

ЗАЩИТА ТОРГОВЫХ ИНТЕРЕСОВ ПЕРСИДСКОГО КУПЧЕСТВА РОССИЙСКИМИ ВЛАСТЯМИ НА ВОСТОЧНОМ ПОБЕРЕЖЬЕ КАСПИЙСКОГО МОРЯ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

PROTECTION OF COMMERCIAL
INTERESTS OF A PERSIAN MERCHANT
BY THE RUSSIAN AUTHORITIES
ON THE EASTERN COAST
OF THE CASPIAN SEA IN THE FIRST
HALF OF THE NINETEENTH CENTURY

R. Pirova

Annotation

The article discusses and analyzes the issues related to the trade of the Persian merchants on the Eastern coast of the Caspian sea in the first half of the nineteenth century. Turkmen tribes populated coastal areas needed in industrial goods, and Russia in the raw materials that arrived from there across the Caspian sea through Astrakhan to Central Russia. A leading role in this trade played the Persian merchants, in a number of economic and political reasons. But since the beginning of the nineteenth century raised the issue of security of Maritime trade, which otherwise had to stop. This function was undertaken by the Russian government. On the basis of unpublished information and insights of the scientific literature prior years, we attempted to cover the alleged problem.

Keywords: Persian merchants, Turkmen, trade interests, security, the Caspian sea, the Russian-Iranian trade.

Пирова Рена Низамиевна

К.и.н., доцент,

*ФГБОУ ВО "Дагестанский
государственный университет
народного хозяйства", РД,
г. Махачкала*

Аннотация

В статье рассматриваются и анализируются вопросы, связанные с торговлей персидского купчества на восточном побережье Каспийского моря в первой половине XIX века. Населенные туркменскими племенами прибрежные территории нуждались в промышленных товарах, а российская промышленность в сырье, которое оттуда поступало по Каспию и через Астрахань в Центральную Россию. Ведущую роль в этой торговле играли персидские купцы, в силу целого ряда экономических и политических причин. Но с начала XIX века встал вопрос обеспечения безопасности морской торговли, которая иначе могла совсем прекратиться. Эту функцию взяло на себя российское правительство. На основе неопубликованных источников и выводов научной литературы предшествующих лет мы предприняли попытку осветить заявленную проблему.

Ключевые слова:

Персидское купчество, туркмены, торговые интересы, безопасность, Каспийское море, русско-иранская торговля.

Торгово-экономические связи туркмен Прикаспия с Россией по Каспийско-Волжскому пути имеют многовековую историю. В конце XVIII века этот торговый путь приобрел особое стратегическое и экономическое значение в планах Российской империи по продвижению на Восток, в Центральную Азию. А также в связи с необходимостью обеспечения молодой российской промышленности необходимым сырьем (хлопчатой бумагой и полуфабрикатами из нее, шерсти) с одной стороны и емким рынком сбыта для ее изделий, с другой [13, с.186].

Одним из факторов, сдерживавших развитие торгово-экономических связей прикаспийских туркмен с Россией в начале XIX века было то, что русские торговые суда нерегулярно посещали туркменское побережье – всего один-два раза в год. Привозимые на них товары,

естественно, не могли удовлетворить потребностей местного населения.

Это обстоятельство, а также непостоянство торговли с Хивой и Ираном вынудили прикаспийских туркмен искать удобные внешние рынки для сбыта своей скотоводческой, ремесленной и рыбной продукции. В качестве такого рынка стала выступать Россия. Но и в вывозе своих товаров в Астрахань, прикаспийские туркмены также испытывали серьезные трудности [3, с.192].

Не имея в своем распоряжении достаточного количества торговых судов, туркмены вынуждены были обращаться к лицам, имевшим такую возможность. Главным средством перевозки стали суда астраханских персидских купцов, от которых туркмены были очень зависимы. Они вынуждены были постоянно ожидать прибытия судов

из Астрахани. Таким образом отправка товаров была постоянно связана с длительным ожиданием попутных кораблей [2, с.24–25].

В начале XIX века ведущую роль в торговле с восточным берегом Каспия заняли астраханские купцы персидского происхождения [1, с.65]. В течении десяти–пятнадцати лет они стали практически монополистами в осуществлении торговли на море, создав большой торговый флот. А затем стали искать защиты у российских властей. Российские власти со своей стороны были заинтересованы в том, чтобы торговля персидских купцов на Каспии и через Астрахань не встречала никаких, даже самых малых препятствий.

