

А.В. ГРИНЁВ

ИНОСТРАННЫЕ СУДА В СОСТАВЕ ФЛОТА РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ (1799–1867 годы)

Эта тема, насколько нам известно, еще не становилась объектом специального изучения в отечественной или зарубежной историографии, хотя сведения об иностранных кораблях, купленных или зафрахтованных Российско-Американской компанией, встречаются во многих исторических сочинениях, посвященных истории Русской Америки. Речь идет о российских колониях в Новом Свете.

Монопольная Российско-Американская компания (РАК), возникшая в июле 1799 г. под покровительством государства из конгломерата купеческих компаний, которые вели промысел и торговлю на Алеутских островах и Аляске, с момента своего учреждения располагала небольшим флотом парусных судов, которые она унаследовала от компании Г.И. Шелихова – И.И. Голикова. Эти суда были совершенно необходимы для поддержки коммуникаций между Охотском, Камчаткой и отдаленными русскими колониями в Америке. Самым крупным из флотилии РАК в 1799 г. был построенный на Аляске 22-пушечный трехмачтовый корабль “Феникс” водоизмещением по разным оценкам от 180 до 240 т. Остальные суда представляли собой двухмачтовые гукоры и гукер-яхты преимущественно охотской постройки: “Св. Екатерина”, “Предприятие Св. Александры” (по 112 т) и “Северный Орел” (64 т), а также небольшие одномачтовые суда – боты “Св. Михаил” и “Св. Симеон” (по 48 т). Самыми мелкими судами были куттер “Дельфин” и шебека “Ольга” (“Пегас”) водоизмещением около 20–30 т, спущенными на воду на Аляске в 1795 г. Кроме того, в 1799 г. в Охотске был выстроен галиот “Св. Великомученик Дмитрий” (“Св. Дмитрий”)¹.

Нельзя не отметить, правда, что мореходные качества, выучка экипажа и мастерство капитанов этих судов обычно оставляли желать лучшего. Вот одно из критических высказываний современников о состоянии судов РАК: «Судно “Елисавета” – писал мичман Г.И. Давыдов в 1802 г., – на коем должно было нам отправиться в Америку, вооружалось, но столь дурно, что надлежало все переделывать. Работа не могла быть успешна, ибо экипаж состоял из одного токмо хорошаго боцмана Семчина, а впрочем все были промышленные, то есть люди, нанятые ныне в разных местах Сибири для отправки в Америку и которые не видали еще моря. К сему должно прибавить, что судно построено из лесу зимою срубленного, весь такелаж отменно худ, блоки и другия механические пособия, казалось, сделаны были не для облегчения, но для затруднения работ. Я истинно не мог себе представить, чтобы в нынешнем состоянии мореплавания, могли где-либо существовать столь худые суда, как в Охотске. [...] Вечером видел я одного из старых мореходов компании. Он едва знал, что такое компас

Гринёв Андрей Вальтерович – доктор исторических наук, профессор Санкт-Петербургского государственного политехнического университета.

¹ Описание первоначального основания РАК. – Российский государственный исторический архив (РГИА), ф. 1374, оп. 3, д. 2404, л. 9–9об.

и карты, но ходил по морю, хотя медленно, однако довольно счастливо. Тут вспомнил я пословицу: “Счастье лучше богатства”»².

Мало помогло и привлечение с 1802 г. на службу РАК офицеров императорского флота³ (гражданских шкиперов в России было крайне мало из-за слабости внешней торговли, находившейся почти полностью в руках иностранных купцов). Многие из нанятых офицеров были малоискусны, чванливы, любили выпить и вообще халатно относились к своим служебным обязанностям. Сочетание всех этих факторов делало кораблекрушения чуть ли не ежегодным явлением, по крайней мере, до середины 1810-х годов. Согласно безжалостной статистике, в течение 22 лет (1799–1821) РАК теряла почти ежегодно по одному кораблю⁴.

Естественно, что Главное правление (ГП) РАК в Петербурге и колониальная администрация на Аляске старались восполнить эти потери, ведь в противном случае компании грозил транспортный, экономический и финансовый паралич, чреватый крахом всей организации. Одним из важнейших источников пополнения флота РАК стала покупка судов у иностранцев. Первыми подобными судами стали небольшие трехмачтовые шлюпы “Леандр” (“Надежда”, 450 т) и “Темза” (“Нева”, 370 т), купленные в 1802 г. в Лондоне для первой русской кругосветной экспедиции во главе с И.Ф. фон Крузенштерном и Ю.Ф. Лисянским. Они совершили свой кругосветный voyage в 1803–1806 гг. Дальнейшая судьба шлюпа “Надежда” сложилась неудачно: корабль был затерт льдами у берегов Дании в 1808 г., когда направлялся в колонии из Кронштадта в Северную Атлантику. Что касается шлюпа “Нева”, то он совершил еще одно плавание в Русскую Америку под начальством лейтенанта Л.А. фон Гегемейстера в 1806–1808 гг. и остался на Тихом океане для коммуникаций между колониями и Охотском. Однако 9 января 1813 г. после тяжелого продолжительного плавания шлюп разбился о скалы вблизи Ново-Архангельска – столицы Русской Америки на острове Ситха (Баранова). Это была одна из самых тяжелых морских катастроф в истории колоний: в результате крушения утонули 48 человек (кроме того, 13 умерли в пути). Затем уже на берегу скончалось еще 5 человек и только 24 уцелевших (из 90 первоначально находившихся на борту людей) были доставлены вскоре в Ново-Архангельск⁵. Общие убытки РАК от крушения “Невы” составили более 250 тыс. руб.

Иностранные корабли приобретались для РАК не только в Европе, но и в самих колониях. Так, в 1805 г. неофициальный глава компании камергер Н.П. Резанов во время инспекционной поездки в Русскую Америку купил у американского шкипера Джона Д’Вулфа в Ново-Архангельске за 68 тыс. испанских пиастров небольшой трехмачтовый корабль “Джуноу” вместе со всем грузом и переименовал его на русский манер в “Юнону”⁶. На этом корабле предприимчивый камергер совершил плавание в Калифорнию, где закупил немало продовольствия для голодавших жителей Ново-Архангельска. Затем “Юнона” в 1807–1808 гг. по приказу Н.П. Резанова ходила для разорения японских поселений и судоходства на Южных Курилах и Сахалине. Таким, мягко говоря, экстравагантным образом Резанов хотел смыть с себя позор за провал своих усилий установить дипломатические отношения с Японией, что ему было поручено

² Давыдов Г.И. Двукратное путешествие в Америку морских офицеров Хвостова и Давыдова, писанное сим последним. СПб., 1810, ч. 1, с. 140–141.

