

М. Г. Агапов

**АДМИРАЛ И КУПЦЫ: ИЗ ИСТОРИИ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОГО  
ОСВОЕНИЯ ПЕЧОРЫ И ОБИ В 1840–1860-х гг.\***

doi: 10.30759/1728-9718-2023-3(80)-182-189

УДК 94(470.1)“1840/1860” ББК 63.3(235.1)52

В статье рассматривается малоизученный аспект истории российского предпринимательства, связанный с рискованным характером торгово-промышленного освоения отечественной северной периферии. Центральным сюжетом исследования является деловое партнерство известного мореплавателя и ученого, адмирала П. И. Крузенштерна и видных деятелей отечественного северного предпринимательства золотопромышленников и купцов В. Н. Латкина и М. К. Сидорова в рамках образованной ими в 1858 г. Печорско-Обской компании для развития промышленности, судоходства и торговли в Северном океане по рекам Печоре и Оби. На основе подробного анализа проектной, организационной и логистической деятельности компании делается вывод о том, что причины ее краха в середине 1860-х гг. не могут быть объяснены лишь такими отмеченными в историографии объективными факторами, как недостаточная поддержка со стороны государства, противодействие чиновников и конкурентов. Банкротство компании во многом было обусловлено и субъективными причинами. Так, представление об избыточном богатстве естественных ресурсов Севера России и возможности их легкого извлечения помешало П. И. Крузенштерну, В. Н. Латкину и М. К. Сидорову адекватно оценить всю сложность стоящих перед ними организационно-логистических задач. Склонность компаньонов к визионерству, их расчет на удачу и взаимные обвинения в провале предприятия без анализа собственных просчетов являются не менее важной частью истории Печорско-Обской компании. Без учета такого рода субъективных факторов в реализации новаторских коммерческих проектов колоссальный опыт отечественного северного предпринимательства не может быть проанализирован комплексно и использован следующими поколениями предпринимателей в полной мере.

Ключевые слова: *Печорско-Обская компания, лесной экспорт, порто-франко, Север России, П. И. Крузенштерн, В. Н. Латкин, М. К. Сидоров*

В опубликованной в 1835 г. в «Журнале мануфактур и торговли» статье «Взгляд на Белое море...» ее анонимный автор призвал деловых людей обратить внимание на самые отдаленные северные пределы страны с тем, чтобы «внести туда волшебницу промышленность, чудесным жезлом своим усотеряющую цену малейшего предмета, к которому она прикоснется, внести туда торговлю, открыть внезапно новый широкий исток произведениям всех царств природы, коими та страна наделена роскошно».<sup>1</sup> Сформированные результатами

отечественных научных экспедиций последней четверти XVIII — начала XIX в. представления об избыточном богатстве «естественных» ресурсов Севера России и возможностях их легкого извлечения посредством «прирожденных» для этого групп населения и «естественных [речных и морских] путей» обусловили в начале нового века повышенный интерес к северному предпринимательству со стороны российского купечества и профессиональных моряков. Офицеры гидрографической службы Адмиралтейства, систематически исследовавшие с начала 1820-х гг. побережья Белого, Баренцева и Печорского морей, не могли не оценить имеющиеся здесь колоссальные ресурсы для прибыльных предприятий.<sup>2</sup> Если вклад купцов в торгово-промышленное освоение Севера России уже достаточно хорошо

<sup>1</sup> Взгляд на Белое море и сведения о морской экспедиции Бранта (Архангельского 1-й гильдии купца), к восточному бе-

Агапов Михаил Геннадьевич — д.и.н., доцент, в.н.с. Лаборатории исторической географии и регионалистики, Тюменский государственный университет (г. Тюмень)  
E-mail: [tagapov74@gmail.com](mailto:tagapov74@gmail.com)

\* Исследование выполнено за счет гранта РФФИ, проект № 23-28-00868 «Сибирские и дальневосточные порто-франко в истории экономического освоения российской имперской периферии (вторая половина XIX — начало XX вв.)» (рук. М. Г. Агапов)

регу Новой Земли, в Карскую губу и к устью р. Енисея // Журнал мануфактур и торговли. 1835. № 5. С. 76.

<sup>2</sup> См.: Ташлыков С. Л. Деятельность гидрографической службы российского Императорского флота по освоению Арктики // Вестник МГТУ. Труды Мурманского Государственного Технического Университета. 2014. Т. 17, № 3. С. 588–597.

изучен,<sup>3</sup> то о роли представителей российской морской элиты в реализации северных коммерческих проектов пока есть лишь отдельные публикации.<sup>4</sup> Цель исследования — восполнить эту лакуну и проанализировать отношения купечества и моряков в сфере северного предпринимательства на примере действовавшей в 1850–1860-е гг. Печорско-Обской компании, учредителями которой были купец В. Н. Латкин (1809–1867) и известный деятель российского флота П. И. Крузенштерн (1809–1881).

