

УДК 94(47).04

ГОЛОВНЁВ Андрей Владимирович, доктор исторических наук, профессор, член-корреспондент РАН, главный научный сотрудник Института истории и археологии Уральского отделения РАН, заведующий кафедрой археологии и этнологии исторического факультета Уральского федерального университета имени первого Президента России Б.Н. Ельцина (г. Екатеринбург). Автор 252 научных публикаций, в т. ч. 8 монографий

ЕВРОПЕЙСКИЕ МОРЕХОДЫ НА РУССКОМ СЕВЕРЕ: ПУТЕШЕСТВИЯ И ГЕОПОЛИТИКА XVI–XVII веков¹

Арктический морской путь, с древности известный скандинавам, в XVI веке стал полем конкуренции в связи с охватившей Европу колониальной лихорадкой. Проекты северного прохода в Индию и Китай разрабатывали итальянцы (П. Чентурионе, С. Кабото), а за ними – англичане (Р. Торн, Р. Ченслер и др.). В реализации торгово-колониального проекта главную роль сыграли капитаны и дипломаты английской «Московской компании» («Moscovy Company»). Основную конкуренцию им составили голландские мореходы.

Европейские искатели в Арктике следовали путями, уже известными поморам, но в описаниях предпочитали риторику открытий, убежденные в том, что «открытие» является привилегией европейцев, а прочим странам и народам надлежит быть «открываемыми». Успешным конкурентом «Московской компании» на Русском Севере выступил дом Строгановых, превратившийся в центр торгово-промышленной колонизации северных и восточных окраин. Проекты европейской колонизации Московии или ее окраин (Г. Штадена в 1578 году, Т. Чемберлена в 1612 году) остались нереализованными, но «европейская гроза» отозвалась политикой закрытых дверей в Арктике Михаила Романова. В отличие от норманнов англичане и голландцы не сыграли магистральной роли в освоении Евразийской Арктики, но добавили темпа и «драйва» движению русских, создавших самобытную поморскую культуру с ее мореходством, зверобойным и рыболовным промыслами, международной торговлей и дальними путешествиями. В ответ на колониальные проекты европейцев Россия сама превратилась в северную метрополию, вследствие чего обрела реноме неудобной для Европы страны.

Ключевые слова: *Русский Север, Северный морской путь, арктическая геополитика, поморы, колонизация.*

¹Исследование выполнено по гранту Российского гуманитарного научного фонда № 14-01-00413 «Антропология путешествий в этноисторическом контексте».

© Головнёв А.В., 2015

Нередко географические открытия рисуются достижениями отважных первопроходцев, по праву оставивших свои имена на картах и страницах истории. Между тем мотивы их свершений, как и усилия картографов и историков, несут на себе печать эпохи в ее социокультурных и геополитических диалогах, персональных амбициях и государственных стратегиях. В XVI веке Арктика обрела место в конкурентных геополитических устремлениях Западной Европы и России, хотя путь по Ледовитому океану был известен скандинавам с вояжа халогаландца Отгара в IX веке. Со временем этот путь превратился в «Северное кольцо», по которому не только норманны достигали Бьярмии, Ладоги и Новгорода, но и новгородцы навещали Скандинавию [1, с. 96–97, 115; 2, с. 5–32]. В историографии время от времени возобновляется спор, кто первым проложил арктический маршрут между Европой и Россией: московский дипломат Григорий Истома в 1496 году или английский капитан Ричард Ченслер в 1553 году. В действительности оба прошли по давно проторенной дороге, а вспыхнувший на рубеже XV–XVI веков интерес европейцев к Арктике связан не с открытием нового пути, а с охватившей Европу колониальной лихорадкой.

Морские диалоги. В 1549 году вышла в свет книга Сигизмунда фон Герберштейна *Rerum Moscoviticarum Commentarii* («Записки о Московии»), которая вскоре, в 1555 году, была издана на английском и стала настольной книгой англичан, интересующихся Россией [3, с. 352].

Одновременно в Англии был переведен с латыни и издан трактат Павла Иовия *De legatione Basilii Magni Principis Moschoviae* («Книга о посольстве Василия, великого князя Московского»), написанный в 1525 году со слов русского посла Дмитрия Герасимова. В нем обсуждается возможность достичь Китая по арктическому пути в обход Московии [4, с. 262].

Одним из героев повествования Павла Иовия выступает «генуэзский капитан Павел» (Паоло Чентурионе), который «искал нового и невероятного пути для добывания благовоний из Индии». Паоло прибыл в Москву

с грамотой от папы Льва X и пытался увлечь своим проектом великого князя Василия [4, с. 252–253]. Василий прохладно отнесся к проекту генуэзца, но Паоло все же удалось втянуть в переговоры Москву и Рим: он повторно посетил Москву в 1524 году, а в 1525 году московский посол Дмитрий Герасимов уже был на приеме у папы Климента VII. Лишь смерть в конце 1525 года помешала Паоло Чентурионе осуществить свой проект; в ту пору он был в Лондоне и делился своими планами с английским королем Генрихом VIII.

