



DOI 10.5862/JHSS.239.14
УДК 629.12

А.В. Гринёв

ПАРОХОДЫ И ПАРОХОДОСТРОЕНИЕ В РУССКОЙ АМЕРИКЕ

В статье проанализированы становление пароходостроения и особенности эксплуатации паровых судов в бывших российских колониях на Аляске в 1838–1867 гг. Развитие этой транспортной составляющей экономики Русской Америки протекало при активном взаимодействии с представителями США и их технической поддержке. Хотя в составе флота Российско-Американской компании, управлявшей Аляской в те годы, пароходов всегда было меньше, чем парусных судов, их численность постепенно росла. К концу существования Русской Америки пароходы составляли более трети всех судов компании, что способствовало техническому, транспортному и экономическому развитию самых отдаленных уголков Российской империи

ТРАНСПОРТ; ПАРОХОДЫ; ПАРОХОДОСТРОЕНИЕ; РОССИЙСКАЯ КОЛОНИЗАЦИЯ АЛЯСКИ; РУССКАЯ АМЕРИКА; ТИХООКЕАНСКИЙ СЕВЕР.

Как известно, первые пароходы появились в наиболее технически развитых странах – Великобритании и США – еще в конце XVIII – начале XIX в. Россия с небольшим опозданием (с 1815 г.) также подключилась к строительству паровых судов. В данной статье речь пойдет о малоизвестном аспекте истории пароходства в России – строительстве и использовании пароходов в бывших владениях России на Аляске.

После окончательного открытия Аляски в 1741 г. экспедицией В.И. Беринга – А.И. Чirikова русские промышленники и купцы приступили к освоению этого богатого пушниной края. Первое время их промысловые экспедиции уходили на восток с Камчатки, а позже также из Охотска вдоль цепи Алеутских островов, пока во второй половине XVIII в. не достигли американского побережья. В 1784 г. известный купец Г.И. Шелихов основал первое постоянное русское поселение на крупном острове Кадьяк у берегов Южной Аляски, а вскоре в этом районе стали возникать другие укрепленные фактории и поселки. Так была заложена база «Русской Америки». В 1799 г. все российские колонии были подчинены находящейся под покровительством государства монопольной Российско-Американской компании (РАК). В начале XIX в. ее владения охватывали Алеутские и Командорские острова, большую часть Курильских островов, а также побережье Юж-

ной и Юго-Восточной Аляски, где в 1804 г. на острове Ситха (Баранова), в самом сердце архипелага Александра, был заложен Новоархангельск – будущая столица Русской Америки (с 1808 г.). Это поселение часто также называли «Ситха» или «Ситка», используя топоним местных индейцев тлинкитов.

Первоначально связь с отдаленными колониями в Америке (и между ними) поддерживалась исключительно с помощью парусных судов различных типов [См.: 4]. Руководство РАК в Петербурге, отмечая успехи паровых судов, стало задумываться и над развитием пароходства в российских владениях в Новом Свете. Директора компании в депеше от 24 марта 1826 г. писали главному правителю Русской Америки М.И. Муравьеву о бурном развитии пароходостроения и надеялись, что появление даже одного парохода на Аляске «значительным образом может благоприятствовать нашему колониальному судоходству». Однако попытка заказать такой пароход для колоний окончилась неудачей из-за крайней дороговизны паровой машины (80 тыс. рублей серебром) [23, roll. 5, pp. 105–105 об.].

К идее завести в колониях пароход руководство РАК вернулось через 10 лет, но на этот раз инициатива принадлежала колониальной администрации. Капитан 1-го ранга И.А. Купреянов, главный правитель Русской Амери-

ки в то время, в депеше из Новоархангельска в Петербург в 1836 г. настаивал на постройке парохода, поскольку у конкурентов-англичан из Компании Гудзонова залива (КГЗ) в соседней Канаде уже появился небольшой пароход «Бивер» (Beaver) (водоизмещение 109 т, мощность машины 35 л. с.). Он опасался, что британцы, получив преимущество в скорости перемещения, могут полностью перехватить всю пушную торговлю с индейцами тлинкитами в проливах архипелага Александра [23, roll. 38, pp. 171–171 об.].

