водном пути к северу от Евразии.

Мы благодарим за поддержку и прекрасные вводные статьи, которые написали в книге известный учёный и заслуженный полярник России, председатель Полярной комиссии Санкт-Петербургского отделения Русского географического общества Виктор Ильич Боярский, а также уже упомянутый выше профессор Вилли Остренг. В частности, В.И. Боярский отмечает, что поистине интернациональный состав авторов «предполагает более объективное рассмотрение истории, наряду с более обширным материалом, картами и иллюстрациями, многие из которых никогда не публиковались ранее. Считаю, что книга такого значения расширит понимание исторической роли освоения Северного морского пути в развитии Арктики и даст надёжную основу для прогнозирования её будущего» [2, с. 9].

Книга *“From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia”* охватывает как поступательное и тщательное освоение русскими исследователями берегов Сибири, так и поиски Северо-восточного прохода западными европейцами на Восток (XVI–XVII вв.); русские Камчатские экспедиции (XVIII в.); морские плавания из Европы до устьев крупных рек северо-запада Сибири (конец XIX — начало XX вв.); освоение Россией морского пути в советскую эпоху и после неё; и т. д. В книге показано, что освоение и раннее использование СМП в Сибирь было поистине международной инициативой, в которой принимали участие не только российские купцы, промышленники и мореплаватели, но и бизнесмены, судовладельцы, мореплаватели, учёные и другие сторонники этой масштабной идеи из Англии, Нидерландов, Скандинавских стран и Германии. Однако в конечном итоге

Северный морской проход как линия связи между Европой и Азией был использован в полной мере только Советским Союзом в XX в., став важнейшим средством географической и экономической интеграции его обширных территорий.

Северо-Восточный проход — это европоцентристское обозначение, которое всё чаще заменяется более многогранным русоцентристским названием — Северный морской путь. Это название вошло в широкое употребление в 1930-е гг., привлекая внимание непосредственно к российским берегам и к тому, что они могут предложить, а не к морскому пути как сквозному проходу между Западом и Востоком. Несомненно, Северный морской путь сыграл важную роль в становлении России такой, какой она и является в настоящее время. Этот процесс занял немало времени. Сначала стране предстояло освоение морей, которые в конечном итоге стали омывать «берега Российской империи»: Балтийского, Чёрного, Каспийского, морей Северного Ледовитого и Тихого океанов. А контроль России над этими береговыми линиями был завершён после столетнего фундаментального процесса расширения Евразии в сторону моря, т. е. процесса, который историки называли «стремлением к морю» [3].

Историки даже называли Северный морской путь «советской национальной идеей». Одно из его важнейших достижений оказалось в том, что он помог руководству страны теснее связать с другими частями государства порой уязвимые северные территории. Суверенитету страны в российской части Арктики, как казалось, особенно угрожала деятельность Норвегии на Западе и Америки на Востоке. Даже если, согласно международному праву, государствам в полярных широтах нет необходимости постоянно присутствовать на всех участках суши, существует требование, чтобы такое государство могло постоянно и эффективно их контролировать. В этом отношении всё большее значение в XX в. приобрела научная деятельность, которая внесла, например, значительный вклад, как пишет А.А. Сабуров, «в закрепление Земли Франца-Иосифа и Новой Земли за Советским Союзом, а Шпицбергена, Медвежьего острова и острова Ян-Майен — за Норвегией. Такой прогресс был достигнут благодаря тому, что научные учреждения посредством регулярных экспедиций и создания полярных станций обеспечили постоянное присутствие на арктических островах и архипелагах» [4, Сабуров А.А., с. 14].

В военном плане роль Северного морского пути стала важной для России после 1905 г., когда почти весь российский балтийский флот был потоплен в Цузимском проливе во время русско-японской войны. Однако стоит напомнить, что уже в 1897 г. вице-адмирал С.О. Макаров привлек внимание Министра морских сил Российской империи к возможности переброски соединений военно-морского флота государства при необходимости на Дальний Восток и в Тихий океан как раз через Арктическое море. Пожалуй, это был самый ранний намёк на потенциальное военно-стратегическое значение Северного морского пути для России. Но только после Цусимы правительство страны начало глубже изучать возможности отправки военных кораблей в Дальний Восток по Северному морскому пути на случай, если бы это было необходимо в будущем.

