

cooperation between institutes and Universities of Russian Academy of Science with organizations of the Defense Ministry, Transport Ministry, Agriculture Ministry, Roskosmos.

The work is being implemented within Theme #78 “Dynamics of water ecosystems of inner seas of the North-West Russia” within the framework of research project of IVPS KarSC of RAS and with partial support of RFFI grant 14-05-0066314.

Великие мужи Беломорья. Купец Фёдор Михайлович Антонов.

Устин Ирина Ильинична

директор МБУ Кемский музей

email: 89215210104@yandex.ru

*Один в поле не воин – эта поговорка известна всем. Но существует и другая, почему-то менее известная - **И один в поле воин, если по-русски скроен.** Жизнь Кемского купца Фёдора Михайловича Антонова – очень яркий пример именно такой трактовки поговорки.*

Федор Михайлович Антонов родился в семье с долгой и богатой историей. Его отец, Михаил Иванович, был купцом 2-й гильдии по городу Кемь, имел большую собственную семью, а также содержал жену и детей умершего брата. В семье Михаила Антонова было два сына: Иван, родившийся в 1798 году, и Федор, 1802 года рождения. Оба они также занимались торговлей, в равной степени участвуя в делах своего отца. В 1839 году Михаил Иванович умер, и через год братья «полюбовно отделились (так отмечено в специальном документе на Высочайшее имя), образовав каждый собственный капитал и собственное дело.

Имя Антонова давно бы кануло в Лету, если бы не его юношеский поступок. Когда Федору исполнился 21 год (в 1823 году), он отправил на имя главного начальника Путей сообщения России разработанный им проект искусственного водного пути, соединяющего Белое море с Балтикой.

Предложенный Ф. М. Антоновым судоходный путь почти полностью совпадал с трассой Беломорско-Балтийского канала, построенного ровно через 110 лет! Федор не угадал только с 7-километровым отрезком при соединении с Белым морем. Он предложил бурную реку Выг, а строители избрали ее мелкое и маловодное ответвление — речку Шижня.

Судя по всему, до официального ответа «купецкому сыну» государственные власти не снизошли, может, усомнились или вовсе посмеялись над фантастическим «прожектом». Тогда на следующий год Федор предпринял неординарный и рискованный шаг - снарядил лодки с товаром, нанял гребцов, и уже в августе проделал путь из Сороки в Санкт-Петербург, немало переполошив тамошних торговцев на рынках. Традиционно товар из Поморья поступал по санному пути только в ноябре. Напомню, ему исполнилось только 22 года. И на следующий год Фёдор повторил свой многотрудный путь.

Через три года ожидания, в 1827 году, Ф. М. Антонов направил прошение в Департамент мануфактур и внутренней торговли. И снова он требует государственного внимания к устройству судоходного пути.

В ожидании ответа Ф. М. Антонов еще не раз обращается к властям с напоминанием. Пишет в Департамент мануфактур и внутренней торговли: «... представление сие иметь в виду до удобного случая, к отправлению инженерного офицера для обозрения и описания местоположений мною упоминаемых».

Просит Министерство финансов: «Употребить содействие к споспешествованию соединения морей Белого с Балтийским и внутренними системами посредством исправления хода по вышеупомянутым рекам Выгу и Телекинской и озерам... чем доставится жителям северного

края возможность размножить промыслы свои и несомнительный сбыт оных, а вместе с тем не токмо обеспечены будут достаточною платою за труд их, но умножением промыслов и дешевою ценою оных, вытеснится совершенно привоз норвежских сельдей».

Со скрипом, неповоротливо, однако же, государственная машина заработала. Министр финансов Егор Францевич Канкрин направил предписание генерал-губернаторам - архангельскому, вологодскому и олонечскому. Министр попросил «войти в рассмотрение и соображение оного» проекта Ф.М. Антонова и доложить мнение. Губернское правление из Архангельска спустило решение проблемы на местный уровень. И в Москве, и в Архангельске, и в Кеми одинаково хорошо понимали, что речь идет не только об одобрении или неодобрении. Кто будет за это платить, вот в чем был главный вопрос. И однозначная и безоговорочная поддержка проектов могла означать столь же однозначную реакцию высшей власти: вам надо — вы и платите. Началась кустарная дипломатия и обычное крестьянское хитрованство. О причине своей витиеватости кемские мудрецы все-таки проговорились, мол, «на сей предмет потребуется значительная сумма», а посему они «полагаются во всем на благоусмотрение... начальства».