Главное правление (ГП) РАК в Петербурге серьезно отнеслось к посланию И.А. Купреянова и после дополнительной переписки с ним заказало в 1838 г. в США машину для будущего парохода, одновременно заключив контракт с американским инженером-машинистом Э. Муром, который должен был установить ее в деревянном корпусе, выстроенном на верфи Новоархангельска. Сам пароход был заложен здесь 5 июня 1838 г. и наречен в честь императора «Николай I». Он был спроектирован длиной по палубе около 132 футов (почти 40 м), а по килю – 120 футов (36 м) и шириной 40 футов (12 м), с глубиной трюма в 9 футов (2,7 м); мощность паровой машины 60 л. с. [19, с. 361, 371, 384]. Можно предположить, что водоизмещение судна было около 150–200 т, однако, по сведениям правительственного ревизора капитан-лейтенанта П.Н. Головина, построенный позднее по его образцу пароход с таким же названием и такой же паровой машиной имел тоннаж всего 65 т [1, с. 346], что вряд ли соответствовало истине, учитывая размеры парохода «Николай I». Следует заметить, что аналогичная проблема существует и в отношении других пароходов РАК: тоннаж и некоторые другие их характеристики в документах либо не указаны вовсе, либо в разных источниках имеются существенные расхождения в цифрах (см. таблицу). Например, по сведениям П.Н. Головина, водоизмещение парохода РАК «Великий князь Константин» составляло 368 т [Там же. Табл. IX], а по данным историка РАК капитана 1-го ранга П.А. Тихменева – 300 т [21, с. 222].

Еще до закладки первого парохода в Новоархангельск из США была доставлена предназначенная для него машина и прибыл американский инженер-машинист. И.А. Купреянов в донесении директорам РАК от 2 мая 1838 г.

писал: «29 апреля прибыл в Новоархангельск из Бостона с заходом на Сандвичевы [Гавайские] острова шлюп „Suffolk”, капитан Allen, бывавший здесь уже несколько раз. Он привез фрахтованный компанией груз и машину для парохода с машинистом, о коих упоминается в депешах ко мне из Главного правления от 5 марта и апреля прошедшего года за № 370 и 605. <...> Конструкция пароходного судна: (по модели) и отзыву машиниста видно, что оно совсем не морское, а озерное и проч. В заливе и проливах обещает добрую службу, но проход прямо до Кадьяка предпринять совершенно невозможно» [19, с. 360–361].

Строительство парохода было нелегким делом. В донесении И.А. Купреянова в ГП РАК от 30 апреля 1839 г. говорилось: «Постройка такого судна, как пароход „Николай”, почти не по силам Новоархангельскому порту, это доказывают время и число рабочих, на него употребленных, и продолжающиеся необходимые работы и поныне, лишних же затей тут никаких нет» [Там же. С. 384]. По мнению главного правителя, строительство парохода по трудности сопоставимо с постройкой трех парусных судов аналогичного водоизмещения. Тем не менее «Николай I» стал первым пароходом, спущенным на воду на западном побережье Америки.

Несмотря на то что пароход был речного типа и явно не предназначался для плавания в открытом море, о чем прекрасно знал и писал ранее директорам РАК И.А. Купреянов, он всё же решил рискнуть и летом 1839 г. отправился на нем из Новоархангельска на Кадьяк. Однако главный правитель не смог одолеть на новостроенном пароходе и половины намеченного маршрута, добравшись лишь до залива Якутат на материковом побережье, откуда вынужден был возвратиться в столицу российских колоний. Опыт этого плавания показал, что пароход «Николай I» совершенно не годится для океанских походов [23, roll. 42, pp. 438 об., 445, 446]. В дальнейшем он использовался исключительно для буксировки парусных судов во внутреннюю гавань Новоархангельска, а также бревен с лесозаготовок вблизи столицы колоний, изредка ходил с торговыми целями по внутренним проливам архипелага Александра, острова которого населяли воинственные индейцы тлинкиты. Соответственно пароход «Николай I» имел достаточно внушительное вооружение. Об этом



можно судить по выстроенному впоследствии по его образцу одноименному пароходу, который имел 5 пушек калибром 5 фунтов и 4 карронады калибром 12 фунтов, а также станок для пуска зажигательных ракет, абордажные сети и целый набор огнестрельного и холодного оружия [1, табл. IX].

