

УДК 910.4(091)

А. Е. Гончаров, Н. М. Карелин

**ИЗ ИСТОРИИ КАРСКИХ ЭКСПЕДИЦИИ XIX В.: БРИТАНСКАЯ
ТОРГОВАЯ КОМПАНИЯ «ФЕНИКС» ***

ГОНЧАРОВ Александр Евгеньевич – доцент, кандидат исторических наук. Сибирский государственный аэрокосмический университет имени академика М.Ф. Решетнева. 660037, Россия, г. Красноярск, проспект имени газеты «Красноярский рабочий», 31. E-mail: goncharovae@sibsau.ru.

КАРЕЛИН Николай Михайлович – старший преподаватель Сибирский государственный аэрокосмический университет имени академика М.Ф. Решетнева. 660037, Россия, г. Красноярск, проспект имени газеты «Красноярский рабочий», 31. E-mail: karelinm84@mail.ru.

В настоящей статье рассматривается деятельность торговой компании «Феникс» («Phoenix Merchant Adventurers Ltd.») по освоению Северного морского пути в 1887–1888 гг. После ранних попыток англичан установить регулярные торговые рейсы через Карское море к устьям рек Оби и Енисея в 70-х гг. XIX в., эта компания стала первым британским торговым предприятием, осуществлявшим грузоперевозки через Карское море в XIX в. В последствие, английские коммерческие экспедиции продолжались до 1899 г. и легли в основу Карских экспедиций, организованных уже в советское время. Авторами рассматриваются широкий круг вопросов, охватывающих деятельность компании: организация и ход экспедиций компании, действия британских властей по предоставлению компании «Феникс» права на беспошлинную торговлю ввозимыми товарами (в частности, лоббирование интересов компании британским послом в России Робертом Мориером), количественный и качественный анализ ввезенного англичанами товара, отношение к проблеме открытия морского пути через Карское море, а также к перспективе торговли между Россией и Англией, как в России, так и за рубежом, причины неудачи экспедиции 1888 г. и прекращение деятельности компании «Феникс». В статье также рассматривается дальнейшая судьба

* Работа выполнена при поддержке гранта Российского гуманитарного научного фонда. Номер заявки 16-11-24010.

парохода «Феникс», принадлежавшего компании. Приводятся обстоятельства гибели судна и его нынешнее местоположение. Авторами привлечен широкий круг источников, как российского, так и зарубежного происхождения, а также материалы полевых исследований, что позволяет с определенной долей объективности судить о достижениях британского предприятия.

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ; КАРСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ; КОМПАНИЯ «ФЕНИКС»; ДЖОЗЕФ ВИГГИНС; ЕНИСЕЙ; ИСТОРИЯ СУДОХОДСТВА В СИБИРИ; ПОРТО-ФРАНКО В СИБИРИ.

Судоходство в Карском море возродилось после столетидесятилетнего перерыва в середине семидесятых годов XIX в. Среди организаторов первых плаваний на Обь и Енисей наиболее заметную роль сыграл англичанин Джозеф Виггинс, проведший к 1878 г. четыре экспедиции [1, с. 176]. Однако, как это часто происходило в истории освоения Северного морского пути, за успехом следовали неудачи, которые привели к резкому падению интереса [2, р. 407]. В результате, к 1883 г. торговые рейсы по Карскому морю прекратились.

Образованная в 1887 г. в Ньюкасл-апон-Тайне компания «Phoenix Merchant Adventurers Ltd» (впоследствии название компании сократилось до «Phoenix» («Феникс»)) возродила коммерческие плавания в Карском море. Происхождение названия компании неоднозначно [3]. В одних источниках сообщается, что название компании было выбрано по названию приобретенного ею парохода «Феникс» («Phoenix») [4, р. 203]. Не исключено, что своему названию компания обязана существовавшей в XVI в. в Ньюкасле компании «Merchant Adventurers of Newcastle-upon-Tyne» [5].

Инициатором создания предприятия выступил Генри Нортон Саливан совместно с ньюкаслской фирмой «Eicholtz & Co». Соучредителями компании стали Ч. Гардинер, У.П. Гэскелл и С.Н. Корлетт. В компанию был приглашен Виггинс на должность морского суперинтенданта и советника [4, р. 203]. Компания получила влиятельного покровителя в лице британского посла в России Роберта Мориера. Еще в 1886 г. он познакомился с Виггинсом, который заинтересовал его идеей использования морского пути в Сибирь в коммерческих целях [6, р. 260].

