

ИЗ ИСТОРИИ БОРЬБЫ АРМЯНСКОГО КУПЕЧЕСТВА ПРОТИВ ЕВРОПЕЙСКОГО ПИРАТСТВА В XVII в.

(в связи с захватом «Нового Иерусалима» и «Санкта Круз»
английской пиратской организацией из Сиам)

Ю. Г. БАРСЕГОВ (Москва)

Европейские колонизаторы, проникая в заморские страны Индийского океана, сталкивались с сопротивлением армянских купцов, которые на протяжении веков вели там международную торговлю. Охватывая практически все страны Востока, она осуществлялась не только сушей, но в еще большей мере морем. Не будучи в состоянии конкурировать с армянским купечеством экономически, португальские, а затем английские, французские и другие колонизаторы стремились подавить морскую торговлю армян всеми доступными им средствами, включая государственный аппарат, военный флот, пиратство и его организованную разновидность—каперство.

Можно без преувеличения сказать, что многовековая история морской торговли армян—это в то же время драматическая история их борьбы с европейским пиратством в самых различных частях света—в Средиземном море и Индийском океане, в Персидском заливе и в Малаккских проливах. Как в калейдоскопе меняются имена самых известных пиратов, меняются формы пиратства, но историческое содержание было одно—колониальное ограбление, установление своего морского господства. Напротив, борьба армян, как и других народов Востока, против европейских колонизаторов, проявляясь в разных формах, объективно и субъективно способствовала утверждению свободы судоходства, прогрессивных принципов открытого моря. В этом контексте следует рассматривать излагаемый ниже один из многочисленных эпизодов этой борьбы.

* * *

Яркой иллюстрацией методов поощрения и использования пиратства англичанами против армянских купцов и мореходов в водах Индийского океана и в морях Юго-Восточной Азии могут служить известные случаи захвата в конце XVII века двух армянских торговых судов высокого класса—«Нового Иерусалима» и «Санкта Круз» вместе с их ценным грузом¹.

Судя по всему, судовладельцы и собственники груза Ован и Овсеп Маргаряны (известные в западном мире как Джон и Джозеф Да-Марк, или Демаркора) относились к той категории армянских негоциантов,

¹ См. J. Anderson. English intercourse with Siam in the seventeenth century. London, 1890, pp. 258—261; G. Woodcock. The British in the Far East New York, 1965, pp. 3, 72, 81—82; M. Collis. Siamese White. London, 1965, pp. 86—91, 94, 99, 145, 152, 224; Տէր-Հովհաննէսն՝ Պատմութիւն Նոր Հայաստանի, Ե. Դ. Նոր Հայաստան, 1880, էջ 173.

которые не хотели ограничивать свою активность рамками английской Ост-Индской компании, а для обеспечения своей независимости от англичан и получения высоких прибылей держали собственные морские корабли высокого класса.

Эту линию поведения они, возможно, унаследовали от своего отца — известного армянского купца Маргара Аваг Шиненца, который много сделал для внедрения в Индию враждебной англичанам французской Ост-Индской компании, основанной в 1667 г. Он был одним из двух руководителей французской морской экспедиции, посланной в том же году по настоянию Кольбера из Мадагаскара в Индию для основания там французских факторий. Несмотря на открытое противодействие англичан, Маргар Аваг Шиненц, используя свои связи, получил в 1669 г. от царя Голконды — Абдуллы Кутуб-шаха фирман, которым французская Ост-Индская компания получила привилегию на ведение торговли на всей подвластной ему территории без уплаты вывозных или ввозных пошлин, т. е. такую привилегию, какой англичане незадолго до этого сумели добиться только очень большой ценой, а голландцы вообще не смогли получить. Затем он направился в Масулипаттам и здесь, на Коромандельском берегу, основал французскую факторию и в качестве ее президента руководил французской торговлей в этой части Индии².

Очевидно, не было случайностью и то обстоятельство, что в последующем братья Ован и Овсеп базировались частично на Шинсурах, где в 1625 г. голландцы создали свой сэттльмент, с самого начала ставший одним из центров деловой активности армянского купечества.