В целом колониальное начальство осталось довольно новым приобретением колониальной флотилии. Пароход мог ходить в проливах архипелага Александра невзирая на ветер и течения, которые очень влияли на ход парусных судов. В 1840-х гг. он часто использовался для меновой торговли с тлинкитами. Так, в 1840–1841 гг. по приказу А.К. Этолина, нового главного правителя Русской Америки, пароход «Николай I» совершил пять рейсов по проливам к тлинкитским селениям для приобретения у индейцев пушнины [23, roll. 45, p. 267 об.]. Подобная практика продолжалась и позднее. Помимо ценных мехов приказчики РАК привозили на пароходе в Новоархангельск десятки, а порой и сотни бочонков картофеля и репы, купленных у тлинкитов, которые научились у русских выращивать эти овощи [3, с. 156, 188]. При этом сам пароход первое время внушал индейцам суеверный страх: они не могли понять, как он может двигаться против ветра и течения. Кроме того, уважение вызывали расположенные на его борту пушки. Не случайно сменивший А.К. Этолина капитан 2-го ранга М.Д. Тебеньков сообщал в Петербург, что наличие у русских парохода заметно снизило воинственность беспокойных соседей Новоархангельска [Там же. С. 157].

Практическая польза парохода «Николай I» подтолкнула колониальное начальство к продолжению пароходостроения. С помощью опытного и усердного инженера Э. Мура в 1840 г. на Новоархангельской верфи был заложен маленький буксирный пароход «Мур», названный так в честь его строителя. На нем была установлена машина мощностью всего 8 л. с., целиком изготовленная в мастерских Новоархангельска под руководством американского инженера. По этому поводу ГП РАК в Петербурге с гордостью сообщало в своем официальном отчете: «Все принадлежности парохода, как корпус, так и машина, до последнего винта сделаны в Ситхе. Это может служить лучшим доказательством совершенства мастерских в колониях» [5, с. 46]. Действительно, «Мур» стал

первым пароходом, полностью построенным в Русской Америке, хотя, как и его предшественник, в реальности это был результат русско-американского сотрудничества. В основном «Мур» служил для сообщения с расположенным южнее Новоархангельска на том же острове Ситха Озерским редутом [6, с. 24], где служащие РАК делали большие запасы рыбы в летний промысловый сезон для снабжения ею столицы колоний. Пароход «Мур» прослужил около 7 лет при Новоархангельском порте и в 1847 г. был выгодно продан в Калифорнии за пшеницу. Здесь он получил новое название – «Ситка» и стал первым пароходом, ходившим по рекам Калифорнии [22, с. 42]. Русский пароход так понравился новым владельцам, что они заказали построить для них еще один такой же, но с машиной мощностью 12 л. с. [7, с. 28].

Поэтому в Новоархангельске на местной верфи вскоре заложили аналогичный «Муру» маленький пароход длиной 52 и шириной 11 футов (соответственно 15,6 и 3,3 м), который получил имя «Баранов» в честь первого главного правителя Русской Америки. Пароход имел машину мощностью в 12 л. с. Он был спущен на воду в июле 1848 г. [23, roll. 19, p. 26; 7, с. 28, 33]. Однако пароход не был продан в Калифорнию, где в это время началась знаменитая «золотая лихорадка» и всё внимание переключилось на поиски драгоценного металла. «Баранов» остался в колониях и, как и его предшественник «Мур», в основном ходил по различным поручениям в окрестностях столицы Русской Америки, прежде всего в Озерский редут, а также буксировал парусники во внутреннюю гавань Новоархангельска [8, с. 26].

Помимо строительства пароходов верфь Новоархангельска оказывала и ремонтные услуги. Так, в 1850 г. по просьбе руководства КГЗ здесь был произведен капитальный ремонт английского парохода «Бивер». В официальном отчете ГП РАК об этом событии сообщалось: «Таковое исправление иностранного судна в нашем порту, равняющееся почти постройке онаго вновь, может свидетельствовать о хорошем состоянии колониального Адмиралтейства» [9, с. 21].