³ ПСЗРИ, т. XXVII, 1802–1803. № 20.225, с. 104–105.

⁴ См. подробнее: Гринёв А.В. Кораблекрушения русских судов при открытии и освоении Аляски и Алеутских островов 1741–1867. – Американский ежегодник 2012. М., 2012, с. 246–267; Grinëv A.V. Russian Maritime Catastrophes during the Colonization of Alaska, 1741–1867. – Pacific Northwest Quarterly, v. 102, № 3, 2012, p. 178–194.

⁵ Описание несчастного кораблекрушения фрегата Российско-Американской компании “Невы”... – Архив Русского Географического общества (АРГО). Разр. 60, оп. 1, д. 7, л. 2–4.

⁶ См.: Контракт, заключенный между Н.П. Резановым и американским торговцем Дж. д’Вульфом о приобретении РАК судна “Юнона”. 24 сентября (6 октября) 1805 г. – Российско-Американская компания и изучение Тихоокеанского Севера, 1799–1815. Сборник документов. М., 1994, с. 136–137.

царским двором. Кроме того, он хотел силой заставить японцев вступить в торговые связи с РАК⁷. Совершив еще несколько плаваний по Тихоокеанскому Северу, “Юнона” разбилась 3 ноября 1811 г. вблизи Петропавловска, причем из 26 членов экипажа уцелело только трое; погиб практически весь груз РАК более чем на 200 тыс. руб.⁸ В документах и научной литературе “Юнону” порой ошибочно именуют “фрегатом”⁹, а иногда “бригом”¹⁰, т.е. двухмачтовым судном, что совершенно не соответствовало действительности, поскольку это был небольшой трехмачтовый торговый корабль водоизмещением всего около 250 т¹¹, а не крупное военное судно, не менее чем с 32 орудиями согласно Адмиралтейскому регламенту 1722 г.¹²

“Юнона” была первым, но далеко не последним кораблем, купленным у американских торговцев, которые в то время часто посещали Север-Западное побережье Америки и Юго-Восточную Аляску для приобретения у местных индейцев ценной пушнины, которую они затем выгодно сбывали китайцам в Кантоне¹³. Уже в 1807 г. русские покупают у американцев небольшую шхуну, наименованную “Св. Николай”, век которой на русской службе был очень короток: в 1808 г. она разбилась во время экспедиции в Калифорнию вблизи острова Дистракшн у берегов современного штата Вашингтон. Команда спаслась, но впоследствии попала в плен к индейцам и лишь через пару лет выжившие члены экипажа были выкуплены американскими шкиперами и доставлены в Ново-Архангельск¹⁴.

Одновременно со шхуной “Св. Николай” в 1807 г. главный правитель Русской Америки А.А. Баранов купил за 11 тыс. пиастров трехмачтовый корабль “Миртл” у английского капитана Генри Барбера и переименовал его в “Кадык” в честь крупного острова в Южной Аляске, где располагались селение и порт Павловская Гавань. Это судно довольно исправно служило несколько лет, ходило в Калифорнию и на Гавайи, пока в январе 1816 г. не затонуло в гавани острова Оаху¹⁵.

Однако не англичане, а американцы были главными поставщиками кораблей для РАК. У них А.А. Баранов приобрел за второе десятилетие XIX в. несколько судов: “Аметист” (1812), бриг “Лидайя” (1813) и корабль “Атауальпа” (1814), переименовав

⁷ Левенштерн Е.Е. Вокруг света с Иваном Крузенштерном. СПб., 2003, с. 303, 311, 337, 383.

⁸ Донесение Главного правления РАК Александру I о гибели фрегата “Юнона”. 27 августа 1812 г. – Российско-Американская компания и изучение Тихоокеанского Севера, с. 223; *Хлебников К.Т.* Жизнеописание Александра Андреевича Баранова, Главного правителя Российских колоний в Америке. СПб., 1835, с. 141–143.

⁹ *Мезенцев Е.В.* Военный флот играл важную роль. Морские силы России на Дальнем Востоке и Русской Америке в начале XIX века. – Военно-исторический журнал, 1998, № 5, с. 62.

¹⁰ *Шубин В.О.* Поселения Российско-Американской компании на Курильских островах. – Русская Америка: 1799–1867. Материалы международной конференции “К 200-летию образования Российско-американской компании”. Москва, 6–10 сентября 1999. М., 1999, с. 229; *Болгурцев Б.Н., Корякин В.И.* Русская Америка: Гидрографические исследования (к 200-летию основания Российско-Американской компании и 300-летию Санкт-Петербурга). СПб., 2002, с. 267; *Pierce R.A.* Russian America: A Biographical Dictionary. Kingston, Ontario, 1990, p. 50.

¹¹ *D’Wolf J.* A Voyage to the North Pacific by John D’Wolf. Fairfield, Washington, 1968, p. 1.

¹² *Данилов А.М.* Линейные корабли и фрегаты русского парусного флота. Минск, 1996, с. 299.

¹³ См. подробнее: *Gibson J.R.* Otter Skins, Boston Ships, and China Goods. The Maritime Fur Trade of the Northwest Coast, 1785–1841. Seattle, 1992.

¹⁴ Приключения спасшейся команды шхуны “Св. Николай”, их скитания в лесах Орегона и злключения в плену у индейцев были описаны в свое время В.М. Головинным (*Головин В.М.* Сочинения. Путешествие на шлюпе “Диана” из Кронштадта в Камчатку, совершенное в 1807, 1808 и 1809 гг. В плену у японцев в 1811, 1812 и 1813 гг. Путешествие вокруг света на шлюпе “Камчатка” в 1817, 1818 и 1819 гг. С приложением описания примечательнейших кораблекрушений, в разные времена претерпленных русскими мореплавателями. М. – Л., 1949, с. 457–470.).

¹⁵ *Хлебников К.Т.* Жизнеописание..., с. 167.

