

Транзитный торг британских купцов с Ираном и строительство ими кораблей в Казани

В.П. Сидорова

*Муниципальное бюджетное общеобразовательное
учреждение «Видновская средняя общеобразовательная
школа №5 с углубленным изучением отдельных предметов»
Видное, Российская Федерация*

Статья посвящена периоду действия англо-русского торгового договора 1734 г. и строительству кораблей британскими купцами в Казани в 40-х гг. XVIII в.

Ключевые слова: Дж.Эльтон, Дж.Ханвей, англо-русский торговый договор 1734 г., Иран, Казанское адмиралтейство.

Для цитирования: Сидорова В.П. Транзитный торг британских купцов с Ираном и строительство ими кораблей в Казани // Из истории и культуры народов Среднего Поволжья. 2022. Т.12, №4. С. 198–204.

Еще в начале развития англо-русских торговых отношений в середине XVI в. англичане смогли оценить явные преимущества каспийской торговли с Ираном. Северные провинции Ирана – Гилян, Мазандеран и Ширван (ныне в составе Азербайджана), находящиеся на побережье Каспийского моря, славились как лучшие производители шелка на Ближнем Востоке. Более того, в эти области нетрудно было проникнуть через территорию России, поэтому торговля с Московским государством открывала перспективные горизонты для Великобритании. Иран рассматривался как новый регион торговых операций: предполагалось, что британцы организуют торговые караваны к Персидскому заливу и даже в Индию, переключив товаропоток с юга на русско-каспийский путь.

В целом, восточный торг всегда интересовал Европу своими экзотическими товарами, их обилием, невысокими ценами. Кроме того, здесь можно было свободно сбывать свои промышленные товары.

В Иране главный интерес для европейцев представлял шелк-сырец, отличавшийся высоким качеством и низкой ценой. Рассчитывая на твердые прибыли от торговли шелком-сырцом, Петр I надеялся на установление сухопутного торгового пути через Иран в Индию. Россия, таким образом, могла стать посредником между Западной Европой и несметными богатствами Азии. Однако, по замечанию британских историков, поданные Петра не были способны организовать этот торг [15, p.226].

Сразу же по возвращении из-за границы в конце XVII в. Петр I предложил британским купцам использовать все торговые пути на территории России для торговли с Ираном [12, с.82]. Оттуда предполагалось вывозить шелк, хлопок и другие товары, которые затем должны были переправляться в Алеппо, Смирну и Константинополь. По рекам, впадающим в Каспийское море, можно было доставлять иранские и другие восточные товары в Архангельск и Санкт-Петербург. Таким образом, новая русская столица, расположенная на Балтике и соединенная каналами и реками с Азией, должна была стать крупным центром торговли между Востоком и Западом.

В 1716 г. британцы предложили России заключить торговый договор, в котором закреплялся «принцип наибольшего благоприятствования для английской нации» [15, р.230]. Получив такую привилегию, они приобрели бы те же свободы в транзитной торговле, какими пользовались армянские купцы [8, file 248]. К тому же в 1724 г. Армянская торговая компания получила от русского правительства право транзитной торговли с Ираном с уплатой пошлины в 3 % с цены товара. Таким образом, армяне монополизировали ввоз сукон (включая английские) в Иран и вывоз оттуда шелка, который затем переправлялся в Голландию. В связи с этим британцы поставили задачу склонить русское правительство к уравниванию с армянами условий их торговли. Особую заинтересованность в установлении транзитного торга с Ираном проявляла Российская компания британских купцов, образованная в 1555 г. и до конца XVII века пользовавшаяся монополией на торговлю с Россией.

В какой-то момент казалось, что чаяния британцев начали сбываться. В конце своего правления Петр I предложил организовать переговоры с британскими купцами о возможности торговли с Ираном через Россию [11, р.7–8]. В этой связи следует упомянуть слова британского купца Дж. Ханвея, не лишенные самодовольства, «царь Петр полагал, что ни у кого нет такого права торговать через его страну с Персией как у англичан, и имел задумки сделать эту торговлю значительной, чтобы обратить наше внимание» [13, р.8]. Смерть царя отложила переговоры по данному вопросу вплоть до августа 1733 г., когда англичане представили черновик будущего торгового договора 1734 г. [11, с.109].

