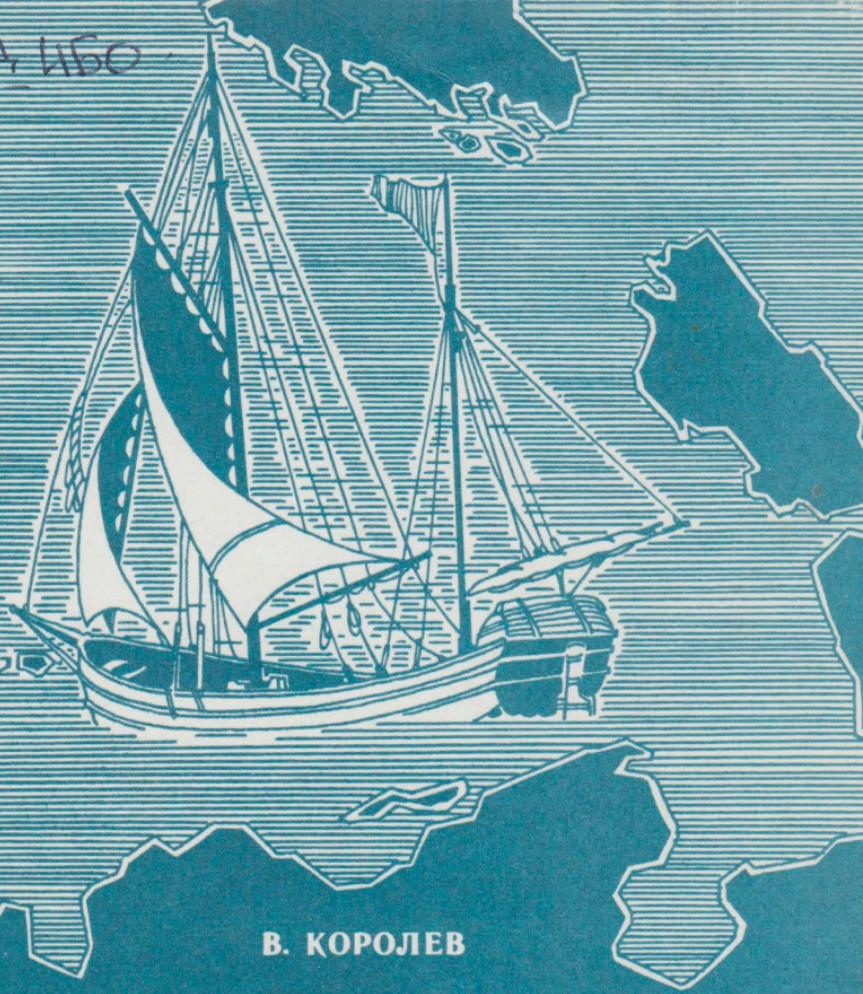


К2624 ИБО

К 68

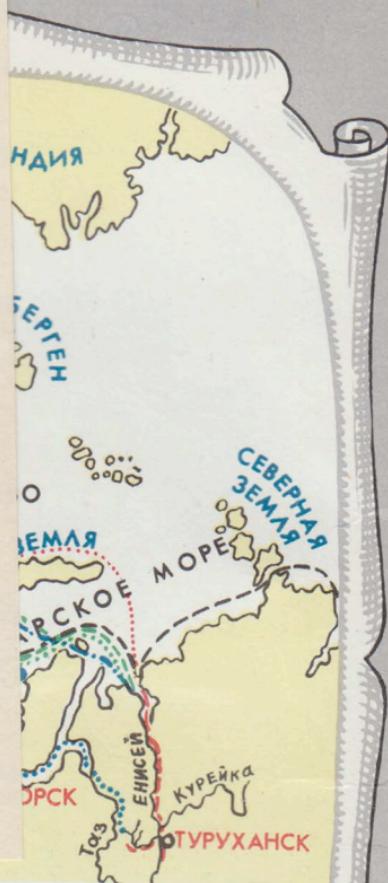


В. КОРОЛЕВ

РОССИИ БЕСПОКОЙНЫЙ ГРАЖДАНИН

КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТОК
СРОКОВ ВОЗВРАТА
КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗДНЕЕ
УКАЗАННОГО ЗДЕСЬ СРОКА
Колич. пред. выдач.

г. Печора, типография Зак. № 1050



- 1862. П.П. Круценштерн на "Ермаке" и "Эмбрио"
- 1863. М.К. Сидоров на первом Енисейском пароходе
- 1864. Перегон первого парохода на Печору
- 1863-64. Ю.И. Кушелевский
- 1860-64. М.К. Сидоров
- 1867-76. В.Р. Матизен и др. Десятилетний вывоз печенорского леса в Петербург
- 1869. М.К. Сидоров на пароходе "Георгий" и несостоявшийся маршрут (.....)
- 1875, 76. Норденшельд на "Превене" и "Имере"
- 1876. Виггинс на "Темзе"
- 1877. Д.И. Шваненберг на "Заре"
- 1878-79. Н.А.Э. Норденшельд на "Веге", "Лене", "Фразере", "Экспрессе"

B. Королев

РОССИИ
БЕСПОКОЙНЫЙ
ГРАЖДАНИН

12



Муниципальное учреждение
«Печорская межпоселенческая
централизованная
библиотечная система»
«Печорас-овмёдчоминъяслён
шёр библиотечной системы»
муниципальной учреждение

СЫКТЫВКАР
КОМИ

КНИЖНОЕ

издательство
Библиотека Центральной
Бородинской сельской администрации
Северной жупании
Филиал № 1 ст. Печора.

26.89 (2Р31)
К 68

Королев В. Н.

К 68 Россия беспокойный гражданин.— Сыктывкар:
Коми книжное издательство, 1987.— 112 с.+вкл.

Воркутинский уголь, ухтинская нефть, угольные копи на Шпицбергене, китобойный промысел, сибирский университет, Печорское речное пароходство, школы-интернаты и фактории в тундре, Великий Северный морской путь, Сибиряковский тракт — все это связано с именем Михаила Константиновича Сидорова, к сожалению, мало кому известного. Русский купец, путешественник, миллионер, вложивший весь свой капитал в развитие Севера России, в возрождение былой славы русского торгового мореходства, и, наконец, разорившийся, он так и не дожил до тех дней, когда его «сумасбродные фантазии» стали реальностью.

О нем — книга краеведа Коми республики печорца В. Королева, адресованная как историкам, так и всем, кому не безразлична история нашей Родины.

26.89 (2Р31)

1805080000 - 014
M 128(03) - 87

(C) Коми книжное издательство, 1987,

Дорогим моим родителям Марии Яковлевне и Николаю Николаевичу посвящаю.

ОТ АВТОРА

Кто прячет прошлое ревниво,
С грядущим явно не в ладу.

А. ТВАРДОВСКИЙ.

В конце 1975 года мне удалось одна за другой две встречи. К одной из них я стремился еще с детства. Первая — в столице Норвегии — со всемирно известным кораблем-памятником «Фрам» Нансена и Амундсена. Вторая — та, о которой мечтал, — в столице Дании и тоже с памятником — огромной трехметровой глыбой черного гренландского гранита. Слова, высеченные на ней, беспристрастно рассказывали о подвиге полярника — эскимоса Йергунна Брёнлуна. В 1907 году он ценой своей жизни спас научные дневники датской экспедиции, погибшей в Гренландии.

Тогда и засело вдруг в мозгу: а что же мы знаем о наших, отечественных, мореходах и землепроходцах, открывших миру бескрайние земли России, Северной Америки и Арктики? Этот нехитрый вопрос я после задавал в Мурманске, Диксоне, на Чукотке, в Якутске, во Влади-

востоке и Свердловске, на Кавказе и в Одессе, в Москве, Ленинграде, Сыктывкаре, Печоре — везде, где только ни бывал.

И что же? Едва ли не все хорошо или сносно знали имя и даже кой-какие «дела» знаменитого пирата Фрэнсиса Дрейка, но они либо с трудом припоминали, либо не слыхали вовсе, скажем, о Савве Лошкине или о целом роде Старостиных, столетиями осваивавших Седой Грумант (Шпицберген).

Листая как-то книгу В. Кремера «300 путешественников», с удивлением открыл, что в ней и в помине нет имен, знакомых со школьной скамьи. Не было в справочнике биографий Прончищева и Овцына, Чичагова и Пахтусова, Лошкина и Розмыслова, Брусилова и Альбанова, Русанова и многих других выдающихся русских путешественников. Как получилось, что немецкий автор не счел нужным включать их в свой сборник? Кто виноват, что они не стали достоянием мировой истории?

Но жили еще люди, стараниями которых стали возможны почти все дальние плавания и великие открытия. О них вообще мало что известно. Таким был Михаил Константинович Сидоров — купец, миллионер, «просадивший» всё своё состояние на «сомнительные» предприятия. И правда, разве не сомнительным кажется кое-кому и сегодня ухлопать весь капитал на возрождение славы русского мореходства, на развитие Севера России, на образование «диких» северных народностей, на организацию опасных и «никому не нужных» морских путешествий?

Своей дерзкой мечте — открыть Великий Северный морской путь — он оставался верен всю жизнь, и не жалел для этого ни здоровья, ни средств. И именно благодаря ему был-таки открыт этот путь, которым сейчас суда ходят чуть ли не круглый год.

А тогда, при жизни, его идею называли бредом сумасшедшего, не допуская самой мысли о существовании та-

кого пути. Его преследовали, травили, унижали самым гнусным образом и довели, наконец, до разорения. Умер он в безвестности и нищете.

Теперь его имя носят гора на Шпицбергене, пролив в архипелаге Земли Франца-Иосифа, мыс на острове Рыкачева в Карском море, остров в проливе Костин Шар на Новой Земле. Возможно, его же именем названы мыс и остров в Обской губе, поселок Сидоровск на реке Таз. И тем обидней, что не нашлось Сидорову места ни в Большой Советской Энциклопедии третьего издания, ни в Советском Энциклопедическом Словаре...

В марте 1983 года, когда Сидорову исполнилось бы 160 лет, мы — шестеро членов печорского турклуба «Арктос» — проложили лыжню через древнюю Югру. По ходу обменивались всем, что мы знали о Сидорове, с краеведами и музейными работниками Тюменской области, выступали в печати, по радио. На лыжах же задумали мы пройти через Приполярный Урал по тем местам, где он более ста лет назад собирался провести железную дорогу. Там, между Европой и Азией, и началась эта книга.

Советский академик И. М. Губкин как-то сказал: «Побольше бы нам таких Сидоровых, и никто бы не осмелился назвать дореволюционную Россию страной отсталой... Очень хорошо, когда человек еще на заре своей юности ставит перед собой цель и потом всю жизнь достигает её; в таких случаях он не останавливается до тех пор, пока не остановится его сердце. Люблю таких людей: они отвечают моему представлению о человеке...»

О таком человеке я и хочу рассказать читателю.

* * *

Автор выражает сердечную благодарность за помощь и поддержку кандидату географических наук почетному полярнику А. В. Шумилову; ленинградскому краеведу

почетному полярнику С. В. Попову; сотрудникам ленинградского отделения Архива АН СССР; доктору географических наук почетному полярнику И. Л. Фрейдину, который первым, еще в 50-е годы, начал выступать с лекциями, писать в центральные журналы о жизни и деятельности М. К. Сидорова; сотрудникам ЦГАНХ СССР; Ученому секретарю Президиума Коми филиала АН СССР кандидату геолого-минералогических наук Е. П. Калинину; ухтинским краеведам П. Г. Сухогузову и Ф. М. Трубачеву; сыктывкарскому писателю Г. А. Федорову; работникам центральной районной библиотеки г. Печоры.

«ОБЪЯВИЛСЯ КАКОЙ-ТО СИДОРОВ...»

Россия первой половины XIX века. Еще не отменено крепостное право. «Благодаря» более чем столетней иностранной политической интриге доведен до разорения архангельский север, ранее славившийся своими прекрасными судами, промыслом, имевший в Европе десятки купеческих контор.

Суть этой интриги недвусмысленно выражил в публичном выступлении еще в XVIII веке премьер-министр Великобритании сэр Вальпол (Уолпол): «Россия в деле мореплавания соперник опасный, за которым следует постоянно наблюдать, сбивая его с прямого пути и не давая ему ходу в коммерческих делах».

И, понаблюдав, англичане понемногу отрезали путь русским кораблям, идущим с отечественными товарами за границу, прикрыли, где могли, русские торговые конторы, а в России насадили свои. Пользуясь немалыми кредитами у себя дома, а более всего дремучим невежеством местных правителей, английские коммерсанты потихоньку сделались сперва их учителями, а потом и ближайшими советниками. «Правители» же, как водилось, менялись часто — и один за другим садились на казенное место, ни бельмеса не смыся в той обширной области, заниматься

которой им «нечаянно» настал черед. Потому просвещенные англичане, прикинув, потеснили (за соответствующую мзду) горе-начальников, и начали откровенно убивать с дороги «неотесанное» русское купечество, которое-де только и пеклось, что о собственной мошне, позабыв про нужды Государства Российского.

...16 марта 1823 года* в семье архангельского купца Константина Александровича Сидорова родился сын, которого нарекли Михаилом.

О его раннем детстве мы почти ничего не знаем, разве только что, как вспоминала его мать, Елена Николаевна, «Мишенка был очень резвый шалун».

Михаил рос, и не только сказки занимали его. Он готов был часами слушать рассказы близких о богатой истории поморского мореплавания, о славных походах поморов на Седой Грумант, Новую Землю, по Карскому морю. И рассказы эти не могли не навести юношу на размышления о дальнейшей судьбе России.

Десяти лет он поступает в Архангельскую реальную казенную гимназию, но уже через пять с лишним лет, хлопнув дверью, уходит из нее, не закончив 6-го класса. Против иностранного произвола восставала вся династия Сидоровых, а гимназическое начальство сплошь было из иностранцев, делавших все, чтобы отбить у русских всякую охоту учиться.

Как в свое время Осип и Федор Баженины, которых обласкал Петр Великий за их радение к отечественному кораблестроению, дядя Михаила, Ксанфий Сидоров, пытается осуществить свой проект по постройке кораблей на Севере и торговле лесом. Увлеченный его делами, племянник поступает к нему на службу. Начинаются суровые для него годы, когда он на своих плечах переносит уничижительное бесправие и обреченность русского у себя же в России.

* Здесь и далее стиль — старый.

Спустя два года после ухода Михаила из гимназии умер отец, состояние которого на третий же день после смерти пошло по рукам иностранцев. Вынужден был оставить дела дед. Дядя Ксанфий, удрученный предчувствием, что теперь от иностранцев добра не жди, едет с челобитной в Санкт-Петербург к министру внутренних дел графу А. Г. Строганову.

Граф, сливший человеком добрым, болеющим за государственные и общественные нужды России, с таким сочувствием отнесся к его предприятию, что без колебаний уступил для кораблестроения и торговли свою лесную дачу на Северной Двине в Соль-Вычегодском уезде. Казалось: лес есть — иди и руби. И Ксанфий Сидоров нарубил его на 600 тысяч рублей, но для экспорта вынужден был продать его иностранным фирмам.

Тем временем местные власти, давно уже положившие глаз на жирный кусок, потирали руки, надеясь вскоре их погреть. И погрели. Как только начался сплав леса, они, ничтоже сумняшеся, вмиг его конфисковали. Найти повод было делом десятым: дача Строганова, дескать, еще не размежевана с удельным ведомством, а потому нельзя решить, где именно вырублен лес, и, стало быть, неизвестно, чей он. На пополнение задатков и убытков было описано и продано все движимое и недвижимое имущество К. Сидорова, и он стал гол как сокол. Отобранный же у него лес был после продан тем самыми фирмами, которые заподрядили его у Сидорова. Продан за 13 тысяч рублей.

(Тридцатью годами позже Вологодская палата гражданского суда, десять раз проверив и перепроверив, как была размежевана дача Строганова, сделала вывод, что лес К. Сидоровым вырублен вполне законно, но, конечно, ни леса, ни денег никто из умерших хозяев предприятия получить уже не смог).

Того пришлось тогда Михаилу: сыну русского купца

служить в иностранных конторах, даже без жалованья, было заказано, а неразоренными купцами, способными дать ему хоть худенькую работенку, Архангельск оскудел. А тут и мать, надломленная горем, уходит в монастырь. Впору в петлю лезть.

На помощь семье Сидоровых приходит директор училищ Архангельской губернии Никольский, убедивший Михаила сдать экзамены хотя бы на звание домашнего учителя. И 30 мая 1845 года он получает соответствующий диплом.

Только не лежало у него сердце к чиновничьей должности. Гвоздем торчала мысль о Северном морском пути еще с той поры, как одно отчаянное плавание едва не стоило ему жизни.

«Я не моряк, но полюбил море еще в 1841 году. В лето того года я отправился из Архангельска в Соловецкий монастырь на судне. Буря унесла нас к берегам Новой Земли. И мы вместо суток плавали около месяца. На судне познакомился я с матросом, который своими рассказами о пребывании его на Новой Земле под командою штурманского офицера С. А. Моисеева, о двух зимовках там в 1837 и 1838 годах до того очаровали меня, что я с того времени полюбил море и хотел сделаться полезным в открытии пути морем в Сибирь и обратно»*.

Узнал Сидоров от соловецких монахов и об экспедиции к Енисею в тридцатых годах под началом Кротова и предание о первых смельчаках, более трехсот лет назад задумавших плыть в Енисей. Это были двиняне Кондрашка Куркин и Еремка Савин.

«С чего начать?» — думал Михаил. И, наконец, решил податься к известному деятелю Севера, коммерции советнику В. А. Попову, едва ли не единственному русскому, сумевшему оставить за собой в Архангельске корабель-

* Из биографических записок М. К. Сидорова.

ные верфи и корабли. И Сидоров едет к нему в Петербург.

Попов пришел в восторг от дерзких замыслов юноши и тотчас отдал ему все свои многочисленные труды и проекты по мореходству. Но, поостыв, разубедил Михаила искать морской путь в Сибирь со стороны Белого моря. «Без толку,— сказал он.— Там нынче иностранцы. Не пустят. Ты давай-ка в Сибирь, на Енисей. Там их пока нет. Погляди, кстати, что там да как, стоит ли дело какое открывать. Найдешь что полезное для России, тогда и поговорим. А пока помоги мне, коль ты такой прыткий, открыть в Архангельске русский банк».

В ту пору иностранный капитал на севере России пользовался большими привилегиями. Если русские купцы, предприниматели были вынуждены кое-как устраивать свои дела чуть ли не ценой собственного разорения (а чаще всего так и было), то иностранцы брали кредиты в системе капиталистических банков за границей. Кредитная же система крепостной России таких возможностей русским предпринимателям не предоставляла. Попов еще в 1825 году составил проект создания своего, русского, банка, но начальники края вот уж 20 лет не давали ход делу. Надеясь теперь на способности «прыткого» Сидорова, советник вновь обратился в министерство внутренних дел с ходатайством об открытии банка. Просьбу его препроводили губернатору Архангельска маркизу де Траверзе. Тот не мудрствуя лукаво собрал всех местных купцов, промышленников и вынудил их подписать под резолюцией, из которой явствовало, что-де русские промышленники и прочие архангелогородцы частного банка за его ненадобность иметь не желают, а потому ходатайство Попова считают делом ненужным и бесполезным. После чего маркиз снова стал спать спокойно.

Только недолго. Немного спустя «объявился какой-то Сидоров» с доверенностью, скрепленной почти четырьмя-

стами подписей³ тех самых граждан города, что подписали маркизову резолюцию. В этой бумаге говорилось обратное; что банк русским купцам нужен позарез и что резолюцию ту они подписали из боязни губернаторского гнева. Сидоров увез документ в Петербург и отдал Попову, а тот передал ее министру, который был вынужден предложить маркизу учредить банк немедленно.

Взбешенный губернатор отдал приказ схватить и упечь в каталажку «этого бунтовщика и возмутителя спокойствия» *.

Но Сидоров уже ехал в Сибирь.

Посланный ему вслед нарочный особой прытью, видать, не отличался, и Россия смогла еще почти пятьдесят лет пользоваться трудами и знаниями одного из лучших своих сыновей.

ЗАВЕЩАНИЕ МИЛЛИОНЕРА

Счастливо избежав и сумы, и тюрьмы, Сидоров благополучно добрался до Красноярска и устроился домашним учителем детей В. Н. Латкина, управляющего золотыми приисками известного миллионера Бенардаки.

Сын разорившегося усть-сысольского купца Василий Николаевич Латкин (1809—1867), коми по национальности,— человек не менее замечательной судьбы. К слову сказать, он породнился со знаменитыми архангелогородцами Бажениными, взяв в жены дочь правнука Осипа Баженина, Никифора. Плавая с отцом по Вычегде и Печоре, Василий сызмальства дивился богатствам, таявшим-

* И все же банк в Архангельске был открыт в 1846 году, хотя с некоторыми изменениями в его уставе.

ся в его родных местах. Позже, исходив и изъездив вдоль и поперек весь Печорский край, он упорно стал добиваться высочайшего дозволения открыть там торГОвоПРОмышленную компанию.

В деловых кругах Санкт-Петербурга имя Латкина становилось все более известным, и вполне могло статься, что там и познакомился с ним Михаил Сидоров, быть может, не без помощи советника Попова. Как бы то ни было, в Красноярске Михаил пошел служить именно к Латкину — вот и пригодился диплом домашнего учителя. В этой должности он прослужил четырнадцать лет до 1859 года, когда был уволен «по собственному прошению». А четырьмя годами раньше получил первое повышение — был произведен в чин коллежского регистратора со старшинством.

Переписывая между уроками деловые бумаги, Сидоров мотал на ус, как поставлена в Сибири добыча золота, изучал необходимую теорию.

К этому времени благодаря новому методу Л. И. Брусицына* русское золото составило половину его мировой добычи. Волна открытых россыпей прокатилась по всему миру. Золота нашли так много, что очень скоро почти все страны перешли на золотой стандарт, а серебро пошло на чеканку скромной разменной монеты.

Сидорову везло. «Презренный металл», а значит, деньги, так необходимые для выполнения его замыслов,— почти у него в кармане. Надо только... найти его и достать. И Михаил решает в дни каникулярных отпусков ехать на Енисей — там и золото, там и еще кое-что.

* Льва Ивановича Брусицына (1784—1857) называли Колумбом золотых россыпей. Этот уральский горняк обнаружил первую в России золотую россыпь и не случайно, а благодаря новым приемам поиска и разработки месторождений. Открытие Брусицына положило начало новому этапу развития мировой горной промышленности.

А оно само шло ему в руки. В 1847 году Латкин, уезжая в Петербург по каким-то неотложным делам, поручил Михаилу разобраться с одной поднадоевшей тяжбой. Михаил сумел так повернуть дело, что в накладе остался изумленный истец. Это не прошло мимо внимания золотопромышленников, и через год один из них, В. Р. Базилевский, нежданно-негаданно пригласил его съездить на свои прииски в северную часть Енисейского округа.

Осмотрев их, Сидоров не утерпел — один отправился на другие прииски по всей реке Енашимо и нашел, что в верховьях ее притока, речки Огне, на расстоянии от устья в пять верст и ниже от устья Огне по реке Енашимо на расстоянии десяти верст должно быть продолжение богатой россыпи, открытой еще в 1840 году. Обо всем этом он рассказал Базилевскому и предложил ему сделать заявки на разведанные места. Но тот пропустил его слова мимо ушей, посчитав их неубедительными: дескать, молод еще, горяч. Тогда Михаил написал Латкину в Петербург, и тот немедля вооружил его доверенностями на заявки от людей, которым золото мыть не возбранялось *.

Кончилось все тем, что Сидоров обнаружил шесть довольно богатых месторождений золота, а позднее и другие подземные сокровища. Без гроша за душой, часто в одиночку, он разведывал и подавал заявки перво-наперво на золотоносные россыпи. Стакнувшись с золотопромышленниками, непременно ставил перед ними условие сколачивать новые партии для поисков золота.

Забираясь все дальше и дальше по диким енисейским берегам туда, где черт носа не казал, да того и гляди зверь какой задерет до смерти, он набирался опыта от товарищей-старателей, обучался нелегкому их ремеслу. Но не забывал при этом — понадобится! — изучать исто-

* С 1844 года право промышлять золото в Сибири предоставлялось только очень привилегированным osobам.

рию края, при случае испытывал наблюдения «инородцев» — так кликали местных жителей спесивые власть имущие.

Прошло совсем немного времени, как вдруг оказалось, что «необразованный» геолог-самоучка открыл чуть ли не двести месторождений. По договору с хозяевами приисков только за то чтобы указать места, он получил по тысяче рублей с каждого пуда добываемого золота, всего — один миллион рублей. Казне же досталось втрое больше.