В 1840-е гг. в центре внимания северных предпринимателей оказался перспективный с точки зрения лесозаготовок, но совершенно неизвестный Печорский край. В 1843 г. Министерство финансов отправило туда исследовательскую экспедицию во главе с ученым-естествоиспытателем графом А. А. Кейзерлингом и капитан-лейтенантом П. И. Крузенштерном. Десять лет спустя П. И. Крузенштерн прямо указал на происхождение своего коммерческого проекта в письме министру государственных имуществ графу П. Д. Киселеву: «С тех пор как я имел случай лично обозреть значительную часть Печорского края, я не переставал заботиться об изыскании какого-либо истока для неизмеримых лесов того края».<sup>5</sup> В начале 1840-х гг. самостоятельно на собственные средства Печорский край исследовал предприимчивый усть-сысольский купец В. Н. Латкин.<sup>6</sup> Тогда же независимо друг от друга П. И. Крузенштерн и В. Н. Латкин представили в Министерство государственных имуществ два схожих проекта колонизации Печорского края посредством развития там лесозаготовительной промышленности. Оба проекта предлагали создать новый центр российского лесного экспорта, опирающийся на ресурсы Печорского и Обского бассейна, для чего испрашивали государственный кредит и целый ряд исключительных прав. Отличие проектов заключалось в том, что В. Н. Латкин предлагал для его реализации со-

здать компанию,<sup>7</sup> тогда как П. И. Крузенштерн рассчитывал справиться собственными силами.<sup>8</sup> Ни один из проектов поддержки не получил. В 1844 г. В. Н. Латкин уехал в Восточную Сибирь, где стал управляющим принадлежавшей Д. Е. Бенардаки золотопромышленной компании, а П. И. Крузенштерн продолжил исследование Баренцева и Печорского морей на собственной шхуне «Ермак».

21 апреля 1853 г. П. И. Крузенштерн вновь подал министру Государственных имуществ графу П. Д. Киселеву прошение о предоставлении ему «исключительной привилегии на производство порубки листовичных и других лесов из дач Государственных имуществ по реке Печоре и Оби и по всем притокам сих рек, где это окажется удобным... без всякой попенной и другой платы» сроком на 5 лет.<sup>9</sup> Будучи уверенным в получении привилегии, летом 1853 г. П. И. Крузенштерн провел на Печоре ряд подготовительных работ, в результате которых выяснилось, что «для доставки леса к морю необходимо сделать предварительно огромные издержки». На покрытие расходов П. И. Крузенштерн «испросил от правительства заимообразно 15 тысяч рублей серебром». Получив отказ, он вынужден был обратиться за помощью к купцу В. Н. Латкину, заработавшему к этому времени крупное состояние на золотых приисках в Восточной Сибири.

В «печорском деле» П. И. Крузенштерн и В. Н. Латкин были конкурентами, но ни один из них не мог сдвинуть его с мертвой точки. Для этого П. И. Крузенштерну не хватало средств (которые были у В. Н. Латкина), а В. Н. Латкину — поддержки влиятельных столичных чиновников (которая была у П. И. Крузенштерна). В. Н. Латкин согласился вступить в дело при условии образования компании и получения П. И. Крузенштерном 25-летней привилегии на вырубку и продажу лесов из бассейнов Печоры и Оби. Долгосрочную правительственную привилегию В. Н. Латкин считал обязательным условием реализации такого рискованного и вместе с тем сулящего очевидные выгоды не только компаньонам, но и государству в целом предприятия, как «печорское дело».

П. И. Крузенштерн обратился с соответствующим ходатайством в Министерство государственных имуществ.<sup>10</sup> 14 марта 1855 г.

<sup>3</sup> См.: Шиловский М. В. Хозяйственное освоение Арктики в дореволюционной России // Всероссийский экономический журнал ЭКО. 2009. Т. 2, № 10. С. 166–180; Комлева Е. В. Вклад сибирских купцов в изучение территории Северной Евразии (вторая половина XVIII–XIX в.) // Развитие территорий. 2017. № 4 (10). С. 6–11.

<sup>4</sup> См.: Неклюдов Е. Г. Приватизация казенных заводов и промыслов на Урале в контексте горной реформы 1860–1870-х годов // Вестник Челябинского государственного университета. 2015. № 14 (369). С. 116–123; Гончаров А. Е. Адмирал С. О. Макаров и Карский морской путь: первая попытка организовать лесозаготовку с Енисея // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 62–76.

<sup>5</sup> РГА ВМФ. Ф. 14. Оп. 1. Д. 493. Л. 20.

<sup>6</sup> См.: Латкин В. Н. Дневник Василия Николаевича Латкина, во время путешествия на Печеру, в 1840 и 1843 годах. СПб., 1853.

<sup>7</sup> См.: ОР РНБ. Ф. 531. Оп. 1. Д. 854. Л. 6.

<sup>8</sup> См.: РГА ВМФ. Ф. 14. Оп. 1. Д. 493. Л. 21.

<sup>9</sup> См.: Там же. Л. 23, 31.

<sup>10</sup> См.: РГА ВМФ. Ф. 14. Оп. 1. Д. 493. Л. 112; Д. 498. Л. 39.