В качестве движущей силы развития СМП следует также выделить региональные экономические интересы со стороны Европейского Севера России и Сибири, которые в позднеимперский период не всегда совпадали с интересами Центральной России. Сибиряки часто критиковали медлительность российского правительства в освоении Северного морского пути [5]. Чтобы быстрее осуществить эту идею, региональные поборники Северного морского пути пробовали и действительно стали взаимодействовать с иностранными бизнесменами и мореплавателями, будь то британцы, норвежцы или кто-нибудь ещё. Одним из важных вопросов, обсуждаемых также в книге, является значение Русской революции 1917 г. и прихода к власти большевиков для становления Северного морского пути как важного водного пути России. При этом в поле научного интереса был вопрос о том, мог ли функционировать Северный морской путь как важнейший морской проход для России уже в межвоенный период и после него, если бы не было революции 1917 года? [6, Armstrong T.; 7, Pinkhenson D.M.].

Сегодня Северный морской путь актуален как никогда. Коллектив авторов представляемой книги не выступает ни за, ни против СМП как международного транзитного маршрута. Наша задача заключалась прежде всего в том, чтобы тщательно изучить исторические этапы его освоения и использования и сделать их доступными для широкого круга читателей. Многовековая история показывает, что СМП никогда не рассматривался как нечто неизбежное, что в долгосрочной перспективе следовало воспринимать как нечто само собой разумеющееся. Так, адмирал Фёдор Литке, президент Российской академии наук в 1864–1882 гг., и известный немецкий географ Август Петерман относились к нему скептически, так как не верили в судоходность Карского моря. Известный финско-шведский исследователь Арктики Адольф Эрик Норденшельд, опровергший их скептицизм, пройдя через Карское море и весь путь через Северо-Восточный проход в 1878–1879 гг., опять же не смог заставить поверить в него как в возможный международный транзитный маршрут [8, Nordenskiöld A.E.]. Не поверил в него полностью и известный гидрограф, исследователь Арктики и первооткрыватель Северной Земли Б.А. Вилькицкий после масштабной Русской гидрографической экспедиции в Северном Ледовитом океане (1910–1915 гг.), ставшей первым сквозным плаванием по СМП с востока на запад. На пути этой экспедиции возникли почти непреодолимые проблемы, вызванные льдами и мелководьем, и Вилькицкий тогда предвидел, что пройдет ещё много лет, прежде чем появится приемлемый транзитный маршрут для военно-морских судов к северу от Сибири. Фактически, он оказался прав: впервые такой поход состоялся только в 1936 г.⁴

Программа INSROP, которая выполнялась в 1990-е гг., также не содержала чётких выводов относительно целесообразности СМП. Так, в итоговом отчёте этой программы в

⁴ См.: Экспедиция особого назначения 3 (фильм 17.01.2010). URL: https://www.youtube.com/watch?v=Fy_d15m27cl&feature=youtu.be (дата обращения: 01.11.2023); Секретная экспедиция: ОМ-3. Из дневника кинооператора Марка Трояновского. Музей ЦСДФ. URL: csdfmuseum.ru (дата обращения: 01.11.2023).

1999 г. отмечалось: «Если скорость развития не может быть существенно увеличена, это исключает возможность использования СМП в качестве экономически целесообразной альтернативы Суэцкому и Панамскому каналам для транзитных рейсов» [1]. Далее в документе говорилось, что более высокая скорость предполагает радикальное усовершенствование технологии судостроения и навигационных систем. При этом интересно, что такой аспект, как глобальное потепление, в итоговом отчёте исследовательской программы INSROP, т. е. буквально 25 лет назад, вообще не считался решающим фактором для климата планеты. Тогда его рассматривали просто как результат колебаний между охлаждением и потеплением воздуха в рамках ранее известных случаев в климатической истории Арктики. Сегодня же стало ясно, что таяние льдов в Арктическом море продолжается и этот факт по-настоящему меняет перспективы для Северного морского пути. По сути, наконец-то он приобретает реальную значимость как морской международный торговый путь между Европейским и Азиатским континентами, между Западом и Востоком. Но при этом возникает вопрос: стоит ли нам радоваться этому факту или, напротив, волноваться? Будет ли СМП в перспективе действительно ресурсосберегающим и допустимым, если он подвержен влиянию изменений климата, которые могут быть опасными для нашей планеты? [9, Wadhams P.]. Эти и другие важнейшие вопросы, касающиеся будущего Северного морского пути, рассматриваются в последних главах книги "From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway north of Eurasia" (От Северо-восточного прохода до Северного морского пути. История водного пути к северу от Евразии).

