

DOI: <https://doi.org/10.32653/CH174859-873>

Далгат Эльмира Муртузалиевна
д.и.н., проф., заведомо новой и новейшей истории Дагестана
Институт истории, археологии и этнографии,
Дагестанский федеральный исследовательский центр, Махачкала, Россия
elmira.dalgat@yandex.ru

ГОРОД И МОРЕ. ПЕТРОВСК НА КАСПИИ

Аннотация. В статье предпринята попытка показать превращение русского военного укрепления Петровское на берегу Каспийского моря в крупный промышленный центр Дагестанской области во второй половине XIX – начале XX в., а также рассмотреть роль морского порта в его хозяйственно-экономическом развитии. Укрепление Петровское с 40-х годов XIX в. являлось перевалочной базой для грузов, поступающих морем из Астрахани для русской армии, воюющей в Дагестане. Рассматривается развитие морской торговли между Астраханью, Баку и Петровском после получения последним статуса города. Показано место Петровска в международной торговле на Каспийском море. В качестве новых источников привлечены данные Статистического комитета Дагестанской области из Центрального государственного архива Республики Дагестан, а также материалы фондов Государственного исторического архива Азербайджанской республики, которые впервые вводятся в научный оборот. При написании статьи автор учитывал опыт, накопленный отечественной и мировой историографией. Методологической основой статьи послужил принцип историзма, предполагающий изучение любого явления в конкретных исторических условиях и связях, а также учитывая решающую роль экономических основ для развития общества. В статье показано развитие Петровска и его морского порта во второй половине XIX – начале XX в., когда происходила интеграция Дагестана в экономическую жизнь империи. При написании статьи использовались архивные материалы, опубликованные источники и историческая литература. Отмечается, что на смену парусным судам в последующей трети XIX в. на Каспии появились пароходы. Показано место, занимаемое Петровским портом среди портов России на Каспии. Рассматриваются товары, привозимые в Петровск морем и вывозимые из него. Подчеркивается, что появление текстильной фабрики «Каспийская мануфактура» в Петровске в 1899 г. стало возможным благодаря порту. Его значение возросло со строительством в 90-е годы XIX в. Владикавказской железной дороги. В статье делается вывод, что г. Петровск и его порт сыграли большую роль в процессе интеграции Дагестана в хозяйственно-экономическое пространство Российской империи, в проникновение в область капиталистических отношений.

Ключевые слова: Российская империя; Дагестан; Петровск; Каспий; морской порт; промышленность; торговля; каботаж.

DOI: <https://doi.org/10.32653/CH174859-873>



Elmira M. Dalgat

Dr. Sci. (History), Prof., Head of the Depr. of Modern and Recent History of Daghestan Institute of History, Archeology and Ethnography

Dagestan Federal Research Center of RAS, Makhachkala, Russia

elmira.dalgat@yandex.ru

THE TOWN AND THE SEA. PETROVSK AT THE CASPIAN SEA

Abstract. The article attempts to demonstrate the transformation of the Russian military fortification Petrovskoe at the coast of the Caspian Sea into the large industrial center of the Dagestan region in the second half of the 19th – early 20th centuries, as well as to examine the role of the seaport in its economic development. Since 40s of the 19th century, the fort Petrovskoe was a transit point for cargo, transported by sea from Astrakhan for the Russian army, which was involved in war in Dagestan. The author considers the development of sea trade between Astrakhan, Baku and Petrovsk after the latter received the status of a city. The role of Petrovsk in the international trade in the Caspian Sea is shown. As new sources, we introduced data from the Statistical Committee of the Dagestan Region from the Central State Archives of the Republic of Dagestan, as well as materials from the collections of the State Historical Archives of the Republic of Azerbaijan. When writing the article, the author involved works of domestic and global historiography. The methodological basis of the article is the principle of historicism, which presupposes the study of any phenomenon in specific historical conditions and connections, as well as taking into account the decisive role of economic foundations for the development of society. The article reveals the development of Petrovsk and its seaport in the second half of the 19th – early 20th centuries, when Dagestan was integrated into the economic life of the Empire. Archival materials, published sources and historical literature were used when writing the paper. The author highlights that in the following third of the 19th century, sailing ships were replaced by steamships in the Caspian Sea. The place, occupied by the Petrovsky port among the ports of Russia in the Caspian is demonstrated. The article considers the goods brought to Petrovsk by sea and exported from it. The foundation of the textile factory “Caspian Manufactory” in Petrovsk in 1899 became possible thanks to the port. The construction of the Vladikavkaz railway intensified its role in the 90s of the 19th century. The author comes to the conclusion that the city of Petrovsk and its port played an important role in the process of integration of Dagestan into the economic space of the Russian Empire, and in the emergence of capitalist relations in the region.

Keywords: Russian Empire; Dagestan; Petrovsk; Caspian Sea; seaport; industry; trade; cabotage.

Великая морская держава – Российская империя в XIX в. имела несколько портов на Каспийском море. Одним из них был порт города Петровска на западном побережье Каспийского моря, расположенный на территории Дагестанской области.

Возникновение порта и города Петровска относится к периоду Кавказской войны, когда российские войска вели военные действия на Восточном Кавказе.

Формирование города Петровска, строительство морского порта при нем привлекало внимание современников, представителей русской интеллигенции, волей судеб оказавшихся в это время в Дагестане. Наибольшую ценность представляет информация военного врача И.С. Костемеревского, служившего в русских воинских частях, воевавших в Дагестане. Он дает описание укрепления Петровского, роль морского порта в его развитии.