император Александр II Высочайшим повелением дозволил П. И. Крузенштерну в трехлетний срок вырубить в виде опыта в Печорском крае 4 500 лиственничных и 2 000 сосновых деревьев.<sup>11</sup> По мнению В. Н. Латкина, предоставленные объемы и сроки «лесной операции» были явно недостаточными для серьезного предприятия. Благодаря содействию генерал-адмирала Великого князя Константина Николаевича 30 октября 1857 г. Высочайшим повелением П. И. Крузенштерну было дозволено в трехлетний срок в Печорском крае и в четырехлетний срок на Оби вырубить лишь по 4 000 лиственничных и по 2 500 сосновых деревьев. Почему власти так долго не предоставляли В. Н. Латкину и П. И. Крузенштерну разрешение на осуществление лесозаготовительных операций в Печорском крае, а затем ограничивали их объемы и сроки? Дело в том, что именно в это время эксперты Лесного департамента Министерства государственных имуществ были убеждены, что частная вырубка ведет к массовому уничтожению лесов империи.<sup>12</sup> Возражая им, В. Н. Латкин и П. И. Крузенштерн утверждали, что на Печоре «ныне в один пожар, которые часто случаются, истребляется более леса, чем в 25-летний срок онный мог бы быть истреблен с тройным числом рабочих сил».<sup>13</sup> Сто лет спустя статистические исследования советского историка М. А. Цветкова доказали правоту позиции В. Н. Латкина — П. И. Крузенштерна: никакого истребления казенных лесов в рассматриваемый период не происходило.<sup>14</sup> Но в 1850-е гг. в Министерстве государственных имуществ господствовала иная точка зрения, значительно затруднявшая продвижение «печорского дела».

Получив долгожданное разрешение на вырубку печорского леса, П. И. Крузенштерн не мог приступить к работе из-за крайней ограниченности в средствах. Положение могло бы спасти получение 25-летней привилегии на вырубку и продажу печорского леса. В этой связи П. И. Крузенштерн писал министру финансов А. М. Княжевичу: «Для того, чтобы предпринятая мною операция могла принести действительную пользу... необходима правильно организованная компания с значительным капиталом. Только при этом условии

предприятие могло бы принести пользу и компании, и краю, и государству; а для осуществления такой компании необходима такая гарантия, которая могла бы служить, с одной стороны, верным обеспечением успеха дела, а с другой — дать возможность вести дело в более обширном размахе. Вот почему я в 1853 г. предъявил ходатайство о предоставлении мне 25-летней привилегии на производство лесных операций в Печорском крае».<sup>15</sup>

Вместе с тем П. И. Крузенштерн до последнего старался избежать сделки с В. Н. Латкиным.<sup>16</sup> Только получив отказ во всех правительственных инстанциях, П. И. Крузенштерн согласился стать соучредителем и пайщиком образованной в 1857 г. В. Н. Латкиным вместе с отставным генерал-майором графом Н. М. Ламсдорфом (в 1852–1857 гг. директором Лесного департамента Министерства государственных имуществ) и отставным подпоручиком И. А. Нелидовым (известным в свое время петербургским прожектором, «наделенным неумной жаждой устройства разного рода предприятий»<sup>17</sup>) Печорско-Обской компании с капиталом в 400 тыс. руб. для развития промышленности, судоходства и торговли в Северном океане по рекам Печоре и Оби.<sup>18</sup> В свою очередь, В. Н. Латкин остро нуждался в поддержке имевшего влиятельные связи в высших кругах П. И. Крузенштерна, особенно после того как граф Н. М. Ламсдорф оставил пост директора Лесного департамента и вышел из компании. Ключевой пункт соглашения, заключенного П. И. Крузенштерном с компаньонами в октябре 1858 г., гласил: «Капитан Крузенштерн, вступая в число учредителей Печорско-Обской компании предоставленные ему по Высочайшим повелениям права, как вырубке на берегах Печоры и Оби лесов для продажи, так и все уже вырубленные им по этому праву леса..., передает в общее предпринимаемое дело — и все выгоды от сего имеющие быть делятся поровну между всеми учредителями, в число которых поступает и Крузенштерн».<sup>19</sup> При этом П. И. Крузенштерн брал на себя «сношения по этому делу с Министерствами Морским и Государственных

<sup>15</sup> РГА ВМФ. Ф. 14. Оп. 1. Д. 493. Л. 112.

<sup>16</sup> См.: Там же. Л. 69–69об.

<sup>17</sup> Богданов И. А. Петербургская фамилия: Латкины. СПб., 2002. С. 236.

<sup>18</sup> См.: Ответ В. Н. Латкина г. корреспонденту «С.-Петербургских ведомостей» о печорском деле // С.-Петербургские ведомости. 1866. № 40. С. 2.

<sup>19</sup> РГА ВМФ. Ф. 14. Оп. 1. Д. 498. Л. 2.

<sup>11</sup> См.: Там же. Л. 2–3.

<sup>12</sup> См.: Правилова Е. Империя в поисках общего блага. Собственность в дореволюционной России. М., 2022. С. 58.

<sup>13</sup> ГА ВМФ. Ф. 14. Оп. 1. Д. 493. Л. 25.

<sup>14</sup> См.: Цветков М. А. Изменение лесистости Европейской России с конца 17 столетия по 1914 год. М., 1957.