Заключение

В заключение мы хотели бы привести небольшой отрывок из книги «От Северо-восточного прохода до Северного морского пути. История водного пути к северу от Евразии», посвящённый Земле Франца-Иосифа, ввиду его актуальности в связи с недавним празднованием 150-летия со дня её открытия (1873–2023 гг.):

«Примерно до 1860 г. северо-норвежские зверобойные суда охотились почти исключительно у западных берегов архипелага Шпицберген. В 1860-х гг. их охотничий промысел начал расширяться, а поголовье моржей, тюленей и белых медведей на Шпицбергене стремительно сокращалось. Охотники на морского зверя устремились дальше на север и на восток, в ещё не изведанные воды. В 1865 г. русский морской офицер барон Н.Г. Шиллинг в научной работе о морских течениях в Северном Ледовитом океане предположил существование Арктического архипелага между Новой Землёй и Шпицбергенем и к северу от них [10, Перевалов В.А., с. 170–171]⁵. Свою гипотезу он обосновал, в частности, тем, что у северных берегов Кольского полуострова и норвежского

⁵ Интересно, что ещё М.В. Ломоносов в 1761 г. предвидел существование большого острова или архипелага к северо-востоку от Шпицбергена.

Финнмарка никогда не было паковых льдов. Поскольку не могло быть сомнения в том, что морское течение переносит лёд с северо-востока на юго-запад в Северном Ледовитом океане, эти берега должны были быть покрыты почти круглогодичным паковым льдом — так же, как и северные побережья Сибири. Сам архипелаг Шпицберген не мог удерживать массы льда в несколько десятков тысяч квадратных миль, поэтому единственным возможным объяснением было существование между ним и Новой Землёй неизвестных территорий, образующих преграду для дрейфующих льдов [11, Schilling N.G., с. 219; 12, Horn G., с. 11–12; 13, Кремер Б.А., с. 147–150; 14, Krenke A.N., с. 129–130].

Всего несколько месяцев спустя в результате промыслового плавания в 1865 г. шкипер из Хаммерфеста по имени Нильс Рённбек открыл новую землю, которую он назвал северо-восточным Шпицбергенем и которую многие норвежцы идентифицируют как западную окраину архипелага, известную сегодня как Земля Франца-Иосифа. Нельзя сказать, что это открытие хорошо задокументировано, и в XIX в. оно оставалось неизвестным большинству норвежских охотников на морских млекопитающих [15, Carlsen E.; 16, с. 298–299]⁶. Об этом свидетельствует газетная статья, написанная врачом муниципалитета Альта и опубликованная в газете «Aftenbladet» в 1871 г. Автор не знал о предполагаемом открытии Рённбека, но, основываясь на знаниях, полученных от других зверобоев в этом районе, он всё же предположил существование суши между Шпицбергенем и Новой Землёй. Свою теорию он основывал исключительно на косвенных доказательствах, а именно на существовании популяции оленей на Шпицбергене.

Важнейший вопрос заключался в том, как олени изначально туда попали. Единственный возможный путь с материка Евразии — по льду с Новой Земли. Но расстояние между Новой Землей и Шпицбергенем настолько велико, что олени умерли бы от голода, если не предположить существование каких-то островов на полпути, где они могли бы найти себе пищу [17, Follum L.]. Поэтому и в России, и в Норвегии были люди, которые теоретически предвидели открытие этого архипелага. В 1870 г. два выдающихся русских географа А.И. Воейков и П.А. Кропоткин действительно планировали отправить разведывательную экспедицию на поиски земли, о существовании которой догадывался барон Н.Г. Шиллинг, но не смогли получить финансовой поддержки.

Фактически первое документально подтверждённое открытие этого архипелага произошло в результате австро-венгерской полярной экспедиции под руководством Юлиуса Пайера и Карла Вейпрехта, совершённой на борту судна «Тегетгофф», которые, по правде, не планировали отправляться в этом направлении. Так, одной из целей данной экспедиции в 1872–1874 гг. было пройти по всему Северному морскому пути, подойдя к нему со стороны открытых вод, которые, как предполагалось, существовали к северу от Новой Земли. Тогда

⁶ Из книги Эллинга Карлсена об экспедиции Пайера-Вейпрехта, в которой он участвовал в качестве ледового лоцмана, очевидно, что он не знал о предполагаемом открытии Рённбека. Полную информацию по этому вопросу см. в Нильсен Й.П. (ред.). Сближение. Россия и Норвегия в 1814–1917 годах. Москва, 2017. С. 298–299.