Миру вдруг явился русский миллионер, от чего правители Восточной Сибири, порядком струхнув, ибо усмотрели «стремление Сидорова к монополии», бухнули во все тревожные колокола. Более всех бузил генерал-губернатор Восточной Сибири граф Муравьев-Амурский, скоро сменивший словесные упреки на открытую тиранию. Еще в 1851 году он слезно просил министра финансов Брука убрать Сидорова из Сибири как человека больно беспокойного и развитию золотопромышленности зело вредящего.

Только наполовину врал граф. Примерно тогда же горный ревизор частных приисков генерал-майор Клейменов писал, что в Восточной Сибири от начала золотопромышленности не было пока человека, из открытых которого разрабатывалось бы столько приисков, как из открытых Сидорова. Шутка ли! 36 разрабатываемых месторождений из двухсот, им найденных, «выдали» в короткое время более тысячи пудов золота. И это когда пять тысяч других золотопромышленников добыли за все время существования золотопромышленности только десять тысяч пудов!

Тяжело давались открытия. Смертельно устав от недосыпу, от трудных переходов от прииска к прииску, от холодных и часто голодных северных ночей, Михаил слег. Три серьезных приступа болезни в 1853—1854 годах здорово его скрутили, надолго оторвав от дела,

Но долго ждать дело не могло. И едва встав на ноги, Сидоров решает, ни много ни мало, поднимать север России. Благо теперь ему трудно было заступить дорогу — миллион дал ему независимость и свободу действий, он же поможет разбудить жизнь на огромном пространстве от Якутии до границ Норвегии.

«Безлюдный Север,— писал он тогда,— с его скучной, по-видимому, природой, с его бескрайними пространствами, с его полудикими обитателями всегда поражал меня своим величием, обещавшим славное будущее. Оставил на заднем плане выгодную для меня материально золотую промышленность... я перенес всецело всю деятельность и денежные средства на северные приморские окраины нашего государства».

В 1858 году Михаил женился на своей бывшей ученице, дочери В. Н. Латкина, Ольге, а год спустя лично сам и через своих доверенных приступил к исследованиям огромного Туруханского края (северная часть нынешнего Красноярского) площадью 1 932 200 квадратных верст.

Край этот некогда был сказочно богат, торговал и с Россией, и с заморскими странами, особо с Голландией. С него, собственно, началось освоение русскими Восточной Сибири. Его же царизм довел к концу XIX века до отчаянной нищеты, начав, благословясь, еще с 1620 года, когда была запрещена торговля с иноземцами по Северному океану. Дело дошло до людоедства, и оттуда бежали перепуганные промышленники, купцы, даже несколько монахов. Ежегодные убытки от содержания края доросли до 15 тысяч рублей, и правительство «с отеческой заботою» решило его участь: пусть, мол, берут его в аренду все, кто ни пожелает — очень уж накладен он для казны, и без того скучеющей.

Сидоров с этим смириться не мог. Возможно ли, чтобы такая обширная земля с тремя огромными дорогами-реками, с ее лесом, зверем, птицей и рыбой была отдана

Муниципальное учреждение
«Печорская межпоселенческая
централизованная
^{богаты и чужим? Да}
~~библиотечная система~~
^{Печорская библиотечная система}
здесь должна быть
~~малобюджетной системы~~
^{муниципальной библиотекой}
здесь что еще

на откуп беззастенчивым грабителям, своим и чужим? Да
только ли эти богатства укрыты здесь? Должно быть, здесь
здесь золото, медные руды, уголь, и ~~малобюджетной системы~~
^{муниципальной библиотекой} камен-

ный уголь, и соляные ключи, и руду медную и железную,
и точильный камень, и превосходный графит, который
потом вся Европа ставила выше своего. Здешний же кли-
мат позволял растить не то что овощи, но даже хлеб.
Это Сидоров доказал, выставив и то и другое в Вольно-
экономическом обществе.

Только «правителям» хоть кол на голове теша. «Боль-
шой знаток» Туруханского края енисейский губернатор
Замятин доносил тогда генерал-губернатору Восточной
Сибири, что «в этом крае жизнь человеческая невозможна,
ибо здесь никакие хлебные зерна и овощи произрастать
не могут».

Что до графита, то Сидоров определил его запасы про-
сто несметными и стал подумывать о путях, какими при-
вести его в центр России и в Европу. Выгода от этого
виделась ему немалая. Он писал: «...В этом отношении
(получении графита) наше Отечество находится в совер-
шенной зависимости от иностранцев. В случае войны и
неполучения с острова Цейлон через иностранцев на
наши казенные заводы графита, нам невозможно иметь
хорошие пушки, равно и лучшую сталь для другого ору-
жия... В Туруханском крае открыты мною громаднейшие
месторождения графита, что... даже один этот материал
не только спасет край от голода, но и может прокормить
массы народа, если его разработка не будет подвергаться
ограничениям со стороны правительства и если местное
начальство не будет мешать в открытии морских путей...».

Вот уж чего-чего, а не мешать ни местные власти, ни
правительство не могли. Что им было до какого-то гра-
фита, до «дикого» народа, до каких-то морских путей, от
которых им проку мало? Тихо радуясь, что, наконец,

^{Северный Железный Дорога}
ФИЛИАЛ № 1 ст. Печора.

подвернулся случай «удержать слишком энергичную деятельность Сидорова и приостановить его успехи», они стали мешать вовсю, изобретая против него самые нелепые обвинения, строя порой такие откровенные козни, что сами «стыдливо» опускали глаза долу.

Сидоров тоже понимал, с кем имеет дело, и, добыв к 1863 году довольно много графита, часть из него (около 20 тысяч пудов) отправил в Россию и Европу тремя путями: первый пролегал вверх по Енисею до города Енисейска, потом — волоком до Томска и затем по Оби, Иртышу и Туре на Екатеринбург; второй — по рекам Таз и Обь до Тобольска; третий — прямо по тундрям от Туруханска в Обдорск. Товар благополучно дошел до места.

* * *

Всю свою жизнь Сидоров провел в беспрестанном движении между Иркутском, Якутском, Березовым, Архангельском, Петербургом, Варной, Лондоном, Парижем, Веной. Трижды объехал Кавказ и Закавказье, и всюду был занят одним: исследовать и привести в движение богатства земли русской.

Его состояние ушло на поддержку ученых и разных благотворительных учреждений, на всестороннее исследование Севера, особенно — на открытие морского пути в Печору и через Карское море в устья Оби и Енисея, на развитие мореходства на мурманском берегу, по Ледовитому океану и рекам, в него впадающим. Только на возрождение Севера он отдает с 1852 по 1882 год миллион семьсот тысяч рублей. Хотя, может, и больше, потому что большая часть его доходов и предприятий была всегда под разными исками, секвестрами, запретами и просто отбиралась администрацией до выяснения недоразумений, ею самой творимых.

Еще молодым, но уже имея на руках миллион, он со-

ставил завещание, назначив основную часть наследства «на пользу человеческую»: «для поощрения русских изобретений, особенно по мореплаванию... для устройства училищ мореплавания на Севере... на поощрение русских к изобретению воздухоплавания и на усовершенствование этого дела... на ежегодные премии за сочинения о Севере... для поощрения всех из русских и инородцев смелых и предприимчивых мореходов в Северном море, особенно тех, кто откроет водный проход из Северного моря в устья сибирских рек...» и прочее и прочее. Не забыл он и об «инородцах»—«на образование мореходов и ремесленников между самоедами, юраками, долганами, якутами, лопарями... на образование из них докторов и, в особенности, для предотвращения от падежа, повальных болезней оленей...».

Некоторую сумму он завещал на создание памятников выдающимся деятелям на Севере, изобретателям, на субсидии ученым.

Семье же своей он завещал самую малость: «Детям я не оставляю многое, ибо мы видим примеры, что большинство детей, которые надеялись на наследство, не предавались любви к наукам, между тем как мое желание, чтобы дети, приобретая самое высокое образование в естественных науках и языках, сами своим трудом прокладывали себе путь ко всему общеполезному».

К ЧЕМУ СТРЕМИЛИСЬ МОРЕХОДЫ 300 ЛЕТ...

«Северный океан есть пространное поле, где усугубиться может Российская слава, соединенная с беспримernoю пользою, чрез изобретение Восточно-Северного

мореплавания в Индию и Америку». Эти слова сказал М. В. Ломоносов еще в 1763 году.

Сто лет спустя его земляк, М. К. Сидоров, решил «изобрести» такое плавание, открыть, наконец, Северный морской путь или Северо-восточный проход, как его называли до начала XX века. Теперь, имея средства, необходимые связи, можно было приступать. И Сидоров...

Но прежде немного истории.

Началом Северного морского пути принято теперь считать Карские Ворота, концом — Бухту Провидения, что сразу за Беринговым проливом. Общая его протяженность 5600 километров.

Коммерческая Россия, как, впрочем, и Англия, и Голландия, и другие морские страны, очень в нем нуждалась: ведь он позволил бы почти беспрепятственно, если не считать льдов, плыть по северным морям на восток до Берингова пролива. Плыть, не натыкаясь на конкурентов, которых на западном направлении пруд пруди. От пролива, круто повернув на юг, идти в Японию, Китай, Индию, Африку, Америку. Выгодная торговля, обмен товарами, промысел — все это сулило такие барыши, что дух захватывало.

Первый русский проект Северо-восточного прохода увидел свет в начале XVI века в... Риме. Его автор, Дмитрий Герасимов, посланный в 1525 году с дипломатической миссией великим князем московским Василием Ивановичем к папе Клементу VII, познакомился в Италии с тамошним писателем Павлом Иовием. Тот со слов Герасимова составил и опубликовал на латинском языке «Книгу о посольстве Василия, Великого Государя Московского, к папе Клементу VII...», в которой, между прочим, были такие строки:

«...Достаточно хорошо известно, что Двина, увлекая бесчисленные реки, несется в стремительном течении к северу и что море там имеет такое огромное протяже-

ние, что по весьма вероятному предположению, держась правого берега, оттуда можно добраться на кораблях до страны Китая...»

Однако в Москве Герасимова не поняли или, может, не пожелали понять, хотя разговоры вокруг да около шли. Говорили о том, что плыть-то по Студеному морю, вроде, можно, и что это и хорошо бы было, да только ведь как оно еще обернется... Посудив этак порядив да в затылках почесав, понемногу забыли про Герасимова и его «прожект». Правда, Иван Грозный для поощрения мореплавателей назначил большие награды в надежде, что с открытием пути удастся наладить водное сообщение с Китаем и Индией. Только охотников плыть не нашлось.

Зато на Западе за герасимовскую идею ухватились сразу, едва вызнали о ней из книжки Иовия. Оно и понятно. В первые десятилетия XVI века испанцы и португальцы задешево вывозили товары и сырье из своих заморских колоний, недавно ими образованных. Но стоило какому-либо другому народу попробовать открыть торговлю с этими колониями, как вооруженные до зубов иберийцы были тут как тут: «не замай!» Тогда северные государства Запада стали уповать на обходной путь к берегам Индии и Китая по Ледовитому морю. Беда только, не знали, где его искать. А тут Герасимов — куда как кстати!

И вот уже в 1527 году англичанин Роберт Торн, бристольский купец, подает королю Генриху VIII и его послу в Испании Ли проект экспедиции из Англии в Ост-Индию через Северный полюс.

О предложениях Герасимова, конечно же, знал и известный итальянский мореплаватель Себастьян Кабот, лично знакомый с Иовием, который убедил англичан плыть в Баренцево море и оттуда искать Северо-восточный проход в Индию. В 1553 году такая экспедиция состоялась под командой Хью Уиллоби и Ричарда Ченсле-

ра, но закончилась неудачно. Уиллоби погиб, а Ченслер на своем корабле дошел лишь до устья Северной Двины.

Но англичане, а также голландцы упорно слали одну экспедицию за другой (Корнелий Най, Виллем Баренц), которые так же одна за другой возвращались несолено хлебавши: Карское море не спешило показывать проход в своих льдах.

Только вот что интересно. Прохода-то не нашли, но встречались с русскими поморами, плывшими куда-то на своих неказистых кочах, которые при попутном ветре шли бойче английских, да так, что за ними не угнаться.

Теперь известно, что русские суда шли Карским морем в сибирскую Мангазею — крупнейшую тогда торговую область Севера. Жители северной Руси плавали в эту «заморскую государеву вотчину», чтобы вести меновую торговлю с местными жителями, промышлять соболя. Мангазея росла, все более осваивался морской путь в северную столицу Сибири*, пока московское правительство, убоявшись, что иноземцы, пронюхав про этот путь, попадут по нему в Сибирь, не запретило плавать мангазейским проходом под страхом «великий казни». Но вышло так, что сибирское поморье, а более всего северный проход, упрятали не столько от Европы, сколько от самой России — срубили сук, на котором сидели.

Торговое движение по проходу скоро пошло на убыль, а потом и вовсе замерло более чем на 250 лет. За это время мореходы не только начисто забыли о северном пути, но усмешливо окорачивали всякого, кто о нем заговаривал. Только нет-нет, да и приходило им в голову одно: что как и вправду есть такой путь, каким можно до страны Китая добраться?

Как бы то ни было, а еще в начале 1674 года в одном лондонском печатном издании промелькнула заметка гол-

* В 1601 году в области возник одноименный город.

ландского географа Н. Витсена, где черным по белому было написано: «Самоеды, так же как и татары, согласно утверждают, что, проехав на большое расстояние по ту сторону Новой Земли, можно было бы доплыть до самой Японии».

Прошло 200 лет с той поры, как появилась книга Павла Иовия, и о Герасимове опять вспомнили. Петр I за несколько дней до смерти (1725) сочинил и написал наказ об исследовании и описании северных берегов России и Сибири. На север двинулись экспедиция за экспедицией под названием «Великая Северная». Тяжелейший труд Муравьева и Павлова, Малыгина и Скуратова, Овцына и Минина, Прончищева и Челюскина, Стерлегова и Лаптева, а также десятков других землепроходцев дал первые описания берегов Сибири. Не было до этого в истории экспедиции, которая по размаху могла бы сравниться с Великой Северной, какой командовал Витус Беринг. Ее результаты ошеломили всех. Мир узнал, например, что между Азией и Америкой есть-таки пролив. Мало того. Оказалось, что по этому проливу почти 100 лет назад проплыли от устья Колымы Федот Попов и Семен Дежнев.

Проходят годы, но попытки открыть весь Северный морской путь не прекращаются. В 1763—1764 годах по настоянию Ломоносова снаряжается экспедиция под руководством капитан-командора В. Я. Чичагова для прохода Северным океаном в Камчатку. Пройти, однако, не удается. Ученые начинают считать предприятие вздорным. Академик Г. Миллер, например, говорил, что мореплавание по Ледовитому морю есть вещь для России вообще излишняя.

Начало XX века. Пройти Карским морем на восток пытаются граф Литке, но упирается в сплошные льды и поворачивает восьмаяси. И вместе с академиком Бэрром поспешно заявляет, что Карское море извечно одето во

льды, и, стало быть, вопрос о морской трассе через него есть праздный вопрос.

Казалось, все. Дальше ехать некуда...

Понадобилось еще несколько десятилетий, чтобы убедить общественность, прежде всего российскую, что такая трасса есть и что плавать ею можно и нужно, от чего будет немалая польза всему государству. И сделал это М. К. Сидоров.

Свою первую обстоятельную записку о возможности плавать из Европы в Сибирь он подал в 1859 году енисейскому губернатору. В ней он утверждал, что когда новоземельские проливы забиты льдами, плыть можно вдоль северной оконечности Новой Земли — там Гольфстрим. Еще он ссылался на рыбаков Туруханского края, которые говорили, что с июля по октябрь в море против устья Енисея льдов не бывает. Недалеко же от него «премного можно найти камня горючего». Этим «камнем» вместо дров можно снабжать паровые суда.

Выгод Сидоров назвал сразу несколько. Поначалу, когда судоходство по Ангаре, Енисею и далее по Карскому морю будет наложено, оно впятеро уменьшит расходы на перевозку товаров от Байкала до Петербурга. Да и времени на это уйдет куда меньше.

Затем, если не родится хлеб, скажем, в Сибири или в европейской России, этой водной дорогой можно будет быстро привезти его куда надо.

По морскому пути станет возможным завозить из-за границы разные металлические изделия и «всякого рода водяные и паровые машины, о коих золотопромышленность наша и понятия теперь не имеет». Увеличилась бы добыча золота. Со своей стороны Россия повезла бы туда енисейский лес и графит, которым Европа будет весьма довольна.

А Сибири — той лучшего и желать нельзя. В Енисейском заливе и на островах неподалеку «развился бы

оживленный морской промысел, а заодно сильно поднялась бы ценность пустынных и необитаемых земель, особенно вдоль судоходных путей. «Добыча железных, медных и других руд и каменного угля позволила бы открыть «обширное поприще промышленной деятельности», как, положим, выплавка прекрасного чугуна и вывоз его за границу. А поскольку судов понадобится много, то их стали бы строить здесь, на месте, что дало бы, когда надобно, прибавку людьми императорскому русскому военному флоту из числа матросов флота торгового. Наконец, Сидоров писал, что он вообще затрудняется даже назвать все выгоды, которые получит и Сибирь, и вся держава от открытия Северного морского пути.

Но сибирская администрация словно оглохла и ослепла, не пошевелив и пальцем для выполнения предприятия.

Тогда в 1860 году Сидоров обратился к министру финансов, попросив у него десятилетней привилегии на устройство пароходства на Енисее, Нижней и Подкаменной Тунгусках. По ним, и еще по Курейке, он хотел везти на уральские заводы найденный им графит.

Через три года он попросил выдать ему привилегии на двадцать лет для учреждения пароходства в Обской и Тазовской губах и по рекам Таз и Турухан, обещав на свои деньги прорыть между ними канал. Позже его очень поддержал в этом А. М. Сибирияков *, который видел в таком канале более пользы, нежели в строящемся Обь-Енисейском **.

* Сибирияков Александр Михайлович (1849—1933) — прогрессивный сибирский промышленник, много сделавший для изучения Арктики и Сибири. Поддерживал Сидорова и всячески помогал ему.

** Обь-Енисейский канал строился с 1883 по 1898 год от реки Чулым, впадающей в Обь, до Енисея в районе города Енисейска. Практически почти не использовался.

Но в прошениях Сидорову было отказано, а по поводу канала генерал-губернатор Восточной Сибири Корсаков высокомерно-унизительно заметил: «Если бы канал был нужен, то он сделан был бы и без Сидорова, а так как этот канал не нужен и проведение его на Севере решительно невозможно, то и в просьбе Сидорову отказать». Вот так: мы, мол, и сами с усами, а чему не бывать, того, стало быть, надо миновать.

Но главное — Северный морской путь — не выходило у Сидорова из головы. В 1862 году он предложил Русскому географическому обществу учредить за его счет премию в 14 000 рублей для поощрения русского моряка, который согласился бы пройти морем из Европы в устье Енисея. Граф Литке, в то время вице-председатель общества, снова ничуть в себе не сомневаясь, глубокомысленно изрек: «В России еще нет такого моряка, который решился бы плыть морем в устье Енисея». Сидорову же он любезно посоветовал поискать такого моряка в Англии.

У любого опустились бы руки после всего этого, только не у Сидорова. В том же году он предложил капитану I ранга П. И. Круzenштерну* и его сыну П. П. Круzenштерну предпринять морское плавание в устье Енисея, обещав вознаградить их в случае успеха пятью тысячами пудов графита. И 1 августа 1862 года шхуна «Ермак» и яхта «Эмбрио» отплыли из деревни Куя, что в устье Печоры, держа курс на Карское море. На шхуне, которой командовал сын Павла Ивановича Круzenштерна, было 22 человека, в том числе двое юнг из пустозерских крестьян. Яхтой водоизмещением только 17 тонн с экипажем в 5 человек командовалunter-офицер И. Короткий. Штурманами были: на шхуне — В. Матицен, на яхте — мезенец М. Рогачев.

* Круzenштерн Павел Иванович (1809—1881) — сын знаменитого первого русского кругосветного мореплавателя.

14 августа оба судна были вынесены дрейфующими на восток льдами в Карское море. Там их ничего хорошего не ждало — льды были повсюду, и вскоре яхта получила серьезные повреждения. Насилу выбравшись в Югорский Шар, она вернулась на Печору.

Шхуна же, затертая льдами, дрейфовала до Шараповых кошек *, где в 16 милях от берега, сильно потрепанная, была оставлена экипажем. Команда с превеликим трудом дошла до побережья Ямала двадцатью километрами севернее м. Марре-Сале лишь 11 сентября.

Экспедиция не удалась, но удалось главное — доказать, что и Литке, и Бэр, мягко говоря, заблуждались, что Карское море вовсе не сплошь забито льдами, и что будь экспедиция на более маневренных, чем парусные суда, пароходах, плавание бы получилось. Еще члены экспедиции видели множество моржей и тюленей, что позволяло открыть здесь промысел. Этим очень заинтересовались промышленники, особенно норвежские, и в конце 60-х годов они стали частенько сюда наведываться.

Только больше верили все же Литке и Бэру. И когда П. И. Крузенштерн по просьбе Сидорова попробовал снарядить еще одну экспедицию в Карское море, его и слушать не хотели.

В 1863 году Сидоров уже сам отправился из города Енисейска в устье реки на пароходе, построенном по его заказу. Там он хотел отыскать подходящее место для гавани, где можно бы было перегружать товары с речных судов на морские, а затем, если удастся, осмотреть самый выход из Енисейского залива в море. Это ему удалось, и он уже собирался идти с востока на Печору по Ледовитому океану, но из 16 матросов экипажа плыть согласился лишь один. Остальные отвечали без лукавства: «себе дороже».

* Кошка — песчаная отмель, параллельная берегу.

Но Сидорова уже не остановить. В 1864 году он по-дает в правительство «Проект о заселении Севера империи, об улучшении положения его жителей и о развитии внешней торговли» — торговли, понятно, морем, по которому корабли могли бы идти из порта в устье реки Печоры. Тогда же он старается добиться разрешения у властей об отводе ему участка на реке Ухте в Архангельской губернии для того, чтобы пробурить здесь нефтяную скважину. Полученной нефтью (а в том, что он ее получит, он никак не сомневался) он хотел заправить пароходы, которые пойдут морем из Печоры на Енисей и обратно.

«Это уже черт знает что!» — так, верно, подумали губернские власти. И отказали Сидорову во всем.

Но разве его уймешь? Не раз бросал он «вызовы» русским морякам, звал отчаянных в опытное плавание между устьями сибирских рек и портами Европейской России. Желающие-то находились, но плавание все никак не получалось. С 1863 по 1868 год Сидоров поездил по русскому поморью и по приморским городам Европы, пытаясь найти смельчаков, готовых открыть Северный морской путь. Тогда-то он и встретился со шведским полярным исследователем Н. А. Э. Норденшельдом и очень с ним подружился.

«В Тромсё,— писал М. К. Сидоров,— я был в то время, когда академик Норденшельд только что возвратился из путешествия на Шпицберген, где едва не погиб. Он показывал мне пробоины на пароходе «София», сделанные льдом. Но когда я стал рассказывать о Карском море, об устье Енисея, о неудавшихся моих попытках, он... так воодушевился, что готов был плыть немедленно в Карское море».

Здесь он договорился с одним из норвежских судовладельцев об аренде корабля для плавания на Обь и Енисей и условился с Норденшельдом, что тот возглавит

экспедицию. Однако снарядить экспедицию оказалось во-
все не так просто, как поначалу думалось. Между Сидо-
ровым и Норденшельдом завязалась долгая переписка по
делу, самого дела, к сожалению, не решавшая.

Только Сидоров действовал и действовал. Готовясь к
торговому плаванию через Карское море — этот крепкий
орешек, который, он знал это точно, все равно раску-
сит,— он с 1867 года начал впервые в истории вывозить
на морских судах печорскую лиственницу в Кронштадт
и Петербург. За 10 лет на 70 судах было перевезено
700 000 куб. футов древесины. Лиственница для судо-
строительства была пригоднее, нежели американский тик, и
обходилась намного дешевле*. Но более всего ежегодные
эти рейсы заставляли поверить в то, что арктическое
мореплавание возможно и нужно.

Наконец, в марте 1869 года Сидорову и капитану ге-
нерального штаба Г. Корибут-Кубитовичу было высочай-
ше разрешено снаряжать в течение пяти лет морские
экспедиции для открытия путей через Ледовитый океан
в устья Оби и Енисея.