имущество», проведение исследования устья Печоры и всю логистику лесных операций (в начале 1861 г. выполнение «морских работ» по контракту с компанией было поручено сыну П. И. Крузенштерна — лейтенанту флота П. П. Крузенштерну),<sup>20</sup> а компаньоны обязывались возместить расходы, сделанные Крузенштерном при исследовании Печорского края и предоставить денежные средства для предстоящих работ «по составленной Крузенштерном смете».<sup>21</sup>

Позже П. И. Крузенштерн утверждал, что оказанное компаньонами «вспомоществование было весьма ничтожно, для того чтобы предпринятая мною операция могла принести действительную пользу».<sup>22</sup> Отчаянно нуждаясь в средствах на ведение дела, 30 июня 1859 г. он согласился заключить с В. Н. Латкиным и И. А. Нелидовым новый договор, по условиям которого помимо уже полученных им Высочайшими повелениями прав П. И. Крузенштерн уступал компании «и другое исключительное право на отпуск из Печорского порта в течение 25 лет разного рода леса, запрошенное им».<sup>23</sup> По новому договору П. И. Крузенштерн освобождался от обязательства вносить в дело свой капитал, а В. Н. Латкин и И. А. Нелидов обязывались выдавать П. И. Крузенштерну на его работы на Печоре по 4 000 рублей серебром в год. Наконец, все предприятие разделялось на 100 условных частей или паев, из которых 20 предоставлялось П. И. Крузенштерну, 21½ — И. А. Нелидову, 43½ — В. Н. Латкину и 15 — сотрудникам предприятия.<sup>24</sup>

В конце 1860 г. П. И. Крузенштерн получил от Министерства государственных имуществ отказ на прошение о предоставлении ему 25-летней привилегии на продажу печорского леса.<sup>25</sup> Планы компании оказались под угрозой. Уже затраченные капиталы и силы могли окунуться только посредством крупных продаж печорского леса. Под давлением обстоятельств в январе 1861 г. П. И. Крузенштерн обратился в Министерство Государственных имуществ с новым ходатайством, существенно понизив уровень притязаний. Теперь он просил предоставить «ему с товарищами исключительное право вырубать в Печорском крае

лес разных пород в течение 12 лет с платежом попенных денег».<sup>26</sup> Прошение П. И. Крузенштерна было Высочайше утверждено 5 ноября 1862 г. Компания получила «исключительное право на вырубку, для продажи за границу, в Печорском крае, в подведомственных Министерству Государственных Имуществ лесах деревьев всех размеров и пород в течение 12-ти лет... не более 360.000 деревьев». Кроме того, Высочайшее утверждение предписывало «освободить вывозимые через устье Печоры за границу лес и другие товары, а равно приходящие туда и отходящие оттуда суда, от таможенных пошлин и других сборов».<sup>27</sup> Иначе говоря, в устье Печоры вводился режим порто-франко (свободной торговли), установление которого было давней мечтой северных предпринимателей.<sup>28</sup>

Однако новая привилегия и все обусловленные ею возможности не исправили положение компании. Из года в год она терпела убытки. В 1863 г. оказавшуюся на грани банкротства Печорско-Обскую компанию выкупил за 120 000 рублей золотопромышленник и зять В. Н. Латкина М. К. Сидоров (1823–1887), обладавший, по оценкам современников, «совершенно американским духом предприимчивости»,<sup>29</sup> что, впрочем, не помогло ему спасти предприятие. Почему, несмотря на получение государственной привилегии (по существу, монопольного права), наличие добытых на сибирских золотых приисках солидных капиталов и участие в деле профессионалов — моряков и купцов — известных исследователей севера, Печорско-Обская компания к концу 1860-х гг. потерпела полный крах, разорив В. Н. Латкина и М. К. Сидорова? Для ответа на этот вопрос внимательно рассмотрим ее практическую деятельность. Перед компанией стояло три основных взаимосвязанных задачи: во-первых, наладить вырубку и сплав леса к побережью Северного Ледовитого океана; во-вторых, создать портовую инфраструктуру для кораблей-перевозчиков; и, в-третьих, найти и обустроить путь между Печорой и Обью для получения доступа к сибирскому лесу.

По сравнению с другими задачами заготовка леса казалась наименее сложной. Однако

<sup>20</sup> См.: Там же. Л. 14–17.

<sup>21</sup> Там же. Л. 36–36об.

<sup>22</sup> Там же. Д. 493. Л. 1110б.–112.

<sup>23</sup> Там же. Д. 498. Л. 8об.

<sup>24</sup> См.: Там же. Д. 497. Л. 8.

<sup>25</sup> См.: Там же. Д. 498. Л. 39.

<sup>26</sup> Там же. Д. 493. Л. 4–4об.

<sup>27</sup> Полный свод законов Российской империи. Собрание 2. (далее — ПСЗ РИ. Собр. 2). СПб., 1862. Т. 37, ч. 2. С. 312–314.

<sup>28</sup> См.: Комлева Е. В. Порто-франко северной Одессы: проект А. И. Деньгина 1820–1840-х гг. по освоению устья реки Печоры // Вестник РУДН. Сер.: История России. 2022. Т. 21, № 1. С. 120–129.

<sup>29</sup> НИОР РГБ. Ф. 120. Оп. 25. Д. 3. Л. 105.

