

Е.В. Комлева\*

**«СИБИРСКИЙ КАНАЛ»: ПРОЕКТ КРАСНОЯРСКОГО КУПЦА М.К. СИДОРОВА ПО СОЕДИНЕНИЮ НИЗОВЬЕВ ОБИ И ЕНИСЕЯ (1870-Е ГОДЫ)**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-11  
УДК 323.328(571.5)+093"1870"*Выходные данные для цитирования:**Комлева Е.В. «Сибирский канал»: проект красноярского купца М.К. Сидорова по соединению низовьев Оби и Енисея (1870-е годы) // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 137–163. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-11.pdf>*

E.V. Komleva\*

**“SIBERIAN CANAL”: THE PROJECT OF THE KRASNOYARSK MERCHANT M.K. SIDOROV TO CONNECT THE OB AND YENISEI LOWER REACHES (1870S)**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-11

*How to cite:**Komleva E.V. “Siberian Canal”: the Project of the Krasnoyarsk Merchant M.K. Sidorov to Connect the Ob and Yenisei Lower Reaches (1870s) // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 137–163. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-11.pdf>]*

**Abstract.** The article examines the activities of Mikhail Konstantinovich Sidorov, a native of Arkhangelsk, later a Krasnoyarsk merchant, aimed at the development of river communications in Siberia. The author analyzes Sidorov’s records deposited in the fonds of the Russian State Historical Archive, characterizing one of his most daring projects – a plan that arose in the late 1870s to connect the basins of two major Siberian rivers – Ob and Yenisei – with a canal system. The article reveals the project’s content; discusses its positive aspects in comparison with other existing options, as well as benefits of its implementation. The texts written by M.K. Sidorov are presented, revealing his ideas and allowing us to judge the caliber, train of thought and methods of work of this outstanding entrepreneur and public figure. One of these sources – a report delivered on December 6, 1877 at a meeting of the Board of the Society for the Promotion of Russian Industry and Trade, in a revised form appeared in print during its author’s lifetime. However, the publication of an expanded version preceding it, accompanied by two other texts related to the project of the Siberian Canal, provides an opportunity to improve our knowledge of both the activities and personal qualities of M.K. Sidorov himself, and to detail the history of the development of river communication in Siberia, emphasizing the patriotic sentiments of the best part of the Russian merchants, their orientation toward cooperation with government structures in the development of northern territories.

**Keywords:** Siberia, river communications, Ob, Yenisei, canal projects, private initiative, merchants, M.K. Sidorov.

*The article has been received by the editor on 01.03.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

**Аннотация.** В статье рассматривается деятельность уроженца Архангельска, впоследствии красноярского купца Михаила Константиновича Сидорова, направленная на развитие речных коммуникаций в Сибири. Анализируются оставленные им записи, отложившиеся в фондах РГИА, характеризующие один из наиболее смелых его проектов – возникший в конце 1870-х гг. план по соединению системой каналов бассейнов двух крупнейших сибирских рек – Оби и Енисея. Раскрывается содержание этого проекта,

\* **Евгения Владиславовна Комлева**, доктор исторических наук, Институт истории Сибирского отделения Российской академии наук, Новосибирск, Россия, e-mail: [feodal@history.nsc.ru](mailto:feodal@history.nsc.ru)

**Evgeniya Vladislavovna Komleva**, Doctor of Historical Sciences, Institute of History of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Novosibirsk, Russia, e-mail: [feodal@history.nsc.ru](mailto:feodal@history.nsc.ru)

положительные стороны по сравнению с другими существовавшими вариантами, выгоды, которые сулила его реализация. Приводятся вышедшие из-под пера М.К. Сидорова тексты, раскрывающие его идеи и позволяющие судить о масштабах личности, ходе мысли и методах работы этого выдающегося предпринимателя и общественного деятеля. Несмотря на то, что один из данных источников – доклад, произнесенный 6 декабря 1877 г. на заседании правления Общества для содействия русской промышленности и торговле, в переработанном виде появившийся в печати еще при жизни автора, публикация предшествующего ему расширенного варианта в сопровождении двух других текстов, относящихся к проекту проведения «Сибирского канала», дает возможность расширить представление как о деятельности и личностных качествах самого М.К. Сидорова, так и детализировать историю развития речного сообщения на территории Сибири, подчеркивает патриотические настроения лучшей части русского купечества, ориентацию купцов на сотрудничество с государственными структурами в деле освоения северных территорий.

**Ключевые слова:** Сибирь, речные коммуникации, Обь, Енисей, проекты каналов, частная инициатива, купечество, М.К. Сидоров.

*Статья поступила в редакцию 01.03.2022*

Одну из ключевых ролей в изучении и хозяйственном освоении как европейской, так и азиатской части нашей страны сыграло купечество. Особенно важное значение деятельность представителей частного капитала приобрела в Сибири с ее огромными пространствами и слабо развитой сетью коммуникаций. В XIX в. купцы неоднократно выступали инициаторами исследования и проведения новых путей сообщения, в том числе для водного транспорта. В этой области проявили себя Баснины, П.Е. Фунтосов, М.К. Сидоров, А.М. Сибиряков, С.В. Востротин, А.И. Щербаков и многие другие. Стремясь обеспечить возможность дешевой перевозки больших партий грузов на дальние расстояния, они выдвигали смелые проекты по улучшению условий для судоходства, включая проведение соединительных каналов между речными системами. Особую актуальность этот вопрос приобрел в пореформенный период, когда интенсификация промышленности, открытие и активная разработка новых месторождений полезных ископаемых потребовали принятия срочных мер по совершенствованию транспортных коммуникаций для доставки сибирского сырья на перерабатывающие предприятия Центральной России и европейских стран. Планы по развитию речного сообщения в Сибири широко обсуждались в прессе, набирало мощь пароходство, шли активные поиски и освоение новых водных путей<sup>1</sup>. В 1875 г. в Министерстве путей сообщения даже обсуждалась возможность «устройства непрерывного через всю Сибирь водяного пути от Урала до Кяхты»<sup>2</sup>. Остановимся на одном практически не освещенном в литературе и забытом эпизоде сложного процесса развития водных коммуникаций в регионе – плане уроженца Архангельска, впоследствии красноярского купца Михаила Константиновича Сидорова (1825–1887) по соединению бассейнов двух крупнейших сибирских рек – Оби и Енисея.

М.К. Сидоров широко известен прежде всего как инициатор открытия и освоения Северного морского пути, исследователь Туруханского края и низовьев Печоры. Именно эти аспекты его разносторонней и энергичной деятельности нашли отражение в публикациях

<sup>1</sup> *Большаков В.Н.* Очерки истории речного транспорта Сибири. XIX век. Новосибирск, 1991. С. 108–119.

<sup>2</sup> *Щеглов И.В.* Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири: 1032–1882 гг. Сургут, 1993. С. 407.

Ф.Д. Студитского<sup>3</sup>, П.М. Зенова<sup>4</sup>, А.А. Жилинского<sup>5</sup>, И.Л. Фрейдлина<sup>6</sup>, С. Селезнёва<sup>7</sup>, В.Н. Королева<sup>8</sup>, П.Н. Мешалкина<sup>9</sup>, Г.А. Ноздрин и В.А. Ламина<sup>10</sup>, А.Е. Гончарова<sup>11</sup>, М.Г. Агапова<sup>12</sup>, И.О. Туман-Никифоровой<sup>13</sup>, Т.Ю. Сергиенко<sup>14</sup>. Между тем он проявил себя и в области изучения речных систем Сибири, на основе наблюдений разработав и обосновав на первый взгляд малореальный (по выражению А.Е. Гончарова, просто фантастический<sup>15</sup>) проект по проведению системы каналов за полярным кругом – в низовьях Оби и Енисея. В Российском государственном историческом архиве отложился комплекс рукописных материалов, позволяющих пролить свет на эту оставшуюся нереализованной инициативу Михаила Константиновича. Среди них доклад, прочитанный 6 декабря 1877 г. на заседании правления Общества для содействия русской промышленности и торговле (в переработанном виде опубликован в «Трудах Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год»<sup>16</sup>), обоснование предлагаемого им варианта, характеристика выгод, которые могла бы обеспечить его реализация. Эти тексты, написанные как непосредственно рукой самого Михаила Константиновича, так и переписанные набело писцом и содержащие его правку, отражают ход мысли автора, свидетельствуют о методах его работы, характеризуют его как патриота и пропагандиста сибирского Севера.

Обеспечение непрерывного перехода судов из Енисея в Обь расценивалось как одна из важнейших задач по развитию транспортной сети и в целом экономики Западной Сибири. Впервые идея о проведении Обь-Енисейского канала была выдвинута еще в 1797 г. генерал-майором Новицким, который предлагал осуществить это путем соединения рек Тым и Сым. В результате проведенных в 1810–1814 гг. изысканий появился проект проведения канала между притоком Кети р. Сочурой (бассейн Оби) и р. Малой Песчанкой (бассейн Енисея). В связи с Кетским каналом «для сокращения пути между Тобольском и Енисейском»

<sup>3</sup> *Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива. СПб., 1883. Ч. I–II.

<sup>4</sup> *Зенов П.М.* Памяти архангельского гражданина Михаила Константиновича Сидорова, стража интересов севера России. Петроград, 1916.

<sup>5</sup> *Жилинский А.А.* Россия на Севере (к описанию жизни и деятельности М.К. Сидорова). Архангельск, 1918.

<sup>6</sup> *Фрейдлин И.Л.* Михаил Константинович Сидоров // *Летопись Севера*. М., 1971. Т. V. С. 248–264.

<sup>7</sup> *Селезнёв С.* Патриот русского Севера // *Север*. 1973. № 12. С. 93–102

<sup>8</sup> *Королев В.Н.* России беспокойный гражданин : [Об исследователе и инициаторе освоения Севера России М.К. Сидорове, 1823–1887 гг.]. Сыктывкар, 1987.

<sup>9</sup> *Мешалкин П.Н.* Меценатство и благотворительность сибирских купцов-предпринимателей, вторая половина XIX – начало XX вв. Красноярск, 1995. С. 78–79.

<sup>10</sup> *Бочанова Г.А., Горюшкин Л.М., Ноздрин Г.А.* Очерки истории благотворительности в Сибири во второй половине XIX – начале XX в. Новосибирск, 2000. С. 47–104; *Ламин В.А., Ноздрин Г.А.* Сибирский купец Михаил Константинович Сидоров // *Личность в истории Сибири XVIII–XX веков: сб. биографических очерков*. Новосибирск, 2007. С. 113–123.

<sup>11</sup> *Гончаров А.Е.* Михаил Константинович Сидоров и неразрешенная проблема сибирского Севера // *Енисейский Север: история и современность*. Красноярск, 2011. Вып. 1. С. 73–82; *Гончаров А.Е.* История коммерческих экспедиций Северного морского пути: дис. ... канд. ист. наук. Кемерово, 2013; *Гончаров А.Е., Карелин Н.М., Медников Д.М.* Что вывозить?.. Poleмика сибирских купцов по вопросу экспорта по Северному морскому пути: 70–е–90–е гг. XIX в. // *Омский научный вестник*. Серия: Общество. История. Современность. 2018. № 1. С. 12–16.

<sup>12</sup> *Агапов М.* «Заговор» против Севера России: национализация предпринимательского дискурса в 60–е гг. XIX в. // *Ab Imperio*. 2019. № 4. С. 73–96; *Агапов М.Г.* «Северный вопрос» в российском политическом языке 60–70–х годов XIX века // *Вестник Пермского университета*. История. 2021. № 4 (55). С. 117–128.

<sup>13</sup> *Туман-Никифорова И.О.* Открытие Северного морского пути: М.К. Сидоров // *Арктика 2018: международное сотрудничество, экология и безопасность, инновационные технологии и логистика, правовое регулирование, история и современность: мат-лы междунар. науч.-практ. конф.* Красноярск, 2018. С. 113–117.

<sup>14</sup> *Сергиенко Т.Ю.* Михаил Константинович Сидоров и Туруханский край // *Полярные чтения на ледоколе «Красин» – 2017. Музеи в Арктике и Арктика в музеях: мат-лы пятой Междунар. науч.-практ. конф.* (29–30 апреля 2017 г.). СПб., 2018. С. 251–259.

<sup>15</sup> *Гончаров А.Е.* Адмирал С.О. Макаров и карский морской путь: первая попытка организовать лесозэкспорт с Енисея // *Исторический курьер*. 2022. № 3 (23). С. 64. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-05.pdf>

<sup>16</sup> *Сидоров М.К.* О проектах каналов в Сибири // *Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год* (с 8-го февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб., 1877. С. 257–267.



Рис. 1. Михаил Константинович Сидоров  
(фото 1860-х гг.)

предлагалось устроить Васюганский канал. В 1841 г. была даже составлена смета на устройство Кетьского канала (950 тыс. руб.), однако дальше дело не продвинулось. Одновременно рассматривалась и возможность соединения Оби с бассейнами Волги и Печоры<sup>17</sup>.

В 1870-х гг. широко обсуждались проекты проведения каналов П.И. Крузенштерна (между Обью и Печорой) и П.Е. Фунтосова (между Обью и Енисеем). Каждый из них был связан с риском и большими финансовыми затратами. М.К. Сидоров, заинтересованный в организации вывоза графита с принадлежавших ему рудников в Туруханском крае и вдохновленный первыми успехами в освоении Северного морского пути, предложил новый план. По мысли Михаила Константиновича, наиболее удобно и выгодно было бы провести канал, а вернее – систему из двух каналов за полярным кругом: один – «из Обского залива на запад, от устья реки Зеленой, или Ойи, к устью р. Мутной или Юрюбея, к Байдаратской губе»; другой – «на восток из Тазовской губы от устья

р. Алеи вверх к вершинам рек Талаты и Яры, впадающих в р. Енисей противу Толстоносского селения»<sup>18</sup>. Каналы эти, проектируемые «по затруднительности входов с моря в устья Оби и Енисея»<sup>19</sup>, должны были облегчить в том числе и доставку товаров по Северному морскому пути.

Появлению этого плана предшествовал многолетний сбор сведений из разных источников: это и собственные наблюдения, и опрос населения, и анализ записок чиновников и всех относящихся к делу печатных материалов, и организация на свои средства научных экспедиций. Интерес к поиску возможного пути соединения систем Оби и Енисея М.К. Сидоров проявил еще в начале 1860-х гг., когда началась разработка залежей графита в Туруханском крае. Летом 1863 г. он снарядил экспедицию во главе с Ю.И. Кушелевским «для открытия пути между рр. Обью и Енисеем»<sup>20</sup>, после чего безрезультатно пытался добиться привилегии на пароходство по Обской и Тазовской губам, Тазу и Турухану, хлопотал о разрешении за свои средства прорыть канал между этими реками<sup>21</sup>. В 1869 г. Сидоров вместе с Г.Д. Корибут-Кубитовичем образовал компанию «для торговых и промышленных предприятий на низовьях рр. Оби и Енисея и по берегам Ледовитого океана»<sup>22</sup>. Несмотря на то, что некоторые из его ходатайств отклонялись, другие же удовлетворялись не в полной мере<sup>23</sup>, Михаил Константинович упорно двигался вперед, ища новые возможности для организации транспортировки сибирского сырья.

