

## ИЗ ИСТОРИИ МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НАРОДОВ ДАГЕСТАНА

Выгодное географическое положение Дагестана на перекрестке сухопутного и великого водного пути по Волге и Каспийскому морю предопределяло ему на протяжении тысячелетий историческую роль «моста», связывавшего два континента, два мира, своего рода «перекрестка цивилизаций», зоны активных и разносторонних связей Европы и Азии, Востока и Запада, Севера и Юга. Через торговые связи, осуществлявшиеся еще в древности по этой международной коммерческой артерии, шел не только обмен необходимыми товарами, но и происходил важный процесс широкого заимствования культурных, хозяйственно-технических достижений, знаний, традиций, идей (9. С. 3). Активизация международной транзитной торговли вдоль западного побережья Каспия стимулировала вовлечение местного населения в международный товарооборот, что, в свою очередь, оказывало благотворное влияние на уровень экономического развития региона.

В средневековье на протяжении длительного периода важнейшим торгово-экономическим центром Кавказа и всего Ближнего Востока, а также одним из самых крупных портов на Каспийском море, центром морской торговли являлся древний Дербент (24. С. 25). Это обстоятельство способствовало развитию здесь мореходного дела и промыслов, связанных с добычей природных морских богатств. Материалы подводных археологических исследований дагестанских ученых в Дербенте и данные письменных источников свидетельствуют, что в средневековье мореходное дело здесь находилось на высоком уровне, а рыболовство и охота на тюленей играли определенную роль в его экономической жизни (26. С. 110; 27. С. 85).

Исследуя проблемы становления средневекового Дербента, А.А. Кудрявцев выделяет три периода развития его торговой деятельности. Первый (VI – первая половина VII в.) связан с сасанидскими завоеваниями, когда Дербент являлся военно-политическим оплотом Сасанидов на Кавказе. Фортификационная строительная деятельность персидских царей в Дербенте способствовала повышению стратегического значения западного побережья Каспия, возрастанию его роли как морского порта, развитию здесь морской торговли (17. С. 13; 26. С. 108–110). Как ни скупы сообщения раннесредневековых авторов, они все же позволяют утверждать, что через «ворота» на север направлялись рабы, зерно, вино, масло, предметы украшения, шелк, парча, а на юг через Дербент вывозились воск, кожи, мед, рыбий клей и др. (26. С. 110).

Арабские завоевания и расцвет торговли на Каспии в VIII – X вв. способствовали дальнейшему развитию морского дела в Дербенте, превращению его в один из значительных центров сухопутной и морской торговли. Город служил главным посредником в торговле между Передним Востоком и Хазарией, древней Русью, северными странами. Важнейшими статьями экспорта Дербента были льняное полотно, марена, шафран. Дербентское полотно славилось по всему средневековому Востоку, а марену вывозили вплоть до Индии (26. С. 111).

Арабские историки и географы IX – X вв. описывают Дербент как один из главных морских торговых центров на Каспии, обладавших обширной гаванью (3. С. 7; 33. С. 168, 199). Гавань была хорошо укреплена и вход в нее строго контролировался. В середине ее находилась «якорная стоянка для судов. Между этой стоянкой и морем ... построены две стены, так что вход для судов узок и труден, а у входа протянута цепь, и, таким образом, суда не могут выйти или войти без приказа» эмира Дербента (26. С. 111–112).

Расцвет морской торговли на Каспии приходится на IX – начало XIII в. Установившиеся еще в VII – IX вв. торговые и военно-политические связи русов с Дербентом в X в. приобретают постоянный характер (15. С. 27). Систематическое и долговременное пребывание кораблей русов в Дербенте не могло не оказать влияния на развитие здесь морского дела. Дербентские мореходы, вероятно, заимствовали у русов определенные приемы оснастки и сами типы судов. В свою очередь русы перенимали в Дербенте достижения мореходного дела мусульманского Востока (27. С. 94).

Данные письменных источников свидетельствуют, что немаловажную роль с древнейших времен в экономике Дербента играл рыболовный промысел и охота на тюленей. Так, автор конца II – начала III в. н.э. сообщал, что в этих районах Каспия ловят осетров, солят и сушат их, а «затем навьючивают на верблюдов и везут в Экбатаны» (27. С. 95; 9. С. 107).

О высоком уровне развития рыболовного промысла на западном побережье Каспия и его роли в экономике прибрежных городов сообщают и средневековые арабские авторы. Рыба названа ими в числе товаров, вывозимых из этих мест. Из нее получали клей очень высокого качества, который только здесь «производят и доставляют в другие места» (2. С. 217–219).

Изучение средневековых источников позволяет утверждать, что в товарообмен со странами Юго-Восточной Европы, Ближнего Востока и др. в средневековье были вовлечены не только жители Дербента, но и жители предгорного и нагорного Дагестана. И хотя ряд причин политического характера привел к резкому снижению роли Дербента как крупнейшего транзитного узла и «складского места» для товаров «севера и юга», широкие сдвиги в экономической жизни Дагестана, образование крупных населенных пунктов и ремесленных центров способствовали тому, что Дербент оставался одним из важнейших рынков сбыта продукции основных районов Дагестана и главным «окном» для экспорта местных товаров, что подтверждается как дошедшими до нас письменными памятниками, так и богатейшим археологическим материалом, обнаруженным дагестанскими учеными (26. С.113-114). Автор первой половины X в. Аль-Истахри, описывая Дербент, сообщал, что сюда «стекаются хазары, сериры (аварцы. – Авт.), шензаны, хайзаны (кайтаги. – Авт.), ... рукланы, зирикеры (кубачинцы. – Авт.) и гумики (лаки. – Авт.)...». Далее он прямо указывал, что Дербент служил портом на Хазарском море для Серира (Аварии. – Авт.) (19. С. 15).

