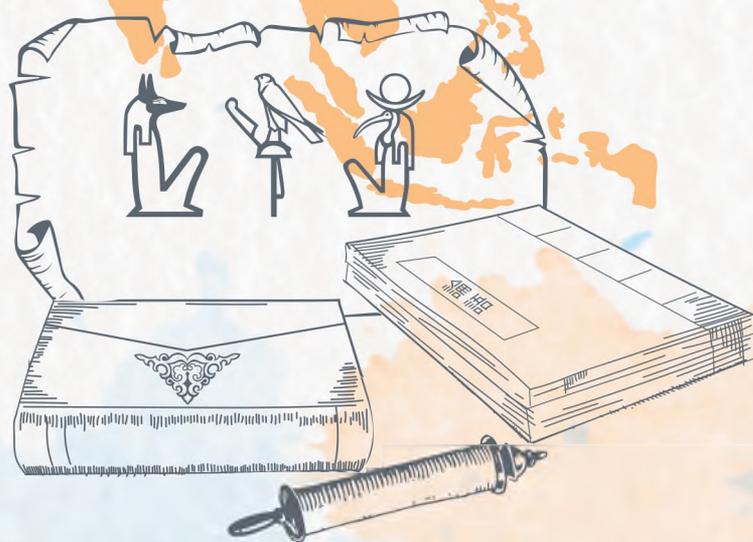


**ДОКЛАДЫ
МЕЖДУНАРОДНОГО КОНГРЕССА
ПО ИСТОЧНИКОВЕДЕНИЮ И ИСТОРИОГРАФИИ
СТРАН АЗИИ И АФРИКИ**

XXXI конгресс по ИИСАА

**РОССИЯ И ВОСТОК.
К 100-ЛЕТИЮ ПОЛИТИЧЕСКИХ И КУЛЬТУРНЫХ СВЯЗЕЙ
НОВЕЙШЕГО ВРЕМЕНИ**

Том 2
часть 1



САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

ВОСТОЧНЫЙ ФАКУЛЬТЕТ



SAINT PETERSBURG UNIVERSITY

FACULTY OF ASIAN
AND AFRICAN STUDIES

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ВОСТОЧНЫЙ ФАКУЛЬТЕТ

**ДОКЛАДЫ
МЕЖДУНАРОДНОГО КОНГРЕССА
ПО ИСТОЧНИКОВЕДЕНИЮ И ИСТОРИОГРАФИИ
СТРАН АЗИИ И АФРИКИ**

Том 2
часть 1

XXXI конгресс по ИИСАА

**РОССИЯ И ВОСТОК.
К 100-ЛЕТИЮ ПОЛИТИЧЕСКИХ И КУЛЬТУРНЫХ СВЯЗЕЙ
НОВЕЙШЕГО ВРЕМЕНИ**

*Санкт-Петербургский
государственный университет
23–25 июня 2021 г.*

Санкт-Петербург
2022

ББК 63.3(5)+63.(6)
УДК 930 (5+6)

Р 93 Доклады XXXI Международного конгресса по источниковедению и историографии стран Азии и Африки. Россия и Восток. К 100-летию политических и культурных связей новейшего времени. Том 2 (часть 1). Отв. ред.: Н.Н. Дьяков, П.И. Рысакова, СПб.: ИПК «НП-Принт», 2022. — 400 с.

Proceedings of the XXXI International Congress on Historiography and Source Studies of Asia and Africa. Russia and the East. Commemorating centennial of political and cultural ties in modern times. Vol. 2 (part 1) / Ed. by Nikolay N. Dyakov, Polina I.Rysakova. – St. Petersburg: NP-Print Publishers, 2022. — 400 p.

ISBN 978-5-6048982-2-2
ISBN 978-5-6048982-3-9– (часть 1)

ББК 63.3(5)+63.(6)
УДК 930 (5+6)

ISBN 978-5-6048982-2-2
ISBN 978-5-6048982-3-9– (часть 1)

РЕДКОЛЛЕГИЯ

Африканистика

Herman Bell, University of Exeter, UK

Желтов Александр Юрьевич, Восточный факультет СПбГУ

Ближний Восток, Кавказ и Центральная Азия

Джандосова Заринэ Алиевна, Восточный факультет СПбГУ

Дьяков Николай Николаевич, Восточный факультет СПбГУ

Кныш Александр Дмитриевич, Отделение ближневосточных исследований,
Мичиганский университет, Анн-Арбор, США; СПбГУ

Матвеев Александр Сергеевич, Восточный факультет СПбГУ

Пелевин Михаил Сергеевич, Восточный факультет СПбГУ

Пиотровский Михаил Борисович, Восточный факультет СПбГУ; Государственный Эрмитаж

Ястребова Ольга Михайловна, Восточный факультет СПбГУ; отдел рукописей
Российской национальной библиотеки