Формированию, развитию Петровска-Махачкалы посвящено несколько работ, написанных экономистами и историками. Проблемы возникновения и экономического развития Махачкалы легли в основу работы А.Н. Кажлаева. Основная часть работы посвящена развитию в Махачкале промышленности в советский период истории [2]. Очень информативной является небольшая статья Х.Х. Рамазанова, в которой описывается строительство порта в Петровске. Он отмечает интерес проявляемый к этому новому для Дагестана объекту наместником Кавказа и начальником Дагестанской области [3]. Тогда же вышла небольшая брошюра О.Ю. Омарова [4], где он останавливается и на истории строительства порта, пишет о тяжелой жизни портовых грузчиков.

Транспорту и связи Дагестана в 20-80-е годы XX в. посвящена коллективная монография, увидевшая свет в 1992 г. [5]. В работе исследуется советский период истории, в ней немного говорится о строительстве морского порта в Махачкале. К юбилею города была издана монография П.И. Тахнаевой [6]. На основе разнообразных источников, автор прослеживает возникновение Петровска и его развитие до 1921 г., когда он получил название Махачкала. Изучению городов и городской жизни в Дагестане во второй половине XIX – начале XX вв. посвящен труд Э.М. Далгат [7]. Автор делает вывод о том, что Петровск был промышленным центром Дагестана и этому во многом способствовал морской порт.

Анализ приведенных работ свидетельствует, что роль порта, моря в развитии Петровска, Дагестанской области в целом, еще не была предметом специального исследования.

В выгодном географическом и стратегическом месте, на западном берегу Каспийского моря в 1844 г. было заложено российское военное укрепление, названное Петровским в память о пребывании здесь в 1722 г. императора Петра I во время его Каспийского похода. Это укрепление было воздвигнуто на скалистом взгорье, которое местные жители называли Анжи-арка. Между укреплением и морем на береговой равнине были построены складские помещения для привозимого морем из Астрахани провианта, леса и всего необходимого для воюющей русской армии. До основания Петровского, прибывшие корабли

стояли на рейде¹ и груз на лодках перевозили и выгружали на открытый берег моря, напротив крепости Бурная, находившейся в 5 верстах от берега моря.

Как сообщает И.С. Костемеровский, современник событий, укрепление, провиантские склады строились «мастерами и войсками, стоявшими лагерем близ строившихся укреплений» [1].

Вокруг укрепления стали строиться дома для семейных офицеров и солдат. Появились купцы, лавочники. В 1856 г. «два коммерческих дома астраханских капиталистов и один саратовский выслали в Петровское своих агентов, построили магазины и положили первые основания морской торговли между Петровском и Астраханью. С тех пор царица Каспия – Петербург азиатский, – Астрахань, стала ежегодно высылать свои флоты на рейды Петровского» [1].

Таких удобных для стоянки судов рейдов было два, один для кораблей, перевозящих казенные грузы, а другой – для купеческих товаров.

Казенные грузы в Петровск, в 1857 г. получивший статус города, перевозились на кораблях Общества «Кавказ и Меркурий», одного из трех крупнейших российских пароходств на Волге. Правительство предоставило Обществу в течение 7 лет со дня открытия им своих действий на Каспийском море, а это произошло со времени утверждения в 1858 г. Устава Общества, права перевозки от Астрахани к портам Каспийского моря казенного провианта, необходимого для войск Кавказской Армии. В это время военные действия на Восточном Кавказе уже близились к завершению, но русская армия нуждалась в вооружении, провианте, солдатах, лошадях. Все это привозилось в Петровск из Астрахани. Деньги за перевозку военных грузов Общество «Кавказ и Меркурий» 50% получало в Санкт-Петербурге, в январе месяце, в виде задатка, а остальные 50% – по сдаче грузов.²

За перевозку войск Общество получало от казны плату от Бирючей Косы, острова на юге Астраханской губернии, до портового города Петровск по 3 рубля с каждого человека со всеми вещами, какие он во время похода должен иметь при себе. За лошадь плата была втрое больше, чем за человека.³ За перевозку ядер из Астрахани до Петровска брали за пуд 15 рублей.⁴

Важным было то, что пароходное Общество «Кавказ и Меркурий» обязывалось учредить в 1858 г. на Каспийском море почтовое пароходство с получением от правительства 34 000 руб. ежегодно. Общество должно было со времени открытия навигации до 1 ноября отправлять пароходы «... из Астрахани в Баку в две недели раз, заходя в города Петровск и Дербент. В остальное время года содержать сообщение между открытыми для плаванья гаванями Каспийского моря не менее одного раза в месяц».⁵

1 Рейд – часть акватории порта для якорной стоянки судов.

2 Устав Пароходного Общества «Кавказ и Меркурий». 1858 г. // Центральный государственный архив Республики Дагестан. Ф. 126. Оп. 1. Л. 20.

3 Там же. Л. 20 об.

4 Там же. Л. 20.

5 ЦГА РД. Ф. 126. Оп. 1. Д. 2. Устав соединенного общества пароходства и торговли по Каспийскому морю, рекам: Волге, Оке, Каме и их притокам, под фирмою «Кавказ и Меркурий». Л. 21.

Учреждение почтовых пароходов способствовало усилению связей центральных губерний империи с завоеванными землями Восточного Кавказа.