Схема торговых операций была предельно проста. Пароход «Феникс» (построен в 1860 г., корпус железный, длина – 43 м, ширина –

6,6 м, осадка – 3 м, брутто тоннаж – 279 тонн, мощность машины – 60 л.с.) должен был дойти до Енисея и подняться до Енисейска. В дальнейшем, пароход должен был перевозить товары между Енисейским заливом и Енисейском (это исключало необходимость сотрудничать с местными судовладельцами). Грузы из Англии в Сибирь планировалось доставлять в навигацию на пароходе, который компании еще предстояло приобрести. Англичане также предусмотрели необходимость проведения гидрографических работ на Енисее для своих нужд: для этого был приобретен паровой катер [4, р. 204].

5 августа 1887 г. (н.с.) «Феникс» под командованием Виггинса вышел из порта Саут-Шилдс. После захода в Вардё, 8 августа, экипаж получил у российского вице-консула документы, удостоверяющие, что пароход «из благополучных местностей», а экипаж здоров [7, л. 13об]. С парохода было выгружено около 121 тонны соли [7, л. 17]. Кроме того, в Вардё на борт было взято еще два члена экипажа. Таким образом, экипаж судна составил 14 человек, в том числе: Джозеф Виггинс (капитан), Генри Саливан (директор компании), Эдвард Фетн (матрос), Гербер Гриммер, (матрос), Дэниел Шмитт (Смит) (матрос), Чарльз Ваткинс (матрос), Уильям Патрикс (матрос), Роберт Виггинс (старший офицер, брат Дж. Виггинса), Чарльз Вард, Джулиус Верр, Сэмюэл Росс, Александр Коннер, Христиан Олсен, С. Тасен [7, л. 15].

29 августа, «Феникс» прошел проливом Карские ворота, а 3 сентября достиг Енисейского залива. Здесь Виггинс повстречал знакомого ему по экспедиции 1876–77 гг. «слепого повелителя самоедов» по имени Пачкар, исключительные лоцманские способности которого отмечают английские источники [4, р. 206; 8, р. 4]. В сопровождении его и еще одного ненца, пароход безопасно прошел до Дудинки. В Дудинке к экспедиции присоединился в качестве лоцмана Николай Ерофеевич Уваров, некий ссыльнопоселенец Еловской волости Красноярского округа, названный в английских источниках «молодым русским графом» [4, р. 206].

9 сентября «Феникс» дошел до села Селиваниха. По причине недостаточного знания фарватера и из опасения посадить морское судно на мель, здесь был выгружен груз соли и помещен на частном складе. При этом, надлежащий досмотр товаров и проверку документов туруханский

отдельный пристав осуществить не смог по причине отсутствия переводчика. Он вручил Виггину письмо, в котором предписывалось сельским властям оказывать содействия экспедиции в поисках лоцманов для найма [7, л. 13–14].

Дальнейший путь корабля лежал к Енисейску. Виггину предстояло доказать, что морские суда способны подниматься до Енисейска. Особую сложность представляло прохождение Енисейских Щек и Осиновских порогов [4, р. 206–207]. Можно с уверенностью заявить, что Осиновский порог англичанам помогал преодолеть один из представителей крестьянской семьи Лазаревых из д. Осиновой [9, с. 8].

Вечером 9 октября 1887 г. пароход «Феникс» достиг Енисейска. За теплым приемом последовало длительное разбирательство, касающегося правовых аспектов ввоза иностранных товаров и их последующей продажи. После двухнедельной переписки между Енисейском и Красноярском, Красноярском и Иркутском, Иркутском и Министерством финансов, была разрешена продажа ввезенных товаров без уплаты пошлины [7, л. 1–10].