планировалось провести первую зиму на мысе Челюскин, а следующим летом продолжить исследование этой части Северного Ледовитого океана. В течение третьего лета экспедиция надеялась пройти по Северному морскому пути до Берингова пролива и оттуда — в порт в Азии или Америке [18, Пайер Дж., с. 9–12; 19, Holland C., с. 290; 20, Vaughan R., с. 164–165; 21]. Прибыв в норвежский северный порт Тромсё, австрийцы наняли ледовым лоцманом опытного норвежца Эллинга Карлсена. Тем не менее, всего через несколько часов после того, как австриец, граф Иоганн Непомук Вильчек (к слову, главный спонсор экспедиции Юлиуса Пайера и Карла Вейпрехта) сам, выйдя на судне «Исбьорн» из Тромсё, чтобы подготовить для идущей экспедиции несколько складов на Новой Земле, оставил её на западном побережье Новой Земли, судно «Тегетгофф» оказалось зажатым во льдах. И освободиться от них судну уже было не суждено. Вместо того чтобы двигаться по Северному морскому пути, они дрейфовали во льдах преимущественно в северо-западном направлении, пока в августе 1873 г. не сели на мель на неизвестном ранее арктическом архипелаге, который они назвали Землёй кайзера Франца-Иосифа в честь австро-венгерского императора [22, Schimanski J., Spring U.; 23, Давыдов Р.А.]⁷. Таким образом, как и в случае с архипелагом Шпицберген, Земля Франца-Иосифа также была открыта как сопутствующий результат поисков Северного морского пути.

Список источников

1. The Natural and Societal Challenges of the Northern Sea Route. A Reference Work. Ed. by W. Østreg. Lysaker, Fridtjof Nansen Institute; St. Petersburg, Central Marine Research and Design Institute; Tokyo, Norway Ship and Ocean Foundation, 1999. 466 p.
2. From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway north of Eurasia / Ed. by Nielsen J.P., Okhuizen E.; Tevlina V.V., Nielsen J.P., Krasnikova O.A., Okhuizen E. Leiden, Brill Academic Publishers, 2022. 500 p.
3. Kerner R.J. The Urge to the Sea. The Course of Russian History. The role of Rivers, Portages, Ostrogs, Monasteries and Furs. Berkeley, Los Angeles, University of California Press, 1946. 212 p.
4. Сабуров А.А. Организация научных исследований как фактор освоения островов Европейской части Арктики в 1906–1941 гг.: отечественный и норвежский опыт. Автореф. дисс. канд. ист. наук. Тюмень, 2019. 29 с.
5. Востротин С.В. Северный морской путь // Азиатская Россия. Издание переселенческого управления главного управления землеустройства и земледелия. Санкт-Петербург, 1914. С. 676–735.
6. Armstrong T. The Northern Sea Route. Soviet Exploitation of the North East Passage. Cambridge, Cambridge University Press, 1952. 162 p.
7. Пинхенсон Д.М. История открытия и освоения Северного морского пути. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Т. 2. / Под ред. Я.Я. Гаккеля, М.Б. Черненко. Ленинград: Морской транспорт, 1962. 768 с.
8. Nordenskiöld A.E. Sur la possibilité de la navigation commerciale dans la mer glaciale de Sibérie. Mémoire soumis a sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège. Stockholm, 1879. 21 p.
9. Wadhams P. A Farewell to Ice. A Report from the Arctic. London, Penguin Random House, 2016. 240 p.
10. Перевалов В.А. Ломоносов и Арктика: из истории географической науки и географических открытий. Москва–Ленинград: Издательство Главсерморпути, 1949. 504 с.

⁷ Недавние публикации об открытии Земли Франца-Иосифа см.: Schimanski J., Spring U. (2015); Давыдов Р.А. (2017).