Первые мероприятия по обеспечению безопасной торговли персиян относятся, как ни странно, к периоду русско–иранских войн, когда российские власти всерьез переживали за безопасность российского торгового флота на Каспии. Несмотря на то, что подавляющее большинство судовладельцев были этническими персами. Но приняв (пусть и чисто формально, для обеспечения своих корыстных интересов) российское подданство, вступив в астраханское гильдейское купечество, они в обязательном порядке подлежали защите со стороны российской короны.

В 1804 г., после начала военных действий, русское командование предприняло меры по обеспечению обороны восточного побережья Каспийского моря. В октябре 1805 г. из Астрахани был послан военный инженер генерал–майор Фенкельзам, которому было поручено исследовать Тюб–Караганский залив Мангышлакский залив. В ходе этой экспедиции были намечены места для строительства в будущем русских укреплений. Была заложена временная станция для стоянки русских военных кораблей [5, л.11].

В октябре 1811 г. командующий эскадрой судов Каспийской флотилии капитан 1 ранга Ф.И. Веселаго доложил астраханскому губернатору, что отношения с Персией в условиях войны разорваны, но купцы продолжают торговлю между Астраханью и Энзилями. Без всякой "опаски" суда астраханских купцов идут к персидским берегам и обмениваются там товарами "не взирая ни на запрещения астраханского губернатора и портового начальства, ни на данные подписки, прямо рискуя своим капиталом и жизнью экипажа" [6, л.1–1 об.].

В этой ситуации губернатор просит военных, в лице главнокомандующего российской армией А.П. Тормасова, отдать распоряжение о задержании всех торговых судов и конфискации груза, если они окажутся в поле зрения военных у берегов Персии.

Уже через две недели, военными у Энзелей был за-

держан торговый транспорт "Щеголь" астраханского армянина Береджанова, на котором перевозились товары персидских купцов. Все товары были конфискованы в пользу казны, как "примерное наказание, дабы прочие таковое непослушание не допускали". Генерал Тормасов распорядился трем военным кораблям производить ежедневное крейсерство у берегов Персии с целью недопущения торговли астраханскими и персидскими купцами [6, л.2].

Когда, в начале 1830–х гг., окончательно установился мир между Россией и Ираном, каспийская торговля вошла в самую успешную свою фазу. Но спокойствие в международных отношениях привело к активизации пиратских разбоев на море. Особенно большой опасности купеческие корабли подвергались у восточного побережья Каспийского моря, где туркмены и казахи часто нападали на коммерческие суда, перевозившие различные товары. Нападения туркмен и казахов сопровождалось "либо увозом в плен купцов с принадлежащими им судами или, по меньшей мере, грабежами" [6, л.2 об.].

Персидские купцы неоднократно направляли свои жалобы и просьбы об организации рейдерства для защиты торговых судов на имя различных астраханских должностных лиц.

В январе 1830 г. купцы даже собрали специальное собрание, пригласив на него гражданского губернатора, главу таможенного ведомства и городского голову. На нем они высказали свою просьбу вновь. Астраханский губернатор просил изложить просьбу письменно, после ее получения, в мае, в начале навигации, он распорядился создать при Астраханском порте с участием таможенных и военных чинов комиссию. В результате, комиссия составила прошение на имя императора. После получения Высочайшего одобрения было учреждено специальное крейсерство военных кораблей, для защиты торговых судов, перевозивших товары в восточной и юго–восточной части Каспия [7, л.30].

Но нападения на торговые суда продолжались. В октябре 1834 г. губернатор получил записку от начальника Астраханского таможенного округа. В ней сообщалось, что "обитающие на восточной стороне Каспийского моря Трухменском берегу народы, с давнего времени беспокоят своими набегами торговцев и рыбопромышленников". В течении немногих лет, следовавших вслед за окончанием русско–иранской войны 1826–1828 гг., жертвами нападений стали "может быть более тысячи человек либо убитых либо уведенных в плен" [8, л.11].

Как следует из "Записки о людях, возвратившихся из плена от Хивинцев и Трухмен", составленной в начале 1830–х гг., "несмотря на попечение правительства, люди, упражняющиеся в торговле у восточных берегов Каспийского моря, впадают в руку Киргизцев, Хивинцев и Трух-

мен, которые прикочевывая к берегам Каспийского моря, разъезжают в мелких судах и лодках, нападают на торговцев, увлекают в плен, держат у себя или продают в Хи-ву и Бухарию, тех же, кои сопротивляются, бьют на-смерть". Однако, если пленные в состоянии заплатить выкуп, разбойники "охотно отпускают пленников своих за деньги". И были случаи, когда похищенные возвращались домой через 1–2 месяца [8, л.20].

