

П. А. Тихменев

**Историческое обозрение
образования Российско-
американской компании и
действий ее до настоящего
времени**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
П11

П11 **П. А. Тихменев**
Историческое обозрение образования Российско-американской компании и действий ее до настоящего времени / П. А. Тихменев – М.: Книга по Требованию, 2021. – 780 с.

ISBN 978-5-518-10270-5

ISBN 978-5-518-10270-5

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

ОГЛАВЛЕНІЕ.



	СТРАН.
<i>Глава XII.</i> Дѣйствія компаніи въ восточныхъ предѣлахъ Сибири .	1.
<i>Глава XIII.</i> <u>Исслѣдованія устья р. Амура и части о. Сахалина, учрежденіе тамъ русскихъ заселеній и торговля компаніи въ при-амурскомъ краѣ.</u>	<u>39.</u>
<i>Глава XIV.</i> <u>Дѣйствія компаніи по занятію о. Сахалина .</u>	<u>99.</u>
<i>Глава XV.</i> <u>Иностранное и русское итоловодство на Восточномъ океанѣ</u>	<u>129.</u>
<i>Глава XVI.</i> <u>Снабженіе колоній на Камчаткѣ продовольствіемъ и товарами и внѣшняя торговля компаніи.</u>	<u>154.</u>
<i>Глава XVII.</i> <u>Состояніе колоній въ продолженіе настоящаго періода существованія компаніи</u>	<u>189.</u>
<i>Глава XVIII.</i> <u>Дальнѣйшее распространеніе религіознаго просвѣщенія между туземцами и училища для дѣтей служащихъ и служителей компаніи .</u>	<u>252.</u>

	<u>стр.</u>
<u>Глава XIX.</u> Состояніе капиталовъ компаній, внутренняя торговля, расходы и доходы. Нѣкоторыя измѣненія въ составѣ главнаго правленія въ настоящій періодъ	277
<u>Глава XX.</u> Нѣкоторыя статистическія и этнографическія свѣдѣнія о російскихъ половіяхъ	286.

Г Л А В А XII.

ДѢЙСТВІЯ КОМПАНИИ ВЪ ВОСТОЧНЫХЪ ПРЕДѢЛАХЪ СИБИРИ.

Въ обзорѣніи предшествовавшаго періода дѣйствій Охотскій портъ и перенесеніе оттуда компанейской факторіи въ Аянъ. россійско-американской компаніи замѣчено было, какія мѣры принимала она для отысканія въ юговосточныхъ предѣлахъ Сибири гавани болѣе удобной нежели Охотскій портъ и въ какой степени заавы при рѣкахъ Уліѣ и Алдомѣ и заливѣ Аянѣ могли соответствовать для покойнаго пристанища судовъ и для основанія на берегахъ ихъ заселеній (¹). Между тѣмъ всевозможныя невыгоды, сопряженныя съ дальнѣйшимъ нахожденіемъ компанейской факторіи на охотскихъ берегахъ дѣлались годъ отъ году ощутительнѣе. Въ началѣ настоящаго періода необходимость къ переселенію оттуда сдѣлалась уже настолькоъ настоятельною, что проектъ объ избраніи другого мѣста для заселенія былъ утвержденъ окончательно, не смотря ни на какія препятствія, и распоряженія объ этомъ сдѣланы были немедленно. Но прежде нежели мы коснемся до приведенія такого рѣшенія въ исполненіе не лишнимъ будетъ представить здѣсь краткій очеркъ основанія Охотска и вообще существованія этого порта и изложить съ болѣею подробностію причины, побудившія компанію къ немедленному перенесенію факторіи.

Первоначальное поселеніе казаковъ на р. Охотѣ, въ 3-хъ верстахъ отъ ея устья, образовалось по словамъ Соколова (²) въ 1647 году, подъ начальствомъ казака Шелковникова, спустя два года, послѣ посѣщенія этихъ мѣстъ казакомъ Поярковымъ, первымъ изъ

(¹) Часть 1 ист. обоз. р. а. комп. стр. 290—294-

(²) Часть 9, зап. гидр. деп. 1851 г.