Кроме того, в 1852 г. здесь была закончена постройка нового корпуса для парохода «Николай I» вместо прежнего, к тому времени уже обветшавшего. В 1853 г. он был спущен на воду

и оснащен машиной, снятой со старого парохода [23, roll. 50, p. 302 об; 10, с. 21; 11, с. 23]. До начала 1860-х гг. этот пароход вместе с «Барановым» оставался в порту Новоархангельска, лишь изредка выходя для плаваний в окрестных водах (обычно не далее Озерского редута). Одной из его важнейших функций стала охрана порта, а не торговые походы к тлинкитским селениям в проливы архипелага Александра, поскольку главные правители опасались нападения этих индейцев после нескольких вооруженных столкновений с ними в 1850-х гг. Тогдашний главный правитель Н.Я. Розенберг в депеше в ГП РАК от 24 мая 1851 г. за № 528 писал, что «при малолюдстве, особливо же в летнее время, Новоархангельского порта пребывающие здесь в большом числе колоши в своих на порт дерзких покушениях главнейшим препятствием к исполнению оных считают пароход» [23, roll. 57, p. 335 об.]. Колониальная администрация не хотела рисковать пароходом и в ходе Крымской кампании (1853–1856). Хотя сами российские колонии в Америке не пострадали благодаря сепаратному пакту о взаимном нейтралитете владений РАК и КГЗ, утвержденному российским и британским правительствами, летом 1855 г. союзники, высадившие десант в Аянском порту на побережье Охотского моря, взорвали железный корпус небольшого парохода, строившегося здесь для РАК [12, с. 60].

Еще до начала Крымской войны в 1853 г. руководство РАК, идя в ногу с техническим прогрессом, заказало в Ньюкасле (Великобритания) железный винтовой пароход для службы в колониях, который был наименован «Великий князь Константин» в честь брата будущего императора Александра II. Однако из-за войны он смог прибыть в Санкт-Петербург только после заключения мира весной 1856 г. Отсюда пароход отправился с грузом для колоний, прибыв в Новоархангельск 20 февраля 1857 г. [13, с. 22–23]. В Русской Америке пароход стал совершать транспортные рейсы по отделам колоний, но из-за того, что подводная часть судна долгое время не была как следует покрашена, большая часть заклепок проржавела, и в 1859 г. во время очередного плавания пароход дал течь и едва не затонул. Его спасли глухие железные переборки в трюме, и в конце концов пароходу удалось благополучно добраться до Новоархан-

гельска, где он был уже основательно отремонтирован [1, с. 347; 14, с. 28].

Директора РАК в 1854 г. заказали в США еще один винтовой пароход [20, с. 109]. Он был построен на верфи в Нью-Йорке и получил название «Астория» (Astoria). В 1855–1856 гг. в ходе Крымской войны пароход осуществлял рейсы на Тихоокеанском Севере под американским флагом и с командой из граждан США, снабжая Русскую Америку продовольствием и товарами. Это делалось потому, что, согласно пакту о нейтралитете, заключенному между РАК и КГЗ, британский военный флот мог захватывать суда русской компании в открытом море (что произошло с клипером РАК «Ситха» в августе 1854 г.), но не трогал их в колониальных портах. Естественно, что сразу же после окончания войны этот «псевдоамериканский» пароход сменил флаг, команду и был переименован – он получил имя «Император Александр II» в честь молодого царя [14, с. 82–83]. Как и его «собрат» «Великий князь Константин», этот пароход имел помимо машины также парусное вооружение, что было характерно для судов периода перехода от парусного к паровому флоту. Впрочем, парусность судна «Император Александр II» была мала, а машина, по отзыву П.Н. Головина, «дурной системы» [1, табл. IX]. По свидетельству кадета С.О. Макарова (будущего адмирала), совершившего плавание на этом пароходе в 1864 г. из Русской Америки на Дальний Восток, его машина имела недостаточную мощность (70 л. с.) для судна такого водоизмещения (500 т), а потому он с большим трудом преодолевал океанскую зыбь [2, с. 5].

Помимо этих пароходов колониальная флотилия РАК пополнилась еще одним пароходом: длиной 67 футов (20 м), шириной 11 футов (3,3 м), с машиной мощностью 30 л. с. Он был построен в 1859–1860 гг. на Новоархангельской верфи для замены обветшавшего парохода «Баранов». Новый пароход получил такое же название, правда, машина для него была сделана в США, а водоизмещение, согласно данным П.Н. Головина, составляло 60 т [1, с. 346; 14, с. 27; 21, с. 346].