Правда, разрешение то давало больше обязанностей,
чем прав, но Сидоров и этому был рад. 2 июля того же
года он купил в Кронштадте 85-сильный пароход «Геор-
гий» и сам отправился вокруг Скандинавии на восток.
27 июля пароход пришел на Печору, откуда Сидоров со-
бирався пройти в Карское море вокруг северной оконеч-
ности Новой Земли — то, о чем он мечтал, составляя свою
 первую записку губернатору Енисейска.

«Вот и ладно,— думал он.— Осталась самая малость».

Да где там! Каменный уголь, привезенный из Нью-
касла, почему-то оказался смешанным черт-те с чем —
с шифером, камнями, угольной пылью (видать, постара-
лись англичане).

* За такое же количество американского леса казне пришлось
бы заплатить 2,5 млн. рублей золотом.

Конечно, можно было пройти через Карское море самым коротким путем — через Югорский Шар. Но тогда не сбыться мечте, да и льдов в это время года в море не было — уж больно просто бы все вышло. И Сидоров решил повременить до конца августа.

Но август выдался туманным, а после сильно похолодало. К тому же пришлось спасать пароход, который привез из Англии негодный уголь и сел на мель на Гуляевских кошках в устье Печоры. Экспедиция так и не завершилась.

Возможность снова плыть появилась в 1872 году. Но и на сей раз ничего не получилось: Сидоров в течение арктической навигации помогал участникам австрийской полярной экспедиции графа Вильчека, упустил время и попросту не успел воспользоваться данной ему привилегией. Правда, он попросил продлить ее, но, конечно же, получил отказ.

А годом раньше в Русском географическом обществе была образована комиссия для разработки проекта Большой полярной экспедиции. Поручение это было выполнено секретарем отделения физической географии П. А. Кропоткиным. Свои предложения в проект внес и Сидоров наравне с такими известными учеными как А. И. Вoeиков, Н. Г. Шиллинг. В марте 1871 года на рассмотрение совета общества была представлена уже обширная программа исследований Северного Ледовитого океана, а не то что проект. Однако морское министерство поставило на нем резолюцию «Хранить до востребования», а министерство финансов просто не дало денег. Сидорова это вывело из себя, и он вновь решил действовать сам, ни на кого не надеясь.

В августе 1874 года объявился англичанин, согласный плыть из Европы в устье Енисея. Не за спасибо, конечно, а за две тысячи фунтов стерлингов, обещанных Сидоровым через иностранную печать.

Это был капитан Виггинс на своем пароходе «Диана», доплывшем до устья Оби и едва не до Енисея. Помешали свирепые осенние штормы, которые вернули его вовсюси. Награда ли сулённая в голове засела, либо взыграла уязвленная гордость потомственного британского морехода, только через год Виггинс попробовал еще раз. И снова без толку. В третий раз, еще год спустя, он все же взял свое — доскребся на пароходе «Темза» до устья Енисея, а оттуда до устья его притока реки Курейки — спасибо, русские кормщики подсобили. После плавания капитан с гордостью писал, что теперь торговые суда могут ходить его путем из Европы на Енисей и обратно в одно лето.

Не знал, видать, он, что годом раньше Норденшельд на судне «Превен» благополучно пересек Карское море и дошел до Енисея. Корабль плыл по картам северных морей, составленных Сидоровым.

Возвращался Норденшельд через Красноярск и Петербург. В столице он встретился с Сидоровым, где они обговорили все мелочи предстоящего похода по Северному морскому пути. Известный немецкий географ А. Петерманн писал тогда: «Русский купец открывает то, к чему мореходные государства стремились триста лет,— торговый путь через Ледовитый океан».

Однако многие объясняли успех «Превена» случайностью, везеньем и еще невесть чем, только не точным расчетом. Не поворачивался язык у этих «многих» признать, что такое плавание вышло благодаря русскому купцу, который нигде мореплаванию не обучался и моряком-то никогда толком не был.

Тогда через год Норденшельд пускается в новое плаванье от берегов Скандинавии на Енисей уже на пароходе «Имер» — и опять ему «везет». Тут уж маловерам язык-то пришлось прикусить.

Но сделанное Норденшельдом было лишь частью об-

ширного замысла русских географов, похороненного их бестолковым правительством, бежавшим от «бессмысленных» расходов, как от пугала. Замысел же Сидорова был таким: показать миру возрождение русского арктического мореходства. А потому судно, которое первым это сделает, должно быть местной сибирской постройки и с русским экипажем на борту.

Плыть кораблю надлежало не как обычно — из Европы в Сибирь, а наоборот — из «дикой» Сибири в Европу с сибирскими товарами. Это было очень важно, ведь Северный морской путь для России в первую голову был путем торговым.

Для экспедиции в Енисейске был построен деревянный клипер * «Северное сияние» водоизмещением 100 тонн. Командовать им Сидоров пригласил опытного капитана Д. И. Шваненберга, выпускника архангельских шкиперских курсов. Но со снаряжением судна затянули, и оно вышло слишком поздно — в середине сентября 1876 года, когда «Имер» уже вернулся к берегам Норвегии. В Енисейском заливе пришлось зазимовать, а весной судно было искорежено льдами и погибло. Коротающая здесь зиму «Темза» тоже была повреждена и оставлена экипажем.

Памятую наказ Сидорова «если судно погибнет — строить второе, если погибнет второе — строить третье», Шваненберг нашел на Енисее шхуну, названную «Зарей» **, которая была вдвое меньше «Северного сияния» да к тому же плоскодонной. Но деваться было некуда, и Шваненберг с командой и «инородцами» изобразил из нее, насколько это было возможно, морское судно.

С остатками груза (400 пудов графита и 200 пудов образцов леса) 3 августа 1877 года пришли в Гольчиху,

* Быстроходное морское парусное (или парусно-паровое) судно. Здесь — парусное.

** ЦГАНХ СССР, ф. 466, оп. 1, № 400.

что на восточном берегу Енисейского залива. Здесь простояли несколько дней, собирая по просьбе Сидорова коллекции для будущей антропологической выставки Московского университета, выменяли и купили у жителей тундры множество замечательных предметов: юракский календарь из мамонтовой кости, очки от снега, платья, шкуры, стрелы, лыжи и прочее.

Перед выходом Шваненберг позвал на борт плыть матросами «инородцев» и русских из местных рыбаков. Так велел ему Сидоров, который отметил смелость и ловкость «инородцев», когда плавал с ними в 1863—1864 годах в Тазовской губе. Тем самым он желал помочь вымирающему народу, полагая, наверное, что правительство, убедившись в их нужности, хоть как-то облегчит их долю.

Но желающих не нашлось: была путина.

Пригласил он и англичан с разбитой «Темзы». Отказались и эти, недоверчиво и с таким сочувствием глядя на непонятную посудину, будто она уже шла ко дну.

Наконец, 9 августа 1877 года «Заря» отправилась в плавание, ставшее историческим.

Пройдя всего верст 30, шхуна встретилась с пароходом, идущим под шведским флагом. Это был «Фразер», зафрахтованный А. М. Сибиряковым и купцом А. К. Трапезниковым. Команда «Фразера» до того изумилась бесшабашности русских, усевшихся в «какое-то корыто», что первое, пришедшее в голову капитану, было — спасти «несчастных». И он тут же пригласил их к себе на борт. Шваненберг учтиво, но твердо отказался.

Уже в Енисейском заливе стали выясняться неверности карты, потому шли очень медленно «беспрестанно бросали лот, занимались измерениями поочередно».

Карское море встретило путешественников штормом и туманами. Шли чуть ли не на ощупь, то и дело промеряя дно. Увертывались от огромных льдин, с трудом двигаясь то вперед, то назад — искали чистую воду. У острова

Белый легли в дрейф и высадились на берег. Собрали образцы растений, водрузили русский флаг, а у флагштока оставили бутылку с запиской, в которой значились имена всех членов экипажа.

Поначалу Шваненберг думал пройти в Баренцево море через Маточкин Шар. Но еще не дойдя до него, путешественники «встретили льды до трех сажен* высоты и потому надобно было идти обратно. Вообще много раз возвращались назад и ходили в разные стороны, отыскивая проходы между льдами, так что невозможно было заметить на карте всех извилин нашего пути. Он определялся положением льдов. 16 августа, по нашим наблюдениям, мы были у Маточкина Шара, у которого стоял сплошной лед, и, следовательно, надобно было отказаться от намерения пройти этим проливом. Мы пошли к Карским воротам... пробираясь во время тумана между льдинами. 17-го, по нашим наблюдениям, шхуна была под $71^{\circ}18'$ северной широты, и в этот день сломался у нас руль и был поврежден форштевень...» Пришлось искать укрытие и чинить посудину.

В Карских воротах тоже штормило, но шхуна проскочила мрачные скалы по сторонам. Более они ей уже не грозили, и она пошла дальше на запад, борясь то с противным, то с боковым ветрами. Так шли десять дней, пока не наткнулись на русских рыбаков в районе Цып-Наволока на полуострове Рыбачий. Наградой первому русскому кораблю, приплывшему из Сибири в Европу, были не деньги, не медали и ордена, а... 15 пудов свежей трески, полученной от местных рыбаков для прокорма.

31 августа «Заря» зашла в норвежский порт Варде. Что тут началось! Все скандинавские города — Варде, Тромсё, Кристиансанд, Христиания, Гётеборг, Стокгольм и другие восхищенно приветствовали покорителей поляр-

* Около шести с половиной метров.

ного моря. Скандинавские моряки буксировали шхуну из одного порта в другой, в честь экипажа «Зари» устраивались торжественные приемы, в Стокгольмской академии наук были выставлены образцы сибирских товаров. В Стокгольме же шхуну посетил Норденшельд, нарочно для этого приехавший из Парижа.

Из столицы Швеции судно взяло курс на Кронштадт и ровно через сто дней со дня выхода из Гольчихи победоносно завершило его в Петербурге. Здесь, в России, первым на борт легендарного корабля поднялся... жандарм и арестовал ссыльного матроса Цыбуленко, которого Шваненберг взял на борт шхуны еще в Гольчихе. Безопасность Государства Российского была соблюдена. Только стараниями Сидорова матрос был освобожден под его поручительство.

Беспримерное путешествие русских мореходов стало известно в России и чуть ли не во всем мире. «Это плавание,— писал выдающийся русский географ и океанограф Ю. М. Шокальский,— вдвойне замечательное — как первое плавание на судне сибирской постройки, так и по необычайной смелости своего командира, решившегося идти на такой импровизированной посудине в море».

Не удержался и Норденшельд, прислал телеграмму: «Сердечное поздравление смелому подвигу, который всегда будет вспоминаться с гордостью в летописях русского мореходства. Пусть «Заря» рассеет мрак, который препятствовал верному суждению о состоянии судоходства в Сибири».

На торжественных приемах в честь Сидорова и экипажа «Зари» русские адмиралы П. Ю. Лисянский, К. Н. Посыет, Г. И. Бутаков обратились к нему с приветственными речами. Светская публика зазывала его на обеды, устраивала церемонии и прочее и прочее. Получился большой шум, от которого закладывало уши и кругом шла голова, но только не у предпринимателей — эти отлично

понимали, что сулит им торговый морской путь, и защекали счетами. И вот уже один из них, московский купец А. К. Трапезников, скорехонько отправляет в Лондон небольшое парусное судно «Сибирь» с товарами, куда оно благополучно прибывает.

Санкт-Петербургское общество содействия русскому торговому мореходству обратилось к правительству с такими словами: «Плавание окончательно доказало возможность торговых морских союзов Сибири с Европою, что принесет огромные выгоды нашему Отечеству». И правительство, наконец, «услышало». В 1879 году Сидоров, Шваненберг и другие члены экипажа «Зари» были награждены «за заслуги на поприще торгового мореплавания». Сидоров тогда писал: «Я счастлив, что мог оказать посильную услугу моему отечеству... Недалеко то время, когда морской пароход будет отправляться по Северному океану к устью Лены и далее в Японию и Китай».

Пришло это время. В 1878—1879 годах шведско-русская экспедиция под началом Норденшельда совершила историческое сквозное плавание по Северо-восточному морскому проходу на пароходе «Вега». Экспедицию подготовили и провели общественные деятели и учёные России, Швеции и других стран: О. Нордквист — зоолог, лейтенант русского флота, А. Ховгард — физик, лейтенант датского флота, Дж. Бове — гидрограф, лейтенант итальянского флота и другие. Средства дали шведский король Оскар II, промышленник О. Диксон, А. М. Сибиряков и М. К. Сидоров.

Еще в конце 1875 года Норденшельд писал Сидорову, что благодаря громадному пожертвованию Сибирякова он видит Беринговское путешествие экономически обеспеченным. Сибиряков взял на себя почти половину всех расходов на снаряжение экспедиции. По его же заказу в Швеции был построен пароход «Лена», который должен был идти на реку Лену.

До устья Енисея «Вегу» должны были сопровождать два судна, зафрахтованные Сибиряковым — пароход «Фрэзер» и парусник «Экспресс». Задача их состояла в том, чтобы снабжать «Вегу» бункерным углем и с сибирским хлебом вернуться в Европу.

Русское правительство выдало Норденшельду так называемый «Открытый лист», по которому выходило, что путешественников должны были кормить хлебом-солью в любом русском селении.

Экспедиция была отлично снабжена медикаментами и провизией. Чего тут только не было: картофель из Средиземноморья, клюква из Финляндии, моченая морошка из Норвегии, сухари из Англии и Швеции, приготовленные как-то по-хитрому, кислая капуста из России. Консервы, муку, масло любезно продали Стокгольм, Карлскрон, Копенгаген.

Стокгольмская академия наук помогла заполучить все возможные метеорологические, гидрографические, магнитные и гидрологические приборы. Часть астрономических приборов дала Петербургская Академия Наук.

И вот 4 июля 1878 года целая флотилия отчалила от берегов Гетеборга. «Вегой» командовал А. Л. Паландер, которому опыта полярных экспедиций было не занимать. Оставив позади слабые летние льды Баренцева и Карского морей, путешественники 7 августа вошли в Енисейский залив. Здесь перегрузили уголь со вспомогательных судов, и 10 августа «Вега» и «Лена» пошли дальше на восток к проливу Вилькицкого. 19 августа они были против самого северного мыса Евразии — мыса Челюскин*. Море Лаптевых особых беспокойств тоже не причинило.

* Путешественники были уверены, что они первыми проходят возле мыса Челюскин. Не знали они, да и не могли знать, что более двух с половиной столетий назад здесь уже побывали русские мореходы. Это установил советский академик А. П. Окладников в 1945 году, бывший здесь с археологической экспедицией.

28 августа суда подошли к дельте Лены, откуда «Вега» пошла уже одна. Но чем дальше забиралась она на восток, тем плотнее становились льды, и 29 сентября они вовсе преградили путь к Берингову проливу. Пришлось зазимовать. Зиму избывали в Колючинской губе недалеко от чукотского поселка Питлекай. Едва дождавшись лета, «Вега» снова тронулась в путь. Спустя два дня пароход вошел, наконец, в Берингов пролив. Ледовый поход по Северо-восточному морскому проходу закончился*.

Замечательное плавание удалось во многом благодаря исследованиям многочисленных русских мореходов. Помог и А. М. Сибиряков. Это он вывел у сибирских поморов, когда и где сподручнее плыть на восток, не увязая во льдах. Но более всего помог климат, который в середине 50-х годов XIX столетия стал «теплеть». Первым же, кто обратил на это внимание, был М. К. Сидоров.

После плавания Норденшельд телеграфировал Сидорову: «Наш успех должен быть настоящим триумфом также и для Вас, который употребил столько времени и средств для исследования морей, которые мы проехали». Хорошо писал швед!

Только он же в своем отчете об экспедиции написал, что... «этот путь едва ли будет иметь действительное значение для торговли...» «Вот те на! — изумился Сидоров. — Да ведь ради этого-то я и кашу заварил».

Тогда и крупному ученому, каким был Норденшельд, казалось немыслимым торговать, пробираясь сквозь льды и рискуя навсегда в них остаться. Ведь были привычные, сотни раз проверенные водные пути, которые никогда не замерзали. Еще привычнее и безопаснее была торговля по суху, и «изобретение» Северного морского пути представлялось занятием ненужным.

* Если бы в свое время Сидоров получил разрешение на бурение нефти на реке Ухте, Северо-восточный проход был бы открыт русскими моряками гораздо раньше.

Но был Сидоров, были его единомышленники — люди дела, не витавшие в облаках, но твердо стоявшие обеими ногами на земле. Они прекрасно понимали, насколько дешевле обойдется прежде всего им, а потом и государству, этот путь. Какой толчок даст, в конце концов, его использование развитию всей экономики страны.

...Теперь маршрутом «Зари» суда ходят круглый год. Северный же морской путь стал для арктических мореплавателей обычным с тех пор, как первая советская экспедиция на ледокольном пароходе «Сибиряков» совершила сквозное по нему плавание в одну навигацию. Возглавлял эту экспедицию, которая состоялась спустя 45 лет после смерти Сидорова, известный исследователь арктики академик Отто Юльевич Шмидт. И как знать, может, скоро войдет в обиход выражение «Круглогодичная навигация по всей трассе Северного морского пути».

В СВОЕМ ОТЕЧЕСТВЕ ПРОРОКА НЕТ

«Надеясь на открытие морского пути... я заботился о том, чтобы наши «инородцы»... понимали по-русски, умели читать и писать и получили такое образование, которое содействовало бы улучшению их положения. Это особенно необходимо по открытии морского пути для упрочения торговых сношений морем», — писал Сидоров еще в Туруханском крае.

Связывая образование с «упрочением торговых сношений морем», Сидоров, как человек крепкого здравого рассудка, знал, что говорит. Ему нужен был Большой торговый путь, которым еще никто не ходил и который мог принести огромные доходы, от чего выиграло бы и государство. Для этого требовались грамотные специалисты, но свои, а не иностранцы. А их не было. Одной

отваги и прекрасных способностей русских и инородцев было явно мало. Нужно, очень нужно было открыть Северный морской путь и всесторонне исследовать весь Север. Жизнь, крепнущие капиталистические отношения все настоятельнее этого требовали.

Пока же и тем, и другим «занимались» те же иностранцы и свои титулованные бездельники, охочие до дармового хлеба. Потому Сидоров с его ясной программой стал им сразу поперек горла. А его слова о том, что «из северной страны наше Отечество может извлечь большие выгоды, и это будет содействовать благосостоянию ее жителей» показались им просто крамольными. Ведь «содействовать благосостоянию жителей» значило отказаться от поборов, то есть, от солидной статьи доходов; признать правоту Сидорова — сознаться, что до него они сидели сложа руки, а образовать «дикий» народ — дать ему возможность самому разобраться, что к чему. Но хуже всего — согласиться с Сидоровым означало бы сознаться в своей никчемности, неумении и нежелании принести пользу Отечеству, когда Сидоров хорошо показывал, как это сделать.

И уж вовсе доконали их его безвозмездные пожертвования. Высказавшись впервые в 1854 году за открытие сибирского университета, Сидоров через два года предложил академику Эйхвальду отдать несколько приисков, взятых у него в аренду, на организацию университета. «Если бы я знал, что прииски эти, или аренда будут приняты на учреждение университета в Сибири и для скорейшего оборудования денежного фонда будут разыграны в лотерее, то я не только пожертвую все прииски, но и все свои денежные суммы», — писал он. Скрепляя слова делом, он в том же, 1856-м году, жертвует в пользу университета 10 тысяч рублей иркутскому губернатору Бенцелю. Четыре года спустя отдает 25 тысяч генерал-губернатору Восточной Сибири графу Муравьеву-Амур-

скому, а еще через четыре года — 20 тысяч генерал-губернатору Западной Сибири Дюгамелю. Сверх того он предлагал 60 тысяч рублей, которые должен был получить с Монетного двора за принадлежащее ему золото.

«Ненормальный!» — подумали одни. «Откуда у него столько?» — изошлись в догадках другие. «Украл», — не раздумывали третий и живо потребовали: — «В кутузку его!»

Граф Муравьев-Амурский, особо «полюбивший» торопившегося купца за открытые им без его ведома прииски, так и рассудил: «жертвовать деньги и прииски на подобные нелепые вещи может лишь человек, у которого нет прав на них, или сумасшедший, а потому необходимо возбудить против него уголовное дело и судить, чтобы другим неповадно было».

На том и порешили. Пожертвования не взяли, прииски отобрали в казну, Сидорова задумали судить. Одно из состряпанных обвинений состояло даже в том, что Сидоров... присвоил себе высочайшую власть *.

...Забираясь в самую глухомань в своих многочисленных поездках, Сидоров приглядывался к народу и всюду примечал природную сметку и деятельную натуру русского. Видел, какую возвели на него напраслину. Торопел от страшной бедности и нищеты, особенно царившей среди «инородцев»: «Когда я проезжал по северным селениям, то целые толпы бедняков протягивали руки за подаянием...»

Будучи еще в Туруханском kraе, он первым делом взялся за постройку школы при туруханском Троицком монастыре. Позже он постоянно делал пожертвования для устройства и содержания школ и приютов в Красноярске,

* Тяжба, возбужденная против Сидорова, длилась 13 лет. Только 11 сентября 1873 года красноярский окружной суд известил его о прекращении всех начатых против него дел, ибо нашел, что все обвинения были возведены напрасно.

Тобольске, Архангельске, Усть-Сысольске, Ижме, Щугоре, Березове, Омске, помогал другим школам учебниками, картами, своими коллекциями. Во многих учебных заведениях имел своих стипендиатов, щедро одаривал Общество попечительства о бедных. И ему были признательны за это. Вот что, например, писал ему в 1866 году председатель Архангельского статистического комитета А. Казначеев: «Приншу Вам искреннюю благодарность за пожертвованные Вами деньги на устройство памятника Ломоносову, на учреждение Ломоносовской стипендии при губернской гимназии и за готовность пригласить к пожертвованию известных Вам лиц».

В то же время енисейский губернатор Замятин, тот самый, который считал, что жизнь человеческая в Туруханском крае невозможна, решил, видно, подтвердить это на деле и потребовал закрыть туруханскую инородческую школу. Отец Никодим, епископ енисейский и красноярский, не согласился, ибо даже Синод благословил это начинание. Но губернатора не проведешь. Раз жизнь невозможна, то, стало быть, никто и не живет. «Инородцы» — не люди, у них даже паспортов нету. А коли так, кого ж тогда учить? И он заставил распустить школу, отдав здание... под дрова для местного острога.

Сидоров, верный своей идеи, вместе с комитетом грамотности при Вольно-экономическом обществе распространяет в народе дешевые, но полезные книги, читает доклады и лекции в общественных местах, пишет книги и статьи о Севере, помогает деньгами другим авторам, пишущим о том же, участвует в разных выставках с сибирскими экспонатами в России и за рубежом. Такими «окольными» путями он пытался наглядно убедить всех, что Север России очень богат, надо только уметь взять эти богатства. А что с ними делать дальше, он знал хорошо. Ведь главным для него оставался Северо-восточный проход.

«До открытия морского пути смотрели на меня как на фантазёра, который разоряет себя для осуществления своей несбыточной мечты», — писал он. И в самом деле, будучи на выставках единственным экспонентом из российского Севера, он за 22 года отдал на их организацию более 160 тысяч рублей.

На двадцати пяти выставках, в том числе девяти всемирных, он показывает экспонаты, собранные со всего Севера от Якутска до Норвегии: нефть и горючий сланец с Ухты; каменную соль с Нордвика и соль выварочную из морской воды с Кандалакши; уголь, точильный камень и лиственницу с Печоры; туруханский графит и железную руду, в том числе магнетит с Нижней Тунгуски; уголь, сланец, хрусталь, асбест с Новой Земли, уникальные коллекции жемчуга с Варзуги и серебро с острова Медвежьего; золотые самородки с Енисея, уголь с Тунгуски; этнографические коллекции и новые карты сообщения по Северу и Северному океану, им самим исправленные.

Было чем торговать, было для чего «кашу заваривать».

Бывавшие на его выставках и русские, и иностранцы удивленно крутили головами, после горячо пожимали руку устроителю в знак признательности. Эти выставки по достоинству оценил весь мир. Но дело двигалось медленно.

Тогда Сидоров организует на своей квартире в Петербурге и другие «выставки» — так называемые «северные вечера». На них выставлялись уже, конечно, не камни, не уголь и прочее, а то, что можно было выпить и съесть, но все — северного производства. Охотников до трапез было достаточно. Бывали тут и специалисты по морскому делу, и ученые, и промышленники, и просто пришлые люди — всех принимал щедрый купец. Как и полагалось, поднимались тосты за здравие первых исследователей Севера, за Северный морской путь. Подмёв со столов,

гости трясли руку хозяину и... расходились на ватных ногах по домам. Но на вечера эти, пока единственны в своем роде, обратили внимание печать, правительство. Захаживали как-то и сыновья самого императора. А это уже кое-что да значило.