Уже в первые годы своего существования Петровское приобрело значение рынка для дагестанцев и населения южных районов империи. По мере развития Петровска и морского порта в 1860 г. были учреждены Петровская портовая таможня и карантинно-таможенный пост для того, чтобы контролировать провоз через границу грузов, почты и сбора пошлины за провозимый груз.⁶

Население Петровского росло, появились новые улицы, кварталы. И.С. Костемеровский в 1856 г. красочно описал, как Петровское во время навигации ежегодно оживлялось огромным приливом народа, и с моря, и с материка. «С половины марта, – пишет он, – в рейды начинают прибывать сперва небольшие суда, так называемые кусовые. На них привозят из Астрахани мелкими торговцами небольшие партии пшеничной муки, – товар, всегда имеющий хороший сбыт в Дагестане, а около праздника Пасхи раскупающийся нарасхват. Потом, около первых чисел апреля, прибывает почтовый пароход и караван судов с казенным провиантом» [1]. Тогда же приплывали купеческие корабли, привозившие в Петровское овес, ячмень, лес, другие товары. В Петровском на морские суда погружали марену, грецкие орехи, фрукты, невыделанную кожу. В своих рассуждениях о будущем Петровского И.С. Костемеровский надеется, что в дальнейшем ассортимент товаров, вывозимых из Дагестана, значительно расширится, и, как мы увидим дальше, его надежды оправдались.

Надо отметить, что 40-е, 50-е годы XIX в. – это время расцвета маренового производства в приморском Дагестане [8, с. 556]. Плантации марены⁷ раскинулись от Дербента до Тарков. Она пользовалась большим спросом у владельцев текстильных предприятий центральных районов России. Собранную в Дагестане марену на кораблях перевозили по Каспийскому морю и Волге на Нижегородскую ярмарку, где ее покупали русские купцы. Продав марену, дагестанцы покупали на ярмарке европейскую мебель, предметы быта, ткани, одежду и возвращались в Дагестан. Открытие в 1871 г. в Европе химического красителя ализирина нанесло удар по маренопроизводству, оно пришло в упадок [8, с. 556].

Развитие судоходства привело к строительству при Петровском укреплении маяка. Выполняя требование наместника кн. М.С. Воронцова, командир Астраханского порта и Каспийской флотилии контр-адмирал В.Г. Басаргин в апреле 1852 г. поручил нанести на карту Каспийского моря «освещаемый маяк» в Петровском укреплении.⁸

Маяк представлял из себя каменную восьмигранную башню высотой около 10 метров, над поверхностью моря маяк возвышался на 75 метров и кораблям

6 ЦГА РД. Ф. 126. Оп. 1. Д. 11. Л. 5.

7 Марена – растение, из корней которого добывали краску для окрашивания шерстяных ниток для ковров.

8 Отношение кн. Воронцова к кн. Меньшикову от 25 февраля 1852 г. № 304. // Акты Кавказской археографической комиссии. Т. X. С. 304.

был виден издали [7, с. 49, 50]. В 1866 г. маяк был заново перестроен и переоборудован.

Суда, курсировавшие между Петровском и Астраханью в 50-е годы XIX в., по наблюдению И.С. Костемеровского, были плохой конструкции и разной величины. Это были парусные суда: расшивы – большие деревянные, плоскодонные, шхуны – с двумя мачтами, тендеры – одномачтовые с косыми парусами и баржи – грузовые суда, перемещаемые буксиром.

Большие парусные суда – марсельные, имели экипаж до нескольких десятков человек и могли перевозить до 5 000 четвертей муки. Были небольшие палубные лодки, вмещающие до 80 мешков муки, с экипажем в 2 человека. Члены экипажей парусников занимались их погрузкой и разгрузкой. По сведениям И.С. Костемеровского, все экипажи судов состояли из астраханских татар и жителей волостей, расположенных вверх по Волге. На Каспийском море их называли мазурами [1].

В середине 50-х годов XIX в. в Петровский порт за одну навигацию прибывало около 50 морских судов больших и средних размеров на казенный рейд. Вдвое больше судов прибывало на коммерческий рейд. Владельцами большинства этих судов были бакинцы [1].

Все привезенные морем в Петровск грузы выгружали на берег. Это были провиант, огромные сосновые брусья и доски, различные купеческие товары. Для дальнейшей транспортировки товаров по разным селам Дагестана в Петровск приезжало большое количество ароб с возчиками. По сведениям И.С. Костемеровского, для перевозки только казенного провианта в Петровское приезжало в год до 20 000 ароб. Столько же ароб приезжало для перевозки частных грузов. За перевозку казенного провианта население получало ежегодно 50 000 рублей серебром и примерно столько же за перевозку купеческих грузов [1].

В него приезжали из разных мест Дагестана также за солью, которую добывали на Туралинских озерах, принадлежавших шамхалу Тарковскому и расположенных южнее Петровского.

В 1857 г. русское укрепление на побережье Каспийского моря получило статус города и стало называться Петровск. Чтобы сделать молодой город привлекательным, для желающих поселиться в нем предоставлялись льготы – на 10 лет новые жители освобождались от уплаты гильдейских пошлин и государственных повинностей, от рекрутского набора и т.д. Они могли заниматься торговлей, ремеслом и были обязаны за три года обзавестись недвижимостью – построить дом, развести сад или огород. Таким образом, в Петровск привлекались активные люди, имеющие источник дохода.

К этому времени в городе была церковь, три площади, несколько улиц, 150 интендантских домов, 33 других казенных дома [7, с. 48]. Население города составляли русские военные и гражданское население. По сведениям А. Комарова, в конце 1860-х гг. в Петровске проживало 2 203 чел. Их них русских – 1899 чел. и персиян – 335 чел., а остальные – евреи, армяне, грузины, кумыки [9, с. 4].