сибиряковъ, проплывшемъ по р. Амуру въ Охотское море до р. Ули. Впрочемъ г. Полонскій (*), въ статьѣ своей объ Охотскѣ, составленной по документамъ мѣстнаго архива, говоритъ, что основаніе острога на р. Охотѣ послѣдовало нѣсколько раньше. Изобиліе въ этихъ мѣстахъ рыбы и строеваго лѣса представляло нѣкоторое приволье для новыхъ поселенцовъ; учрежденіе-же острога было вызвано необходимостію обезпеченія казацкихъ зимовьевъ отъ враждебныхъ дѣйствій прибрежныхъ туземцовъ—тунгусовъ, которые, если и осмѣливались впослѣдствіи дѣлать нападенія на ненавистныхъ имъ пришельцовъ, то не иначе какъ на слѣдовавшія по дорогѣ отдѣльныя партіи. Однако въ открытую борьбу туземцы и тутъ никогда не вступали, а пользовались или оплошностію путешественниковъ, или старались заманить ихъ въ какую либо засаду.

Острогъ состоялъ въ вѣдѣніи якутской канцеляріи и служебныя занятія казаковъ ограничивались сборомъ съ туземцовъ въ казну ясака. Путешествія съ этою цѣлію въ окрестныя мѣста и въ Камчатку совершались сухимъ путемъ, а потому, само собою разумѣется, объ устройствѣ при острогѣ порта никто и не думалъ. Только съ открытіемъ казакомъ Соколовымъ морского пути въ Камчатку, Охотскъ получилъ особенное значеніе,—и съ этого времени начали строить тамъ суда для морскихъ переходовъ. Для первой морской экспедиціи Беринга было построено также здѣсь нѣсколько судовъ, но окончательное рѣшеніе объ устройствѣ порта при р. Охотѣ Соколовъ и Полонскій относятъ ко времени прибытія туда съ командою капитана Шпаиберга, назначеннаго во вторую морскую экспедицію, подъ начальствомъ Беринга. Послѣдній, для облегченія способовъ снаряженія судовъ и снабженія ихъ необходимымъ, предложилъ правительству о пре-

(*) Отечественныя записки 1850 г. кн. 6.

образованія края на новыхъ основаніяхъ и объ учрежденіи тамъ постояннаго порта и проектъ его былъ принятъ.

Первымъ начальникомъ порта былъ назначенъ находившійся въ ссылкѣ, бывшій директоромъ морской академіи и оберъ-прокуроромъ сената, Скорняковъ-Писаревъ, который и прибылъ въ Охотскъ, въ 1735 году, съ 80-ю семейными казаками для первоначальнаго поселенія. Мѣсто для основанія порта было избрано имъ на кошкѣ (низменность), шириною до 80 сажень, прилегающей къ р. Охотѣ, при соединеніи ее въ одно общее устье съ р. Кухтуемъ, нѣсколько повыше зданій, принадлежавшихъ второй морской экспедиціи. Невыгоды избранія такой мѣстности не замедлили обнаружиться. Еще до окончанія необходимыхъ строеній, р. Охота, въ 1736 году, при сильномъ вѣтрѣ и возвышеніи воды, произвела наводненіе и, прорвавъ черезъ кошку новое устье, сажень въ 60 шириною, унесла въ море нѣсколько зданій и людей. Подобное наводненіе было уже не въ первый разъ. Въ 1731 году едва отстояли старыи острогъ и находившееся при немъ жилье. Хотя Берингъ и поручилъ отыскать другое мѣсто для порта, но проекты по этому предмету Шпанберга и охотскаго начальника Девіера, по неудобности своей, остались безъ всякихъ послѣдствій. Девіеръ предлагалъ о перенесеніи Охотска на р. Мальчиканъ (впадающую въ р. Охоту въ 30-ти верстахъ выше устья), а Шпанбергъ на р. Луктуръ (впадающую въ море общимъ устьемъ съ р. Уракомъ, въ 23-хъ верстахъ южнѣ Охоты). Не смотря на повторявшіяся весьма часто наводненія, Охотскъ оставался все таки на томъ-же мѣстѣ,—и въ 1742 году, по статистическому описанію Девіера, считалось въ немъ слишкомъ 100 домовъ, а охотская флотилія состояла изъ восьми судовъ. Въ 1772 году охотское управленіе было отдѣлено отъ камчатскаго и въ 1783, при раздѣленіи Иркутской губерніи на четыре области,