<sup>17</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 207, 230–231, 238, 318.

<sup>18</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 3.

<sup>19</sup> РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 3.

<sup>20</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 365; Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда и Туруханского края Енисейской губернии. 1594–1893 год. Красноярск, 2016. С. 413.

<sup>21</sup> Кытманов А.И. Краткая летопись... С. 415.

<sup>22</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 387.

<sup>23</sup> Студитский Ф.Д. История открытия морского пути... Ч. I. С. 65–75; Ч. II. С. 32–37.

При работе над проектом «Сибирского канала», как сам М.К. Сидоров назвал новый речной путь, немаловажное значение имел сбор сведений о погодных условиях в конкретной местности, времени замерзания и начала ледохода рек. Среди тех, к кому Михаил Константинович обращался за подобной информацией, сам он называет священника из деревни Максимкиной, промышленников на реке Лемве в бассейне Печоры<sup>24</sup>. Ссылается он и на сведения о речках в низовьях Оби и Енисея, собранные берёзовским окружным исправником Н. Поповым в 1877 г. путем опроса приехавших на Обдорскую ярмарку остяков и самоедов<sup>25</sup>.

Сравнивая свой план с другими предложениями, М.К. Сидоров считал его более выгодным и целесообразным, могущим принести «большую пользу нашему отечеству»<sup>26</sup>. Надо сказать, что выдвигаемые им проекты отличались масштабностью, продуманностью, в том числе наличием предложений о возможных источниках финансирования. Понимая сложность и высокую стоимость крупных начинаний, М.К. Сидоров видел выход в объединении усилий государства и представителей частного капитала. По его подсчетам, на проведение проектируемого им «Сибирского канала» длиной около 100 верст требовалось менее миллиона рублей, что было дешевле, чем в обоих предлагавшихся в то же время вариантах П.Е. Фунтосова и П.И. Крузенштерна. В качестве аргументов против канала Фунтосова, помимо суровых природных условий и дороговизны его строительства, он выдвигал и то обстоятельство, что если бы этот вариант был выгоден, то нашлись бы желающие ходатайствовать перед властями о его реализации, между тем даже сам Павел Егорович «от предложения составить на провод канала компанию отклоняется»<sup>27</sup>.

К выгодам, которые могли бы последовать в случае реализации разработанного Сидоровым проекта, сам он относил двадцать пять пунктов, в том числе решение проблемы обеспечения жителей северных районов продовольствием, оживление местной промышленности и торговли, рост численности населения<sup>28</sup>. Он писал, что если благодаря проведению предлагаемой им системы каналов удастся образовать «в Тобольской губернии три гавани, а в Енисейской в связи с этими гаванями своя гавань, тогда обе части Сибири поднимутся в развитии промышленности и торговли значительно <...> Приблизятся и все европейские рынки к проектируемым портам. Может быть, и Англия примет участие в транзите в Китай ее товаров по проектированному пути!»<sup>29</sup> Надо сказать, что подобные заманчивые перспективы присутствовали и в проектах по развитию северных территорий, выдвигавшихся другими частными лицами<sup>30</sup>. Например, сходные радужные картины в 1820–1840-х гг. рисовал «вологодский гражданин» А.И. Деньгин, предлагая устроить порт в низовьях Печоры<sup>31</sup>. И, как и у большинства авторов других проектов, одна из главных тревог и забот М.К. Сидорова была связана с мыслями о борьбе с конкуренцией иностранных промышленников и торговцев. Заканчивая описание выгод, которые сулило претворение его идеи в жизнь, он восклицал: «Этими путями мы, быть может, проложим путь к избавлению себя хотя на одном Севере Сибири от эксплуатации нас иностранными гостями!»<sup>32</sup>.

Предложения М.К. Сидорова и ожидания от их реализации действительно могут показаться фантастическими, однако его проект выглядел хорошо обоснованным, сопровождался ссылками на конкретные факты и проведенные исследования и был поначалу с сочувствием встречен и рядом крупных купцов, и Петербургским отделением Общества для

<sup>24</sup> РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 1 об., 2 об.

<sup>25</sup> Там же. Л. 26 об. – 27.

<sup>26</sup> Там же. Л. 9.

<sup>27</sup> Там же. Л. 1 об.

<sup>28</sup> Там же. Л. 37–39 об.

<sup>29</sup> Там же. Л. 3 об. – 4.

<sup>30</sup> Гончаров А.Е., Карелин Н.М., Медников Д.М. Что вывозить?.. Poleмика сибирских купцов по вопросу экспорта по Северному морскому пути: 70-е–90-е гг. XIX в. // Омский научный вестник. Сер.: Общество. История. Современность. 2018. № 1. С. 12–16.

<sup>31</sup> Отдел рукописей Российской национальной библиотеки (ОР РНБ). Ф. 550 (ОСРК). Q. II. 128. Л. 2–2 об.

<sup>32</sup> РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 39 об.

содействия русскому торговому мореходству, и Министерством путей сообщения<sup>33</sup>. Будучи человеком решительным и настойчивым, Михаил Константинович с энтузиазмом принялся отстаивать свой план. И все же, несмотря на предпринятые усилия, проект проведения «Сибирского канала» не был воплощен в жизнь.

Возможно, отчасти это было связано с непростым характером Михаила Константиновича, который легко наживал врагов в лице как других предпринимателей, так и высокопоставленных чиновников<sup>34</sup>. В частности, к нему негативно относились генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьев-Амурский (по его распоряжению даже проводилось разбирательство, не принадлежал ли Сидоров к скопцам)<sup>35</sup>, Енисейские гражданские губернаторы П.Н. Замятнин<sup>36</sup> и В.К. Падалка. Последний никак не отреагировал на поданную М.К. Сидоровым в 1859 г. записку «О возможности морского пути из Европы в Восточную и Западную Сибирь через устья реки Енисей и Обь»<sup>37</sup>. Нельзя не заметить горькой усмешки в словах самого М.К. Сидорова и в адрес Восточносибирского генерал-губернатора М.С. Корсакова («мудрый правитель Сибири»), в 1863 г. отказавшего Михаилу Константиновичу в просьбе рассмотреть возможность проведения за счет собственных средств просителя канала между реками Туруханом и Тазом, мотивируя свое решение тем, что «если бы канал был нужен, то он сделан был бы и без Сидорова»<sup>38</sup>. Впрочем, у М.К. Сидорова находились и покровители. Одним из них был тобольский губернатор А.И. Деспот-Зенович, который даже вступился за Сидорова при конфликте с П.Н. Замятниным и получил выговор из Министерства внутренних дел за суждение о действиях «себе равного»<sup>39</sup>. По имени-отчеству называет М.К. Сидоров Западносибирского генерал-губернатора Н.Г. Казнакова, который, видимо, ему сочувствовал и помогал. В частности, по его заданию берёзовский окружной исправник собирал сведения о низовьях Оби и Енисея, которые затем были переданы Сидорову<sup>40</sup>.

Наряду с проектом по соединению Оби и Енисея Михаилу Константиновичу принадлежал целый ряд крупных инициатив, так и оставшихся невоплощенными. Среди них и уже упоминавшийся Туруханский канал, и железная дорога между Печорой и Обью<sup>41</sup>. Так или иначе, сейчас сложно судить, насколько удачны оказались бы идеи М.К. Сидорова в случае их воплощения, однако сам он, несомненно, достоин памяти как горячий и деятельный патриот, «ревнитель русского Севера», искренне переживавший за судьбу Отечества.

Ниже приводятся тексты, составленные М.К. Сидоровым и подробно раскрывающие его замысел по строительству «Сибирского канала»: доклад на заседании правления Общества для содействия русской промышленности и торговле, произнесенный 6 декабря 1877 г., обоснование предлагаемого им варианта, характеристика выгод, которые может обеспечить реализация его плана. Как уже отмечалось выше, доклад М.К. Сидорова практически сразу же был опубликован в «Трудах Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству». Однако при этом ряд пояснений, включенных в исходный текст, был опущен. Например, при описании разногласий с М.С. Корсаковым первоначально сообщалось, что все относящиеся к делу бумаги были переданы из Департамента торговли и мануфактур Министерства финансов А.К. Сиденеру<sup>42</sup>. С другой стороны, размещенный в журнале вариант был дополнен сведениями о неурожае в Вятской губернии<sup>43</sup>. Таким образом, предлагаемая вниманию читателей настоящая публикация

<sup>33</sup> РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 29 об.

<sup>34</sup> Ламин В.А., Ноздрин Г.А. Сибирский купец... С. 116–117.

<sup>35</sup> Бердников Л.П. Вся красноярская власть: Очерки истории местного управления и самоуправления (1822–1916). Факты, события, люди... С. 69–70.

<sup>36</sup> РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 7. Л. 1; Бердников Л.П. Вся красноярская власть... С. 69–70.

<sup>37</sup> Гончаров А.Е. История коммерческих экспедиций... С. 60.

<sup>38</sup> РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 8–8 об.

<sup>39</sup> Там же. Д. 7. Л. 1.

<sup>40</sup> Там же. Д. 14. Л. 26 об.

<sup>41</sup> Ноздрин Г.А. Сидоров Михаил Константинович // Энциклопедический словарь по истории купечества...; Там же. Т. 2. С. 261.

<sup>42</sup> РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 8 об.

<sup>43</sup> Сидоров М.К. О проектах каналов... С. 266–267.

комплекса текстов (и полного, без сокращений, текста доклада 6 декабря 1877 г., и дополняющих его материалов) позволит глубже понять ход мысли Михаила Константиновича и взвешенно оценить его инициативу по соединению бассейнов Оби и Енисея.

Все публикуемые источники написаны коричневыми чернилами на больших листах тонкой желтоватой бумаги. Первый текст аккуратно переписан крупным ровным почерком писца, но содержит множественные правки, сделанные рукой М.К. Сидорова: вставки слов и словосочетаний, подчеркивания и зачеркивания. Второй – переписанный писцом беловик без правок. Третий принадлежит перу Михаила Константиновича, который обладал мелким, с наклоном вправо беглым почерком часто и много пишущего человека; встречаются исправления и зачеркивания. При публикации орфография и синтаксис приведены в соответствие с нормами современного русского языка, в том числе без оговорок исправлены окончания прилагательных, написание мягкого знака в окончаниях и суффиксах глаголов («тсья», «тьсья», приставки, оканчивающиеся на «с», «з»). Названия месяцев, должностей, правительственных структур приведены со строчной буквы, наименования судов заключены в кавычки, ряд имен собственных, напротив, дан без кавычек («по проекту “Фунтосова”» – «по проекту Фунтосова»), порядковые номера излагаемых пунктов даны без круглых скобок. Сделанные в исходных текстах сноски приведены внизу страницы. Оставлено авторское выделение крупным шрифтом титулование императора и высокопоставленных особ. Сокращенные автором части слов, пропущенные слова восстановлены и приведены в квадратных скобках. Одно слово пришлось на оборванный край листа, при публикации оно заменено многоточием в квадратных скобках. Верхний регистр и подчеркивания сохранены.

Надо сказать, что Михаил Константинович был грамотным человеком, окончив гимназию в Архангельске, какое-то время работал домашним учителем в Красноярске, где получил звание коллежского асессора. Вышедшие из-под его пера тексты отличает ясность изложения, четкость формулировок, отсутствие излишних деталей. Он редко допускал ошибки и опiski, почти всегда расставлял знаки препинания, однако в ряде случаев его письменная речь отражала нормы современного ему разговорного языка («четырма», «первой»), встречаются и пропущенные слова. При корректировке написания сделаны оговорки и в сносках приведены исходные варианты.

В напечатанном в журнале варианте доклада сокращено число абзацев за счет их объединения, подчеркнутые слова и словосочетания выделены курсивом, сохранено написание всех топонимов и гидронимов, как в исходной рукописи М.К. Сидорова, тогда как некоторые слова скорректированы («эксплоатирующей» – «эксплотирующей», «в обеих частях» – «в обеих частях» и др.). При настоящей публикации оставлено исходное деление на абзацы, подчеркивающее нормы разговорного русского языка второй половины XIX в. авторское написание гидронимов и топонимов (за исключением приведенного к единообразию написанию названия реки Печоры, которое в рукописях встречается в трех вариантах: «Печера», «Печёра» и «Печора»). Современные названия и пояснения даны в сносках. Названия текстов оставлены как в источнике.