Вступив в Хайдарабаде в 1666 г. в партнерство, братья Маргаряны начали дело в Милапоре или Сан-Томе с объединенным капиталом в 27.550 рупий, а в 1697 г., когда за смертью Ована партнерство распалось и были подведены окончательные итоги, выяснилось, что за 30 лет была получена чистая прибыль в два миллиона рупий³.

Братья Маргаряны вели торговлю с Пегу — государством талаингов в Бирме, с Голкондой — центром мировой торговли алмазами, и с другими странами Индии, Юго-Восточной Азии и Западной Европы. Масштабы деятельности, ее ареал и позиции в странах Востока показывает надгробие Ована Маргаряна, умершего 27 ноября 1697 г., на котором написано, что «он был знаменитый купец, уважаемый царями и почитаемый. Он... ездил на юг, на север, на запад, во все четыре страны света». О том же говорит надгробие его брата и партнера ходжи Овсеп, умершего в 1704 г. Эпитафия свидетельствует, что на протяжении полувека он был преуспевающим купцом в Индии, фаворитом царей и другом вельмож и сановников. Так же, как его брат, Овсеп был судовладельцем. Эпитафия отмечает и то, что он был капитаном и сам водил свои корабли⁴.

Как обычно в подобных случаях, не имея других средств экономического воздействия и подчинения армянских купцов, англичане прибегли к морскому разбою. Для этих целей они использовали пиратскую организацию Джона Барнаби и Сэмюэла Уайта, представляющую весьма характерный пример симбиоза европейского колониального пиратства с туземным, а вернее — прикрытия европейского пиратства флагом или «санкцией» того или иного восточного правителя.

² M. J. Seth, *Armenians in India*. Calcutta, 1937, pp. 318—320.

³ Ibid., p. 305—306.

⁴ Ibid., p. 304—305, 321.

Джон Ричард Барнаби, состоявший на службе английской Ост-Индской компании, «служил» королю Сиам в качестве губернатора морского портового города Мергуи на Андаманском море. Шабандаром (комендантом) этого порта был другой английский флибустьер—Сэмюэл Уайт, который также начал свою деятельность на службе Ост-Индской компании в качестве помощника капитана одного из кораблей компании⁵, а затем был штурманом на корабле сиамского короля. Вскоре, очевидно не без помощи компании, они получили всю полноту власти на западном побережье Сиам. Уайту были подчинены все морские вооруженные силы страны и весь королевский торговый флот. Используя свое положение, он и его соотечественники обеспечивали особые привилегии и преимущественные права кораблям компании, с которой они были тесно связаны в качестве компаньонов в различных торговых предприятиях⁶. Одной из их важнейших задач было поддерживать английскую торговлю в Бенгальском заливе и подавлять морскую торговлю местных купцов. С их помощью компания стремилась нанести решительный удар по всему «туземному» мореходству.

Движимые неумной страстью к наживе и авантюризмом ранних колонизаторов, Уайт и его сообщники организовали самостоятельный пиратский промысел под прикрытием службы сиамскому королю в качестве высших морских чинов. Они собрали вокруг себя много алчных авантюристов из числа англичан, хлынувших на Восток ради обогащения. В Мергуи образовалась целая колония англичан, занятых в пиратском промысле. Это были матросы, помощники капитанов и капитаны судов, которые, номинально принадлежа сиамскому королю, использовали Барнаби и Уайтом по своему усмотрению для личных целей, сочетая торговлю с пиратством. О масштабах деятельности может говорить тот факт, что при Уайте в Мергуи было около 200 англичан. Морские разбойники вербовались и среди представителей некоторых других европейских наций—голландцев, датчан, французов и португальцев. Из них можно было бы назвать международного авантюриста португальца дона Жозе де Эредиа, принявшего участие со своим кораблем «Санкта Роза» в захвате армянского корабля «Новый Перусалим».

Но главными действующими лицами были, конечно, англичане, и среди них—наиболее отличившиеся капитан Лесли и особенно старый морской волк капитан Коутс, назначенный впоследствии даже адмиралом сиамского короля. Именно с их именами и связаны пиратские действия против армянских торговых судов в рассматриваемом нами случае⁷.