Все возрастающим экономическим, политическим и культурным связям Дагестана со странами Востока и с Русью был нанесен жестокий удар татаро-монгольским нашествием, которое осложнило все важные процессы, происходившие и в истории народов Прикаспия. Торговое судоходство значительно уменьшилось, стало спорадическим, рыбный промысел почти потерял сбыт и приобрел местный, только прикаспийский характер.

С конца XV – начала XVI в. мы имеем более систематические и полные данные по истории региона. Так, посол Венецианской республики в Персии Амброджио Контарини (1474–1477 гг.) в описании своего путешествия через Каспий в Россию сообщал, что Дербент в те времена пришел в упадок, «заселен едва на 1/6 часть, а в сторону моря был весь разрушен» (4. С. 216). Контарини оставил нам описание торгового судна того времени, называя его ботом. «Эти боты, – писал он о дербентских морских судах, – весьма опасные. Иногда эти люди ходят на веслах, управляя своим ботом диким способом, но говорят, что других моряков, кроме них, вообще нет». По его описанию в бот помещалось 35 человек и товары (4. С. 217).

Говоря о рыболовном промысле, он сообщал, что у дербентских берегов «ловят осетров и белугу, причем в громадном количестве; но другую рыбу даже не умеют ловить...». Контарини сообщал и о тюленьем промысле, называя этих животных рыбою, из которых «приготавливают особую жидкость, которую жгут для освещения ... ее развозят по всей стране» (4. С. 216).

Интересен тот факт, что о высоком качестве осетровых пород Каспия и нижней

Волги хорошо знали итальянские купцы и сведения о красной рыбе помещались во всех их руководствах по торговле, таких как «Practica della mercatura» Пеголотти и др. (4. С. 240).

В источниках имеются сведения о составе судов, ходивших в XVI – XVII вв. по Каспию. Так, по словам Ф.Котова, по Каспийскому морю «ходят на русских бусах и на стругах больших». Кроме них по Каспию плавали и на речных судах – стругах, которые, благодаря их малой осадке, были удобны для плавания близ берегов. Ходили по Каспию и гилянские бусы, а также ширванские суда (37. С. 303, 412). Последние, по свидетельству современников, «имеют совершенно форму рыбы и носят даже это название, ибо узки в корме и в носу, а на боках очень выпуклы ... для управления же имеют они две мачты и большой шест, служащий им вместо руля ... в дурную погоду они прибегают к парусам; иногда же употребляют и весла» (45. С. 28).

Развитие торговли на Каспии было связано активной политикой Русского государства, экономически заинтересованного в расширении и укреплении торговых связей со странами Прикаспия и Востока. Этим целям способствовало создание во второй половине XVI в. русского торгового флота на Каспийском море. В XVI – XVII вв. центром судостроения на Каспии являлась Астрахань. Здесь в ведении воеводы находилось специальное государственное учреждение – «Деловой двор», которое занималось строительством судов и самим мореплаванием на Каспии. При «Деловом дворе» состоял штат корабельных мастеров, подчинявшийся «голове», здесь же имелись «кормщики», т.е. шкиперы. В ведении «Делового двора» числилась также флотилия речных и морских стругов (46. С. 40).

Среди судов, плававших в то время по Каспийскому морю, чаще всего упоминаются в источниках бусы – остроносые круглодонные крутобокие суда с одним парусом. Бусы, предназначавшиеся, как правило, для торговли и перевозки посольств, всегда снабжались оружием для защиты от нападения жителей прибрежных областей, особенно казаков (22. С. 110). Конечно же, и конструкция судов и способы их вождения были несовершенны и в силу этого небезопасны. По свидетельству автора XVII в. А.Олеария, «персы, татары (читай – дагестанцы. – Авт.) и русские плавают по Каспийскому морю, но так как у них плохие и дурно снаряженные суда, а сами они почти только и плавают, что по ветру, то они никогда не отваживаются пускаться на середину моря, но держатся берегов, у которых могут останавливаться на якорях» (35. С. 507).

Русский гидрограф, картограф и географ Ф.И. Соймонов (1682–1780), характеризуя каспийское судоходство до Петра, писал, что бусы были небезопасны в плавании. Устройство их не позволяло лавировать. Они ходили по ветру с большим парусом, а если ветер менялся, то поднимали малый, называвшийся «гуляй-парус», и заходили в какой-нибудь залив (41. С. 205–206). Нельзя не удивляться мужеству купцов и мореходов, отважившихся пускаться в плавание по опасному и капризному Каспийскому морю на столь ненадежных судах, выдерживавших, по свидетельству современников, не более двух рейсов от Астрахани до крепости Терки, Тарков, Дербента или Низабада и обратно, после чего их необходимо было либо отремонтировать, либо строить новые суда (46. С. 42). Нередко торговые суда оказывались жертвами нападений казаков, которые особенно в конце XVII и первые годы XVIII в. чувствовали себя хозяевами в этой части Каспия. Терские низовые казаки мало интересовались сельским хозяйством, тяготели к морским и речным промыслам, охоте. В XVII в. немаловажную роль в жизни нижнетерского казачества играли захваты богатой добычи на водных торговых путях Каспия. Они, договариваясь с донскими, яицкими и волжскими казаками, организовывали нападения как на русские, так и персидские суда. Так, в донесении, датированном 1621 г., астраханские воеводы сообщали, что казаки «воруют» на Каспии, грабят «служилых и торговых людей» (46. С. 77). С 30-х гг. XVII в. начинаются непрерывные нападения казаков на караваны купеческих и «государевых» судов, набеги на прикаспийские земли. Русские послы в

Турции Прончищев и Торماسов сообщали, что в 1633–1634 гг. донские, яицкие и терские казаки «ходили на Хвалынское море и воевали под Дербенью и под Низовую и под Бакою ... и на Хвалынском море погромили многие бусы со многим товаром» (46. С. 78). Из-за частых нападений казаков в 1649–50 гг. на торговые суда по существу была прервана морская торговля на Каспии.