Дальний Восток, Южная и Юго-Восточная Азия

Гурьева Анастасия Александровна, Восточный факультет СПбГУ

Колотов Владимир Николаевич, Восточный факультет СПбГУ

Маяцкий Дмитрий Иванович, Восточный факультет СПбГУ

Самойлов Николай Анатольевич, Восточный факультет СПбГУ

Сторожук Александр Георгиевич, Восточный факультет СПбГУ

УДК 327.2

И. К. Павлова

*Санкт-Петербургский государственный университет
промышленных технологий и дизайна*

О начале морских пассажирских и коммерческих перевозок по Каспию

Аннотация: В основу данной статьи легли неопубликованные и до сих пор малоизвестные исследователям материалы Российского государственного исторического архива (РГИА, Санкт-Петербург), касающиеся начала морских пассажирских и коммерческих перевозок по Каспию между Россией и Персией, а также перестройки российскими специалистами порта Энзели. Так, в поле нашего исследования оказались следующие документы: «Дело о пароходстве на Каспийском море», «Дела Персидских транспортов», «Дело об отчётности инженера Султанова» и др. Цель написания работы — ввести в научный оборот упомянутые архивные источники РГИА и сделать их более доступными для дальнейших научных изысканий. Вопрос о более интенсивном использовании морского пути по Каспию встал перед правительством Царской России еще в середине 40-х гг. XIX в. Период, когда Россия стала искать новые рынки сбыта своих товаров на Ближнем и Среднем Востоке, именно этот этап сближения двух соседних государств рассматривается в указанной статье. На основании упомянутых источников, можно определить точную дату, когда первые пароходы Каспийской флотилии с грузами, а затем и с пассажирами отправились из Астрахани к южному побережью Каспийского моря. С этого времени установились регулярные морские рейсы по Каспию, что отвечало запросам как российских, так и персидских подданных.

Это начинание дало толчок для развития новых российских судоходных компаний, а также перестройки и обустройства персидских портов, и прежде всего, порта Энзели. Анализируемые архивные материалы позволяют говорить о том, что выбранная Царской Россией стратегия использования морского пути для сближения с Персией привела в конечном итоге к установлению её монопольного влияния в северных областях Персии и на южном побережье Каспия.

Ключевые слова: Архивные документы. Россия. Персия. Каспийское море. Судоходство. Порт Энзели

Irina K. Pavlova
Saint-Petersburg State University
of Industrial Technologies and Design

On the Beginning of sea passenger and commercial Transportation in the Caspian Sea

Summary: This article is based on unpublished and still little-known to researchers materials of the Russian State Historical Archive (RSIA, St. Petersburg), concerning the beginning of sea passenger and commercial traffic in the Caspian Sea between Russia and Persia, as well as the restructuring of the port of Anzali by Russian specialists. So, in the field of our research were the trails Documents: “The case of steamship line in the Caspian Sea”, “The case of Persian transports”, “The case of the reporting of engineer Sultanov”, etc. The purpose of writing the work is to introduce into scientific circulation the mentioned archival sources of the RSIA and make them more accessible for further scientific research. The question of a more intensive use of the sea route through the Caspian Sea arose before the government of Tsarist Russia in the mid-40s. of the XIX century. From this time we see the new stage of rapprochement between neighboring states that is considered in this article.

This undertaking gave impetus to the development of new Russian shipping companies, and also the restructuring and arrangement of Persian ports, and above all, the port of Anzali. The analyzed archival materials allow us to say that the strategy chosen by Tsarist Russia to use the sea route for Russia’s rapprochement with Persia eventually led to the establishment of its monopoly influence in the northern regions of Persia and on the southern coast of the Caspian Sea.

Keywords: Archival documents, Russia, Persia, The Caspian Sea, Navigation, Anzali port

С давних пор Каспийское море являлось связующим звеном между двумя соседними странами, такими как Россия и Персия¹. Вопрос о более интенсивном использовании морского пути по Каспию для соединения с Персией встал перед Царским правительством наиболее остро в 40-е гг. XIX в., в тот период, когда Россия стала искать новые рынки сбыта своих товаров на Ближнем и Среднем Востоке. Напомним также о том, что в течение долгих десятилетий практически все сухопутные дороги в Персии оставались выучными и находились «в весьма плачевном состоянии» [Общий обзор перевозки товаров в Северную Персию, 1906: 4]. Так, расстояние в 190 вёрст по колесным дорогам преодолевалось за 4–6 дней, путь от Тавриза до Эривани (Еревана) занимал около 19 дней. Из Москвы до Тегерана добирались около 5 месяцев. Естественно, это влияло на длительность доставки товаров и их качество, тормозило деятельность купцов, снижало весь товарооборот между этими странами и в целом приостанавливало проекты деловых людей России, стремившихся вложить свои капиталы в экономику Персии и других близлежащих регионов.