Уайт и его сообщники, не удовлетворяясь «призами» и расширяя ареал своей деятельности, стали захватывать торговые суда подданных различных национальностей в Андаманском море и в соседнем Бенгальском заливе. Для этого англичане использовали или даже провоцировали конфликты Сиам с другими государствами. Именно таким образом англичане добились в 1684 г. согласия сиамского короля направить против государства Пегу (Бирма) и султана Голконды в Индии карательную экспедицию в случае, если их правительства

⁵ J. Anderson. English intercourse with Siam., pp. 141—154, 201, 219, 322—324.

⁶ Ibid., p. 255—256.

⁷ G. Woodcock. The British in the Far East, pp. 3, 72, 81—82.

не удовлетворяют требований Сиама, которые должен был передать посол. Однако прежде чем суда, снаряженные Уайтом для доставки посольства и в то же время—в случае его запланированной неудачи—для карательной экспедиции, вышли из Мергуи, король Нарай аннулировал санкцию на враждебные меры против Голконды и отменил экспедицию. Правительство Сиама решило, что подобная авантюра не принесет стране ничего, кроме вреда.

Тем не менее, по распоряжению Уайта эскадра под командованием Коутса в начале 1685 г. вышла в море. Чтобы как-то мотивировать отставку экспедиции, Уайт приказал Коутсу направиться в голкондский порт Мадаполам и там спровоцировать инцидент, воспользовавшись для этого заказом на строительство предлагалось, когда их постройка будет почти закончена, придаться к тому, что она якобы умышленно затягивается, и начать действия, ради которых экспедиция собственно и замышлялась. В инструкции предлагалось брать как можно больше «призов» у побережья этих стран, захватывать все встречные суда за исключением, разумеется, кораблей, принадлежащих английской Ост-Индской компании.

Согласно полученной инструкции, прежде чем идти в Мадаполам, Коутс направился в Мадрас—центр Ост-Индской компании на Коромандельском берегу, для информирования о целях экспедиции и для ее экипировки, что, конечно, было возможно только в случае одобрения этого предприятия компанией. И действительно, с помощью компании Коутс укомплектовал команду лицами, состоявшими на службе компании или находившимися под ее юрисдикцией. Компания также снабдила эскадру провиантом и амуницией, включая порох, ядра и пушки.

Снаряженная таким образом экспедиция отплыла из Мадраса к месту операции. В мае 1685 г. капитан Коутс на корабле с выразительным названием «Проспернус» («Удачливый») прибыл вместе с другими участниками экспедиции в Мадаполам. И здесь английская фактория оказала ему радушный прием, свидетельствовавший о готовности англичан поддержать его предприятие. В это время туда прибыло торговое судно «Новый Иерусалим» Ована Маргаряна с грузом рубинов и других драгоценных камней. Стоимость груза вместе с судном по оценке предъявленного впоследствии иска составляла 565.000 фунтов стерлингов, что в пересчете на современную валюту выражается многими миллионами. Как отмечают историки, это был «корабль сокровищ»—мечта всех пиратов. Естественно поэтому, что для защиты от морских разбойников судно было хорошо вооружено.

Получив информацию, Коутс решил захватить судно и его груз несмотря на отсутствие каких-либо правовых оснований. Помимо того, что у него не было санкции правительства на захват и, следовательно, это не могло квалифицироваться иначе как акт пиратства, было и другое затруднение: армянский судовладелец и собственник груза не был подданным ни Пегу, ни Голконды. Более того, будучи жителем Мадраса, он пользовался официальным покровительством Ост-Индской компании, а по инструкции Уайта, единственного основания «полномочий» Коутса, капитан не должен был трогать корабли, принадлежавшие компании и лицам, находившимся под ее покровительством. Таким образом, у Коутса не было оснований для захвата «Нового Иерусалима», не было даже фальшивого прикрытия доводами о неприятельском характере судна или его груза.