Оценивая интересы Великобритании в XVI–XVIII вв. на восточном рынке, отметим, что главную свою задачу они видели в сбыте шерстяных товаров и приобретении дешевого сырья. Англичане основательно изучили регион с точки зрения перспектив торговли и основных конкурентов. Главными соперниками они считали армян, получивших от русского правительства привилегии на осуществление транзита шелка в Европу. Посредством дипломатии Великобритания добивалась аналогичных преференций для своих подданных. В 1734 г. соглашение с русским правительством было наконец подписано. Восьмая статья договора предусматривала

возможность транзитного торгового пути через территорию России с уплатой пошлины в 3% с цены товара [5].

Несмотря на подписание договора, он начал действовать лишь с 1741 г., поскольку сам транзитный торговый путь шел вразрез с положениями Навигационного Акта 1660 г., согласно которому иностранные товары, привозимые в Англию на английских или иностранных судах, должны быть импортированы прямо из страны их произрастания [14, с.59]. В ситуации с Россией иранский шелк не мог поступать из ее портов, так как в этом случае Россия становилась страной посредницей, что запрещалось Актом.

Весной 1739 г. Российская компания отправила в Иран разведывательную торговую экспедицию с целью выяснить маршрут транзитного пути и подтвердить его выгодность. Во главе экспедиции стояли капитан торгового судна Дж. Эльтон, который служил в торговом доме купца Барденвика и впоследствии стал зятем главы Российской компании Якова Вульфа, а также Мунго Грэм, который работал у Дж. Нейпира в Санкт-Петербурге. Таким образом, Дж. Эльтон представлял английский купеческий дом, а М. Грэм – шотландцев.

Примечательно, что оба они хорошо знали Россию. Более того, Дж. Эльтон с мая 1734 г. числился в «рописи людей» Оренбургской экспедиции в качестве математика и астронома». Судя по документам 1737 г., он являлся архитектором и строителем ряда крепостей Оренбургской пограничной линии.

Путешествие Эльтона и Грэма из Москвы до Каспия хорошо задокументировано. Это большая удача для историков, поскольку по указанному маршруту и осуществлялся торговый транзит в Иран через территорию России. Отправившись из Москвы, Дж. Эльтон с товарищем по сухопутью добрались до Муромы и Нижнего Новгорода, далее по Волге до Саратова, а затем до Астрахани [15, с.269]. Путь в целом был надежный. Даже участок ниже Саратова не представлял особой опасности при наличии хорошего судна и хорошо вооруженной команды. Из Астрахани Эльтон и Грэм вместе с армянскими купцами добрались по Каспию до Решта. В ходе путешествия Эльтон выяснил, что суда, курсирующие по Каспийскому морю, принадлежат русским купцам, но используются армянскими купцами. Сами же русские купцы в торговле не принимали участия. Кроме того, Эльтон составил не лучшее впечатление о мореходных навыках русских и надежности их судов. По его мнению, торговля с Ираном на тот момент полностью находилась в руках армян, однако британские суда могли бы обеспечить британских купцов значительным преимуществом в транспортировке товаров.

По расчётам Дж. Эльтона путь из Ирана до Санкт-Петербурга можно было преодолеть за 95 дней: на дорогу из Гиляна в Астрахань требовалось 30 дней, из Астрахани до Царицына – 10, от Царицына до Москвы – 35, от Москвы до Санкт-Петербурга – 20. В то же самое время путь через Турцию, а именно: из Ирана караванными путями до портов Восточного Сре-

диземноморья, принадлежавших Османской империи (Смирна, Алеппо), и далее морским путем вдоль южных и западных берегов Европы, занимал 70 дней. [13, p.29]

По возвращении в 1740 г. из Ирана в Санкт-Петербурге Эльтон попытался убедить британских купцов в целесообразности постройки в Казани одного или двух больших судов (водоизмещением до 180 тонн) с экипажем из русских и англичан для перевозки пассажиров и товаров. Без этих судов торговля была невозможна. Дж. Эльтон убеждал соотечественников в безопасности Каспийского пути, полагая, что успех этого предприятия «зависит единственно от того, когда британские купцы будут иметь собственные суда для хождения по Волге и Каспийскому морю» [13, p.29]. «Никто, – по заявлению Эльтона, – не будет соперником им в этом торге, и что только таким способом через Россию можно провозить товары до Бухарии и восточных частей Ирана» [8, file 248]. Если поначалу у британцев не получилось бы перевозить достаточное количество товаров, эти суда можно было использовать для перевозки товаров и пассажиров по Каспию из одной области Персии в другую.