В последние годы вышел ряд статей, освещающих данную тему, однако архивные документы, обнаруженные нами в Российском Государственном историческом архиве (РГИА, Санкт-Петербург), остаются пока еще вне поля зрения исследователей. [Истомина 2013, Корноухова, 2019, Никонов, 2011 и др.]. В работах зарубежных специалистов, как правило, рассматриваются вопросы, связанные с русско-английским соперничеством в Персии в указанный период (Amirahmadi, 2012, Deutschmann Mortiz, 2016, Kazemzadeh, 2013). В основе нашей статьи анализируются архивные материалы РГИА такие, как «Дело о пароходстве на Каспийском море», «Дела Персидских транспортов», «Дело об отчётности инженера Султана» и др.

Так, одним из важных документов в «Деле о пароходстве», прежде всего, является докладная записка главнокомандующего военной Каспийской флотилией Г.Г. Басаргина (1790–1853) непосредственно Его Императорскому Величеству в Петербург. Она была представлена Николаю I (1830–1855), как указано в источнике, только 24 апреля 1848 г.

Важность этой записки заключается в том, что ней указывается точная дата начала морских перевозок по Каспию из Астрахани в Персию. В своем донесении командующий сообщал следующее:

В 1845 г. два из наших каспийских пароходов представлены в распоряжение наместника Каспийского с тем, чтобы они по его назначению постоянно употреблялись для сообщения с Персией и перевозки туда коммерческих грузов. Движение сих пароходов началось летом 1846 г.

¹ Персия — официальное название Ирана до 1935 г. С 1979 г. — государство Иран стало называться Исламская республика Иран (ИРИ).

и продолжалось всю [следующую] навигацию 1847 г. [Дело о пароходстве, 1848: 6]².

Здесь отметим довольно странную задержку извещения Николая I об этом начинании. Однако, несомненно, действия Г.Г. Басаргина были заранее согласованы с Морским ведомством и Министерством иностранных дел. Вполне возможно, чиновники министерств сочли возможным предъявить эту записку Императору только после того, когда рейсы уже были апробированы и принесли положительные результаты.

В своем донесении Г.Г. Басаргин писал: «Главная причина открытия пароходства по Каспийскому морю — развитие торговли с Азиею» [Дело о пароходстве, 1848: 14], т. е. во главу угла ставились более глобальные задачи, чем только торговля с соседней страной. Далее он подробно сообщал конкретные сведения о начавшейся компании. Так, первый пароход отправился с российской стороны из Астрахани до персидского порта Астрабад 15 июня 1846 г. Через десять дней 25 июня он уже прибыл в конечный пункт Астрабад, а затем отправился в обратный путь³. Затем морской путь был продлен до порта Энзели. Пароход проследовал по маршруту Астрахань — Бирючная коса — Петровское укрепление — Дербент — Баку — о. Сара — Энзели. Курсирование пароходов продолжалось по такой схеме не только две первые навигации, но и в дальнейшем. Князь М. С. Воронцов, как уже указывалось первый наместник Кавказа (до 1856 г.), также принимал непосредственное участие в организации первых морских перевозок. В своём отчете он записывал: «Пока перевозка идёт на военных кораблях Каспийской флотилии» [Дело о пароходстве, 1848: 10 об.]. Действительно, при первых пробных рейсов специальных кораблей для перевозки коммерческих грузов, еще не могло и быть.

Данное предприятие оказалось успешным, поэтому уже с 1 апреля 1848 г., как указывается в записке Г.Г. Басаргина, стало действовать регулярное сообщение между Россией и Персией туда и обратно два раза в месяц. Согласно расписанию рейсов, из Энзели пароходы отправлялись в полночь с апреля по октябрь включительно 16-го и 30-го числа каждого месяца. Одним из достижений использования этого морского пути стало то, что, начиная с 1848 г., кроме транспортировки коммерческих грузов, появились рейсы для пассажиров из России и Персии. Конечно, все это требовало большой работы по введению новых пропускных пунктов в Астрахани и в персидских портах, появлению билетных касс и других организационных действий. Анализируемые документы фиксирует некоторые детали этих мероприятий. Так, выясняется, что билет от Астрахани до Астрабада стоил 3 руб.,

² В 1846 г. по указу Императора Каспийское наместничество было упразднено. Его территория вошла в состав вновь созданного Кавказского наместничества. Первым наместником новой административной единицы стал князь М. С. Воронцов (1782–1856) [Блиева, 2003: 39].