11. Шиллинг Н.Г. Соображения о новом пути для открытий в Северном Полярном океане // Морской сборник. 1865. Т. 78. № 5 (неофициальная часть). С. 213–224.
12. Horn G. Franz Josef Land, Natural History, Discovery, Exploration and Hunting. Skrifter om Svalbard og Ishavet (no. 29). Oslo, I kommisjon hos Jacob Dybwad, 1930. 59 p.
13. Кремер Б.А. Как было предсказано существование Земли Франца-Иосифа // Летопись Севера. Москва: Географиздат, 1957. Т. 2. С. 147–150.
14. Krenke A.N. Russian research in Franz Josef Land. In: Franz Josef Land / Ed. by S. Barr. Oslo, Norsk Polarinstitut; University of Salzburg, 1995. Pp. 129–147.
15. Carlsen E. Optegnelser fra den østerrigsk-ungarske polarexpedition (1872–1874) [Reminiscences from the Austro-Hungarian Polar Expedition (1872–1874)]. Tromsø, 1875. 87 p.
16. Сближение. Россия и Норвегия в 1814–1917 годах / Под ред. Й.П. Нильсена. Москва: Весь Мир, 2017. 708 с.
17. Follum L. Er det antageligt, at Land findes mellem Spitsbergen (Giles Land) og Novaja Semlja, og liggende sydligt nok til Fangstfelt for Ishavsbedriften? [Is it possible that there is Land between Spitsbergen (Giles Land) and Novaya Zemlya, which is situated far enough to the South to be suitable as hunting ground for the polar industry?]. Aftenbladet (Kristiania-Oslo), 1871, no. 102.
18. Пайер Ю. 725 дней во льдах Арктики: Австро-венгерская полярная экспедиция 1871–1874. Ленинград: Издательство Главсевморпути, 1935. 300 с.
19. Holland C. Arctic Exploration and Development, C. 500 B.C. to 1915: an Encyclopedia. New York, London, Garland Publishing, 1994. 704 p.
20. Vaughan R. The Arctic. A History. Stroud: Phoenix Mill; Dover, 1994. 340 p.
21. Geological aspects of Franz Josef Land and the northernmost Barents Sea: the northern Barents Sea geotraverse / Ed. by Heintz N., Musatov E.E., Solheim A. Oslo, Norsk Polarinstitut, 1998. 120 p.
22. Schimanski J., Spring U. Passagiere des Eises: Polarhelden und arktische Diskurse 1874. Wien, Köln, Weimar: Bohlau Verlag, 2015. 719 p.
23. Давыдов Р.А. Федор Иванович Воронин и спасение экспедиции, открывшей Землю Франца-Иосифа // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2017. № 6. С. 16–26. DOI: <https://doi.org/10.17238/issn2227-6564.2017.6.16>

References

1. Østreng W. ed. *The Natural and Societal Challenges of the Northern Sea Route. A Reference Work*. Lysaker, Fridtjof Nansen Institute; Saint Petersburg, Central Marine Research and Design Institute; Tokyo, Norway Ship and Ocean Foundation, 1999, 466 p.
2. Nielsen J.P., Okhuizen E., Tevlina V.V. et al., eds. *From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway north of Eurasia*. Leiden, Brill Academic Publishers, 2022, 500 p.
3. Kerner R.J. *The Urge to the Sea. The Course of Russian History. The Role of Rivers, Portages, Ostrogs, Monasteries and Furs*. Berkeley, Los Angeles, University of California Press, 1946, 212 p.
4. Saburov A.A. *Organizatsiya nauchnykh issledovaniy kak faktor osvoeniya ostrovov Evropeyskoy chasti Arktiki v 1906–1941 gg.: otechestvennyy i norvezhskiy opyt: avtoref. dis. kand. ist. nauk* [Organization of Scientific Research as a Factor in the Development of the Islands of the European Part of the Arctic in 1906–1941: Domestic and Norwegian Experience: Cand. Hist. Sci. Diss. Abs.]. Tyumen, 2019, 29 p.
5. Vostrotnin S.V. Severnyy morskoy put' [Northern Sea Route]. In: *Aziatskaya Rossiya. Izdanie pereselencheskogo upravleniya glavnogo upravleniya zemleustroystva i zemledeliya* [Asian Russia. Publication of the Resettlement Department of the Main Department of Land Management and Agriculture]. Saint Petersburg, 1914, pp. 676–735.
6. Armstrong T. *The Northern Sea Route. Soviet Exploitation of the North East Passage*. Cambridge, Cambridge University Press, 1952, 162 p.
7. Pinchenson D.M. *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti. Problema Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma. T. 2* [History of the Discovery and Development of the Northern Sea Route. The Problem of the Northern Sea Route in the Era of Capitalism. Vol. 2]. Leningrad, Morskoy Transport Publ., 1962, 768 p.

