

## История Кадыяка

### History of the Russian-American Company bark *Kad'yak*

Трехмачтовый деревянный барк «Кадыяк» с грузоподъемностью 477 тон был построен Хансом Якобом Мейером в Любеке (Германия) в 1851-м году специально для Российско-Американской Компании. Корпус корабля был обшит медью с целью защиты от микроорганизмов, разрушающих дерево. Корабль был укомплектован в Кронштадте. 7-го Мая 1851-го года «Кадыяк» под командованием капитана Бэра вышел из Кронштадта в Ново-Архангельск (Ситку), куда прибыл в Мае 1852 года. Здесь судно стало значительным пополнением флота Российско-Американской Компании, который в то время состоял только из десяти кораблей. **(Images 1, 2)**

Судно играло активную роль в жизни Русской Америки, осуществляя сообщение между колониальными поселениями, и коммерцию с Калифорнией и Гавайями. Экипаж корабля состоял из 25-30 членов и включал в себя капитана, двух офицеров, боцмана, 13 матросов и от 6 до 8 юнг, обычно набираемых из коренных жителей Америки. Корабль был вооружен чугунными пушками, количество которых варьировалось от 4 до 6. Судно имело осадку 14 футов (4.3 метра) и среднюю скорость около 4.5 узлов.

С 1857-го года «Кадыяк» стал совершать регулярные плавания в Сан Франциско, где Российско-Американская Компания вела успешную торговлю льдом. Калифорнийские золотоискатели, как и их потомки, предпочитали пиво холодным. Поскольку природный лед был фактически единственным средством обеспечения соответствующей температуры этого напитка, а также гарантом сохранения других менее важных продуктов, новое направление торговли Российско-Американской Компании было чуть ли не более прибыльным, чем традиционный пушной промысел. До 1852-го года лед в Сан Франциско привозили из Новой Англии, вокруг Мыса Гор, причем средние потери груза в результате таяния нередко

составляли более 50%. Доставка льда из Ситки была несравненно более выгодной. Лед заготавливали в Ситке и на Лесном острове (неподалеку от острова Кодиак). Первоначальный план поставок льда в Сан Франциско включал ежегодную отправку 1,200 тон, что делало необходимым регулярные плавания. В период между 1857-м и 1859-м годом «Кадьяк» ходил в Калифорнию шесть раз. В дополнение к грузу льда корабль доставлял для продажи в Калифорнии заготавливаемые в колониях лес, меха, соленую рыбу и свечи. На обратном пути «Кадьяк» вез муку, кукурузу, говядину и другую провизию.

27-го февраля 1860-го года «Кадьяк» вышел из Ситки в Кодиак, где судну предстояло принять груз в 356 тон льда. 30-го марта, при выходе из гавани Кодиака судно получило пробоину от прежде неизвестного подводного камня поблизости от Лесного острова. Корабль немедленно стал наполняться водой и несмотря на все усилия капитана, креола Иллариона Архимандртова, экипаж был вынужден покинуть корабль. Поддерживаемый на поверхности грузом льда, «Кадьяк» отнесло ветром к Еловому острову, где 2-го Апреля 1860-го года корабль затонул в Иконной бухте, в виду часовни Отца Германа, глубоко почитаемого местными жителями при жизни, и впоследствии канонизированного Русской Православной Церковью. Мачта корабля, поднимающаяся над водой в виде креста, придала религиозный оттенок истории кораблекрушения «Кадьяка». Согласно легенде, капитан корабля нарушил обещание отслужить молебен на могиле старца, захороненного на Еловом Острове. **(Image 3)**

Руководство компании, озабоченное материальным ущербом причиненным крушением «Кадьяка», и опасностью вновь обнаруженного подводного препятствия для судоходства в районе Кодиака, предприняло ряд мер для предотвращения дальнейших потерь. По приказу руководства координаты подводного камня были опубликованы в газетах Сан-Франциско, а возле самого препятствия постоянно дежурила байдарка, предупреждающая суда об опасности. Со временем здесь были установлены красные и зеленые буи, которые за

исключением маяка в Ситке, являлись единственным средством навигационной безопасности в Русской Америке.

В целях дальнейшего улучшения навигации, управитель компании поручил капитану Архимандритову составить карту побережья Елового острова. Используя байдарки Архимандритов с помощью шести Алеутов успешно выполнил это поручение летом 1860-го года. Пелинг мачты «Кадьяка», поднимающейся над водой, является последним упоминанием корабля в документах Российско-Американской Компании. Этот же пелинг помог обнаружить кораблекрушение в июле 2003-го года и таким образом открыл новую страницу истории «Кадьяка».

**Images:**

**1.**

**Instead of the Mayer's portrait – the Kad'yak purchase certificate with the caption:**

**The Kad'yak purchase certificate**

**Купчая на «Кадьяк»**

**2. Lastadie (same as in the website right now) caption:**

**Lastadie, the shipyards where the Kad'yak was built**

**Ластади – верфь, на которой был построен «Кадьяк»**

**3. Father Herman Icon with caption:**

**St.Herman of Alaska**

**Св. Герман Аляскинский.**