Конечно же, не только выставки и «северные вечера» помогли ему стать широко известным, но и его книги, прямо или обиняками винившие царские власти в том, что они тормозят развитие производительных сил Севера, разоряют его, доводят население до голода и вымирания.

Упорный до самозабвения, не жалеющий себя для достижения поставленной цели, он был, однако, человеком мягким, старающимся помочь всем, кто нуждался в помощи. И — верил в людей. Верил в их доброту, отчего не раз бывал ими обманут. Его близкий друг Н. А. Шавров так рассказывал о нем: «В продолжительную мою жизнь мне не довелось встречать человека, одаренного такой сердечностью, евангельской добротой и скромностью. Он крайне конфузился, если кто-нибудь благодарили его за сделанное добро, не понимая, как можно пропустить случай оказать услугу, вывести из беды ближнего... Для всякого он делал всё, что мог, и даже больше, чем позволяли его обстоятельства... Замечательно твердый характер, энергия и настойчивость давали Михаилу Константиновичу право верить в себя, и потому он чрезвычайно легко относился ко всем козням и гонениям, воздвигаемым на него недоброжелателями, и шутливо смотрел на все потери и затруднения, какие ему устраивали его противники...»

Узнав о том, что Д. И. Менделеев был провален при выборах в академики, Сидоров так возмутился, что тут же предложил избрать Дмитрия Ивановича пожизненным членом Общества для содействия русскому торговому мореходству.

Тронутый вниманием, Менделеев писал ему: «Вам

было угодно обратить внимание на мою деятельность по нефтяному вопросу... Вполне понимая, что в Вас говорило русское чувство я... благодарю от всей души Вас... Моя деятельность имеет, однако, маленькую связь с мореходством. Меня заинтересовали вопросы сопротивления, имеющие значение в судостроении, поэтому я осмеливаюсь при этом письме приложить три экземпляра моего труда, касающегося сопротивления среды. Один прошу Вас принять для себя, другой не откажите передать в библиотеку общества, а третий — г. Председателю отделения. Этим Вы опять много обяжете и без того глубоко уважающего Вас за Вашу многополезную деятельность».

Многополезная деятельность Сидорова, особенно для коренного населения Севера, стала известна далеко за пределами России, и его избирают даже Почетным Президентом Африканского института в Париже для уничтожения рабства и невольничества между неграми, то есть — для цивилизации «диких» племен *.

Но у русского правительства о «диких» племенах было свое мнение. В ответ на записку Сидорова «О средствах вырвать Север России из его бедственного положения» генерал Зиновьев, воспитатель будущего императора Александра III, писал, обнаруживая свое махровое невежество: «Так как на Севере постоянно льды и хлебопашество невозможно, и никакие другие промыслы немыслимы, то, по моему мнению и моих приятелей, необходимо народ удалить с Севера во внутренние страны государства, а вы хлопочете наоборот, и объясняете о каком-то Гольфштреме, которого на Севере быть не может. Такие идеи могут проводить только помешанные».

Поистине: в своем отечестве пророка нет.

* М. К. Сидоров, кроме этого, состоял в 19 русских и 6 иностранных научных и благотворительных обществах.

В ЗАЩИТУ ОТЕЧЕСТВА

В 1867 году каждого русского будто обухом огrelа весть о том, что Аляска и Алеутские острова отданы Америке чуть ли не за бесценок. Глупее сделки для одной стороны история вряд ли знавала *.

Царскую администрацию не очень-то трогало настоящее и будущее «вверенной» ей страны, и она нехотя бралась за общеполезные дела, и то лишь когда ее тыкали в них носом. Видя это, северные губернские правители позабыли про честь и совесть и стали беззастенчиво обиравть своих подданных. Дело дошло до грязных сделок с иностранцами. Те, несказанно обрадовавшись этому и попустительству верховной власти, взапуски кинулись на ставшие вдруг ничейными территории европейского Севера России.

М. К. Сидоров, хорошо зная иностранцев еще по Архангельску, один из первых поднялся против «своего» и чужеземного произвола. «Пора нам взяться за ум,— кипел он,— и действовать дружно, как действуют иностранцы... Все мы — и землепашец, и фабрикант, и торговец — общими силами должны защищать отечественные интересы...»

Более других, может быть, представляя, что значит для России ее крайний Север и Северный ледовитый океан с его морями, он писал: «У нас только одно море, из которого выход не могут загородить нам неприятели... Я говорю о Северном океане, омывающем наши материки более, нежели на десятки тысяч верст».

* Сумма, полученная от продажи, составила 11 млн. рублей золотом (7,2 млн. долларов). Одно только рыболовство на Аляске принесло США в следующем же году более 1 млн. долларов дохода. А компания Гутчисона уже через два года получила 3 млн. чистой прибыли от сбыта мехов. Меха закупила та же Россия,

Не зря Петр I первым делом завладел морскими воротами на Севере и на Балтике. Спешил император, снаряжал экспедиции для новых и новых исследований. Брал он и иностранцев к себе на службу, щедро их жалуя, ставя в пример заскорузлым боярам. Но «сей великий государь русский,— продолжал Сидоров,— никогда не имел того в виду... чтобы эти иностранцы осмелились когда-нибудь влезть к нам на шею, позабрать у нас в руки свои торговлю и промысел... распоряжаться богатствами нашего Отечества так нахально, как нельзя им распоряжаться даже на своей родине...»

За тем, что вершил Петр, с опаской следили западные соседи России. Известный уже читателю сэр Вальпол говорил в парламенте еще и вот что: «...Если эта держава (Россия) примется за умножение своих купеческих морских кораблей, тогда пропадут Англия и Голландия. Возможность, какую имеет Россия в построении судов, оправдывает мое беспокойство».

С тех пор иностранцы, особенно англичане, усиленно стали мешать развитию мореходства в России. Доводы их при этом были на удивление «убедительными»: русские искони пахали землю и сеяли хлеб, и, стало быть, плавать по морю им негоже — не их это ума дело. Да и опасно, можно-де утопнуть.

Российские газетчики, те, что нечисты были на руку, стали дуть в их дуду — и нужное «общественное» мнение было создано. Местному начальству того и надо было, и оно усердно начало разорять русских поморов.

Что, собственно, происходило? Чем это обернулось для русских мореходов, купцов и промышленников — вообще для всех жителей Севера России? А вот чем, и пусть простит читатель за длинную цитату из записки М. К. Сидорова, написанной им в 1870 году: «По представлению местного начальства правительство упразднило единственный важнейший для Севера город Колу. Во

времена Ломоносова поморье посещало до 10 000 промышленников, а ныне несмотря на увеличение народонаселения в течение 100 лет ходят в поморье только 1000 человек. В Архангельске прекращена постройка военных кораблей, проданы за баснословно дешевую цену эллинги иностранцам на дрова, упразднена Новодвинская крепость, закрыты все казенные механические заводы и выведен из крепости гарнизон. Местное начальство не приняло мер, чтобы русские торговые деятели могли заниматься постройкой торговых кораблей, и они принуждены были уничтожить свои корабельные верфи; оно допустило до того, что русские купцы закрыли все свои торговые конторы, биржу и заводы, из которых 44 солеваренных; оно не позаботилось спасти от общего банкротства северное русское купечество. Распоряжения местного начальства уничтожали приморское судоходство и звероловство; преследовали в особенности тех, кто решался создать в стране какую-либо новую отрасль промышленности, или кто задумывал о возобновлении кораблестроения.

Не только не принималось никаких мер к обучению народа, но и почти в единственной, при девятитысячном населении, школе (главном поморском селении Керети), возобновленной через 14 лет по особому случаю и по настоянию С.-Петербургского комитета грамотности, позволялось чиновникам истязать детей, чтобы они в школу не ходили и сами отказывались от грамоты. Все русские деятели, которые осмеливались развивать отечественную промышленность и противодействовать иностранному влиянию, разорились от разных стеснений; народ томился голодом и доходил до людоедства. Таким образом заставляли жителей оставить Север и предоставить его богатства в руки иностранцев!

Во время мира добровольно уступаются соседям никогда не замерзающие превосходные гавани и до 400 верст морских прибрежий! И в остальные части, пользующиеся

всеми дарами природы, местное начальство поселяет шведов и норвежцев, бежавших из своего отечества, представляя им за такую милость особые преимущества против русских. На нашем Мурманском берегу основываются норвежские колонии, управы и правления, а русских, которые желают развивать мореходство и просят уступки там хотя одной десятины земли морского побережья для устройства гаваней, местное начальство отсылает во внутрь земли...

Кто виноват, что иностранцы завладели морскими промыслами на Северном океане, нашей морской торговлей на Севере и нашими портовыми городами Онегой и Архангельском? Не сами ли русские виноваты в том, что торговое и промысловое мореходство на Севере упало, и иностранцы успели захватить его в свои руки? И не удивительно, что теперь хотят прибрать к рукам своим и острова Северного ледовитого океана».

К этому трудно что-нибудь добавить.

За Англией и Голландией на российский Север воззрились Швеция и Норвегия. В 1871 году эти соседки, покумекав немного и сообразив, что у русских плохо лежит, протянули лапы к Груманту (Шпицбергену) и чуть было не отобрали его, если бы не Сидоров. Именно он во всеуслышанье стал доказывать, что русские поселения на Груманте древнее других и потому прав на него у русских больше. Здесь вот уже 400 лет промышляли и отсюда ходили морем все из рода архангельских купцов Старостиных. К чести правительства, оно стало на сторону Сидорова. Вскоре остров был объявлен нейтральным с тем даже, что русские подданные могут селиться на нем и заниматься промыслами.

Но был еще один лакомый кусок — Новая Земля — который стал сниться и Англии, и Норвегии, и Швеции, и Голландии, и Германии, и даже... Персии. И не только сниться.

Норвежцы приплыли на архипелаг и без разговоров «принялись истреблять памятники русских — кресты и жечь русские избы...»

Австрийцы «вздумали учредить там метеостанцию».

Немцы — те сделали еще чище. Они сплавали на Новую Землю в 1872 году, побывали там немного, нашли, что русские названия мысов и гаваней нехороши и переименовали их на свой лад. Мыс Малый Ледяной, что по северную сторону гавани, в которой зимовал Баренц, стал мысом Бисмарка, мыс Спорный, что по южную сторону этой гавани, — мысом Миддендорфа, а мыс Литке на западе — мысом Петерманна. Немецкие картографы деловито изменили названия на своих картах, и, похоже, стали считать Новую Землю своей. Их русские коллеги... тут же с тем согласились и перенесли в 1873 году новые названия на свои карты.

Обеспокоенный судьбой архипелага, как, впрочем, и дела, которое он там хотел открыть — разработку металлов и минералов — Сидоров еще в 1870 году напечатал проект «О пользе поселения на Новой Земле для развития морских и других промыслов». На что архангельское губернскоеправление ответило, что «прощение его разрешению не подлежит, так как Новая Земля не причислена ни к каким казенным дачам и в ведении правления не состоит».

Аппетиты иностранцев все разыгрывались. Кроме Новой Земли им позарез понадобился остров Вайгач: что за прелость охотиться там на моржей, тюленей, которым несть числа, и никто за руку не хватает — некому! Почему так вышло? А все очень просто. Потому что, как писали «Архангельские ведомости», «в то время, когда наши гавани еще замкнуты льдами, иностранцы приходят иногда на три месяца раньше русских промышленников к нашим островам... и выбивают у берегов... моржей, тюленей и других морских зверей».

М. К. Сидоров пишет в 1871 году по этому поводу доклад «О необходимости оградить право собственности России на Карское море», в котором резонно замечает: «От такой несвоевременной охоты морские звериные промыслы очень скоро не будут приносить значительных выгод, а впоследствии вовсе прекратятся, потому что иностранцы истребляют маток во время их беременности или тогда, когда детеныши не могут еще жить без матери... У наших промышленников небольшие суда, на которых по нескольку человек рабочих; между тем иностранцы отправляют в Северный океан более значительные суда. И потому сопротивление наших промышленников иностранцам невозможно, и последние обращаются с ними как с заезжими людьми в чужие страны».

Но, пожалуй, самый большой скандал разразился вокруг истории с так называемой концессией Сандеберга.

В 1869 году правительство Норвегии запретило бить китов у берегов Скандинавии. Тамошние промышленники ударились в поиски новых мест промысла. Недолго думая, они вышли к Мурману и обомлели — китов здесь было как сельдей в бочке. Но как их взять? Ведь... чужие.

Самым резвым из предпринимателей оказался некий Сандеберг. Понимая, что пока не придашь предприятию видимость русского, то вряд ли что выгорит, он попытался найти себе в напарники русского. И нашел. Им оказался некто Яржинский — вологодский дворянин.

В мае 1878 года они оба подали ходатайство о представлении им концессии на китоловный промысел в российских водах. А чтобы никто не заподозрил неладное, концессионеры поспешили заявить, что рыба и кит очень неуживчивы, и что, значит, чем меньше у русских будет китов, тем больше — рыбы. Скоро, сам, наверное, уверовав в свое вранье, Сандеберг клятвенно пообещал перебить за пятнадцать лет всех синих и черных китов от Мурмана до Новой Земли.

В благодарность за такое «великое» дело он попросил всего-то ничего. Половить в эти 15 лет рыбу у берегов Кольского полуострова, в Белом, Баренцевом морях и в реках, в них впадающих. 50 лет — бесплатно рубить лес в Кемском лесничестве и сплавлять его, куда ему надо, а заодно и поохотиться. Открыть предприятия по переработке леса, продуктов рыбного и зверобойного промыслов. Построить на бесплатных отведенных землях жилье для колонистов и прочее.

Кроме того, он истребовал себе право привлекать к участию в деле других компаний (конечно, иностранцев), беспошлинно ввозить оборудование и товары. Еще он собирался организовать коммерческие рейсы судов из Европы в устья Оби и Енисея, а потому предлагал заложить промежуточный порт-склад в Мотовском заливе Мурманского побережья. В общем, замахнулся «благодетель»: ведь его замыслы означали колонизацию всего европейского Севера России.

Западная печать, взвизгивая от восторга, умилялась «цивилизаторской задаче» Сандеберга, его «благочестивым научным помыслам», а особенно тому, как «усердно и ловко» повел он дело.

Русская пресса к своему стыду вначале тоже поддержала это «начинание» и — развязала руки архангельскому губернатору Игнатьеву и управляющему министерством государственных имуществ Валуеву. Эти двое без ведома высших правительственные инстанций дали Яржинскому добро. Добро сие разрешало концессионерам похозяйничать на одном из лучших участков мурманского побережья, чем они тут же занялись, начав истреблять всех китов без разбору.

А до этого пройдоха Сандеберг попытался обработать Сидорова, попросив его содействия в получении концессии, пообещав помочь ему во всех его делах. Чуял кот, чье мясо ест. Но просчитался.

Возмущенный беспардонностью иностранца и вообще всем этим неприглядным делом, Сидоров во весь голос говорит, что действия Сандеберга и Яржинского есть лишь удобоприемлемая форма, под прикрытием которой замышляется дело, противоречащее интересам русских людей на Севере. Примечательно, что крестьяне Сорокского сельского общества Кемского уезда обратились именно к М. К. Сидорову с просьбой «ходатайствовать за наш край перед правительством о недозволении Сандебергу никаких льгот. Если же только они будут ему дарованы, то нам угрожает окончательное разорение».

Против предоставления концессии решительно выступали Общества для содействия русскому торговому мореходству и содействия русской промышленности и торговле, Кольская городская дума, русские жители Мурманского берега и жители беломорского побережья Карелии. Но лишь в конце 1880 года под таким нажимом были смещены со своих высоких постов покровители концессионеров, и министерство государственных имуществ вынуждено было отвергнуть домогательства Сандеберга.

Пока разбирались с Сандебергом, финляндский Сенат в 1881 году под шумок решил отхватить западный Мурман с Печенгским заливом — исконно русскую территорию.

Сидоров возмутился: «Это же будет просто государственным преступлением! Ведь западный Мурман — наш единственный незамерзающий выход в Ледовитый океан!»

С таким же упорством М. К. Сидоров выступал против хищничества американских зверопромышленников в русских дальневосточных водах и особенно против истребления котиков на Командорах, которые были сданы в аренду компании Гутчисона.

Сидоров же впервые сделал попытку обосновать юридически и практически вопрос о промысловой зоне на Севере.

В «ДИКОМ» И ЗАБЫТОМ КРАЮ

Именно таким представлялся царской администрации Печорский край в первой половине прошлого века. И не мудрено. Царские слуги шаг за шагом «превращали» его в «дикие и неизведанные дебри», подобно дебрям Центральной Африки. Забыли их высочества, что край давно уж был исхожен такими исследователями, как И. И. Лепехин, И. Н. Иванов, П. К. Пахтусов, И. А. Бережных, А. А. Кейзерлинг, М. А. Ковальский, С. В. Максимов, М. И. Михайлов и другими. Да и знали ли они эти имена?

И вот сначала В. Н. Латкин, а потом М. К. Сидоров показали и доказали, как богаты пустынные дебри, сколько всего можно из них извлечь. Здесь, на обширной площади от Чердыни до Новой Земли, где в древности пролегали торговые пути, что связывали Иран и Китай с загадочной Югрой, Сидоров стал поперек дороги у иностранного капитала, который жадно поглядывал все дальше на восток России.

Географическое положение края было тоже очень удобным: здесь перекрещивались самые удобные и дешевые пути сообщения юга с севером и запада с востоком. Это делало его ключом к кладовым Сибири.

Но главное, занимавшее Сидорова в первую очередь, это то, что широкая разработка природных богатств, от которых край ломился, сразу же дала бы толчок развитию молодой русской промышленности, становлению капитализма. Будет ли Россия развиваться дальше или станет по-прежнему топтаться на месте, оставаясь отсталой аграрной страной? Так, в общем, стоял вопрос. И именно так понимал его М. К. Сидоров.

В Печорский край Сидорова привело его знакомство, а потом и родство с В. Н. Латкиным. Латкин и заразил

Сидорова идеей освоения богатейшего в прошлом края, чему сам он посвятил чуть ли не всю жизнь.

Роднило же их многое. Оба были из разорившихся купеческих семей. Оба любили Север и оба хотели привести в движение его богатства. И Латкин, и Сидоров отличались незаурядными способностями, практическим умом, и оба были в негласной опале — ни тому, ни другому власти не давали развернуться, ставя крест почти на каждом деле, ими начинаемом.

В. Н. Латкин гимназию, правда, не знал. Азы грамоты получил от «хожалого дьячка Ермолая», тилипавшего из дома в дом с указкой и азбукой да тем и жившего.

Родной край и Приуралье Василий искоlesил с отцом, когда ему было только 12 лет. Досталось ему тогда. Легко ли было подростку пробираться охотничими тропами, спускаться на плотах по горным рекам, тянуть бечевой груженую лодку против течения, подолгу трястись в седле, засыпать под вой волков?

Мужая в опасных путешествиях, набираясь ума-разума, юноша все больше понимал, как неверны официальные взгляды на край, некогда оживленный. Об этом «помнили» народные предания, песни.

Здесь сходились три великие водные дороги — Северная Двина, Кама, Печора. По сказаниям выходило, что по Сухоне и Вычегде плыли в лесные края торговые гости с Западной Европы, а по Волге и Каме пробирались купцы из сказочного Багдада, из знайного Дамаска. С востока, по быстрым рекам Каменного пояса, спускались в Печору жители Сибири и глубинной Азии. Китайские шелка и дамасская сталь, кондинские бобры, сосьвинские соболи, ишимские горностаи, Фряжские вина, ямальские песцы, памирская лазурь — всем этим и многим другим торговали в старь мирные купцы в этих местах, на берегах лесных рек.

Видел Василий еще и радужные разводы нефти на

реке Ухте, горючий камень на ее берегах, который отлавливали охотники и жгли вместо дров в своих засмаках. На Печоре высались горы точильного камня, на Вычегде исстари добывали каменную соль. А сколько зверя, птицы в нескончаемой тайге, сколько рыбы в полноводных реках!..

Занимаясь мелкой торговлей, Василий с завистью глядел на эти сокровища, мечтая открыть большое дело — ведь все было под рукой. В 1825 году он, наконец, не выдержал и поехал на Печору из Усть-Сысольска. Там прожил семь недель, исследуя край, пробуя найти пути с севера на восток и выход из Печоры в открытое море.

Торговые дела его отца шли все хуже, и, боясь разорения, он передал нехитрую свою коммерцию подросшему сыну.

Но вскоре Василий переехал в Пермскую губернию, где устроился на частную службу. А в 1837 году поехал в Петербург со своим первым проектом учреждения торгово-промышленной компании на Печоре.

В министерствах финансов и государственных имуществ, куда он принес свои бумаги, с ним долго не разговаривали, осведомились только: «Вы что, маньяк? Сумасшедший?» И дали отворот.

Тогда в 1840 году он снова поехал на Печору по древнему пути — с системы вод Камы через Чердынь. Когда-то, давным-давно, здесь шла бойкая торговля с гостями из дальних стран — Чердынь стояла на великом торговом перепутье. Теперь здесь была тишь да гладь, а чердынские купцы занимались недобрым делом — закупали хлеб на юге и в тридорога сбывали его на Печоре.

Вернувшись домой, Латкин тщательно продумал — заново — проект и в феврале 1841 года опять поехал в Петербург, в министерство государственных имуществ. Теперь будущая компания была согласна заготавливать корабельный лес на берегах Печоры за свой счет и от-

правлять его в Архангельск. Латкин обязался также построить на Печоре разные заведения, церковь, завести училища, провести дороги и заложить в устье Печоры морской порт. Кроме того, он хотел «отыскать ближайшее и легчайшее сообщение Сибири с Европою посредством Оби и Печоры».

Что и говорить, много обещал купец, но сразу дать ничего не мог. Посмотрели на него, поглядели — да и опять отказали. Отказ объяснили очень «просто»: печорский лес бережется для... кораблестроения, а потому-де частным компаниям рубить его не положено. Это в то время, когда иностранные компании все больше прибирали к рукам лес европейского Севера России, и уж, конечно, не забыли про печорский!

Весной 1843 года Василий Латкин еще раз поехал из Петербурга на Печору искать «новых сведений», чтобы «подкрепить ими прежние соображения».

Кто когда-либо изучал историю Печорского края, безусловно, знает такие имена, как Гофман, Кейзерлинг, Ковалевский, Шренк и другие. Но вряд ли кому известно, сколько труда вложил в его исследования В. Н. Латкин. Его экспедиции по Печоре, Вычегде, Каме, и особенно третья — та, о которой я сейчас говорю,— до сих пор изумляет своим размахом. Поражает и самоотверженность исследователя. Судите сами.

Маршрут его вновь пролегал через Усть-Сысольск и Печорский волок. Проплыв по Печоре вниз до ее среднего течения, он поднялся затем по ее правому притоку Усе до Урала. Осматривая то место, где Елец и Собь почти сходятся и где, по его мнению, можно будет соединить бассейны Оби и Печоры, он представлял себе ту пору, когда в Печорский морской порт будут приходить корабли со всего света, а по Усе и Печоре пойдет навстречу им сибирский хлеб, оленина, замша, руды. Урал перестанет быть роковым рубежом между Европой и Азией, а пре-

вратится в своеобразный мост, который свяжет, наконец, два великих материка.

Спустившись далее по Печоре до самого устья и возвращаясь через Ижму, Латкин вновь перешел на Вычегду и уже поздней осенью вернулся в Усть-Сысольск, пройдя в общей сложности верхом, пешком и на лодке, по горам и разным рекам более 8 тысяч верст.

На Печоре он встречался с А. А. Кейзерлингом и П. И. Круценштерном, бывшими там с исследовательской экспедицией, для которых Латкин с его богатым опытом был просто находкой *. Круценштерн очень удивился пространности печорских лесов. А узнав от Латкина о том, как богат край и что в Печору можно запросто попасть с океана, он по возвращении тут же запросил у правительства 25-летнего исключительного права на их вырубку для отпуска за границу. Правительство будто воды в рот набрало. А проект Латкина, как в свое время «проект» Герасимова о северном проходе, забросило в дальний угол.

Недоумение, досаду, горечь испытывал Латкин при воспоминании о том, как он безуспешно обивал казенные пороги. В голове не укладывалось, почему власти не видели прямых и очень скорых выгод от того, что он предлагал.