После окончания Кавказской войны меняется роль Петровска – из военно-

го укрепления он постепенно превращается в промышленный центр Дагестанской области, и этому в немалой степени способствовало завершение строительства морского порта в 1870 г. Решение о его строительстве было принято в 1858 г. Кавказским комитетом и одобрено императором Александром II [10, с. 36]. Было представлено 10 проектов. Лучшим был признан проект военного инженера А.Д. Фолькенгагена [6, с. 37]. Петровский порт обошелся казне в полтора миллиона рублей [2, с. 12].

При строительстве порта было необходимо доставлять от каменоломни до гавани огромные камни, весом 12–15 тонн. Для этого в 1861 г. была построена железнодорожная ветка протяженностью 970 сажень (т.е. около 2 км, – Э.Д.) [3, с. 71]. По этому поводу И.С. Костемеревский писал: «Итак, вот у нас в Дагестане железная дорога – первая железная дорога на Кавказе» [3, с. 72].

Для погрузки в вагоны огромных камней, предназначенных для строительства мола⁹, использовали мощные подъемные краны «Краб» [3, с. 72]. Была построена также механизированная мастерская.

Строительству порта придавали большое значение. В 1861 г. стройку и железную дорогу посетил начальник Дагестанской области со своим штабом. Он сбросил с вагона на строящийся мол первый камень. На торжестве присутствовали жители Петровска, Темир-Хан-Шуры, крестьяне из окрестных сел. В 1863 г. строящийся порт посетил наместник Кавказа Михаил Николаевич со свитой [3, с. 72].

10 ноября 1870 г. пушечные выстрелы с горы Анджи-Арка возвестили об открытии морского торгового порта в Петровске [4, с. 5].

Государственный Совет в 1875 г. передал Петровский порт на Каспийском море в ведение Управления путей сообщения на Кавказе. Тогда же было учреждено Управление Петровским портом на Каспийском море. В 1899 г. оно было преобразовано в Управление работами Петровского торгового порта и должно было контролировать технико-строительные работы в порту. Было решено также «учредить должность Капитана над практическим портом в Петровске, из морских офицеров, с подчинением его, на общих основаниях, местному областному начальству» [11]. Капитан над портом должен был следить за состоянием гавани и безопасностью стоянки судов, а также выполнять целый ряд других обязанностей.

Решением Государственного Совета «устанавливался сбор за отводимые в пределах портовой гавани, на морском берегу, места под постоянные склады товаров, лесных либо других строительных материалов, в размере ежегодной платы десяти копеек за квадратную сажень» [11].

В различных источниках упоминается, что морем в Петровск привозили лесные строительные материалы. Для Дагестана, где было мало лесов, это имело большое значение. Из Петровска лесоматериалы развозили по крупным селам, где были большие базары [12, с. 69].

9 Мол – оградительное сооружение в портах для защиты их от морских волнений. В петровском порту были северный и южный молы. Железная дорога проходила по берегу и между ними.

Содержание порта с 1876 г. обходилось казне в 17124 р. в год – немалая сумма для того времени. Из них: «на ремонтное содержание порта – 11 244 р., на добавочное содержание техникам за заведывание сооружениями порта – 2 600 р., на содержание Капитана над портом – 900 р., ему же на наем писаря – 250 р., на наем боцманов и матросов, а также помещения для них – 2 130 р.» [11]. Разрешение на сооружение постоянных построек по морскому берегу в районе порта давалось Главным Кавказским начальством [11]. Вопрос о «правилах стоянки судов и составлении инструкций Капитану над Петровским портом решался совместно Главным Кавказским начальством и министерствами морским и финансов» [11].

Петровский был портом универсальным, общего назначения, т.е. он принимал все виды грузов – сухие, наливные, а также занимался пассажирскими перевозками.

С 60-х гг. XIX в. деревянное судостроение в России начало сменяться железным, а с 80-х гг. наряду с парусниками по Каспию плавали и пароходы. Представляет интерес информация из Актов Кавказской археологической комиссии о том, что каменный уголь, обнаруженный недалеко от селения Каякент, по требованию наместника кн. М.С. Воронцова был в 1852 г. испытан на пароходах в Дербенте и стал использоваться владельцами судов этого вида.¹⁰ Но по мнению Д.С. Гусейновой, усовершенствование флота на Каспии шло медленно, удельный вес парусных судов в торговом флоте оставался значительным и в начале XX столетия [13, с. 17].

Число пароходов, прибывавших в Петровский порт, с каждым годом возрастало, уменьшалось число военных судов и росло число торговых. По сведениям областного Статистического комитета, в 1902 г. Петровский порт посетило 2 военных, 1 104 торговых паровых судов и 108 парусных, всего 1 274 судов¹¹, налицо десятикратное преобладание пароходов над парусниками.

Среди портов России на Каспийском море в конце XIX – начале XX в. Петровский порт по своему значению занимал третье место после Баку и Астрахани. Астраханский порт был старейшим портом России на Каспии. Его построили в 1722 г. по приказу Пестра I, планировавшего Каспийский поход. Это был одновременно и речной и морской порт. Он был неудобен тем, что 4-5 месяцев в году быс скован льдом.

Бакинский порт был построен в 1873 г. Это был порт двойного назначения – военного и торгового. Благодаря широким масштабам вывоза нефти и ее продуктов Бакинский порт по общему грузообороту занимал первое место среди всех российских портов. По доходности Бакинский порт лишь немного уступал Санкт-Петербургу, Риге и Одессе [13, с. 18].

Все три порта – Астрахань, Баку, Петровск были транзитными пунктами в торговле Европа и Азии.