Основная заслуга в принятии благоприятного для англичан решения принадлежит Мориеру. В течение почти всего срока пребывания в должности посла, он оказывал активное покровительство делу развития британской торговли через Карское море. Он пролоббировал получение разрешений на беспошлинный привоз товаров к устью Енисея в 1887 г., а затем в 1888–1892 гг., привоз товаров в устье Оби в 1888 г., а также разрешение на перевозку грузов по Енисею в 1888 г. для английских компаний [10, р. 343]. Впоследствии, разрешения на беспошлинный привоз товаров продлевались до 1897 г. [11, с. 8; 12, с. 58]. Мориер смог добиться таких результатов благодаря поддержке высокопоставленных лиц в российском правительстве (И.А. Вышнеградский, К.Н. Посьет, А.П. Игнатьев).

Таб. 1. Список товаров, ввезенных в 1887 г.

№ п/п	Наименование	Количество	Вес в кг
1	Кулей соли (первоначально) Выгружено в Норвегии	2 тыс. -	202 120 121 272
2	Бочек соли	196	50 530

3	Бочек соды бикарбонатной	2	61,3
4	Точильных камней	138	4058
5	Бочек оливкового масла	9	1467
6	Ящиков с фруктовыми консервами	10	717,2
7	Ящиков печенья (или галет)	3	301,4
8	Якорей	10	1320
9	Бочонков с краской (красная)	60	4962,8
10	Бочонков с краской (белая)	57	1548,5
11	Бочонков со свинцовой краской (красная)	25	733,5
12	Ящиков с обувью	1 (19 пар обуви)	50,1
13	Ящиков с шеффилдскими ножами	1	381,7
14	Ящиков с плотницким инструментом	2	250,5
15	Ящиков с деревянными топориками	2	300,6
16	Ящиков с хлопковой и шерстяной тканями	2	302,2
17	Ящиков с выделанной кожей	1	8,8
18	Ящик с сафьяновой кожей	3	156,3
19	Бочек с керосином	12	1812,1
20	Лопат стальных	36	100,2
21	Ящиков с венецианскими бусами	3	302,8
22	Цепей железных	-	3985,2
23	Ящиков с фарфоровой и стеклянной посудой*	2	326

*Данная позиция вынесена за таблицу, как товар, предназначенный для экипажа, а не для продажи. Нам представляется это сомнительно, применяя в расчет количество товара, а так же тот факт, что стеклянные изделия воспрещались к беспошлинному ввозу [13, С. 5]. Таблица составлена по [7, л. 17–17об; 13, с. 74–79].

Среди представленных товаров наблюдаются, как востребованные на сибирском рынке (соль, сода, оливковое масло, краски, ткани), так и не пользующиеся спросом (деревянные топорика). Обращает на себя внимание большое количество категорий товаров при малом объеме каждой. Это позволяет сделать вывод о незнании англичанами сибирского рынка и подтверждает пробный характер рейса [14, р. 8].

Качество и цены товаров вызвали шквал критики в прессе. Наблюдается постоянное сравнение товара с российскими аналогами, причем всегда в пользу последних [15, с. 4]. Проводятся параллели между экспедицией и неравноправной торговлей европейцев с аборигенами: «[товар] пригоден только диким, не цивилизованным народам» [16, с. 3].

В тоже время среди привезенных товаров наблюдаются как товары промышленного назначения, так и предметы роскоши (при этом, вышеупомянутая бижутерия пользовалась спросом и в Европе [17, р. 9]). Крупное сибирское купечество не желало конкуренции со стороны иностранцев и использовало прессу для защиты своих интересов.

Сложно установить, насколько успешной оказалась торговая операция. Согласно одному источнику, продажи шли плохо, и остаток товара пришлось сдать П.А. Бойлингу, резиденту Енисейска, сотрудничавшего с компанией [18, л. 620]. В то же время, судя по дальнейшей деятельности компании, результаты торговли имели определенный успех [11, с. 6].

После решения вопросов с товарами, большая часть экипажа направились сухопутным путем в Европу. Пароход «Феникс» был поставлен на зимовку в устье реки Зырянка на правом берегу Енисея, выше по течению от Енисейска на 6 верст [20, л. 5]. Роберт Виггинс с двумя матросами остался в Енисейске.