чем больше компаньоны втягивались в лесозаготовительные работы, тем с большим числом трудностей сталкивались. Очень скоро выяснилось, что представляющие для них главный интерес толстоствольные сосновые леса «растут большею частью в значительном расстоянии от рек на борových местах. Доставка таких лесов по рекам должна быть сопряжена с большими трудностями». <sup>30</sup> Много лет спустя, подводя итоги своей предпринимательской деятельности в Северном крае, П. И. Крузенштерн писал о местных лесных богатствах: «...про Печорский край можно сказать: глаз видит, да зуб неймет». <sup>31</sup> Кроме того, чрезвычайно важно было найти такого потребителя печорского леса, который позволил бы компаньонам быть уверенными «в постоянном и регулярном несколько лет сряду сбыте... произведений, а также в верном достаточном и что важнее всего своевременном получении денег». <sup>32</sup> Наиболее выгодным с этой точки зрения представлялось Архангельское Адмиралтейство. <sup>33</sup> 17 апреля 1858 г. П. И. Крузенштерн предложил Управляющему Морским Министерством вице-адмиралу Н. Ф. Метлину заключить с ним «контракт на поставку Архангельскому Адмиралтейству в течение 4 лет до 6500 деревьев». <sup>34</sup> Министерство готово было принять предложение П. И. Крузенштерна, но в 1859 г. строительство военных кораблей в Архангельске было прекращено. <sup>35</sup> В итоге лесные операции Печорско-Обской компании были переориентированы на заграничных потребителей.

Компания заключала контракты с различными иностранными фирмами, которым сама отправляла лес на зафрахтованных судах. В будущем компаньоны планировали построить собственные корабли, но пока были вынуждены прибегать к услугам иностранных судовладельцев и капитанов, силами которых на Севере России осуществлялись почти все дальние перевозки. В 1858 г. П. И. Крузенштерн писал своим компаньонам: «Дабы обеспечить доставку лесов морем необходимо нужно безотлагательно приняться за такие работы и устройства,

без которых приход и уход кораблей будет весьма сомнителен, а понятно, что первая неудача может иметь самые вредные последствия для дальнейшего развития дела». <sup>36</sup> Весной–летом 1859 г. под руководством П. И. Крузенштерна русло Печоры было обставлено навигационными знаками. <sup>37</sup> Однако в 1860 г. из четырех кораблей, зафрахтованных Обско-Печорской компанией, первый — «Спекуляция» (Великобритания) — погиб на окружающих устье Печоры мелях, так называемых Гуляевских кошках; второй — «Мартин Фридрих» (Пруссия) — был раздавлен льдами; третий — «Орин» (Франция) — встретив льды, вернулся назад; и только четвертый — «Диана» (Великобритания) под управлением капитана Р. Стерри — беспрепятственно достиг устья Печоры, нагрузился лесом и доставил его в Нант. <sup>38</sup> Хотя счет был явно не в пользу компании, ей удалось доказать возможность сбыта печорских лесов морским путем. В последующие годы все другие суда шли путем «Дианы», вставали и загружались лесом на месте ее стоянки — у мыса Иевская Лопатка на восточном берегу Болванской губы. <sup>39</sup>

Беспрепятственный проход кораблей в устье Печоры являлся ключевым элементом всего предприятия. Высочайшие привилегии, соглашения компаньонов, их капиталы и все уже затраченные усилия могли принести результат лишь в случае исполнения этого условия. Все «печорское дело» было подвешено на тонкую ниточку, обозначавшую путь судов к Иевской Лопатке. Его безопасность должна была обеспечить лоцманская служба Печорской компании. Вместо необходимых четырех лоцманских судов компания смогла обзавестись только двумя. <sup>40</sup> Во многом благодаря «сотруднику по лесной операции» А. Л. Гаазе, взявшему на себя всю лоцманскую службу Печорской компании, и вольному штурману В. Маттисону, «который крейсировал на шхуне товарищества “Эмбрион” по всему лиману, около Гуляевских кошек, близ Русского Заворота, для встречи и проводки зафрахтованных товариществом кораблей», <sup>41</sup> морские плавания на Печору стали регулярными: в 1861 г. за печорским лесом пришли и доставили его

<sup>30</sup> РГА ВМФ. Ф. 14. Оп. 1. Д. 493. Л. 45–47.

<sup>31</sup> Крузенштерн П. И. О положении промышленности в Печорском крае. СПб., 1879. С. 3.

<sup>32</sup> РГА ВМФ. Ф. 14. Оп. 1. Д. 493. Л. 56об.

<sup>33</sup> См.: Ответ В. Н. Латкина г. корреспонденту «С.-Петербургских ведомостей» о печорском деле // С.-Петербургские ведомости. 1866. № 40. С. 2.

<sup>34</sup> РГА ВМФ. Ф. 14. Оп. 1. Д. 493. Л. 57.

<sup>35</sup> См.: Там же. Л. 93–94.

<sup>36</sup> Там же. Д. 497. Л. 1.

<sup>37</sup> См.: Там же. Д. 498. Л. 3.

<sup>38</sup> См.: Там же. Д. 493. Л. 111об.

<sup>39</sup> См.: Там же. Д. 500. Л. 10б.

<sup>40</sup> См.: Там же. Д. 497. Л. 14.

<sup>41</sup> Оленников Н. Промышленность Печорского края: (Извлеч. из отчетов и зап. по поездке на Печору, подан. учредителями Печор. лес. т-ва). СПб., 1865. С. 12.