10 Отношение кн. Воронцова к к.д.т.с. Броку от 21-го января 1852 г. № 91. // АКАК. Т. X. С. 304.

11 ЦГА РД. Ф. 21. Оп. 4. Д. 1. Л. 153.

Строительство портов способствовало росту влияния России на Каспийском море, что стало особенно важно после поражения в Крымской войне 1853-1856 гг. Корабли для Каспийского флота строились и за границей, и в России. Все парусные суда были построены в России, в основном в Астрахани и в Балахнинском уезде Нижегородской губернии, а также в Муромском уезде Владимирской губернии, Бельской пристани Нижегородской губернии [14, с. 12].

Все парусные суда, за редким исключением были приписаны к Астрахани, незначительная часть – к Баку. К 1 января 1889 г. на Каспии было 1 131 парусное судно. Пароходы, приписанные к портам Каспийского моря, по сведениям на 1 января 1894 г., составляли 144 судна [14, с. 35]. Пароходы строились как за границей, так и в России. Например, товарный пароход «Бергзунд» астраханского купца К.П. Воробьева был построен в Стокгольме в 1893 г. [14, с. 36]. За границей – в Англии, Швеции – пароходы строили обычно богатые пароходные общества, например, «Кавказ и Меркурий». К 1900 г. 40% всех паровых судов Каспийского моря были построены на российских заводах [13, с. 17].

Владельцами морских судов на Каспии были в основном капиталисты из Баку и Астрахани, но были и купцы из Петровска. К концу XIX в. петровский купец Александр Караджев владел большой шхуной «Александр» вместимостью 149 тонн и кусовой лодкой «Стрела», его брат Гавриил был хозяином шхуны «Хоросан». Купец Лобов Матвей владел тремя шхунами – «Вера», «Петя» и «Два брата». У петровского купца Кривошеева Артема было две кусовые лодки – «Клавдия» и «Стрела», а у петровского мещанина Солосона Зусерова была шхуна «София» с довольно большой вместимостью в 95 тонн. Среди петровских купцов самое большое парусное судно – «Тамара», вместимостью 548 тонн, 178 м в длину, 38 м в ширину и глубиной 13 м, также принадлежала Александру Караджеву – купцу 2-й гильдии.

Среди почтовых и товаро-пассажирских пароходов, посещавших Петровский порт в конце XIX – начале XX в., больше всего было судов пароходных обществ «Кавказ и Меркурий» – 40 судов, «Восточное общество товарных складов» – 37 судов, «Русско-Кавказское товарищество» – 9 судов, «Общество Русь» – 7 судов, «Общество «Самолет» – 8 судов, торговый дом «Братья Расуловы» – 8 судов и т.д.¹²

Через Петровский порт осуществлялась в основном каботажная торговля¹³ с российскими портами на Каспии – Баку, Астраханью, Красноводском, Ленкоранью. Кроме того, велась и международная торговля, грузы из Петровска поступали в главный иранский порт на Каспии – Энзели.

В 1872 г. в Петровске было открыто персидское вице-консульство. Посол Персии писал, что «распространение торговли Персии с Кавказом и внутри России идет по направлению через Петровск».¹⁴

12 Из отчета о состоянии и деятельности Бакинского торгового порта и Управления его за 1915 г. // Государственный исторический архив Азербайджанской республики. Ф. 387. Оп. 1. Д. 808. Л. 103.

13 Каботажная торговля – морская торговля между портами одного и того же государства.

14 Центральный исторический архив Грузии. Ф. 5. Оп. 1. Д. 1828. Л. 1.

Ассортимент грузов, поступавших морем в Петровский порт и вывозимых из него, был разнообразным. В первую очередь, это была сырая нефть и нефтепродукты (различные масла, мазут и т.д.), которые из Баку морем поступали в Петровский порт, в другие российские порты на Каспии и в Персию.

«Сравнительная статистическая ведомость о вывозе из Бакинского района сырой нефти и продуктов обработки нефти» из фондов Государственного исторического архива Азербайджанской республики содержит информацию о нефти и нефтепродуктах, поступивших из Баку в Петровский порт в 1913-1915 гг.:

в 1913 г. поступило	7 295 123 пуда.
в 1914 г. —«—	9 241 632 пуда.
в 1915 г. —«—	9 902 293 пуда. ¹⁵

Налицо тенденция к увеличению объемов поступления бакинской нефти.

Из Обзоров Дагестанской области следует, что нефть и нефтепродукты из Петровска по железной дороге далее следовали на внутренние рынки России [15, с. 48]. По сведениям коммерческого агентства Владикавказской железной дороги в 1902 г. в Петровске в его распоряжении было 35 резервуаров для приема и хранения нефтяных грузов, соединенных с железной дорогой [15, с. 48].

На втором месте среди грузов, поступающих морем в Петровск, был хлопок-сырец из Средней Азии. Он служил сырьем для текстильной фабрики «Каспийская мануфактура», которая начала работать в Петровске в 1899 г. В большом количестве большие тюки с хлопком выгружались в порту, а затем перевозились на фабрику. Ее появление было самым непосредственным образом связано с тем, что Петровск был портовым городом и у него было морское сообщение со Средней Азией – источником сырья для фабрики. Учредители фабрики – московские купцы С.И. Решетников и И.О. Петрокино – учли также, что рядом был источник топлива для фабрики – бакинская нефть, а также рынки сбыта – Средняя Азия и Персия, тоже связанные с Петровским морским сообщением.