«Что-ж,— подумал тогда Сидоров,— поглядим еще, чья возьмет. Были ведь были, и бояре волком выли!» И он решил сам довести дело до конца.

Начав с изучения прошлого Печорского края, он вдруг обнаружил, что путь с Печоры через Полярный Урал на Обь — то, что хотел отыскать Латкин — был проложен еще в XI веке русскими и коми. Через Печору к берегам

* За результаты этой экспедиции исследователи были удостоены высшей награды Петербургской Академии Наук — Демидовской премии. Но о заслугах Латкина не было даже упомянуто.

Ледовитого океана шли древние пути, которые связывали его с Ираном, Индией, Средней Азией и Китаем.

Сидоров стал искать дальше. И нашел древние восточные карты, на которых были отчетливо обозначены проходы через Полярный Урал. Обь и Иртыш, Катунь и Бия вели купцов-путешественников в Китай и Монголию.

Сидоров вспомнил, что еще царь Петр обещался соединить Печору с Обью и построить на Новой Земле крепость, чтобы охранять начало водного пути на Восток. Петр же приказал исследовать Черный Иртыш, открывавший дорогу в Китай, зная, что в Персию и Индию можно идти от Ледовитого океана Печорой, Волосницей, Колвой, Камой и Волгой.

Поразмыслив, Сидоров засучил рукава. Первым делом он пожертвовал Русскому географическому обществу приличную сумму на исследования озера Зайсан и Черного Иртыша.

В это же время русский консул в Чугучаке (Китай) А. А. Татаринов, известный знаток Китая, настаивал на устройстве новых путей, ведущих в Западный Китай, через области Зайсана. Житель Семипалатинска Ибраим Амиров в 1857 году брался на свои средства создать судоходство по Зайсану и Черному Иртышу.

Затем — и это было главным — он решился стать фактическим хозяином Печорской компании, хотя дела ее пошли из рук вон плохо*. Три компаньона Латкина —

* Компанию, или Печорское товарищество, Латкину открыть все же удалось. Это произошло в 1859 году, когда Латкин догадался заключить условие с П. И. Круzenштерном, который в 1856 году попробовал найти путь в Печору с океана, но не нашел и понес большие убытки. В их возмещение ему было разрешено в течение 12 лет бесплатно рубить лес на ее берегах. Мало того, Круzenштерн был освобожден от пошлин за вывоз леса. Суда товарищества начали сплавлять лес по Печоре и везти его в Англию и Францию. Но фрахтовать корабли к устью реки было очень труд-

Крузенштерн, промышленники Нелидов и Волков — испугались разорения и собирались взять свои пай обратно. Сидоров выкупил их за 120 тысяч.

...1862 год. Всемирная выставка в Лондоне. Сидоров и Латкин впервые экспонируют превосходную печорскую лиственницу и отличный сибирский графит. Иностранцы ошеломлены — неужели это из России? Ведь она испокон веку ввозила лес из Америки, а графит с Цейлона.

Председатель выставки и Королевского географического общества сэр Мурчисон на торжественном рауте представляет русских экспонентов присутствующим знаменитостям. Обоих награждают тремя медалями и дипломом Королевского географического общества. После выставки британское правительство без колебаний покупает два корабельных груза лиственницы для постройки броненосного фрегата «Каледония».

Россия. Министерство государственных имуществ решает: покупать тик у американцев и далее, а компании Латкина и Сидорова прав и льгот поуменьшить, дабы они место свое знали.

Во время выставки Латкин и Сидоров знакомятся с А. И. Герценом. Тот, узнав о всех их бедах, настоятельно просит написать обо всем в «Колокол».

А министерство государственных имуществ, поубавив

но: мореходы сюда редко заглядывали, считая его опасным. Так, впрочем, и было. Из четырех зафрахтованных кораблей, которые повезли в 1860 году первую партию печорской лиственницы, три погибли в Печорском заливе. Для Латкина это было большим ударом. За страховку судов он заплатил крупную сумму иностранным компаниям — владельцам кораблей, которые обирали русских заказчиков как липку, беря с них до 50% стоимости груза. Русские же страховые общества вообще не страховали суда, идущие в Печорский залив.

Правда, через год три корабля с лесом все же дошли до Лондона и Бордо. Но плавать на Печору все же перестали.

компаньонам прав и льгот, изобретает новые ограничения.

Вернувшись на родину, Латкин просит у министерства финансов ссуды, чтобы построить свои корабли и вывозить лес — надо было поправлять дела фирмы. Такие ссуды с охотой давали иностранцам, но не своим предпринимателям. Латкин же имел несчастье быть российским подданным, и ему снова было отказано.

Он влез в беспрозрачные долги, но, так и не дождавшись правительственной помощи, в 1867 году скончался*. Печорская компания могла кончить тем же, если бы не настойчивость и энергия Сидорова. От гибели ее спасло также учреждение пароходства на Печоре по высочайшему на то разрешению, «милостиво» данному 15 июня 1863 года.

Исполнителем высочайшей воли был Государственный совет, который все-таки оставил за собой право лишить учредителей привилегий, если пароходство не будет заведено в первые три навигации.

Государственный совет, скорее всего, рассчитывал на то, что надоедливый купец не успеет, как он ни старайся. Не учел совет, что это был Сидоров, который, сам беспокойный, умел находить себе подобных и заражать их своим беспокойством.

А Сидоров, хорошо зная по своему горькому опыту скорую изменчивость высочайших повелений, уже в начале 1864 года купил на Волхове у петербургского заводчика Л. Э. Нобеля пароход английской постройки **.

* В. Н. Латкин остался должен М. К. Сидорову 330 тыс. руб.

** Двухвинтовой железный пароход «Пчелка», построенный в Лондоне фирмой «Ренни и сын» в 1857 г., прежде чем оказаться у Л. Э. Нобеля, принадлежал Обществу пароходства по Волхову. Длина его составляла 70 фут., ширина — 7 фут. Две врача-тельные машины высокого давления по системе Бишопа имели в совокупности 10 л. с. Осадка в воде: 1 аршин в корме и 4 вер-

С озера Ильмень разобранный пароход был привезен по железной дороге в Тверь. После сборки и отделки его отладил и испытал машинист М. П. Каргин, большой мастер своего дела. Позже он стал механиком судна.

23 апреля пароход, названный Сидоровым «Печора», ведомый его доверенным Алленниковым, довольно скоро прошел своим ходом по Волге, Каме, Вишере, Колве*, Вишерке, Чусовскому озеру, Березовке, Богулке.

В Чердыни пароход встретил Сидоров и сам впряжен в лямку, помогая работникам тащить его через волок. Но сразу, весной, спустить пароход на Печору не удалось: не хватало рабочих рук, да были и другие препятствия. 4 июля Сидоров, оставив судно другому своему доверенному, П. С. Мартюшеву, спустился на небольшой шхуне вниз по Печоре. В то же лето он, не знающий ни минуты покоя, исследует коварные Гуляевские кошки в Печорском море, затем промеряет глубины реки Усы и ее притока Лемвы.

28 августа 1864 года разряженные жители Троицко-Печорского погоста высипали на берег Печоры и ошеломлено вперились в чудную посудину, которая нещадно чашила, ревела, баламутила воду и... плыла. Иные истово крестились.

Это шел пароход «Печора». Его появление могло означать только одно: на Печоре будет пароходство, о чем незамедлительно донес начальству волостной голова Ф. Юдин. А доложил ему об этом местный крестьянин П. Мартюшев — тот самый, что распоряжался перетаскиванием судна через волок.

Иностранцам и угодливым правителям стало плохо:

шка в носу. Скорость парохода 13 верст в час в стоячей воде. Вес с машиной составлял 380 пудов. Пароход этот, преимущественно пассажирский, мог при необходимости буксировать до 1000 пудов клади на легкой барке (ААН, ф. 270, оп. 1, № 477, 638).

* Имеется в виду р. Колва в Пермской области.

пронырливый русский купец добился-таки своего — обошел все их препоны и сделал то, чего не вышло у него на Оби, Енисее и Тазе *.

Сидоров тогда писал: «Пароход встретили с особым торжеством и молебствием, как предвестника оживления их страны». Может, никто и не думал про «предвестника». Но то, что слабосильный пароходишко в десять лошадиных сил подвинул затем вперед экономику края,— несомненно.

Вот выдержка из итоговой записки о проделанном. «На затраченный Сидоровым капитал в Печорском kraе сделано следующее:

сделаны промеры всего Печорского залива, определены в нем все банки и мели, открыт вход с океана в Печорский залив с двух сторон, определен с точностью фарватер устья Печоры, поставлены по берегу залива башни и знаки и около мелей суда. Напечатано на разных языках руководство к плаванию в устье Печоры и составлена всему этому в 1872 г. подробная карта на английском языке для удобства мореплавателям, перевозящим с Печоры в Кронштадт лес на иностранных кораблях; определены суточные приливы и отливы в Печорском заливе и составлены их таблицы;

исследован и определен фарватер для входа кораблей в Печору с океана и обозначается ежегодно знаками на протяжении 35 верст;

подготовлены из местных жителей лоцмана для ввода и вывода кораблей...;

...изучены местные условия заготовки лесов и сплава их по р. Печоре, чего прежде никогда не производилось;

* К 1862 году иностранцы на 25 лет завладели всей системой реки Онеги и потеснили местное население, получив такие права и привилегии, которые русскому предпринимателю и не снились. Даже Государственный контроль очень этому удивился и заявил запоздалый протест.

исследована река Печора и составлен план, на котором обозначены фарватер, мели, пороги, острова и определена глубина.

...До начала деятельности Сидорова на Печоре не было даже и карты морского пути на Печору...

Развернулся, наконец, новый владелец Печорской компании, дал благодарную работу местным крестьянам, которые хорошо при нем зажили: и рабочий день у них был короче, чем у других, и получали они куда больше. Поначалу, правда, они смотрели на него недобрый взглядом: видали, мол, таких — не ты первый. Но, приглядевшись, оттаяли. Убедились: этот — наш, хоть и купеческого рода-племени.

А потом пошли к Сидорову переселенцы даже с Северной Двины, бежавшие от кабалы иностранцев, дравших с них по десять шкур, да так, что хоть свою скидывай.

Больше рубили лес — печорскую лиственницу, которую Сидоров думал употребить на отечественное кораблестроение и для торговли. Рубили с умом, с оглядкой, а не как попадя. Так велели и Латкин, и Сидоров в своей инструкции, впервые составленной в 1861 году.

«В нашем кораблестроении,— писал Сидоров,— лиственница известна более ста лет, и отличные достоинства этой породы леса не требуют лучшего свидетельства, как тот знаменательный факт, что при разборке в 1857 году корабля «Россия», прослужившего около 17 лет, находившаяся в нем лиственница оказалась совершенно здоровою, тогда как дубовые его части оказались совершенно сгнившими».

Попробовав начать постройку судов, Сидоров наткнулся на отчаянное сопротивление озлобленных губернских властей. Он обратился в правительство — в который раз! — но оно молчало. Делать нечего, нарубленный лес надо было куда-то девать. И Сидоров нашел суда, зафрахтовал также иностранные, на которых начал выво-

зить лиственницу в Англию, Голландию и другие европейские страны. Не пропадать же добру!

В конце концов в 1867 году морское министерство застенчиво признало, что «развитие лесной промышленности на Печоре дает возможность получать для флота пре-восходного качества лиственницу и тем заменить приобретаемый из-за границы тик».

«Наконец-то», — устало вздохнул Сидоров. И отправил, впервые в истории, первую партию лиственницы во-круг Скандинавии с Печоры в Кронштадт. Судно называлось «Ломоносов». Сбылось то, что еще недавно называли бредом сумасшедшего, чему Латкин посвятил тридцать лет своей жизни. Русское судно везло свой же, русский, лес, который был втрое дешевле американского. Везло из одного порта России в другой для строительства своего, русского, флота.

Судном командовал капитан В. Матизен, тот, что вел в 1862 году в Енисейский залив шхуну «Ермак». Пять навигаций кряду, начиная с 1867 года, водил в Финский залив полярный капитан Матизен 240-тонный барк «Ломоносов» с печорским лесом, «соединив» с рекой Печорой не только воды Балтики, но даже испанский порт Кадис.

Ежегодные плавания эти, конечно, давали компаньонам прибыток, но, в то же время, отвели голодную беду от жителей огромного Печорского края. Казалось бы, чего лучше? Да где там! Власти, как местным, так и верховным, это было явно не по нраву. И у тех, и у других так и чесались руки приструнить «зарвавшихся» купцов. И приструняли. Как? А вот как.

В 1867 году Сидоров был по делам в Ливерпуле, где получил от Латкина суровую весть, что Печорскому краю и всему Северу грозит голод. Он немедля стал хлопотать об отправке в Россию дешевого индийского хлеба. Послал Латкину в Санкт-Петербург телеграмму. Но как тот ни старался, дозволения на доставку хлеба у министров

внутренних дел, государственных имуществ и Финансов не получил. Всеми правдами и неправдами Сидоров все-таки зафрахтовал пароход, который привез на Печору 27 000 пудов хлеба.

Годом раньше печорские крестьяне упросили товарищество привозить им соль. Местное солеварение на Печоре почему-то не разрешалось, и крестьяне пересыпали рыбу золою. Правда, те, что позажиточнее, брали соль у чердынских купцов, которые заламывали за нее такую цену, что темнело в глазах. Многим она была просто не по карману. Компания взялась за дело и в том же году стала продавать на Печоре соль втридорога.

Прознав про это, губернатор князь Гагарин быстренько приказал арестовать «незаконную» соль потому-де, что у товарищества нет никаких таких прав ее ввозить.

«Как же так?!— возмутился Сидоров.— На то есть разрешение министра финансов». Но просить князя — что об стенку головой биться. И второй груз соли, уже проданной крестьянам, был у них отобран и опечатан. Сидоров — в Петербург, к министру финансов. Тот, конечно, снял арест. А пока суд да дело, рыба взяла и скнила...

В 1869 году Сидоров хлопочет об устройстве шкиперского училища на Печоре. «Я нахожу нужным объяснить,— писал он,— что если дети печорцев будут обучены навигации, то Печорское товарищество не только обязывается нанимать их для плавания на пароходах по самой Печоре и ее заливу, но готово будет распространять морской промысел около Новой Земли и заниматься постройкой своих судов. Имея суда, жители Печорского края будут иметь своих штурманов с attestatами в знании навигации, а товарищество готово будет фрахтовать у них все корабли для перевозки товаров по ценам, платимым иностранцам».

Это были не просто слова. Первое судно на средства

товарищества было построено еще в 1860 году. Через год вышла в свое первое плавание яхта «Эмбрио». Еще одна яхта «Св. Николай» была спущена на воду в 1867 году. Строились также баржи большой грузоподъемности, как, например, «Генерал Дмитриев»...

Владелец Печорской компании глядел далеко. Он хорошо знал, что возрождение «дикого» края немыслимо без развития местной промышленности, особенно лесоперабатывающей, судостроительной, горной. А для этого нужны торговые пути через Урал, нужен порт в устье Печоры.

Такой порт он видел между Обдорском на Оби и городом Мезенью, который «имелось в виду упразднить». Городок будет назван Югорск, «который, может быть, со временем будет одним из непоследних в империи...»

Открытие порта Сидоров намечал на 30 мая 1872 года, в день 200-летней годовщины рождения Петра. Тогда же он полагал поставить в Печорской гавани башню-памятник высотой в десять сажен из пяти этажей. «На верхнем этаже,— писал Сидоров,— будет установлен бюст* Петра Великого в матросском платье, опирающимся правой ногою на бревно, приготовленное им для корабельной мачты; в левой руке топор, а правою он указывает путь к Новой Земле.

На четвертом этаже бюст почетного гражданина В. Н. Латкина, положившего в наше время начало торговой деятельности в Печорском заливе. Латкин будет изображен стоящим на тумбе из лиственничного дерева; в обеих руках у него будет корабль с надписью 600 тыс. руб. в знак того, что Латкин, как зырянин, желавший блага своей родине, чтобы сделать Печору доступной для судоходства, пожертвовал не только всем своим капита-

* Сидоров, наверное, ошибся, назвав бюстом скульптуру.—
Прим. ред.

лом от золотопромышленности, но остался должным 600 тыс. руб., занятых в надежде на обещанное, но не выданное пособие от казны.

Бюст вице-адмирала П. И. Круzenштерна на 3 этаже будет представлен стоящим на пьедестале с картою Печоры в руках, на которой ясно видно с одной стороны соединение Печоры с Вычегдой, а с другой — ее залив; середина же карты затушевана, так как дальнейшими трудаами Печорский край обязан не Круzenштерну.

Второй этаж займут собрания книг — первообраз публичной библиотеки в тундре, а нижний этаж устроится в виде приемной с вывешенными картинами из истории Печорского края, портретами всех ее деятелей и правительственные лиц, различными картами, навигационными приборами и инструментами.

На башне будут пушки для салюта кораблям, приходящим с моря, а также мачта для переговоров с заливом через другие телеграфные станции. В линию с башней распланирована постройка десяти разных строений и заводов».

Блажил купец?

Вряд ли. Своей башней, кое-что в которой, конечно, вызывает улыбку, Сидоров бросал вызов всем, кто все время сбивал его с ног, иногда бил, не давая подняться, кто со смиренным лицом грабил страну, народ, кто действительно пекся более о своей мошне, чем о нуждах Великого Государства Российского.

ВЕЗДЕСУЩИЙ

Стоит сегодня в городе Ухте скромный обелиск на месте первой на севере скважины, пробуренной Сидоровым. А ведь с нее, собственно, начинались весь большой газ и нефть Коми республики и вообще всего Севера.

О том, что на реке Ухте есть нефть, знали давно. Считают, что еще племя чудь, некогда населявшее Коми край, пользовалось ею как целебным средством и смазкой. О ней упоминается в двинской летописи XV века. Знал об ухтинской нефти и Петр I. В 1697 году он отправлял ее образцы для исследования в Голландию. М. В. Ломоносов проводил разгонку нефти с Ухты в своей лаборатории.

Добывать нефть на Ухте впервые начал в 1745 году архангельский купец Ф. С. Прядунов. Но его «нефтяной завод» проработал лишь 7—8 лет. Сам Прядунов скончался в 1753 году в Москве, где содержался в Бергколлегии за неплатеж с добытой им в 1751 году нефти десятиных... 35 рублей 23 копеек. После смерти Прядунова искать нефть на Ухте перестали.

Спустя более чем сто лет об ухтинской нефти напомнил М. К. Сидоров. Но он не стал счерпывать ее, как Прядунов, а пробурил в 1868 году скважину на левом берегу Ухты, против устья реки Нефть-Йоль *. Глубина ее по тем временам была приличной — 52 метра. На этих метрах он обнаружил 8 нефтеносных и 2 газоносных слоя. Нефти было добыто около тысячи пудов. Тоже немало.

Но и тут Сидорова стали хватать за полу совсем уж странным образом. Дело в том, что до того, как к Сидорову обратился лесничий мезенского лесничества Гладышев с официальным предложением начать разработку нефти, министерство государственных имуществ целых 20 лет тщетно искало желающих. Но вот желающий нашелся. Министерские чиновники схватились за головы: опять этот свихнутый!

И пошло-поехало. Сидоров просит отвести для буре-

* В России первая скважина на нефть была пробурена в 1848 году на берегу Каспийского моря, в уроцище Биби-Эйбат, в США — в 1859 году.

ния участок. Ему разрешают. Но только он собирается начать бурить — ему запрещают. Он просит другой участок. И опять то позволяют, то нет, то дают участок, то вдруг его отбирают. Такие забавные кошки-мышки влетели ему в 650 тысяч рублей! Ведь заявки, отводы, громадные разъезды, устройство колодцев, бурение скважин, исследования и прочее — за все это надо было платить. И Сидоров платил и искал, искал и платил *. Упорству его можно теперь только позавидовать. Не мог он спокойно смотреть, как «черное золото» бессмысленно стекает в море. Ему ли было не знать, как хороша нефть для судового топлива **. Уже в 1865 году он собирался отправить пароход с нефтяным отоплением для открытия морского пути из Печоры в Енисей.

«В великих дела достаточно и одного сильного желания». Слова этого латинского изречения были начертаны в сидоровской избе на Ухте. Похоже, что Сидоров следовал ему всю жизнь. Упрямо добиваясь дозволения бурить скважину на нефть, он в то же время нанимал опытных инженеров из Швеции, а сам поехал на Кавказ, чтобы ознакомиться с состоянием русской нефтепромышленности.

Пробурив, наконец, скважину и получив нефть, он послал ее образцы Д. И. Менделееву для исследований. Участники австро-венгерской полярной экспедиции 1872 года граф Вильчек, адмирал Штернек и профессор геологии Гофер, вернувшись с Ледовитого океана на судне

* В 1860-1861 годах Сидоров осмотрел также выходы каменного угля по рекам: Илыч, Щугор, Сопляс, Большой и Малый Аранец (здесь он нашел графит), Сыня, Уса. Позже добивался разрешения разрабатывать печенский уголь, чего, конечно, не получил.

** В 1857 году в России была прекращена постройка парусных военных судов, поскольку время требовало перейти на более совершенные паровые суда. Многие ученые, а также Сидоров, считали, что лучшим видом топлива для них будет нефть.

Сидорова по Печоре, осмотрели его ухтинские разработки и предсказали, что «их ждет блестящее будущее».

Все надеясь на поддержку правительства, Сидоров продолжал работать. Сломался дорогой заграничный бур, который с превеликим трудом привезли по бездорожью — а Сидоров собирается увеличить добычу нефти и проложить к скважине дорогу. Погиб в весенних льдах пароход «Печора» — а он уже строит другой, с деревянным корпусом и со всеми аппаратами, подготовленными к отоплению нефтью академиком Соколовым...*.

Но, как и следовало ожидать, правительство ничем помочь ему «не могло», губернские власти того не желали, и Сидоров оказался бессильным перед нефтепромышленниками южных районов России. Уж они постарались, чтобы он закрыл свои промыслы.

«Тяжело мне было после таких затрат,— с болью писал Михаил Константинович,— остановить бурение на время более или менее известное, когда я был твердо убежден, что каждый час бурения приближал меня к цели. Я уверен, что нефтяные месторождения на Севере будут иметь в будущем обширное значение по своему географическому расположению...»

Сказал — как в воду глядел.

Надо отметить, что именно Сидоров впервые в России применил на пароходах жидкое — нефтяное — топливо взамен твердого. Первым «подопытным» стал пароход «Печора». И, думается, неправы те историки, которые утверждают, что первые судовые форсунки были установлены на каспийских пароходах.

Сидоров был вездесущ. Занимаясь поисками нефти, Северного морского пути, исследуя Туруханский край, Печорский край, борясь с иностранным произволом в се-

* Пароход «Печора» проработал всего несколько навигаций.

верных морях, он в то же время ищет торговые пути через Урал.

Как всегда, он сперва изучил все ранние проекты таких путей и нашел, что о соединении Печоры с Обью заботился еще Иван III, который начал добывать на Печоре медь и серебро и чеканить из них монету.

В 1806 году здесь работал полковник Попов, но та часть Уральского хребта, которую он избрал для проектирования канала, оказалась много выше уровней Оби и Печоры.

Лет через пять ведомство водных коммуникаций составляло проект Румянцевского канала длиною в 150 верст. А в 1850 году над проектом канала Печора — Обь работал генерал П. П. Амосов, известный русский металлург, открывший тайну булата.

После них правительство прекратило изыскания.

Девять лет спустя Сидоров сам и через своих доверенных около 11 лет занимался устройством дорог и поиском удобных путей из Европы в Азию через Урал.

Весной 1864 года его доверенный Кушелевский наметил трассу Обь — Войкар — Мильская — Уса — Печора. По ней на оленых обозах был переправлен первый груз енисейского графита, привезенного из Турухана через устье Таза, Тазовскую и Обскую губу, Обь и Обдорск. А летом Сидоров сам прошел по Войкару и обнаружил там, кстати, медные руды и каменный уголь.

Но более всего понравился Сидорову проект рельсовой дороги от деревень Усть-Щугор и Аранец (обе на Печоре) к бывшему древнему ногульскому городку Ляпин (Саранпауль) на Сыгве, притоке Оби. Этой дорогой можно было торговать Европе и с Сибирью, и с Азией, а удобство ее заключалось в том, что с обеих сторон были водные подходы. Польза же от нее могла быть огромной. Это сразу поняли печорские крестьяне и граждане, мещане и купцы Тобольска, которые послали Сидорову благо-

дарственные адреса. Печорские крестьяне, жалуясь на дорогоизну хлеба, который казна покупала для них по 1 руб. 50 коп. за пуд, пожелали даже поселиться вдоль дороги, «дабы через то избавиться от гнетущей гибели».