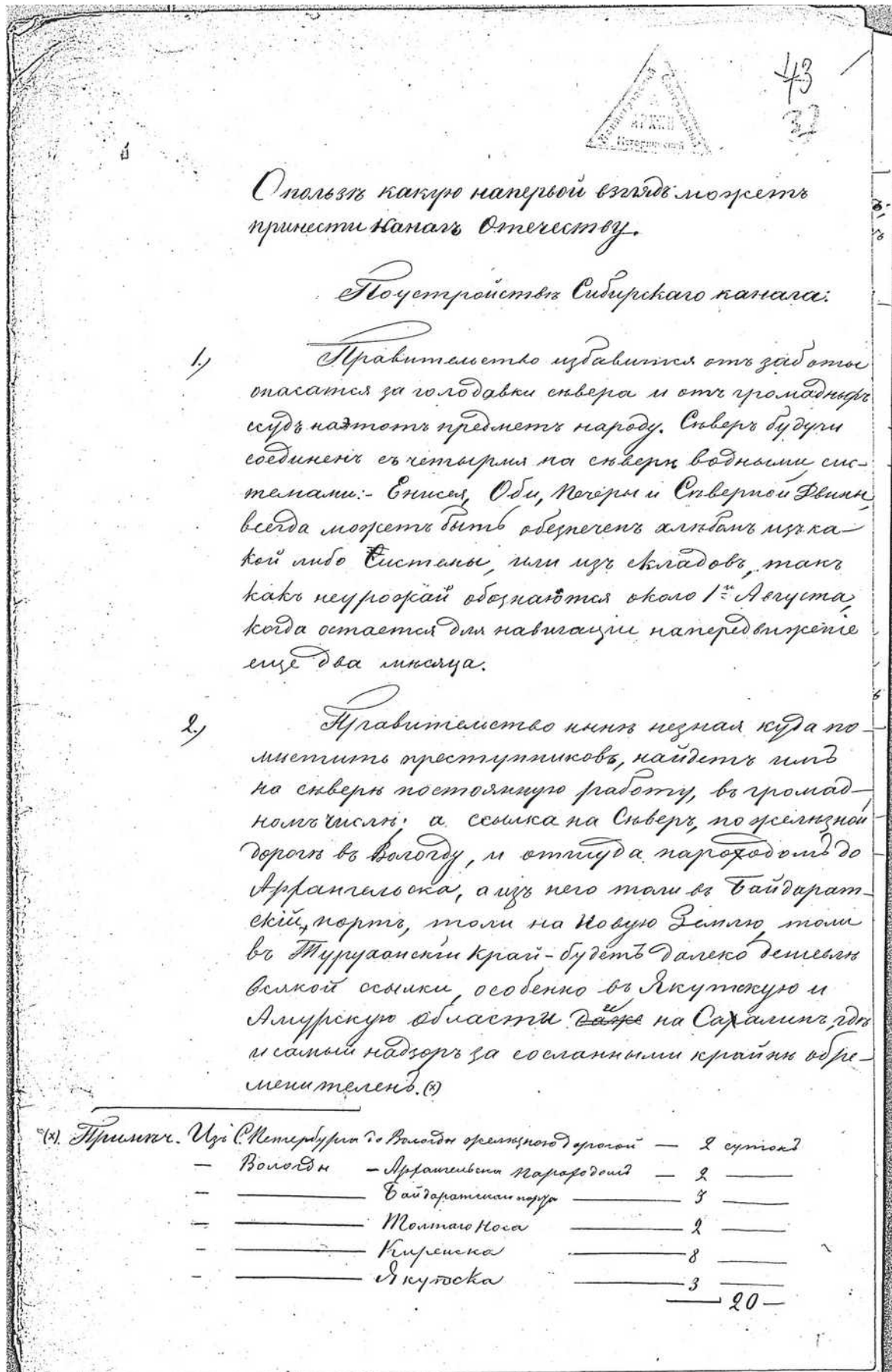


Рис. 2. Фрагмент рукописи одного из текстов, относящихся к проекту «Сибирского канала» (почерк М.К. Сидорова; РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 37)



## № 1

**О проектах каналов в Сибири. <sup>а</sup>Доклад М.К. Сидорова, читанный в заседании правления 6 декабря<sup>а</sup> [1877 года]**

(л. 1) 1. Канал по проекту Фунтосова<sup>1</sup> между реками Енисеем и Обью начинается с р. Бол[ьшого] Касса<sup>2</sup>, впадающей в р. Енисей ниже города Енисейска в 270 верстах, между деревнями Суковаткой (Шадриной) и Серебрянниковой, которые отстоят одна от другой на 14 верст, под 60° сев[ерной] шир[оты] и 108° вост[очной] дол[готы] и оканчивается устьем реки Озерной под 58° сев[ерной] шир[оты] и 106° вост[очной] дол[готы], втекающей с правой стороны в р. Кеть, выше деревни Максимкиной. Кеть же впадает с правой же стороны в р. Обь. Весь путь от устья Бол[ьшого] Касса на Енисее до устья р. Озерной на Кети 300 верст. Он идет по весьма извилистым, глинистым и илистым речкам и потребует особенного устройства шлюзов. А шлюзов понадобится немало, судя по нескольким речкам и озерам. Да и река Кеть, крайне извилистая, потребует исправления.

(л. 1 об.) На этом пути от устья Бол[ьшого] Касса до устья реки Озерной жителей нет, а есть только несколько самоедов, ко//торые выходят в деревню Максимкину.

Священник из деревни Максимкиной, близ устья Озерной, сообщил Сидорову, что лед из Озерной нередко плывет по Кети около первого июня и что речки, втекающие в р. Озерную, проходя между густыми лесами по глинистой почве, иногда замерзают в половине сентября. Густой лес, заграждая их от солнечных лучей, препятствует весною скорому таянию больших снегов, а осенью льдов от морозных утренников, при которых замерзает вода, особенно в озерах.

Со<sup>б</sup> стороны Енисея жители<sup>в</sup> ближайших деревень к р. Кассу даже и на Кас никогда не ходят и об нем Сидорову ничего сообщить не могли, кроме только того, что Кас вскрывается от льда позже Енисея и что енисейские суда<sup>г</sup> до тех пор не отправляются вниз по Енисею, пока лед с рек Касса и Сыма не пройдет<sup>г</sup>.

(л. 2) Если бы канал этот мог принести вскоре по его открытии выгоду, то енисейские пароходчики давно бы ходатайствовали о праве на устройство канала, между тем как от предложения составить на провод канала компанию отклоняется и сам его указатель, богатый енисейский купец Фунтосов, // даже при содействии к тому правительства и несмотря на Всемилостивейшее к нему внимание наградою орденом Св. Анны 3-й степени за первую мысль.

На устройство этого канала по исчислению исследователя его капитан-лейтенанта г[осподина] Сиде[н]снера<sup>3</sup> потребуется не менее 1 миллиона рублей. <sup>а</sup>Сиде[н]снер полагает возможным с проходящих по этому каналу грузов от Енисея до Кети взимать по 20 коп. сер[ебром] с пуда и в них от канала по р. Кети до устья Оби по 15 коп. с пуда, всего 35 коп. (газета «Сибирь», 1877 г., №№ 27 и 28)<sup>а</sup>.

2. Канал по проекту Крузенштерна<sup>4</sup> между реками Обью и Печорою начинается по р. Соби, втекающей в р. Обь ниже города Берёзова в 250 верстах под 66° сев[ерной] шир[оты] и 80–84° вост[очной] дол[готы]. И соединяет вершины Соби с вершинами р. Симарухи, втекающей с левой стороны в р. Усу, а сия в р. Печору. Кроме того, предполагается для соединения этих рек по возвышенности Уральского хребта железная дорога.

(л. 2 об.) Если бы возможно было соединить реку Печору каналом с р. Обью без содействия железной дороги, тогда была бы большая польза. <sup>е</sup>О местности, проектированной<sup>е</sup> Крузенштерном, уже много раз возбуж//дались вопросы:

и в 1806 году чрез нивелировку этой местности полковником Поповым<sup>5</sup> по повелению Императора Александра I<sup>го</sup>, и в 1832 году по распоряжению сенаторов Мертенса<sup>6</sup> и Корнилова<sup>7</sup>, посланных на Печору Императором Николаем I<sup>м</sup>, и по проекту купца В.Н. Латкина<sup>8</sup>. Но канал всегда признавался неудобным сколько потому, что нужно его вести по склонам Урала (Пайхой) и по устройству на 35 верстах многих шлюзов, что будет стоить более миллиона рублей, столько же и потому, что навигация по каналу будет продолжаться не более 50 суток. В 1864 году 29 августа Сидоров с р. Усы от устья р. Лемвы отправился на санях в Обдорск. Промышленники на Лемве сообщали, что в тот год лед с вершин Усы пошел 6 июля.

Соединение же вершин двух мелких рек на возвышенности открытого, безлесного холодного хребта железною дорогою едва ли будет выгодно, особенно при двух перегрузках товаров на концах дороги, не говоря уже о кратком сроке<sup>ж</sup> навигации до 50 дней. Стоимость же этого пути исчисляется Крузенштерном тоже миллионами рублей.

(л. 3) 3. <sup>3</sup>Сидоров проектирует канал<sup>3</sup> // в низовьях Енисея и Оби. Он захватывает гораздо более водных сообщений, чем оба вместе взятые<sup>и</sup> канала Фунтосова и Крузенштерна. Вся длина пути исчисляется в 250 верст, но самый канал будет менее 100 верст и обойдется несравненно дешевле каждого из упомянутых каналов.

<sup>к</sup>Система канала<sup>к</sup> проходит за полярным кругом, под 70° сев[ерной] шир[оты]. Один канал предполагается<sup>л</sup> из Обского залива на запад, от устья реки Зеленой, или Ойи, к устью р. Мутной, или Юрюбей<sup>9</sup>, <sup>м</sup>к Байдаратской губе<sup>м</sup>, по древнему пути из города Мангазеи на р. Таз\*. Другой канал идет на восток из Тазовской губы от устья р. Алеи вверх к вершинам рек Талаты и Яры, впадающих в р. Енисей противу Толстоносского селения<sup>11</sup>.

(л. 3 об.) Каналы<sup>п</sup> проектируются по затруднительности входов с моря в устья Оби и Енисея. Русских судов // нет, а иностранцы, не застраховав суда, за товаром не плавают. Страховые же общества по дешевой премии страховать не будут, а дорогие будут невыгодны.

Если устроится канал и образуются в Тобольской губернии три<sup>р</sup> гавани, а в Енисейской в связи с этими гаванями своя гавань, тогда обе части Сибири поднимутся в развитии промышленности и торговли значительно. Первая морская гавань должна быть в Байдаратской губе, при 'устье реки<sup>с</sup> Юрюбей или Мутной. И к этой гавани могут приходить пароходы и парусные суда, сидящие до<sup>т</sup> 35 фут[ов] глубины<sup>у\*\*</sup>. В эту гавань может войти и величайший пароход на земном шаре «Great Eastern» («Грид Истерн»)<sup>12</sup>, вмещающий 15 000 тонн (900 000 пуд). «Истерн» имеет осадку 30 фут[ов] и ходит по 20 миль в час (35 верст). Этот пароход можно фрахтовать по 20 коп. за пуд. От этой гавани по каналу будут постоянно ходить особо построенные пароходы с баржами, перевоза с одной стороны на другую товары. Следовательно, вторая гавань должна быть для речных // пароходов с Оби в Обском заливе при устье реки

(л. 4)

\* Река Юрюбей имеет извилистое течение длиною 120 верст, а Ойя 80 верст. <sup>и</sup>Между этими реками волок только<sup>и</sup> около двух верст, по мнению полковника Попова, осматривавшего в 1806 году эти реки, нужен канал не более 15 верст. Вся же линия его по прямому направлению не превзойдет 150 верст. Глубина рек 5 фут[ов]. А между рр. Мутной и Зеленой болотистый перешеек только в 1 ½ версты. Эти реки в 1773 году осматривал и сотрудник Палласа Зуев<sup>10</sup>. По сведениям же г. Орлова, который производил нивелировку р. Щучьей, обские речные пароходы доходят до р. Яды, а парусные суды<sup>о</sup> до р. Ойи. От Яды же до Ойи только 30 верст. По р. Ойи промышленники плавают в лодках за ловлею рыбы. Озера же, разделяющие реки Юрюбей и Мутную от Ойи и Зеленой, имеют глубину, некоторые до 4 саж[ен]ей. О глубине этих озер объясняет и полковник Попов.

\*\* Подобных гаваней, <sup>ф</sup>куда могли бы<sup>ф</sup> приходить суда, имеющие осадку 35 фут[ов], в России, кажется, нет, да и за границею весьма мало.

Зеленой или Ойи. Третья гавань в Тазовском заливе при устье реки Алеи и затем четвертая гавань на Енисее при устье реки Талаты, к которой будут приходить все речные пароходы. К гаваням этим будут стекаться товары от озера<sup>x</sup> Зайсана до Балхаша, Киргизской степи, Бийска и, словом, со всей водной системы р. Оби, точно также, как от<sup>ч</sup> Троицкосавска, Байкала, Иркутска<sup>с</sup>, Минусинска и всей водной системы р. Енисея. К Юрюбею будут доставлять местные произведения Печора, Северная Двина с Вычегдою, Сухоной и Юголы и внутренние губернии чрез Вологду по железной дороге. К Юрюбею будет доставлять грузы, может быть, и С.-Петербург чрез Ладожское, Онежское, Выгское и Сумское озера, по соединении их с Белым морем. Может быть, города: Онега, Кемь, Кола, Новый Порт на Кильдине и Новая Земля также помогут своими произведениями Сибири, – Сибирь им! Приблизятся и все европейские рынки к проектируемым портам. Может быть, и Англия примет участие в транзите в Китай ее товаров по проектированному пути! //

(л. 4 об.)

Пароходы, а тем более парусные суда с моря с большею осадкою входить в устья рр. Оби и Енисея не могут. Обский бар у мысов Сетной и Хе имеет воды 8 ½ фут[ов], а Енисейский у мыса Гостиный 12 фут[ов]. Притом за барами обеих рек нет близко гаваней, сколько-нибудь защищающих суда от всех ветров, и где<sup>м</sup> нагрузка с речного парохода или баржи на морское судно не была бы<sup>м</sup> подвержена опасности от сильных ветров. Кроме того, входы в эти заливы имеют много мелей и банок<sup>13</sup>, а острова в устьях рек все покрываются весеннею водою, которая в 1877 году на Енисее поднималась от обыкновенного уровня на 8 саженой, начиная от Нижней Тунгуски и кончая заливом на пространстве 1200 верст, вследствие чего близ устья р. Курейки и залива погибли в 1877 году пароход «Темза»<sup>14</sup> и клипер «Северное сияние»<sup>15</sup>.

Итак, для бассейнов Оби и Енисея полезнее сделает канал, нежели особые гавани, которые обойдутся гораздо дороже.

(л. 5)

Если и устроятся обе гавани в обеих реках, учредятся лоцманские команды, башни, знаки, маяки, то // иностранные суда пойдут только с большою страховою премией, которая ляжет на товар, и с большими неустойками, если товар к сроку не будет доставлен или нагружен. А погрузка будет зависеть от состояния погоды. <sup>а</sup>Постройкой же своих морских судов, с осадкой до 8 футов, на системе Оби, как теперь делается в г. Тюмени, для перевозки от 10 т[ыс.] до 20 [тыс.] пуд[ов] и отправкой их за границу, могут заниматься только сами хозяева судов, знающие сколько-нибудь коммерцию и один иностранный язык. Иностранные же мореплаватели от сибирского купечества могут потребовать гарантии даже и в том, что если судно за льдом не войдет в Обь или Енисей или, войдя, зазимует и от весенних льдов на речной системе погибнет! Не тяжело ли будет платить значительные убытки фрахтовщикам? Если страховая премия доходила до 50 % с рубля на русские корабли, плавающие в Печорский залив, то в Обский или из него едва ли будет возможность отдавать на страх<sup>16</sup> русские суда. <sup>б</sup> Все эти неудобства устранятся, если будет учрежден порт для морских судов в Байдаратской губе. // Туда будут без всякой гарантии приходить парусные суда и пароходы с осадкою от 20 до 30 фут[ов], а не в 8 ½ фут[ов], как ныне\*.

(л. 5 об.)

Со стороны же Оби и Енисея в гавани их будут приходить речные пароходы с баржами, нагруженными до 3 фут[ов]. Пароходы эти, передав баржи другим пароходам, ходящим по каналам, и получив взамен своих подобные баржи или с иностранными товарами, или с русскими, ведут их в тот же день без всякой выгрузки и нагрузки и, следовательно, не теряют напрасно времени.