Эту же идею – уже как английскую доктрину – два года спустя, в 1527 году, изложил в письме к Генриху VIII купец Роберт Торн. Он убеждал короля, что Англии предназначен северный путь, поскольку остальные перекрыты Испанией и Португалией. Движение Англии на Север он подкреплял перспективой превращения холодных стран в рынок сбыта английской шерсти. Торн не страшил Север – он ссылался на успешный опыт своего отца, участвовавшего в бристольской экспедиции, открывшей Ньюфаундленд в 1494 году, за три года до Джованни (Джона) Кабото. Выражение Торна “There is no land inhabitable, there is no sea innavigable” – «Нет земель необитаемых и нет морей непроходимых» – стало крылатым [5, с. 11–12; 6, с. 96–97; 7, с. 61–62].

Англичане задержались с выходом на авансцену морской колонизации. К XVI веку три пути из Европы в «изобильную Индию» были уже разведаны и заняты: восточный (средиземноморский) контролировали турки, южный (африканский) – португальцы, западный (южноамериканский) – испанцы. Папскими буллами 1454 и 1493 года утверждался «католический раздел» морей и колоний между Испанией и Португалией, и мятежной Англии Генриха VIII оставалось пытаться счастья лишь на последнем, северном, направлении.

Чентурионе и его современники обсуждали не один вариант северного пути в Индию и Китай. Сам Паоло толковал по большей части о маршруте из Ледовитого океана на юг по Волге и Каспию; Герберштейн сообщал о том, что Обь вытекает из «Китайского озера», подразумевая

путь до Китая по Оби; Павел Иовий допускал, что в Китай можно пройти по Северному океану в обход материка; Роберт Торн видел три варианта северного хода. Помимо теорий рождались и практические замыслы: в 1522 году один из семейства Чентурионе – Гаспар – отправился на корабле из Италии «в Индию» через Прибалтику, но был задержан в Нормандии [8, с. 98].

Проект Чентурионе был частным случаем колониальной лихорадки, охватившей европейцев, особенно итальянцев, после двух экспедиций Колумба 1492–1496 годов и триумфального плавания в Индию Вашку да Гамы в 1497–1499 годах. Своими успехами Португалия и Испания во многом обязаны венецианцам и генуэзцам – в начале XV века итальянские мореходы подвизались в школе и экспедициях португальского принца Энрике, а книга Марко Поло, привезенная из Венеции в Португалию доном Педру, стала для Энрике путеводной в поиске южного морского хода на Восток. В конце столетия генуэзец Христофоро Коломбо (Христофор Колумб) после серии безуспешных попыток осуществить свой «индийский» (американский) проект в Италии, Португалии и Англии «продал» его испанской королевской чете – Изабелле Кастильской и Фердинанду Арагонскому. По стопам соотечественника шел и Паоло Чентурионе, предлагая очередной «индийский» (на этот раз арктический) проект в Генуе, Риме, Москве, Копенгагене, Лондоне. Хотя Паоло не суждено было стать северным Колумбом, его замысел не канул в небытие и даже не поменял своей исходной «этничности» – четверть века спустя его подхватил Себастьяно Кабото (Себастьян Кабот), сын генуэзца Джованни (Джона) Кабото, открывшего на английской службе Ньюфаундленд.

До конца 1540-х годов Себастьян подвизался в исследовании южных морей, будучи главным штурманом флота Карла V, императора Священной Римской империи. На склоне лет он прибыл в Бристоль и среди прочих дел увлекся книгой Герберштейна о Московии. Вскоре он взялся за организацию первой в Англии акционерной компании (по итальянскому опыту) для отыскания северного пути в Китай и Индию.

Ему было за 70, когда в 1552 году он вместе с Хью Уиллоби и Ричардом Ченслером основал в Лондоне торговую компанию с красноречивым названием “Mystery and Company of Merchant Adventurers for the Discovery of Regions, Dominions, Islands, and Places Unknown” (позднее – “Moscovy Company”). Затея выглядела многообещающе – в компанию вошли 215 акционеров, в т. ч. видные купцы Лондона.

В 1553 году в Арктику на поиск северо-восточного прохода двинулась экспедиция в составе трех судов под командованием Хью Уиллоби. Шторм у Лофотенских островов разбросал флотилию: два корабля прошли до Новой Земли, а затем зазимовали на Мурманском берегу (сэр Хью и его моряки погибли на зимовке в устье Варзины при загадочных обстоятельствах, будто все разом были застигнуты внезапной смертью). И лишь капитан Ченслер, главный штурман флотилии, провел свой “Edward Bonaventure” в бухту Св. Николая в устье Северной Двины. После «обсылки» с русскими властями в Холмогорах Ченслер отправился с устья Двины сначала в Холмогоры, а затем в Москву, где в феврале 1554 года был принят Иваном Грозным как посол короля Эдуарда. Визит Ченслера открыл впечатляющую главу англо-русских отношений, стоивших Ивану IV прозвища «английский царь», отозвавшихся в его просьбе (1567 год) о политическом убежище в Англии и едва не завершившихся его женитьбой на английской принцессе из дома Тюдоров.

Не вполне ясно, чем кроме письма Эдуарда VI Ченслер обаял царя Ивана настолько, что Московской компании были предоставлены в России льготы свободной и беспошлинной торговли. То, что Ганзе давалось огромными усилиями, англичанам удалось сразу. Возможно, царю Московии пришелся по душе проект пути на восток, совпадавший с его собственными видами на ордынские владения.