³ Астрабад (истор. Гяз) — город-порт (до нач. XX в.) в западной части Каспийского моря. К российской границе расположен гораздо ближе, чем порт Энзели. В городе находилось российское консульство. Важный пункт для ведения русско-персидской торговли. Еще в 1782 г. там открылась торговая фактория Российской империи.

а до Энзели — 3 руб. 50 коп. серебром. Дети до 10 лет платили половину. За перевозку товаров независимо от расстояния оплачивали от 10 коп. до 35 коп. с каждого пуда. Желаящие отправиться на пароходе из Астрахани до Персии не оформляли специальные документы на выезд, тогда как в обратную сторону это было делать необходимо. В инструкции указывалось: «Всем лицам, выезжающим из Персии надо иметь разрешение или с персидской стороны или от российских консульств в Гиляне или Астрабаде» [Дело о пароходстве, 1848: 11].

Как известно, в Астрахани находились карантинные заставы для проверки наличия признаков чумы или холеры. Прохождение этих пунктов досмотра осуществлялось по следующей схеме: «Если среди пассажиров не было заразных, то выпускали сразу» [Дело о пароходстве, 1848: 11]. Носителей инфекций на сухопутной границе задерживали на 4 дня, а на морской на 2–3 дня. Вполне возможно, что стремясь привлечь пассажиров пользоваться передвижением на кораблях, администрация порта сократила количество дней пребывания в карантине. Кн. М. С. Воронцов вообще настаивал на отмене карантина и свободного доступа пассажиров на пароходы. Все это, несомненно, делалось для привлечения населения к морским поездкам по Каспию.

Морскими рейсами стала перевозиться и почта. С этой целью из Астрахани до г. Решта стал курсировать специальный почтовый баркас «Москва». Хотя продолжали использовать и военные корабли [Дело о пароходстве, 1848: 154 об.].

Таким образом, как становится очевидным, перевозки по Каспийскому морю довольно быстро завоевали положительную репутацию среди разных слоев общества с точки зрения своей доступности, быстроты, дешевизны доставки грузов, людей, военного снаряжения, почтовой корреспонденции.

Пароходное общество «Кавказ и Меркурий»

Организация морских перевозок по Каспию имела далеко идущие последствия. Возрастающая потребность в наличии пароходов послужила толчком к созданию специальной пароходной компании. Так, по инициативе директора Русского общества пароходства и торговли Н. А. Новосельского (1818–1898) в начале 1858 г. была учреждена компания «Кавказ», с тем, чтобы её суда использовались для курсирования по Каспийскому морю. Вскоре, буквально через пару месяцев, в начале 1858 г. по настоянию того же Н. А. Новосельского и нового наместника Кавказа А. И. Барятинского (1856–1862) произошло слияние двух пароходных обществ «Меркурия» (речной флот) и «Кавказа» (морской флот) в одну крупную акционерную компанию под общим названием «Кавказ и Меркурий». Её первым председателем стал Н. А. Новосельский. 15 апреля 1858 г. был утверждён устав новой корпорации. В нём подчеркивалось, что вновь созданное объединение находится под покровительством Его Императорского Величества. Первоначальный капитал компании составлял 4,5 миллиона руб. В свою очередь, Общество взяло на себя ряд

обязательств перед Царским правительством. Оно было обязано создать флотилию не менее 15 судов и столько же баркасов, собираемых «на собственных заводах из привезённых из-за границы частей» [Дела Бюро персидских транспортов, 1906: 29]. Спустя полтора года, в декабре 1859 г., как указано в архивных материалах, основной капитал Общества «Кавказ и Меркурий» составлял уже 5 625 000 руб., т. е. данное предприятие быстро набирало обороты. Оно уже владело пятнадцатью пассажирскими двухпалубными пароходами, шестью буксирами, пятью транспортными судами. Теперь уже грузовые корабли строились специально для коммерческих целей и были достаточно вместительными. Так, одно из них, названное в честь столицы Персии — «Тегеран» — поднимало до 20 тыс. грузов [Дела Бюро, 1906: 30–40]. Кроме этого, компания начинает отапливать свои суда нефтяными остатками и одним из первых использовать для своих перевозок американские пароходы.

Строительство новых специальных пассажирских и коммерческих кораблей и создание пароходных компаний — всё это способствовало усилению Российской власти в регионе Каспийского моря и её сближению с Персией.

Порт Энзели

Появление в Каспийской флотилии современных паровых судов, курсирующих до южного побережья Персии, обозначило еще одну важную проблему для судоходных компаний. Дело оказалось в том, что большие суда с осадкой 24 фута и более не могли войти в бухты. Им приходилось вставать на рейде за две-три версты, что было крайне неудобно и сказывалось на увеличении времени погрузки и разгрузки товаров, посадки и высадки пассажиров и т. д.