Сидоров убеждал власти: «...если купить пшеницу в южных округах Томской губернии по 10 коп. за пуд, доставка ее до дороги через Урал будет стоить 15 коп., провоз по Печоро-Обской дороге 10 коп. (при этом условии в три года окупится постройка дороги) и затем к устью Печоры 5 коп. с пуда, следовательно, пуд пшеницы даже в устье Печоры будет стоить 40 коп., меж тем как цена пшеницы в Одессе и С.-Петербурге от 1 руб. до 1 руб. 25 коп. за пуд...»

Такая вот немудреная арифметика.

Много труда положил Сидоров на строительстве дороги, которую он назвал Петровской, прежде попросив у администрации дать ему право 45 лет пользоваться всеми местными материалами и всей землей, по которой пройдет дорога. Как пройдут эти годы, она станет общественной, а доходы пойдут на премию за постройку кораблей в Печорском крае и развитие морских промыслов по усмотрению местных жителей.

Работы уже шли полным ходом, как вдруг нагрянула местная полиция и приказала их остановить: 9 октября 1876 года вышел указ Тобольской казенной палаты: «Запретить!» А управляющий Архангельской палатой государственных имуществ Любовицкий во гневе заявил: «Не дам и пяти саженей — тут мох растет. Что, оленям зимой подыхать прикажете?» А в это время поморы во всей губернии умоляли дать им в ссуду семян и хлеба. Отвечали им прямо, без обиняков: «Ежели хлеба нет — ешьте снег. Коли погрете, то и без вас довольно у русского царя народа».

И все же труды Сидорова не пропали даром. Позднее, в 1881 году, его дело продолжил А. М. Сибиряков.

Потому и называется дорога от Усть-Щугора на Печоре до Саранпауля Сибиряковским трактом.

Действовать она начала с 1884 года, и по 1888 год по ней было перевезено 450 тыс. пудов грузов. Чтобы облегчить их доставку, Сибиряков начал в 1886 году оборудовать колесный летний путь и собирался протянуть через волок узкоколейку, то — о чем мечтал Сидоров.

Правда, мечтал он о большем. Он предлагал соединить Печору с Камой и Вычегдой, подавал несколько проектов для азиатской части России. Думая о Севере, о его освоении, он хотел покрыть его сетью железных дорог. Попросту говоря, ему хотелось взять у Севера все, чем он был знаменит: уголь, нефть, графит, известняк, алебастр, точильный камень, горючий сланец — все то, что пока лежало в его недрах мертвым грузом. Пустить их в дело, выдать «на гора» миллионы и миллионы рублей, способные поправить и его дела, и дела государства, которое, чего греха таить, начинало уже побираться — такая была у него задача.

А пока молодое хозяйство Севера не окрепнет, он предлагал ввести покровительственную систему тарифов. Чтобы привлечь иностранные товары, он предлагал установить для Печорского порта беспошлинный их ввоз; людям, которые начнут обживать край, — предоставлять льготы.

Ему возражали: ладно, пусть так. Но есть-то они что будут? Ведь на вашем Севере муку мешают, извините-с, с корой и еще черт-те с чем.

В ответ Сидоров показывает на выставках огурцы, картофель, конопляное семя, картофельную муку, рожь, ячмень — и все это «родом» из Усть-Цильмы...

МЕЧТАТЕЛЬ, ОБОГНАВШИЙ ВРЕМЯ

Нелепыми и печальными были судьбы многих талантливых людей России...

Купец, преуспевший на добыче золота, не по правилам стал «сорить» деньгами вместо того, чтобы копить их. «Вбив себе в голову» невероятное — открыть Северный морской путь, прорыть каналы между реками, учредить в каторжной стране университет — он, не колеблясь, вложил свой капитал в эти предприятия, чем вызвал глухую ненависть властителей всех рангов, а также предпринимателей. Потому и стал он вне закона, потому и кончил тем, чем должен был кончить — разорением. И был забыт.

Такая же участь постигла и Латкина, мечтавшего превратить обширный район северо-восточной Европы в богатейшую провинцию России. И ему приклеили ярлык сумасброда, захлопнув перед его носом двери всех кредитных служб, открыв их с черного хода заморским заимодавцам.

Казалось бы, зачем и Сидорову, и Латкину это было нужно? Жили бы себе не тужили, складывали бы копеечку к копеечке, рубль к рублю — и горя нет.

Но вот что писали, например, «Тобольские губернские ведомости» в 1863 году: «...По большей части у нас, в мире промышленности и торговли, мы привыкли встречать такие личности, которые, собирая каждую копейку, дрожат над ней и не пренебрегают никакими средствами к приобретению ея, но в то же время часто, под влиянием Бахуса или каких-то особенных увлечений, пускают тысячи и десятки тысяч по зеленому столу или бросают золото горстями по разным трактирам или даже в местах более зazorных... Не отрадно ли после этого встретить человека, который с сознанием приносимой им пользы,

без тщеславия, без чувства гордости, с полной готовностью жертвует большие капиталы и при этом лично старается трудиться, хлопочет как для выгод края, так и своих сограждан...»

Сам же Сидоров писал в своей последней книге «Груды для ознакомления с Севером России», изданной в 1882 году: «...Если у нас будут продолжать поощрять иностранцев и раздавать земли и должности не по заслугам... если влиятельные лица будут обходиться с русскими промышленниками бесцеремонно... и не разрешать их просьбы и ходатайства сотни лет... если будет продолжаться игра законами, как картами, то невозможно ожидать истинных успехов в промышленности и торговле... При таких порядках русский народ дойдет до того, что со всеми своими естественными богатствами... будет беднейшим народом в мире».

Такие взгляды разделяли Д. И. Менделеев, Н. А. Норденшельд, С. О. Макаров, А. М. Сибиряков, а также противники режима петрашевец Р. А. Черносвитов, Н. Г. Чернышевский, А. И. Герцен, П. А. Кропоткин, И. А. Куратов. Сидоров был тесно с ними связан, потому становился опасным, и царская охранка взяла его на заметку. Травля Михаила Константиновича усилилась.

Первые признаки разорения появились еще в 1876 году, когда лесной департамент лишил его всякой надежды на обустройство Печорского порта и лесопильного завода, «встретив затруднения в отводе для этих целей участка земли». В результате 27 судов потерпели крушение еще на подходах к необорудованному Печорскому порту. Полностью же разорила Сидорова ухтинская нефть.

Без денег, как в юности, когда он только начал добывать золото, и опять в совершенном одиночестве, Сидоров начинает страдать сильными головными болями. Его лечат, но спустя рукава, мало того — неправильно, от чего

ему становится только хуже. В 1887 году Михаил Константинович выехал на лечение в Германию, но, не доехав до места, 12 июля в возрасте 64 лет скончался в Аахене.

По завещанию покойного его тело было перевезено в Петербург и похоронено на Лазаревском кладбище в Александро-Невской лавре рядом с могилой М. В. Ломоносова. На могиле на небольшой глыбе гранита был установлен темно-серый мраморный крест с надписью «Да будет воля твоя».

«Новое время» тогда писало: «...В нашем обществе так редки примеры увлечения, настойчивости, последовательности в проведении известных идей, что люди, подобные Сидорову, должны возбуждать удивление, имена их должны с благодарностью сохраняться для потомства».

А спустя менее, чем 30 лет: «... что же, прошли годы, и доблестное имя М. К. Сидорова забыто. В особенности в самом Архангельске — там оно мало кому известно, а если кто о нем и помнит, то весьма смутно... Потомство должно познакомиться с деятельностью этого гражданина... открытием подписки на сооружение... памятника в Архангельске и устройством в Петрограде музея его имени...

С сооружением этого памятника и музея, наряду с существующим в пример потомству именем архангельского гражданина — знаменитого ученого М. В. Ломоносова, явится для потомства имя второго выдающегося архангельского гражданина — М. К. Сидорова, стража интересов Севера России...»

Шел 1916. Россия бурлила. Терпение народа было на пределе. Еще чуть — и оно лопнет, и тогда спасайся, богатей, кто может, хоронитесь, пока не зашибли ненароком. До Сидорова ли тогда было?

Революция уничтожила ненавистный режим, а вместе с ним, не разобрав, и память о таких, как Сидоров. Ведь он был, как ни крути, капиталистом, а значит — тут долго

не думали — угнетателем. Стало быть, он сидел на шее у пролетариата. Не ставить же ему за это памятник!

Наше время — время достойных оценок тех или иных событий, как минувших, так и настоящих, время, когда пришла пора расставить все по своим местам. Теперь нет смысла изображать деятельность на высокой трибуне, надо дело делать, как делал его Сидоров. И оценить его тоже нужно так, как оценивал таких людей В. И. Ленин: «...не по тому, чего не дали исторические деятели сравнительно с современными требованиями, а по тому, что они дали нового сравнительно со своими предшественниками»*.

К большой радости автора за время, пока готовилась к печати эта книга, появились экспозиции о жизни и деятельности М. К. Сидорова в музеях Печоры, Ухты, в республиканском музее Сыктывкара, в краеведческом музее Красноярска. На родине Сидорова собираются назвать его именем одну из улиц. А начальник администрации Северного морского пути К. Н. Чубаков, безвременно умерший в 1986 году, много лет хлопотал об арктическом ледоколе «Михаил Сидоров».

Хотелось бы еще, чтобы о нем вспомнили в Архангельске, в Томском университете, в музеях Арктики и Антарктики в Ленинграде, Архангельске, Нарьян-Маре, Саранпауле, Салехарде, Норильске, Диксоне и Баренцбурге. И уж конечно просто необходимо вернуть его добродое имя в Большую Советскую Энциклопедию, поставить ему памятники в Архангельске и Печоре, назвать его именем судно в Арктике и на реке Печоре.

«Не его вина, что он обогнал свой век, опередил свое время,— писал о нем В. Пикуль.— Очень многое хотел сделать... По сути дела, рука Сидорова коснулась всего, что мы имеем сейчас на Севере. Тут и ухтинская нефть,

* Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 2.— М., 1970.

и воркутинские угли, охрана котиковых лежбищ... рудники угольных копей на Шпицбергене и китобойный промысел, мореплавание во льдах, школы-интернаты и фактории в тундре... Разве все можно перечислить?

Я верю, что Сидорову еще будет поставлен памятник...»

Такой он был человек, этот «ненормальный» капиталист, «фантазер», смело глядевший в будущее, дерзко мечтавший о могуществе России — ее беспокойный гражданин.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ М. К. СИДОРОВА*

- 1823. 16 марта. Родился в г. Архангельске в семье купца.
- 1854. За сделанные пожертвования в пользу русских воинов — участников Крымской войны удостоился монаршей благодарности. Предложил 10 тыс. руб. губернатору г. Иркутска для основания первого в Сибири университета (о последующих пожертвованиях см. в приложении 2).
- 1855. За выслугу лет получил чин коллежского регистратора со старшинством.
- 1856. Опубликовал статью о необходимости сибирского университета в «С.-Петербургских ведомостях». За сделанные пожертвования удостоился «Высочайшей благодарности».
- 1857. Принят членом-корреспондентом Императорского Рус-

* Здесь приведен далеко не полный перечень всех дат и событий. Некоторые сведения есть в тексте, другие взяты из фонда М. К. Сидорова, находящегося в Ленинградском отделении Архива АН СССР, № 270.

ского Вольно-экономического общества (см. также приложение 4).

1858. Женился на Ольге Васильевне Латкиной. За сделанные пожертвования на военные надобности получил бронзовую медаль на Аннинской ленте в память войны 1853—1856 гг.
1859. За выслугу лет получил чин губернского секретаря со старшинством.
1864. Издал в г. Тобольске первую книгу «Проект о заселении Севера путем промышленности и торговли и о развитии внешней торговли Сибири» (см. также приложение 5).
1865. Избран Почетным Президентом Африканского института в Париже для уничтожения рабства и невольничества между неграми (см. также приложение 4).
1870. Предложил создать в Печорском порту к 200-летию со дня рождения Петра I историко-краеведческий музей, а порту дать название Югорск.
1870. Произведен за выслугу лет в коллежские асессоры.
1878. За выслугу лет получил чин коллежского советника со старшинством.
1882. Произведен за выслугу лет в статские советники со старшинством.
1887. 12 июля. Скончался в немецком городе Аахен. Похоронен в С.-Петербурге на Лазаревском кладбище Александро-Невской лавры.

**ОБЗОР РАСХОДОВ, УПОТРЕБЛЕННЫХ
М. К. СИДОРОВЫМ НА РАЗВИТИЕ И
ОСВОЕНИЕ СЕВЕРА И СИБИРИ***

1. «Предложенные на основание Сибирского университета, но не принятые властями деньги я распределил на нижеследующее:	
а) на Крымскую войну в 1855 г.	6300 руб.
б) для раздачи сибирякам, отличившимся в этой войне	1000 руб.
в) в пользу бедных горных служителей	2700 руб.
г) в Географическое общество на исследование Черного Иртыша, описание Новой Земли, издание карт и пр.	4300 руб.
д) в Энтомологическое общество на коллекции	800 руб.
е) на Ломоносовскую стипендию	800 руб.
ж) на пособие жителям, пострадавшим от наводнения в Тобольске и Усть-Сысольске	1000 руб.
з) на бесплатную женскую школу в г. Красноярске	820 руб.
и) на «инородческую» школу в г. Туруханске и на содержание этой школы внесено в Туруханский монастырь и консисторию	6600 руб.
к) на покупку дома в г. Тобольске для детского приюта	3000 руб.
л) серебряными и другими вещами в Мариинское училище в Тобольске и на пансионеров в училищах	3440 руб.
м) Омскому благотворительному обществу	1000 руб.

* Сидоров М. К. Труды для ознакомления с Севером России», 1882. С. 327—330.

н) ему же два самородка золота, оцененные 3240 руб.

2. В Медикохирургическую академию вследствие просьб ее президента П. А. Дубовицкого и военного министра Д. А. Милютина в виде пользы студентам академии от приобретения ими знаний в естественных науках в 1865 г. я пожертвовал:

а) книги для библиотеки академии; б) гербарий из 36 000 растений; в) столько же минералов и металлов; г) аэролиты, все это общей стоимостью 30 000 руб.

3. В С.-Петербургский университет для раздачи бедным студентам дорогих ученых книг и коллекции минералов на сумму 12 000 руб.

4. В академии, университеты и институты, школы, музеи и пр. 83 000 руб.

160 000 руб.

5. На приобретение коллекций из полярных стран и вообще с Севера и доставление их на 16 выставок израсходовано:

1) на Лондонскую в 1862 г. 15 000 руб.

2) на Парижскую в 1867 г. 50 000 руб.

3) на С.-Петербургскую в 1870 г. 20 000 руб.

4) на Московскую в 1872 г. 15 000 руб.

5) на Венскую в 1873 г. 25 000 руб.

На 11 других выставок 35 000 руб.

160 000 руб.

Все предметы, выставленные на всех выставках, пожертвованы мной в распоряжение управляющих русскими отделами выставок, кроме предметов выставки 1882 г., которые г. директор Таможенного музея К. П. Мейбаум просил пожертвовать в Таможенный музей, где хранятся образцы разных товаров и произведений из Туркузанского края, доставленные яхтой «Заря».

Итак, означенные выставки, кроме 35-летних моих трудов для того, чтобы обратить внимание промышленных людей на

наш Север, как видно, стоили мне значительных сумм. Кроме того, произведены мной громадные расходы на отыскание морских путей в Печору, Обь, Таз, Енисей, на исследование этих речных систем и сухопутных между ними сообщений и устройство дорог.

По документам, представленным в Общество для содействия русскому торговому мореходству, вычислено, что употреблено мной на эти предприятия 1 700 000 рубл. (см. Известия Общества содействия торговому мореходству за 1881 г. выпуск 10, стр. 124 и Труды С.-Петербургского отделения того же Общества за 1878 г. стр. 204)».

Приложение 3

НАГРАДЫ, ПОЛУЧЕННЫЕ М. К. СИДОРОВЫМ ЗА УЧАСТИЕ В ВЫСТАВКАХ И ПРОЧЕЕ

1860 г. За выставку Вольно-экономического общества — большая серебряная медаль.

1860 г. За мануфактурную выставку — большая серебряная медаль.

1862 г. За Лондонскую выставку — 3 бронзовые медали.

1865 г. От Вольно-экономического общества — Большая золотая медаль (см. приложение 5).

1865 г. За Штетинскую выставку — серебряная медаль.

1867 г. За Парижскую выставку — одна серебряная и две бронзовые медали.

1870 г. За мануфактурную выставку — орден Св. Станислава 2-й степени.

1872 г. За Московскую политехническую выставку — 2 адреса 1-й степени и 2 большие золотые медали.

1873 г. За Венскую выставку — орден Императора Фран-

ца-Иосифа. По получении его награжден и русским орденом Св. Анны 2 степени.

1874 г. За Лондонскую выставку — серебряная медаль.

1876 г. За Брюссельскую выставку — бронзовая медаль.

1879 г. За Парижскую выставку — одна серебряная и одна бронзовая медаль.

1879 г. От Парижской Национальной Академии — большая золотая медаль.

Дипломы

1862 г. От Лондонского географического общества публичная благодарность, сделанная председателем сэром Мурчисоном в присутствии представителей науки европейских держав — I диплом.

1864 г. От французского ученого общества на звание Почетного Президента Африканского института — 1 диплом.

1864 г. За выставку сельских произведений пахотных мест — 1 диплом.

1872 г. От немецких географов диплом о названии самой высокой горы на Шпицбергене горою Сидорова — 1 диплом.

1873 г. За Венскую выставку от международного жюри — 1 диплом.

1874 г. От Венского географического общества диплом на звание Почетного Члена этого общества за указание того пункта, где находится пароход «Тегетгоф» — 1 диплом.

**УЧЕНЫЕ И БЛАГОТВОРИТЕЛЬНЫЕ ОБЩЕСТВА,
В КОТОРЫЕ БЫЛ ИЗБРАН М. К. СИДОРОВ
И НАГРАЖДЕНИЯ В НИХ**

Русские

1. В Вольно-экономическое общество:

- а) членом-корреспондентом 12 октября 1857 г.;
б) действительным членом 7 мая 1864 г.

Награжден Большой золотой медалью за доставление в общество из Туруханского края разнообразных и весьма интересных предметов, а в особенности за многолетние, полезные и увенчанные успехом для отечественной промышленности труды, по открытию сухопутного сообщения Туруханского края с Печорой через Обдорск 11 августа 1865 г.

2. В Русское географическое общество:

- а) действительным членом 25 февраля 1864 г.;
б) членом-соревнователем 26 марта 1864 г.

Награжден серебряной медалью за описание р. Нижней Тунгуски с доставлением ее карты в 1865 г.

3. В Энтомологическое общество:

- а) членом-соревнователем 1 марта 1867 г.;
б) пожизненным членом 19 февраля 1878 г.

4. В Техническое общество: действительным членом 6 апреля 1864 г.

5. В Общество любителей естествознания, антропологии и этнографии при Московском Университете:

- а) действительным членом 6 марта 1868 г.;
б) непременным членом 22 апреля 1870 г.

Награжден серебряной медалью за коллекции древностей из курганов Минусинского округа в 1879 г.

6. В Минералогическое общество:

- действительным членом 12 марта 1868 г.

7. В С.-Петербургское общество естествоиспытателей при С.-Петербургском Университете: действительным членом 28 декабря 1870 г.

8. В Общество для содействия русской промышленности и торговле:

а) действительным членом 29 декабря 1867 г.;

б) Почетным членом 19 февраля 1868 г.

9. В Общество для содействия торговому мореходству:

а) пожизненным членом;

б) Почетным членом.

По представлению Общества награжден орденом Св. Владимира 4 степени во внимание к особым по развитию русского торгового мореходства заслугам 27 мая 1879 г.

Награжден Большой золотой медалью за труды и пожертвования при исследовании Сибирского морского пути, а также и за снаряжение шхуны «Заря», привезшей северные продукты Сибири из Енисея в С.-Петербург 15 декабря 1880 г.

10. В Лесное общество: действительным членом
25 марта 1874 г.

11. В Омское благотворительное общество:

членом-благотворителем 9 октября 1863 г.

12. В Комитет грамотности: членом 26 марта 1864 г.

13. В Комитет о призрении бедных мещан города Тобольска:

Почетным членом 10 декабря 1864 г.

14. В Архангельский статистический комитет:

Почетным членом 12 ноября 1865 г.

15. В Миссионерное общество:

а) членом-ревнителем 28 мая 1866г.

б) непременным членом 10 ноября 1868 г.

16. В С.-Петербургский совет детских приютов:
Почетным членом 27 мая 1870 г.
17. В Славянское благотворительное общество, с.-петербургский отдел: пожизненным членом 15 декабря 1873 г.
18. В Общество Красного Креста (попечения о больных и раненых воинах): членом ораниенбаумского отдела 2 марта 1870 г.
19. В Общество подаяния и помощи при кораблекрушениях, архангельское отделение: пожизненным действительным членом 16 июля 1879.

Иностранные

1. В Императорское геологическое общество в Вене:
корреспондентом 16 августа 1864 г.
2. В Африканский институт в Париже для уничтожения рабства и невольничества между неграми: Почетным Президентом 5 июля 1865 г.
3. В Императорское королевское географическое общество в Вене:
 - а) членом-корреспондентом 22 июля 1873 г.
 - б) Почетным членом 27 октября 1874 г.
4. В Общество гигиены и спасения погибающих в Брюсселе:
действительным членом в 1876 г.
5. В Национальную академию земледелия, мануфактур и промышленности в Париже: действительным членом 18 апреля 1877 г.
6. В Бременское полярное географическое общество:
действительным членом 18 апреля 1877 г.

ДОКЛАДЫ, ЛЕКЦИИ, СТАТЬИ И ИЗДАНИЯ
М. К. СИДОРОВА

I. Оглавление докладов, сделанных
М. К. Сидоровым в ученых обществах

В Вольно-экономическом обществе

1. О занятиях М. К. Сидорова в 1861 и 1864 гг. по исследованию и развитию в промышленном отношении Туруханского края (в трудах общества за апрель 1863 г.).

2. Об естественных богатствах Туруханского края с представлением в Вольно-экономическое общество их образцов в 22 ящиках (труды 1864 г. и отчет общества за сто лет, 1865 г.).

3. О севере России и мореходстве («Русский Вестник»: книжки за май и июнь 1866 г.).

4. О китоловстве и звериных промыслах в Северном океане и на Новой Земле (1867 г.).

5. Промышленные и торговые предприятия на Севере.

6. О путешествии начальника Енисейской губернии Замятина по Туруханскому краю в 1864 г. и об экономическом воззрении на Туруханский край.

7. Об экономическом снабжении хлебом приморских мест Архангельской губернии во время голода (февраль 1868 г.).

8. О необходимости сбережения лесов на Севере, особенно лиственничных.

В Географическом обществе

1. О премии в 2000 фунтов стерлингов для выдачи тому первому судну, которое в течение 12 лет, придя морем в Ени-

сей, доставит оттуда груз сибирских товаров в Европу (апрель 1862 г.).

2. О снаряжении М. К. Сидоровым с Ричардом Брантом в Лондоне под покровительством председателя Лондонского географического общества сэра Родерика Мурчисона экспедиции в устье Енисея под начальством первого полярного мореплавателя в Англии Аллен-Юнга (1863 г.).

3. О противодействии енисейским губернатором производить в 1863 г. промеры устья Енисея иностранцами и плавать морем к устью Енисея (1863 г.).

4. Об открытии М. К. Сидоровым путей сообщения из Туруханского края: сухопутного — тундрами к устью Печоры, и стремлении к открытию морского — через устье Енисея (1864 г.).

5. Об исследовании М. К. Сидоровым Туруханского края и положении там оседлых и кочующих жителей (1864 г.).

6. Об исследовании М. К. Сидоровым Нижней Тунгуски, ее водной системы и богатства ее (1864 г.).

7. По поводу экспедиции Крузенштерна из Печоры в Енисей в 1862 г. (1864 г.).

8. О месте родины М. Ломоносова, 1865 г. («Народная газета», 1866, № 6).

9. О предложении М. К. Сидорова составить шведско-русскую экспедицию для описания льдов в Карском море и для плавания к устью Енисея под начальством профессора Норденшельда (1869 г.).

10. О поездке М. К. Сидорова из С.-Петербурга в Северный океан летом 1869 г. на пароходе «Георгий» и доказательствах, что теплое течение доходит до Печорского залива с представлением для удостоверения в том найденных на Гуляевских кошках стеклянных шаров, принесенных течением от Ньюфаундленда из Америки и с Лофотенских островов из Норвегии (апрель 1870 г.).