Шкипером (штурманом) на «Ednard Bonaventure» капитана Ченслера в навигации 1553 года ходил Стивен Барроу, в ту пору 27-летний уроженец Северного Девоншира, выросший на берегу Бристольского залива. В 1556 году он предпринял

самостоятельный северный вояж на барке (пинасе) «Серчтрифт». Приключения и наблюдения Барроу, в т. ч. его взаимодействия с поморскими кормчими Гаврилом и Лошаком, полны ярких и драматичных эпизодов [9, с. 322–344], однако главная цель экспедиции осталась недостигнутой. Заголовок повести Барроу в книге Хаклюйта не вполне точно отображает итоги путешествия – «Плавание и открытие по пути к реке Оби...». На самом деле путь прервался у пролива Югорский Шар, а Обь осталась лишь в названии и мечтах. Как отметил Й.П. Нильсен, наиболее важными результатами путешествия Барроу «стали не географические открытия, а свидетельства того, насколько уже в середине XVI века россияне были активны в арктических морях. Англичане наблюдали многочисленные русские суда, направлявшиеся на места охоты на моржей и тюленей; семужный промысел на реке Печоре и вдоль берегов Новой Земли. Барроу засвидетельствовал и хорошее качество кораблей, и высокую морскую выучку промысловиков, с которыми познакомился во время первого пребывания “Серчтрифта” в России, на “реке Сола”, где они стояли на якоре в течение 12 дней» [10, с. 84].

Англичанам сопутствовал успех до тех пор, пока их вел и выручал поморский кормчий Гаврил. Как только «Серчтрифт» пустился в самостоятельное плавание у берегов Новой Земли и Вайгача, он будто лишился руля и лишь менял якорные стоянки со ссылкой на плохую погоду. В отличие от Гаврила новый гид англичан Лошак не заслужил звания «друга» – случайно встретив пинасу близ Новой Земли, он не скрывал, что озабочен не планами Барроу, а собственным промыслом. Кроме того, помор видел колебания английского шкипера, под разными предлогами откладываявшего ход на восток, и понимал, что английский барк может стать легкой добычей льдов и мелей. Поэтому Лошак дипломатично запугал Барроу свирепостью обских самоедов и однажды, не простившись, снялся с якоря и ушел восвояси (не исключено, что благодаря его уходу Барроу избежал судьбы Уиллоби).

Барроу повернул вспять и зазимовал в Холмогорах, намеревая продолжить следующим летом путь к Оби. Однако вместо этого по приказу из Лондона он вынужден был искать у берегов Мурманна следы трех пропавших кораблей Московской компании. После бесплодных поисков шкипер вернулся в Холмогоры, а летом 1557 года – в Англию. На штурм карских льдов он больше не решился. Возможно, этому помешала смерть в 1557 году Себастьяна Кабота, главного вдохновителя поиска «прохода в Китай», или взятие русскими Казани и Астрахани, открывшее англичанам дорогу в Китай через Каспий [11]. В 1560–1561 годах Барроу еще раз посетил бухту Св. Николая, доставив на корабле “Swallow” сукно, соль, изюм, вино, чернослив для обмена на пушнину, а обратно вывез Энтони Дженкинсона, только что завершившего вояж через Московию в Центральную Азию.

Эпитафия Барроу гласит, что он «открыл Московию по северному морскому пути, [достигнув залива] Св. Николая в 1553 году» [12]. Подобная риторика «открытия» (не только в эпитафии Барроу, но и в английской историографии) выдает «тон метрополии» в английских навигациях и их описаниях; русский посол Осип Непея не декларировал «открытия Англии», посетив ее в 1556 году.

Купцы-искатели. Поиски морского и обского «пути в Китай» приносили разочарования, в то время как волго-каспийский ход вселял все больше надежд. Серией успешных поездок 1564, 1565, 1568, 1569 и 1579 годов новый (после смерти Хью Уиллоби и Себастьяна Кабота) глава Московской компании Энтони Дженкинсон не только освоил маршрут от Арктики до Центральной Азии, но и добился у Москвы разрешения на торговый транзит в Персию, а в самой Персии – торговых привилегий, подобных московским. Дженкинсон, как и Ченслер с Барроу, Индии и Китая не достиг, но поиск обернулся открытием богатств и возможностей самой Московии.

Шествие «Московской компании» по России впечатляло успехами. Через три года после высадки Ченслера, в 1557 году, она уже создала

в Холмогорах фабрику для изготовления канатов из пеньки и прислала 8 канатных мастеров (пенька для канатов и лес для мачт обладали особой ценностью для мореходов). В устье вырос Архангельск, на Вычегде – железоделательный завод. Английские дворы появились в Холмогорах и Вологде, Ярославле, Борисове и Москве, конторы компании – в Новгороде, Пскове, Ярославле, Казани, Астрахани, Костроме, Ивангороде. В конце XVI века в Холмогорах жили английские купцы, имея свою землю и «прекрасные дома» [13, с. 241–242]. В 1569 году английские купцы-искатели получили право беспощинного торгова во всей Московии и монополию на торговлю в Казани, Астрахани и Нарве. Особая забота Ивана Грозного выразилась в том, что он взял компанию в опричнину.