В 1668 г. в Терки на стругах прибыл Степан Разин. К нему примкнули и нижнетерские казаки – «искусные мореходы». Опорным пунктом на западном побережье Каспия разинцы выбрали остров Чечень. Отсюда они могли контролировать значительный участок моря и побережья. Флотилия Разина к тому времени насчитывала 40 стругов с 2 тыс. казаков. Они напали на Дербент и, захватив богатую добычу, двинулись по направлению к Баку (23. С. 140, 143). Остров Жилой неподалеку от Баку сделался базой казаков для набегов на побережье Каспия. Свыше двух лет разинцы хозяйничали на Каспии, буквально парализовав торговое мореходство.

Исходным пунктом морского пути по Каспию являлась Астрахань, стоящая при выходе волжского торгового пути в Каспийское море, – важный торгово-промысловый и военно-административный центр юга Русского государства. От устья Волги суда продолжали свой путь вдоль западного побережья моря: от острова Четырех бугров плыли к устью реки Терек, затем, обойдя остров Чечень с востока (проход между последним и Аграханским полуостровом был затруднителен из-за множества имеющихся здесь островков), мимо Тарковского шамхальства подходили к Дербенту. Пристань в Тарках не была удобной и функционировала в зависимости от погодных условий. Путь на морском судне от Астрахани до Дербента вдоль западного побережья занимал 5–6 дней. По словам Ф. Соймонова, «... на пути через Каспийское море нет никакой опасности, потому что ходят вдоль берегов, где много есть заливов и гаваней для малых судов, особливо когда езда чинитца среди лета» (41. С. 345).

Важную роль в развитии морской торговли на Каспии со дня своего основания играл Терский городок, самый южный российский город-крепость в XVI – XVII вв. Турецкий путешественник XVII в. Эвлия Челеби, побывавший в Тарках, с присущей ему восторженностью писал: «... на берегу ... залива Каспийского моря, как белый лебедь, виднелась Терская крепость ... это крупный и наиболее отдаленный порт на границе Дагестана и Королевства Москвы. Все московские купцы сходят здесь с кораблей и направляются в Дагестан, Грузию и Иран» (46. С.104, 126, 127).

Эвлия Челеби писал, что Терская «крепость имеет также порт и пристань... Здесь имеется сорок судов, похожих на галеры и на русские чайки, есть и фрегаты» (46. С. 127). На взморье строились мелкие морские суда. По побережью и у острова Чечень местные рыбаки ловили рыбу, устраивая временные станы (14. С. 34).

Из-за трансгрессии Каспия и других причин расположение Терского городка несколько раз менялось. В XVII в. Терки – многолюдный, разноязыкий, поликонфессиональный торговый порт, конечно, по меркам того времени, оказывавший огромное влияние на экономическое развитие края. Примерно в пяти верстах от города была устроена пристань, к которой причаливали для разгрузки и погрузки морские суда, поскольку из-за мелководья реки Тюменки, на которой стоял Терки, они не могли подходить к самому городу.

Интенсивную торговлю через Терский городок вели как с Россией, так и Закавказьем кумыкские владетели, кайтагский уцмий, кабардинские князья и другие представители народов Северо-Восточного Кавказа. Они поставляли в Терки просо, ячмень, мед, овчины, марену, фрукты, скот и продукты скотоводства, а также рыбий клей, тюлений жир, шкуры и пр.

Следуя далее вдоль западного побережья Каспия, суда прибывали к Таркам. Пристань здесь была неудобной, но тем не менее таркинцы имели свои небольшие суда, на которых ходили с различными товарами в Терский городок и Астрахань, а также в Дербент. Таркинская «пристань, – сообщал А.Лопухин, – к берегам с моря нужная, пристають суды тутошних торговых жителей и то с нуждою, место ... не очень

глубокое, к тому же каменистое, а далее от берега якорь держать за слабым местом не может...» (30. С. 44).

По свидетельству Астраханской таможни, 11 августа 1672 г. из Астрахани в Тарки отправился «таркинец Аллабердейка Алеев *в своем струику*\_(подчеркнуто нами. – Авт.), а работных людей с ним будет 7 человек. А товару с ним будет 100 юфтей красных кож, да 25 котлов зеленой меди, две коробки, в них 100 мерлушек...» (38. С. 201). В другом документе сообщается о двух «торговых людях» – таркинцах, везущих в Тарки «на кладу где попадетца» товар (далее следует пространный перечень товаров) (38. С. 202). Т.е. эти торговцы покупали место на каком-либо попутном судне, как в Астрахань, так и обратно в Тарки. Этой оказией могло быть и русское судно. Известно, что многие астраханцы занимались своего рода извозом по Каспию или отдавали свои суда на откуп доверенным лицам из местных народов – таркинцам и дербентцам, которые периодически совершали торговые рейсы по Каспийскому морю.

Имеются сведения и о работниках «тарковского купчины», которые в 1673 г. сопровождают товары не только своего хозяина и владельца судна, но и товары тех, кто нанял этот струг до Астрахани (38. С. 208). И таких свидетельств об оживленных морских торговых связях Тарков с Россией достаточно много. С большой долей вероятности можно предположить и не менее оживленные морские торговые контакты Тарков со странами Востока.

Выполняя функции торгового порта, Тарки в XVII в. принимал товары, поступавшие и в другие феодальные владения Дагестана. Это подтверждают архивные документы, в которых сообщается, что в 1680 г. из Астрахани отправляются морем в Тарки трое «усминцев» (читай – жителей Кайтагского уцмийства. – Авт.) с товаром в «Усмей», а также уздень эндирейского мурзы Чепалова с партией товара. В другом случае из 8 партий товаров, отправляемых в Тарки морем, одна принадлежит эндирейцу, две – дербентскому жителю, пять – таркинцам (21. С. 12).