Главным из четырёх портов на персидской стороне по своему грузообороту и наличием портовых сооружений считался порт Энзели, построенный еще в 1484 г. Однако он был достаточно мелководным, пригодным для парусных судов, имеющих осадку не более 16 футов. Во второй половине XIX в. он уже не отвечал соответствующим требованиям, поэтому владельцы российских судоходных компаний, купцы, предприниматели не раз поднимали вопросы о перестройке Энзелийского порта. В связи с этим в 90-е гг. XIX в. в Петербурге было проведено несколько совещаний, на которых рассматривались надлежащие проекты. Один из проектов представил главный управляющий свиты Его Императорского Величества контр-адмирала А. М. Абаза. Он же предлагал «испросить у шаха исключительные права на управление и эксплуатацию порта для Общества Энзели-Казвинской дороги», как известно, принадлежавшее Л. С. Полякову. [Дело об устройстве Энзелийского порта, 1895: 25]. Проект концессии из 10 пунктов, составленный министром путей сообщения К. М. Хилковым, был утвержден Шахом без изменений. Согласно первому пункту этого документа, как и настаивала российская сторона, концессия была дарована Обществу Энзели-Казвинской дороги. Далее перечислялись все

те работы, которые Общество должно было произвести: углубить фарватер на 12 фунтов, установить маяки, построить складские помещения, проложить пути, соединяющие порт с основной Энзели-Казвинской дорогой, обеспечить строительство необходимой техникой и землечерпательными машинами, за провоз которых персидская сторона не брала таможенные сборы. В свою очередь Обществу отводились земли по берегу Энзелийского залива и по реке Пир-базар, примыкающие к колесной дороге. После окончания работ и с момента эксплуатации порта Общество имело право оставлять в свою пользу денежный сбор в размере десяти процентов ежегодно с заходящих судов.

Такое право давалось Обществу на 99 лет [Дело об устройстве, 1895: 30–40]. Заключение таких длительных концессий еще раз подтверждает намерение России иметь свое влияние в этом регионе в течение долгих лет.

Итак, с начала ноября 1895 г., после подписания итогового соглашения, можно было приступить к подготовительным работам. Становится очевидным, какая огромная, трудоёмкая и масштабная работа легла на плечи российских специалистов, инженеров, простых рабочих. Среди документов, раскрывающих эту страницу в истории существования порта Энзели, следует назвать «Дело об отчётности инженера Султанова».

1 января 1904 г. Фёдор Алексеевич Султанов, статский советник, инженер, был назначен первым заведующим Энзелийского порта для его перестройки. [Дело об отчётности, 1904–1908: 165]. Непосредственно же к работам он приступил только в ноябре упомянутого года. Таким образом, с момента подписания конвенции и начала строительства порта прошло почти десять лет. Все это говорит о неповоротливости бюрократической машины Царской администрации, длительных согласований между различными ведомостями и неспешным ведением дел чиновников.

Несомненно, Федор Алексеевич был грамотным специалистом, хорошо владеющим персидским языком (в документах сохранились бумаги с пометкой «перевел с персидского Ф. Султанов»), а возможно, и французским. В «Деле» сохранился паспорт Ф. А. Султанова на французском языке с печатью порта Энзели. Эти качества позволили ему стать начальником столь непростого предприятия. Занимая эту важную и хлопотливую должность, он приложил немало сил, чтобы наладить первоначальные работы в порту, а начинать практически надо было с нуля. Так, в октябре 1904 г. проходила закупка необходимого для порта оборудования. Было завезено 9 100 шт. кирпича, купленного в Баку у купца Аги-Джафара за 100 туманов, с лесного двора бр. Губиных поставили бревна, доски и брус, также доставили технические машины, в частности землесос «Николай Зубов» [Дело об отчётности, 1908: 78–87]. Привозили не только строительный материал, но и домашнюю утварь для обустройства жилищ приехавших из России специалистов. В «Деле» приводится счёт на имя Ф. А. Султанова о поставке в Энзели из Баку госп. С. А. Асриевым таких товаров, как стаканов, блюдец, тарелок на сумму 27 руб. 25 коп., а также стульев и др. вещей на сумму 84 руб. 26 коп. Груз был отправлен через Общество

«Кавказ и Меркурий» 28 октября 1904 г. [Дело об отчётности, 1908: 220]. В этом же месяце бакинский мебельный и зеркальный магазин Н. Х. Рябинкина также поставил в Энзели две дюжины венских стульев на сумму 80 руб., деревянный шкаф, кушетку, железную кровать с матрасом на сумму 89 руб. [Дело об отчётности, 1908: 223]. Доставка всех грузов осуществлялась через бакинскую таможенную.