В конце 1850-х гг. возобновились плавания парохода «Николай I» по проливам архипелага Александра для скупки у индейцев тлинкитов пушнины и картофеля, как это практиковалось в 1840-х – начале 1850-х гг. Так, в октябре 1859 г.



по распоряжению главного правителя пароход ходил из Новоархангельска в ближние проливы «для расторжки с колошами» и благополучно возвратился 22 октября [23, roll. 63, p. 69]. На следующий год, 8 ноября 1861 г., в ночную ненастную погоду пароход потерпел крушение, натолкнувшись на подводные камни у острова Адмиралти неподалеку от индейского селения Нальтушкан. «При первом ударе о камни, — писал историк РАК П.А. Тихменев, опираясь на официальный отчет РАК, — упала на нем дымовая труба, лопнули проводники к холодильнику и вода стала быстро вливаться в пароход, остановив действие машины. Через несколько часов командир его со всей командой принужден был съехать на берег, взяв с собой провизию, оружие, порох и всё, что только возможно было поместить на гребные суда [шлюпки]. На следующий день с помощью колошей [тлинкитов], жителей селения Нальтушкан, пароход был подтянут, насколько возможно, ближе к берегу, после чего сумели спасти с него еще некоторые вещи. По прибытии из Новоархангельска другого парохода [«Александр II»] со шкуной [«Тунгус»] и гребными судами на буксире для спасения машины погибшего парохода последний оказался лежащим на боку на лайде [отмели], в воде. Корпус его был совершенно разбит, но все принадлежности к машине остались целыми и были погружены на пришедшие суда» [21, с. 227]. Машину затем использовали для постройки нового парохода. Это была единственная потеря парового судна из состава колониальной флотилии, хотя и довольно болезненная для финансов РАК, так как к моменту крушения стоимость парохода «Николай I» по балансу компании составляла 18 500 рублей серебром [16, с. 31].

В это время другие пароходы компании — «Великий князь Константин» и «Император Александр II» — активно использовались в колониальных водах, а иногда ходили в дальневосточные порты России и в Сан-Франциско в Калифорнии, доставляя туда аляскинские меха, почту, товары и пассажиров. Например, в 1860 г. пароход «Император Александр II» совершил длительный рейс под командованием лейтенанта Ф.К. Вермана на острова Кадьяк, Уналашка, Св. Павла и в Михайловский редут в заливе Нортон для снабжения русских поселений и факторий. «Исполнив это поручение, — сооб-

щалось в отчете ГП РАК, — пароход отправился в северную часть Берингова моря к островам Нунивак, Экивок, Азияк и в Мечигменскую губу [на Чукотке] для расторжки с дикарями [берингоморскими эскимосами и чукчами] и для собрания сведений о торговых связях между ними; причем два раза заходил в Кенайский [Кука] залив за углем. 13 октября пароход возвратился в Новоархангельск, доставив из отделов пушные промысла» [15, с. 51–52]. В этом же году главный правитель Русской Америки капитан 1-го ранга И.В. Фуругельм лично ходил на пароход «Великий князь Константин» в Кадьякский отдел с инспекционной миссией. В мае 1863 г. на том же пароход он отправился к устью реки Стахин (Стикин) для ознакомления с ситуацией в этом районе после наплыва сюда в прошлом году британских старателей, которые направлялись на золотые прииски в верховья реки уже на канадской территории [20, с. 374]. Кроме того, пароход периодически использовался также для скупки пушнины и овощей у тлинкитов в проливах архипелага Александра.

В 1865 г. в Новоархангельске спустили на воду последний в истории Русской Америки небольшой колесный пароход «Политковский», который строился здесь с 1862 г. (после потери парохода «Николай I»). Он был назван в честь председателя ГП РАК генерал-лейтенанта В.Г. Политковского [23, roll. 65, p. 5; 17, с. 41; 18, с. 33]. Машина для «Политковского» была взята с разбившегося парохода «Николай I». Но прослужил этот пароход компании не более двух лет и был продан, как и большинство судов РАК, американцам после уступки в 1867 г. Россией своих заокеанских владений США. Под флагом новых хозяев он ходил в тихоокеанских водах еще около трех десятков лет — до 1896 г. [22, с. 43].