В основном из России поступали в Тарки и через Тарки во внутренний Дагестан всевозможные металлические изделия: медные котлы (зеленой и красной меди), сундуки окованные, топоры, ножи, гвозди, иглы, булавки, ножницы и др., а также меха и изделия из них, европейские шерстяные ткани. В Россию из Тарков и через Тарки вывозились изделия кустарных промыслов: паласы, ковры, сабли, кинжалы, а также продукция сельскохозяйственной деятельности и, главное, хлопок-сырец, шелк-сырец, марена. Через Тарки на русский рынок шли и восточные товары: дорогие ткани, драгоценные камни, шелк, часть из которых транзитом шла в Европу.

Благоприятные условия, близость к морю, наличие полноводных рек способствовали развитию у кумыков рыболовства. А.Олеарий, автор XVII в., описывая прием у Сурхая – шамхала Тарковского, упоминает среди яств белужину; побывав в Эндирее, сообщает, что «жители здесь большею частью рыбаки, часто ... находились на реке, так как она богата рыбою, ... они ловили очень много осетров и рыбу, сходную с осетром» (35. С. 509). Рассказывая об обеде с эндиреевским владельцем, Олеарий описывает главное блюдо – «большой котел осетрины, резанной и разорванной небольшими кусочками и варенной с солью» (35. С. 509).

По данным «Тарихи – Дербент-наме», селение Костек, располагавшееся на Сулаке, платило подать шамхалу только рыбой (44. С. 177). На острове Чечень ловили рыбу «терские люди и тарковские кумычане и горские черкасы» (29. С. 11). По словам И.Гильденштедта (XVIII в.), кумыки «более пользуются рыбным промыслом, нежели прочие татары, и ловлею себе осетров и других рыб облегчают пропитание» (12. С. 104). Однако промыслового значения рыболовство у кумыков, как и в Дагестане в целом, в тот период не получило. Кумыки, по словам С.Ш.Гаджиевой, не знали сложных судов для рыбной ловли на море. Даже в 1858 г. при ловле рыбы здесь пользовались примитивными каюками, похожими на корыта, выдолбленные каждое из одного бревна (10. С. 72), на них же рыбаки выходили в море.

Особенно богата красной рыбой была река Койсу, где помимо самих кумыков

рыбной ловлей во второй половине XVIII в. занимались российские предприниматели из Кизляра и Астрахани, которым кумыкские владельцы отдавали рыбные угодья на определенных условиях на откуп. По имеющимся в нашем распоряжении архивным данным, костековский «князь» Алиш Хамзин сдавал рыбные угодья на р. Койсу на откуп русскому предпринимателю купцу Дуткину. Эти богатые рыбой угодья стали яблоком раздора между соперничавшими за право отдачи на откуп дагестанскими владельцами с одной стороны и между конкурирующими друг с другом русскими предпринимателями – с другой (42. С.35, 36). Эндирейские владельцы Темир Хамзин и Баммат Айдемиров не хотели уступать Алишу Хамзину костековскому. В это же время тарковский шамхал, также считавший себя владельцем этих угодий, отдал их на откуп другому русскому предпринимателю Михайле Князеву. По всей вероятности, эта сделка предполагала приличные барыши как владельцам «рыбных ловель», так и российским предпринимателям (ЦГА РД. Ф.379. Оп.1. Д.3952; Д.3933.. Л. 34, 63, 68, 74). Это дело будировалось в корреспонденции кизлярского коменданта, выступавшего в качестве третейского судьи в затянувшемся споре, более 10 лет: вопрос был достаточно острым, и никто из кумыкских владельцев не хотел уступать. Следует отметить, что тот же самый астраханский купец Михайло Князев получил на откуп у дербентского хана принадлежавшие ему «рыбные ловли» в нижнем течении р. Куры. «В Куре ведется важная рыбная ловля, – говорится в архивном документе, – содержащаяся на откупе российскими астраханскими купцами, которые дают дербентскому хану за один год ханскими деньгами от 18 до 20 тысяч, а на российскую монету выйдет до 7300 рублей» (РГВИА. Ф.ВУА. Д.18474. Ч.5. Л. 4).

С начала XIX в. рыбные богатства стали шире эксплуатироваться, применяться более совершенные методы и орудия лова. Владельцы рыбных угодий и промыслов продолжали сдавать на откуп рыболовные участки русским промышленникам. Один только тарковский шамхал получал от рыбопромышленников до 10 тыс. рублей серебром (34. С. 63–64) за использование устья реки Сулак. Он же имел значительные прибыли от эксплуатации рыбных промыслов на Каспии, в частности у острова Чечень. Так, с 1835 по 1850 гг. рыболовные угодья тарковского шамхала (Кут, Лопатин, Турали, Бурун, Буйнак) находились на откупе у коллежского асессора Давыдова. До 1846 г. последний платил владельцу ежегодно по 3 тыс. руб. серебром, а с 1846 г. – по 4 тыс. в год (10. С. 72).

Дербент на рубеже XVII – XVIII вв. несколько утратил свое бывшее значение основного торгового порта на западном побережье Каспия. Пристань Дербента в тот период оставляла желать лучшего: она была мелководной, открытой всем ветрам, необорудованной для приема крупных морских судов. Прибывавшие корабли садились на мель, и купцы «свои плоскодонные суденышки с великою нуждой по песку тягивали». И тем не менее Дербент оставался одним из значительных торговых портов на Каспии, что подтверждается архивными данными, свидетельствующими, что за 10 лет – с 1710 по 1720 гг. – в торговле между Астраханью и Дербентом было задействовано 82 купца, которые вывезли из Астрахани в Дербент морем 90 партий товаров (39. С. 174, 219, 258–265). Судя по неполным данным Астраханской таможни, в 1725 г. с апреля по октябрь, т.е. за навигацию, из Астрахани в Дербент морем было вывезено 98 партий товаров (20. С. 216–217).