\* В 1877 году небольшой пароход «Елизавета»<sup>17</sup> во время тихой погоды, при осадке 8 ½ фут[ов], прошел с моря свободно с грузом 6000 пуд в р. Обь, а в 1864 году шхуна «Таз»<sup>18</sup>, имея грузу 5000 пуд и сидя 6 фут[ов], едва прошла от волнения в устье Оби.

(л. 6) При этом от Архангельска, Онеги, Кеми, Мезени, Печоры, Новой Земли и Норвегии к Юрьюбейскому порту должно быть учреждено срочное пароходство так, как [и] между этою гаванью и озером<sup>а</sup> Зайсаном и<sup>б</sup> Троицкосавском<sup>в</sup>. Таким образом, для проезда из С.-Петербурга потребуется времени: до Вологды по железной дороге 2 суток, из Вологды на пароходе до Архангельска по Сухоне и Двине // 2 суток и из Архангельска до Юрьюбея 3 суток, всего 7 суток. Из Юрьюбейского же порта до Обдорска 2 суток, до Березова 1 сутки, до Тобольска 3 суток<sup>д</sup>, до Омска 3 суток<sup>е</sup>, до Нор-Зайсана 4 суток; всего от Юрьюбея до Китая 13 суток, а из С.-Петербурга 20 суток. Так точно и до Иркутска, а затем до Китая.

(л. 6 об.) Теперь обращаемся к климату. Многие полагают, что за полярным кругом, под 70° сев[ерной] шир[оты] холоднее, чем на реке Кети, под 60° сев[ерной] шир[оты]. Напротив, истоки Кети находятся на возвышенностях в лесах, заваленных зимою снегом, а места, предназначенные для проектируемого Сидоровым<sup>ю</sup> канала с низменностями, где нет ни растений, ни снегов, и они нагреваются с 1 мая по 1 августа солнцем, которое не сходит с горизонта. Кроме того, Гольфстрим изумительной теплоты, до 50° Фарен[гейта]<sup>19</sup>, упираясь в Байдарату, и увеличивает теплоту<sup>а</sup> воздуха\*. И потому там <sup>д</sup>около моря<sup>д</sup> морозы бывают<sup>е</sup> // слабее, чем в Нарымском округе Томской губернии, по которому протекают речки, впадающие в Кеть на возвышенности, далеко отстоящей от Енисея и Оби. Вода в этих реках такая идет из теплых стран Китая от 45° сев[ерной] шир[оты] и в заливах имеет до 50° Фарен[гейта]<sup>ж</sup> теплоты<sup>\*\*</sup>.

Итак, хотя лед в <sup>и</sup>проектируемом мной<sup>и</sup> канале и будет сходить несколько позже Фунтосовского<sup>к</sup>, но канал едва ли будет стоять открытым менее последнего<sup>л</sup>. Навигацию можно начинать с 10 июня и продолжать по каналам по 15 сентября, всего не менее 100 дней. Отправку же судов и пароходов из порта в море можно производить и далее, т.е. до 15 октября. Кроме того, на Севере могут производиться работы и ночью, при отсутствии темноты, на две смены, между тем как на Фунтосовском<sup>м</sup> канале с 20 июля темно.

(л. 7) В морской же порт корабли могут уже приходить к 1 июля совершенно свободно. Виггинс<sup>23</sup> в 1874/76 гг.<sup>н</sup> плывал там 16 и 17 июня, делая исследование //залива. Он вошел<sup>о</sup> в устье Енисея 17/29 сентября и поднимался вверх по Енисею на 1000 верст до р. Курейки до 5 октября. Норвежские звероловы плавают около Новой Земли и в Карском море до половины октября. Пароходы же с Оби и Енисея с баржами могут приходить к каналам к 10 июня и окончательно уходить из гавани до 10 сентября. Остаются на зимовку в порте только каналские<sup>п</sup> пароходы и баржи, которые могут совершать по каналам плавания до покрытия их льдом.

Путь по каналам не представляет ни малейшей опасности и затруднения ни для пароходов с баржами, ни для пароходной прислуги. Между тем как в единственной природной морской гавани на Енисее, на р. Гольчихе, во время сильных бурь едва не погиб пароход Сотникова<sup>24</sup> в 1876 году 12 июня и в 1877 году 8 июля. В 1874 году с парохода Енисейской компании<sup>25</sup> утонуло

\* По исследованиям Виггинса температура воды в Байдарском заливе по инструменту королевскому оказалась: в 1874 году: 1) 23 июня, между Юрьюбеем и Мутной, на середине их в точке № 1 – 38° по Фаренгейту<sup>20</sup>; 2) 23<sup>го</sup> же<sup>а</sup> июня<sup>б</sup> у острова Литке близ Мутного мыса 35°; 3) 11 июля ниже Белужьего Носа в 100 верстах от острова Литке среди массы плавающего там льда 37°; 4) 15 августа то же близ того же Белужьего Носа 47°; 5) 16 августа в Вайгачском<sup>в</sup> протоке 50°. При исследованиях Виггинса, повторенных в 1876 году: 6) в том же самом месте Вайгачского<sup>г</sup> пролива и также 50°; 7) 21 июля на 75 верст от него далее к Белужьему Носу 49°; 8) 27 июля выше устья р. Юрьюбея, т.е. ближе к реке Байдарате 48°. Здесь соленость воды оказалась удивительно крепкая – 20 ‰<sup>21</sup>; 9) 15 августа у Белужьего Носа 49°, здесь соленость воды оказалась 17 ‰.

\*\* Для примера приведу термометрические исследования за три месяца: декабрь, январь и февраль на <sup>з</sup>запад[ной] стороне<sup>з</sup> Новой Земли, под 74° сев[ерной] шир[оты] и в г. Якутске под 62° сев[ерной] шир[оты]: на Новой Земле –5°, в Якутске –31° по Реомюру<sup>22</sup>.

10 человек, подходя к Гольчихе у Яковлевской косы, почему туруханский пристав<sup>26</sup> в июле 1877 года просил начальника Енисейской губернии<sup>27</sup> остановить плавание // речных пароходов далее Бреховских островов, так как они подвергают жизнь рабочих крайней опасности. Между тем как морские суда к Бреховским островам подходить не могут, чему служит доказательством вторая экспедиция в Енисей профессора Норденшельда<sup>28</sup> на пароходе «Иммер»<sup>29</sup> в 1876 году. Этот пароход, имея осадку более<sup>р</sup> 12 фут[ов], при 20-дневном усилии<sup>с</sup> не мог найти достаточной глубины для своего прохода и ушел обратно. В настоящем 1877 году зафрахтован был А.М. Сибиряковым<sup>30</sup> в Бремене пароход «Фразер»<sup>31</sup> с сахаром, табаком и железными изделиями. В Енисейском заливе при Сопочной Карге\* он ожидал речного парохода сверху Енисея с русскими товарами с 9 августа по 2<sup>е</sup> сентября. Вследствие мелей он не пошел в устье Енисея, а речной пароход с баржами, нагруженными пшеницей, овсом и салом, от сильных ветров не мог подойти к нему и обменяться товарами. И потому «Фразер», простоявши 23 сутки<sup>т</sup>, <sup>у</sup>выгрузив только железо<sup>у</sup>, отправился в Норвегию, а «Св. Николай»<sup>32</sup> с баржами должен был возвратиться в Енисейск, // куда и прибыл, сколько известно, 4 октября.

(л. 8)

Что же произойдет, если пароходы, пришедшие к Оби и Енисею и не имеющие возможности получить груз, вынуждены будут остаться зимовать?<sup>ф</sup> Без гавани они<sup>х</sup> погибнут при сильном повышении весенних вод, до 8 сажень[ей], что и доказывается ныне, как выше объяснено, гибелью английского парохода и русского клипера. А они могут погибнуть и с грузами.

Канал, проектируемый Сидоровым, видимо, заменит все дорогостоящие портовые принадлежности в устьях Оби и Енисея. Канал же<sup>ч</sup>, проектируемый Фунтосовым,<sup>ч</sup> для устьев Оби и Енисея не принесет большой пользы, потому что сооружение его не избавило бы от портовых работ в устьях обеих рек.

(л. 8 об.)

Сидоров еще в 1863 году просил генерал-губернатора Восточной Сибири<sup>33</sup> обратить внимание на Енисейский канал, проектируя // его тогда из города Туруханска к тому месту, где был г. Мангазея, и позволить ему провести его без всякого пособия со стороны правительства. Но мудрый правитель Сибири генерал Корсаков отвечал, что если бы канал был нужен, то он сделан был бы и без Сидорова, а так как этот канал не нужен и проведение его решительно на Севере невозможно, то и в просьбе Сидорову отказать. <sup>ш</sup>Подлинная просьба и ответ находятся у капитан-лейтенанта Сиде[н]снера. Они переданы ему Министерством на совокупное рассмотрение с делом о Фунтосовском канале.<sup>ш</sup>

(л. 9)

Сидоров для исследования тех мест, по которым проектируется канал, и других, более удобных, в смежности между 68 и 70 ° сев[ерной] шир[оты] находящихся, отправил из Енисейска 18 апреля 1877 года английского капитана Виггинса, знакомого с портовыми работами и новой системой каналов, устроенных в Шотландии.<sup>ш</sup> // Точно также Сидоров<sup>б</sup> просил г[осподина] генерал-губернатора Западной Сибири<sup>34</sup> передать <sup>б</sup>составленную им<sup>б</sup> инструкцию и обдорскому отделенному приставу, чтобы он во время Рождественской там ярмарки, на которую съезжаются все окрестные инородцы, разузнал от них о тех местах, по которым проектируется канал. Кроме того, с тою же целью послана инструкция и Сотникову в Дудинку.

Все сообщения этих лиц, если таковые мне будут доставлены, должны быть поверены<sup>35</sup> в лето будущего года топографами. Мнение и сметы последних могут разрешить как о возможности проведения каналов и устройства гаваней, так и о ценности этих сооружений, а теперь предлагается только мысль, осуществление которой принесет большую пользу нашему отечеству\*.

\* Вчера я получил сведения с места, что Виггинс отказался от сказанных и принятых им на себя исследований, и что он уже вчера проехал чрез Петербург в Англию.

(л. 9 об.) Если частные лица откажутся употребить на сооружение этого канала и при нем четырех гаваней 1 миллион рублей серебром, то, по моему мнению, может принять на себя устройство его и правительство. Ему возможно затратить на это // дело ничтожную сумму, тем более что оно всякую затрату на канал выручит с громаднейшею лихвою от одних только попенных денег<sup>36</sup> за лес, <sup>б</sup>т.е. за такой товар, отпуск которого без этого канала за границу из Сибири не мыслим даже и при открытии свободного выхода из устьев Оби и Енисея в морях при настоящих его ценах<sup>\*,б</sup>.

(л. 10) Если у правительства на первой очереди находится проект Вятско-Двинской железной дороги<sup>37</sup>, устройство которой, как <sup>з</sup>носится слух<sup>з</sup>, пред-решено отдать <sup>ю</sup>Англинской К<sup>о</sup>, эксплуатирующей Онежский край<sup>ю,38</sup> с правительственной гарантией по 600 000 рублей в год ежегодно в течение <sup>а</sup>будто бы<sup>а</sup> 99 лет в видах обеспечения продовольствия Севера из Вятки хлебом, то не выгоднее ли будет затратить единожды какой-нибудь миллион вместо 60 // миллионов, и еще с процентами на них?

От Вятско-Двинской железной дороги нисколько не разовьются ни русское торговое мореходство, ни русская торговля, между тем как проектируемый Сибирский канал не только может обеспечить весь Север хлебом по ценам значительно дешевле вятского, но и увеличить население Сибири и, несомненно, вызовет постройку морских пароходов, а также устройство разного рода фабрик и заводов.

На громадной водной системе обеих<sup>1а</sup> частей Сибири никогда не бывало общего неурожая, бывали только частные его<sup>б</sup> случаи. Между тем в Вятской губернии и в настоящий год последовал общий неурожай, о котором сообщают даже и газеты<sup>39</sup>.

*\* Провоз каждого пуда дерева из устьев Оби кругом полуострова Ямала до Байдараты на мелких судах будет стоить не менее 40 коп.; между тем как чрез канал не более 10 коп. Провоз же за границу из Байдаратской губы 20 коп. Фрахт из Печоры в Англию каждого пуда дерева обходился от 30 до 35 коп. потому, что бар реки не позволяет входить в гавань судам с осадкою более 12 фут[ов].*

РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 1–10. Подлинник.

**Пометы:** на л. 9 сверху ближе к центру треугольный штамп с надписью «Ленинградский Центральный исторический АРХИВ», на л. 4 слева на полях перечеркнутый знак вопроса напротив слова «Киренска»; на л. 6 об. слева на полях знак вопроса напротив слов «на Фунтосовском канале»; на л. 7 об. слева на полях восклицательный знак напротив слов «при 20дневном усилии»; на л. 8 две слева на полях две небольшие косые черты напротив слов «Без гавани они погибнут» и «Канал же, проектируемый Фунтосовым», на л. 9 об. слева на полях знак вопроса и NB напротив зачеркнутого фрагмента.