Тогда Коутс решил использовать для мотивировки захвата почетное положение Маргаряна в Пегу, где он был возведен в достоинство мандарина. На этом основании решили считать его подданным этого государства. Коутса не смутило и то обстоятельство, что ко времени встречи с армянским кораблем он еще не успел предъявить провокационные «претензии» ни Пегу, ни Голконде, хотя это и предусматривалось по сценарию, разработанному в предписании Уайта. Восполняя пробел, Коутс срочно потребовал, чтобы ему выдали заказанные в индийских верфях Нарасапура три шлюпа. Получив, как рассчитывалось, ответ, что они еще не совсем готовы, Коутс заявил, что это является оскорблением короля Сиам и потому он должен принять меры.

«Проспериус» и «Санкта Роза» стояли у устья реки Мадаполам. «Новый Иерусалим» стоял на якоре в десяти милях вверх по реке, около города Нарасапур. Армяне, очевидно, полагали, что там, во внутренних водах страны, безопасность корабля обеспечена. По команде Коутса 21 ноября 1685 г. в полночь, когда город спал, вооруженные до зубов пираты под командой первого помощника капитана Уильяма Малетта прошли на ботах незамеченными мимо спящего города и застали «Новый Иерусалим» врасплох: он был захвачен до того, как его команда смогла организовать сопротивление. Попутно был захвачен и стоявший поблизости корабль «Редклоув», принадлежавший правителю Голконды. В три часа утра пираты привели «Новый Иерусалим» к таможене Нарасапура, открыв из его пушек огонь по спящему городу.

Это дерзкое ночное нападение вызвало общее возмущение. Официальные лица страны активно поддерживали Маргаряна, что в определенной мере объясняется положением в стране армян вообще и огромным влиянием самого Маргаряна в частности. Не исключена также заинтересованность властей страны в торговых предприятиях Маргаряна. Во всяком случае, губернаторы Нарасапура и Мадаполама сразу же потребовали разъяснений у руководителей английской фактории. На запрос последних Коутс ответил, что корабль взят только как обеспечение выполнения его заказа в доках. О «полномочии» брать призы он благоразумно умолчал, и официальным лицам Голконды было заявлено, что корабль будет возвращен.

Поскольку Голконда не располагала военным флотом, способным оказать сопротивление, единственным реальным средством воздействия были экономические санкции против Ост-Индской компании. Власти Голконды заявили руководителям фактории, что так как капитан Коутс—англичанин, так как англичане принимали и снаряжали его в Мадрасе, чествовали и вдохновляли его в Мадаполаме, за действия Коутса, выразившиеся в насилии и попрании чужих прав, они вправе потребовать удовлетворения от английской Ост-Индской компании. Эти представления были тем более справедливы, что уже после пиратского нападения Коутса английская фактория в Мадаполаме передала ему 8 пушек с ядрами.

Пытаясь доказать свою непричастность к захвату армянского судна, компания ответила: Коутс находится на службе короля Сиам и она не имеет к нему отношения; Коутс был хорошо принят только потому, что компания, имея интересы в Сиаме, хотела создать там хоро-

шее впечатление. Сам Коутс также заявлял, что действует от имени короля Снама, хотя никаких правовых оснований для захвата армянского судна и его груза это ему не давало. Однако Ован Маргарян, руководя борьбой за корабль и принимая лично самое активное участие во всех переговорах, правильно рассчитал направление главного удара. В защиту прав армянского негоданта власти оказали сильнейший нажим на компанию: на торговлю с англичанами было наложено эмбарго до разрешения конфликта. От перерыва торговых операций компания начала нести потери. Ее интересы оказались под серьезной угрозой.

В результате компания в лице главы совета фактории письмом от 27 ноября 1685 г. обвинила Коутса в пиратстве. Оласаясь вооруженных санкций, Коутс вывел корабли из города, блокировал устье реки и стал сжигать все суда, не выясняя даже, кому они принадлежат. Нанеся таким образом ущерб могущественной компании, он совершил роковую ошибку. Он нарушил заповедь Уайта—не посягать на интересы компании и ее факторий. Теперь и сама компания должна была рассматривать Коутса как своего врага. Для поимки Коутса из Мадраса был послан шлюп «Томас» с солдатами.