въ Охотскѣ было сосредоточено управление областію того-же имени.

До 1770 года, суда, назначавшіяся для промысла мѣховъ на Алеутскихъ островахъ, строились въ Камчаткѣ; съ этого-же времени, по значительному уменьшенію камчатскаго населенія отъ оспы и по недостатку оттого работниковъ, промышленники перенесли свои верфи на р. Уракъ и Хайбасъ, и за тѣмъ, по неудобству строенія судовъ въ тѣхъ мѣстахъ, на р. Кухтуй, въ 35-ти верстахъ выше Охотска.

Въ 1799 году послѣдовало утверженіе проекта капитана Фомина о перенесеніи Охотскаго порта въ Алдомскій заливъ. Первоначальное распоряженіе въ этомъ дѣлѣ заключалось въ устройствѣ телѣжной дороги отъ Якутска до р. Ман и отъ урочища Нелькана до устья рѣки Алдомы, и въ управленіе Фомина дорога эта почти была окончена; но устройство порта въ новомъ мѣстѣ почти нисколько не подвигалось. Между тѣмъ положеніе Охотска дѣлалось годъ отъ году опаснѣе. При послѣдующемъ началникѣ этого порта капитанѣ Бухаринѣ начали переносить нѣкоторыя зданія къ протокѣ р. Охоты Булгинъ, но вскорѣ и это перемѣщеніе, по нѣкоторымъ неудобствамъ, было оставлено; необходимость-же къ принятію какихъ либо рѣшительныхъ мѣръ дѣлалась болѣе и болѣе ощутительною. Новое устье р. Охоты, замѣтанное, въ продолженія этого времени, пескомъ, вновь открылось въ 1810 году и портъ очутился на островѣ. Морскіе приливы, входя на дальнее разстояніе въ портъ, дѣлали добываніе тамъ прѣсной воды весьма затруднительнымъ. Лѣтомъ приходилось за ней ѣздить на лодкахъ, а зимою на собакахъ, не ближе, какъ за 8 верстъ. Новое устье р. Охоты оказалось мелководнымъ, а старое устье р. Кухтуя и Охоты, вслѣдствіе отдѣленія значительной массы воды въ новое, тоже обмелѣло настолько, что при самыхъ полныхъ водахъ, суда, сидящія 10-ть футъ, не могли вхо-

дять иначе, какъ съ большимъ затрудненіемъ. Суда, застигнутыя противнымъ вѣтромъ при полноводіи, должны были цѣлый мѣсяцъ ожидать случая войти въ рѣку. Выходъ судна изъ рѣки былъ возможенъ только при начинающемся отливѣ и въ особенности опасенъ по узкости прохода, малой глубинѣ и по безпрестаннымъ измѣненіямъ самого форватера. По запискамъ г. Савина (*), едва-ли было одно изъ судовъ охотской флотиліи, которое не потерпѣло здѣсь какихъ-либо бѣдствій; а нѣкоторыя окончательно разбивались. Въ самой рѣкѣ помѣщеніе для нихъ было весьма неудобно;—зимою-же приходилось вытаскивать суда на берегъ.