Подлинное экономическое значение для России Волжско-Каспийский путь приобрел только в XVIII в. благодаря интенсивному развитию русского мореходства на Каспии. Последнее непосредственно связано с деятельностью Петра I, который хорошо понимал значение и выгодность Волжско-Каспийского пути как удобной торговой магистрали, по которой можно было бы направить всю восточную торговлю в Западную Европу через Россию, перехватив огромные доходы от шелкового транзита у Османской империи. Именно «на восточной торговле складывались крупные купеческие капиталы, которые впоследствии способствовали промышленному развитию» России (28. С. 296). В этой торговле были задействованы значительные

средства, представители различных народов как Востока и Запада, так и местные народы Дагестана. Служа территорией транзита крупномасштабной международной торговли, приморский Дагестан между тем имел и свои самостоятельные экономические потребности, связанные с внутренним социально-экономическим развитием: расширялись внутридагестанские торговые связи, циркулировала своя дагестанская продукция. Товары Дагестана включались в общий товарный поток Каспийской торговой артерии; с другой стороны, Дагестан служил рынком сбыта части импортируемых товаров.

В планах России по расширению торговли с государствами Кавказа ведущее место отводилось Дербенту. Прибыв во время Каспийского похода в Дербент, Петр I «изволил ездить по берегу морскому для осмотра места, где строить гавань» (5. С. 174). В Дербенте не было благоустроенной пристани, акватория дербентской гавани была настолько мелководной, что даже мелкие суда с трудом могли в нее входить. Работы по реконструкции гавани по плану Петра I производились в 1723–1724 гг., что незамедлительно сказалось на росте морской торговли Дербента с Россией.

Дербент в первой половине XVIII в. являлся связующим звеном в торговле России со странами Востока и Закавказьем. В Дербент и через Дербент следовали шемахинские, джувльфинские, гянджинские, а также ереванские, нахичеванские, тифлиские и ширванские торговцы шелком, как сырцом, так и шелковыми тканями, – драгоценным товаром по тем временам. Через Дербент транзитом следовали из Персии крупные партии шелка известных российских купцов. Так, например, в Дербентской таможене 31 июля 1729 г. зафиксирован шелк «рященской покупки», принадлежавший известному московскому купцу Андрею Евреинову (РФ ИИАЭ ДНЦ РАН. Ф.3. Оп.1. Д.278. Л. 200–201). В 20-х гг. XVIII в. Евреиновы были крупнейшими поставщиками восточных товаров на Макарьевскую ярмарку. К середине XVIII в. – это крупные российские фабриканты, совладельцы Московской мануфактуры (1. С. 52–53, 102).

Большое место среди товаров, поступавших в 30-е гг. XVIII в. в Астрахань из Дербента, отводилось местным продуктам сельхозпроизводства, а именно: сорочинскому пшени (рис. – Авт.), чихирю (виноградное вино. – Авт.), грецким орехам, сушеным фруктам. По неполным данным, за период с 1733 по 1735 гг. этих товаров из Дербента в Астрахань поступило более 6 тыс. руб. – огромная по тем временам сумма. В октябре 1738 г. на судне астраханского купца Лошкарева из Дербента в Астрахань отправлялось «... чихирю 100 бочек, одна тая (вьюк. – Авт.) орехов грецких, гороху дербентского (вероятно, нохута. – Авт.), пшеницы дербентской одна тая». А в сентябре 1739 г. этим же купцом морем из Дербента в Астрахань среди прочих товаров отправлялось: «марены – 550 пудов, сала бараньего – 64 пуда, коровьего масла – 104 пуда» (ЦГА РД. Ф.379. Оп.1. Д.3952; Д.3933. Л. 109, 95, 97). Очень интересны данные о поступлении из Дербента в Астрахань дагестанских ремесленных изделий, а именно: бурметей и пестряди дербентских (ткани. – Авт.), сукна кубачинского, паласов и т.п. (31. С. 149–153).

Большую роль в реэкспорте восточных товаров через Дербент в первой половине XVIII в. играли индийские купцы из числа дербентской и астраханской индийских колоний. Например, по записи Астраханской таможенной книги за 1734 г. самое значительное место в привозе товаров из Дербента в Астрахань принадлежало индийским купцам. Индийское купечество, связавшее свои коммерческие интересы с торговлей на Каспии, располагало значительными в сравнении с местным купечеством капиталами, имело собственные морские суда (47. С. 154). Достаточно влиятельной прослойкой восточного купечества в Прикаспии в конце XVII – первой половине XVIII в. являлось армянское купечество. Даже при поверхностном изучении архивных сведений заметна большая разница между ассортиментом и объемом товаров армянских купцов и дагестанских «савдагаров»: армяне отдавали предпочтение широте ассортимента, дербентцы, не имевшие крупных капиталов, старались покупать ходкие и дешевые товары (18. С. 8).

Во второй половине XVIII в. Дербент, пережив упадок в связи с кровавым нашествием Надир-шаха, вновь приобретает значение важного центра морской торговли на Каспии, играя определяющую роль в развитии торгово-экономических контактов народов прикаспийской зоны, а также в торговых связях региона с Россией (ЦГА РД. Ф.18. Оп.1. Д.214; ЦГА РД. Ф.379. Оп.1. Д.29; Д.44).