Интерес Англии состоял не только в выгоде заготовки пеньки и пушнины, но и в перспективе колониального освоения Московии или по крайней мере ее окраин. Неслучайно власти Лондона, включая королеву Елизавету, покровительствовали Московской компании и принимали в ее делах живое участие. По мнению Н.И. Костомарова, «английское правительство, требуя для компании исключительных прав, таило за этим другие более обширные виды политического преобладания в России <...> Утвердить в России монополию компании значило подчинить Россию английскому правительству» [14, с. 22]. Англо-русская торговля XVI века «во многом напоминала обмен, сложившийся между Англией и ее колониями» [15, с. 54].

Если английский «торговый пояс» вытянулся по Двине и Волге от Архангельска до Астрахани, то датско-норвежские и голландские торговые базы сконцентрировались сначала на Мурмане (в Печенге и Коле), а затем распространились в Беломорье. Между Англией, Голландией и Данией развернулась конкуренция за северную окраину Московии. В 1560-е годы на Мурмане появились голландцы, и хотя торговая авантюра Филиппа Винтеркони́нга окончилась трагично [16], она открыла для его соотечественников дорогу в Студеное море, положив начало «приключениям голландцев в России».

В дальнейшем, несмотря на противодействие английских «купцов-искателей» и датских властей в Вардё, голландцы настойчиво пробивались в Московию. По следам Винтеркони́нга его торговые компаньоны Корнелис де Мейер и Симон вон Салинген в 1566 году освоились на Мурмане и даже пробрались в Москву, где переодетые русскими безуспешно искали аудиенции у царя. Благодаря зачистившим на Мурман голландским судам Кола стала одним из центров международной торговли, наряду с Нарвой и бухтой Св. Николая. Успехи голландцев вызвали тревогу англичан и жалобы датчан – в 1578 году король Дании Фредерик II извещал Виллема Оранского, что голландские купцы и шкиперы в нарушение прав Датского королевства торгуют с русскими в Малмусе (Коле).

Настрой англичан и голландцев на освоение российских окраин исходил из искренней убежденности в том, что весь мир подлежит европейской колонизации, и вопрос лишь в том, какой из европейских корон достанется тот или иной кусок земли и моря. Как англичанин Барроу без стеснения давал арктическим островам новые имена (например, одному из островов архипелага Новая Земля он дал имя Св. Джона), так и голландцы называли Югорский полуостров «Новой Голландией».

Из диалогов Лошака и Барроу, Строгановых и Брюнеля видно, что европейские искатели в Арктике следовали путями, уже известными поморам. Однако в то время сама Россия была для Европы *terra incognita* и поморы с их знаниями воспринимались европейцами наподобие туземцев, которые сами подлежат открытию. Еще долго «открытие» оставалось привилегией европейцев, а прочим странам и народам надлежало быть «открываемыми». Трудно сказать, кто из европейских «искателей» одержал бы верх в конкуренции за Север России, если бы неожиданно сильный конкурент не обнаружился внутри самой России.

В галерее персонажей истории Русского Севера возвышается фигура Аники Строганова – основоположника российской «промышленной колонизации». А.А. Введенский не преувеличивал,

заявляя, что «Строгановы являли собою более не повторявшийся тип и русских Фуггеров, и русских Пизарро, и Кортеса одновременно» [17, с. 18]. По размаху и характеру строгановское дело чем-то походило на английский бизнес, и траектории деятельности Строгановых и «Московской компании» пересеклись не случайно. Сети их дворов и складов раскинулись в сходном дизайне от Мурмана до Бухары, от Сибири до Европы; те и другие оказались в милости у Ивана Грозного и в 1560-е годы были зачислены в опричнину.

Эти совпадения объясняются не только сходством английских и новгородских (исходных для Строгановых) деловых технологий, но и прямым конкурентным взаимодействием Строгановых и «Московской компании». Для Аники появление в 1550-х годах англичан в зоне его интересов было одновременно вызовом и шансом. Не исключено, что Строганов с первых шагов Ченслера по Московии участвовал в «английском проекте», а затем выступил гидом англичан в поиске руд – английские разработки железа начались именно на Вычегде, у вотчины Строгановых, а 12 апреля 1556 года уже Аника Строганов получил от Ивана IV позволение «искать медные и железные руды».

Строгановы одновременно сотрудничали и конкурировали с англичанами, вели свое хозяйство и выступали агентами царя. За несколько лет умелой «политэкономии» они переняли у англичан промышленные технологии (горнорудное дело, железоделательное ремесло и др.) и убедили Ивана IV в том, что именно они, Строгановы, служат опорой и щитом государственных интересов в сдерживании иноземной торговой интервенции.

Царской грамотой от 8 августа 1570 года Строгановым было поручено следить за покупкой англичанами канатной пеньки, корабельного леса и железа, за соблюдением ими условий торговли (чтобы не торговали в розницу, платили пошлины и штрафы за скупку льна и поскони) и обязательств по разработке железных руд (англичане добывали руду на Вычегде, а выплавляли из нее железо в Лондоне)

[17, с. 26–27]. Дом Строгановых сыграл ключевую роль в сдерживании английской торговой колонизации Русского Севера и Востока, установив контроль над «Московской компанией» и предотвратив перерастание ее льгот в монополию. В конкуренции с англичанами Строгановы одержали верх, и в дальнейшем сами выступали деловым центром торгово-промышленной колонизации московских окраин.