Въ 1809 году, начальникъ порта Миницкій также производилъ нѣкоторыя изслѣдованія для пріисканія мѣстности болѣе удобной для перемѣщенія порта, но безъ всякаго успѣха. Имѣя въ виду, что оставаться на кошкѣ было рѣшительно невозможно, онъ испросилъ разрѣшеніе перенести портъ на Тунгускую кошку, прилегающую къ р. Кухтую, по другую сторону общаго устья обѣихъ рѣкъ, и съ 1815 года перемѣщеніе состоялось. Однако переселеніе это неотвратило вышесказанныхъ невыгодъ для входа и выхода судовъ и неувеличило нисколько удобствъ жизни для жителей. Добываніе прѣсной воды сдѣлалось даже еще болѣе затруднительнымъ, въ особенности лѣтомъ, когда приходилось ѣздить за ней на лодкахъ, выносимыхъ зачастую, быстрымъ теченіемъ рѣкъ, въ море. Къ тому-же, по вредному климату вновь избранной мѣстности для порта, бѣольшая часть его жителей дѣлались жертвою господствующихъ тамъ болѣзней и въ особенности цынготной, свирѣпствовавшей всегда съ особенною силою. Наконецъ отсутствіе всякой растительности, исключая нѣкоторыхъ огородныхъ овощей, разводимыхъ съ большимъ трудомъ, и то не иначе, какъ на землѣ привозной; безпрестанные ту-

(*) Часть 9, зап. гидр. деп.

маны и вдобавокъ вредныя испаренія отъ низменностей при отливахъ, не только не представляли ничего привлекательнаго въ положеніи Охотска, но и отзывались на жителяхъ самымъ ощутительнымъ образомъ.

Съ неменьшими опасностями было сопряжено положеніе компанейской факторіи, перенесенной, какъ сказано выше (*), въ 1820 году, на ту же самую кошку, но гораздо ниже порта. Правитель факторіи Грибановъ представилъ главному правленію компаніи, что волненіе съ моря уже подмыло заборъ у компанейскихъ строеній и что рѣка Кухтуй угрожаетъ, подобно р. Охотѣ, прорвать также новое устье, при чемъ служащимъ компаніи предстояли, конечно, большія бѣдствія. Для предотвращенія ихъ онъ предлагалъ перенести факторію на Булгинъ, т. е. за 8 верстъ отъ настоящаго устья.

Перемѣщеніе компанейскихъ строеній въ Охотскѣ на другое мѣсто в избраніе, въ случаѣ какихъ-либо къ тому неудобствъ, другого порта на юговосточномъ берегу Сибири было предоставлено компаніею назначенному въ 1840 году начальникомъ факторіи лейтенанту Завойко. По прибытіи на мѣсто онъ нашелъ, что предполагаемое предмѣстникомъ его переселеніе факторіи на Булгинъ, можетъ принести одни только убытки. Отдаленность этого пункта отъ мѣста выгрузки судовъ должна была потребовать значительно лишнее число рабочихъ силъ, не избавляя отъ неудобствъ, сопряженныхъ со входомъ въ рѣку и выходомъ изъ нея. На этомъ основаніи, соображаясь съ предварительными изслѣдованіями окрестныхъ мѣстностей, г. Завойко представилъ въ главное правленіе, что, по мнѣнію его, перенесеніе факторіи въ заливъ Аянъ имѣетъ много преимуществъ противъ другихъ пунктовъ на берегахъ Охотскаго моря. Преимущества эти заключались не только въ обезпеченіи тамъ

(*) Часть 1, ист. обоз. обр. р. а. коми. стр. 290.

впродолженіи лѣта надежнаго убѣжща для судовъ всѣхъ ранговъ, но и въ возможности уменьшенія числа транспортовъ, отправлявшихся ежегодно изъ колоній въ Охотскъ съ компанейскими грузами. Устройство сообщенія Якутска съ Аяномъ было хотя и не легко, но возможно и сравнительно гораздо удобнѣе пути до Охотска. Проложенная г. Фоминымъ телѣжная дорога до устья р. Маи, хотя и находилась въ дурномъ состояніи, но, по возможности, должна была облегчить работы, предполагавшіяся на этомъ пути. Оставалось провести дорогу, по неизвѣстнымъ мѣстамъ, не болѣе, какъ на 250 верстѣ, т. е. отъ урочища Нельканъ до залива Аянъ; водный-же путь по р. Маѣ, какъ было упомянуто выше (*), не представлялъ никакихъ затрудненій.