по назначению три судна, в 1864 г. — одно, в 1865 г. — пять, а в 1866 г. — уже одиннадцать.<sup>42</sup> Даже в отсутствии полноценного порта, строительство которого так и не началось из-за отказа Управления государственным имуществом Архангельской губернии выделить Печорской компании необходимый для этого участок земли,<sup>43</sup> лесной экспорт набирал обороты. Однако из-за высокой стоимости фрахта и страховки лесные операции не приносили компаньонам никакой прибыли. Как отмечалось в отчете губернской комиссии по исследованию Печорского края, «вывозить из отдаленного порта дешевый и громоздкий товар на иностранных кораблях, которые приходят за грузом пустыми по необходимости, причем вся тяжесть фрахта падает на отпуск, ни в каком случае не могло быть делом выгодным».<sup>44</sup>

Весьма проблематичным оказалось и транспортное соединение Печорского и Обского бассейнов.<sup>45</sup> В январе–феврале 1863 г. по распоряжению М. К. Сидорова из Туруханского края в Обдорск, а затем в устье Печоры на оленьих упряжках было отправлено 500 пудов енисейского графита, а в 1864 г. тем же способом — уже 3 000 пудов.<sup>46</sup> В 1864 г. по результатам организованных им трех экспедиций (руководитель Ю. И. Кушелевский) М. К. Сидоров разработал проект дороги, соединяющий системы рек Печоры и Оби через ущелье в Уральском хребте.<sup>47</sup> В дальнейшем он организовал еще несколько экспедиций (руководитель К. Е. Золотилов) для отыскания более удобного пути с Оби на Печору и опубликовал карту трансуральского транспортного коридора. Но, будучи чрезвычайно сложными для прохождения, разведанные Ю. И. Кушелевским и К. Е. Золотиловым пути остались невостребованными. Отправленный зимой 1879 г. по распоряжению генерал-губернато-

ра Западной Сибири Н. К. Казнакова на север Тобольской губернии с целью выяснения возможности прокладки колесной дороги по нагорному берегу Иртыша из Тобольска в Самарово военный топограф Н. К. Хондажевский обнаружил, что никакого трансуральского пути не существует: «Оказалось, что... Кушелевский предпринимал по его [Сидорова] делам дальние разъезды через тундры, но никаких путей при этом в натуре не проектировалось и не учреждалось... Самый обеспеченный зимний переезд по тундрам представляет перекочка по ним с оленьим стадом и с несколькими инородческими семьями... Только в ближайшие тундры ездят на переменных оленях... Затем устанавливать почтовую оленью гоньбу между Печорой и Енисеем... едва ли было бы мыслимо по чрезвычайной удаленности расстояния».<sup>48</sup> Исследовавший в 1874–1876 гг. торговые пути через Северный Урал П. И. Крузенштерн пришел к выводу о практической невозможности реализации многочисленных проектов сухопутного соединения Оби и Печоры, но и предложенный им вариант соединения бассейнов двух рек по их притокам остался лишь проектом.<sup>49</sup>

Опыт Печорско-Обской компании продемонстрировал, с одной стороны, принципиальную возможность осуществления морской лесной торговли через устье Печоры, а с другой — ее коммерческую нерентабельность, по крайней мере в реалиях 1850–1860-х гг. Качество печорской лиственницы высоко ценилось на мировом рынке, но из-за сложностей вырубki и сплава ее себестоимость оказывалась почти равной продажной цене. Вместе с тем компаньонам приходилось принимать на себя значительные страховые издержки и доплачивать капитанам за судовождение в условиях повышенного риска. В 1865 г. В. Н. Латкин писал: «...мы думали — и без нас увезут их [продукты], кому что понадобится, а не приняли в расчет весьма важную статью, что провоз то за эти продукты достанется тем, у кого есть корабли и что нам придется, не имея возможности с ними в этом конкурировать, платить за это не дешево, а потому большая часть выгод от наших

<sup>42</sup> См.: Ответ В. Н. Латкина г. корреспонденту «С.-Петербургских ведомостей» о печорском деле // С.-Петербургские ведомости. 1866. № 40. С. 2.

<sup>43</sup> См.: Сидоров М. К. Об открытии Печорского порта // Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. 1882. Вып. 10. С. 124–138.

<sup>44</sup> Отчет комиссии по исследованию Печорского края. Архангельск, 1867. С. 87.

<sup>45</sup> См.: Манькова И. Л. Печора — Обь — Енисей: поиски и исследования транспортных путей через Северный Урал, полуостров Ямал и Нижнее Приобье (XIX — начало XX вв.) // Уральский исторический вестник. 2006. № 13. С. 156–167.

<sup>46</sup> См.: Студитский Ф. Д. История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива. СПб., 1883. Ч. 2. С. 170.

<sup>47</sup> См.: Сидоров М. К. Проект купца Сидорова о заселении Севера Сибири путем промышленности и торговли и о развитии внешней торговли Сибири. Тобольск, 1864. С. 3.

<sup>48</sup> Хондажевский Н. К. Зимнее исследование нагорного берега Иртыша от Тобольска до Самарова и северных тундр между Обскою губою и Сургутом // Записки Западно-Сибирского отдела Императорского Русского географического общества. Омск, 1880. Кн. 2. С. 8, 9.