Следует отметить, что большое значение в экономической жизни приморского Дагестана имела добыча марены, из которой получали естественный краситель – крап. Появление в XVIII в. марены на русском рынке было «знаменательно» как для истории промышленного развития России, так и для развития экономики Дагестана (32. С. 86). Торговавшие с Дербентом российские купцы, по данным П.Г. Буткова, вывозили в Астрахань морем ежегодно до 6000 пудов сухой марены (ИГЭД. С. 202–203). На развитие морской торговли Дербента большое влияние оказывала его посредническая роль в транзите азербайджанского шелка в Россию. Так, только за 10 дней в сентябре 1797 г. вывоз шелка-сырца из Дербента в Астрахань составил 1484 пуда на сумму 89055 руб. (31. С.160). Присоединение Дербента к России усилило поток товаров из России в Дербент, а также вывоз местных и реэкспорт восточных товаров в Россию.

О важности морской торговли с Россией для Дербента в первой половине XIX в. можно судить по объему оборота торговли между Астраханью и Дербентом в 1830–1833 гг., который составил 190000 руб. серебром в год (ЦГА РД. Ф.18. Оп.1. Д.214. Л. 50; 31. С. 176). Согласно источникам, у дербентцев в этот период своих торговых морских судов было мало. Все их торговые перевозки осуществлялись российскими судами разного класса и типа – от лодок парусно-весельного типа до появившихся позднее пароходов. Дербентские купцы иногда нанимали или брали на откуп у астраханцев морские суда, о чем стороны подписывали контракт (11. С. 88). 16 апреля 1802 г. царским правительством было принято решение не препятствовать более свободному плаванию по Каспию судов не только российских, но и других стран. Это решение было продиктовано тем обстоятельством, что торговый флот России в тот период был не в состоянии удовлетворить большой спрос на перевозку товаров по Каспию. Этим самым был положен конец условиям соглашения, заключенного в 1782 г. между Россией и Фатали-ханом дербентским, по которым местные феодалы не имели права держать на Каспии морские суда каких бы то ни было видов (31. С. 155).

40-е гг. XIX в. были отмечены небывалой для дербентского рейда торговой активностью. В 1843 г. в Дербент прибыло 36 судов с товарами на сумму 80980 руб. серебром, а с 1845 по 1847 гг. сюда пришло уже 375 судов, на которых вывезли товаров на сумму 1000508 руб. серебром (31. С. 177). Немаловажной статьёй поставок в Россию являлась рыба и рыбопродукты с промыслов, расположенных по берегу Каспия и в устье р. Самур (8. С. 270–271).

По планам Петра I во время Каспийского похода была учреждена и позже построена крепость Святой Крест. «... а как желал Государь, чтоб она имела способное сообщение с морем, то по плану сему должно было запрудить реку Сулак при самой крепости и всю воду в реку Аграхань согнать, дабы оною свободнее было на всяких судах подходить к самой крепости» (13. С. 266–267). Строительство на Сулаке плотины, благодаря которой стало возможным проводить средние морские суда по Аграхани до самой крепости, позволило установить более регулярное морское сообщение с Астраханью, Дербентом, Низовой и другими портами и гаванями на Каспии. Судя по дошедшим до нас архивным данным, в 1729 г. в гражданскую канцелярию крепости Святой Крест подали прошение о разрешении выехать в Гилян, Шемаху, Баку и Решт водным путем 26 купцов и торговых людей. Исследуя сохранившиеся таможенные записи Астраханской таможни, Р.К. Киласов пришел к выводу, что, по неполным данным, за период 1733–1735 гг. наибольшее количество товарных партий, шедших из Астрахани в Дагестан, было предназначено для крепости Святой Крест (21. С. 26–27).

В целях развития экономической жизни региона и, в частности, для оживления



торговли русские власти поощряли переселение к крепости предприимчивых армян и грузин. Прибывшие в регион переселенцы способствовали развитию производительных сил края, распространяя среди местного населения новые виды ремесла, заводя новые, лучшие сорта винограда, занимаясь рисосеянием, хлопководством. Но основным занятием армянского населения крепости Святой Крест была коммерческая деятельность (18. С. 5–12).

В силу известных политических обстоятельств, сложившихся на Кавказе в первой четверти XVIII в. и в соответствии с Гянджинским мирным договором 27 октября 1735 г. крепость Святой Крест была упразднена, Россия перенесла свою границу из Северного Азербайджана на р.Терек, где и была основана в 1735 г. крепость и город Кизляр – «русская столица на Кавказе».

Правительство России отводило Кизляру важную роль в развитии и укреплении торговых отношений с народами Северного Кавказа, рассматривая их как одно из средств укрепления своего влияния в регионе. Выполняя функции важного транзитного узла в торговле России со странами Востока, Кизляр к середине XVIII в. – средоточие русско-кавказских экономических связей, с одной стороны, и многонациональный торговый центр, где народы Северо-Восточного Кавказа обменивались продукцией своей хозяйственной деятельности, – с другой. Выгодное положение Кизляра сразу же привлекло к нему купечество, специализировавшееся на восточной торговле. В 50 верстах от Кизляра, в устье самого южного рукава Терека был возведен Долобинский фельдшанец (полевое укрепление. – Авт.), ставший складским пунктом для товаров, поступающих в Кизляр морем (ЦГА РД. Ф.379. Оп.1. Д.29; Д.44. Л. 82, 73). Следует отметить, что в те годы в результате трансгрессии Каспийского моря и благодаря высокому уровню моря Аграханский залив и впадающий в него южный рукав Терека были достаточно глубоки для свободного подхода к фельдшанцу больших морских судов, а более мелкие поднимались вверх по Тереку до Кизляра (6. С.175). По свидетельству архивных документов, в мае 1739 г. к фельдшанцу прибыли «... купецкие суда..., а именно: астраханских купцов Гаврилы Мельникова и Якова Толмачева эверсы, Андрея Ильина – галиот, да казенное судно – шмакрос...» (ЦГА РД. Ф.379. Оп.1. Д.245. Л. 104).

На побережье Каспия существовало несколько гаваней и пристаней, которые в разное время обслуживали морскую торговлю Кизляра. Это Очинская, Сладкоеричная, Шандруковская и Серебряковская пристани.