их, соответственно, в “Трувор”, “Ильмень” и “Беринг”. Правда, “Аметист”/“Трувор” вскоре пришлось отчислить из состава колониальной флотилии из-за непригодности. Лейтенант корабля РАК “Суворов” С.Я. Унковский, пришедший в Ново-Архангельск в ноябре 1814 г., упоминал о нем как о складе на берегу¹⁶. Корабль “Беринг” тоже совсем мало ходил под флагом РАК и был выброшен штормом на берег гавайского острова Кауаи в январе 1815 г.¹⁷ Бриг “Ильмень” служил дольше, совершая плавания в Калифорнию, на Гавайи и возвращаясь в Ново-Архангельск (Ситху), пока не потерпел кораблекрушение в 1820 г. у берегов Калифорнии вблизи русского поселения Форт-Росс¹⁸.

Еще одним американским судном, специально приобретенным в 1812 г. для кругосветной экспедиции в Русскую Америку с целью доставки туда грузов и людей, стал трехмачтовый корабль “Суворов”. Он имел водоизмещение, по разным данным, от 300 до 335 т и нес 8 12-фунтовых карронад (короткоствольных крупнокалиберных орудий), однако не был военным судном, как утверждала американская исследовательница Л.С. Блэк¹⁹. Командовал кораблем лейтенант М.П. Лазарев, будущий первооткрыватель Антарктиды, герой Наваринского сражения и командующий Черноморским флотом. Этот корабль отправился в свой первый вояж в 1813 г., а в 1816 г. возвратился в Кронштадт с грузом на 900 тыс. руб.²⁰ Позднее “Суворов” совершил еще одно кругосветное плавание в Русскую Америку под командованием лейтенанта З.И. Панафидина (Понафидина) в 1816–1819 гг.

В 1815 г. на средства мецената графа Н.П. Румянцева на верфи в финском городе-порте Або (Турку) был построен бриг “Рюрик” (180 т), предназначенный для полярных исследований. Правда, некоторые авторы пишут, возможно, опираясь на неточные архивные данные²¹, что он был приобретен у американцев²², но это не так. “Рюрик” был, вероятно, первым кораблем из Финляндии, который вышел на просторы Тихого океана. Хотя само Великое княжество Финляндское входило в 1809–1917 гг. в состав Российской империи, оно имело широкую автономию и свое законодательство, а его торговый флот занимал особое положение в составе русского коммерческого флота. Суда, построенные финскими корабелями, отличались хорошим качеством и мореходностью. Это и продемонстрировал “Рюрик”, отправившийся в 1815 г. под командованием лейтенанта О.Е. фон Коцебу в кругосветное плавание с целью пройти из Тихого океана в Атлантику северным морским путем. В ходе этой экспедиции Коцебу открыл несколько атоллов в тропической части Тихого океана, исследовал западное побережье Аляски в районе Берингова пролива, побывал на Гавайских и Алеутских островах, в Калифорнии, у берегов Южной Америки и Южной Африки²³. После завершения плавания бриг был приобретен РАК в 1818 г. и отправлен с товарами в колонии под коман-

¹⁶ Унковский С.Я. Записки моряка. 1803–1819 гг. М., 2004, с. 105.

¹⁷ Хлебников К.Т. Жизнеописание..., с. 157–158.

¹⁸ Из “Дневных записок” правителя Ново-Архангельской конторы К.Т. Хлебникова о крушении брига “Ильмена” у мыса Барро-де-Арена во время плавания из Ситхи в Калифорнию. – Российско-Американская компания и изучение Тихоокеанского Севера, 1815–1841. М., 2005, с. 83–87.

¹⁹ Black L.T. Russians in Alaska 1732–1867. Fairbanks (Alaska), 2004, p. 192.

²⁰ К истории Российско-Американской компании. Красноярск, 1957, с. 23.

²¹ АВПРИ, ф. РАК, оп. 888, д. 125, л. 232–233.

²² Болховитинов Н.Н. Русская Америка на рубеже 20-х гг. XIX в. (Принятие новых правил и привилегий РАК). – История Русской Америки (1732–1767), т. 2. М., 1999, с. 306; Петров А.Ю. Взаимодействие России и США на Северо-Западе Америки в начале XIX века. – Новая и новейшая история. 2013. № 5, с. 171.

²³ Коцебу О.Е. Путешествие в Южный океан и в Берингов пролив для отыскания Северо-Восточного морского прохода, предпринятое в 1815, 1816, 1817 и 1818 годах... на корабле Рюрике... СПб., 1821–1823, ч. I–III.

дованием Е.А. Ключкова в 1821 г. и затем еще несколько лет служил там, после чего в 1831 г. был вытаскен на берег и превращен в склад для материалов РАК²⁴.

В 1815 г. во французском порту Гавр представитель РАК лейтенант Л.А. фон Гагемейстер приобрел для РАК еще один американский трехмачтовый корабль “Ганнибал”. Под новым названием “Кутузов” судно ушло в 1816 г. из Кронштадта в колонии с грузом товаров компании и пассажирами под командованием Гагемейстера, который в начале 1818 г. сменил А.А. Баранова на посту главного правителя Русской Америки. С этого времени все главные правители начали рекрутироваться исключительно из офицеров Военно-морского флота. Что касается корабля “Кутузов”, то он благополучно возвратился в Кронштадт в 1819 г. под начальством Гагемейстера, который сдал свой пост в колониях лейтенанту С.И. Яновскому с корабля “Суворов”, незадолго до того женившемуся на дочери Баранова²⁵. Затем “Кутузов” совершил еще одно плавание в Русскую Америку в 1820–1822 гг. под командованием лейтенанта П.А. Дохтурова²⁶.

Для продолжения снабжения колоний из Кронштадта по распоряжению Главного правления РАК в 1819 г. был куплен в Англии довольно крупный (не менее 600 т) трехмачтовый корабль “Бородино”, который в 1819–1821 гг. ходил в Русскую Америку под командованием лейтенанта З.И. Понафидина. Плавание ознаменовалось многочисленными трагедиями: по причине свирепствовавшей на борту болезни, которая началась после стоянки в Индонезии и продолжилась во время обратного вояжа из Ново-Архангельска, скончался 41 человек, причем первой жертвой заболевания стал судовой лекарь 1-го класса К.К. Шпигельберг²⁷. После этого руководство РАК поспешило избавиться от “несчастливого” судна по его возвращении в Кронштадт.