Тем временем переговоры продолжались. Добиваясь реституции захваченного имущества, Ован Маргарян аргументировал тем, что он подданный не царства Пегу, а Мадраса. С другой стороны, Коутсу обещали выдать шлюпы, если он вернет захваченное судно и его груз. Узнав о снаряжении карательной экспедиции, Коутс не выдержал и вернул драгоценный груз, удержав лишь сравнительно небольшую часть его, а именно рубины на сумму в 4.000 фунтов, заранее припрятанные в предвидении осложнений (их отсутствия Маргарян сразу и не заметил), и незначительную часть груза, оставленного на корабле.

Теперь во исполнение договоренности, достигнутой 13 декабря с помощью компании, Коутс должен был возвратить захваченные им суда, а голкондцы—предоставить ему полностью построенные суда, задержка которых, мнимая или действительная, послужила поводом для конфликта 22 декабря 1685 г. руководители фактории докладывали в Мадрас: «13-го мы заключили сделку с г-ном Коутсом, который вернул все имущество Джона Да-Марка и удерживает только его судно «Новый Иерусалим» и судно царя «Редклоув» до тех пор, пока его собственное судно или судно сиамского короля не будет закончено и спущено на воду...»⁸ Эти демарши успокоили индийские власти, которые поверили, что компания не состоит в заговоре с Коутсом, и сняли эмбарго на торговлю, после чего интерес компании к полному решению конфликта сразу же пропал.

Коутсу выдали два его шлюпа—«Робин» и «Мэри», а он вернул судно царя Голконды «Редклоув», но вопреки соглашению армянскому судовладельцу его судно, оцененное вместе с оборудованием и оснасткой в 4.050 фунтов стерлингов, пираты не вернули. Для пиратского флота хорошо вооруженное судно высокого класса было, конечно, неплохим приобретением. Его новый капитан Лесли получил от

⁸ M. Collins. Siamese White, p. 91.

Коутса поручение идти к берегам Пегу и брать там призы, которые он будет в состоянии взять. Отправившись за призами к берегам Пегу, капитан Лесли на «Новом Иерусалиме» в феврале 1686 г. взял в качестве «приза» судно бенгальского купца «Квидабакс» и привел его в Мергуи. Сам Коутс сжег свой «Проспериус» и на новом шлюпе «Робин» продолжал совершать набеги на прибрежные населенные пункты Индостана, захватывать и грабить торговые суда.

Правда, когда известия о пиратских действиях англичан, совершавшихся под прикрытием сиамского флага, достигли Аютии, им приказано было явиться ко двору и предстать перед специальной следственной комиссией. Но англичане добились назначения на должность председателя комиссии своего человека, что предreshило оправдание Коутса и Уайта. Отделавшись устной нотацией, Коутс через несколько дней был произведен в адмиралы. Нельзя не заметить, что такой исход дела отвечал главному направлению морской политики Англии, стремившейся всеми возможными средствами, в том числе и с помощью пиратов и каперов, избавиться от своих соперников на морях, нарушить их нормальную международную торговлю, лишить их собственных средств морского транспорта.

Капитанами Уайта было захвачено еще одно первоклассное торговое судно «Санкта Круз», водоизмещением в 350 тонн, принадлежавшее другому армянскому судовладельцу, брату Ована Маргаряна—Овсепо. Это судно и его груз также были захвачены под тем предлогом, что судовладелец и хозяин груза был мандарином царства Пегу. Однако, как отмечается в исторических исследованиях, «последующее распоряжение судном со стороны Уайта исключительно в своих собственных интересах квалифицирует этот захват как чистое пиратство»⁹.