<sup>а-а</sup> Написано почерком М.К. Сидорова; <sup>б</sup> перед со зачеркнуто Жители же; <sup>в</sup> вписано над строкой; <sup>г-г</sup> порядок слов указан сверху цифрами; <sup>д-д</sup> на полях слева выделено чертой и подписано Примечание, в печатном варианте дано как примечание; <sup>е-е</sup> порядок слов указан цифрами сверху; <sup>ж</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого промежутке; <sup>з-з</sup> исправлено в ркп., первый вариант Канал, проектируемый Сидоровым, находится; <sup>и</sup> далее зачеркнуто выше; <sup>к-к</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Каналь, в печатном варианте Система каналов; <sup>л</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого идет; <sup>м-м</sup> исправлено в ркп., первый вариант въ Байдаратскую губу; <sup>н-н</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Озеро между ними отстоит; <sup>о</sup> так в ркп.; <sup>п</sup> знак нового абзаца указан чертой, в печатном варианте красная строка сохранена; <sup>р</sup> далее зачеркнуто приморская; <sup>с-с</sup> исправлено в ркп., первый вариант устьяхъ рекъ; <sup>т</sup> далее зачеркнуто 5 сажень глубины; <sup>у</sup> вписано над строкой; <sup>ф-ф</sup> исправлено в ркп., первый вариант куда бы могли; <sup>х</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Нордь-; <sup>и</sup> вписано над строкой; <sup>ч</sup> далее зачеркнуто Киренска, слева на полях знак вопроса; <sup>ш</sup> далее зачеркнуто бы; <sup>щ</sup> вписано над строкой; <sup>ъ-ъ</sup> зачеркнуто, в печатном варианте отсутствует; <sup>ы</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Нордь-; <sup>ь</sup> вписано над строкой; <sup>з</sup> далее зачеркнуто и затемъ Киренскомъ; <sup>ю</sup> в ркп. подчеркнуто двумя чертами; <sup>а</sup> вписано над строкой; <sup>1а</sup> вставлено с левого края; <sup>б</sup> далее зачеркнуто же; <sup>в</sup> исправлено в ркп., первый вариант Вайгатскомъ; <sup>г</sup> исправлено в ркп., первый вариант Вайгатскаго; <sup>д</sup> вписано над строкой; <sup>е</sup> далее зачеркнуто вовсе; <sup>ж</sup> вписано над строкой; <sup>з-з</sup> вписано над строкой; <sup>и</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Северномъ; <sup>к</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Южнаго;

<sup>л</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Южнаго; <sup>м</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Южномъ; <sup>н</sup> в печатном варианте въ 1874/75 гг.; <sup>о</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого входиль; <sup>п</sup> в ркп. подчеркнуто двумя чертами; <sup>р</sup> вписано над строкой; <sup>с</sup> далее зачеркнуто онъ; <sup>т</sup> исправлено в ркп., первый вариант сутокъ; <sup>у-у</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого не разгруживаясь; <sup>ф</sup> далее зачеркнуто Скорее можно ожидать, какъ выше сказано, что они; <sup>х</sup> вписано над строкой; <sup>и</sup> вписано над строкой; <sup>к</sup> далее зачеркнуто который; <sup>л-л</sup> зачеркнуто, в журнальной публикации отсутствует; <sup>м</sup> далее зачеркнуто (Инструкция, данная Виггину для руководства, при сем прилагается), в печатном варианте отсутствует; <sup>н</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Сибиряковъ; <sup>о-о</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого подобную же; <sup>п-п</sup> зачеркнуто вместе с примечанием, на полях слева знак вопроса и NB, в печатном варианте отсутствует; <sup>р-р</sup> порядок слов указан цифрами сверху; <sup>с-с</sup> исправлено в ркп., первый вариант Англичанину, известному эксплуататору севера и монополисту Онежскаго края; <sup>т-т</sup> вписано над строкой; <sup>у</sup> испр., в ркп. обоеихъ; <sup>ф</sup> вписано над строкой.

## Примечания

<sup>1</sup> Фунтосов (Фунтусов) Павел Егорович (1819–1890) – енисейский купец, инициатор проекта строительства Обь-Енисейского канала, который в 1870-х гг. направил на рассмотрение в С-Петербург. За смелую идею был награжден орденом Св. Анны III степени (*Михайловский В.Л.* Поиск нужной линии (глава из книги «Через всю Сибирь» с сокращениями, об истории исследования вариантов соединения двух сибирских рек Оби и Енисея) // Вестник угрюдения. 2012. № 4 (11). С. 167–182).

<sup>2</sup> Большой Кас (Кас) – левый приток Енисея; М.К. Сидоров везде этот гидроним пишет через две «с», в печатном варианте доклада это написание сохранено.

<sup>3</sup> Сиденснер Александр Карлович (1842–1917) – потомственный флотоводец, вице-адмирал, гидрограф. В 1875 г. возглавил экспедицию Министерства путей сообщения по исследованию местности для проведения Обь-Енисейского канала, его мнение по этому поводу стало определяющим (*Михайловский В.Л.* Через всю Сибирь. Томск, 2015. С. 135).

<sup>4</sup> Крузенштерн Павел Иванович (1809–1881) – вице-адмирал, исследователь Печоры и Карского моря, совместно с В.Н. Латкиным и М.К. Сидоровым участвовал в Печорской компании.

<sup>5</sup> Полковник Попов – глава экспедиции по исследованию местности для проведения канала между Обью и Печорой. Возможно, речь идет о Петре Пантелеймоновиче Попове (ум. 1807), полковнике с 1800 г., командире Сибирского гренадерского полка (1798–1806), шефе Полоцкого мушкетерского полка (1806–1807) (*Подмазо А.* Шефы и командиры регулярных полков Русской армии (1796–1855). Справочное пособие. URL: [http://museum.ru/1812/library/podmazo/alfshcom\\_p.html](http://museum.ru/1812/library/podmazo/alfshcom_p.html) (дата обращения 19.02.2022)).

<sup>6</sup> Мертенс Василий Фёдорович (1761–1839) – тайный советник, Тверской (1800–1802) и Олонецкий (1804–1821) губернатор, сенатор с 1821 г.

<sup>7</sup> Корнилов Алексей Михайлович (1760–1843) – тайный советник, Иркутский (1805–1806) и Тобольский (1806–1807) губернатор, сенатор с 1821 г.

<sup>8</sup> Латкин Василий Николаевич (1809–1867) – красноярский купец, исследователь низовьев Печоры, основатель Печорской компании для экспорта леса в европейские страны, тесть М.К. Сидорова. После путешествия по Печорскому краю Н.В. Латкин опубликовал свои наблюдения в форме дневника (*Латкин В.Н.* Дневник Василия Николаевича Латкина, во время путешествия на Печору, в 1840 и 1843 годах: в 2 ч. СПб., 1853).

<sup>9</sup> Юрубей – река Юрибей на полуострове Ямал, впадает в Байдарацкую губу Карского моря. Показательно, что М.К. Сидоров везде старался исправить допущенный переписчиком вариант «Юрубей».

<sup>10</sup> Зуев Василий Федорович (1754–1794) – академик (с 1787 г.), происходил из семьи солдата, в студенческие годы участвовал в составе отряда П.С. Палласа (1741–1811) в академической экспедиции 1768–1774 гг. изучал Урал, низовья Оби, Северный Ледовитый океан (*Сухомлинов М.* Академик Зуев и его путешествия по России // Древняя и новая Россия. 1879. № 2. URL: [https://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Russ/XVIII/1760-1780/Zuev\\_V\\_F/text1.htm](https://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Russ/XVIII/1760-1780/Zuev_V_F/text1.htm) (дата обращения: 15.02.2022).

<sup>11</sup> Толстоносское селение – селение Толстый Нос в Туруханском крае.

<sup>12</sup> «Great Eastern» («Грейт Истерн») – английское парусное судно для плавания в Индию вокруг Африки, спущенное на воду в 1858 г. и ставшее крупнейшим в мире кораблем, построенным до XX в.

<sup>13</sup> Банка – отмель.

<sup>14</sup> «Темза» («Thames») – английский пароход, снаряжен на средства в том числе иркутского купца А.М. Сибирякова, вышел из Норвегии в 1876 г. под командованием Дж. Виггинса, дошел до устья Енисея, где и зазимовал, в июле 1877 г. сел на мель и был продан на металлолом. В 2016 г. красноярскими исследователями были обнаружены обломки корабля (*Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути... Ч. I. С. 180–191; *Goncharov A.E., Orel I.V.* Thames meets the Yenisei: captain Joseph Wiggins's expedition to the Kara sea and Yenisei, 1876–1877 // Polar Record. 2019. No. 6, pp. 425–440).

<sup>15</sup> «Северное сияние» – первое судно, отправившееся из Енисейска в Европу. Построено по заказу М.К. Сидорова в Енисейске местным купцом, выходцем из архипелага Гельголанд П.А. Бойлингом. В июне 1876 г. под командованием шкипера Д.И. Шваненберга пустилось в плавание, приняв в Курейке груз графита, однако из-за плохих погодных условий было вынуждено остаться на зимовку у Бреховских остров и во время весеннего ледохода погибло (*Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути... Ч. I. С. 180–191; *Кытманов А.И.* Краткая летопись... С. 518–519).

<sup>16</sup> Отдавать на страх – страховать.

<sup>17</sup> Пароход «Елизавета» – дополнительных сведений об этом судне выявить не удалось.

<sup>18</sup> «Таз» – шхуна, принадлежавшая М.К. Сидорову; на ней плавал доверенный Сидорова Ю.И. Кушелевский. В 1864 г., будучи уверен в положительном решении вопроса о строительстве канала между Тазом и Туруханом, Михаил Константинович доставил на ней из Тобольска через Обский и Тазовский заливы и вверх по р. Таз хлеб и рабочих (*Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути... Ч. I. С. 72; Ч. II. С. 32).

<sup>19</sup> +50° по Фаренгейту равно +10° по Цельсию.

<sup>20</sup> +38° по Фаренгейту составляет +3,3° по Цельсию, далее в тексте приводятся следующие данные: 35° по Фаренгейту – 1,7° по Цельсию, 37° по Фаренгейту – 2,8° по Цельсию; 47° по Фаренгейту – 8,3° по Цельсию, 50° по Фаренгейту – 10° по Цельсию, 49° по Фаренгейту – 9,4° по Цельсию, 48° по Фаренгейту – 8,9° по Цельсию.

<sup>21</sup> Соленость морской воды измеряется в промилле (количество граммов соли в 1000 г (1 л) воды). У побережья Евразии из-за впадения в Северный Ледовитый океан полноводных рек соленость его вод ниже, чем в среднем по Мировому океану (35 ‰).

<sup>22</sup> –5° по Реомюру равно –6° по Цельсию, –31° по Реомюру равно –39° по Цельсию.

<sup>23</sup> Виггинс Джозеф (Иосиф) (Joseph Wiggins) (1832–1905) – английский мореплаватель, участник открытия и освоения Северного морского пути. В 1874–1899 гг. возглавлял более десятка морских экспедиций из Западной Европы в Сибирь (*Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути... Ч. I. С. 171–189; *Гончаров А.Е.* К вопросу о начале англо-русской торговли по Северному морскому пути во второй половине XIX в. // Вестник Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева. 2012. № 2. С. 344–350).

<sup>24</sup> Сотников Петр Михайлович – енисейский купец второй половины XIX в., пароходовладелец, торговал разными товарами в Туруханском крае, его имя увековечено на лоцманской карте Енисея (*Быконя Г.Ф., Комлева Е.В., Погребняк А.И.* Енисейское купечество в лицах (XVIII – начало XX в.). Новосибирск, 2012. С. 251).

<sup>25</sup> Енисейская компания – Енисейская компания пароходства и торговли, созданная в 1861 г. енисейскими купцами А. Баландиным, И. и А. Кытмановыми, С. и А. Калашниковыми, Е. и А. Грязновыми для плавания по Енисею в Туруханский край. Поначалу компании принадлежал пароход «Енисей» и две баржи. Первый рейс состоялся в мае 1863 г. (*Аксёнова А.А., Гонина Н.В., Дворецкая А.П., Терскова А.А.* Мир культуры г. Енисейска: словарь основных характеристик, понятий и персоналий (к 400-летию Енисейска). Красноярск, 2019. С. 289–295).

<sup>26</sup> Туруханский отдельный пристав – высшее должностное лицо в Туруханском крае, глава Туруханского отдельного управления, образованного в 1827 г. в составе Енисейского округа Енисейской губернии. Возможно, речь идет о некоем Повалишине, который исполнял эту должность с 1873 г. До этого он служил заседателем Анцыферовской волости, отличался жестокостью и злоупотреблениями, вынуждая крестьян делать ему приношения (*Кытманов А.И.* Краткая летопись Енисейского уезда и Туруханского края Енисейской губернии. 1594–1893 год. Красноярск, 2016. С. 479).

<sup>26</sup> Начальник Енисейской губернии – в 1877 г. Енисейским гражданским губернатором был действительный статский советник Аполлон Давыдович Лохвицкий (р. 1823).

<sup>28</sup> Норденшельд Нильс Адольф Эрик (Nils Adolf Erik Nordenskiöld) (1832–1901) – шведский мореплаватель, исследователь Арктики, открыватель Северного морского пути. Под его командованием состоялись экспедиции из Швеции в устье Енисея в 1875 и 1876 гг., а в 1878–1880 гг. впервые в истории был полностью пройден весь Северный морской путь и, обогнув Евразию по Северному Ледовитому океану, удалось дойти до Японии, Китая и Индии (*Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути... Ч. I. С. 201–205, 257–276; *Гончаров А.Е.* К вопросу о начале англо-русской торговли по Северному морскому пути во второй половине XIX в. // Вестник Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева. 2012. № 2. С. 344–350; *Аксёнова А.А., Гонина Н.В., Дворецкая А.П., Терскова А.А.* Мир культуры г. Енисейска: словарь основных характеристик, понятий и персоналий (к 400-летию Енисейска). Красноярск, 2019. С. 484–486).

<sup>29</sup> «Иммер» («Immer») – пароход, на котором Н.А.Э. Норденшельд в 1876 г. совершил плавание из Швеции до устья Енисея и обратно. На «Иммере» в Сибирь были доставлены пеньковые материи, нитки, плиточный чай, посуда, стекло, проволочные канаты, гвозди, плуги, подковы, железо, сахар, проданный затем в Енисейске (*Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути... Ч. I. С. 227–231; *Кытманов А.И.* Краткая летопись... С. 518, 534).

<sup>30</sup> Сибиряков Александр Михайлович (1849–1933) – иркутский купец, исследователь Сибири и Арктики. Выделял средства для изучения Ангары, водораздела Енисея и Оби, как и М.К. Сидоров, был горячим сторонником установления регулярного торгового сообщения по Северному морскому пути, финансировал ряд научно-исследовательских и коммерческих экспедиций, в том числе Норденшельда и Виггинса в 1875–1876 гг. Норденшельд даже назвал в честь Сибирякова обнаруженный им в 1876 г. в устье Енисея остров



(Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л., 1962. С. 157–159; Гаверилова Н.И. Купеческий род Сибиряковых: страницы истории. Иркутск, 2017. С. 69–86).

<sup>31</sup> «Фразер» – пароход, зафрахтованный А.М. Сибиряковым для экспедиции Н.А.Э. Норденшельда вокруг Евразии в 1878–1880 гг., в результате которой впервые Северный морской путь был полностью пройден с запада на восток. Входившие в состав экспедиции пароходы «Вега» и «Лена», пройдя Карское море, отправились дальше на восток, а «Фразер» вместе с судном «Экспресс» вошел в Енисей, где в с. Заостровское с них были выгружены европейские товары и на борт приняты сибирские, после чего они отправились обратно в Европу (Студитский Ф.Д. История открытия морского пути... Ч. I. С. 275–276; Аксёнова А.А., Гонина Н.В., Дворецкая А.П., Терскова А.А. Мир культуры г. Енисейска: словарь основных характеристик, понятий и персоналий (к 400-летию Енисейска). Красноярск, 2019. С. 486).

<sup>32</sup> «Св. Николай» – не удалось найти дополнительные сведения об этом судне; знаменитый пароход-музей «Святитель Николай» был построен на средства А.М. Сибирякова для плавания по Ангаре и по Енисею между Енисейском и Минусинском позже – в 1887 г.