К сожалению, ни среди товарищей-купцов в Поморье, ни в среде губернского чиновничества в Архангельске, ни даже в правительстве России не нашлось человека, равного Федору Антонову, по масштабу государственного мышления. К несчастью, у нас такое случается на все времена — «несть пророка в своем Отечестве».

Между тем расширение промыслов и рост торговли самым настоятельным образом требовал выхода. Свобода перемещения товаров и денег — основополагающее условие развития рынка. Однако путь полностью зависел от капризов погоды. В ожидании морозов в Повенце скапливались до 2000 подвод с товаром. Сюда прибывало ежегодно до 110 тысяч пудов рыбы (40 тысяч судов беломорского и 70 тысяч пудов мурманского улова). В 60-е годы XIX века по инициативе купцов Савина из Керети и Воронина из Сумского посада была предпринята удачная попытка доставлять грузы с Карельского Поморья в Санкт-Петербург морями, вокруг Скандинавского полуострова. И за 1895-1899 годы вывоз товара вырос до 252,6 тысячи пудов в год. Вообще, по данным карельского историка Н. А. Кораблева, на рынок «северной Пальмиры» поступала половина всей рыбы, добываемой на Мурмане.

Между тем в общественном сознании идея строительства Беломорского канала начала самостоятельную жизнь, отдельную от его автора. К концу XIX века «библиотека» проектов Беломорского канала состояла уже из полутора десятков томов.

Мысли купца из Кеми Федора Михайловича Антонова занимал не один только Беломорский канал. Он хорошо знал крайне трудное, а в санитарно-бытовом смысле и плачевное положение, в котором находились и промысловики-зверобои и промыслы на Мурмане, в горле Белого моря и на Шпицбергене. 28-летним (в 1830 году) Ф.М. Антонов подал на имя государя Николая I прошение - проект с предложениями по дальнейшему изучению и освоению Шпицбергена, а также создания на нем постоянных русских поселений. Как и проект «водяного пути», новая идея кемского купца прошла все круги рассмотрения в соседних губерниях Русского Севера, а затем вернулась в Архангельск. Губернское правление с облегчением свалило проблему со своих плеч. Оно констатировало, что «никакого заключения со своей стороны определить не может, а полагает промышленность сию представить на волю купечества, которое, стараясь о пользе своей, не преминет воспользоваться таковою промышленностью».

И снова Федор Михайлович оказался не понят. Он предлагал царю дело ГОСУДАРСТВЕННОЕ! На большой размах и дальнюю перспективу. А его поворачивали на узкую сиюминутную купеческую пользу. Ну а в той пользе он понимал ничуть не меньше самого царя.

Не трудно убедиться в прозорливости Антонова. Через полвека после его предложений, в 1897-1899 годах, только из Архангельска на Шпицберген ходило до 18 судов. В сезон здесь обитали до 400 русских промысловиков, добывая до 1000 моржей. Условия, в которых им приходилось жить и работать, зачастую были просто невыносимыми.

Как знать, прими царское правительство предложение Ф. М. Антонова, и не было бы сегодня бесконечных территориально-экономических проблем на Шпицбергене, которые существуют вот уже три столетия, грозя перерасти в политическое противостояние. Особенно остро эта проблема встала в 2014 году! Когда мы в музее рассказали о проекте Антонова заместителю Председателя Совета Безопасности РФ, он был очень удивлён прозорливости кемского купца.

Один из реализованных проектов Фёдора Михайловича – организация в Кеми шкиперских курсов. Понимая значимость подготовки кадров местных судоводителей, Федор Антонов стал одним из инициаторов открытия в Кеми мореходной школы. Эта школа, получившая название «Шкиперские курсы», начала свою работу в 1842г. В дальнейшем Федор Михайлович неоднократно вносил денежные пожертвования на ее нужды.

Федор Антонов принял участие в организации регулярного пароходного сообщения по Белому и Баренцевому морям. Вместе с другими кемскими купцами Д. Ломовым, И. Норкиным, Н. Елизаровым он стал членом – пайщиком Товарищества Беломорско – Мурманского срочного пароходства, которое было создано в 1870 году в Архангельске. Совместный капитал этого общества равнялся 150 тысячам рублей. В 1871 году акционеры закупили в Англии пароходы «Великий князь Алексей» и «Качалов». Эти суда стали осуществлять товарно-пассажирские перевозки между норвежским портом Вардё, Мурманском и Архангельском.