«Божья дорога океан-море». К концу XVI века Студеное море превратилось в арену колониальной конкуренции. Казалось, «божья дорога океан-море» по природе своей не может принадлежать никому, кроме всевышнего, а людям разных стран и народов остается лишь пользоваться этой дорогой. Примерно так, по крайней мере, рассуждали поморы, судя по их преданиям и традициям в отношении моря. Однако в мировой геополитике произошел сдвиг, означавший выход на первый план «мореполитики». Начавшийся на юге в XV веке раздел «божьей дороги» (папскими буллами) через век достиг северных морей. Именно за этими «географическими открытиями», а не за канатной пенькой и мачтовым лесом устремились в Арктику английские, голландские и датские капитаны и купцы. Вскоре о «божьей дороге» забеспокоилась и Москва, но тут же открылось неприметное ранее обстоятельство: сухопутная Москва сама по себе была неконкурентоспособна на морях, а поморы в своей самобытности выглядели автономным «новым Новгородом», сдвинувшимся после погрома 1570 года к Студеному морю [18, 19].

На претензии европейцев Москва ответила, как умела – централизацией управления. В 1584 году был учрежден административный и торговый центр Поморья – Архангельск, а Кола закрыта для международной торговли. На просьбу датского короля Фредерика II отметить это распоряжение и оставить торг в Коле царь Фёдор Иванович в 1586 году ответил отказом, «занеже в том месте торгу быта непригоже: то место убогое». Административной волей торговля из мурманских гаваней была перенесена в Архангельск. В 1587 году туда же по распоряжению властей были переселены

133 купца из 26 торговых семей Холмогор и других двинских селений, а в 1591 году русское правительство вынудило и англичан перебраться в Архангельск [20].

Опасения Москвы относительно «иностранный интервенции» не лишены были оснований, хотя порой приобретали избыточный накал из-за патологической бдительности Ивана Грозного и его окружения. Не исключено, что в нагнетании напряженности повинны сами англичане и голландцы, наперебой доносившие друг на друга московскому царю. Впрочем, повод для тревоги действительно был, поскольку именно Север стал фигурировать как «гнездо заговорщиков» и плацдарм вторжения. Первым его в этом качестве представил уроженец Вестфалии опричник Генрих Штаден. В 1578 году он предложил римско-германскому императору Рудольфу II план завоевания Московии со стороны Ледовитого океана [21, с. 301]. Пробыв в России 12 лет, из них половину в опричнине, Штаден неплохо разобрался в русской геополитике и в своем проекте скрупулезно описал укрепленные и незащищенные объекты Севера, распределение в них войск и имущества, а также пошаговые действия по покорению и колонизации Московии [22, с. 441–445].

В плане Штадена чувствуется рука бывалого опричника. Причудливо сплетая московский опыт тирании и европейский зуд колонизации, Штаден мотивирует необходимость захвата России кошмарами правления Ивана [22, с. 446–447]. Трудно сказать, прочел ли и с каким чувством это послание император Рудольф. Не ясно также, что из этого сценария улавливал в паутине заговоров царь Иван. Понятно лишь, что не один Штаден рассматривал Север как плацдарм оккупации и колонизации Московии или по крайней мере ее окраин.

Если при жизни Ивана Грозного подобные планы зрели, то Смута сделала их вполне осуществимыми. В начале XVII века англичане ощутили себя если не хозяевами Русского Севера, то ответственными за его судьбу. Миссию «английского Штадена» взял на себя капитан Томас Чемберлен, наемник в корпусе Якоба

Делагарди и участник похода князя М.В. Скопина-Шуйского на Москву. По возвращении в Англию в 1612 году он подал королю Якову I проект колонизации Русского Севера, который он сравнивал с проектом Колумба. Чемберлен упоминал неких русских дворян, выразивших желание видеть короля Якова «императором и покровителем России». Русских северян он рассматривал как союзников англичан, поскольку за полстолетия «благодаря непрестанному общению обоих народов» между ними сложились доброжелательные отношения. При этом он не исключал военных действий и предлагал отправить в Россию войско и флот. Подобно Штадену, Чемберлен обстоятельно описывал фортификации Казани, Астрахани, Нижнего Новгорода, Ярославля. Впрочем, обстановка Смуты позволяла обойтись без масштабной военной кампании, направив английскую флотилию и посольство в Московию (на средства самой Московии) под видом помощи, а через нее утвердить английское присутствие и доминирование в России.

Судя по всему, этот или подобный план установления британского протектората в Московии или зоне английской торговли от Архангельска до Астрахани был одобрен. В мае 1613 года Яков I вручил верительную грамоту руководителям Московской компании Джону Мерику и Уильяму Расселу, назначив их английскими комиссарами в России. Однако по прибытии в Архангельск комиссары узнали об изгнании из Москвы поляков и избрании Михаила Романова на царство. Они сумели вовремя «скрыть истинные мотивы своего приезда» и представить своей целью восстановление «торговых сношений между странами». Вскоре Англия признала Михаила Романова легитимным царем, а план вторжения на Русский Север «был быстро забыт» [23; 24, с. 94–99].