Перед отъездом, Саливан ходатайствовал перед енисейским губернатором о разрешении направить в Дудинку Уварова с целью подготовить там склада дров, а также начать разработку каменного угля для парохода «Феникс». Ходатайство было удовлетворено, а Уварову было выдано свидетельство, разрешающее ему проживать в Енисейском округе и Туруханском крае [7, л. 20–20об., 22]. Это одна из наиболее ранних попыток организовать поставку местного угля для нужд судоходства.

Прибыв в столицу, Саливан, по приглашению Мориера, был представлен ряду высокопоставленных чиновников, а также удостоился аудиенции императора [4, р. 214]. Летом 1888 г. Виггинс, по приглашению посла, также ездил в Петербург.

В Англии началась подготовка к новой экспедиции. Было зафрахтовано судно «Лабрадор» с полным парусным вооружением и снабженное 80-сильной паровой машиной. Ранее судно уже использовалось в полярных морях «Компанией Гудзонова залива» [4, р. 215; 19, р. 142].

Широкий общественный резонанс экспедиции 1888 г. обусловлен, в первую очередь, поддержкой Мориера, выразившейся в представлении

особой депеши британскому премьер-министру, в которой расписывались перспективы торговли Великобританией с Сибирью. Посол даже собрал для экспедиции дополнительные 3 тыс. фунтов [10, р. 343]. Более того, в экспедиции принял участие сын посла – Виктора. Таким образом, на экспедицию возлагалась большая надежда – она должна была окончательно поставить точку в вопросе о проходимости Карского моря и выгоды прямой англо-сибирской торговли.

«Лабрадор» вышел из реки Тайн 16 июля. Экипаж состоял из двадцати моряков, а также нескольких пассажиров. На борту находилось приблизительно 257 тонн различных товаров [11, с. 6]. Однако по прибытию в Вардэ 3 августа, была получена телеграмма, в которой сообщалось, что «Феникс» сел на мель на Енисее.

Пока шла подготовка к плаванию «Лабрадора», представители компании в Енисейске готовили «Феникс» к отправке в Енисейский залив. При этом, весной того же года развернулась острая дискуссия по поводу дозволения английскому судну провозить товары по Енисею. Несмотря на требование местных паромовладельцев отказать в выдаче такого разрешения, губернатор дозволил Саливану возить товары в течение трех лет, аргументируя это пользой для оживления торговли и развития Туруханского края [20, л. 1–2; 21, р. 18]. При этом Министерство финансов высказало пожелание, чтобы в дальнейшем «Феникс» был продан российскому владельцу [11, с. 6]. Первоначально планировалось установить пунктом досмотра товаров станок Толстоносковский, где сохранились складские помещения компании Кнопа [20, л. 8]. Однако по ходатайству Саливана, это место было перенесено в Гольчиху.

6 (7) июля «Феникс» отправился из Енисейска, нагруженный примерно 6,5 тоннами кости. Для досмотра товаров с судном был командирован акцизный ревизор Соловьев [22, Л. 15]. 13 июля «Феникс» прибыл в Аниферово, где Р. Виггинс пригласил в качестве лоцмана известного ему ранее Николая Григорьевича Федорова, который должен был провести судно до Ворогово.

14 июля пароход подошел к Касовскому острову. Пройдя узкой протокой, у изголовья острова, Р. Виггинс, вместо того, чтобы пройти левее по фарватеру как ему указывал лоцман, вывел судно на середину реки, где

оно село на галечную отмель. Попытки снять судно с мели не увенчались успехом [20, л. 23–28]. При этом Р. Виггинс проявил себя весьма некомпетентным руководителем [22, с. 6]. В Енисейск был направлен один из матросов-англичан для дачи телеграммы в Англию. Соловьев в сопровождении двух матросов был направлен в Гольчиху на паровом катере [20, л. 26–27]. Однако пароход все же смог 7 августа самостоятельно сняться с мели и продолжил путь. 10 числа он был у деревни Сумароково, откуда в тот же день вышел в сопровождении парохода «Николай» И.П. Кытманова. «Феникс», дойдя до устья Енисея, «Лабрадор» там не застал и был вынужден вернуться в Енисейск.