<sup>33</sup> Генерал-губернатор Восточной Сибири – в 1863 г. этот пост занимал генерал-лейтенант Михаил Семёнович Корсаков (1826–1871).

<sup>34</sup> Генерал-губернатор Западной Сибири – речь идет о Николае Геннадьевиче Казнакове (1824–1885), исполнявшем обязанности Западносибирского генерал-губернатора в 1875–1881 гг.

<sup>35</sup> Поверены, т.е. проверены.

<sup>36</sup> Попённые деньги (от слова «пень») – плата за дозволенную вырубку казенного леса, считалась по пням. Попённый сбор за пользование казенными лесами в Западной Сибири (в Тобольской и Томской губерниях) был введен в 1863 г. (Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 366).

<sup>37</sup> Вятско-Двинская железная дорога (Пермь-Котласская железная дорога) – идею соединения Урала с пристанями на Северной Двине предложил в 1858 г. орловский купец А.Н. Кузнецов, с 1867 г. начались топографические изыскания, но дорога была построена только в 1895–1898 гг. (Жаравин В.С. Из истории строительства Пермь-Котласской железной дороги. Луза // Устьнедумские встречи: сб. мат-лов VII межрегион. краевед. православно. чтений. Луза, 2016. С. 95–101).

<sup>38</sup> Англинская К°, эксплуатирующая Онежский край – имеется в виду «Онежская компания лесного торга», учредителями которой были главным образом подданные Великобритании (Ханталин Р.А., Павлинов П.С. Онега // Большая Российская энциклопедия. URL: <http://dev.bigenc.ru/geography/text/2689353> (дата обращения: 25.02.2022)).

<sup>39</sup> В опубликованном варианте окончание доклада следующее: «Между тем в Вятской губернии и в настоящий 1877 год последовал общий неурожай, о котором сообщают газеты. В той губернии, которая должна ссужать хлебом север, уже четыре года сряду неурожай. Там цена на хлеб рубль сер[ебром] за пуд, а в самом городе Вятке около 1 руб. 20 коп. Притом и река Вятка от уничтожения на ней лесов обмелела; в Вятской губернии начались засухи и стали появляться черви, чего прежде не было. Мнение мое о Вятско-Двинской железной дороге высказано в книге «Север России» 1870 г., стр. 10–15» (Сидоров М.К. О проектах каналов... С. 266–267; Сидоров М.К. Север России. СПб., 1870. С. 1–15).

## № 2

### Канал

(л. 26) Исследование местностей между Обским заливом и Байдаратской губой чрез Самоедский полуостров, по которому до 1620 года проходил древний путь из Архангельска на Обь<sup>1</sup>, некоторыми сибирскими промышленниками признается преждевременным и даже излишним, по открытию свободного морского пути с Океана прямо в Обский залив.

По моему же мнению исследование этого древнего пути составляет неотложную необходимость по ниже следующим соображениям:

1. Навигация в Обском заливе, т.е. время, в течение которого морские суда могут безопасно проходить Карским морем и устьем Обского залива под 73 ½ ° север[ной] шир[оты], простирается от 1 до 1 ½ месяца, с 1 августа до половины сентября. Следовательно, время всей навигации может продолжаться от 30 до 48 суток. Почему все зафрахтованные для Оби суда должны приходить почти одновременно, дабы успеть в этот короткий промежуток // времени сдать и принять грузы и уйти в море до закрытия навигации.

(л. 26 об.)

2. Навигация по древнему речному пути, находящемуся на 500 верст южнее, под 68 ½ ° север[ной] шир[оты], продолжалась с 15<sup>то</sup> июня по 15<sup>е</sup> сен-

тября, т.е. вдвое более времени. Это подтверждается сведениями, собранными от местных жителей березовским исправником<sup>2</sup> и доставленными Его Высокопревосходительству Николаю Геннадьевичу<sup>3</sup> и статистическими сведениями о вскрытии и замерзании р. Оби в ее<sup>а</sup> устьях. Средние числа вскрытия там Оби 17<sup>то</sup> мая, а замерзания 13<sup>то</sup> октября. Следовательно, время всей навигации 145 суток. Итак, если бы начали отправлять товары из устья Оби в начале июня к рекам Салаты<sup>4</sup> [...]<sup>б</sup>, втекающей в Обский залив, Юрюбею<sup>5</sup> или Мутной, втекающим в Байдаратскую губу, то вместо 45 дней непременно было бы для судоходства вдвое более времени, чем чрез устье Обского залива.

(л. 27)

3. Место, ныне избранное для перегрузки товаров с речных судов на морские, около Ныды открыто почти для всех ветров и потому перегрузка должна производится очень медленно и небезопасно. Такие // перегрузки на Печоре, когда они производились в Болвановской губе<sup>6</sup>, продолжались до двух месяцев, от поднятия одного судна и от спущения в то же время вниз другого, подле стоящего, от неровного волнения. Для устройства же искус[с]твенной гавани нужны большие средства. Между тем как при устье р. Салаты можно рассчитывать не только по рассказам инородцев, но и по очертанию берега на удобную гавань и защищенную от ветров.

(л. 27 об.)

4. Если р. Салата соединится каналом с р. Юрюбеем или р. Мутной, то кроме того, что время для навигации по крайней мере удвоится, приобретется на устье Юрюбея гавань, по исследовании Виггинса<sup>7</sup>, безопасная и такая глубокая, что могут останавливаться самые большие пароходы, и навигация может продолжаться из этой гавани по крайней мере до 100 суток, т.е. с 15<sup>то</sup> июля на 25<sup>е</sup> октября. Река Юрюбей и ее устье подробно описаны ныне в сведениях березовского исправника, а устье р. Мутной в 1734 г. лейтенантом Муравьевым<sup>8</sup>. Глубина устья реки 2 сажени, // а далее вверх по реке 8 сажень[ей]. Глубина же моря вдоль берега от 8 до 10 сажень[ей]. Муравьев укрывался в этом заливе 6 суток от бурь. Здесь укрывались также от бурь и голландские суда.

Замечательно, что суда, построенные в Верхотурье, проходили этим путем в Архангельск, и из Архангельска на Обь, ежегодно плавая чрез Югорский Шар, где находилась стража для сбора пошлин.

5. Для устранения задержки судов в нагрузке и выгрузке противу устья Ныды нужно более нежели вдвое рабочих, служащих, таможенных чинов для исполнения формальностей, чем в гавани при устье р. Юрюбея или р. Мутной, а от усиленной потребности в людях возвысится ценность за труд не только опытных людей, но и простых рабочих, и явится в них недостаток.

(л. 28)

6. Для безопасности плавания по Обской губе потребуется значительная лоцманская команда, которая обставляла бы ежегодно, а иногда по несколько // раз в год опасные места знаками, между тем при учреждении порта при устьях Юрюбея или Мутной если и явится в том потребность, то в самом малом виде.

(л. 28 об.)

7. К Ныде могут по настоящим картам подходить морские суда с осадкою до 14 фут[ов], а к Юрюбею и Мутной более нежели вдвое. Следовательно, они могут брать товаров вдвое более первых. От Вайгача до Юрюбея или Мутной пароходного пути менее суток, а до Ныды пароход Нептун шел 7 суток. Из Юрюбея и Мутной цены за перевозку товаров в Англию не могут быть более 20 коп., а с Ныды не могут быть менее 40 копеек. Теперь же существуют фрахтовые<sup>9</sup> около 80 коп. за пуд. Из Юрюбея и страховые премии будут дешевле чем с Ныды. Так как путь в оба конца будет на 2000 верст короче и безопаснее, будет менее льдов и туманов от испарения теплой Обской воды в холодные<sup>б</sup> ночи. Чрез Ныду нет возможности отправлять лесные // грузы, а чрез Юрюбей откроется полная возможность отправлять неограниченное

количество<sup>г</sup> судов, смотря по заготовкам леса. Одни<sup>д</sup> попенные деньги<sup>10</sup> за лес могут составить источник значительного государственного дохода.

(л. 29) 8. Может случиться, что проход с Океана в Обскую губу будет затерт полярными льдами от продолжительного северо-восточного ветра, как было один раз на Печоре, тогда в каком печальном положении очутятся<sup>е</sup> товары, доставленные к р. Ныде. Сколько могут потерять промышленники от недоставления товара за границу и наконец, может быть, от совершенной их<sup>ж</sup> потери в заливе; а если застигнет зима, то где придется оставить товары и речные пароходы, упустившие время для своего возвращения от тщетного ожидания морских пароходов. Между тем как суда, идущие за товаром в устье Обского залива, встретив непроходимой лед, могут идти в Юрьюбейский порт, куда и товары // с устья р. Оби или из гавани р. Саяты могут быть направлены без всякого убытка.

9. Если таможенный надзор сосредоточится в устье Юрьюбея, то не только для него будет большое удобство, но это будет иметь влияние и на заселение окрестных местностей, и в особенности изобилующей громадными богатствами Новой Земли<sup>11</sup>. И предполагаемому крейсеру удобнее будет совершать плавание между Архангельском, Юрьюбеем, Новой Землею и Мурманом<sup>12</sup>.

(л. 29 об.) Все эти соображения приводят к тому заключению, что при отправлении экспедиции для исследования Обского залива было бы полезно в то же время отправить топографов для съемки и нивелировки<sup>3</sup> местностей для решения вопроса о проведении канала и стоимости его. При чем этой же экспедиции, по моему мнению, следует поручить осмотреть и берега моря, соседние с устьями рр. Юрьюбея "и Мутной" с тою целию, [чтобы выяснить,] не найдутся ли такие места, у которых морские суда могут останавливаться у самых берегов. //

Известный красноярский купец П.Н. Кузнецов<sup>13</sup>, разделяя доводы мои, просил пожертвованные им деньги 4000 рублей употребить именно для исследования этого проэкта<sup>к</sup>.

Министерство путей сообщения на представление С.-Петербургского отделения Общества для содействия русскому торговому мореходству также отозвалось сочувственно к этому проекту и обещало ему содействие<sup>л</sup>.

РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 26–29 об. Подлинник.

**Пометы:** первый лист с левого края по центру оборван; в конце текста почерком М.К. Сидорова Яхта Цесаревич и далее пять слов неразборчиво из-за выцветших чернил.

<sup>а</sup> Испр. в ркп. ея; <sup>б</sup> одно слово, заключенное в ркп. в скобки, пришлось на оборванный край документа; <sup>в</sup> далее зачеркнуто осенние; <sup>г</sup> испр., в ркп. не ограниченного количества; <sup>д</sup> испр., в ркп. одне; <sup>е</sup> испр., в ркп. очудятся; <sup>ж</sup> вставлено над строкой; <sup>з</sup> испр., в ркп. нивилировки; <sup>и-и</sup> вставлено над строкой; <sup>к</sup> испр., в ркп. проэкта; <sup>л</sup> испр., в ркп. его содействия.

## Комментарии

<sup>1</sup> Древний путь из Архангельска на Обь – Мангазейский морской ход, торговый путь из Белого моря (от устья Северной Двины) до залива Карского моря – Газовской губы и далее в низовья реки Таз; использовался поморами и сибирскими служилыми людьми в XVI – первой половине XVII в. (Старков В.Ф. Очерки истории освоения Арктики. М., 2001. Т. II. Россия и Северо-Восточный проход. URL: [https://statehistory.ru/books/Vadim-Starkov\\_Ocherki-istorii-osvoeniya-Arktiki--Tom-II--Rossiya-i-Severo-Vostochnyy-prokhd-7](https://statehistory.ru/books/Vadim-Starkov_Ocherki-istorii-osvoeniya-Arktiki--Tom-II--Rossiya-i-Severo-Vostochnyy-prokhd-7) (дата обращения: 25.02.2022)).

<sup>2</sup> Берёзовский окружной исправник – эту должность в конце 1870-х гг. занимал Н. Попов; предписанием IV Отделения Главного Управления Западной Сибири от 28 Ноября 1877 г. ему было поручено собрать сведения о реках в низовьях Оби и Енисея с приехавших на Обдорскую ярмарку остяков и самоедов. Копия с составленного им рапорта была передана М.К. Сидорову 5 мая 1878 г. (РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 25. Л. 1, 6).

<sup>3</sup> Казнаков Николай Геннадьевич (1823–1885) – генерал от инфантерии, в 1875–1881 гг. западносибирский генерал-губернатор.

<sup>4</sup> Салата (далее в тексте Салята) – имеется в виду река Салат Верхнеобского бассейнового округа.

<sup>5</sup> Юрюбей – река Юрибей.

<sup>6</sup> Болвановская губа – Болванская губа, залив Северного Ледовитого океана к востоку от устья Печоры.

<sup>7</sup> Виггинс – см. примечание 14 к тексту № 1.

<sup>8</sup> Муравьев – лейтенант, в 1734 г. вместе с лейтенантом Павловым по поручению правительства отправился из Архангельска морем на восток для исследования берега Северного Ледовитого океана; из-за льдов пройти удалось только до Мутного залива и возвратиться на зимовку к Печоре (*Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 136*).

<sup>9</sup> Фрахтовые или фрахт – плата за перевозку груза.

<sup>10</sup> Попённые деньги – см. примечание 25 к документу № 1.

<sup>11</sup> Богатства Новой Земли – в первой половине XIX в. неоднократно снаряжались экспедиции для описания архипелага и исследования его природных ресурсов, в том числе для проверки слухов о якобы находившихся там залежах серебра. В результате 1807 г. были обнаружены медный колчедан и сера (*Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 227, 304, 312–313*). Сейчас на Новой Земле известны месторождения черных и цветных металлов, марганцевых руд и других полезных ископаемых.

<sup>12</sup> Мурман – название Кольского полуострова.

<sup>13</sup> Кузнецов П.Н. – по всей вероятности, переписчиком допущена ошибка в указании инициалов и речь идет о Петре Ивановиче Кузнецове (1819–1878), красноярском купце 1-й гильдии, потомственном почетном гражданине, крупном благотворителе, участнике Амурской экспедиции. В 1878 г. он, как и М.К. Сидоров, находился в С.-Петербурге (*Сысоева Л.А. Во славу любезного Отечества. Семья Кузнецовых в истории Красноярска и России. Красноярск: Сибирский печатный двор, 2010. 120 с. С. 37–68*).

### № 3

#### О пользе, какую на первой<sup>а</sup> взгляд может принести канал Отечеству

(л. 37)

По устройстве Сибирского канала:

1. Правительство избавится от заботы опасаться за голодовки Севера<sup>1</sup> и от громадных ссуд на этот предмет народу. Север, будучи соединен с четырь[ь]мя на севере водными системами: Енисея, Оби, Печоры<sup>б</sup> и Северной Двины, всегда может быть обеспечен хлебом из какой-либо системы или из складов, так как неурожай обозначается около 1<sup>го</sup> августа, когда остается для навигации на передвижение еще два месяца.