8. Nordenskiöld A.E. *Sur la possibilité de la navigation commerciale dans la mer glaciale de Sibérie. Mémoire soumis a sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège*. Stockholm, 1879, 21 p.
9. Wadhams P. *A Farewell to Ice. A Report from the Arctic*. London, Penguin Random House, 2016, 240 p.
10. Perevalov V.A. *Lomonosov i Arktika: iz istorii geograficheskoy nauki i geograficheskikh otkrytiy* [Lomonosov and the Arctic: From the History of Geographical Science and Geographical Discoveries]. Moscow–Leningrad, Glavsermorput Publ., 1949, 504 p.
11. Shilling N.G. Soobrazheniya o novom puti dlya otkrytiy v Severnom Polyarnom okeane [Considerations About a New Path for Discovery in the Arctic Ocean]. *Morskoy sbornik*, 1865, vol. 78, no. 5 (unofficial part), pp. 213–224.
12. Horn G. *Franz Josef Land, Natural History, Discovery, Exploration and Hunting. Skrifter om Svalbard og Ishavet (no. 29)*. Oslo, I kommisjon hos Jacob Dybwad, 1930, 59 p.
13. Kremer B.A. Kak bylo predskazano sushchestvovanie Zemli Frantsa-Iosifa [How the Existence of Franz Josef Land was Predicted]. In: *Letopis' Severa* [Chronicle of the North]. Moscow, Geographizdat Publ., 1957, vol. 2, pp. 147–150.
14. Krenke A.N. Russian Research in Franz Josef Land. In: *Franz Josef Land*. Oslo, Norsk Polarinstitut; University of Salzburg, 1995, pp. 129–147.
15. Carlsen E. *Optegnelser fra den østerrigsk-ungarske polarexpedition (1872–1874)* [Reminiscences from the Austro-Hungarian Polar Expedition (1872–1874)]. Tromsø, 1875, 87 p.
16. Nielsen J.P., ed. *Russland kommer nærmere: Norge og Russland 1814–1917* [Rapprochement. Russia and Norway in 1814–1917]. Moscow, Ves Mir Publ., 2017, 708 p. (In Russ.)
17. Follum L. *Er det antageligt, at Land findes mellem Spitsbergen (Giles Land) og Novaja Semlja, og liggende sydligt nok til Fangstfelt for Ishavsbedriften?* [Is It Possible that there is Land between Spitsbergen (Giles Land) and Novaya Zemlya, Which is Situated Far Enough to the South to be Suitable as Hunting Ground for the Polar Industry?]. *Aftenbladet (Kristiania-Oslo)*, 1871, no. 102.
18. Payer Yu. *725 dney vo l'dakh Arktiki: Avstro-vengerskaya polyarnaya ekspeditsiya 1871–1874* [725 Days in the Arctic Ice: Austro-Hungarian Polar Expedition of 1871–1874]. Leningrad, Glavsevmorput Publ., 1935, 300 p. (In Russ.)
19. Holland C. *Arctic Exploration and Development, C. 500 B.C. to 1915: An Encyclopedia*. New York, London, Garland Publishing, 1994, 704 p.
20. Vaughan R. *The Arctic. A History*. Stroud, Phoenix Mill; Dover, 1994, 340 p.
21. Heintz N., Musatov E.E., Solheim A., eds. *Geological Aspects of Franz Josef Land and the Northernmost Barents Sea: The Northern Barents Sea Geotraverse*. Oslo, Norsk Polarinstitut, 1998, 120 p.
22. Schimanski J., Spring U. *Passagiere des Eises: Polarhelden und Arktische Diskurse 1874*. Wien, Köln, Weimar, Bohlaus Verlag, 2015, 719 p.
23. Davydov R.A. Fedor Ivanovich Voronin i spasenie ekspeditsii, otkryvshey Zemlyu Frantsa-Iosifa [Fyodor Ivanovich Voronin and the Rescue of the Expedition that Discovered Franz Josef Land]. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki* [Bulletin of the Northern (Arctic) Federal University. Series: Humanities and Social Sciences], 2017, no. 6, pp. 16–26. DOI: <https://doi.org/10.17238/issn2227-6564.2017.6.16>

Статья поступила в редакцию 02.11.2023; принята к публикации 07.11.2023

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов