

1525 ГОД: ДМИТРИЙ ГЕРАСИМОВ И ЗАРОЖДЕНИЕ ИДЕИ ПУТИ В КИТАЙ СЕВЕРНЫМИ МОРЯМИ

DOI 10.34685/ИИ.2025.11.97.019

Филин Павел Анатольевич,

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник
Центра «Морская арктическая комплексная экспедиция»
Российского научно-исследовательского института культурного
и природного наследия имени Д.С.Лихачёва (Москва);
старший научный сотрудник Музея антропологии и
этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН (Санкт-Петербург)
Email: pfilin@yandex.ru

Аннотация. Статья исследует один из знаковых эпизодов предыстории поисков северо-восточного прохода – высказывание русского дипломата Дмитрия Герасимова, зафиксированное в 1525 году итальянским гуманистом Павлом Йовием о возможности достижения Китая арктическим маршрутом. Это первое документально подтверждённое в европейской литературе предположение подобного рода, хотя Русское государство к тому времени уже вышло к арктическим рубежам и активно осваивало западный участок современного Северного морского пути. Особое внимание уделено критике интерпретаций высказывания Герасимова, иногда подвергавшегося упрощению или искажению в научной и публицистической литературе. Исследование показывает, что высказывание оказало значительное влияние на западноевропейские экспедиции XVI-XVII вв. (включая плавания Баренца), но в России до эпохи Петра I и Ломоносова не стало предметом целенаправленной государственной политики, оставаясь географической гипотезой. Подчёркивается, что идея Герасимова стала важным, но не первым этапом многовекового процесса освоения Россией северных морских путей, изначально направленного на обеспечение территориальной связности, а не только на поиск торгового маршрута. Практическая реализация Северного морского пути как транспортной артерии стала возможной лишь в Новейшее время.

Ключевые слова: Дмитрий Герасимов, Павел Йовий, Северо-восточный проход, Северный морской путь.

В 1525 году посланник царя Василия III к Папе Клименту VII Дмитрий Герасимов (известный политический и общественный деятель Московской Руси) в беседе с выдающимся итальянским гуманистом Павлом Йовием (итал. Paolo Giovio, лат. Paulus Iovius Novocomensis), высказал мысль о возможности достижения Китая северным путем: «Однако достаточно хорошо известно, что Двина, увлекая бесчисленные реки, несется в стремительном течении к северу, и что море там имеет такое огромное протяжение, что, по весьма вероятному предположению, держась правого берега, оттуда можно добраться на кораблях до страны Китая, если в промежутке не встретится какой-нибудь земли». Эта фраза была записана и опубликована Павлом Йовием в произведении «Посольство от Василия Иоанновича, Великого Князя Московского, к Папе Клименту VII-му» [1].

На данный момент это первое известное и зафиксированное в европейской литературе предположение о возможности сквозного плавания Северным Ледовитым океаном в Китай.

Если же рассматривать картографические произведения, то визуальный образ открытых



Universalis Cosmographia secundum Ptholomaei traditionem et Americi Vespucii lustrationes.
Waldseemüller, Martin, 1507. Library of Congress

Источник: www.loc.gov

морских пространств к северу от Евразии был реализован на карте Мартином Вальдземюллером несколько ранее, в 1507 году. Тем не менее, никаких описаний о возможном проходе из Европы в Китай составлено до Герасимова не было (по крайней мере, они неизвестны).

На основе рассказов Д. Герасимова П. Йовием была опубликована первая карта Московии как приложение к книге. Долгое время карту не удавалось отыскать ни в одном из сохранившихся экземпляров книги. Печатная карта Йовия считалась неизданной, однако в конце XX в. состоялась сенсационная находка экземпляра такой карты. В 1994 г. в Российский государственный архив древних актов (РГАДА) был передан приобретенный на аукционе «Сотбис» по согласованию с Правительством Российской Федерации оттиск гравированной на дереве первой печатной карты Московского государства [2]. Немного позже был найден и второй экземпляр карты [3]. К сожалению, на этой карте мы не видим отражения идеи Д. Герасимова о северном пути в Китай.

Сказанная Дмитрием Герасимовым очень короткая и осторожная фраза о возможности достижения Китая северным путем в 1930-1950-е гг., в связи с активным освоением Северного морского пути и осмыслением этой длительности, породила целый ряд советских, а потом и постсоветских интерпретаций. Географ Л.С. Берг предложил считать идею Герасимова «первым русским проектом северного морского пути» [4]. Более умеренную позицию занимал проф. В.Ю. Визе, который осторожно оценивал данное высказывание, но считал, что весьма возможно, именно сообщение Дмитрия Герасимова «разожгло аппетиты английских купцов и побудило их организовать «Общество купцов-изыскателей для открытия стран, земель, островов, государств и владений неведомых и доселе морским путем не посещенных». Это общество, впоследствии утвержденное английским правительством, ставило своей целью открытие Северного морского пути в Китай и Индию [5].

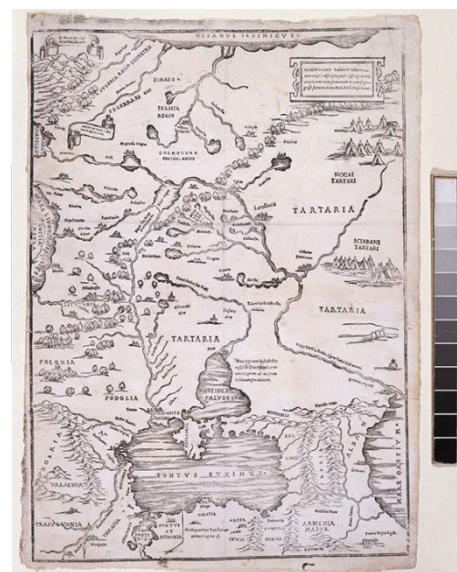
Самую «радикальную» позицию в оценке слов Герасимова занимал д.и.н. М.И. Белов, который в 1 томе «Истории Северного морского пути» посвятил данной теме целый раздел с названием «Проект Д. Герасимова». Он считал, что Герасимов поведал П. Йовию «свою сокровенную мысль о возможности морского пути из Европы в Китай» и показал ему чертеж севера России [6]. Анализируя книгу П. Йовия, невозможно заключить, показывал ли Герасимов чертеж или нет. Учитывая секретность и редкость таких документов, следует поставить под большое сомнение передачу карты.

Стремясь обосновать непрерывность морского пути в Китай некоторые историки и многие журналисты при цитировании слов Д. Герасимова редуцировали его фразу, убрав слова «если в промежутке не встретится какой-нибудь земли». Без этой фразы слова Герасимова звучат более убедительно. На эту процедуру, а также целый ряд других нестыковок в интерпретациях слов Д. Герасимова обратил внимание исследователь Д. Хотимский [7].

Мы вынуждены констатировать, что короткая фраза Д. Герасимова обросла множеством домыслов и интерпретаций, основанных на желании или нежелании найти обоснование древности идеи северного морского пути, а в ряде современных текстов попросту была фальсифицирована.

Идея Герасимова в России не была востребована и не являлась императивом государственной политики вплоть до эпохи Петра Первого и М.В. Ломоносова.

Несомненно, что сведения Герасимова оказали значительное влияние на последовавшие с середины XVI в. попытки западноевропейских негоциантов поиска северо-восточного прохода. Все они были неудачные, экспедиции не смогли пройти восточнее Новой Земли и Вайгача, в то время как русские мореходы, по словам тех же путешественников, караванами судов уходили далее на восток к Оби по т.н. «Мангазейскому морскому ходу».



Московский экземпляр карты П.Йовия
РГАДА. Ф. 192. Оп. 6. Д. 963

Вслед за Герасимовым идею достижения Индии и Китая полярными морями стал продвигать английский купец Роберт Торн (Robert Thorne), который в 1527 г. изложил ее в достаточно просторном письме доктору Эдварду Ли, капеллану английского короля Генриха VIII, впоследствии архиепископу Йоркскому. Туже идею он изложил в письме непосредственно королю Генриху VIII: «Я знаю, что мой священный долг – открыть Вашей светлости эту тайну, которая до сих пор, как я предполагаю, была скрыта: она заключается в том, что с помощью небольшого числа кораблей можно открыть множество новых земель и королевств <...> Для этих мест остается только один путь к открытию, а именно на север: ибо из четырех частей света, по-видимому, три части открыты другими государями <...> Так что теперь указанные северные части еще предстоит открыть, что, как мне кажется, возможно только ваша обязанность и долг <...> Потому что положение вашего королевства является для этого самым близким и подходящим из всех других» [8].

Анализируя письма Торна, затруднительно ответить на вопрос, был ли он знаком с книгой Павла Йовия, по крайней мере, прямых ссылок в письмах мы не нашли. Советский исследователь истории Северного морского пути М.С. Боднарский такое предположение делал [9].

В подтверждение того, что слова Герасимова, записанные Павлом Йовием, имели существенный эффект на Западе, можно найти в книге голландского купца и мореплавателя Яна Хейгена ван Линсхотена, написанной по итогам двух экспедиций по поиску северо-восточного прохода в 1594 и 1595 гг. (одним из участников и руководителей этих экспедиций, а также экспедиции 1596 г. являлся Виллем Баренц). В этой книге имеется приложение, а именно – «рекомендация <...> относительно того, что должно быть сделано для осуществления плавания в Китай через Пролив Нассау», подготовленная Бальтазаром Мушероном в апреле 1595 г., одним из организаторов поиска северо-восточного прохода. В этой «рекомендации» Мушерон цитирует и внимательно разбирает фрагмент книги П. Йовия, записанный за Д. Герасимовым [10]. Любопытно, что Мушерон называет Павла Йовия послом в Московию, очевидно, путая его с Д. Герасимовым, при этом самого Герасимова Мушерон не упоминает. При цитировании Йовия Мушерон, по-видимому, был первым, кто опустил и не стал давать в своем изложении слова «если в промежутке не встретится какой-нибудь земли». Как и в более позднее время, цитата без этого «хвоста» выглядела более убедительной. Тем не менее, само внимание к данной информации свидетельствует о ее известности и важности для планирования экспедиций северо-восточным проходом в XVI в.

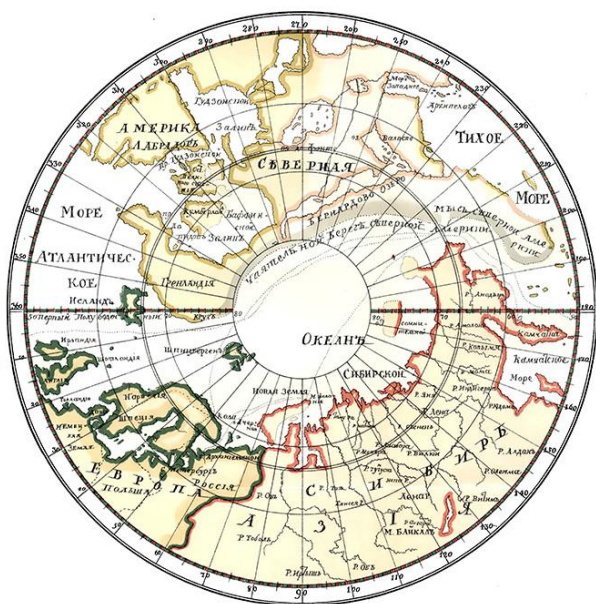
Появление европейских судов стало одной из причин создания г. Архангельска в 1584 г. как основного торгового порта на Русском Севере. С другой стороны, именно настойчивые попытки отыскать северо-восточный проход западноевропейскими торговыми кругами и, что еще более важно, их планы установить над этим маршрутом военный контроль стали причиной запрещения царским указом Мангазейского морского пути в 1619 г. Так, Бальтазар де Мушерон, в цитировавшейся выше «рекомендации» напрямую предлагал построить военный форт в проливе Нассау (Югорский Шар) со штатом в 200 человек, при этом осознал последствия: «Должен признать, что при строительстве укреплений может возникнуть осложнение по той причине, что эти земли принадлежат Московии, которой это будет неприятно, а также Дания претендует на их использование, да и англичане не захотят, чтобы проход по Проливу был закрыт, могут возникнуть и другие возражения у обитателей тех земель. Но героическому духу ничто не может помешать, героическим делам не воспрепятствует страх перед трудностями» [11].

Несмотря на прекращение мореплавания в западной части современного Северного морского пути с 1619 г. в связи с царскими указами, начиная с 1630-х гг. русские первопроходцы перенесли опыт мореплавания в восточную Арктику и на Дальний Восток, поэтапно освоили все основные морские участки и вышли в прямое соприкосновение с Китаем.

В России XVI-XVII вв., несомненно, знали и осознали «проблему» северо-восточного прохода. В Российском государственном архиве древних актов в фонде Тайного приказа сохранился документ «О невозможности проехать морем от Архангельска в Китай и о приключениях двух голландских кораблей, плававших около Новой Земли в 1597 (7105 году)». Это, по всей видимости, копия XVII века с более ранних записей, которые были сделаны в 1598 г. на следующий год после окончания последней экспедиции В. Баренца. Документ полностью опубликован в Трудах Морской арктической комплексной экспедиции (сборник «Новая Земля» за 1992 г.) [12]. Аналогичный, но более короткий документ в конце XIX в. был опубликован в «Чтениях Общества истории и древности российских» по неизвестному

источнику [13]. Оба документа представляют собой пересказ дневника Херрита де Вейра, участника экспедиций В.Баренца, который был опубликован в Нидерландах в 1598 г. Документ из Тайного приказа имеет предисловие, выдержку из которого мы приведем: «В прошлых годах в различные времена англичане и галанцы посылали по 2 и по 3 корабля изыскати ход мимо Новые Земли в Китайское государство и оттоле в Восточную Индию. Понеж зело ближе бы было, аще ли тем путем могли проходить. Однако ж сего учинити не возмogli и далее Новые Земли проходити великих ради льдов и стужи и тьмы и мгла. Итого ради иные возвратились назад, а иные и погибли. Потому что льды бывают толщиною по 20 и по 30 сажений и болши и движаятца, понеж не все море оледенеет... Есть же и пролива морская, имянуемая Аниан, которою естли б могли проплывати, мошно бы им было в Китай и во Индию проити. Однако ж так то Леденое море яко и Новую Землю никто не может проведати, пролива ли есть или море и Новая Земля остров ли есть или твердая земля соединена со Америкою, се есть с Новым Светом. Зане многии землеписатели чают, что Новая Земля соединяется с Северною Америкою. А ради выше причин никто те береги окияна отведати не может даже до Обь реки. Пишут ж землеписатели, что буде кто неблиз берега морем, но далеко во акиане плавати будет, может проити в Китай, но и тамо тьмы ради трудно есть путь прямой сыскати. А Обью рекою или Иртышем и иными сибирскими реками мошно ли тамо плавание имети никто того не проведаль. А сухим путем во Индею или в Китай ехать мошно чрез Астрахань от Яика каменого гороу да как зрится он ниже писаной росписи» [14].

В этом предисловии имеется целый комплекс географических представлений и впрямую обозначенных исследовательских проблем. Мы видим, что морской путь полностью не отрицался, а только лишь обозначались серьезные препятствия в виде льдов и отсутствия знаний о том, сошлась ли Новая Земля с Америкой, и есть ли пролив? Кроме того, обозначается и проблема высокоширотной трассы – «буде кто неблиз берега морем, но далеко во акиане плавати», но и там неизвестный автор предполагает большие сложности в виде льдов и тьмы. Как мы знаем, первая проблема стала основой задачей Первой камчатской экспедиции, снаряженной по указу Петра Великого в 1724 г. А вторая – стала основой проекта «морского северного хода» высокими широтами М.В. Ломоносова и экспедиций В.Я. Чичагова в 1765 и 1766 гг., которая должна была двигаться с запада на восток, а также экспедиции П.К. Креницына и М.Д. Левашова в 1764-1769 гг., которая должна была двигаться с востока на запад. Как известно, экспедиции не добились поставленной цели, т.к. технические возможности того времени не позволяли реализовать замысел.



Полярная карта, приложенная к работе М.В.Ломоносова «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию»

Отметим, что первое зафиксированное в литературе словосочетание «северный морской путь» мы находим именно в текстах М.В. Ломоносова, который активно прорабатывал проект трансарктического морского пути в Азию. В датированном 1764 г. документе «Прибавление второе, сочиненное по новым известиям промышленников из островов американских и по выспросу компанейщиков, тобольского купца Ильи Снигирева и вологодского купца Ивана Буренина» Ломоносов в параграфе 4 пишет: «Новые известия камчатских мореходцев немало соответствуют описанию испанских мореплавателей в рассуждении теплоты и пространства сего моря, как в сочинении о возможности *северного морского пути* на восток показано...» [15] (курсив мой. – П.Ф.). Данное словосочетание Ломоносов использует лишь один раз, но помимо этого в его работах встречается термин «северный морской ход». Тот же термин «северный морской ход» несколько ранее, в 1742 г., использовал историк Г.Миллер в своем произведении «Известия о северном морском ходе Россиян из устьев некоторых рек впадающих в ледяное море, для проведывания восточных стран» [16].

Так или иначе, после неудачных экспедиций В.Я. Чичагова в 1765 и 1766 гг. идея поиска пути в азиатские страны северными морями была снова отложена и к ней вернулись лишь в начале XX века в связи с военно-стратегическими задачами, вызванными «цусимской катастрофой» и поражением в Русско-японской войне.

Подводя итог отметим:

- 1) Мы имеем лишь краткое и очень осторожное высказывание Д. Герасимова о возможности прохода северными морями в Китай, если по пути не встретится какой земли.
- 2) Это первое из известных зафиксированное в литературе высказывание о возможности прохода в Китай северным путем.
- 3) Несомненно, данное высказывание оказало существенное влияние на активизацию поисков северо-восточного прохода англичанами и голландцами.
- 4) Их экспедиции привели, с одной стороны, к развитию торговли на Севере и основанию Архангельска, с другой – к официальному закрытию Мангазейского морского пути.
- 5) Идея, высказанная Д. Герасимовым, ни в XVI ни в XVII вв. не стала предметом целенаправленной государственной политики. Но это не значит, что государство не интересовалось севером страны. Происходило его планомерное освоение и уместное использование отдельных морских и речных участков на севере для целей развития. В тоже время, до эпохи Ломоносова северо-восточный проход как единая торговая трасса не рассматривался на уровне государства как цель.
- 6) На протяжении XVII в. в России интересовались темой северо-восточного прохода, но было четкое осознание сложности мореплавания в ледовитом море. Также были обозначены географические проблемы: является ли Новая Земля островом? Не сошлась ли Америка? Возможно ли достичь Китая, если плыть далеко от берега?
- 7) Задолго до Д. Герасимова и Новгородская республика и, позже, Московская Русь поэтапно осваивали северные морские рубежи, основными этапами этого процесса были основание монастырей (особенно Соловецкого) в первой половине XV века и Пустозерского острога в 1499 г., а затем и организация походов Мангазейским морским ходом в XVI–XVII вв. Таким образом, уже к началу XVI в. и до высказывания Д. Герасимова, Россия по сути освоила западную часть современного Северного морского пути, но не использовала его для целей поиска сквозного прохода в Китай.
- 8) Отметим также, что даже в 1930-50-х гг. концепция освоения Северного морского пути была направлена, прежде всего, на развитие каботажного плавания не с целью внешней торговли (хотя и это не скидывалось со счетов), а для организации территориальной связности государства и защиты стратегических интересов страны. Рассматривая многовековую линию интереса России к северным рубежам мы в первую очередь должны выделить именно эту цель – территориальная связанность, практический интерес к освоению и обживанию северных рубежей [17]. И в этом коренное отличие от западноевропейской концепции северо-восточного прохода, где во главу угла поставлены торговые интересы. Именно поэтому Северный морской путь закреплен в Российском законодательстве как «исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация Российской Федерации».
- 9) Высказывание Д. Герасимова имело серьезные последствия для продвижения западноевропейцев на Север, и по всей видимости, оказало влияние на организацию череды крупных, но неудачных экспедиций северо-восточным проходом. Но это было именно зарождение идеи, и из краткой фразы Герасимова не следует, что он имел в виду "проект Северного морского пути". Нет никаких сведений о том, что Д. Герасимов когда-либо возвращался к высказанной им единожды идее.

В связи с вышеизложенным, мы можем говорить о том, что в 2025 г. исполняется 500 лет зарождения русской идеи достижения Индии и Китая северными морями. В такой формулировке наиболее адекватно отражается суть исторических процессов. А в целом, деятельность Руси-России по

освоению северных рубежей, в том числе северных морских и речных путей, несомненно, древнее высказывания Дмитрия Герасимова и на этом пути фраза Герасимова – лишь один из знаковых этапов.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

- [1] Библиотека иностранных писателей о России : Т. 1. – Санкт-Петербург, 1836. – С. 31-32; *Giovio, P.* Libellus de legatione Basili Magni, Principis Moscoviae ad Clementem VII., Pont. Max. – Roma, 1525.
- [2] Хотимский, Д. А., Булатов, А. М. Первая печатная карта Московии: историография и сравнительный анализ ее экземпляров из РГАДА и библиотеки Св. Марка // Отечественные архивы. – 2021. – № 5. – С. 29-40. – То же: <https://rusarchives.ru/publikacii/otechestvennye-arhivy/7328/hotimskiy-bulatov-pervaya-pechatnaya-karta-moskovii> (дата обращения: 11.05.2025).
- Скан карты выложен на сайте Российского государственного архива древних актов (РГАДА) (rgada.info).
- [3] *Khotimsky, D. A.* The two surviving copies of the 1525 Moscovia map by Paolo Giovio: A comparative study. – Текст : электронный // Imago.by : [сайт]. – URL: <https://imago.by/images/stories/Articles/22/ichc-giovio/ichc-preprint-20220703.pdf> (дата обращения: 11.05.2025).
- [4] Берг, Л. С. Очерки по истории русских географических открытий. – Москва; Ленинград : Изд-во Акад. Наук, 1946. – С. 10.
- [5] Визе, В. Ю. Моря российской Арктики / Ред.: П.В. Боярский, Ю.К. Бурлаков. – Москва : Европейские издания, 2008. – С. 33.
- [6] Белов, М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 1: Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века / Под ред. Я.Я. Гаккеля [и др.]. – Москва : Речн. транспорт, 1956. – 592 с.
- [7] Хотимский, Д. А. О толмаче Димитрии, что был послом в Риме: Дмитрий Герасимов и вехи его посмертной карьеры. – Текст : электронный // Academia : [сайт]. – URL: <https://www.academia.edu/119900897> (дата обращения: 11.05.2025).
- [8] Цит. по: *Baver, J. N.* A History of geographical Discovery and explorationn, London. 1937. P. 119. (пер. с англ. П.А.Филина). Полный текст: *Hakluyt, R.* Divers Voyages Touching the Discovery of America and the Islands. – London. Printed for the Hakluyt Society, 1850. – Pp. 33-54.
- [9] Боднарский, М. С. Великий Северный Морской Путь : историко-географический очерк открытия Северо-восточного прохода. – Москва ; Ленинград : Гос. изд-во, 1926. – С. 11.
- [10] *Linschoten, J. H. van.* Reizen Naar Het Norden door, 1594-1595 / uitgegeven door S. P. L'Honors Naber. – 's-Gravenhage : Martinus Nijhoff, 1914. – P. 234-235.
- [11] Там же. Перевод И.М.Михайловой.
- [12] Боярский, П. В. К истории изучения Новой Земли. Обзор литературных и архивных источников / Боярский, П. В., Волков, В. А., Куликова, М. В. // Новая Земля. Т. 1 : Труды Морской арктической комплексной экспедиции / Под общ. ред. П.В.Боярского. – Москва : Рос. НИИ культ. и природ. наследия, 1993. – С. 56-60. [Архивная ссылка: РГАДА. Ф. 27. Оп. 1. Д. 333. Л. 1-6.]
- [13] Чтения в Обществе истории и древностей российских при Московском университете 1895 г. Кн. 4(175). Унив. тип., 1895. Смесь. С. 3-5.
- [14] Цит по.: Боярский, П. В. Указ. соч. С. 56.
- [15] Ломоносов, М. В. Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию // Ломоносов, М. В. Полное собрание сочинений. Т. 6: Труды русской истории, общественно-экономическим вопросам и географии. 1747—1765 гг. — Москва ; Ленинград : Изд-во АН СССР, 1952. – С. 511.
- [16] Миллер, Г. Известия о северном морском ходе Россиян из устьев некоторых рек впадающих в ледяное море, для проведывания восточных стран // Примечания к Ведомостям. Часть 50 и 51. В Санкт-Петербурге. Июня 21 дня, 1742 г. С. 197.
- [17] *Filin, P.* "Russia's Main Façade". A Discussion of the Reasons for Official Interest in the Study and Development of the Arctic in the First Third of the Twentieth Century [=Филин, П. А. «Главный фасад» России. Рассуждение о причинах интереса власти к изучению и освоению Арктики в первой трети XX в.] – Текст : электронный // Journal of Modern Russian History and Historiography. – 2023. – N 16(1). – P. 237-267. – URL: <https://doi.org/10.30965/22102388-12340027> (дата обращения: 11.05.2025).

1525: DMITRY GERASIMOV AND THE ORIGIN OF THE IDEA OF A ROUTE TO CHINA BY THE NORTHERN SEAS

Filin Pavel Anatolyevich,

PhD in History, Senior Researcher at the Marine Arctic Complex Expedition Center,
Likhachev Russian Research Institute for Cultural
and Natural Heritage (Moscow); Senior Researcher at the Peter the Great
Museum of Anthropology and Ethnography (Kunstkamera)
of the Russian Academy of Sciences (Saint-Petersburg)

Abstract. *The article examines one of the significant episodes in the prehistory of the search for the North-East passage – the statement of the Russian diplomat Dmitry Gerasimov, recorded in 1525 by the Italian humanist Paul Jovius about the possibility of reaching China via the Arctic route. This is the first documented assumption of this kind in European literature, although the Russian state by that time had already reached the Arctic borders and was actively developing the western section of the modern Northern Sea Route. Particular attention is paid to the criticism of interpretations of Gerasimov's statement, which was sometimes simplified or distorted in scientific and journalistic literature. The study shows that the statement had a significant influence on Western European expeditions of the 16th-17th centuries (including the voyages of Barents), but in Russia until the era of Peter I and Lomonosov it did not become the subject of a targeted state policy, remaining a geographical hypothesis. It is emphasized that Gerasimov's idea became an important, but not the first stage of the centuries-long process of Russia's development of the Northern Sea routes, initially aimed at ensuring territorial connectivity, and not just searching for a trade route. The practical implementation of the Northern Sea Route as a transport artery became possible only in Modern times.*

Key words: Dmitry Gerasimov, Paolo Giovio, Northeast passage, Northern sea route.

© Филин П.А., текст, ил., 2025
Статья поступила в редакцию 11.05.2025.
Публикуется в авторской редакции.

Ссылка на статью:

Филин, П. А. 1525 год: Дмитрий Герасимов и зарождение идеи пути в Китай северными морями. –
DOI 10.34685/NI.2025.11.97.019. – Текст : электронный // Культурологический журнал . – 2025. – № 2. – С. 47-53. –
URL: http://cr-journal.ru/rus/journals/693.html&j_id=64.