В самом деле, когда захваченное судно Овсепа Маргаряна было доставлено в порт, Уайт, вместо того чтобы выгрузить груз, оприходовать его в королевской книге счетов и запросить дальнейших указаний, посадил на «Санкта Круз» своих людей и послал его в северную часть Суматры для продажи захваченного на нем груза как своей собственности. При этом, не имея в наличии достаточного количества людей, он использовал большую часть команды армянского судовладельца, а самого Овсепа и его сына, опасаясь бунта на судне, держал в заключении в качестве заложников. Уайт прикарманил не только вырученные деньги, он присвоил и само судно.

Обращает на себя внимание также то обстоятельство, что, посылая захваченные у армян суда «Новый Иерусалим» и «Санкта Круз» в торговые экспедиции, Уайт пользовался не сиамским, а французским флагом, так как не без оснований опасался, что английская Ост-Индская компания в свою очередь отберет у него эти суда в качестве «законного» приза.

⁹ Ibid., p. 110—111.

**ՆԱՐՈՊԱԿԱՆ ԾՈՒԱՀՆՆՈՒԹՅԱՆ ԴՆՄ
ՀԱՅ ՎԱՃԱՌԱՍԱՆՈՒԹՅԱՆ ՊԱՅՔԱՐԻ ՊԱՏՄՈՒԹՅՈՒՆԻՅ
(Սիամի անգլիական ծովահենային կազմակերպության կողմից
«Նոր Երուսաղեմի» և «Սանկտա Կրուզի» հափշտակման կապակցությամբ)**

Յու. Գ. ԲԱՐՍԵԳՈՎ (Մոսկվա)

Ա մ փ ո փ ո մ

Հնդկական օվկիանոսի երկրները թափանցող նվրոպական զաղութարարները, ի վիճակի չլինելով տնտեսապես մրցել հայ վաճառականության հետ, ջանում էին հայ վաճառականներին ծովային առևտուրը հնչել իրենց մատչելի թուրք միջոցներով՝ ներառյալ սկտական ապարատը, ուղղական նավատորմը, ծովահենությունը և դրա կազմակերպված տարատեսակը՝ կապերությունը։ Հայերի ծովային առևտրի բազմադարյան պատմությունը միաժամանակ մի դրամատիկ պատում է նվրոպական ծովահենների դեմ նրանց մղած պայքարի մասին։ Եթե այդ հակամարտության մեջ նվրոպական զաղութարարների նպատակը իրենց ծովային գերիշխանությունը հաստատելը և գաղութային իսլանն էր, ապա հայերը, ծովահենության դեմ իրենց պայքարով օրյակտիվորեն և սուբյեկտիվորեն նպաստում էին ազատ նավագնացության, բաց ծովի առաջուղիական սկզբունքների հաստատմանը։ Նույն ուղղությամբ էր ընկել նաև այդ պատմության բազմաթիվ միջադեպերից մեկը՝ հայ ծովագնաց-վաճառականներին պատկանող, բարձր կարգի երկու առևտրական նավերի՝ «Նոր Երուսաղեմի» և «Սանկտա Կրուզի» հափշտակումը Սիամի անգլիական ծովահենային կազմակերպության կողմից XVII դարի վերջին։

Նավերի և ապրանքների սեփականատերեր Հովհան և Հովսեփ Մարգարյանները (արևմուտքում հայտնի որպես Ջոն և Զոլեֆ Դեմարկորա) սպտկանում էին այն կարգի հայ վաճառականների թվին, որոնք չէին ջանկանում իրենց ծովային առևտուրը ենթարկել անգլիական արևելա-հնդկական ընկերության շահերին։ Ծովահենների մեջ գլխավոր դործող ահձինք էին անգլիացիներ Ուայթը, կապիտաններ Լեսլին և Կոուսթը, որոնք ծովահենությամբ էին զբաղվում Սիամի թագավորին ծառայելու քողի տակ։ Թեև հայերին հաջողվեց ապրանքը ետ ստանալ, սակայն դրժի ընդհանուր ելքը համապատասխանում էր Անգլիայի ծովային բաղադրականության գլխավոր ընթացքին, որի նպատակն էր՝ ծովահենության օգնությամբ ազատվել մրցակիցներից, բայցայնլ նրանց միջազգային առևտուրը, զրկել նրանց ծովային տրանսպորտի սեփական միջոցներից։