2. Правительство, ныне не зная, куда поместить преступников, найдет им на севере постоянную работу в громадном числе, а ссылка на Север по железной дороге в Вологду и оттуда пароходом до Архангельска, а из него то ли в Байдаратский порт, то ли на Новую Землю, то ли в Туруханский край – будет далеко дешевле всякой ссылки, особенно в Якутскую и Амурскую области и<sup>в</sup> на Сахалин, где и самый надзор за сосланными крайне обременителен\*. //

(л. 37 об.)

3. Обеспечатся северные инородцы. Многие из них расположатся вдоль проектируемого канала, пристаней и хлебных на них магазинов. Тогда правительству не нужно будет содержать хлебные магазины в Низовском крае<sup>2</sup> со всеми с ними тягостными последствиями<sup>3</sup>. Кроме того, инородцы займут по каналу должности то караульных, то смотрителей, то подводчиков, то доставщиков припасов и охоты их и в гавани, и в разные заводы около них: бульонные, маринованные<sup>г</sup>, копильные и проч[ие].

4. Последует оживление крупнейшей сети водных путей внутри Сибири, доселе находящихся в заникнутом положении.

\* Примеч[ание]. Из С.-Петербурга до Вологды железною дорогой – 2 суток

– Вологды – Архангельска пароходом	– 2 –
– _____ – Байдаратского порта	– 3 –
– _____ – Толстого Носа	– 2 –
– _____ – Киренска	– 8 –
– _____ – Якутска	– 3 –
	– 20 –

5. Вызовется судоходство и пароходство не только между Байдаратским портом и Китаем с трех путей: и из Маймачена<sup>а</sup> через Байкал, и из Черного Иртыша через Норд Зайсан<sup>4</sup>, и из Кобдо через Бийск, но и по морям – между Архангельском, Онегою, Кемью, Колою, Кильдином, Онегою, Новою Землею и Печорою, а также вызовется постройка Онежского канала для сообщения с С.-Петербургом.

(л. 38) 6. Вызовется транзит иностранных товаров преимущественно английских в Китай\*, равно из Китая // в Англию, чрез что доставится правительству особый значительный доход, для канала, равно и пароходовладельцев на Оби и Енисее работу, а жителям по водным системам Сибири от заготовления дров и провизии заработка.

7. Вызовется на системе Оби и Енисея постройка пароходов, судов и барж и механических заводов и их отделений во всех гаванях, какова главнейшая в Байдаратском порте.

8. Последует колонизация островов Вайгача и Новой Земли, равно Печоры и округов Березовского и Туруханского, куда в последние<sup>е</sup> 20 лет ссылку начали считать уже по климатическим условиям невозможною.

9. Вызовется на системе Енисея, Оби и Таза постройка многих лесопильных заводов и [производство] древесных продуктов, а также канатных<sup>ж</sup>, парусинных, железных, медных, алебастровых, гипсовых и других.

10. Возникнет увеличение посевов хлебов, пшеницы, семени льняного и конопляного, равно выделки льна и пеньки и проч[его]...<sup>3</sup>

(л. 38 об.) 11. Ускорится образование порта на Кильдине на Мурманском берегу. // 12. Вызовется развитие рыбных, звериных, морских промыслов на островах и побережьях Ледовитого океана.

13. Последует удешевление в столицах как ценности рыбы, которой будет получаться вместо 20 руб. только от 2 до 5 руб. за пуд, так и хлеба. Тогда хлеб, идущий из Вятки на Север, будет там вытесняем дешевым сибирским и обратится к столице. Теперь постоянная цена вятского хлеба в Архангельске 1 р[уб]. за пуд, а волжского на Печоре 1 ½ р[уб. за] пуд, при устройстве же канала хлеб будет на Печоре не дороже 60 к[оп]. и в Архангельске 70 к[оп]. за пуд. А на Вайгаче и Новой Земле вместо 3 руб. только 50 копеек.

14. Вызовутся каменноугольные ломки на Новой Земле и в устьях Енисея и добыча нефти на Печоре для отопления морских судов и всех проектируемых заводов.

15. Усилится русская торговля и промышленность и вызовется торговля такими товарами, которые до этих путей имели самую ничтожную цену или вовсе никакой цены не имели.

16. Уничтожится всякая монополия на Севере и эксплуатация<sup>н</sup> ими<sup>5</sup> бедных жителей.

17. От развития народной деятельности Отечество будет богатеть и получится возможность без затруднения собирать с народа подать, а особенно на Севере. //

(л. 39) 18. От развития собственного мореходства получатся опытные моряки торгового флота, которых теперь, к сожалению, у нас нет.

19. Попенные деньги<sup>б</sup> от сибирских лесов казне доставят громаднейший источник доходов на нескончаемое число лет, и [это] может приостановить истребление лесов для отпуска за границу из внутренних губерний.

20. Ничего нестоящие казенные земли на Севере получают ценность, и промышленники будут их продавать и покупать.

\* В Китай ввозится иностранных товаров ежегодно на 2070 судах 1 320 000 тонн, из коих на 1590 кораблях английских в количестве 800 000 тонн.

21. Возникнет за полярным кругом добыча золота, серебра, меди и железа.

22. Привлечется в край, ныне совершенно пустынный, опытный народ как для устройства каналов, так и для заводской промышленности, равно и для занятия механизмами<sup>к</sup> и управления судами и заводами и проч.

23. Проведение каналов и устройство портов, колоний, заводов даст народу громадную работу на вечные времена.

(л. 39 об.)

24. Не понадобится [ни] морских экзаменованных лоцманов, которых мы не имеем,<sup>л</sup> ни маяков, ни башен, ни знаков и ни пра//вительственных карт Обского и Енисейского заливов, без которых страховыми обществами суда на страх не принимаются.

25. Этими путями мы, быть может, проложим путь к избавлению себя хотя на одном Севере Сибири от эксплуатации нас иностранными гостями!

М. Сидоров

РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 37–39 об. Подлинник.

**Пометы:** на первом листе сверху справа треугольный штамп с надписью «Ленинградский Центральный Исторический АРХИВ», остальные пометы оговорены в археографических сносках.

<sup>а</sup> Так в ркп.; <sup>б</sup> испр., в ркп. здесь и далее Печеры; <sup>в</sup> написано над перечеркнутым даже; <sup>г</sup> испр., в ркп. моринованные; <sup>д</sup> испр., в ркп. Маймачина; <sup>е</sup> испр., в ркп. последний; <sup>ж</sup> испр., в ркп. конатныхъ; <sup>з</sup> многоточие проставлено в ркп.; <sup>и</sup> так в ркп.; <sup>к</sup> испр., в ркп. мехонизмами; <sup>л</sup> далее зачеркнуто ни механиковъ также съ экзаменомъ.

### Комментарии

<sup>1</sup> Голодовки Севера – голод периодически охватывал северные районы. В первой половине XIX в. во время страшных голодовок в Туруханском крае фиксировались случаи людоедства среди проживавших там «инородцев». В 1862 г. голодало население Березовского округа (*Щеглов И.В. Хронологический перечень...* С. 364; *Кытманов А.И. Краткая летопись...* С. 172, 176, 180–182, 283).

<sup>2</sup> В Низовском крае – зд.: низовья Печоры, Оби и Енисея.

<sup>3</sup> Со всеми с ними тягостными последствиями – содержание хлебных магазинов в северных районах было связано со многими трудностями и злоупотреблениями (см., напр.: *Комлева Е.В. Снабжение хлебом северных районов Сибири (XVII–XIX вв.) // Гуманитарные науки в Сибири. 2016. Т. 23. № 3. С. 13–18).*

<sup>4</sup> Норд Зайсан (Нор Зайсан, Зайсан, Зайсан-Нор) – озеро на востоке Казахстана, недалеко от границы с Китаем.

<sup>5</sup> Ими, т.е. монополиями.

<sup>6</sup> Попённые деньги – см. примечание 25 к документу № 1.

### Литература

Агапов М. «Заговор» против Севера России: национализация предпринимательского дискурса в 60-е гг. XIX в. // *Ab Imperio. 2019. № 4. С. 73–96.*

Агапов М.Г. «Северный вопрос» в российском политическом языке 60–70-х годов XIX века // *Вестник Пермского университета. История. 2021. № 4 (55). С. 117–128.*

Аксёнова А.А., Гонина Н.В., Дворецкая А.П., Терскова А.А. Мир культуры г. Енисейска: словарь основных характеристик, понятий и персоналий (к 400-летию Енисейска). Красноярск: Краснояр. гос. аграр. ун-т, 2019. 538 с.

Бердников Л.П. Вся красноярская власть: Очерки истории местного управления и самоуправления (1822–1916). Факты, события, люди. Красноярск: Кн. изд-во, 1995. 320 с.

Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири. XIX век. Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1991. 216 с.

Бочанова Г.А., Горюшкин Л.М., Ноздрин Г.А. Очерки истории благотворительности в Сибири во второй половине XIX – начале XX в. Новосибирск: Изд-во СО РАН, филиал «Гео», 2000. 212 с.

Быконя Г.Ф., Комлева Е.В., Погребняк А.И. Енисейское купечество в лицах (XVIII – начало XX в.). Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2012. 316 с.

Гаврилова Н.И. Купеческий род Сибиряковых: страницы истории. Иркутск: Оттиск, 2017. 152 с.

Гончаров А.Е. Адмирал С.О. Макаров и карский морской путь: первая попытка организовать лесоэкспорт с Енисея // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 62–76. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-05.pdf>

Гончаров А.Е. История коммерческих экспедиций Северного морского пути: 1870-е – 1890-е гг.: дис. ... канд. ист. наук. Кемерово, 2013. 261 с.

Гончаров А.Е. К вопросу о начале англо-русской торговли по Северному морскому пути во второй половине XIX в. // Вестник Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева. 2012. № 2. С. 344–350.

Гончаров А.Е. Михаил Константинович Сидоров и неразрешенная проблема сибирского Севера // Енисейский Север: история и современность. Красноярск, 2011. Вып. 1. С. 73–82.

Гончаров А.Е., Карелин Н.М., Медников Д.М. Что вывозить?.. Полемика сибирских купцов по вопросу экспорта по Северному морскому пути: 70-е–90-е гг. XIX в. // Омский научный вестник. Серия: Общество. История. Современность. 2018. № 1. С. 12–16.

Жаравин В.С. Из истории строительства Пермь-Котласской железной дороги. Луза // Устьнедумские встречи: сборник материалов VII межрегиональных краеведческих православных чтений (Луза, 2016 г.). Луза, 2016. С. 95–101.

Жилинский А.А. Россия на Севере (к описанию жизни и деятельности М.К. Сидорова). Архангельск: Изд. Ком. по увековечению памяти М.К. Сидорова, 1918. 153 с.

Зенов П.М. Памяти архангельского гражданина Михаила Константиновича Сидорова, стража интересов севера России. Петроград: Тип. Мор. М-ва, 1916. [2], 16 с.

Комлева Е.В. Снабжение хлебом северных районов Сибири (XVII–XIX вв.) // Гуманитарные науки в Сибири. 2016. Т. 23. № 3. С. 13–18.

Королев В.Н. России беспокойный гражданин [Об исследователе и инициаторе освоения Севера России М.К. Сидорова, 1823–1887 гг.]. Сыктывкар: Коми кн. изд-во, 1987. 110, [2] с.

Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда и Туруханского края Енисейской губернии. 1594–1893 год / вступ. ст. Л.П. Бердникова. Красноярск: Сиб. федер. ун-т, 2016. 888 с.

Ламин В.А., Ноздрин Г.А. Сибирский купец Михаил Константинович Сидоров // Личность в истории Сибири XVIII–XX веков: сб. биографических очерков. Новосибирск, 2007. С. 113–123.

Латкин В.Н. Дневник Василия Николаевича Латкина, во время путешествия на Печору, в 1840 и 1843 годах: в 2 ч. СПб.: тип. Имп. Акад. наук, 1853. 305 с.

Мешалкин П.Н. Меценатство и благотворительность сибирских купцов-предпринимателей, вторая половина XIX – начало XX вв. Красноярск: Кн. изд-во, 1995. 160 с.

Михайловский В.Л. Поиск нужной линии (глава из книги «Через всю Сибирь» с сокращениями, об истории исследования вариантов соединения двух сибирских рек Оби и Енисея) // Вестник угроведения. 2012. № 4 (11). С. 167–182.

Михайловский В.Л. Через всю Сибирь. Томск: Печатная мануфактура, 2015. 264 с.

Ноздрин Г.А. Сидоров Михаил Константинович // Энциклопедический словарь по истории купечества и коммерции Сибири: в 2 т. Новосибирск, 2013. Т. 2. С. 261–262.

Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л.: Морской транспорт, 1962. 766 с. (История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2).

Подмазо А. Шефы и командиры регулярных полков Русской армии (1796–1855). Справочное пособие. URL: [http://museum.ru/1812/library/podmazo/alfshcom\\_p.html](http://museum.ru/1812/library/podmazo/alfshcom_p.html) (дата обращения: 19.02.2022).

Селезнев С. Патриот русского Севера // Север. 1973. № 12. С. 93–102.

Сергиенко Т.Ю. Михаил Константинович Сидоров и Туруханский край // Полярные чтения на ледоколе «Красин» – 2017. Музеи в Арктике и Арктика в музеях: материалы пятой Междунар. науч.-практ. конф. (29–30 апреля 2017 г.) СПб., 2018. С. 251–259.

Сидоров М.К. О проектах каналов в Сибири // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8-го февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб., 1877. С. 257–267.

Сидоров М.К. Север России. СПб.: В тип. Почтового департамента, 1870. XXIII, 556 с.

Старков В.Ф. Очерки истории освоения Арктики. М.: Науч. мир, 2001. Т. II. Россия и Северо-Восточный проход. 113 с. URL: [https://statehistory.ru/books/Vadim-Starkov\\_Ocherki-istorii-osvoeniya-Arktiki--Tom-II--Rossiya-i-Severo-Vostochnyy-prokhd--7](https://statehistory.ru/books/Vadim-Starkov_Ocherki-istorii-osvoeniya-Arktiki--Tom-II--Rossiya-i-Severo-Vostochnyy-prokhd--7) (дата обращения: 25.02.2022).

Студитский Ф.Д. История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива. СПб.: Тип. Д.И. Шеметкина, 1883. Ч. I. XV, 320 с.

Студитский Ф.Д. История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива. Спб.: Тип. Д.И. Шеметкина, 1883. Ч. II. III, 288 с.

Сысоева Л.А. Во славу любезного Отечества. Семья Кузнецовых в истории Красноярск и России. Красноярск: Сибирский печатный двор, 2010. 120 с.