11. О пользе отправления экспедиции для описаний Пе-

чорского, Обского и Енисейского заливов вместо отыскания пути в Берингов пролив (1871 г.).

12. Об австрийской полярной экспедиции и встрече М. К. Сидоровым в устьях Печоры графа Вильчека, адмирала барона Штернека и профессора Гофера (1872 г.).

13. Как приличнее почтить день 200-летия памяти Петра Великого (1872 г.).

14. О зимовках на Новой Земле в 1872 и 1873 годах С.-Петербургской промышленной экспедиции, посланной по проекту А. Сидорова (1874 г.).

15. О шуме и треске северных сияний в Карском море (1876 г.).

В Техническом обществе

1. В комиссию, состоящую под председательством адмирала Римского-Корсакова:

а) об обстоятельствах, которые до сих пор были препятствием к развитию русского торгового мореплавания;

б) о средствах, которые необходимы на будущее время для восстановления русского торгового мореплавания в той степени, какая необходима для обеспечения выгод России, получаемых от русской морской торговли (1866 г.).

2. О нефти на севере и мерах, которые необходимы для развития этого промысла на севере.

В Обществе для содействия русской промышленности и торговле

1867 г. 1. О заселении Севера путем промышленности и торговли и о развитии внешней торговли Сибири (особая брошюра).

1868 г. 2. О Мурманском береге, морских прибрежьях от

носа Ёанина до р. Пясиной, рыбных, морских, и звериных промыслах («Север России», 1870 г.).

3. Об обеспечении народного продовольствия и развитии народных промыслов и вообще народного благосостояния на крайнем севере («Север России», 1870 г.).

4. Об отмежеванных норвежцами в Варангерском поморье трех незамерзающих заливов.

5. Климат Севера. Положение его жителей. Мнение о нем русских и норвежцев. Финмаркен.

1869 г. 6. О стремлении иностранных держав и торговых людей к северному поморью.

7. О развитии промышленности Севера Петром и Екатериною Великими до того положения, что оно становится грозным и опасным для иностранцев. О разорении всего своего, созданного в нем, и об уничтожении всякой промышленной деятельности в крае.

8. О промышленности и торговле трех царств: Югорского, Обдорского и Кондийского с Иоанна Великого до наших времен.

9. Положение жителей Архангельской губернии.

10. О северной части Западной Сибири — Березовском крае.

11. О северной части Восточной Сибири (Туруханский край и Енисейский и их разорение).

12. Об отпуске произведений Восточной и Западной Сибири через Печорский порт.

13. О плавании М. К. Сидорова на пароходе «Георгий» из Петербурга к Нордкапу, на Кильдин, Колгуев и в р. Печору и посещении на пути всех приморских городов.

14. О Гольфстриме, идущем от Нордкапа к Св. Носу и оттуда к Печорскому заливу и к Байдаратской губе.

15. О ловле трески и сельдей в Норвегии и изданных по этому предмету книгах.

1870 г. 16. О сравнении путей водных с железными в отношении выгодности перевозки товаров.

17. О средствах развития промышленности на Севере и распространении благосостояния жителей.
18. Новая земля. Ее колонизация и промыслы.
19. О последствиях предполагаемых мер для устройства Севера.
20. Об уничтожении графитного промысла в Сибири.
21. О северном канале из Онежского залива в Онежское озеро.
22. О пользе беспошлинного ввоза иностранных товаров через устья северных рек.
23. О приморских местах, пригодных для поселения.
24. О промыслах на Севере: тресковом, сельдианом, китовом, акульем, белужьем, моржовом и тюленем.
25. Протест против отдачи Онежского края англичанам и объединение его.
26. О бедствиях поморов (приморских жителей Арханг. губ.) вследствие принуждения их к земледелию вместо мореходства, свидетельствуемых дознанием чиновника особых поручений архангельского губернатора.
27. О заселении Севера Империи, об улучшении положения его жителей и о развитии внешней торговли.
28. О Вятско-Двинской железной дороге.
29. О путешествии Великого Князя Алексея Александровича по Северному океану, о составленной им в г. Коле китоловной компании при участии адмирала К. Н. Посыета и архангельского губернатора Н. А. Качалова.
30. О морском звероловстве с помощью пароходов, пушек и других улучшенных снарядов и проекте устава, составленного в г. Коле при покровительстве Великого Князя Алексея Александровича.
31. О развитии промышленности и торговли в Северном океане через Печорский порт (брошюра, декабрь 1879 г.).
32. О Кильдине (брошюра, декабрь 1870 г.).
- 1871 г. 33. По поводу путешествия М. К. Сидорова к

Марциальным водам, на которые Петр Первый обращал особое внимание.

34. О Шпицбергене и о правах русских на этот архипелаг островов («Голос», № 113).

35. О заботах Петра Великого о русском торговом флоте.

36. Отношение торгового флота к военному.

37. Как отзовется постройка кораблей для русского торгового флота на благосостоянии жителей губерний, близких к северу России.

38. Какое влияние окажет постройка кораблей для торгового флота на Архангельскую губернию, так часто страдающую от неурожаев.

39. О необходимости оградить право собственности России на Карское море.

1872 г. 40. О ловле тюленей в Северном Ледовитом море.

41. О попытках М. К. Сидорова открыть морской путь в реки Обь и Енисей.

42. По поводу Германской экспедиции для открытия морского пути в реки Обь и Енисей.

43. О Печоро-Обской дороге.

44. О морских котиках.

1873 г. 45. Об экспедиции в Карское море 1872 г. (труды Общества содействия промышленности, 1873 г.).

46. О нефти на Севере России (труды того же Общества, 1873 г.).

47. О горном промысле на севере России (труды Общества, 1873 г.).

48. О золотопромышленности и способах к ее развитию (труды Общества, 1873 г.).

49. Об австрийской полярной экспедиции в Северном океане.

50. О поездке М. К. Сидорова из С.-Петербурга на Печору для плавания оттуда к устью Енисея и о встрече в Печорском заливе графа Вильчека, адмирала Барона Штернека,

профессора геологии Гофера и проч. и о сопровождении их по рекам Печоре и Ижме до Вологодской губернии.

51. О Венской всемирной выставке и десяти других, прежде бывших, в которых принимал участие М. К. Сидоров.

1874 г. 52. Мой отъезд на вызов русского и австрийского правительства указать место, где находится пропавший без вести более полутора лет пароход «Тегетгоф» с Австрийской экспедицией («Биржевые Ведомости» и «Кронштадтский Вестник», 1874 г.).

53. О заслугах, оказанных науке и делу полярного мореплавания лейтенантами Пайером и Вайпрехтом и их спутниками и о благородных усилиях для снаряжения экспедиции графа Вильчека (труды Общ. сод. промышл., 1874 г.).

54. Об австрийской полярной экспедиции и ее спасителях: Федоре Воронине и экипаже шхуны «Св. Николай». При этом сообщении были представлены Обществу 100 фотографических видов Новой Земли и Шпицбергена («Голос», № 274).

55. О деятельности Общества для содействия торговому мореходству за первый год его существования («Голос», № 274).

56. О необходимости прекратить колонизацию Мурманского берега иностранцами («Голос», № 274).

57. О взаимном страховании судов на Северном океане и в Белом море с приложением уставов взаимного морского страхования в Мекленбурге и Финляндии (труды Общ. сод. промышл., 1874 г.).

1875 г. 58. О плаваниях английского капитана Виггинса в Карское море и к заливам Обскому и Енисейскому в 1874 г. (труды Общ. сод. промышл., 1875 г.).

59. Об экспедиции на Печору английских натуралистов: Роо в 1874 г. и зоологов в 1875 г., русских из Казани: Штукенберга и Тарасова, адмирала Крузенштерна в 1874 и 1875 г. и геолога Харькова в 1875 г. («Голос», № 243).

60. По поводу постройки М. К. Сидоровым в Енисейске

судна «Северное сияние» и назначении капитаном шкипера Смирнова.

61. О плаваниях Норденшельда из Норвегии к устьям Енисея 1875 г.

62. О путешествии Норденшельда из устья Енисея до Москвы в 1875 г.

63. О значении для России последних северных экспедиций Норденшельда и Виггинса.

Доклад этот был прочитан М. К. Сидоровым в чрезвычайном общем собрании З обществ: для содействия промышленности и торговле, содействия мореходству, техническом 10 ноября 1875 г. в присутствии профессора Норденшельда и членов шведско-норвежской северной экспедиции («Яхта», 1876 г., № 1).

64. О двух экспедициях Виггинса в 1874 и 1875 г. для открытия мореходства по Северному океану. Этот доклад сделан в чрезвычайном собрании тех же обществ в присутствии Виггинса 19 ноября 1875 г. («Яхта», 1876 г.).

65. По поводу речи, сказанной Виггинсом в чрезвычайном собрании и об изъявлении Шваненбергом желания плыть из устья Енисея морем в С.-Петербург 26 ноября 1875 г.

1876 г. 66. О некоторых метеорологических явлениях (северных сияниях) Карского моря и о животной жизни сибирских окраин.

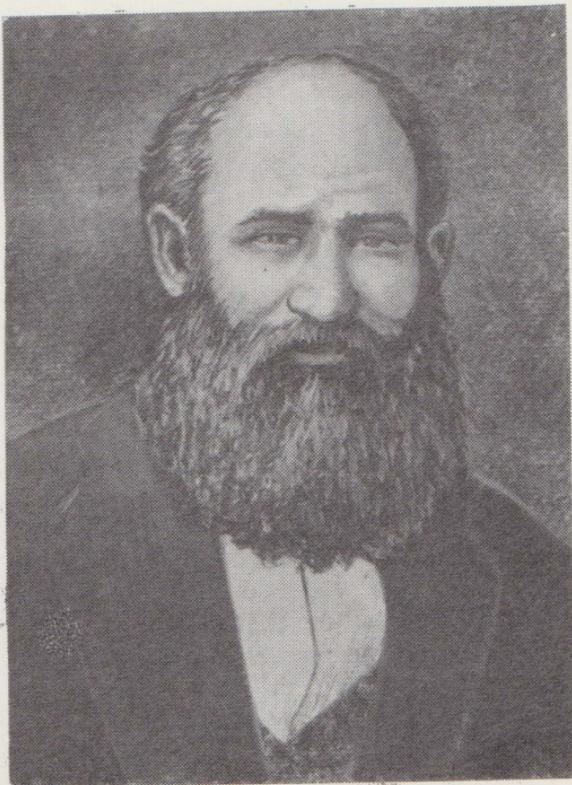
67. Новая Земля. О необходимости устройства на ней спасательного приюта и об отпуске для этого беспошлинного леса — 5000 деревьев.

68. Имеем ли мы своих Норденшельдов и Виггинсов для плавания в устья сибирских рек?

69. О судне «Северное сияние» и отбытии в Енисейск шкипера Шваненберга вместо умершего шкипера Смирнова.

70. О сухопутной шведской экспедиции к устьям Енисея докторов Трибона, Бронера, Тиля и Арнеля.

71. О третьей экспедиции Виггинса к устьям сибирских рек на пароходе «Темза».



Михаил Константинович
Сидоров



Василий Николаевич
Латкин



Шхуна «Заря».
Рис. Е. Войшвилло



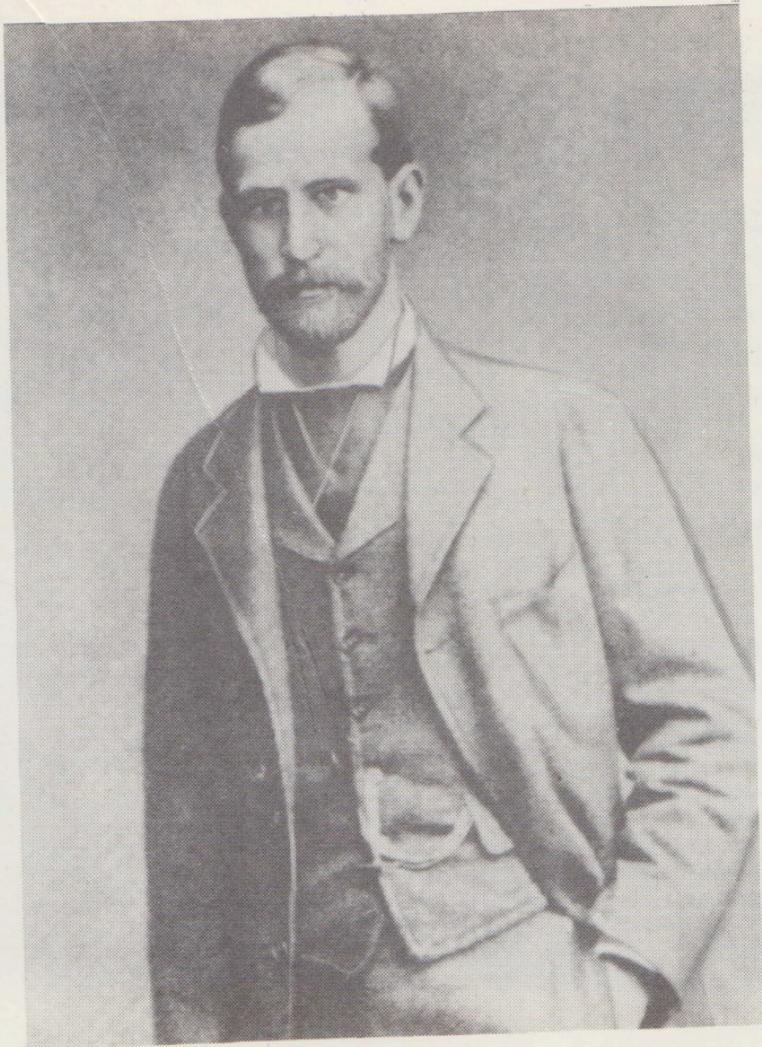
Д. Н. Шваненберг



П. И. Крузенштерн, 1834 год.
Из личного архива П. Г. Сухогрузова.
Публикуется впервые



П. П. Крузенштерн



Н. А. Э. Норденшельд. 60-е годы XIX века. Из альбома,
подаренного полярным исследователем М. К. Сидорову

На перевале Перна (Крестовом) Приполярного Урала 16 марта 1983 года. Слева направо: А. Бака, М. Горбунов, В. Королев, Г. Губинский, Е. Дернов — участники научно-спортивной экспедиции, посвященной 160-летию со дня рождения
М. К. Сидорова.

На заднем плане видна мемориальная доска, которую прикрепили члены экспедиции, с надписью: «Сидорову М. К. от печорцев, 1983 г». Фото Н. Тушкова.





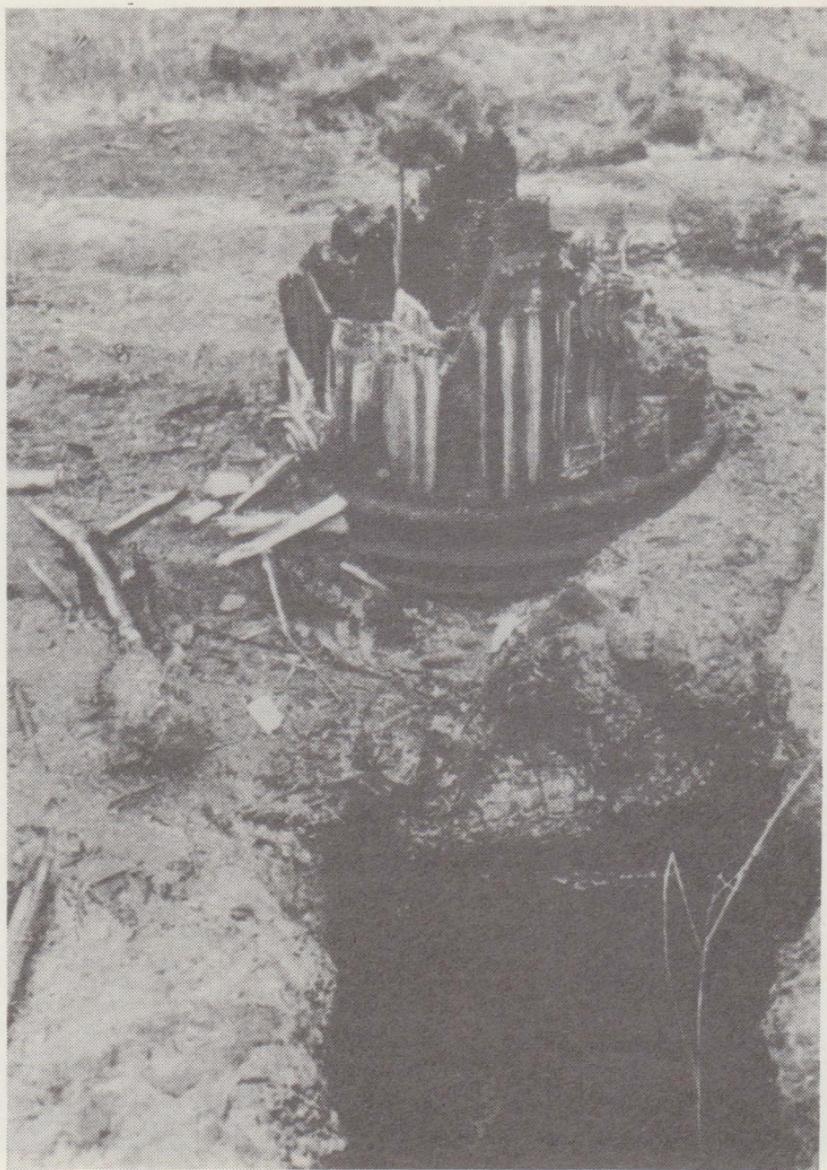


Александр Михайлович
Сибиряков



Труден был путь на Печору в прошлом веке.





За Высочайшую
Государеву и Муромскую Пострадавшую Мезе-
сан уезду нар. Петров.

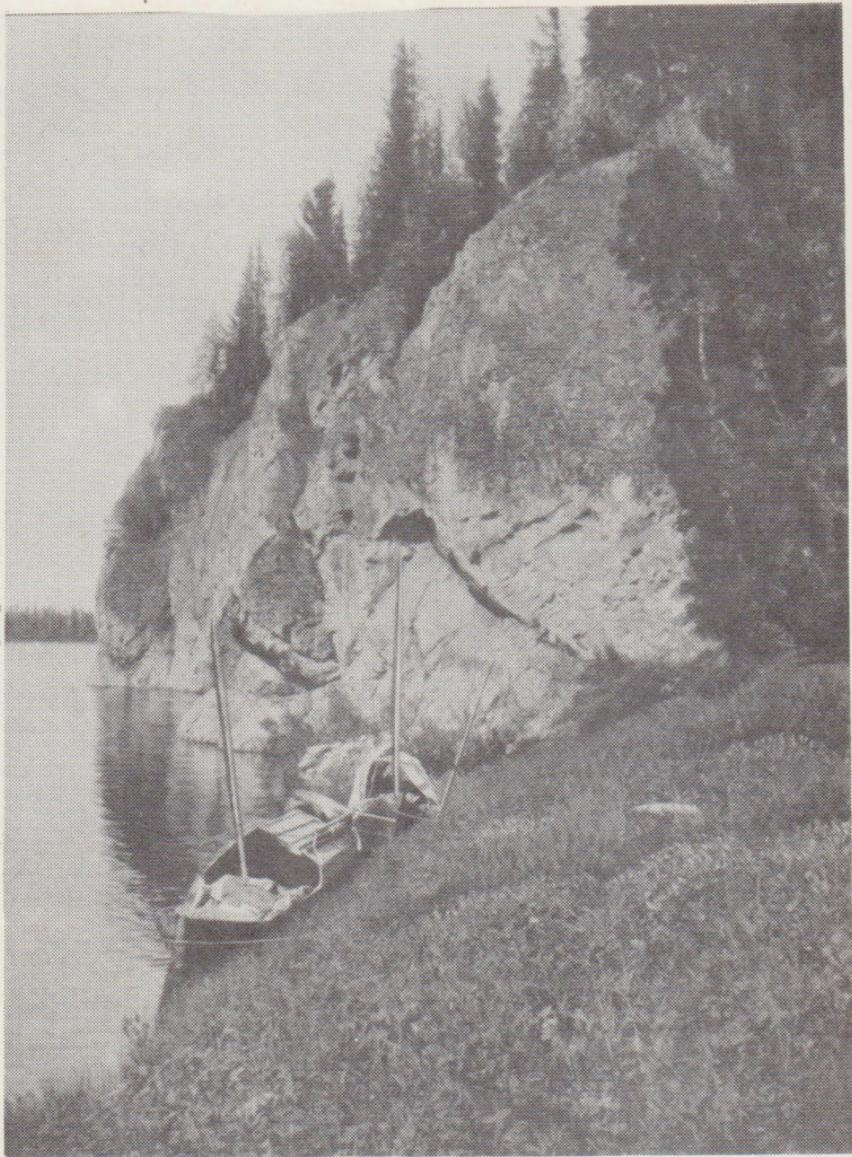
Врач-и-Рукав-и-человек
Андрей Кончаков Сидоров

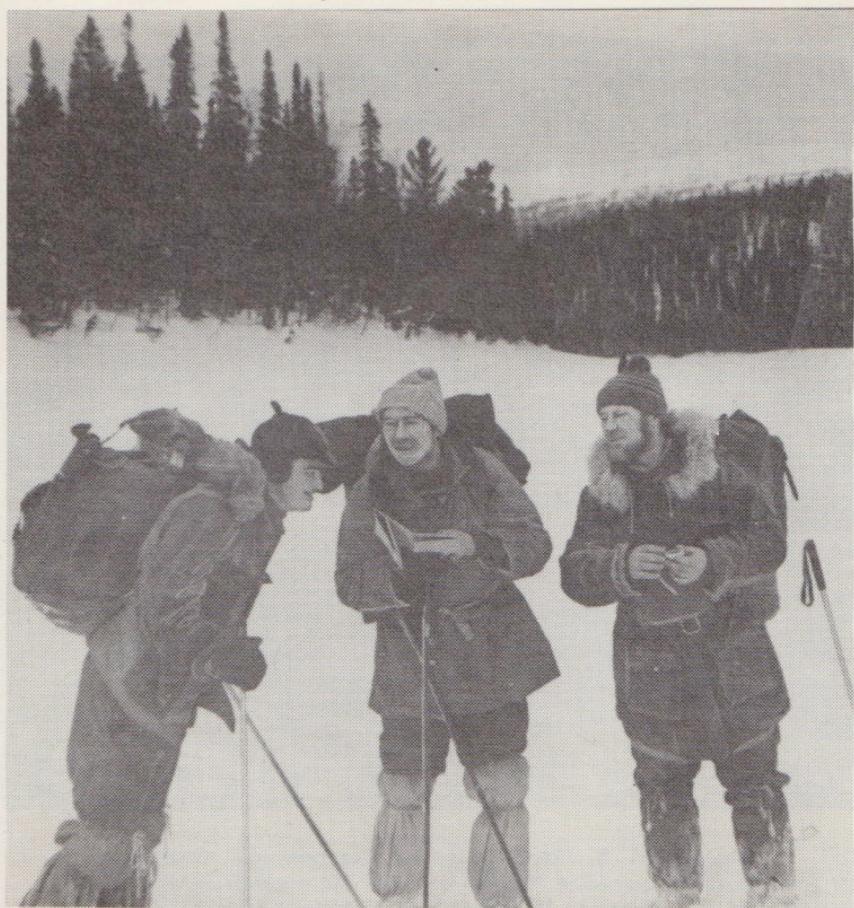
Человек остроумный. Слово помох дру-
жеское Муромскою Красноярской губерни-
ейской подполковнику развиликою разработа-
емое письмо прошу передать Муромскою и
правленою даде въ Воронежской Муромской
губернии Корабли и фрегаты заложеніи
Богдана въ 1800 г. до 1805 г. до 1806 г.
русскому, испорченное, какое-то изъ ру-

Первый лист записки об устройстве шкиперского учи-
лища на Печоре, написанной рукой Сидорова. Публи-
куется впервые



Сидоровская скважина в Ухте. Фото В. П. Надеждина,
1956 г.