Все это требовало значительных капиталовложений. Еще в декабре 1903 г. Ф. А. Султанов представил правительству по этому вопросу свои финансовые расчёты. Он просил выделить: 400 000 руб. — на проведение предварительных изысканий; 43 360 руб. — на содержание технического состава в течение двух лет; 22 680 руб. — на содержание администрации; 10 000 руб. — на устройство временных помещений; 8 160 руб. — на зарплату вольнонаёмным служащим; 23 143 руб. — на «непредвиденные расходы» [Дело об отчётности, 1908: 12–12 об.].

Таким образом, общая сумма запрашиваемых денег на первом этапе равнялась свыше 500 000 руб.

Служащие и специалисты, участвовавшие в модернизации порта, как правило, были выходцами из Астрахани и Баку. Среди них можно назвать инженеров Радомского, Тагиева, Наумова, техника В. Алексеева, рабочих порта Ниматуллы Алиева и Григория Серенко. Кроме этого, в штате порта числилось 59 рабочих персов. Работы в порту шли довольно медленно. Как указывал в своем рапорте Ф. А. Султанов, строительные бригады работали в год не более двух с половиной месяцев, так как в зимнее время и во время непогоды на море работы прекращались [Дело об отчётности, 1908: 166 об.]. Однако, несмотря на все эти трудности, модернизация Энзели всё же началась, и со временем он стал главным морским портом на южном побережье Каспийского моря [Абрамов, 2018].

Ф. А. Султанов занимал свою должность чуть больше года. Однако он успел сделать за это время довольно большой объём работы. В его рапорте указывается об установке четырех «по особому вновь разработанному плану» копров⁴, о строительстве четырех кирпичных домов, двух складов, четырех барачных для русских специалистов, метеорологической станции, пристани для приема грузов; оборудована пекарня с плитой для варки пищи, устроена дамба от пристани до мола на протяжении 50 сажень, высажены кустарники и деревья, проложена дорога для подвозки камня длиной в 8 вёрст [Дело об отчётности, 1908: 165–166].

Однако уже в апреле 1905 г. он был экстренно отозван в Санкт-Петербург. Из рапорта Фёдора Алексеевича становится известно о его конфликте с руководством энзелийского отделения Учётно-ссудного банка Персии. Очевидно, дирекция Банка и инициировала отстранение его от должности. Официальная причина отставки — растрата казённых денег. Приказ об освобождении его от занимаемой должности вышел 1 января 1906 года. Комиссия же, собранная для расследования этого дела, работала ещё в течение двух лет с 8 июля 1906 по 20 июня 1908 года. В ходе разбирательства она установила, что Ф. А. Султанов перерасходовал

⁴ Копор (копёр) — устар. — строительная машина для погружения свай в грунт.

назначенную ему сумму на 1 537 руб. 29 коп. В основном это были траты, не подтвержденные документами, «на «пишкеши» и «бакшиши» разным людям в Персии» [Дело об отчётности, 1908: 189 об]. В конечном итоге, как нам представляется, между сторонами был найден компромисс. Федор Алексеевич, очевидно, за вычетом указанного долга, все же получил за свою работу в порту Энзели, денежный расчёт в размере 3 974 руб. 15 коп. Это денежное вознаграждение его полностью удовлетворило. В своей расписке он подчёркивал: «с получением сих денег обязуюсь никаких денежных претензий ни к Министерству торговли и Промышленности, ни к правлению Общества Энзели-Казвинской дороги не предъявлять» [Дело об отчётности, 1908: 208].

Так, непросто, с большими проволочками, с потерей времени и служебными разбирательствами силами российских специалистов началась модернизация порта Энзели.

Заключение

Таким образом, вышерассмотренные архивные материалы РГИА, до сих пор еще остающиеся вне поля зрения исследователей, являются важным дополнением к уже апробированным документам Архива Внешней политики Российской империи (АВПРИ). Изучение этих документов помогает раскрыть ряд деталей начала организации морских перевозок по Каспию между Россией и Персией, установить точную дату этого начинания, проанализировать дальнейшую цепочку открытий новых российских предприятий на территории соседнего государства. В организации этих морских перевозок можно выделить три составляющих: открытие регулярных рейсов — образование специальных судоходных компаний — модернизация порта Энзели. При этом следует отметить неоспоримый вклад российских инженеров, специалистов, рабочих, как правило, выходцев из Астрахани и Баку, в деле переустройства порта и освоения близлежащих территорий.

Выбранная властями царской России стратегия по освоению южного побережья Каспийского моря посредством морского сообщения привела в конечном итоге к установлению российской монополии в Северной Персии. Это обстоятельство было крайне важно в связи с обострением соперничества России и Англии в этом регионе.

Все вышесказанное следует рассматривать как новый этап в развитии российско-персидских отношений в сфере торговли, экономики и политики во второй половине XIX — начале XX вв.