В годы Смуты Россия балансировала на грани колонии/метрополии. Польша, Швеция, Англия и Голландия всерьез рассматривали перспективы колониального освоения России или отдельных ее частей. Назревавшему, с точки зрения европейцев, разделу России на зоны

влияния помешали только распри между самими европейцами и противодействие несговорчивых русских. Примечательно, что Русский Север вопреки доводам Чемберлена остался опорой Шуйских и игнорировал самозванцев. Особенно старались Строгановы, посылавшие ссуды царю Василию Шуйскому, а затем финансировавшие ополчение и пополнявшие его своими военными отрядами.

И все же страх перед иноземным захватом, застывший в жилах московских правителей в Смутное время, был велик. С ним связано настороженное отношение Москвы к Студеному морю, где сухопутным русским воеводам виделись или мерещились европейские флотилии, английские комиссары и «Новые Голландии». В этой обстановке успехи русских поморов в освоении северного морского пути завершились... его запретом. В 1616 году вышел царский указ о запрещении ходить в Мангазею морем. И хотя поморам и мангазейским воеводам удалось на время отстоять морской ход, в 1620 году Москва вновь утвердила «заказ крепкий»: «которые русские люди пойдут в Мангазею большим морем и учнут с немцы торговати мимо нашего указа, а тем их непослушанием и воровством и изменою немцы или иные какие иноземцы в Сибирь дорогу отыщут, и тем людем за то их воровство и за измену быти казненным злыми смертьми, и дома их велим разорити до основания» [25, с. 92; 26, с. 80, 90].

В переписке царя и воевод так часто звучала «немецкая угроза», что любые доводы в пользу морского пути меркли. Ямальский волок был перекрыт заставой (на время летней навигации), и «божья дорога» стала называться «воровской». В последующие годы «крепкая заповедь с смертной казнию» возобновлялась и морской ход постепенно пустел. Вместе с ним увядали ранее процветавшие поморские городки и слободы, в т. ч. Мангазея, Пустозерск, Усть-Цильма.

Будучи не в ладах с мореходством и не в силах освоить Северный морской путь, Москва предпочла административный запрет конкуренции. Заодно ужесточился контроль над северными «гулящими и промышленными людьми», прежде обходившими по морю московские таможни. Запреты сработали и по прямому назначению: ограничили хождение «немцев» по Студеному морю. Впрочем, активность англичан в России еще раньше пошла на убыль ввиду смены вектора их колониального поиска – в 1600 году указом королевы была учреждена Британская Ост-Индская компания, приступившая к колонизации Индии. Голландцы проявили больше упорства, чем англичане, но и их визиты шли на убыль: в 1618 году Архангельский порт принял три английских и 30 голландских кораблей, в 1635 году – один английский и 11 голландских. Еще скромнее выглядели датчане: созданная в 1619 году датским королем Кристианом IV Печорская компания ограничивалась промысловыми рейдами в устье Оби, скупая у туземцев пушнину в обход русской таможни [8, с. XLVI; 27, с. 96].

Европейцы, за исключением норманнов, не сыграли магистральной роли в Евразийской Арктике, но добавили темпа и драйва в освоение Студеного моря. В конкуренции и взаимодействии со скандинавами, англичанами и голландцами русские Севера создали самобытную поморскую культуру, включающую мореходство, зверобойный и рыболовный промыслы, международную торговлю и дальние путешествия (правда, московская политика «закрытых дверей» в Арктике ограничила и поморское движение). Колониальный натиск европейцев на Россию в XVI–XVII веках отозвался превращением самой России в метрополию, и этот неожиданный эффект создал ей реноме неудобной для Европы страны.