Таким образом, получив право на транзитную торговлю, англичане столкнулись с проблемой транспортировки товаров и их хранения, что в современной экономической науке называется логистикой. До Санкт-Петербурга товары доставлялись на английских судах, далее через территорию России перемещались сухопутным путем и по Волге на российских лодках и ботах до Астрахани. Для навигации по Каспийскому морю необходимы были настоящие морские суда, которых у англичан не было.

Дж. Эльтон добивался, чтобы из Кабинета министров в Казанское адмиралтейство был послан указ, согласно которому «тому или иному британскому судну позволено было ходить по морю из Астрахани во все и из всех портов Каспийского моря, находящихся в Персии или в какой-нибудь части Российской империи, чтобы британское судно, плавающее по Каспийскому морю, не было беспокоено или задерживаемо сторожевыми кораблями или другими судами флота ея императорского величества» [8, file 244]. Дж. Эльтон обещал, что британские суда будут следовать порядку, установленному на российском флоте, – «отдавать судам ея императорского величества все должные почести. А за плату можно у астраханского адмиралтейства приобрести флотские припасы разного рода, «чтобы в случае неудачи купцы ея императорского величества подавали британским судам всю нужную помощь» [1, л.30].

В сентябре 1740 г. англичане получили разрешение построить в Казани один корабль по собственному чертежу. На взгляд Ханвея, произошло это благодаря тому, что британская нация находилась в почете при российском дворе [13, p.29]

Постройку первого судна взяли на себя три английских торговых дома [9, file 233]. Один из источников утверждает, что это были торговые до-

ма «Эрнст Барденвик», «Дингли и Клинк», «Краммонд и Тиммерман». Руководство строительством корабля было возложено на Дж. Эльтона, корабль получил название «Император Российский» [10, с.362]. Подобное название, очевидно, объясняется тем, что в октябре 1740 г. в результате кончины императрицы Анны Иоанновны на престол вступил император Иоанн VI. К августу 1741 г. корабль был готов [12, с.4], хотя у Ханвея говорится, что это событие произошло в мае 1741 г.) [13, р.75].

Вскоре «... не без крайней назойливости англичане получили позволение построить и второй корабль, что принесло первую трещину нашему торгу», – замечает Дж.Ханвей [13, р.29]. Однако, чтобы не было искушения мешать русским купцам в торговых перевозках, суда было велено строить водоизмещением не выше 60–70 тонн вместо предполагаемых 180.

В ноябре 1742 г. был спущен на воду второй корабль, принадлежавший Вульфю и Нейпиру, получивший имя «Императрица Елизавета» (у Ханвея – «Императрица Российская» [13, р.93]). В книге регистрации товаров Астраханской таможни встречаем упоминание о том, что Дж. Томпсон совместно с Питерсом перевозил шелк-сырец из Ирана в Астрахань на судне астраханского купца и на корабле «Елисавета» [7, л.69]. Английские корабли превосходили суда, построенные русскими корабелями. Последние строили корабли на голландский манер и низкого качества.

Уже летом 1742 г. в Санкт-Петербург пришло сообщение о том, что Дж. Эльтон поступил на иранскую службу и строит для шаха на Каспии новый военно-морской флот в европейском стиле. Тем самым возникла угроза контролю России над Каспийским морем. Кроме того, Эльтон был обвинен в контрабанде металлоконструкций в Иран. Сознывая, что русское правительство может отозвать разрешение на торговлю с Ираном, офис Российской компании в Санкт-Петербурге осенью 1742 г. отправил Джона Ханвея в Иран для расследования.

Одновременно британцы столкнулись с трудностями в содержании и обслуживании своих суда, что побудило их обратиться к И.А.Щербатову, российскому послу в Великобритании, с просьбой «рассмотрения о взятии построенных ими судов на казенный счет» [6, л.46]. Стало также известно о расходах англичан на подарки правителям иранских провинций и русскому двору, тратах на строение кораблей. Все вместе это составляло приличные суммы [3, л.262].