Вместо “Бородина” в начале 1820-х годов в США был куплен трехмачтовый корабль “Елизавета”. Это судно принадлежало одному несостоятельному должнику директора РАК В.В. Крамера, причем полусгнившую посудину оборотистый директор купил для компании за 30 тыс. руб., сумму долга положил в карман, а компания вынуждена была потратить еще 70 тыс. на ремонт старого корабля. Но и после этого уже отремонтированная “Елизавета” едва не затонула у берегов Южной Африки во время кругосветного плавания в русские колонии. Ее груз пришлось с убытком распродать, а часть команды и пассажиров отправить назад в Петербург²⁸. В целом же в этот период несколько организованных ГП РАК кругосветных экспедиций оказались совершенно убыточными. По подсчетам бухгалтеров компании, только неудачная экспедиция в 1821 г. на кораблях “Елизавета” и “Рюрик” принесла компании убытков на 435 тыс. руб.²⁹, а всего на кругосветные вояжи в 1819–1821 гг. была потрачена колоссальная сумма в 2,4 млн руб.³⁰, но полученный результат совершенно не оправдывал этих затрат. Правда, совсем отказываться от кругосветных экспедиций РАК не намеревалась и в 1824 г. приобрела для этого американский трехмачтовый корабль “Елена”, который совершил три морских похода из Кронштадта в Русскую Америку в 1824–1826, 1828–1830 и 1835–1836 гг.³¹

²⁴ Донесение Ф.П. Врангеля в Главное правление РАК о состоянии построек, крепости и судов в Ново-Архангельске. 30 апреля 1831 г. – Российско-Американская компания..., с. 246.

²⁵ Предписание Главного правления РАК С.И. Яновскому о возвращении из Русской Америки корабля “Кутузов”, смерти во время плавания А.А. Баранова, задачах по управлению Русской Америкой... 17 сентября 1819 г. – Там же, с. 70–71.

²⁶ *Ивашинов Н.А.* Русские кругосветные путешествия с 1803 по 1849 год. СПб., 1872, с. 230–231.

²⁷ См.: Записка о плавании корабля РАК “Бородино”. – АРГО, разр. 99, оп. 1, д. 15; *Норченко А.Н.* Хроника полузабытых плаваний. СПб., 1999, с. 48–49.

²⁸ Краткая историческая записка о состоянии Российско-Американской компании. 13 июня 1824 г. – АРГО. Разр. 99, оп. 1, д. 29, л. 7об.; *Окунь С.Б.* Российско-Американская компания. М. – Л., 1939, с. 69.

²⁹ АРГО, разр. 99, оп. 1, д. 29, л. 5об.–8.

³⁰ Там же, д. 134, л. 20об.

³¹ *Ивашинов Н.А.* Указ. соч., с. 236–237, 239, 241–242.

В самих же колониях флот РАК продолжал регулярно пополняться за счет иностранных судов. Так, в июне 1819 г. РАК по счастливой случайности получила маленькую мексиканскую шхуну, названную “Фортуна”. Это судно пришло в Ново-Архангельск под управлением матросов-гавайцев, которые были посажены на нее латиноамериканскими повстанцами, захватившими шхуну у берегов Мексики. В море гавайцы отстали от кораблей инсургентов и волею случая добрались до российского порта. Колониальное начальство распорядилось отремонтировать шхуну и зачислить в состав колониальной флотилии³². “Фортуна” в 1820–1827 гг. сопровождала промысловые байдарочные партии РАК, прикрывая их от возможного нападения воинственных индейцев-тлинкитов в проливах архипелага Александра и у заливов Лтыуа и Якутат³³. Шхуна состояла в колониальной флотилии достаточно долго, до 1830 г., когда по распоряжению главного правителя Русской Америки ее разобрали на дрова.

В 1819 г. помимо “Фортуны” РАК пополнила свой флот в колониях американским бригам “Брутус” (190 т), а в 1823–1825 гг. еще двумя американскими бригами – “Араб” (230 т) и “Лэпвинг” (180 т), где они числились под новыми названиями: “Головнин”, “Байкал” и “Охотск”. Позднее в 1827 г. у американцев за 8500 котиковых шкур был куплен еще один бриг – “Тэлли-хо” (150 т), переименованный в “Чичагов”³⁴.

Закупки этих судов диктовались практической необходимостью. В донесении от 21 декабря 1821 г. в ГП РАК главный правитель Русской Америки капитан-лейтенант М.И. Муравьев писал: «Может быть, Главное правление и справедливо судит, что расторжка в колониях не всегда приносила выгоды Компании, но думаю, что нельзя отвергать иногда и полезности оных. Например, покупку судов. Естли скажут, что постройка в Россѣ обойдется дешевле, на сие можно отвечать, что сие очень сумнительно, и стоит только посмотреть, во сколько обошлись построенные там два судна, “Румянцов” и “Булдаков”, и во сколько обошелся покупкою “Головнин”. А естли взять в расчет качество сих судов и долговременность их службы, то всякое равенство исчезнет. Довольно сказать, что “Румянцов”, как я полагаю, уже кончил свою службу, ибо и починки, как кажется, не стоит, а разве займет место “Аматиста” (“Аметиста”. – А.Г.), “Булдаков” врятли прослужит долее»³⁵.

Муравьеву вторил глава Новоархангельской конторы РАК К.Т. Хлебников. Перечисляя суда колониальной флотилии в навигацию 1825 г., он отмечал, что ее лучшими кораблями были суда иностранной постройки – купленные у американцев бриги “Головнин”, “Байкал” и “Охотск”, а также финляндской постройки “Рюрик”. Русские же суда, спущенные на воду в Россѣ и в Охотске, характеризовались им как “посредственные” и “малонадежные”³⁶. Касаясь вопросов кораблестроения, К.Т. Хлебников добавлял: “Опыты строения судов были произведены в колониях; но оказывается, что выгоднее покупать готовые суда от американцев по следующим причинам:

1) Качества. Все покупаемые от них суда имеют превосходные качества, приличные для всяких направлений: хорошо ходят, легко поворачивают и мало имеют дрейфа. [...]