В те времена северные рукава Терека (Борозда, Таловка, Бекетей и др.) и прилегающая к их устьям часть Каспия были чрезвычайно богаты рыбой, в том числе осетровых пород. Поэтому здесь часто промышляли рыбной ловлей «ватаги» рыбаков из Южной России, с Дона и других областей, заходили на своих судах с Волги предприимчивые люди, занимавшиеся тюленьим и рыбным промыслами. Так был организован астраханским купцом один из первых рыболовецких промыслов (1776 г.) на острове Бирюзьяк, ныне с. Старый Бирюзьяк (7. С. 126–127). Широкое распространение рыболовство получило и у нижнетерских казаков. Лов производился как в самом Тереке, так и в его многочисленных рукавах и ближайших озерах. Казаки объединялись в рыболовецкие ватаги на острове Чечень и морском побережье, занимавшиеся ловлей рыбы в открытом море, а зимой и тюленьим промыслом. Рыболовством занималось и большинство жителей Кизляра. По свидетельству архивных данных, только в 1783 г. из Кизляра было вывезено 1 тыс. белуг, 5 тыс. севрюг, 5 бочек икры, 1 бочка жиру и 10 бочек рыбьего клея (7. С. 150).

В 1783 г. в низовьях Терека «в пустоте лежащие» земли (около 65 тыс. десятин) были «пожалованы за службу» ген.-губернатору, князю А.А.Вяземскому. Ему же отошла и прилегающая к этим землям часть Каспийского моря, простирающаяся от Кумского прорана до Суюткиной косы. Для осваивания этих земель Вяземский из внутренних губерний России переселил как своих, так и купленных крепостных крестьян. Причем, расселив их по речкам Брянце, Коктюбею и Таловке, стал

«приучать» к рыбному промыслу. В с. Черный Рынок были обустроены складские помещения, погреба для засолки рыбы и другие службы. Особого расцвета в первой половине XIX в. достигли рыбные промыслы помещиков Всевожских. Так, в 1849 г. ими было добыто: «белуг – 31213, осетров – 75678, севрюг – 7813, лосося, жереха – 3000, сомины – 11596 пудов, шемаи – до 50000 штук, судака – 98398, щуки – 2769 пудов, икры красной рыбы – 2100 пудов, вязиги – 400, икры лососевой – 125, клею – 45 пудов» (7. С. 154). Кроме того, у Всевожских имелся тюлений промысел, располагавшийся на Тюленьем острове, где ежегодно добывалось до 12500 пудов тюленьего жира и до 50000 шкур. Их общий годовой доход от рыбного и зверобойного промыслов в 1850 г. составил 260000 руб. (7. С.154). Большая часть рыбы и рыбопродуктов вывозилась в Астрахань, Саратов, Казань, Москву, на Макарьевскую ярмарку.

В конце XIX – начале XX в. на побережье Каспия образовалось несколько рыболовецких поселков – Крайновка (1880 г.), Лопуховка (1880 г.), Новотеречное (1882 г.), Новая Чечень (1893 г.), Новый Бахтемир (1894 г.), Тушиловка (1895 г.), Чаканное (1901 г.), Старотеречное и др.

В пореформенный период, после приобретения имения Всевожских казной, принадлежавшие им рыболовные угодья сначала находились в распоряжении Ставропольской губернии, затем были отданы в ведение Астраханской конторы рыбных и тюленьих промыслов. Устья южных рукавов Старого и Нового Терека с прилегающими к ним морскими водами были собственностью Терского казачьего войска. И те и другие сдавались в аренду крупным астраханским и кизлярским рыбопромышленникам. По данным «Сборника сведений о Терской области», только на Чернорынковском, Раздольевском и Таловском промыслах с 1868 по 1873 г. было поймано рыбы: красной – 675732 штуки и частичковой – 1399732 штуки (40. С. 204–205; 7. С. 210). По официальным данным, в 1901 г. в Кизлярском отделе добыто рыбы: красной – 86486 пудов, частичковой – 311504 пуда, сельдей – 253 миллиона штук, икры красной рыбы – 18800 пудов и продано на сумму 554390 рублей (36. С. 80). В эти данные не входит рыба, пойманная многочисленными самовольными облавщиками, которые наезжали тысячами во время путины из Астрахани и др. мест.

В последней трети XIX в. возникают, как уже было сказано, новые рыбные промыслы: Крайновка, Новый Бахтемир, Лопуховка, Старая и Новая Чечень, Старое и Новое Теречное, Тушиловка, Чаканное и др. (7. С. 211). Промыслы эти принадлежали рыбопромышленникам и Терскому казачьему войску. Наемными рабочими на них были как русские, так и ногайцы, кумыки, калмыки и др. Рыба и продукты рыболовства в больших количествах вывозились морем в Астрахань и через Астрахань по Волге в центральную Россию, где пользовались широким спросом.

Привлеченный нами фактический материал красноречиво свидетельствует о роли и месте морехозяйственной деятельности в истории экономического развития Дагестана. Включение региона с древних времен в орбиту систематических международных торгово-экономических и культурных интеграционных процессов, что связано с функционированием важнейшей международной Волжско-Каспийской коммерческой артерии, оказало позитивное влияние на процесс исторического развития Дагестана в целом.

## ЛИТЕРАТУРА

1. *Аксенов А.И.* Генеалогия московского купечества XVIII в. Из истории формирования русской буржуазии. М., 1988.
2. *Al – Istakhri.* Kitab masalik al mamalik. Ed. M.G. de Goeje. BGA. Lagduni Batavorum, 1870.
3. *Баладзори.* Книга завоевания стран / Пер. П.К.Жузе // Материалы по истории Азербайджана. Баку, 1927. Вып. III.