Ещё один реализованный проект: Федор Михайлович внес большую лепту в строительство Благовещенского собора. Он передал на это святое дело 55 тысяч рублей – по тем временам это были большие деньги. Собор строился почти 22 года, был освещён в 1904 году. Понятно, что реализацию этого проекта Антонов уже не увидел. Но собор выжил наперекор всем испытаниям, истерзанный пожарами и перестройками. И с 2000 года при соборе создан мужской монастырь во имя Новомучеников и исповедников Российских, а меценатом реконструкции собора выступил ОАО Роснефть.

Последние годы Ф.М. Антонов занимался торгово-предпринимательской деятельностью в Тверской губернии, а право на ведение дел на Севере доверил своему сыну Михаилу. Неизвестно, по какой причине Федор Михайлович Антонов уехал из Кеми в город Осташково. Но именно из Осташкова родом был его отец. Было ли это решение продиктовано слышанными в детстве рассказами, сентиментальным стремлением увидеть родину отца либо отчаянием от непонимания?

Умер Ф.М. Антонов 13 октября 1873 года в Москве. По его завещанию и в признание его заслуг перед православной церковью и местным сообществом Федора Михайловича похоронили рядом с Успенским собором. Могила этого незаурядного человека, обогнавшего мыслью время более чем на столетие, и сегодня стоит в ограде Успенского собора. На старинном памятнике из гранита выбита эпитафия:

«На хладных тундры берегах

*Под мраком северной природы
Провел в заботах и трудах
Своей ты молодости годы.
Когда ж и телом, и умом
Окреп ты, сильный и могучий,
Не мог ты жить в краю родном
С своей энергией кипучей.
Но не забыл ты край печальный,
Всегда любил его душой,
И в город Кемь, на север дальний
Ты прах велел отправить свой».*

Это история только одной личности. О многих великих мужах, думавших о Белом море, можно и нужно рассказывать. Такие личности есть и будут. Хочется только пожелать нам всем не бояться быть в поле одним воином!

В центре сын Фёдора Антонова Михаил
фото 1917 г. август

In the center the son of Fyodor Antonov Mikhail Photo 1917, August



Благовещенский собор в Кеми //
The Cathedral of the Annunciation in Kem

Использованы материалы:

Константин Гнетнев, «Путешествие странного человека». (Journey of a strange man) Петрозаводск, издательство «Острова» 2013 г.

ТВР-Панорама 01.03.2006 «Вечные ценности» (Eternal value). К. Гнетнев.

Материалы из фондов МБУ «Кемский музей» (Materials from funds of MBU “Kemsky Museum)

Outstanding men of Belomorie. Merchant Fyodor Mikhailovich Antonov

Ustin Irina Iliyichna

Director of Kem Museum

email: 89215210104@yandex.ru

*There is a well-known proverb in Russia - you can not fight if you are alone . But another one says quite the contrary – **A Russian guy can fight alone.** The life of a Kem merchant Fyodor Mikhailovich Antonov is a good example of the latter one.*

Fyodor Mikhailovich Antonov was born in a family with the long-term and rich history. His father, Mikhail Ivanovich, was the merchant of the 2nd gild in the City of Kem, had a large own family and also supported a wife and children of his deseased brother. Mikhail Antonov had two sons: Ivan born in 1798, and Fyodor in 1802. Both of them were engaged in the trade equally participating in affairs of their father. In 1839 Mikhail Ivanovich died, and in a year the brothers

“amicably separated” (so it was mentioned in the special document addressed to His Imperial Majesty), having set up on their own capital and business.

Antonov’s name would have sunk into oblivion if not his youthful deed. When Fyodor was 21 (in 1823), he proposed a project of an artificial water-way connecting the White Sea with the Baltic, addressing it to the Main chief of communication lines of Russia.

Proposed by F.M.Antonov navigable waterway almost fully matched the route of the White Sea-Baltic Sea canal built 110 years later! The only difference is 7-km section of connection with the White Sea. He proposed to use the river Vyg – with lot of water and numerous rapids, and the builders chose its shallow and low-water branch — the river Shiznya.