Тем временем, руководство компании пыталось безуспешно найти выход из сложившейся ситуации, зафрахтовав для сопровождения «Лабрадора» небольшой речной колесный пароход «Сигал» [4, р. 238]. Однако эта отчаянная попытка спасти экспедицию не удалась. Стремясь в очередной раз доказать судоходность Карского моря, Дж. Виггинс довел «Лабрадор» до острова Белый. Однако понимая, что подняться вверх по реке на судне со столь глубокой осадкой, не зная фарватера, он не сможет, было решено вернуться в Англию [4, р. 241]. Виктор Мориер решил предпринять путешествие с семьей ненцев через тундру до Обдорска. Позже, это путешествие было им подробно описано [23; 24].

Неудача 1888 г. привела к ликвидации компании. На ее месте образовался «Англо-Сибирский торговый синдикат», который продолжила коммерческие рейсы по Карскому морю в 1889–1890 гг. [25, с. 19]. Как правопреемник компании «Феникс», синдикат стал собственником парохода «Феникс». Дж. Виггинс провел рейс 1889 г., после чего из-за ссоры с руководством отстранился от дел и вернулся к Карским экспедициям в 1893 г. Его брат Роберт остался на Енисее в качестве капитана «Феникса», до прекращения деятельности компании в 1891 г.

В 1891 г. пароход «Феникс» был продан П.И. Кытманову за 18 тыс. руб., и использовался им для плаваний в низовья Енисея [18, л. 663]. Однако, уже в июле 1892 г. пароход потерпел крушение выше Осиновских порогов. А.И. Кытманов сообщает о гибели судна так: «[пароход] пробил дно на подводных камнях и затонул, успев подойти к берегу» [18, л. 672].

В 2015 г. в ходе первого этапа экспедиции «Где «Темза» встречается с Енисеем: по следам полярных экспедиций XIX–XX вв. на Енисее», организованной Экспедиционным центром Русского географического общества в Сибирском федеральном округе совместно с Сибирским государственным аэрокосмическим университетом имени академика М.Ф. Решетнева, было определено точное местоположение останков парохода «Феникс». На основании проведенных архивных и полевых исследований, установлено, что останки судна лежат в северо-восточной оконечности острова Фениксова коса. Географические координаты останков – $61^{\circ}23'43.5''$ с.ш., $89^{\circ}42'18.9''$ в.д. Основная часть корпуса парохода погребена под песчаным наносным массивом острова, формирование которого и вызвано севшим на мель судном. По сведениям сотрудников лоцмейстерской службы в малую воду видны части судовой надстройки.