2) Прочность. Бриг *Головнин*, купленный от американцев в 1819 г. уже не новым, до 1825 г. непрерывно употреблялся, и тогда только, через 6 лет, надобно было его тимбировать. Все купленные от них суда были из крепкого американского дуба и с медным скреплением в подводной части. Из построенных же в Россѣ судов *Румянцев*,

³² Тихменев П.А. Историческое обозрение образования Российско-Американской компании и действий ея до настоящего времени, ч. I. СПб., 1861, с. 234.

³³ Хлебников К.Т. Русская Америка в “Записках” Кирилла Хлебникова: Ново-Архангельск. М., 1985, с. 113.

³⁴ Там же, с. 56, 118.

³⁵ Российско-Американская компания и изучение Тихоокеанского Севера, 1815–1841. М., 2005, с. 118.

³⁶ Хлебников К.Т. Русская Америка..., с. 154.

поступивший в употребление в 1819 г., едва мог держаться до 1822 г., после короткого похода в Якутат найден вовсе негодным и неспособным к починке. [...]

3) Ценность. За покупаемые от американцев суда было заплачено: за *Брутус* – 5000, *Араб* – 11 000, *Лявинг* – 8000 шкур котиков; считая каждую по цене отходящей к ним торговле на русский счет 8 руб. 75 коп., составит: 1-й – 43 750 руб., 2-й – 9625 руб. и 3-й – 70 000 руб.”³⁷.

Но эти деньги не были выброшены на ветер: купленные у американцев брига показали отменное качество. Так, бриг “Байкал” служил с 1824 до 1851 г. (!), когда был отчислен блокшивом, а еще за два года до того он ходил в дальнее плавание под начальством лейтенанта Н.Я. Розенберга, будучи направлен в марте 1849 г. для патрулирования возле западных Алеутских островов с целью наблюдения за иностранными китоловами³⁸. Бриг “Охотск”, купленный у американцев в 1825 г., был потерян только в ходе Крымской войны, когда его перехватил английский военный пароход в Амурском лимане 16 июля 1855 г. Капитан “Охотска”, финский шкипер Аксель Юзелиус, вынужден был взорвать судно, чтобы оно не досталось неприятелю³⁹. Напротив, корабли, выстроенные в Охотске и Ново-Архангельске, были невысокого качества. В донесении от 30 апреля 1839 г. главный правитель капитан 1-го ранга И.А. Куприянов писал: «По строгом осмотре ныне шлюпа “Ситха” он оказался столь гнилым, что совершенно неспособен более ходить в море, к удивлению после столь короткой службы. Бригг “Полифем” с нуждою может служить не более двух лет. Эти два судна охотской постройки и шлюп “Уруп” доказали своею ценностью и непрочностью невыгоду для Компании строения охотского и ново-архангельского»⁴⁰.

С другой стороны, почти 20 лет служил РАК и бриг “Чичагов” (бывший “Тэл-ли-хо”), купленный у американцев в 1827 г. В июне 1834 г. вооруженный 14 пушками бриг под командованием лейтенанта Д.Ф. Зарембо предотвратил плавание брига “Дриад”, принадлежавшего британской Компании Гудзонова залива (КГЗ), вверх по реке Стахин (Стикин), где англичане намеревались обосноваться для подрыва русской пушной торговли в этом регионе. Этот инцидент привел к заметному осложнению англо-русских дипломатических отношений в середине 1830-х годов⁴¹. Затем на протяжении ряда лет “Чичагов” занимался патрулированием в районе Алеутских островов для контроля за иностранными китобоями, наводнившими в те годы Берингово и Охотское моря. Правда, в 1845 г. бриг был выброшен на берег бурей во время якорной стоянки у острова Медный. К счастью, команде повезло: все люди и большая часть груза были спасены. Весной 1846 г. экипаж “Чичагова” был снят с острова бригам “Константин” и доставлен в Ново-Архангельск. Потеря самого “Чичагова” была несущественной, так как старый бриг числился в капитале компании всего за 3 тыс. руб. серебром⁴².

Несмотря на высокое качество американских кораблей, РАК намеревалась диверсифицировать обеспечение своего флота и во второй половине 1830-х годов заказала финским корабелам два судна. Первым из них стал трехмачтовый корабль “Николай I”, спущенный в 1837 г. на воду в Або. В научной литературе его тип определяют порой

³⁷ Там же, с. 155.

³⁸ Отчет Российско-Американской компании Главного правления (ОРАКГП) за 1849 год. СПб., 1850, с. 25; ОРАКГП за 1851 год. СПб., 1852, с. 24.

³⁹ Рапорт Н.Н. Муравьева великому князю Константину Николаевичу... 3 августа 1855 г. – Российско-Американская компания и изучение Тихоокеанского Севера, 1841–1867: сб. док. М., 2010, с. 288–289.

⁴⁰ Российско-Американская компания и изучение Тихоокеанского Севера, 1815–1841, с. 384.

⁴¹ Barratt G. Russian Shadows on the British Northwest Coast of North America, 1810–1890. Vancouver, 1983, p. 30–31, 35.

⁴² ОРАКГП за 1845 год. СПб., 1846, с. 36–38; Тихменев П.А. Указ. соч., ч. II. СПб., 1863, с. 223–225.

как “фрегат”⁴³ и даже как “тендер”⁴⁴. На самом деле это был, скорее всего, трехмачтовый барк, но никак не крупный военный корабль или маленькое одномачтовое судно. В 1837–1839 гг. “Николай I” ходил в Русскую Америку под командованием капитан-лейтенанта (будущего адмирала) Е.А. фон Беренса, который вывез из колоний груз пушнины и других произведений на 3 млн руб. ассигнациями. В 1839–1841 гг. “Николай I” повторно ходил в колонии и благополучно возвратился в Кронштадт с грузом на 1,3 млн руб.⁴⁵

Другим финским кораблем, построенным для РАК в Або из финской сосны, стал трехмачтовый барк “Наследник Александр”, который в 1840 г. ушел в колонии под начальством Д.Ф. Зарембо и остался там на службе. Здесь он плавал в течение нескольких навигаций, причем едва не затонул во время жесточайшего шторма в ночь 27/28 сентября 1842 г., когда следовал из Сан-Франциско в Ново-Архангельск с грузом товаров и продовольствия. Во время бури погибли его командир капитан-лейтенант Н.К. Кадников и еще пять членов команды, а сам корабль был спасен лишь благодаря распорядительности штурмана И.И. Архимандритова⁴⁶. В 1848 г. барк “Наследник Александр” был отчислен из состава колониальной флотилии, превратившись в плавающий блокшив в гавани Ново-Архангельска⁴⁷.