4. Барбаро и Контарини о России: к истории итало-русских связей в XV в. Ленинград, 1971.
5. *Бель Д.* Белевы путешествия через Россию в разные Азиатские земли, а именно в Испагань, в Пекин, в Дербент и Константинополь. СПб., 1776. Ч.1.
6. *Бутков П.Г.* Материалы для новой истории Кавказа с 1722 по 1803 г. СПб., 1869. Ч.1.
7. *Васильев Д.С.* Очерки истории низовьев Терека. Досоветский период. Махачкала, 1986.
8. *Гаджиев В.Г.* Роль России в истории Дагестана. М., 1965.
9. *Гаджиев М.С.* Между Европой и Азией: Из истории торговых связей Дагестана в албано-сарматский период. Махачкала, 1997.
10. *Гаджиева С.Ш.* Кумыки. Историко-этнографическое исследование. М., 1961.
11. *Галоян Г.А.* Каспийская торговля. Баку, 1976.
12. *Гильденштедт И.* Географическое и статистическое описание Грузии и Кавказа. СПб., 1809.
13. *Голиков И.П.* Деяния Петра Великого, мудраго преобразителя России, собранныя из достоверных источников, расположенныя по годам. В 6-ти томах. М., 1838. Т.6.
14. *Голикова Н.Б.* Очерки по истории городов России конца XVII – начала XVIII в. М., 1982.
15. *Греков Б.Д., Якубовский А.Ю.* Золотая Орда и ее падение. М.-Л., 1950.
16. Записки об исследовании р.Сулака // АКАК. Т.ХII.
17. *Заходер Б.Н.* Каспийский свод сведений о Восточной Европе. М., 1962.
18. *Иноземцева Е.* Роль армянского купечества в развитии русско-дагестанских торгово-экономических взаимоотношений в XVIII в. // Иран и Кавказ: Труды Кавказского центра иранистики. Тегеран, 1998. Т.2.
19. *Караулов Н.А.* Сведения арабских географов IX и X вв. по Р. Хр. о Кавказе, Армении и Азербайджане // Сборник материалов для описания местностей и племен Кавказа. Тбилиси, 1908. Вып.29.
20. *Киласов Р.* Из истории экономических связей Дагестана с Россией (конец XVII – начало XVIII в.) // УЗ ИИЯЛ. Махачкала, 1970. Т.20.
21. *Киласов Р.К.* Русско-дагестанские экономические отношения последней четверти XVII – первой половины XVIII в. (по материалам Астраханской таможни): Автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1971.
22. *Костомаров Н.И.* Очерк торговли Московского государства в XVI – XVII столетии. СПб., 1862.
23. Крестьянская война под предводительством Степана Разина: Сб. документов. В 4-х томах. М., 1954. Т.1.
24. *Кудрявцев А.А.* Город, не подвластный векам. Махачкала, 1976.
25. *Кудрявцев А.А.* Древний Дербент. М., 1982.
26. *Кудрявцев А.А.* Развитие торговли в Дербенте в VI – первой половине XIII в. // Ближний и Средний Восток: товарно-денежные отношения при феодализме. М.: Наука, 1980.
27. *Кудрявцев А.А., Гусев С.В.* Мореходное дело и рыболовный промысел средневекового Дербента (VI – XIII вв.) // Промыслы и ремесла древнего и средневекового Дагестана. Махачкала, 1988.
28. *Кушева Е.Н.* Народы Северного Кавказа и их связи с Россией (вторая половина XVI – 30-е годы XVII века). М., 1963.
29. *Кушева Е.Н.* Русско-дагестанские отношения в XVI – XVII вв. Махачкала, 1954.
30. *Лопухин А.И.* Журнал путешествия через Дагестан. 1718 г. // История, география и этнография Дагестана XVIII – XIX вв.: Архивн. материалы / Под ред. М.О.Косвена и Х.-М.Хашаева. М., 1958. (далее – ИГЭД).

31. *Магомедов Н.А.* Дербент и Дербентское владение в XVIII – первой половине XIX в. (политическое положение и экономическое развитие). Махачкала, 1998.
32. *Маркова О.П.* Россия, Закавказье и международные отношения в XVIII веке. М., 1966.
33. *Минорский В.Ф.* История Ширвана и Дербенда. М., 1963.
34. *Неверовский А.А.* Краткий взгляд на Северный и Средний Дагестан в топографическом и статистическом отношениях. СПб., 1847.
35. *Олеарий А.* Описание путешествия в Московию и через Московию в Персию и обратно. СПб., 1906.
36. Отчет начальника Терской области за 1901 г. Владикавказ, 1902.
37. Памятники дипломатических и торговых сношений Московской Руси с Персией / Под ред. Н.Веселовского. СПб., 1890. Т.1.
38. Русско-дагестанские отношения XVII – первой четверти XVIII в.: Документы и материалы / Сост. Р.Г.Маршаев. Махачкала, 1958.
39. Русско-индийские отношения в XVII в. М., 1958.
40. Сборник сведений Терской области. Вып.1.
41. *Соймонов Ф.И.* Описание Каспийского моря и чиненных на оном российских завоеваниях, яко часть истории Петра Великого. СПб., 1763.
42. *Умаханов М.-С.К.* Развитие товарно-денежных отношений в Дагестане // Проникновение и развитие капиталистических отношений в Дагестане. Махачкала, 1984.
43. *Тушин Ю.П.* Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях (XVIII век). М., 1978.
44. Тарихи Дербенд-наме. Тифлис, 1898.
45. *Фехнер М.В.* Торговля русского государства со странами Востока в XVI веке. М., 1952.
46. *Эвлия Челеби.* Книга путешествия (Извлечения из сочинения турецкого путешественника XVII века / Перевод и коммент. М., 1979. Вып.2.
47. *Юхт А.И.* Индийская колония в Астрахани // Вопросы истории. 1957. № 3.