Таким образом, благодаря морскому порту в Петровске появилась самая большая на Северном Кавказе текстильная фабрика. В конце XIX – нач. XX в. она стала флагманом фабрично-заводской промышленности Дагестана. «Каспийская мануфактура» выпускала прочную и недорогую бязь, которая пользовалась большим спросом у жителей Средней Азии, Закавказья и Ирана.

В фонде Бакинской таможни Государственного исторического архива Азербайджанской республики отложилось много документов о вывозе большого количества мануфактуры из Петровской таможни транзитом через Бакинскую таможню в Персию. Вывозили также через Джульфу и Красноводск.¹⁶

Среди других грузов, поступавших морем в г. Петровск в 1907 г. были: мука пшеничная, сахар, мануфактурные и галантерейные товары, стеклянные, фар-

15 Государственный исторический архив Азербайджанской республики (далее ГИА АР). Ф. 387. Оп. 1. Д. 714. Л. 450б., 56 об.

16 ГИА АР. Ф. 202. Бакинская таможня. Оп. 1. Д. 504. Л. 101, 106, 120, 207, 212.

форовые и фаянсовые изделия, кирпич, черепица, цемент, бочарные, плотницкие, столярные и токарные изделия и т.д. [16, с. 29].

Некоторые из этих товаров использовали в самом Петровске, который рос, расширялся. Появлялись новые жилые дома, учебные заведения, промышленные предприятия и для их строительства требовались кирпич, цемент, черепица и т.д. Часть товаров, привезенных морем извозчики развозили по округам Дагестанской области. По данным обзора Дагестанской области следует, что в Петровске в 1902 г. было 75 легковых (перевозивших пассажиров, – Э.Д.) и 120 ломовых (перевозивших грузы, – Э.Д.) извозчиков [15, ведомость № 7]. Помимо жителей Петровска извозом занималось и население окрестных аулов. Грузы отвозили в Темир-Хан-Шуру и далее в горные округа.

Построив на Каспии Петровский порт, Россия продолжала усиливать свои позиции на Каспийском море и в Закавказье. С этой целью вдоль Каспийского побережья через территорию Дагестана в 90-е гг. XIX в. была проведена ветвь Владикавказской железной дороги. Она прошла через Петровск, Дербент и далее в Баку. Газета «Россия» отмечала, что «с проведением Баку-Петровской линии, этот край (Дагестан, – Э.Д.) приобретет высокую ценность. Прилив предпринимательской инициативы наблюдается с каждым днем»¹⁷.

Торговое значение Петровска возросло, поскольку перевозки по железной дороге были выгоднее, чем по морю. Председатель Бакинского биржевого комитета писал в 1903 г. начальнику Бакинского торгового порта о сокращении «размеров морской перевозки между Петровском и Баку сахара, идущего в Персию, железа, зерновых хлебов и других грузов, идущих в Баку. «Эти грузы путь между Петровском и Баку, – пишет чиновник, – совершали ранее морем, ныне же все эти товары тот же путь совершают по железной дороге, так как расход в 2/3 копейки, уплачиваемый в виде попутного сбора в Петровске и Баку, увеличил стоимость морской перевозки настолько, что перегрузка по железной дороге явилась более выгодной».¹⁸

В Петровске железная дорога была проведена в непосредственной близости от порта. С одной стороны, это несколько портило облик приморской части города. Но это было выгодно рыбопромышленникам, поскольку позволяло грузить рыбный улов в вагоны, не тратя денег на его перевозку от порта до железной дороги, которую первоначально предполагалось построить вдоль горы Тарки-тау, в нескольких верстах от моря [7, с. 52]. В 1895 г. в Петровске промышленник К.П. Воробьев построил для хранения рыбы холодильник «Заморозку», а также бондарный завод [7, с. 104, 105].

Надо отметить, что во второй половине XIX в., особенно к концу XIX – началу XX в., рыбный промысел в Дагестане хорошо развивался во многом благодаря астраханским купцам, в первую очередь – К.П. Воробьеву. Во время путины работу на рыбных промыслах находили многие жители Петровска, сотни крестьян-отходников из горных округов.

¹⁷ Из экономической жизни Петровска в 1908 г. // Дагестанские областные ведомости. 1909, № 7, 19 марта.

¹⁸ ГИА АР. Ф. 387. Оп. 1. Д. 42. Л. 15 и об.

Рыбу солили и по железной дороге в бочках отправляли в российские губернии. Петровск превратился в крупный центр рыбной промышленности. Весь юг России питался петровской и дербентской сельдью морского лова [18, с. 180].

Надо отметить, что железная дорога и Петровский порт сыграли определенную роль и в развитии Закаспийских территорий Российской империи. Для укрепления своих позиций в Средней Азии в 1880 г. Россия построила там железную дорогу. Железнодорожное строительство продолжалось и дальше. Из документов Статистического комитета Дагестанской области следует, что в 1902 г. с Владикавказской железной дороги поступило на пароходы и вывезено из Петровского порта в Красноводск: паровозов – 42 шт., товарных вагонов – 317 шт., вагонных платформ – 190 шт.¹⁹ Т.е. Петровский порт вносил значительный вклад в экономическое развитие не только Восточного Кавказа, но и Среднеазиатского региона Российской империи.

Позиции России на Восточном Кавказе усиливались. Возрастала роль Каспийского моря в экономической и политической политике России. Расширение железнодорожной сети и пароходного сообщения способствовали еще большему укреплению экономических связей между отдельными регионами империи. Большое влияние порт и железная дорога оказали на экономическое развитие города Петровска. В газете «Дагестанские областные ведомости» за 1907 г. было отмечено, что «из 3-х городов Дагестанской области только один Петровск, благодаря своему порту и транзиту, с каждым годом увеличивает свое экономическое благосостояние, что доказывает его растущий из года в год бюджет»²⁰.