Финские корабли всё же уступали по качеству судам из США, и РАК продолжила свою давнюю практику, купив в 1840 г. в Рио-де-Жанейро американский бриг, получивший название “Великий князь Константин”. Этот корабль стал первым из европейских судов, который вошел в устье реки Амур летом 1846 г. под командованием подпоручика Корпуса флотских штурманов (КФШ) А.М. Гаврилова⁴⁸. В 1848 г. колониальное начальство распорядилось купить на Гавайях новое судно “по возможности американской постройки, потому что построенные из американского дуба, оказываются самыми прочными для службы в морях, входящих в круг плаваний колониальной флотилии”⁴⁹. В Гонолулу был приобретен американский трехмачтовый барк водоизмещением 293 т за 26 тыс. руб. серебром и назван “Князь Меншиков”⁵⁰, который затем на протяжении многих лет успешно ходил по всему Тихоокеанскому Северу и в 1850-х годах был прикомандирован к эскадре вице-адмирала Е.В. Путятина, посланного для установления дипломатических отношений с Японией⁵¹.

В середине 1840-х годов РАК стала использовать для снабжения колоний также фрахтованные финские корабли “Ситха” и “Атха”, которые несколько раз ходили под флагом компании с Балтики в Ново-Архангельск в 1846–1853 гг. под командованием опытных финских шкиперов⁵². Подобными мерами РАК стремилась сократить транспортные расходы и время доставки грузов (11 месяцев морским путем из Кронштадта вместо 17 сухим путем через Сибирь) и не рисковать собственными кораблями⁵³.

⁴³ Постников А.В. Русская Америка в географических описаниях и на картах. 1741–1867 гг. СПб., 2000, с. 214.

⁴⁴ Болгурцев Б.Н., Корякин В.И. Указ. соч., с. 278.

⁴⁵ National Archives and Record Service (Washington). RG 261. RRAC (NARS). Roll. 43, p. 193об.

⁴⁶ ОРАКГП за 1842 год. СПб., 1843, с. 32; Храмов А. Бедствие корабля Российско-Американской компании *Наследник Александр*. – Морской сборник. 1848, т. I, № 3–4, с. 82–89.

⁴⁷ ОРАКГП за 1848 год. СПб., 1849, с. 24.

⁴⁸ АВПРИ, ф. Гл. архив II–5, 1844–1860 гг., оп. 38, д. 3, л. 47–76; NARS. Roll. 43, p. 193об.; ОРАКГП за 1846 год. СПб., 1847, с. 39.

⁴⁹ ОРАКГП за 1847 год. СПб., 1848, с. 43.

⁵⁰ Там же, с. 44.

⁵¹ О плавании в Японию корабля Российско-Американской компании “Князь Меншиков” в 1852 г. – Морской сборник, 1853, т. X. № 8, с. 128–129.

⁵² ОРАКГП за 1844 год. СПб., 1845, с. 29; ОРАКГП за 1845 год. СПб., 1846, с. 18–21. См. мемуары участника плавания: *Lindholm O.W. Beyond of the Frontiers of Imperial Russia. From the Memoirs of Otto W. Lindholm. Chippenham, 2008.*

⁵³ ОРАКГП за 1844 год. СПб., 1845, с. 29; ОРАКГП за 1845 год. СПб., 1846, с. 18–21; Движе-

В 1849 г. колониальная флотилия пополнилась трехмачтовым дубовым кораблем “Лина” (234 т), построенным в 1845 г. в Бремене и купленным в Сан-Франциско, который был назван “Шелихов”⁵⁴. Он потерпел крушение в 1851 г. в южной части Охотского моря, хотя команда, пассажиры и небольшая часть груза были спасены⁵⁵. Как писал в Петербург главный правитель Русской Америки Н.Я. Розенберг в депеше от 29 ноября 1851 г. (№ 790), «потеря корабля “Шелихов” произвела большое разстройство в нашей колониальной флотилии»⁵⁶. Вместо погибшего корабля в Германии был заказан новый бриг с тем же названием, который в 1852 г. отправился в Русскую Америку⁵⁷.

Кроме того, для укомплектации колониальной флотилии еще в 1850 г. по заказу РАК в Нью-Йорке из американского дуба был построен трехмачтовый корабль, названный “Император Николай I” (водоизмещением почти 600 т), а в 1851 г. – построенный в Любеке трехмачтовый барк “Кадык” (500 т). Последний часто использовался для перевозки аляскинского льда в Калифорнию, где у него был хороший сбыв. Но 1 апреля 1860 г. корабль “Кадык” под управлением шкипера Архимандритова потерпел крушение и затонул у о-ва Еловый с грузом льда для Калифорнии⁵⁸.

Успех вояжей финских фрахтованных судов в 1840-х годов и отказ КГЗ поставлять в Русскую Америку продовольствие и товары по фиксированным ценам из-за разразившейся в Калифорнии “золотой лихорадки” в 1849 г. вновь подтолкнули руководство РАК к мысли о снабжении колоний преимущественно из балтийских портов, Германии и Англии. С этой целью компания приобрела за рубежом ряд кораблей, включая крупные океанские клиперы. Так, в 1851 г. были куплены корабли “Цесаревич” (построен в Любеке, 529 т; по другим данным – 650 т⁵⁹), в 1852 г. – клипер “Ситха” (900 т) и в 1853 г. – “Камчатка” (900 т)⁶⁰. Это произошло накануне Крымской войны, и хотя РАК удалось заключить с КГЗ пакт о нейтралитете владений обеих компаний, который утвердили правительства Великобритании и России, но этот пакт не обезопасил суда РАК, находившиеся в то время в открытом море. Они могли стать легкой добычей военных эскадр союзников. Особая опасность нависла над кругосветным кораблем “Цесаревич”, отправившимся в декабре 1853 г. с ценным грузом пушнины (до 800 тыс. руб. серебром) из Ново-Архангельска в Кронштадт вокруг мыса Доброй Надежды. Уже в Атлантическом океане капитан судна, опытный датский шкипер Б. Йорьян, зайдя на остров Св. Елены, узнал о начале военных действий между Россией и англо-франко-турецкой коалицией. Опасаясь английских крейсеров, он вначале хотел следовать в нейтральную Испанию и укрыться в ее портах, но затем у него созрел более рискованный план, сулящий в случае успеха избежание финансовых потерь для РАК. В порту через членов экипажа одного немецкого судна из Гамбурга Йорьян распространил слух, что его корабль с богатым грузом попытается пройти на Балтику через пролив Ла-Манш. Англичане, узнав об этом от своих агентов, поверили слухам и отрядили целых четыре военных корабля для патрулирования в проливе, стремясь перехватить русское судно. Тем временем “Цесаревич” шел совсем другим маршрутом: он обогнул Британские острова с севера, благополучно пересек Северное море и успел укрыться в Гамбурге буквально под носом у английского крейсера, гордо подняв на гафеле флаг Российско-Американской компании. “Столь смелый и решительный