Список литературы

1. *Замысловский Е.Е.* Герберштейн и его историко-географические известия о России. СПб., 1884.
2. *Головнёв А.В.* Бьярмия: Неоконченная сага о Крайней земле // Урал. ист. вестн. 2002. № 8. С. 5–35.
3. *Mund S.* The Discovery of Muscovite Russia in Tudor England // *Revue belge de philologie et d'histoire*. 2008. Vol. 86, № 2. P. 351–373.
4. *Павел Иовий (Новокомский).* Книга о московитском посольстве // *Герберштейн С.* Записки о московитских делах. СПб., 1908. С. 251–275.
5. *Боднарский М.С.* Великий Северный морской путь: Историко-географический очерк открытия Северо-восточного прохода. М.; Л., 1926.
6. *Рамсей Р.* Открытия, которых никогда не было. М., 1982.
7. *Кудрявцев О.Ф.* Несостоявшийся маршрут, или Русский проект генуэзца Паоло Чентурионе (из предыстории открытия Северного морского пути) // *Древ. Русь. Вопр. медиевистики*. 2013. № 2(52). С. 56–63.
8. *Алексеев М.П.* Сибирь в известиях иностранных путешественников и писателей. Иркутск, 1941.
9. *Nakluyt R.* The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation. Cambridge University Press, 1903. Vol. II.
10. *Нильсен Й.П.* Через Вардё к реке Сола: экспедиция Стивена Барроу на Белое море в 1556 году // *Скандин. чтения* 2010 года. СПб., 2012. С. 83–88.
11. *Evans J.* Merchant Adventurers: The Voyage of Discovery That Transformed Tudor England. London, 2013.
12. *Encyclopedia Arctica*. 1947–1951. Т. 15. URL: <http://www.dartmouth.edu/~library/digital/collections/manuscripts/arctica/index.html> (дата обращения: 20.04.2015).
13. *Ключевский В.О.* Сказания иностранцев о Московском государстве. М., 1866.
14. *Костомаров Н.* Очерк торговли Московского государства в XVI и XVII столетиях. СПб., 1862.
15. *Willan T.S.* The Early History of the Russia Company. 1553–1603. Manchester University Press, 1956.
16. *Велувенкамп Я.В.* Архангельск. Нидерландские предприниматели в России. 1550–1785. М., 2006.
17. *Введенский А.А.* Дом Строгановых в XVI–XVII веках. М., 1962.
18. *Теребихин Н.М.* Священная география родины Ломоносова // *Родина*. 2011. № 9. С. 20–22.
19. *Теребихин Н.М.* Архаическое наследие в ландшафтно-топографической семиосфере северного города // *Вестн. Сев. (Арктич.) федер. ун-та. Сер.: Гуманит. и соц. науки*. 2013. № 4. С. 110–115.
20. *Платонов С.Ф.* Прошлое русского севера: Очерки по истории колонизации Поморья. Пг., 1923.
21. *Савицкий П.Н.* Геополитические заметки по русской истории // *Вернадский Г.В.* Начертание русской истории. СПб., 2000. С. 285–310.
22. *Штаден Г.* О Москве Ивана Грозного // *Источники истории*. Рязань, 2005. С. 451–499.
23. *Любименко И.И.* История торговых сношений России с Англией. Вып. 1. XVI век. Юрьев, 1912.
24. *Dunning Ch.S.L.* A Letter to James I Concerning the English Plan for Military Intervention in Russia // *SEER*. 1989. Vol. 67, № 1. P. 94–108.
25. *Бахрушин С.В.* Научные труды. М., 1955. Т. 3. Ч. 2.
26. *Обдорский край и Мангазей в XVII веке: сб. док.* Екатеринбург, 2004.
27. *Дания и Россия – 500 лет: юбилейный сб.* М., 1996.

References

1. *Zamyslovskiy E.E.* *Gerbershteyn i ego istoriko-geograficheskie izvestiya o Rossii* [Herberstein and His Historical and Geographical Notes on Russia]. St. Petersburg, 1884.
2. *Golovnev A.V.* *B'yarmiya: Neokonchennaya saga o Krayney zemle* [Bjarmaland: An Unfinished Saga of the Far Land]. *Ural'skiy istoricheskiy vestnik*, 2002, no. 8, pp. 5–35.
3. *Mund S.* The Discovery of Muscovite Russia in Tudor England. *Revue belge de philologie et d'histoire*, 2008, vol. 86, no. 2, pp. 351–373.
4. *Pavel Ioviy (Novokomskiy).* *Kniga o moskovitskom posol'stve* [A Book on Muscovite Embassy]. *Gerbershteyn S. Zapiski o moskovitskikh delakh* [Notes on Muscovite Affairs]. St. Petersburg, 1908, pp. 251–275.