Подводя итог, следует сказать, что пароходы РАК сыграли пусть и небольшую, но всё же заметную роль в истории Аляски и Тихоокеанского Севера. Благодаря пароходостроению Новоархангельск на короткий период (в 1840-х гг.) стал самым передовым в техническом отношении портом на всем западном побережье Америки. Вместе с тем необходимо подчеркнуть, что это стало возможно только при коммерческом и техническом содействии представителей США. И хотя в составе флота РАК парохо-

дов всегда было меньше, чем парусных судов, их численность постепенно росла. К концу существования Русской Америки пароходы составляли более трети всех судов компании (в 1867 г. из 11 кораблей РАК 4 были пароходами). В целом наличие пароходов, пароходо-

строение в российских колониях в Новом Свете были для своего времени, безусловно, весьма прогрессивным явлением. Это способствовало техническому, транспортному и экономическому развитию самых отдаленных уголков Российской империи.

Сведения о пароходах РАК в Русской Америке

Название судна	Тоннаж, т	Мощность машины, л. с.	Количество пушек	Где построено или куплено	Годы службы	Финал
«Николай I»	65–200 (?)	60	9	Новоархангельск	1839–1851	Разобран из-за ветхости
«Мур»	60 (?)	8	–	»	1840–1847	Продан в Калифорнии
«Баранов»	60 (?)	12	–	»	1848–1858	Разобран из-за ветхости
«Николай I»	65–200 (?)	60	9 (и ракеты)	»	1852–1861	Потерпел крушение
«Великий князь Константин»	368	70–75	7	США	1856–1867	Продан американцам
«Император Александр II»	500	70	6	»	1856–1867	» »
«Баранов»	60–100 (?)	30	–	Новоархангельск	1860–1867	» »
«Политковский»	200 (?)	60	(?)	»	1865–1867	» »

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Головин П.Н. Обзор русских колоний в Северной Америке капитана 2-го ранга Головина // Прил. к докл. Комитета об устройстве русских американских колоний. СПб.: Тип. Деп. внешней торговли, 1863. С. 268–462.
2. Гринёв А.В. Дневник С.О. Макарова о его пребывании в Русской Америке // Клио. 2012. № 2. С. 3–8.
3. Гринёв А.В. Индейцы тлинкиты в период Русской Америки (1741–1867 гг.). Новосибирск: Наука, 1991. 318 с.
4. Гринёв А.В. Классификация кораблей Российско-Американской компании (1799–1867 гг.) // Вопросы истории. 2015. № 4. С. 108–121.
5. Отчет Российско-Американской компании Главного правления за два года, по 1 января 1842 г. СПб.: Тип. Фишера, 1842. 65 с.
6. Отчет Российско-Американской компании Главного правления за один год, по 1 января 1844 г. СПб.: Тип. Фишера, 1844. 36 с.
7. Отчет Российско-Американской компании Главного правления за один год, по 1 января 1848 г. СПб.: Тип. Фишера, 1848. 47 с.
8. Отчет Российско-Американской компании Главного правления за 1848 г. СПб.: Тип. Фишера, 1849. 40 с.
9. Отчет Главного правления Российско-Американской компании за 1850 г. СПб.: Тип. Штаба инспектора по инженерной части, 1851. 35 с.
10. Отчет Российско-Американской компании за 1852 г. СПб.: Тип. Штаба инспектора по инженерной части, 1853. 25 с.
11. Отчет Российско-Американской компании за 1853 г. СПб.: Тип. Штаба инспектора по инженерной части, 1854. 33 с.
12. Отчет Российско-Американской компании за 1854 и 1855 гг. СПб.: Тип. Штаба инспектора по инженерной части, 1856. 62 с.
13. Отчет Российско-Американской компании за 1856 г. СПб.: Тип. Штаба инспектора по инженерной части, 1857. 40 с.
14. Отчет Российско-Американской компании за 1859 г. СПб.: Тип. Штаба инспектора по инженерной части, 1860. 120 с.
15. Отчет Российско-Американской компании за 1860 г. СПб.: Тип. Штаба инспектора по инженерной части, 1861. 107 с.
16. Отчет Российско-Американской компании за 1861 г. СПб.: Тип. Р. Голике, 1862. 46 с.
17. Отчет Российско-Американской компании за 1862 г. СПб.: Тип. Э. Треймана, 1865. 64 с.