Уполномоченный компаніею дѣйствовать по своему Описъ Аяна. усмотрѣнію и какъ, по мѣстнымъ обстоятельствамъ, онъ найдетъ полезнѣе и выгоднѣе для компаніи, г. Завойко, вмѣстѣ съ ссыльнымъ поселенцомъ, бывшимъ поручикомъ кор. фл. штур. Орловымъ, отправился, въ Маѣ 1842 года, къ Аяну на китобойномъ вельботѣ, ведя на буксирѣ лодку, нагруженную провизіей. Въ разстояніи 120-ти верстѣ отъ Охотска, экспедиція едва не была затерта льдами, нанесенными съ моря неожиданной переменной вѣтра и течения. Съ трудомъ успѣли вытащить шлюпки на берегъ и, впродолженіи 9-ти дней, гг. Завойкѣ и Орлову пришлось оставаться въ совершенномъ бездѣйствіи. Между тѣмъ приближалось время прибытія изъ колоній къ Охотску судовъ съ компанейскими грузами. На начальника факторіи лежала обязанность ввести ихъ въ рѣку и отправить при себѣ мѣха въ Якутскъ. На этомъ основаніи г. Завойко рѣшился предпринять обратный путь по берегу на лыжахъ, и, переправляясь на льдинахъ черезъ разошедшіяся рѣки, достигъ съ большимъ трудомъ Охотска.

(*) Стр. 292. часть 1, вст. обоз. р. а. комп.

Орловъ-же, продолжая путь къ Аяну, набросалъ очеркъ берега, осмотрѣлъ всѣ бухты и составилъ карту залива Аянь. Опись эта была дополнена командиромъ, посланнаго за Орловымъ, компанейскаго брига, прапорщикомъ к. ф. ш. Гавриловымъ.

Въ слѣдующемъ году Орловъ долженъ былъ вновь отправиться къ Аяну, для болѣе подробнаго ознакомленія съ мѣстностію. При факторіи не было гребныхъ судовъ небольшого размѣра, удобныхъ для прибрежнаго плаванія, что и принудило Орлова пуститься въ путь на простой рыбацкой лодкѣ. Прибывъ, въ началѣ Мая 1843, къ р. Уліѣ, онъ убѣдился на опытѣ, что лодка эта совершенно неспособна на такое дальнее путешествіе, и, по своей малой вмѣстительности, не можетъ поднимать даже необходимаго груза. Пришлось ее передѣлывать. Орловъ, съ помощію навятаго имъ на все путешествіе тунгуса, принялся дѣятельно за работу, и въ нѣсколько дней лодка была совершенно готова, такъ что 10 Мая онъ уже могъ слѣдовать далѣе, и, послѣ десятидневнаго странствованія, прибылъ къ рѣкѣ Алдомѣ. Переходъ этотъ окончился безъ особенныхъ приключеній. Только непріятное сосѣдство медвѣдей тревожило ихъ на всѣхъ ночлегахъ. Поперемянное бодрствованіе на часахъ, втеченіи цѣлой ночи, хотя и лишало Орлова и его спутника болѣе части и безъ того незавиднаго покоя, но по крайней мѣрѣ давало возможность одному изъ нихъ забыться на нѣсколько времени послѣ усиленныхъ дневныхъ трудовъ.

У рѣки Алдомы, Орловъ встрѣтилъ осѣдлыхъ, такъ называемыхъ *сидячихъ* тунгусовъ, изъ которыхъ и нанялъ двухъ человекъ въ проводники. 25-го Мая открылся Аянь. Сплошной ледъ, покрывавшій заливъ, заставилъ Орлова вытащить лодку на берегъ и приютить ее подъ утесомъ; самъ-же онъ съ проводниками расположился у ближайшаго озера,—въ мѣстѣ болѣе закрытомъ отъ всѣхъ непогодъ.