Источники иллюстративного материала

1. Дело о пароходстве на Каспийском море — Российский государственный исторический архив (далее РГИА). Ф. 1268. Оп.№ 2. Д. 302, 1848.
2. Дело об отчётности инженера Султанова о работах в Энзелийском порту в 1904–1905 гг. — РГИА — Ф. 95. Оп.№ 8. Ед.хр. 993. Д.29, 1908.
3. Дело об устройстве Энзелийского порта — РГИА — Ф. 95. Оп.№ 8. Ед. хр. 111.1895.
4. Дела Персидских транспортов (1890–1917) — РГИА — Ф. 101. Оп.№ 1. Ед. хр.1127–1137, 1890–1917.
5. Общий обзор перевозки товаров в Северную Персию до осуществления концессий русскими транспортными обществами «К. Надежда» и «Бюро персидских транспортов». Доклад М. А. Лукошевича — РГИА — Ф. 23. Оп.№ 8. Ед.хр.11, 1906.

Список литературы

1. *Абрамов А.Е.* Реконструкция Энзелийского порта и её значение в освоении Ирана русским капиталом (1895–1914) // *Манускрипт*. Тамбов: № 7(93), 2018. С. 22–27. DOI: 10.30853/manuscript 2018. 7–2.
2. *Блиева З.М.* Кавказское наместничество в середине XIX века: становление новой административной стратегии // *Известия Высших учебных заведений*. Северо-Кавказский регион: Северо-Осетинский государственный университет имени К.Л. Хетагурова № 59, 2003. С. 39–49. ID: 9116076
3. *Истомина Э.Г.* Каспийское море в геоэкономическом и политическом пространстве региональных процессов России XIX — начале XX в. // *Вестник Российского государственного гуманитарного университета. Серия исторические науки. Научный журнал*. М.: Изд-во РГГУ, № 9 (110), 2013. С. 153–168. ID: 46534652
4. *Кадырбаев А.Ш.* Россия на Каспийском море, в Персии и Средней Азии 1857–1911 // *Восточный архив*. М.: Изд-во Института востоковедения РАН, № 1/31, 2015. С. 4–11. ID: 24236178
5. *Корноухова Г.Г.* Роль российского правительства в развитии каспийской морской торговли с Персией во второй половине XIX — начале XX в. // *Вестник РГУДН*. М.: Изд-во РГУДН, т. 18/3. 2019. С. 661–682. URL: <http://journals.rudn.ru/Russian-history/article/view/21636>
6. DOI: <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2019-18-3-661-682>

7. Никонов О.А. *Иран во внешнеполитической стратегии Российской империи в XVIII веке*. М.— Владимир: Изд-во ВГГУ, 2009, С. 377.
8. Нурсултан М. У. Формирование морского пути на Каспии // *Вестник АГТУ*. Астрахань: Изд-во АГТУ, № 2/43. 2008. С. 241–243. ID: 33197404
9. *Deutschmann Mortiz. Iran and Russian Imperialism: The ideal anarchists 1800–1914*. London — New-York: Taylor — Rout ledge, 2016, pp. 272. DOI: 10.432/9781315676487
10. *Firuz Kazemzadeh. Russia and Britain in Iran: Imperial Ambition in Qajar Iran*. London — New York: Taylor — Routledge, 2013, pp.711.
11. *Hooshang Amirahmadi. The political economy of Iran under the Qajar’s society, politics and foreign relations 1796–1926*. London: I.B. Tauris, 2012, pp.342. DOI: 10.1017/SOO207438815001051
12. *Russians in Iran // Rudi Matthee, Elena Andreeva // London- New York: I. B. Tauris, 2018, pp.320.*

Sources of illustrative material

1. The Case of the Shipping Company on the Caspian Sea — Russian State Historical Archive —
2. (RGIA): Fond 1268. Op. 2. Delo 302, 1848.
3. The Case of the reporting of engineer Sultanov on the work in the of Anzaly port in 1904–1905 — RGIA: Fond 95. Op.8. Ed. khr. 993. Delo. 29, 1908.
4. The Case of the device of Anzali port — RGIA — Fond 95.Op. 8. Ed. khr. 111, 1895.
5. The Cases of Persian transports (1890–1917) — RGIA — Fond 101. Op.1. Ed. khr.1127–1137, 1890–1917.
6. General overview of the transportation of goods to Northern Persia before the implementation of concessions by the Russian transport societies “K. Nadezhda” and “Bureau of Persian Transports” Report of M. A. Lukoshevich — RGIA — Fond 23. Op.8. Ed. khr.11, 1906.