18. **Отчет** Российско-Американской компании за 1863 г. СПб.: Тип. Э. Треймана, 1865. 46 с.

19. **Российско-Американская** компания и изучение Тихоокеанского Севера, 1815–1841 / отв. ред. Н.Н. Болховитинов. М.: Наука, 2005, 459 с.

20. **Российско-Американская** компания и изучение Тихоокеанского Севера, 1841–1867: сб. док. / сост. Т.С. Фёдорова, А.Ю. Петров, А.В. Гринёв; отв. ред. А.Ю. Петров. М.: Наука, 2010. 483 с.

21. **Тихменев П.А.** Историческое обозрение образования Российско-Американской компании и действий ея до настоящего времени. СПб.: Тип. Э. Мейера, 1863. Ч. II. 671 с. (с прил.).

22. **Anishchenko E.V.** The Fleet of the Russian-American Company // *Alaska Journal of Anthropology*. 2013. Vol. 11, no. 1–2. P. 37–50.

23. **National Archives and Record Service (NARS)**. RG 261. RRAC.

ГРИНЁВ Андрей Вальтерович – доктор исторических наук, профессор Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого.

Россия, 195251, Санкт-Петербург, Политехническая ул., 29

e-mail: agrinev1960@mail.ru

A. V. Grinev

STEAMSHIPS AND STEAMSHIP CONSTRUCTION IN RUSSIAN AMERICA

This article is dedicated to an analysis of the formation of steamship construction and the operation of steamships in the former Russian colonies in Alaska in 1838–1867. Development of this transportation component of the economy of Russian America proceeded with the active cooperation of representatives of the United States and their technical support. Though in the composition of the fleet of the Russian-American Company, which managed Alaska in those years, steamships were always in the minority in comparison with sailing ships, their number gradually increased. At the end of existence of Russian America they amounted to more than a third of all ships of the company and about half of all the colonial flotilla, contributing to the technical, transportation, and economic development of the most distant corners of the Russian Empire

TRANSPORT; STEAMSHIPS; STEAMSHIPS CONSTRUCTION; RUSSIAN COLONIZATION OF ALASKA; RUSSIAN AMERICA; NORTH PACIFIC.

REFERENCES

1. Golovin P.N. [The Survey of the Russian Colonies in North America of Captain of 2nd Rank Golovin]. *Prilozheniya k dokladu Komiteta ob ustroystve russkikh amerikanskikh koloniy* [Appendices to the Report of the Committee on the Organization of the Russian American Colonies]. St. Petersburg, Typ. Departamenta vneshney torgovli Publ., 1863. Pp. 268–462. (In Russ.)

2. Grinev A.V. [The Diary of S.O. Makarov on His Visit in Russian America]. *Klio*, 2012, no. 2, pp. 3–8. (In Russ.)

3. Grinev A.V. *Indeitsy tlinkity v period Russkoi Ameriki (1741–1867 gg.)* [The Tlingit Indians in Russian America, 1741–1867]. Novosibirsk, Nauka Publ., 1991. 318 p. (In Russ.)