В поисках Печоро-Обской дороги. Фото Н. Тушкова

←

Здесь, через реку Щугор, проходила Печоро-обская дорога



Могила М. В. Ломоносова на Лазаревском кладбище в г. Ленинграде. Слева от нее, за кадром,— могила М. К. Сидорова, которую, к сожалению, теперь найти трудно: на её месте «случайно» погребли других усопших. Фото автора

72. По поводу путешествия Германской ученой экспедиции по Сибири 1876 г.
73. О вторичной экспедиции профессора Норденшельда из Швеции в устье Енисея на пароходе «Имер» 1876 г.
74. О 12-ти экспедициях для исследования Севера России («Голос», № 204).
75. О плавании судна «Северное сияние» из г. Енисейска к Енисейскому заливу.
76. О трудах академика Э. И. Эйхвальда для содействия русской промышленности и торговле.
77. О необходимости описей и промеров устьев рек Енисея и Оби.
- 1877 г. 78. О зимовке клипера «Северное сияние», его гибели и отбытии из устьев Енисея яхты «Заря» под командованием Шваненберга в 1877 г.
79. О плавании яхты «Заря» из Енисейска в Неву.
80. О промышленности и торговле Туруханского края за последние 20 лет:
- а) об енисейских пароходовладельцах и уряднике Сотникове;
 - б) об упразднении 10 хлебных магазинов в Туруханском крае;
 - в) о гаванях в устьях Енисея;
 - г) о замечательной долговечности жителей Туруханского края;
 - д) о развалинах заштатного города Туруханска и пользе перенесения его с устья р. Турухана на р. Енисей при устье Нижней Тунгуски в монастырское село и о необходимости возведения его на степень окружного города.
 - е) о проекте М. К. Сидорова соединить р. Енисей с Тазом на собственный его счет без всяких гарантий и пособий.
81. О каналах и водных путях сообщения в Сибири.
82. Сообщения по поводу выставки в Обществе образцов естественных богатств Сибири, доставленных на судне «Заря».

83. О табаководстве в окрестностях города Красноярска.

84. О временном избрании местностей для гаваней в устьях Енисея и Оби и о ввозе и вывозе из них сибирских товаров.

1879 г. 85. О путешествиях М. К. Сидорова по Кавказу и о его богатствах.

86. О вредных последствиях от боя китов, повлиявших на рыбную ловлю в северных водах с представлением книги «О китоловстве» и вопросов, сделанных в заключении:

а) киты ли пригоняют мелкую рыбу, или она сама приходит к берегам для метания икры?;

б) может ли быть допущен бой китов во всякое время года без вреда рыбным промыслам, особенно у берегов Архангельской губернии?;

в) Может ли быть допущен во время лова бой китов огнестрельным оружием?;

г) не заражают ли вредными миазмами разлагающиеся трупы китов на берегу и не действуют ли дурно на здоровье людей?;

д) не следует ли установить пощадное время как для боя китов, так и для всех прочих морских зверей, в какое время и на какой срок?;

е) не следует ли запретить бой китов и других животных по крайней мере до решения вышеупомянутых вопросов?;

ж) если окажется необходимым пощадное время, то не надобно ли предложить и другим нациям принять участие в соблюдении этого пощадного времени?;

з) в Норвегии и Финляндии существует специальное законодательство относительно боя китов. Не следует ли воспользоваться таким примером для издания таких законов, которые были бы полезны у нас?

87. По поводу ходатайства барона Рамзая перед мин. финансов об исключительном предоставлении барону привилегии на вывоз рыбы из Сибири в Европу.

88. Об устройстве в России маячной части.

1880 г. 89. Об ограждении наших северных рыбных и звериных промыслов от эксплуатации их иностранцами.

90. О подавлении русской промышленности и торговли в Архангельской губернии во время управления ею губернатором Н. П. Игнатьевым. Какой громадный вред отечеству могут наносить лица, назначаемые губернаторами в промышленные губернии, но не знающие и не желающие знать промышленности и торговли.

91. По поводу ответа губернатора Игнатьева Обществу от 10 апреля 1881 г. за № 1958 и доставления им в Общество в свое оправдание составленной им брошюры в 25 экземплярах и «Архангельских Губернских Ведомостей», в которых была напечатана эта брошюра.

92. О новом вторжении иностранных гостей для эксплуатации Кемского уезда.

1881 г. 93. О необходимости соединения р. Оби и р. Печоры ввиду удешевления хлеба на Севере и развития там промыслов.

94. О бедствии, угрожающем Кемскому краю, если будет утвержден контракт на вырубку 1 млн. лучших деревьев иностранными агентами. Об отнятии через это возможности к собственному судостроению. О запрещении засыпать балластом фарватеры к гаваням под ответственностью каждый раз особых штрафов с контрагентов и личного взыскания с администрации.

95. Об устранении случаев заключения разорительных контрактов с рабочими.

96. Об отклонении Удельного ведомства от выдачи 650 тыс. деревьев без торгов на вырубку в течение 10 лет норвежцам: Штампе и Росселю на юге Архангельской и на севере Вологодской губернии за дешевые цены.

97. О новом стремлении иностранных агентов к истреблению лесных богатств Севера и о предложении послать депутатии министру Внутр. дел и министру гос. имуществ.

98. Об изменениях и дополнениях к условиям продажи

леса, которые могли бы быть полезны для интересов местного населения.

99. О лесном деле на севере России.

100. О разорении китайцами известного торгового деятеля в Кульдже Каменского, который не нашел в местных властях никакой защиты и покровительства, по поводу поставки им хлеба в Китай, основанной на дозволении туркестанского генерал-губернатора.

1882 г. 101. О пользе приготовления в России из асбеста особого цемента, картона и бумаги.

В Москве на промышленном съезде

О нефти на Севере.

В Обществе для содействия русскому торговому мореходству

1. Мнение депутатов Французских и Английских Палат, членов Парламента и ученых о морском рыболовстве и звероловстве как способах к развитию морских сил.

Указание приморских мест на севере, пригодных для поселения: а) от норвежской границы до Поноя на Мурманском берегу; б) от Поноя к Печорскому заливу по тиманскому берегу, по островам и по губам: Байдарской, Обской, Тазовской и Енисейской; в) на Новой Земле.

Суда и пароходы, приходившие с 1860 г. в Печорский залив.

Сравнение залива Амурского и Мурманского («Север России», 1870 г.).

2. О гибели русского корабля «Великий Князь Алексей» в Печорском заливе в августе 1872 г. («Голос», 1873 г.).

3. О настоящем положении русского торгового мореходства на Севере (1875 г., брошюра).

4. Об отказах правительства продать или уступить в оброк земли под гавани для развития русского торгового мореходства и о 27 несчастных случаях с судами и товарами, входящими и выходящими из Печорского залива с предоставлением карты мест их гибели. О понесенных М. К. Сидоровым убытках от этих несчастий с судами и товарами, которые на страхе не принимались.

5. Об отказе правительства произвести описи Печорского залива и вообще гаваней Белого и Мурманского моря и первой даже за счет М. К. Сидорова.

6. О построенном М. К. Сидоровым на Печоре пароходе и об отоплении его местной нефтью. О сравнении нефтяного отопления с прочим топливом для дальнего мореходства.

7. О судах, приписанных к северным портам.

8. О законах по мореходству и необходимых изменениях правил по отводу земель под гавани, по балласту, по гидро-графии, по морскому звероловству, по кораблестроению, по договорам корабельных служителей и водоходцев, по морским убыткам, страхованию и консульствам.

9. О русских промышленниках Старостиных, плававших из р. Северной Двины на Грумант 400 лет и открывших остров Грумант, который впоследствии более чем через 100 лет назван Шпицбергеном. (Сообщение это сделано было в присутствии последнего мореплавателя Старостина.)

10. Об объявлении Груманта (Шпицбергена) нейтральным и об окончательном отказе Старостиным в правах их не только на открытый ими этот остров, но и на ту гавань, которая 400 лет была ими занимаема, и о последовавшей смерти последнего мореплавателя Старостина, члена отделения нашего Общества.

О предложенных во время погребения Старостина на Смоленском кладбище всеми бывшими на его погребении членами разных ученых Обществ 300 рублях для премии на вос-

питание одного из рода Старостиных в школе торгового мореходства.

11. О сыне, внуке и других родственниках Старостина.
12. О вызове желающих плыть морем из Европы в устье Енисея: русских и иностранцев.
13. Об экспедиции лейтенанта П. П. Крузенштерна из Печоры в Енисей в 1862 г. за счет правительства и в виду получения премии М. К. Сидорова.
14. О путешествии М. К. Сидорова по Финляндии и по нашему северному поморью для отыскания мореходов, готовых пройти морем в Енисей и о путешествии его же с той же целью по приморским городам Европы.
15. О предложении норвежских промышленников, заявленных через шведского посланника и полномочного министра Бьернштерна М. К. Сидорову и г. министру финансов доставить графит с Енисея в С.-Петербург для казенных заводов по цене дешевле всех наций.
16. Об исследованиях М. К. Сидоровым Печорского, Обского, Тазовского и Енисейского заливов через шкиперов Матизена и Черняева.
17. О Новой Земле и необходимости на ней спасательной станции.
18. Об учреждении М. К. Сидоровым в Туруханском крае при монастыре школы для «инородцев» с целью развития между ними мореходных познаний.
19. О распоряжении построить клипер «Северное сияние» в Енисейске.
20. О морской экспедиции шведского профессора Норденшельда из Швеции к устью Енисея на парусном судне «Превен» (опыт) и оттуда в Енисейск.
21. По поводу открытия морского пути из Европы в устье Енисея. О положении льдов и проходов в Карском море.
22. О значении для России последних экспедиций Норденшельда и Виггинса в присутствии участников этих экспедиций.

23. О северных экспедициях Норденшельда и Виггинса.
24. О старании русских императоров, а также и частных лиц открыть удобные пути для вывоза сибирских товаров в Европу.
25. О второй морской экспедиции профессора Норденшельда в устье Енисея на пароходе «Имер» (1876 г.).
26. Об экспедициях Виггинса.
27. О плаваниях к устьям Енисея Виггинса и Шваненберга (1877 г.).
28. Вызов русских шкиперов для плавания из Печоры в Енисей и обратно.
29. О русском торговом мореходстве на Севере и об отказе М. К. Сидорову в полутора десятинах земли под гавань на Мурманском берегу и сравнении М. К. Сидорова в правах, хотя наполовину, с иностранцами, которые бежали из своего отечества от разных преступлений и получали безвозмездно земли на русских морских прибрежьях по 15 десятин на человека в собственность.
30. По поводу вызова шкиперов и матросов для плавания из Печоры в Енисей и писем от северных мореходов: Шабунина, Судовикова, а также профессора Норденшельда и газетных статей.
31. По поводу голландской и немецкой экспедиций на Новую Землю в 1877 г.
32. О ввозе иностранных товаров в устья сибирских рек.
33. О 20-ти экспедициях на Север летом 1877 г.
34. Об английском пароходе «Темза» и русском клипере «Северное сияние», зимовавших в низовьях Енисея и о вновь построенной в 1877 г. в Енисейске яхте «Заря».
35. О плавании русских моряков на судне М. К. Сидорова «Заря» от Варде до С.-Петербурга.
36. О проектах каналов в Сибири Фунтусова, Крузенштерна, Сидорова.
37. О необходимости крейсера в Северном океане.
38. Памяти В. П. Соковнина (1878 г.).

39. О каналах в низовьях рек Енисея, Оби и о гаванях в Обском и Енисейском заливах.
40. О развитии мореходства на Северном океане.
41. Об исследовании местностей для проведения каналов между Байдаратскою губою и Обью и между Тазовской губой и Енисеем.
42. Сибирский океан.
43. Будем ли мы содействовать своему торговому мореходству?
44. О крушении пароходов «Луиза» и «Царица».
45. О добровольном флоте (1879 г.).
46. О стремлении иностранцев завладеть Мурманским краем и всем нашим Севером.
47. О ходатайстве русских о дозволении промыслов на Севере с 1819 г. по 1871 г.
48. О новом предприятии в Северном Ледовитом море.
49. Павел Васильевич Казакевич.
50. Шкипер парохода «Св. Николай» А. С. Попов.
51. Некролог Е. И. Невельской.
52. По поводу годового Общего Собрания.
53. О снаряжении экспедиции для исследования Оби и Обской губы.
54. О деятельности С.-Петербургского отделения Общества за 4 года и о Норденшельде.
55. Предложения об избрании пожизненными членами Общества Гардинера и капитана парохода «Вега» Паландера и почетным членом Оскара Диксона.
56. О торговых сношениях Сибири с Европою через устья Енисея и Оби в прошлое лето (1880 г.).
57. Об экспедиции для разрешения вопроса о китоловстве.
58. О В. Шульце.
59. Об экспедициях на Север в 1879 г.
60. Дмитрий Иванович Менделеев.
61. О вредных последствиях для нашего Севера, происходящих

дящих от покровительства иностранцам. О депутации поморов, представлявшихся графу Лорис-Меликову. О живейшем сочувствии графа Лорис-Меликова северному поморью.

62. О нуждах Севера.
63. О печорской лиственнице.
64. Об открытии Печорского порта, учреждении торгового морского пути на Печору и о последствиях.

Последние четыре доклада сделаны были в Обществе в Москве и напечатаны в его «Известиях», а все прочие — в С.-Петербургском отделении того же Общества и напечатаны в его трудах.

II. Лекции М. К. Сидорова

В Кронштадтском морском собрании

1. 3 февраля 1876 г. История российского арктического мореплавания в связи с плаванием Норденшельда в Карское море.

2. 17 февраля 1876 г. Обзор арктического мореплавания за последние 20 лет, вклад России и, в частности, Сидорова, в дело освоения северных морей.

В С.-Петербургском речном яхт-клубе

1. Февраль 1877 г. О Северном Ледовитом океане.

III. Издания М. К. Сидорова

1. Проект о заселении Севера путем промышленности и торговли и о развитии внешней торговли Сибири . . . 1864 г.

2. Памяти Ломоносова и о развитии мореходства в Север-

ном море (в день столетнего юбилея М. В. Ломоносова		
31 октября 1865 г.)	1865 г.	
3. Новая Земля (составл. Свенске)	1866 г.	
4. Север России	1870 г.	
5. О лиственнице	1872 г.	
6. О болезнях сосны (составл. Богословским) . .	1872 г.	
7. Картины из деяний Петра Великого на Севере .	1872 г.	
8. О богатствах северных окраин Сибири и о кочевых на- родах (составл. Раменским)	1873 г.	
9. О китоловстве и влиянии его на рыболовство у берегов Архангельской губернии	1879 г.	
10. Север России — о горных его богатствах и препятст- виях к их разработке	1881 г.	
11. Труды для ознакомления с севером России . .	1882 г.	

IV. Статьи М. К. Сидорова в разных журналах

1. Север России («Русский Вестник» за май и июнь 1866 г.).
2. О мамонтах в низовьях Енисея («Голос», 1866 г.).
3. О Сибирском университете и его необходимости («С.-Петербургские Ведомости», 1856—1866 гг.).
4. О Тегетгофе. Ответ на вызов правительствами русским и австрийским об указании места, где в полярном море в указанное время находится экспедиция Пайера и Вайпрехта («Биржевые Ведомости», 1874 г.).
5. О землетрясении в г. Коле и метеорах («Художествен-
ный листок» г. Зуева, 1875 г.).

V. Содержание докладов М. К. Сидорова министрам внутренних дел

Графу М. Т. Лорис-Меликову поданы Сидоро-
вым и судовладельцами Кононовым, Ворониным и Судови-
ковым 10 декабря 1880 г.:

1. Записка об определении начальниками Архангельской губернии лиц, знакомых с промышленностью, торговлей и потребностями Северного края.

2. Записка о том, что для улучшения положения Северного края необходимо:

а) заменить вредное для нашего отечества иностранное комиссионерство поднятием самостоятельности русских торговых домов; развитием торгового флота и судостроения; отменой существующих привилегий иностранцам, которым отдаются в монопольное владение целые системы рек и уезды; вниманием правительства к ходатайствам русских о дозволении промыслов на Севере;

б) уравнение портовых сборов в России с иностранными, что доставит государству около 3,5 млн. руб. дохода;

в) уничтожение норвежской и вообще иностранной колонизации со всеми ее последствиями и ограждение законоположениями русской рыболовной и звероловной промышленности в северных водах, а равно прав России на острова Ледовитого океана;

г) издать положительные законы об отводе земель русским подданным для устройства гаваней, для судостроения, лесопильных заводов и других промышленных заведений. При недостатках законоположений мин. госуд. имущ. действовало произвольно: оно не отводило земель русским промышленникам для производства промыслов или предлагало им устраивать гавани для входа судов на местах безводных и на возвышенностях в отдалении от морских берегов;

д) поднятие Архангельского, восстановление Печорского и открытие Мурманского портов. Архангельский порт при существовании еще парусной транспортировки успевал отправлять миллионы пудов груза. Товары, отправляемые из балтийских портов в Англию, в военное время могут быть остановлены как в Зунде, так и Бельтах, а отправленные из Архангельска в Англию подобных препятствий встречать не могут;

- е) соединение всего Северного края с внутреннею Россиею посредством устройства Вятско-Двинской железной дороги;
- ж) поощрение местных промыслов, а именно: горных, лесных, кустарных, звероловства, рыболовства, скотоводства и устройства заводов и фабрик;
- з) правильная организация переселения русских промышленников на Новую Землю и в другие приморские местности;
- и) устранение беспорядков Мурманского срочного пароходства по Северному океану и к Новой Земле, получающего ежегодно от казны субсидию 55 000 руб.;
- к) улучшить быт бродячих «инородцев»;
- л) устроить пути сообщения между Обью и Печорою; между Норвегией, Колою и Сумским посадом; между Мезенью и Печорою; между Печорским портом, Помоздином и Сереговым. Улучшить путь между Сумским посадом и Повенцом;
- м) направить на законный путь деятельность дирекции Архангельского общественного хлебного магазина, у которого запасной капитал в 700 000 руб. с 1869 г. по 1880 г. снизошел до 167 729 руб. 99 коп.;
- н) прекратить беспорядки в Архангельском городском общественном банке (доклад ревизионной комиссии по банку за 1878 г.).

Графу Н. П. Игнатьеву:

1. Записка о стеснении мореходов, рыбопромышленников и звероловов на Севере в течение последних 30 лет министерству госуд. имуществ.
2. О пользовании казенными лесами Архангельской губернии.
3. Записка по поводу письма министру внутр. дел министерства госуд. имущ. М. Н. Островского от 4 декабря 1881 г., который писал, что Сидоров М. К. распространяет ложные

известия о неправильном будто бы пользовании казенными лесами и тем тревожит русское общество.

4. Записка первая о необходимости учреждения в С.-Петербурге Северного комитета.

5. Записка вторая с указанием пользы существовавших комитетов: Сибирского, Польского и Кавказского.

6. Записка третья и последняя (1882 г., 2 мая) о разнохарактерности распоряжений по морской промышленности и торговле трех губернаторов: архангельского, тобольского и енисейского и их неисполнимости и о пользе учреждения Северного комитета.

7. Записка о последствиях препровождения в Архангельскую комиссию трех записок о необходимости учреждения Северного комитета и об единогласном их одобрении. В ней сделан обзор выработанных Архангельской комиссией в девять заседаний 43 вопросов, и сообщено, что она уклонилась от рассмотрения 52 вопросов, возбужденных комиссией в 1868 г. под председательством Государя Императора, и комиссией, утвержденной в 1870 г. под председательством Н. А. Качалова, а также представленных в 1881 г. поморами графу Лорис-Меликову и сообщенных Обществом для содействия русской промышленности и торговле и отдельно различными лицами, затем изложено новое ходатайство об учреждении Северного комитета с распространением его действий на Березовский и Туруханский края, к которым прилегает Северный океан.

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Архив АН СССР (Ленинградское отделение), ф. 270, оп. 1 (№ 466, 477, 528, 638, 760, 765, 773, 860, 1240), оп. 3 (№ 1, 21, 76, 77, 135).

2. Безсонов Б. В. Поездки по Вологодской губернии в Пе-

- чорский край к будущим водным путям на Сибирь.— С.-Петербург, 1909.
3. **Берг Л. С.** Очерки по истории русских географических открытий.— М.; Л., 1946.
 4. **Байсугов Н.** Полвека назад, когда «могло не быть Гольфштрема» // Сев. Азия.— № 1 (19).— 1928.
 5. **Геологическая изученность Коми АССР;** Сб. тр.— Т. 5.— Сыктывкар, 1962.
 6. **Дневник В. Н. Латкина** во время путешествия на Печору в 1840 и 1843 гг. / Записки императорского русского географического общества.— Кн. VII.— С.-Петербург, 1853.
 7. **Живописная Россия.**— № 7—12.— 1900.
 8. **Жилинский А. А.** Россия на Севере (издание Комитета по увековечению памяти М. К. Сидорова).— Архангельск, 1918.
 9. **Зенов П. М.** Памяти архангельского гражданина М. К. Сидорова, стража интересов Севера России (к 100-летию со дня рождения).— Петроград, 1916.
 10. **Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству.** Вып. XXI.— 1889.
 11. **Каневский З. М.** Арктические провидцы // Бороться и искать.— Л., 1979.
 12. **Латкин В. Н.** О наших промышленных делах.— С.-Петербург, 1866.
 13. **Локерман А. А.** Лев Иванович Брусницын.— М., 1982.
 14. **Марков С. Н.** Искатели великих путей // Вечные следы.— М., 1973.
 15. **Марков С. Н.** Летопись Аляски // Юконский ворон.— М., 1977.
 16. **Морской флот.**— № 9.— 1984.
 17. **Пинхенсон Д. М.** История открытия и освоения Северного морского пути (т. II).— Л., 1962.
 18. **Попов С. В., Троицкий В. А.** Топонимика морей Советской Арктики.— Л., 1972.

19. Попов С. В. Архангельский полярный мемориал.— Архангельск, 1985.
20. Пасецкий В. М. Нильс Адольф Эрик Норденшельд.— М., 1979.
21. Пикуль В. С. Михаил Константинович Сидоров // Из старой шкатулки.— Л., 1976.
22. Речное судоходство в России / М. Н. Чеботарев и др.— М., 1985.
23. Сидоров М. К. Беседы о Севере России.— С.-Петербург, 1867.
24. Сидоров М. К. Север России.— С.-Петербург, 1870.
25. Сидоров М. К. О лиственнице.— С.-Петербург, 1872.
26. Сидоров М. К. Картинны из деяний Петра Великого на Севере.— С.-Петербург, 1872.
27. Сидоров М. К. О нефти на Севере России.— С.-Петербург, 1882.
28. Сидоров М. К. Труды для ознакомления с Севером России.— С.-Петербург, 1882.
29. Студитский Ф. Д. История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива.— С.-Петербург, 1883.
30. Уткин В. Г. Открыватели новых дорог // Предвестники.— М., 1982.
31. Фрейдин И. Л. Сидоров М. К. // Летопись Севера; Т. 5.— М., 1971.
32. Федоров Г. А. Востым (Зарница).— Сыктывкар: Коми кн. изд-во, 1982.
33. ЦГАНХ СССР, ф. 466, оп. 1, № 400.

СОДЕРЖАНИЕ

От автора	3
«Объявился какой-то Сидоров»	7
Завещание миллионера	12
К чему стремились мореходы 300 лет...	19
В своем отечестве пророка нет	39
В защиту Отечества	46
В «диком» и забытом краю	54
Бездесущий	68
Мечтатель, обогнавший время	75
Приложения	80

Владимир Николаевич Королев

РОССИИ БЕСПОКОЙНЫЙ ГРАЖДАНИН

Редактор А. И. Редин. Художник В. Токарев. Художественный редактор В. Б. Осипов. Технический редактор А. Н. Вишнева. Корректоры Т. И. Попова, Т. А. Гудырева.

ИБ 1147

Сдано в набор 05.04.87. Подписано в печать 22.06.87. Ц002535. Формат 70×108^{1/32}. Бумага книжно-журнальная. Гарнитура «Академическая». Печать высокая. Усл. печ. л. 4,9+0,7 вкл.; усл. кр.-отт. 6,30; уч.-изд. л. 5,18+0,52 вкл. Тираж 9000. Заказ № 5328. Цена 20 коп. Коми книжное издательство. 167610, г. Сыктывкар, ул. Карла Маркса, 229.

Республиканская типография Государственного комитета Коми АССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 167610, г. Сыктывкар, ул. Первомайская, 70.



— Поиски сухопутно-водных путей между бассейнами рек Печоры, Вычегды, Камы, Оби. Переход первого парохода на Печору. Учреждение пароходства. Бурение нефтяной скважины.

— Выявление запасов леса. Начало лесоразработок и вывоз леса морем в Петербург.

△ □ Выявление полезных ископаемых

— Опыты использования нефти на пароходе как судового топлива. Судостроение.

— Открытие Печорского порта. Содействие образованию

— Начало гидрографических работ на Печоре и в Печорском заливе.

Цена 20 к.

**КОМИ КНИЖНОЕ
ИЗДАТЕЛЬСТВО**

1987

Уфа