«Дагестанские областные ведомости» отмечали, что в Петровске в 1912 г. были следующие промышленные предприятия: бумагопрядильная фабрика «Каспийская мануфактура», механический бондарный завод и «Заморозка» рыбопромышленника К.П. Воробьева, бондарные заведения Гурова и Рябцева, 2 кирпичных завода, известковый завод и т.д.²¹

Население города и окрестных сел работало на промышленных предприятиях Петровска и в отход не уходило. Среди жителей близлежащих селений – Агач-аула, Альборикента, Атлыбуюна и Кяхулая – был развит извозный промысел. Работу находили преимущественно на складах Восточного пароходного общества, перевозя коммерческие товары из Петровска в Темир-Хан-Шуру. Они же перевозили в округа области лес, другие товары²².

Лес в Дагестан везли как коммерческие общества, так и частные лица. Так, лесоторговец, житель селения Хурукра Казикумухского округа, Кашкаев Магомед Абакар оглы привозил из Астрахани морем лесные материалы для строящихся в Дагестане земских мостов и сдавал их Строительному отделению в

19 ЦГА РД. Ф. 21. Оп. 4. Д. 1. Л. 153.

20 Из экономической жизни Петровска в 1908 г. // Дагестанские областные ведомости. 1909, № 7, 19 марта.

21 Очерк хозяйственно-экономического состояния Таркинского порайонного участка за 1912 г. // Дагестанские областные ведомости. 1913, № 9, 25 февраля.

22 Там же.

Петровске. Приемку леса в 1908 г. военный губернатор поручили инженеру Курумову.²³ Петровск служил перевалочной базой для грузов, поступавших морем в горные округа.

Жители Петровска и окрестных сел трудились не только на промышленных предприятиях, но и в морском порту. Так, с 1887 по 1907 гг., т.е. 20 лет, проработал рабочим и сторожем в Петровском порту житель селения Тарки Темирхан Атай оглы. За усердие и безупречную службу он был награжден большой серебряной медалью на Станиславской ленте.²⁴

В многонациональном Петровске проживали наряду с другими – персы и была улица, названная Персидской. П.И. Тахнаева отмечает, что «петровчане гордились своим портом» [3, с. 55].

Работа в порту была тяжелой. У матросов рабочий день составлял 12 часов, а зимой 10 часов, жалованье 18 руб. С жалобой на тяжелые условия работы матросы землечерпательного каравана Петровского порта в феврале 1905 г. обратились к Главнокомандующему торговым мореплаванием и портом С.В. Рухлову.²⁵ Положение иранских рабочих в порту было еще более тяжелым, поэтому они часто бастовали [19, с. 144].

Население Петровска было тесно связано с портом, морем. Согласно данным Всероссийской переписи 1897 г. в Петровске проживало около 500 чел. с семьями, имеющими отношение к водным сообщениям. Это матросы, капитаны, работники морского порта и т.д. [17, с. 133].

Петровск с его морским портом, посещаемый более 1 000 морских судов в год, активно торговавший с другими российскими портами на Каспии, с персидским портом Энзели, был олицетворением того нового, что появилось в Дагестане с присоединением к России [7, с. 54]. Этот город, где постоянно раздавались гудки пароходов и паровозов, круглосуточно шла погрузка и разгрузка товаров, жил своей жизнью, не похожей на жизнь в других частях Дагестана. Здесь круглые сутки кипела жизнь, слышалась русская и персидская речь, реже речь дагестанцев [7, с. 53].

Таким образом, город Петровск и его морской порт сыграли заметную роль в каботажной и международной торговле на Каспийском море. Со строительством через Петровск железной дороги, он стал крупным транспортным узлом, превратился в промышленный центр Дагестанской области, способствуя ее интеграции в экономическое пространство Российской империи.

Благодарность. Статья написана в рамках госзадания «Восточный Кавказ в составе Российской империи».

Acknowledgements. The article was prepared within the framework of the project "The Eastern Caucasus as a part of the Russian Empire", assigned by the government.

23 ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 1. Д. 43. Л. 105.

24 ГИА АО. Ф. 387. Оп. 1. Д. 715. Л. 50.

25 ГИА АО. Ф. 387. Оп. 1. Д. 1168. Л. 58.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