By all accounts, the state authorities did not deign to official response to a merchant’s son or maybe doubted or laughed at the fantastic project. Then Fyodor undertook an ingenious and risky step next year – he equipped boats with goods, hired rowers and led them from Soroka to Saint Petersburg. Their arrival in August caused a great turmoil at the market, because traditionally goods from Pomorie arrived by sled road only in November. It should be noted that at that time he was only 22. And next year Fyodor repeated his laborious way.

After three years of waiting, in 1827 Antonov forwarded a petition to the Department of manufactories and domestic trade. And again he tried to attract attention of the authorities to the necessity of building of a navigable waterway from the White Sea to Saint-Petersburg.

While waiting for the answer, Antonov kept reminding authorities about his project. He wrote to the Department of manufactories and domestic trade: “... this submission to be kept in mind till favorable occasion, for the sending of engineer officer for observation and description of locations mentioned by me”.

He asks the Ministry of Finance: “to provide support in organizing connection between the White Sea and the Baltic Sea and internal systems by modifying the route through the mentioned above rivers Vyg and Telekinka and lakes... this would provide local people with the with opportunities to develop their business and ensure market for their goods, and with growth of fisheries and low price of them, will completely force out Norwegian herring from our market”.

With many difficulties slowly and sluggishly the governmental machine started to work. The Minister of finance Yegor Franzevich Kankrin sent a direction to governors of Arkhangelsk, Vologda and Olonets. The Minister asked “to start reviewing and considering this” project of Antonov and report their opinions. Arkhangelsk regional governor transferred the problem down to the local level. Authorities in Moscow, Arkhangelsk and Kem all understood pretty well that the matter is not only about approval and disapproval. Who will pay for this – that was the main issue. Straightforward support of any project would result in equally straightforward reaction of the supreme power: you need — you pay. The primitive diplomacy and usual peasants’ ruse started. Kem aristocracy explained that “for this affair we’ll need significant amount of money”, and therefore, they “rely completely upon kind consideration... of the highest authority”.

Unfortunately, no person matching Fyodor Antonov’s ability to think on a large scale was found among his companion merchants and officials in Pomorie, neither in the Russian government. It is a typical situation - “no man is a prophet in his own country”.

At the same time expansion of fisheries and growth of the trade made it necessary to find some way out to larger markets. Free movement of goods and money is crucial for market development. However the way completely depended on weather. Up to 2000 carts with goods accumulated in Povents (a place in Southern Karelia halfway from the White Sea to Saint-Petersburg) every November waiting for snow cover to make it possible to continue the way to Saint-Petersburg. Annually up to 110 thousand *poods* (*pood* = 16.8 kg) of fish arrived here (40 thousand poods from the White Sea and 70 thousand poods from Barents sea). In 1860s merchants Savin from Keret and Voronin from Suma (Northern Karelia) undertook a successful attempt to deliver goods from Karelian Pomorie to Saint Petersburg by sea, around Scandinavia. In 1895-1899 shipment increased up to 252.6 thousand *poods* per year. In general, according to data of Karelian historian N.A.Korablyov, half of all Murman catch arrived to Saint-Petersburg market.

Meanwhile the public awareness of the necessity of constructing the White Sea Canal started to grow. By the end of 19th century more than a dozen projects of White Sea canal had been proposed.

Fyodor Antonov was absorbed not just with the White Sea canal project. He knew very well extremely hard conditions of work and life of professional fishermen and hunters in the bottleneck of the White Sea and on Spitsbergen. Being 28 years old Antonov forwarded a petition addressed to the Tsar Nickolay I – a project with proposals for the further study and development of Spitsbergen, and establishing of permanent Russian settlements on it. As the project of “waterway”, the new idea of Kem merchant passed all the circles of consideration in the neighboring province of the Russian North and then returned to Arkhangelsk. The province government took the problem off their shoulders with relief. They stated that “they can’t make any conclusion themselves and suggest to leave this matter within the competence of merchants, who take good care of their own benefits and will definitely use the opportunity to develop a promising industry”.