Туман-Никифорова И.О. Открытие Северного морского пути: М.К. Сидоров // Арктика 2018: международное сотрудничество, экология и безопасность, инновационные технологии и логистика, правовое регулирование, история и современность: мат-лы междунар. науч.-практ. конф. Красноярск, 2018. С. 113–117.

Фрейдли И.Л. Михаил Константинович Сидоров // Летопись Севера. М., 1971. Т. V. С. 248–264.

Ханталин Р.А., Павлинов П.С. Онега // Большая Российская энциклопедия. URL: <http://dev.bigenc.ru/geography/text/2689353> (дата обращения: 25.02.2022).

Щеглов И.В. Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири: 1032–1882 гг. Сургут: Северный дом, 1993. 463 с.

Goncharov A.E., Orel I.V. Thames meets the Yenisei: captain Joseph Wiggins's expedition to the Kara sea and Yenisei, 1876–1877 // Polar Record. 2019. No. 6, pp. 425–440.

### References

Agapov, M. (2019). “Zagovor” protiv Severa Rossii: natsionalizatsiya predprinimatel'skogo diskursa v 60-e gg. XIX v. [The “Conspiracy” against the North of Russia: the Nationalization of Entrepreneurial Discourse in the 60s of the 19<sup>th</sup> Century]. In *Ab Imperio*. No. 4, pp. 73–96.

Agapov, M.G. (2021). “Severnyy vopros” v rossiyskom politicheskom yazyke 60–70-kh godov XIX veka [The “Northern Question” in the Russian Political Language of the 60–70s of the 19<sup>th</sup> Century]. In *Vestnik Permskogo universiteta. Istoriya*. No. 4 (55), pp. 117–128.

Aksyonova, A.A., Gonina, N.V., Dvoret'skaya, A.P., Terskova, A.A. (2019). *Mir kul'tury g. Eniseyska: slovar' osnovnykh kharakteristik, ponyatiy i personaliy (k 400-letiyu Eniseyska)* [The World of Culture of Yeniseisk: Dictionary of the Main Characteristics, Concepts and Personalities (to the 400<sup>th</sup> Anniversary of Yeniseisk)]. Krasnoyarsk, Krasnoyar. gos. agrar. un-t. 538 p.

Berdnikov, L.P. (1995). *Vsya krasnoyarskaya vlast': Ocherki istorii mestnogo upravleniya i samoupravleniya (1822–1916). Fakty, sobytiya, lyudi* [All Krasnoyarsk Power: Essays on the History of Local Government and Self-Government (1822–1916). Facts, Events, People]. Krasnoyarsk, Kn. izd-vo. 320 p.

Bochanova, G.A., Goryushkin, L.M., Nozdryn, G.A. (2000). *Ocherki istorii blagotvoritel'nosti v Sibiri vo vtoroy polovine XIX – nachale XX v.* [Essays on the History of Charity in Siberia in the Second Half of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century]. Novosibirsk, Izd-vo SO RAN, filial “Geo”. 212 p.

Bol'shakov, V.N. (1991). *Ocherki istorii rechnogo transporta Sibiri. XIX vek* [Essays on the History of River Transport in Siberia. 19<sup>th</sup> Century.]. Novosibirsk, Nauka. Sib. otd-nie. 216 p.



Bykonya, G.F., Komleva, E.V., Pogrebnyak, A.I. (2012). *Eniseyskoe kupechestvo v litsakh (XVIII – nachalo XX v.)* [The Yeniseisk Merchant Class in Persons (18<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century)]. Novosibirsk, Izd-vo SO RAN. 316 p.

Freydlin, I.L. (1971). Mikhail Konstantinovich Sidorov [Mikhail Konstantinovich Sidorov]. In *Letopis' Severa*. Moscow. Vol. V, pp. 248–265.

Gavrilova, N.I. (2017). *Kupecheskiy rod Sibiryakovykh: stranitsy istorii* [Merchant Family Sibiryakovs: Pages of History]. Irkutsk, Ottisk. 152 p.

Goncharov, A.E. (2011). Mikhail Konstantinovich Sidorov i nerazreshennaya problema sibirskogo Severa [Mikhail Konstantinovich Sidorov and the Unresolved Problem of the Siberian North]. In *Eniseyskiy Sever: istoriya i sovremennost'*. Krasnoyarsk. Iss. 1, pp. 73–82.

Goncharov, A.E. (2022). Admiral S.O. Makarov i karskiy morskoy put': pervaya popytka organizovat' lesoeksport s Eniseya [Admiral S.O. Makarov and the Kara Sea Route: the First Attempt to Organize Timber Export from the Yenisei]. In *Istoricheskiy kur'er*. 2022. No. 3 (23), pp. 62–76. Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-05.pdf>

Goncharov, A.E. (2012). K voprosu o nachale anglo-russkoy torgovli po Severnomu morskomu puti vo vtoroy polovine XIX v. [On the Question of the Beginning of Anglo-Russian Trade along the Northern Sea Route in the Second Half of the 19<sup>th</sup> Century]. In *Vestnik Krasnoyarskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. V.P. Astaf'eva*. No. 2, pp. 344–350.

Goncharov, A.E. (2013). *Istoriya kommercheskikh ekspeditsiy Severnogo morskogo puti: 1870-e – 1890-e gg.: dis. ... kand. ist. nauk* [History of Commercial Expeditions of the Northern Sea Route: 1870s – 1890s: Dis. ... candidate of Historical Sciences]. Kemerovo. 261 p.

Goncharov, A.E., Karelin, N.M., Mednikov, D.M. (2018). Chto vyvozit'?. Polemika sibirskikh kuptsov po voprosu eksporta po Severnomu morskomu puti: 70-e – 90-e gg. XIX v. [What to Take out?.. The Controversy of Siberian Merchants on the Issue of Exports along the Northern Sea Route: the 70s–90s of the 19<sup>th</sup> Century.]. In *Omskiy nauchnyy vestnik. Seriya: Obshchestvo. Istoriya. Sovremennost'*. No. 1, pp. 12–16.

Goncharov, A.E., Orel, I.V. (2019). Thames Meets the Yenisei: Captain Joseph Wiggins's Expedition to the Kara Sea and Yenisei, 1876–1877. In *Polar Record*. No. 6, pp. 425–440.

Khantalina, R.A., Pavlinov, P.S. Onega [Onega]. In *Bol'shaya Rossiyskaya entsiklopediya*. Available online: <http://dev.bigenc.ru/geography/text/2689353> (date of access 25.02.2022).

Komleva, E.V. (2016). Snabzhenie khlebom severnykh rayonov Sibiri (XVII–XIX vv.) [Bread Supply in the Northern Regions of Siberia (17<sup>th</sup>–19<sup>th</sup> Centuries)]. In *Gumanitarnye nauki v Sibiri*. Vol. 23, No. 3, pp. 13–18.

Korolev, V.N. (1987). Rossii bespokoynyy grazhdanin [Ob issledovatele i initsiatore osvoeniya Severa Rossii M.K. Sidorove, 1823–1887 gg.] [A Restless Citizen of Russia: [About the Researcher and Initiator of the Development of the North of Russia M.K. Sidorov, 1823–1887]. Syktyvkar, Komi kn. izd-vo. 110, [2] p.

Kytmanov, A.I. (2016). *Kratkaya letopis' Eniseyskogo uyezda i Turukhanskogo kraja Eniseyskoy gubernii. 1594–1893 god* [A Brief Chronicle of the Yeniseisk Uyezd and Turukhansk Region of the Yeniseisk Province. 1594–1893]. Krasnoyarsk, Sib. feder. un-t. 888 p.

Lamin, V.A., Nozdrin, G.A. (2007). Sibirskiy kupets Mikhail Konstantinovich Sidorov [Siberian Merchant Mikhail Konstantinovich Sidorov]. In *Lichnost' v istorii Sibiri XVIII–XX vekov: sb. biograficheskikh ocherkov*. Novosibirsk, pp. 113–123.

Latkin, V.N. (1853). *Dnevnik Vasiliya Nikolaevicha Latkina, vo vremya puteshestviya na Pechoru, v 1840 i 1843 godakh* [The Diary of Vasiliy Nikolaevich Latkin, during a Trip to Pechora, in 1840 and 1843]. St Petersburg, Tip. Imp. Akad. nauk. 305 p.

Meshalkin, P.N. (1995). *Metsenatstvo i blagotvoritel'nost' sibirskikh kuptsov-predprinimateley, vtoraya polovina XIX – nachalo XX vv.* [Patronage and Charity of Siberian Merchants and Entrepreneurs, the Second Half of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries]. Krasnoyarsk, Kn. izd-vo. 160 p.

Mikhaylovskiy, V.L. (2012). Poisk nuzhnoy linii (glava iz knigi “Chrez vsyu Sibir” s sokrashcheniyami, ob istorii issledovaniya variantov soedineniya dvukh sibirskikh rek Obi i Eniseya) [Search for the Right Line (Chapter from the Book “Across the Whole Siberia” with Abbreviations, about the History of the Study of Options for Connecting Two Siberian Rivers Ob and Yenisei)]. In *Vestnik ugrovedeniya*. No. 4 (11), pp. 167–182.

Mikhaylovskiy, V.L. (2015). *Chrez vsyu Sibir’* [Across the Whole Siberia]. Tomsk, Pechatnaya manufaktura. 264 p.

Nozdryn, G.A. (2013). Sidorov Mikhail Konstantinovich [Sidorov Mikhail Konstantinovich]. In *Entsiklopedicheskiy slovar’ po istorii kupechestva i kommercii Sibiri*. Novosibirsk, Geo, vol. 2, pp. 261–262.

Pinkhenson, D.M. (1962). Problema Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma [The Problem of the Northern Sea Route in the Era of Capitalism]. Leningrad, Morskoy transport. 766 p.

Podmazo, A. Shefy i komandiry regulyarnykh polkov Russkoy armii (1796–1855). Spravochnoe posobie [Chiefs and Commanders of Regular Regiments of the Russian Army (1796–1855). Reference Manual]. Available online: [http://museum.ru/1812/library/podmazo/alfshcom\\_p.html](http://museum.ru/1812/library/podmazo/alfshcom_p.html) (date of access 19.02.2022).

Seleznev, S. (1973). Patriot russkogo Severa [Patriot of the Russian North]. In *Sever*. No. 12, pp. 93–102

Sergienko, T.Yu. (2018). Mikhail Konstantinovich Sidorov i Turuhanskiy kray [Mikhail Konstantinovich Sidorov and the Turukhansk Region]. In *Polyarnye chteniya na ledokole “Krasin” – 2017. Muzei v Arktike i Arktika v muzeyakh: mat-ly pyatoy Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. (29–30 aprelya 2017 g.)*. St Petersburg, pp. 251–259.

Shcheglov, I.V. (1993). *Khronologicheskiy perechen’ vazhneyshikh dannykh iz istorii Sibiri: 1032–1882 gg.* [Chronological List of the Most Important Data from the History of Siberia: 1032–1882.]. Surgut, Severnyy dom. 463 p.

Sidorov, M.K. (1870). *Sever Rossii* [The North of Russia]. St Petersburg, V tipografii Pochtovogo Departamenta. XXIII, 556 p.

Sidorov, M.K. (1877). O proektakh kanalov v Sibiri [About Canal Projects in Siberia]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdeleniya Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu za 1877 god (s 8-go fevralya 1877 po 1 yanvarya 1878 g.)*. St Petersburg, pp. 257–267.

Starkov, V.F. (2001). *Ocherki istorii osvoeniya Arktiki. T. II. Rossiya i Severo-Vostochnyy prokhod* [Essays on the History of Arctic Exploration. Vol. II. Russia and the Northeast Passage]. Moscow, Nauch. mir. 113 p. Available online: [https://statehistory.ru/books/Vadim-Starkov\\_Ocherki-istorii-osvoeniya-Arktiki--Tom-II--Rossiya-i-Severo-Vostochnyy-prokhod-/7](https://statehistory.ru/books/Vadim-Starkov_Ocherki-istorii-osvoeniya-Arktiki--Tom-II--Rossiya-i-Severo-Vostochnyy-prokhod-/7) (date of access 25.02.2022).

Studitskiy, F.D. (1883). *Istoriya otkrytiya morskogo puti iz Evropy v sibirskie reki i do Beringova proliva* [The History of the Discovery of the Sea Route from Europe to the Siberian Rivers and to the Bering Strait]. St Petersburg, Tip. D.I. Shemetkina. Part I. XV. 320 p.

Studitskiy, F.D. (1883). *Istoriya otkrytiya morskogo puti iz Evropy v sibirskie reki i do Beringova proliva* [The History of the Discovery of the Sea Route from Europe to the Siberian Rivers and to the Bering Strait]. St Petersburg, Tip. D.I. Shemetkina. Part II. III, 288 p.

Sysoeva, L.A. (2010). *Vo slavu lyubeznogo Otechestva. Sem’ya Kuznetsovykh v istorii Krasnoyarska i Rossii* [For the Glory of the Dear Fatherland. The Kuznetsov Family in the History of Krasnoyarsk and Russia]. Krasnoyarsk, Sibirskiy pechatnyy dvor. 120 p.

Tuman-Nikiforova, I.O. (2018). Otkrytie Severnogo morskogo puti: M.K. Sidorov [Opening of the Northern Sea Route: M.K. Sidorov]. In *Arktika 2018: mezhdunarodnoe sotrudnichestvo, ekologiya i bezopasnost’, innovatsionnye tekhnologii i logistika, pravovoe regulirovanie, istoriya i sovremennost’: mat-ly mezhdunar. nauch.-prakt. konf.* Krasnoyarsk, pp. 113–117.

Zenov, P.M. (1916). *Pamyati arkhangel'skogo grazhdanina Mikhaila Konstantinovicha Sidorova, strazha interesov severa Rossii* [In Memory of the Arkhangelsk Citizen Mikhail Konstantinovich Sidorov, Guardian of the Interests of the North of Russia]. Petrograd, Tip. Mor. M-va. [2]. 16 p.

Zharavin, V.S. (2016). Iz istorii stroitel'stva Perm'-Kotlasskoy zheleznoy dorogi. Luza [From the History of the Construction of the Perm-Kotlas Railway. Luza]. In *Ust'nedumskie vstrechi: sbornik mat-lov VII mezhregion. kraevedcheskikh pravoslavnykh chteniy*. Luza, pp. 95–101.

Zhilinskiy, A.A. (1918). *Rossiya na Severe (k opisaniyu zhizni i deyatel'nosti M.K. Sidorova)* [Russia in the North (to the Description of the Life and Work of M.K. Sidorov)]. Arkhangelsk, Izd. Kom. po uvekovecheniyu pamyati M.K. Sidorova. 153 p