REFERENCES

1. Костемеровский И.С. Петровское. // Кавказ, № 72, 73, 1856.
 2. Кажлаев А.Н. Возникновение и экономическое развитие Махачкалы. – Махачкала, 1967, 235 с.
 3. Рамазанов Х.Х. Из истории строительства порта в Махачкале. // Советский Дагестан. 1972. № 1, с. 71, 72.
 4. Омаров О.Ю. Морские ворота Дагестана. – Махачкала, 1973, 64 с.
 5. Азимов М.М., Вагабов М.М., Мирзабеков М.Я. Транспорт и связь Дагестана (20-80 годы). – Махачкала, 1992, 404 с.
 6. Тахнаева П.И. Махачкала. История другого города (1722-1921). – Махачкала, 2007, 104 с.
 7. Далгат Э.М. Город и городская жизнь в Дагестане во второй половине XIX – начале XX вв. – Махачкала, 2015, 255 с.
 8. История Дагестана. Т. 1. – М., 2004, 530 с.
 9. Комаров А. Списки населенных мест Дагестанской области. // Сборник статистических сведений о Кавказе. Т. 1. – Тифлис, 1869.
 10. Махачкала 1844-1998. Сборник документов. – Махачкала, 1999, 175 с.
 11. Полное собрание законов Российской империи. Собр. 2. Т. 2, 1875 г. № 45662.
 12. Далгат Э.М. Сельские базары в Дагестане в конце XIX – начале XX вв. // Вестник Дагестанского научного центра. 2017, № 66, с. 67-71.
 13. Гусейнова Д.С. Развитие морского транспорта, формирование кадров рабочих – моряков Азербайджана и их революционные выступления (90-е годы XIX в. – 1907 г.) – Автореферат дис. ... канд. ист. наук. – Баку, 1975, 28 с.
 14. Список пароходов Российского торгового флота по сведениям портовых таможен к 1 января 1894 г.
 15. Обзор Дагестанской области за 1902 г. – Темир-Хан-Шура, 1903, 156 с.
 16. Обзор Дагестанской области за 1907 г. – Темир-Хан-Шура, 1908, 147 с.
 17. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897. LXII. Дагестанская область. 1905. Таблица XXI.
 18. Рамазанов Х.Х. Сельское хозяйство и
1. Kostemerevsky IS. Petrovskoe. *Caucasus*, No. 72, 73, 1856. (In Russ)
 2. Kazhlaev AN. *The foundation and economic development of Makhachkala [Vozniknovenie i ekonomicheskoe razvitie Makhachkaly]*. Makhachkala, 1967. (In Russ)
 3. Ramazanov KhKh. From the history of the construction of the port in Makhachkala. [Iz istorii stroitel'stva porta v Makhachkale] *[Sovetskiy Dagestan]*. 1972, 1: 1-72. (In Russ)
 4. Omarov OYu. *Sea gates of Dagestan [Morskije vorota Dagestana]*. Makhachkala, 1973. (In Russ)
 5. Azimov MM, Vagabov MM, Mirzabekov MYa. *Transport and communications of Dagestan (20-80 years) [Transport i svyaz' Dagestana (20-80 gody)]*. Makhachkala, 1992. (In Russ)
 6. Takhnaeva PI. *Makhachkala. History of another city (1722-1921) [Makhachkala. Istoriya drugogo goroda (1722-1921)]*. Makhachkala, 2007. (In Russ)
 7. Dalgat EM. *City and urban life in Dagestan in the second half of the 19th – early 20th centuries [Gorod i gorodskaya zhizn' v Dagestane vo vtoroy polovine XIX – nachale XX vv.]*. Makhachkala, 2015. (In Russ)
 8. *History of Dagestan [Istoriya Dagestana]*. Vol. 1. Moscow, 2004. (In Russ)
 9. Komarov A. Lists of populated places of the Dagestan region [Spiski naseleennykh mest Dagestanskoj oblasti] *Collection of statistical information about the Caucasus [Sbornik statisticheskikh svedeniy o Kavkaze]*. Vol. 1. Tiflis, 1869. (In Russ)
 10. *Makhachkala in 1844-1998. Collected documents [Makhachkala 1844-1998. Sbornik dokumentov]*. Makhachkala, 1999. (In Russ)
 11. *Complete collection of laws of the Russian Empire [Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii]*. Collection 2. Vol. 2, 1875, No. 45662.
 12. Dalgat EM. Rural bazaars in Dagestan in the late 19th – early 20th centuries [Sel'skie bazary v Dagestane v kontse XIX – nachale KhKh vv.]. *Herald of the Dagestan Scientific Center*. 2017,66:67-71. (In Russ)
 13. Guseynova DS. *The development of maritime transport, the formation of a cadre of workers - sailors of Azerbaijan and their revolutionary performances (90s of the XIX cen-*

промышленность Дагестана в пореформенный период. – Махачкала, 1972, 236 с.

19. Дадаева Л.А. Персидско-подданные в Дагестане во второй половине XIX – начале XX вв. – М., 2020, 196 с.

19. Дадаева Л.А. Персидско-подданные в Дагестане во второй половине XIX – начале XX вв. (1907) [*Razvitie morskogo transporta, formirovanie kadrov rabochikh – moryakov Azerbaydzhana i ikh revolyutsionnye vystupleniya (90-e gody XIX v. – 1907 g.)*]. Abstract of dissertation. Baku, 1975. (In Russ)

14. *List of steamers of the Russian merchant fleet according to information from port customs by January 1, 1894 [Spisok parokhodov Rossiyskogo torgovogo flota po svedeniyam portovykh tamozhen k 1 yanvarya 1894 g.]*. (In Russ)

15. *Review of the Dagestan region for 1902 [Obzor Dagestanskoy oblasti za 1902 g.]*. Temir-Khan-Shura, 1903. (In Russ)

16. *Review of the Dagestan region for 1907 [Obzor Dagestanskoy oblasti za 1907 g.]*. Temir-Khan-Shura, 1908.

17. *The first general census of the population of the Russian Empire 1897. LXII. Dagestan region [Pervaya vseobshchaya perepis' naseleniya Rossiyskoy imperii 1897. LXII. Dagestanskaya oblast']*. 1905. Table XXI.

18. Ramazanov KhKh. *Agriculture and industry in Dagestan in the post-reform period [Sel'skoe khozyaystvo i promyshlennost' Dagestana v poreformenny period]*. Makhachkala, 1972.

19. Dadaeva LA. *Persian subjects in Dagestan in the second half of the XIX – early XX centuries [Persidsko-poddannye v Dagestane vo vtoroy polovine XIX – nachale KhKh vv.]*. Moscow, 2020.

Статья поступила в редакцию 11.11.2021 г.