Again Fyodor Antonov was misunderstood. He proposed the state-scale project with the wide scope and far perspective. And the reply was given in terms of narrow everyday profit – issue which Antonov was competent in no less than the Tsar

It is easy to see how foresighted Antonov was. Fifty years after his proposals, in 1897-1899, up to 18 ships departed from Arkhangelsk to Spitsbergen. During the season up to 400 Russian professional fishermen lived on Spitsbergen catching up to 1000 walrus. Conditions of their life and work were often very hard. When in museum we told about project of Antonov to the Vice Chairman of Security Council of RF, he was surprised with the farsightedness of Kem merchant.

One of the implemented projects of Fyodor Mikhailovich was organization of skipper school in Kem. Understanding the importance of training local navigators, Fyodor Antonov became one of the founders of the nautical school in Kem. This school called “Skipper Courses” began its work in 1842. Fyodor Mikhailovich provided financial support to the school.

Fyodor Antonov took part in organization of regular shipping traffic in the White and Barents Seas. Together with other Kem merchants D.Lomov, I.Norkin, N.Elizarov, he became a shareholder of Partnership of the Belomorsky-Murmansky Steamship Line, which was established in 1870 in Arkhangelsk. Joint capital of this partnership amounted to 150 thousand rubles. In 1871 shareholders bought steamships “Velikiy Knyaz Aleksey” and “Kachalov” in England. These ships started the passenger and commodity traffic between the Norwegian port Vardo, Murmansk and Arkhangelsk.

Besides, Fyodor Mikhailovich made his contribution to the construction of the Annunciation Cathedral in Kem. He provided a generous support of 55 thousand rubles – a considerable sum at that time. Construction of the Cathedral took almost 22 years, it was consecrated in 1904 and Antonov did not see the implementation of this project. But the Cathedral has survived notwithstanding all the ordeals of XX century, tormented by fires and reconstructions. From 2000 a monastery was established in the name of Russian New martyrs and confessors; the sponsor of the Cathedral reconstruction was OAO Rosneft.

Last years F.M.Antonov was engaged in trade and entrepreneur activity in Tver region and entrusted his son Mikhail with the right to handle business in the North. It is not known, why Fyodor Mikhailovich Antonov left Kem and moved to Ostashkovo (a small town between Moscow and Saint-Petersburg) – maybe because his father was born in Ostashkovo. Was this decision dictated by stories heard in his childhood, sentimental desire to see the native land of his father or despair because of the lack of understanding?

F.M.Antonov died on 13 of October 1873 in Moscow. According to his testament and in recognition of his services to the Orthodox Church and local community Fyodor Mikhailovich was buried near the Dormition Cathedral. The tomb of this outstanding person, whose thought outrun

the time for more than a century, is still within the fencing of the Dormition Cathedral. The inscription on the granite monument says:

*«На холодных тундры берегах
Под мраком северной природы
Провел в заботах и трудах
Своей ты молодости годы.
Когда ж и телом, и умом
Окреп ты, сильный и могучий,
Не мог ты жить в краю родном
С своей энергией кипучей.
Но не забыл ты край печальный,
Всегда любил его душой,
И в город Кемь, на север дальний
Ты прах велел отправить свой».*

(Translation of the content: You spent your young years on cold coast of tundra but when you became strong enough you couldn't live in your native country with your tireless energy. But you haven't forgotten your country and ordered to send your ashes to the City of Kem)

This is the history of just one person. We can and should tell about many outstanding men that were working towards the development of the White Sea region.. Such people are are a good example to all of us.



The Dormition Cathedral in Kem



The monument on the tomb of Fyodor Mikhailovich Antonov

Pictures from funds of Kem Museum.

Подходы к планированию для целей устойчивого развития на местном уровне

Светлана Френова, Независимый консультант по развитию, Кандидат на соискание докторской степени Свободного Университета Амстердама (Нидерланды)

В докладе сделан обзор ключевых принципов, определений и методов, которые могут быть использованы при планировании для обеспечения устойчивого развития на местном уровне. Информация представлена таким образом, чтобы менеджеры и лица, ответственные за принятие решений, могли использовать структурированный подход к решению вопросов устойчивого развития. Планирование для обеспечения устойчивого развития должно быть основано на принципах подотчетности, мульти-секторальности, легитимности и прозрачности, а также должно быть рассчитано на долгосрочную перспективу. Цикл планирования может быть разбит на 4 этапа: инициирование, разработка, осуществление, мониторинг и оценка. На каждом этапе должны быть получены определенные результаты и использоваться определенные методы, выработанные на основании международного опыта.