<sup>49</sup> См.: Крузенштерн П. И. Путешествия П. И. Крузенштерна к Северному Уралу в 1874–76 годах: для исследования водного сообщения между притоками Печоры и Оби. СПб., 1879. С. 46.

продуктов пойдет в чужие карманы».<sup>50</sup> Приведенная цитата указывает на то, что помимо уже отмеченных в историографии, несомненно важных, объективных причин (недостаточная поддержка со стороны государства, противодействие местных чиновников и конкурентов)<sup>51</sup> краха Печорско-Обской компании, при его объяснении следует учитывать и субъективные причины. Сделать это не так просто, как кажется, ведь все основные участники предприятия включены исследователями — и совершенно заслуженно — в пантеон героев освоения российской Арктики. Критический анализ их деятельности, мягко говоря, не приветствуется.<sup>52</sup> Между тем ответственность за провал «печорского дела», который стал очевиден к концу 1860-х гг., компаньоны не в последнюю очередь возлагали и друг на друга.<sup>53</sup> Разногласия между ними вылились в ряд судебных разбирательств.<sup>54</sup> При этом, объясняя в своих многочисленных ярких речах, интервью и статьях причины фиаско Печорско-Обской компании, В. Н. Латкин и М. К. Сидоров никогда не связывали его с собственными ошибками, не задумывались о том, что, приступая к практи-

ческой работе, они не приняли в расчет слишком много важных обстоятельств. Собственное визионерство, представляющее Север России богатой кладовой, к запасам которой стоило только протянуть руку, мешало им оценить всю сложность стоящих перед компанией организационно-логистических задач. Лишь П. И. Крузенштерн уже в конце жизни признавался, что в своей предпринимательской деятельности он часто руководствовался «искренним желанием достигнуть скорее и при возможно ограниченной денежной затрате известной цели, надеясь иногда, скажу откровенно, на удачу».<sup>55</sup> Как свидетельствует весь опыт освоения отдаленных северных территорий, расчет на удачу здесь крайне редко оказывается оправданным. Это важная часть истории не может быть убрана за скобки, поскольку без учета субъективных факторов в реализации новаторских коммерческих проектов колоссальный опыт отечественного, часто самоотверженного, «себе в убыток», северного предпринимательства не может быть проанализирован исследователями комплексно и использован следующими поколениями предпринимателей в полной мере.

### **Mikhail G. Agapov**

Doctor of Historical Sciences, Tyumen Scientific Center, Tyumen State University (Russia, Tyumen)  
E-mail: [magapov74@gmail.com](mailto:magapov74@gmail.com)

#### THE ADMIRAL AND THE MERCHANTS: FROM THE HISTORY OF COMMERCIAL AND INDUSTRIAL DEVELOPMENT OF THE PECHORA AND OB IN THE 1840S–1860S

The article considers a little examined aspect of the history of Russian entrepreneurship associated with the risky nature of commercial and industrial development of the Russian imperial northern periphery. The central plot of the study is the business partnership of the famous navigator and scientist, Admiral P. I. Kruzenshtern and prominent figures of the Russian northern entrepreneurship of gold miners and merchants V. N. Latkin and M. K. Sidorov within the framework of the Pechora-Ob Company formed by them in 1858 for the development of industry, shipping and trade in the Northern Ocean along the Pechora and Ob rivers. Based on a detailed analysis of the company's design, organizational and logistics activities, it is concluded that the reasons for its collapse in the mid-1860s cannot be explained only by objective factors noted in historiography such as

<sup>50</sup> Латкин В. Н. О наших промышленных делах. СПб., 1866. С. 3, 4.

<sup>51</sup> См.: Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. М., 1956. Т. 1. С. 462; Фрейдлин И. Л. Борьба за морской путь на Печору // Летопись Севера. 1957. Т. 2. С. 206–215; Ламин В. А., Ноздрин Г. А. Сибирский купец Михаил Константинович Сидоров // Личность в истории Сибири XVIII–XX веков: сборник биографических очерков. Новосибирск, 2007. С. 113–123.

<sup>52</sup> См.: Комлева Е. В. Порто-франко... С. 122.

<sup>53</sup> См.: Студитский Ф. Д. История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива. СПб., 1883. Ч. 2. С. 129, 130; Ответ В. Н. Латкина... С. 2.

<sup>54</sup> В частности, П. И. Крузенштерн при поддержке своего брата, опытного администратора, сенатора Н. И. Крузенштерна безуспешно пытался вернуть себе уступленные компании высочайшие привилегии. См.: ГА ВМФ. Ф. 14. Оп. 1. Д. 498. Л. 18, 23, 34–59об.

<sup>55</sup> Крузенштерн П. И. Путешествия П. И. Крузенштерна к Северному Уралу в 1874–76 годах: для исследования водяного сообщения между притоками Печоры и Оби. СПб., 1879. С. 3.

insufficient support from the state, opposition from officials and competitors. The bankruptcy of the company was largely due to subjective reasons. Thus, the idea of the excessive wealth of natural resources of Russia's North and the possibility of their easy extraction prevented P. I. Kruzenshtern, V. N. Latkin and M. K. Sidorov from adequately assessing the complexity of the organizational and logistical tasks facing them. The propensity of the partners to being visionary, their reliance on luck and mutual accusations of the failure of the enterprise without analyzing their own miscalculations are no less important part of the history of the Pechora-Ob company. Without taking account of such subjective factors in the implementation of innovative commercial projects, the enormous experience of domestic northern entrepreneurship cannot be analyzed comprehensively and used by the next generations of entrepreneurs in full measure.