По приказу Коллегии иностранных дел корабль «Император Российский» был продан в 1745 г. астраханскому купцу Ивану Телепневу за 6200 руб. и переименован в «Санкт-Петр» [6, л.40]. Так закончилась короткая британская эпопея на Каспии. Русские только выиграли от этого – они получили модели кораблей и технологию строительства [13, р.312].

Седьмого марта 1746 г. Коллегия иностранных дел выдвинула английской компании требование: «объявить себя быть готовой имеющиеся два судна в казну продать и товары в Персию перевозить на российских

судах; никаких английских морских служащих из Астрахани не только не велено пропускать, но еще и над российскими судами строго смотреть, чтобы никаких излишних такелажей или иных каких морских материалов с собою не брать и по возвращению этих судов прилежно бы их досматривать» [6, л.46]. Такое заключение Коллегии было основано на статье 12 торгового трактата 1734 г. о провозе «запрещенных товаров».

В апреле 1746 г. императрица Елизавета Петровна после представленного ей доклада заявила, что «от действий англичан в Иране России могут быть дурные следствия, убытки и помешательство, и всеми мерами надобно эту торговлю прекратить» [4, л.11]. Тем самым была поставлена точка в довольно удачном опыте транзитной торговли англичан с Востоком.

Источники и литература

1. Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). Ф.35. Оп.1. Д.644.
2. АВПРИ. Ф.35, Оп.1. Д.694.
3. АВПРИ. Ф.35, Оп.1. Д.695.
4. АВПРИ. Ф.77. Оп.1. Д.22.
5. Полное собрание законов Российской империи. Собрание I-е. СПб., 1830. Т.9. №6652.
6. Российский государственный архив древних актов (РГАДА). Ф.19. Оп.1. Д.269.
7. РГАДА. Ф.1361. Оп.1. Д.10.
8. The National Archives. State Papers. 91. 24.
9. The National Archives. State Papers. 91. 26.
10. Донесения Эд. Финча лорду Гаррингтону // Сборник Императорского Русского Исторического Общества. СПб., 1893. Т.85.
11. *Остроухов П.А.* Англо-русский торговый договор 1734 г. СПб., 1914.
12. *Уляницкий В.А.* Русские консульства за границей в XVIII веке. М., 1899. Ч.1–2.
13. *Hanway J.* An Historical Account of the British Trade over the Caspian Sea with the Author's Journal of Travel from England through Russia into Persia, Germany and Holland. To which are Added the Revolutions of Persia during the Present Century, with the Particular History of the Great Usurper Nadir Kouli. London, 1754.
14. *Hunt N.C.* The Russian Company and the Government 1730–1742 // Oxford Slavonic papers. V. VII. Oxford. 1957.
15. *Reading D.* The Anglo-Russian Commercial Treaty of 1734. New Haven, 1938.

Transit trade of British merchants with Iran
and their construction of ships in Kazan

V.P. Sidorova

*Municipal Budget Comprehensive Institution
“Vidnovskaya Secondary Comprehensive School no. 5
with Advanced Studying of Some Subjects”
Vidnoe, Russian Federation*

The article is devoted to the period of the English-Russian trade agreement of 1734 and the construction of ships by British merchants in Kazan in the 40s of the 18th century.

Keywords: John Elton, John Hanway, English-Russian trade treaty of 1734, Iran, Kazan Admiralty

For citation: Sidorova V.P. Transit trade of British merchants with Iran and their construction of ships in Kazan. From History and Culture of Peoples of the Middle Volga Region. 2022, vol. 12, no. 4, pp. 198–204. (In Russian)

Информация об авторе:

Сидорова Вера Павловна – кандидат исторических наук, учитель МБОУ «Видновская средняя общеобразовательная школа №5 с углубленным изучением отдельных предметов» (Видное, Российская Федерация); e-mail: vero1984@yandex.ru

Sidorova Vera Pavlovna – Cand. Sci. (history), Teacher, Vidnovskaya Secondary Comprehensive School no. 5 with Advanced Studying of Some Subjects (Vidnoe, Russian Federation).