ние судов Российско-Американской компании с 1 января 1844 г. по 1 января 1854 года. – Морской сборник, 1855, т. XIX, № 12, с. 119.

⁵⁴ ОРАКГП за 1849 год. СПб., 1850, с. 24.

⁵⁵ Движение судов Российско-Американской компании..., с. 121–122; Тихменев П.А. Указ. соч., ч. II, с. 77.

⁵⁶ NARS. Roll. 57, p. 580.

⁵⁷ Тихменев П.А. Указ. соч., ч. II, с. 156–160, 222.

⁵⁸ ОРАКГП за 1860 год. СПб., 1861, с. 50, 54–55; Anichtchenko E., Rogers J. Alaska's Submerged History: The Wreck of the *Kad'yak*. Anchorage (Alaska), 2007.

⁵⁹ NARS. Roll. 20, p. 66.

⁶⁰ Тихменев П.А. Указ. соч., ч. II, с. 156.

подвиг шкипера Иорьяна, – говорилось в отчете ГП РАК, – возбудил общее одобрение и сочувствие жителей Гамбурга, со стороны же Компании принят был с особенной благодарностью”⁶¹.

Куда меньше повезло крупнейшему кораблю РАК – клиперу “Ситха”, построенному в Альтоне (Германия). Корабль был захвачен с грузом и пассажирами утром 27 августа 1854 г. неподалеку от входа в Авачинскую губу у Петропавловска эскадрой союзников. Судно было признано законным военным призом и продано во Францию (его груз был оценен свыше 1 млн франков). Только благодаря удаче клиперу РАК “Камчатка”, посланному в 1855 г. из Петропавловска с грузом леса в Сан-Франциско под командованием финского шкипера А.В. Риделя, удалось миновать эскадру союзников, крейсирующую у берегов Калифорнии, и английский фрегат, стерегущий вход в залив Сан-Франциско. Затем сюда же пришел и корабль РАК “Император Николай I”⁶². Здесь оба судна находились до окончания военных действий, так как англичане готовы были захватить их в случае выхода в открытое море, поскольку всерьез опасались превращения их в каперские суда⁶³. Впоследствии клипер “Камчатка” исправно служил вплоть до продажи Русской Америки США, совершив несколько кругосветных путешествий, а корабль “Император Николай I” потерпел крушение в 1865 г. у курильского острова Онекотан. К счастью, весь экипаж и пассажиры были спасены⁶⁴.

Уже после Крымской войны в состав колониальной флотилии вошли построенные в США и снабжавшие колонии под нейтральным американским флагом в ходе военной кампании барк “Нахимов” (бывший “Сайни”), пароходы “Александр II” (бывший “Астория”, 400/500 т) и “Великий князь Константин” (300 т)⁶⁵. Позднее, в 1858 г. РАК купила в Гамбурге крупный американский клипер “Кёр де Леон” (1200 т) за 70 тыс. руб. серебром. В ежегодном официальном отчете ГП РАК отмечалось: “Этот корабль, по величине своей, мог вместить не только весь груз Компании, отправляемый из С.-Петербурга и Гамбурга в Колонии, но еще посторонний в значительном количестве”⁶⁶. Судно назвали “Царицей”, и в 1859 г. оно ушло в Тихий океан под командой шкипера А.В. Риделя. Очевидец, шедший на “Царице”, писал: “Ход у неа удивительный, она обгоняет все корабли, какие нам встречались впоследствии, и капитан говорит, что на таком корабле можно добраться до Ситхи (Ново-Архангельска. – А.Г.) в шесть месяцев”⁶⁷. Прибыв в колонии в 1860 г., клипер совершил за одну навигацию три рейса в Калифорнию, доставив туда с Аляски в общей сложности 2264 т льда⁶⁸.

Здесь можно упомянуть, что суда РАК продолжали время от времени выполнять казенные поручения. Так, корабль РАК “Нахимов” (подпоручик КФШ Н.Х. Бенземан) в 1858 г. доставил груз хлеба в залив Де-Кастри для военных судов Тихоокеанской эскадры и русского консула в Хакодате (Япония)⁶⁹. С другой стороны, как и прежде, помимо собственных судов РАК периодически использовала иностранные зафрахтованные корабли для доставки необходимых грузов в Русскую Америку и вывоза ее товаров на внешние рынки. Так, еще в конце 1850-х годов компания зафрахтовала для этой цели два иностранных судна – “София-Аделаида” и “Иоганн Кеплер”, а в 1860-х годах – корабли “Коста-Рика” и “София-Елена”⁷⁰. Кроме того, под флагом компании на Тихий океан ходили суда Российско-Финляндской китоловной компании (1850–1863),

⁶¹ ОГПРАК за 1853 г. СПб., 1854, с. 17–19.

⁶² ОРАКГП за 1854 и 1855 годы. СПб., 1856, с. 45–47.

⁶³ Пономарев В.Н. Крымская война и русско-американские отношения. М., 1993, с. 137.

⁶⁴ РГИА, ф. 40, оп. 1, д. 17, л. 113–113об., 121–121об.

⁶⁵ ОРАКГП за 1856 год. СПб., 1857, с. 22–23; Тихменев П.А. Указ. соч., ч. II, с. 156–160.