Keywords: *Pechora-Ob Company, timber export, porto-franco, North of Russia, P. I. Kruzenshtern, V. N. Latkin, M. K. Sidorov*

#### REFERENCES

- Belov M. I. *Istoriya otkrytiya i osvoyeniya Severnogo morskogo puti* [History of the Discovery and Development of the Northern Sea Route]. Moscow: Morskoy transport Publ., 1956, vol. 1: Arctic Navigation from Ancient Times to the Mid-19<sup>th</sup> Century. (in Russ.).
- Bogdanov I. A. *Peterburgskaya familiya: Latkiny* [Petersburg Surname: the Latkins]. Saint Petersburg: Iskusstvo–SPb. Publ., 2002. (in Russ.).
- Freidlin I. L. [Struggle for the Sea Route to the Pechora]. *Letopis' Severa* [Chronicle of the North], 1957, vol. 2, pp. 206–215. (in Russ.).
- Goncharov A. E. [Admiral S. O. Makarov and the Kara Sea Route: Organizing Timber Exports from the Yenisei River]. *Istoricheskiy kur'yer* [Historical Courier], 2022, no. 3 (23), pp. 62–76. DOI: 10.31518/2618-9100-2022-3-5 (in Russ.).
- Komleva E. V. [Contribution of Siberian Merchants to the Study of the Territory of Northern Eurasia (The Second Half of 18<sup>th</sup> – 19<sup>th</sup> Century)]. *Razvitiye territoriy* [Territory Development], 2017, no. 4 (10), pp. 6–11. (in Russ.).
- Komleva E. V. [The Port-Franco of Odessa of the North: Alexander Den'gin's Development Project of the Mouth of the Pechora River in the 1820s to 1840s]. *Vestnik Rossiyskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Istoriya Rossii* [RUDN Journal of Russian History], 2022, vol. 21, no. 1, pp. 120–129. DOI: 10.22363/2312-8674-2022-21-1-120-129 (in Russ.).
- Lamin V. A., Nozdrin G. A. [Siberian Merchant Mikhail Konstantinovich Sidorov]. *Lichnost' v istorii Sibiri XVIII–XX vekov* [Personality in the History of Siberia in the 18<sup>th</sup>–20<sup>th</sup> Centuries]. Novosibirsk: Sova Publ., 2007, pp. 113–123. (in Russ.).
- Mankova I. L. [Pechora – Ob – Yenisei: Search and Exploration of the Transport Routes through the Northern Urals, the Yamal Peninsula and the Lower Ob Region (19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries)]. *Ural'skiy istoricheskiy vestnik* [Ural Historical Journal], 2006, no. 13, pp. 156–167. (in Russ.).
- Neklyudov E. G. [The Privatization of State-Owned Factories and Mining Industries in the Urals in the Context of Mining Reform of the 1860–1870s]. *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of Chelyabinsk State University], 2015, no. 14 (369), pp. 116–123. (in Russ.).
- Pravilova E. *Imperiya v poiskakh obshchego blaga. Sobstvennost' v dorevolyutsionnoy Rossii* [The Empire in Search of the Common Good. Property in Pre-Revolutionary Russia]. Moscow: Novoye literaturnoye obozreniye Publ., 2022. (in Russ.).
- Shilovsky M. V. [Economic Development of the Arctic in Pre-Revolutionary Russia]. *Vserossiyskiy ekonomicheskiy zhurnal EKO* [The All-Russian ECO Journal], 2009, vol. 2, no. 10, pp. 166–180. (in Russ.).
- Tashlykov S. L. [Hydrographic Service of the Russian Imperial Navy and Exploration of Arctic]. *Vestnik MGTU. Trudy Murmanskogo Gosudarstvennogo Tekhnicheskogo Universiteta* [Vestnik of MSTU. Scientific Journal of Murmansk State Technical University], 2014, vol. 17, no. 3, pp. 588–597. (in Russ.).
- Tsvetkov M. A. *Izmeneniye lesistosti Evropeyskoy Rossii s kontsa 17 stoletiya po 1914 god* [Changes in the Forest Cover of European Russia from the End of the 17<sup>th</sup> Century to 1914]. Moscow: Akademiya nauk SSSR Publ., 1957. (in Russ.).

Для цитирования: Агапов М. Г. Адмирал и купцы: из истории торгово-промышленного освоения Печоры и Оби в 1840–1860-х гг. // Уральский исторический вестник. 2023. № 3 (80). С. 182–189. DOI: 10.30759/1728-9718-2023-3(80)-182-189.

For citation: Agapov M. G. The Admiral and the Merchants: from The History of Commercial and Industrial Development of the Pechora and Ob in the 1840s–1860s // Ural Historical Journal, 2023, no. 3 (80), pp. 182–189. DOI: 10.30759/1728-9718-2023-3(80)-182-189.