Такое положение дел издавна беспокоило российские власти. Еще при Александре I, в 1803 г., вышел Указ, о крейсерстве военных кораблей. Ежегодно, по распоряжению командующего каспийской флотилией, три военных бота отправлялись "для предохранения купцов от не-приятного покушения". Но, "невзирая однако же на столь благодетельную меру попечительного правитель-ства", разбои из года в год наносили существенный урон российско-иранской торговле на море.

Начальник Астраханского таможенного округа, не вдаваясь в подробные перечисления, сообщал губерна-тору, что только за один месяц – сентябрь 1834 года, бы-ло совершено три нападения на торговые суда и захваче-ны были 13 человек. Эти события показали, "до какой беспредельной степени дошла дерзкая отважность хищ-ных разбойников, а с другой, сколь мало на них влияет крейсерство трех военных ботов и сколь не достало одних оных для ограждения от неприятных набегов, ибо по-следние нападения произошли вообще у Четырехбуго-ринского маяка, то есть в пределах уже Астраханской гу-бернии" [8, л.11].

Для властей стало очевидно, что несмотря на крей-серство трех военных кораблей, разбойники чувствуют себя весьма вольготно, не только в открытом море, но и вблизи российских берегов. Для обуздания разбоев предлагалось разрешить купцам и рыбопромышленни-кам создать свое крейсерство, вооружив пять специаль-ных кораблей. На каждом из них утвердить команду из пяти отставных нижних чинов, вооруженных ружьями. Кроме того, от военно-морского ведомства, на каждое судно, было установлено по две пушки малого калибра, с запасом пороха и снарядов. Наряду с тремя военными ботами, эти пять кораблей, должны были осуществлять непрерывное крейсерство в течении всей навигации [8, л.12–12об.].

В начале марта 1835 г. новый состав крейсерства – три военных бота и пять, снаряженных купцами (в том числе и персидскими), кораблей, приступили к охране торговых путей и рыболовных вод.

В 1836 г. иранское правительство обратилось к рос-сийским властям с просьбой прислать в Астрабадский залив, на востоке Каспийского моря, два военных судна, чтобы усмирить подвластных шаху и восставших туркмен

в этом районе. Российское правительство охотно вос-пользовалось этим поводом, чтобы укрепить свои пози-ции в юго-восточной части Каспия. Крейсировать стали 5 кораблей [12, с.43]

В навигацию 1840 г. крейсерство стало постоянным: "Учредить у персидских и туркменских берегов Каспий-ского моря постоянное крейсерство из одного военного судна Каспийской флотилии, с тем, чтобы командир сего судна наблюдал за действиями рыбопромышленников и удерживал их от всего могущего подать повод к жалобам персидского правительства и нарушению существующих с ним дружественных сношений" [4, л.11].

В 1838 г. российские власти отправили через Астра-хань в Астрабад партию товаров с суперкаргом Г. Эри-вандовым, желая выяснить насколько прибыльна эта торговля, то опасаясь вооруженного нападения, в качес-тве сопровождения, на судно были откомандированы 12 передетых уральских казаков с оружием [9, л.8]. В 1841–1842 гг. состоялась вторая экспедиция Эриван-дова [11, с.200].

Тем не менее, обе миссии потерпели неудачу. Основ-ные причины неудачи можно свести к следующим. Во-первых, вопреки своим официальным заверениям, шах-ское правительство всячески препятствовало намерени-ям российского купечества, усматривая в каждом его шаге угрозу собственному господству на юго-востоке Каспия. Во-вторых, ассортимент привезенных Эриван-довым товаров мало соответствовал требованиям иран-ских потребителей. В-третьих, конкуренция английских товаров, которые в то время уже проникли и в северные провинции Ирана. Английские торговцы легко реализо-вывали партии своих товаров по достаточно невысоким ценам, а также отдавали товары в кредит на значитель-ный срок [4, с.112].

В начале навигации 1843 г. вопрос о вооружении ку-печеских судов встал вновь. Российский посол в Иране граф Медем направил астраханскому военному губерна-тору Тимирязеву письмо, в котором просил проследить, должным ли образом вооружены купеческие суда, направлявшиеся к персидской провинции Мазендаран. Во-прос этот возник в связи с указом российского военно-морского министра, в котором предписывалось "непре-менно вооружать и снаряжать боеприпасами" все купе-ческие корабли, шедшие к персидским берегам. Как ста-ло известно послу, правило это совсем не соблюдается, а корабли флотилии, вынужденные охранять восточное по-бережье Каспия, должную охрану обеспечить у берегов Персии не в состоянии. В итоге страдала вся русско-иранская торговля [10, л.1].

Губернатор тотчас же после получения письма отдал распоряжение Полицмейстеру "обязать судохозяев" ис-

полнить указ министра и "известить для наблюдения таможню и брандвахтенного командира". Из рапорта астраханской портовой таможни стало известно, что не все судохозяева вооружают свои корабли, хотя власти взяли со всех подписки об оснащении их средствами защиты от нападений.