⁶⁶ ОРАКГП за 1858 год. СПб., 1859, с. 27–28.

⁶⁷ В.К. Из заметок о плавании на корабле Российско-Американской компании “Царица”. – Морской сборник, 1861, т. LVI, №11, с. 97.

⁶⁸ ОРАКГП за 1858 год. СПб., 1859, с. 30–31; ОРАКГП за 1860 год. СПб., 1861, с. 49.

⁶⁹ ОРАКГП за 1858 год. СПб., 1859, с. 30, 39.

⁷⁰ ОРАКГП за 1852 год. СПб., 1853, с. 8; ОРАКГП за 1863 год. СПб., 1865, с. 11.

Динамика развития флота РАК, 1799–1867

Год	Общее число судов РАК (в скобках – число кругосветных судов)	Тоннаж*, (в скобках – тоннаж кругосветных судов)	Число судов иностранной постройки	Проценты от общего числа	Тоннаж судов иностранной постройки	Проценты от общего тоннажа
1799**	8	674	0	0	0	0
1804	8(2)	1340(820)	2	25%	820	61%
1812	9(1)	1900(320)	4	44%	1260	63%
1820	10(3)	2681 (1305)	5	38%	1565	58%
1828	10(1)	1505(410)	7	70%	1385	92%
1839	17(1)	2760(400)	6	35%	1519	55%
1843	10(1)	1230(300)	5	50%	1029	84%
1852	11(3)***	3380 (1690)	8	73%	3115	92%
1860	12(4)	5250 (3117)	9	75%	4985	95%
1866	11(3)	4275 (2375)	9	82%	4175	97%

* Тоннаж в ряде случаев исчислен приблизительно, так как в источниках нередко встречаются заметные расхождения в цифрах.

** На начало 1799 г., так как в течение этого года РАК потеряла три судна из восьми.

*** Включая фрахтованный финский корабль “Атха”.

в которой половина капитала принадлежала РАК, а сами суда были финляндской постройки с финскими экипажами⁷¹.

К началу 1860-х годов во флоте РАК было столько судов американского и немецкого производства, что это повлекло нарекания со стороны известного моряка и будущего командира Тихоокеанской эскадры капитана 1-го ранга А.А. Попова, с патристических позиций обвинившего компанию в том, что она игнорирует суда отечественной постройки. В ответ Главное правление РАК выпустило специальную брошюру, в которой отмечало: “Совершенно справедливо, что компания покупает свои суда за границей, но не менее справедливо и то, что постройка судов и лес для этого несравненно лучше за границей, нежели в России. Лучшие частные верфи находятся у нас в Финляндии. Иностранная фамилия мастеров и рабочих не затруднили бы компанию заказывать там суда, а собственно непрочность леса не соответствует выгодам компании, которая считает обязанностью строить и покупать суда для себя сколь возможно на продолжительнейшее время. Опыт показал, что корабль, купленный в Германии, т.е. в Гамбурге или Бремене, и от Американских Соединенных Штатов, из дуба или другого какого либо крепкого дерева, служит 20 и более лет, тогда как корабль из финляндской сосны выслуживает не более 12 лет, построенный же в колониях, из ели или душиanky (американского кипариса), не более 7, если всем означенным кораблям предстояло бы плавание в жарких климатах. Ценность же всех этих трех родов судов почти одинакова, и даже цены последних дороже, потому что все материалы для постройки нужно привозить, и самый лес обходится не дешево, не взирая на то, что Ситха из конца в конец заросла лесом”⁷².

⁷¹ См.: Тихменев П.А. Указ. соч., ч. II, с. 143–152; Ермолаев А.Н. Российско-финляндская китоловная компания (1850–1863 гг.). – Ученые записки факультета истории и международных отношений: Сборник научных статей памяти д-ра ист. наук, профессора Ю.В. Галактионова. Кемерово, 2010, с. 154–161.

⁷² Объяснение на статьи: г. Попова, в № 4-м “Морского сборника” и г. Мельницкого, № 171-м

Правда, в 1860-х годах РАК прекратила практику покупки иностранных кораблей для собственных нужд, поскольку ее экономическое положение начало стремительно ухудшаться с 1863 г., а к моменту продажи Русской Америки США компания находилась в состоянии тяжелейшего финансового кризиса. После уступки колоний американцам в 1867 г. часть судов РАК была продана новым хозяевам Аляски, а часть ушла в восточные порты России и на Балтику.

Подводя итоги исследования, можно прийти к следующим выводам. Корабли иностранного происхождения в составе флота РАК играли заметную и со временем всё более возрастающую роль (см. таблицу). Так, если в 1804 г. компания располагала всего двумя кораблями иностранной постройки, что составляло всего 25% от общей численности ее флота, то в 1860 г. таковых было уже 9 (из 12) – 75%⁷³. Причем не менее впечатляюще выглядит тенденция роста общего тоннажа иностранных судов: если в 1804 г. он составлял 61%, то в 1861 г. – 95%, а к концу существования Русской Америки – даже 97% (1866). И это неудивительно, учитывая то, что почти все крупные корабли компании были куплены за границей. К ним относились и все кругосветные суда РАК. Так, только один клипер “Царица” американской постройки составлял по своему водоизмещению и грузоподъемности чуть ли не половину от водоизмещения всех судов колониальной флотилии в 1821 г.! Другими словами, в заключительный период Русской Америки подавляющая часть грузов и пассажиров компании перевозилась судами, приобретенными за рубежом. РАК обзаводилась иностранными кораблями по чисто практическим соображениям, учитывая их более высокое качество и технические характеристики. Всего РАК приобрела для собственных нужд более 30 иностранных судов, из них американских – 19; немецких – 6, финских – 5 (включая 2 фрахтованных); английских – 3; мексиканских – 1. Можно достаточно уверенно утверждать, что без них РАК не могла успешно функционировать как коммерческая организация, а сами они сыграли заметную роль в истории Русской Америки.

“Журнала для акционеров”. (Сообщено от главного правления российско-американской компании). СПб., 1860, с. 29–30.

⁷³ Ведомость о колониальных судах к 1 июля 1860 года. – Приложения к докладу Комитета об устройстве русских американских колоний. СПб., 1863.