5. Bodnarskiy M.S. *Velikiy Severnyy morskoy put': Istoriko-geograficheskiy ocherk otkrytiya Severo-vostochnogo prokhoda* [The Great Northern Sea Route: A Historical and Geographical Essay on the Discovery of the Northeast Passage]. Moscow, Leningrad, 1926.
6. Ramsay R.H. *No Longer on the Map: Discovering Places That Never Were*. Viking Adult, 1972 (Russ. ed.: Ramsey R. *Otkrytiya, kotorykh nikogda ne bylo*. Moscow, 1982).
7. Kudryavtsev O.F. Nesostoyavshiysya marshrut, ili russkiy proekt genueztza Paolo Chenturione (iz predystorii otkrytiya Severnogo morskogo puti) [The Failed Route, or The Russian Project of the Genoese Paolo Chenturione (from the Prehistory of the North Sea Route Discovery)]. *Drevnyaya Rus'. Voprosy medievistiki*, 2013, no. 2 (52), pp. 56–63.
8. Alekseev M.P. *Sibir' v izvestiyakh inostrannykh puteshestvennikov i pisateley* [Siberia in the Notes of Foreign Travellers and Writers]. Irkutsk, 1941.
9. Hakluyt R. *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*. Cambridge University Press, 1903. Vol. II.
10. Nielsen J.P. *Cherez Varde k reke Cola: ekspeditsiya Stivena Barrou na Beloe more v 1556 godu* [Via Vardø to the River Cola: Steven Barrow's Expedition to the White Sea in 1556]. *Skandinavskie chteniya 2010 goda* [Scandinavian Readings–2010]. St. Petersburg, 2012, pp. 83–88.
11. Evans J. *Merchant Adventurers: The Voyage of Discovery That Transformed Tudor England*. London, 2013.
12. *Encyclopedia Arctica*. 1947–1951. Vol. 15. Available at: <http://www.dartmouth.edu/~library/digital/collections/manuscripts/arctica/index.html> (accessed 20 April 2015).
13. Klyuchevsky V.O. *Skazaniya inostrantsev o Moskovskom gosudarstve* [Testimony of Foreigners About the Muscovite State]. Moscow, 1866.
14. Kostomarov N. *Ocherk torgovli Moskovskogo gosudarstva v XVI i XVII stoletiyakh* [Essay on the Trade of Muscovy in the 16th and 17th Centuries]. St. Petersburg, 1862.
15. Willan T.S. *The Early History of the Russia Company. 1553–1603*. Manchester University Press, 1956.
16. Veluwenkamp J.W. *Archangel: Nederlandse ondernemers in Rusland, 1550–1785*. Amsterdam, 2000 (Russ. ed.: Veluvenkamp Ya.V. *Arkhangel'sk. Niderlandskie predprinimateli v Rossii. 1550–1785*. Moscow, 2006).
17. Vvedenskiy A.A. *Dom Stroganovykh v XVI–XVII vekakh* [The Stroganov Family in the 16th and 17th Centuries]. Moscow, 1962.
18. Terebikhin N.M. Svyashchennaya geografiya rodiny Lomonosova [The Sacred Geography of Lomonosov's Motherland]. *Rodina*, 2011, no. 9, pp. 20–22.
19. Terebikhin N.M. Arkhaicheskoe nasledie v landshaftno-topograficheskoy semiosfere severnogo goroda [Archaic Heritage Within the Landscape-Topographical Semiosphere of the Northern Town]. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2013, no. 4, pp. 110–115.
20. Platonov S.F. *Proshloe russkogo severa: Ocherki po istorii kolonizatsii Pomor'ya* [The Past of the Russian North: Essays on the History of Colonization of Pomorie]. Petrograd, 1923.
21. Savitskiy P.N. Geopoliticheskie zametki po russkoy istorii [Geopolitical Notes on the Russian History]. Vernadskiy G.V. *Nachertanie russkoy istorii* [A Study of Russian History]. St. Petersburg, 2000, pp. 285–310.
22. Staden H. O Moskve Ivana Groznogo [On the Muscovy of Ivan the Terrible]. *Istochniki istorii* [Historical Sources]. Ryazan, 2005, pp. 451–499.
23. Lyubimenko I.I. *Istoriya torgovykh snosheniy Rossii s Angliyei. Vyp. 1. XVI vek* [The History of Trade Relations Between Russia and England. Vol. 1. 16th Century]. Yuryev, 1912.
24. Dunning Ch.S.L. A Letter to James I Concerning the English Plan for Military Intervention in Russia. *SEER*, 1989, vol. 67, no. 1, pp. 94–108.
25. Bakhrushin S.V. *Nauchnye trudy* [Works]. Moscow, 1955, vol. 3. Pt. 2.
26. *Obdorskiy kray i Mangazeya v XVII veke: sb. dok.* [Obdoria and Mangazeya in the 17th Century: Collected Documents]. Yekaterinburg, 2004.
27. *Daniya i Rossiya – 500 let. Yubileynyy sb.* [Denmark and Russia – 500 Years. Anniversary Collection]. Moscow, 1996.

Golovnev Andrey Vladimirovich

Institute of History and Archaeology, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences; Faculty of History,
Ural Federal University named after the first President of Russia B.N. Yeltsin (Yekaterinburg, Russia)

**EUROPEAN SEAFARERS IN THE RUSSIAN NORTH: VOYAGES AND GEOPOLITICS
IN THE 16th AND 17th CENTURIES**

The Northern Sea Route, that has been known to Scandinavians since time immemorial, in the 16th century became a field of rivalry due to the colonial fever that was spreading over Europe. Projects of northern passage to India and China were first put forward by Italians (P. Centurione and S. Caboto) and later by Englishmen (R. Thorne, R. Chancellor and others). The major role in the implementation of the English commercial and colonial project was played by captains and diplomats of the Muscovy Company, their main competitors being Dutch seafarers. European adventurers in the Arctic followed the routes already known to Russian Pomors, but in their travelogues they talked about “discoveries”, being convinced that any discovery is a privilege of Europeans while other countries and peoples are the ones to be “discovered”. In the Russian North, the Muscovy Company was rivalled by the House of Stroganov, which became the centre of commercial and business colonization of the country’s northern and eastern reaches. European projects on colonization of Muscovy and its borderlands (H. Staden in 1578 and T. Chamberlain in 1612) were not carried out, but this “western threat” resulted in Michael Romanov’s closed-door policy in the Arctic. Englishmen and Dutchmen, unlike Norsemen, did not play a decisive role in the exploration of the Eurasian Arctic, but facilitated the exploration of the Arctic Ocean. In contest and cooperation with Dutchmen, Scandinavians and Englishmen, Russians living in the North created a unique Pomor culture with its seafaring, fishing, sea hunting, international trade and long voyages. Hence, European colonization projects of the 16th and 17th centuries resulted in Russia’s becoming a metropolitan country, a status annoying Europe.

Keywords: *Russian North, Northern Sea Route, Arctic Geopolitics, Pomors, colonization.*

Контактная информация:

адрес: 620083, г. Екатеринбург, ул. Тургенева, д. 4;

e-mail: andrei_golovnev@bk.ru