В сентябре 1843 г. губернатор запретил выпускать из астраханского порта торговые суда не оборудованные пушками либо каким другим снаряжением для обороны от пиратов: "...пока они не будут вполне вооружены и снабжены всеми огнестрельными снарядами" [10, л.17].

Но, когда эти сведения дошли до министра иностранных дел, тот посчитал, что такое распоряжение будет препятствовать нормальному ходу торговли через Астрахань с Персией. Вооружать или не вооружать торговые суда, направлявшиеся к Мазендаранским берегам, предлагалось решать самим купцам. К этому мнению присоединилось и министерство финансов, назвав проблему несущественной, не требующей такого пристального внимания главных ведомств страны. На основании этого начальник портовой таможни распорядился впредь "не задерживать отходящих к персидским берегам торговые суда, хотя бы и были оные без должного вооружения" [10, л.18].

В то же время, в 1842 г. в Астрабадском заливе, на острове Ашур-Аде. Царское правительство основало станцию и получило согласие от персидского шаха содержать здесь военную эскадру кораблей [12, с.43].

Это событие вызвало необычайный резонанс в Санкт-Петербурге. Канцлер А.М. Горчаков так его прокоммен-

тировал: "присутствие военных судов в ближайшем соседстве к персидскому берегу, ...должно предотвратить хищнические набеги, сказывающиеся самым неблагоприятным образом как на русской так и на персидской торговле и промышленности" [1, с.30–31].

Иранское правительство, которое было не в силах сдерживать грабежи самостоятельно, относилось к ситуации двояко. С одной стороны, оно приветствовало то обстоятельство, что военное присутствие в этой части Каспия способствовало развитию торговли персидских подданных и использовало его для расширения торговых отношений с туркменами и узбеками. С другой стороны, делало все возможное чтобы уменьшить влияние и торговлю русских купцов [12, с.43].

Более того, присутствие российских военных кораблей внезапно обеспокоило Великобританию, которая ревниво следила за успехами России в регионе, и в специальной ноте даже потребовала вывода русских кораблей из Астрабадского залива [12, с.43]. Но русские власти, руководствуясь своими экономическими интересами, пошли дальше и закрепили свое присутствие учреждением консульства в Астрабаде в 1846 г. Это содействовало развитию русско-иранской торговли и увеличению русского влияния в крае [12, с.43].

Персидское купечество, вне зависимости от отношений подданства получило не только гарантии и практическую помощь в обеспечении своей безопасности. В результате, к концу первой половины XIX века возросли объемы торговли с туркменскими племенами, а российская промышленность получила надежный рынок сбыта и сырья.

ЛИТЕРАТУРА

1. Абдуллаев Ю. Н. Астрабад и русско-иранские отношения (II половина XIX – начало XX вв.). – Ташкент: АН УзССР, 1975. – 90 с.
2. Агаев Х.А. Взаимоотношения прикаспийских туркмен с Россией в XIX в. (до присоединения к России). – Ашхабад: Изд. АН ТуркССР, 1965. – 104 с.
3. Аннанепесов М. Хозяйство туркмен в XVIII–XIX вв. – Ашхабад: Изд. Пед. Ин-та, 1972. – 284 с.
4. Архив внешней политики Российской империи (АВП РИ). Ф. Главный Архив 1–9, 1840–1841. Оп.8. Д.7.
5. АПВ РИ. Ф. Главный Архив 1–10. Д.1. П.1.
6. Государственный архив Астраханской области (ГААО). Ф.1. Оп.13. Д.48.
7. ГААО. Ф.2. Оп.1. Д.20.
8. ГААО. Ф.2. Оп.1. Д.159.
9. ГААО. Ф.2. Оп.1. Д.294.
10. ГААО. Ф.2. Оп.1. Д.579.
11. Имашева М.М. Торговые экспедиции суперкарга Г.Эривандова рубежа 1830–1840 гг. и их влияние на развитие русско-иранских экономических связей // Астраханские краеведческие чтения. Выпуск III. – Астрахань: Издательство О.Р. Сорокина, 2011. – С.199–201.
12. Кулагина Л.М., Дунаева Е.В. Граница России с Ираном (история формирования). – М.: Институт Востоковедения РАН, 1998 – 121 с.
13. Рожкова М.К. Экономическая политика царского правительства на Среднем Востоке во II четверти XIX в. и русская буржуазия. – М.–Л.: АН СССР, 1949. – 392 с.
14. Симонич И.О. Воспоминания полномочного министра 1832–1838 гг. – М.: Наука, 1967. – 176 с.