Подводя итоги необходимо сказать, что компания «Феникс» смогла организовать и провести два рейса на Енисей. Главной заслугой компании следует считать доказательство проходимости Енисея для морских судов, а так же возможность осуществления грузоперевозок по Северному морскому пути. В то же время, эти рейсы оказались неуспешными коммерчески. Это обусловлено целым рядом факторов, проявившихся в ходе деятельности предприятия. Наиболее существенными следует считать: слабое представление о характере сибирского рынка, отсутствие согласованности движения и встречи морских и речных судов, слабое знание фарватера Енисея и Енисейского залива. К субъективным факторам следует отнести некомпетентность отдельных должностных лиц компании. Противодействие компании со стороны местного купечества нельзя считать существенным фактором в числе причин неудач компании, поскольку наблюдалась значительная государственная поддержка предприятия. Освоение Северного морского пути – это длительный процесс, требующий как масштабных экономических затрат, так и использования широких научных знаний. Попытки англичан освоить этот маршрут малыми коммерческими экспедициями, зачастую имевших авантюристический характер, не могли оказаться успешными в долгосрочной перспективе.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Визе В.Ю.** Моря Советской Арктики. Очерки по истории исследования. Л., 1936.
2. **Stone I.R.** Joseph Wiggins (1832–1905) // *Arctic*. 1994. 47(4). P. 405–410.
3. **Nielsen J.P.** Historical and current use of the Northern Sea Route: the period 1855–1917, Part 3. The Fritjof Nansen Institute, 1996.
4. **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. London, 1907.
5. Extracts from the records of the Merchant Adventures of Newcastle-upon-Tyne. Edinburgh, 1899. Vol. 2.
6. Sir Robert Morier and Captain Wiggins // *The M.P. for Russia: reminiscences and correspondence of Madame Olga Novikoff* / W.T. Stead. London, 1909. Vol. 2. P. 257–275.
7. Государственный архив Красноярского края (ГАКК). Ф. 595. Оп. 19. Д. 3559.
8. The watergate to Siberia. Enterprise and courage (The Times) // *The Alexandra Standard*. 1888. 12 October. P. 4.
9. **Владимиров Е.И.** Героический рейс шхуны «Утренняя заря». М.–Л., 1940.
10. **Stone I.R.** Sir Robert Morier and the sea route to Siberia // *Polar Record*. 1995. 31(178). P. 343–346.
11. Северный морской путь и ходатайства сибирских городов. СПб., 1898.
12. **Руднев Д., Кулик Н.** Материалы к изучению Северного морского пути из Европы в Обь и Енисей. Пг., 1915.
13. **Востротин С.В.** Северный морской путь и челябинский тарифный перелом в связи с колонизацией Сибири. Вып. 1. СПб., 1908.
14. New trade route to Siberia // *The Maitland Mercury*. 1888. 4 October. P. 8.
15. К.К. Енисейск (Заграничные гости) // *Сибирский вестник*. 1887. №126. С. 4.
16. **Емельянов Е.** Капитан парохода «Феникс» (письмо из Енисейска) // *Сибирский вестник*. 1887. №138. С. 3.
17. The Venetian bead story 1 // *The Margaretologist*. 1998. Vol. 11(26). No. 2. P. 3–12.
18. **Кытманов А.И.** Краткая летопись Енисейского уезда и Туруханского края Енисейской губернии 1594–1893 гг. Рукопись машинописная /ксерокопия/ ККМ (Красноярский краевой краеведческий музей) о/ф 7886/229.
19. Alphabetical list of British registered steam vessels. *Mercantile Navy List*. 1890. 665 p. // <http://www.crewlist.org.uk>.
20. ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 4024.
21. **Krypton C.** The Northern Sea Route: its place in Russian economic history before 1917. New York, 1953.
22. Енисейск // *Восточное обозрение*. 1888. №34. С. 6.
23. **Morier V.** A reindeer journey in Arctic Russia // *Murray's magazine*. A home and colonial periodical for the general reader. 1888. Vol. 6. P. 170–184.

24. Morier V. From the Kara Sea to the Obi // Murray's magazine. A home and colonial periodical for the general reader. 1888. Vol. 6. P. 364–378.

25. Турбин В. Морской полярный путь в Сибирь и его значение для экономического и культурного развития края. СПб., 1891.

GONCHAROV, Alexander E. – *Reshetnev Siberian Aerospace University*. 31 prospekt imeni gazety “Krasnoiarskii rabochii”, Krasnoyarsk, 660037, Russia. E-mail: goncharovae@sibsau.ru.

KARELIN, Nicolay M. – *Reshetnev Siberian Aerospace University*. 31 prospekt imeni gazety “Krasnoiarskii rabochii”, Krasnoyarsk, 660037, Russia. E-mail: karelinm84@mail.ru.

THE KARA SEA ROUTE AND THE PHOENIX MERCHANT ADVENTURERS LTD. OF NEWCASTLE-UPON-TYNE.

The article discusses the activities of the Phoenix Merchant Adventurers Ltd. of Newcastle-upon-Tyne in terms of developing shipping on the Kara Sea route to the Yenisei. After a series of early attempts to establish a navigable passage to the Ob' and Yenisei, this company resumed British activity in the Siberian Arctic. The authors have used a large number of historical sources both Russian and British, which reveal the story behind the company. The article focuses on describing the voyages of the company, the assortment of imported goods and the reasons as to why the company was dissolved. Other aspects on which the article focuses include the duty-free import of European goods to Siberia, the diplomacy of Sir Robert Morier and the political and economic attitudes towards the Kara Sea route and the prospects of Anglo-Russian trade both in Britain and in Russia. The further fate of the company's steamer Phoenix is also discussed in the article. An expedition in 2015 discovered the wreck of the steamer on the Yenisei.

THE NORTHERN SEA ROUTE; THE KARA SEA EXPEDITIONS; PHOENIX MERCHANT ADVENTURES LTD.; JOSEPH WIGGINS; YENISEI; THE HISTORY OF SHIPPING IN SIBERIA; THE SIBERIAN FREE PORTS.