4. Grinev A.V. [The Classification of Vessels of the Russian-American Company (1799–1867)]. *Voprosy istorii [Questions of History]*, 2015, no. 4, pp. 108–121. (In Russ.)
5. *Otchet Rossiysko-Amerikanskoy kompanii Glavnogo pravleniya za dva goda, po 1 yanvarya 1842 goda* [Report of the Russian-American Company Board of Directors for Two Years, on 1 January 1842]. St. Petersburg, Typ. Fischera, 1842. 65 p. (In Russ.)
6. *Otchet Rossiysko-Amerikanskoy kompanii Glavnogo pravleniya za odin god, po 1 yanvarya 1844 goda* [Report of the Russian-American Company Board of Directors for One Years, on 1 January 1844]. St. Petersburg, Typ. Fischera, 1844. 36 p. (In Russ.)
7. *Otchet Rossiysko-Amerikanskoy kompanii Glavnogo pravleniya za odin god, po 1 yanvarya 1848 goda* [Report of the Russian-American Company Board of Directors for One Years, on 1 January 1848]. St. Petersburg, Typ. Fischera, 1848. 47 p. (In Russ.)
8. *Otchet Rossiysko-Amerikanskoy kompanii Glavnogo pravleniya za 1848 god* [Report of the Russian-American Company Board of Directors for 1848]. St. Petersburg, Typ. Fischera, 1849. 40 p. (In Russ.)
9. *Otchet Glavnogo pravleniya Rossiysko-Amerikanskoy kompanii za 1850 god* [Report of the Board of Directors of the Russian-American Company for 1851]. St. Petersburg, Typ. Shtaba inspektora po inzhenernoy chasti, 1851. 35 p. (In Russ.)
10. *Otchet Rossiysko-Amerikanskoy kompanii za 1852 god* [Report of the Russian-American Company for 1852]. St. Petersburg, Typ. Shtaba inspektora po inzhenernoy chasti, 1853. 25 p. (In Russ.)
11. *Otchet Rossiysko-Amerikanskoy kompanii za 1853 god* [Report of the Russian-American Company for 1853]. St. Petersburg, Typ. Shtaba inspektora po inzhenernoy chasti, 1854. 33 p. (In Russ.)
12. *Otchet Rossiysko-Amerikanskoy kompanii za 1854 i 1855 gody* [Report of the Russian-American Company for 1854 and 1855]. St. Petersburg, Typ. Shtaba inspektora po inzhenernoy chasti, 1856. 62 p. (In Russ.)
13. *Otchet Rossiysko-Amerikanskoy kompanii za 1856 god* [Report of the Russian-American Company for 1856]. St. Petersburg, Typ. Shtaba inspektora po inzhenernoy chasti, 1857. 40 p. (In Russ.)
14. *Otchet Rossiysko-Amerikanskoy kompanii za 1859 god* [Report of the Russian-American Company for 1859]. St. Petersburg, Typ. Shtaba inspektora po inzhenernoy chasti, 1860. 120 p. (In Russ.)
15. *Otchet Rossiysko-Amerikanskoy kompanii za 1860 god* [Report of the Russian-American Company for 1860]. St. Petersburg, Typ. Shtaba inspektora po inzhenernoy chasti, 1861. 107 p. (In Russ.)
16. *Otchet Rossiysko-Amerikanskoy kompanii za 1861 god* [Report of the Russian-American Company for 1861]. St. Petersburg, Typ. R. Goloke, 1862. 46 p. (In Russ.)
17. *Otchet Rossiysko-Amerikanskoy kompanii za 1862 god* [Report of the Russian-American Company for 1862]. St. Petersburg, Typ. E. Treimana, 1865. 64 p. (In Russ.)
18. *Otchet Rossiysko-Amerikanskoy kompanii za 1863 god* [Report of the Russian-American Company for 1863]. St. Petersburg, Typ. E. Treimana, 1865. 46 p. (In Russ.)
19. *Rossiysko-Amerikanskaya kompaniya i izuchenie Tikhookeanskogo Severa, 1815–1841* [The Russian-American Company and Study of the North Pacific, 1815–1841]. Moscow, Nauka Publ., 2005. 459 p. (In Russ.)
20. *Rossiysko-Amerikanskaya kompaniya i izuchenie Tikhookeanskogo Severa, 1841–1867* [The Russian-American Company and the Study of the North Pacific, 1841–1867: A Collections of Documents]. Moscow, Nauka Publ., 2010. 483 p. (In Russ.)
21. Tikhmenev P.A. *Istoricheskoe obozrenie obrazovaniya Rossiysko-Amerikanskoy kompanii i deistviy eya do nastoyashchego vremeni* [A Historical Survey of the Formation of the Russian-American Company and Its Activities up to the Present Time]. St. Petersburg, Typ. E. Treimana, 1863. Pt. II. 671 p. (In Russ.)
22. Anishchenko E.V. The Fleet of the Russian-American Company. *Alaska Journal of Anthropology*, 2013, vol. 11, no. 1–2, pp. 37–50.
23. National Archives and Record Service (NARS). RG 261. RRAC.

GRINEV Andrey V. — *Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University.*

Politekhnikeskaya ul., 29, St. Petersburg, 195251, Russia

e-mail: agrinev1960@mail.ru