References

1. *Abramov A. E. Reconstruction of the Anzali port and its importance in the development of Iran by Russian capital (1895–1914) // Manuscript. Tambov: Gramota, no.7 (93), 2018, pp. 22–27 (In Russian). DOI: 10.30853/manuscript 2018–7.2.*

2. *Blieva Z. M.* Caucasian Viceroyalty in the middle of the XIX century: The Formation of a New Administrative Strategy // *Izvestyia Vysshikh Uchebnykh Zavedeniĭ. Severo-Kavkazskii region*. Vladikavkaz: Severo-Osetinskiĭ gosudarstvennyiĭ universitet Publ., no.59, 2003, pp.39–49 (In Russian). ID: 9116076
3. *Istomina E. G.* The Caspian Sea in the geo-economic and political space of the regional processes of Russia of the XIX — early XX century // *Vestnik Rossiĭskogo gosudarstvennogo gumanitarnogo universiteta. Academic journal*. Moscow: RGGU Publ., no. 9 (110), 2013, pp. 153–168 (In Russian). ID: 46534652
4. *Kadyrbaev A. Sh.* Russia on the Caspian Sea, In Persia and Central Asia 1857–1911 // *Vostochnyiĭ Arkhiv*. Moscow: Institute of the Oriental Studies RAN Publ., no. 1/31, 2015, pp.4–11 (In Russian). ID: 24236178
5. *Kornoukhova G. G.* The role of the Russian government in the development of the Caspian maritime trade with Persia in the second half of XIX — early XX century // *Vestnik Rossiĭskogo universiteta druzhby narodov*. Moscow: RUDN Publ., vol.18, no.3, 2019, pp.661–682 (In Russian) URL: <http://journals.rudn.ru/Russian-history/article/view/21636>; DOI: 10.22363/2312-8674-2019-18-3-661-682
6. *Nikonov O. A.* *Iran in the foreign policy strategy of the Russian Empire in the XYIII century*. Moscow — Vladimir: Vladimir State University for the Humanities Publ., 2009, pp.377. (In Russian).
7. *Nursultan M. U.* Formation of the sea route in the Caspian Sea // *Vestnik Astrakhanskogo Gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta*. Astrakhan: AGTU Publ., no.2, 2008, pp.242–244 (In Russian). ID: 33197404
8. *Deutschmann Mortiz.* *Iran and Russian Imperialism: The ideal anarchists 1800–1914*. London — New-York: Taylor — Rout ledge, 2016, pp. 272. DOI: 10.432/9781315676487
9. *Firuz Kazemzadeh.* *Russia and Britain in Iran: Imperial Ambition in Qajar Iran*. London — New York: Taylor — Rout ledge, 2013, pp.711.
10. *Hooshang Amirahmadi.* *The political economy of Iran under the Qajar's society, politics and foreign relations 1796–1926*. London: I. B. Tauris, 2012, pp.342. DOI: 10.1017/SOO207438815001051
11. *Russians in Iran* // *Rudi Matthee, Elena Andreeva* // London- New York: I. B. Tauris, 2018, pp.320.

Информация об авторе

Ирина Константиновна Павлова — кандидат исторических наук, доцент кафедры истории, философии и культурологии Санкт-Петербургского государственного

университета промышленных технологий и дизайна (СПбГУПТД): — Высшая школа технологии и энергетики (ВШТЭ).

Email: edu@gturp.spb.ru

Author's Information

Irina K. Pavlova — PhD in History, Associate Professor of the Department of History, Philosophy and Cultural Studies of St. Petersburg State University of Industrial Technologies and Design: Higher School of Technology and Energy (HSTE).

Email: edu@gturp.spb.ru

**ДОКЛАДЫ
МЕЖДУНАРОДНОГО КОНГРЕССА
ПО ИСТОЧНИКОВЕДЕНИЮ И ИСТОРИОГРАФИИ
СТРАН АЗИИ И АФРИКИ**

РОССИЯ И ВОСТОК. К 100-ЛЕТИЮ ПОЛИТИЧЕСКИХ
И КУЛЬТУРНЫХ СВЯЗЕЙ НОВЕЙШЕГО ВРЕМЕНИ

Том 2. Часть 1

**PROCEEDINGS
OF THE INTERNATIONAL CONGRESS
ON HISTORIOGRAPHY AND SOURCE STUDIES
OF ASIA AND AFRICA**

Russia and the East. Commemorating Centennial
of Political and Cultural Ties in Modern Times

Vol 2. part 1

Публикация в авторской редакции

Корректор О.С. Добрева

Верстка Д.Н. Чижов

Отпечатано в типографии ООО «ИПК «НП-Принт»

190020, Санкт-Петербург, наб. Обводного канала, д. 199-201

Формат 60 × 90/8.

Печ. л. 18,5. Тираж 100 экз. Заказ № 465.

ISBN 978-5-6048982-2-2

ISBN 978-5-6048982-3-9 – (часть 1)