



<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-4-451-462>
EDN: PPCPTP

Научная статья / Research article

Николай Нотович – энтузиаст российских железнодорожных концессий в Персии

Завен Артемович Арабаджян

Институт востоковедения Российской академии наук, Москва, Россия
arabzava@yandex.ru

Аннотация: Рассматриваются вопросы борьбы между великими державами за обладание железнодорожными концессиями в Персии, одним из участников которой с российской стороны был военный корреспондент, разведчик и писатель Н.А. Нотович. Цель исследования – проследить эволюцию взглядов Н.А. Нотовича на обоснованность вхождения России в персидские железнодорожные проекты. Источниковой базой является книга самого Нотовича и его инициативные аналитические записки, хранящиеся в фонде «Персидский стол» Архива внешней политики Российской империи. Автор приходит к выводу, что с течением времени взгляды Н.А. Нотовича на наиболее выгодные для России маршруты строительства рельсовых путей менялись под влиянием изменения международной обстановки, соотношения сил между основными акторами и русско-английскими договоренностями о разделе Персии на сферы влияния между Россией и Англией в 1907 г. Это событие привело Н.А. Нотовича к мысли о том, что в сложившейся ситуации уже не целесообразно было ставить задачу по прокладке сквозной дороги через Персию к побережью Персидского залива или Индийского океана, а следовало сосредоточиться на развитии железнодорожной сети в северных районах страны, что должно было способствовать экономическому, политическому и культурному проникновению России в Персию. Он выступал в качестве противника уступок со стороны России в пользу Англии и ратовал за активизацию российской политики в азиатском направлении.

Ключевые слова: железнодорожные концессии в Персии, русско-английское соперничество в Персии, выход России к теплым морям

Для цитирования: Арабаджян З.А. Николай Нотович – энтузиаст российских железнодорожных концессий в Персии // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2024. Т. 23. № 4. С. 451–462. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-4-451-462>

Nikolai Notovich is an Enthusiast of Russian Railways Concessions in Persia

Zaven A. Arabadzhyan

Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia
arabzava@yandex.ru

Abstract: The author examines the struggle between the United Kingdom and Russia for the possession of railway concessions in Persia. On the Russian side, one of the participants was Nikolai Notovich. He opposed Russia's concessions to Britain and advocated for the intensification of Russian policy in this area. Over time, his views on the most profitable routes for the construction of railway tracks for Russia changed in accordance with the international situation, the balance of power between the main actors, and the 1907 Russian-British agreements on the division of Persia into spheres of influence. The latter led N. A. Notovich to the idea that under the new conditions it is no longer sensible to

© Арабаджян З.А., 2024



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode>

build a through road across Persia to the coast of the Persian Gulf or the Indian Ocean. Instead, he advised to focus on developing the railway network in the northern regions of the country, which would contribute to the growth of economic, political and cultural influence of Russia.

Keywords: Notovich, railway concessions in Persia, Russian-English rivalry in Persia, Russia's access to warm seas

For citation: Arabadzhyan, Z.A. "Nikolai Notovich is an Enthusiast of Russian Railway Concessions in Persia." *RUDN Journal of Russian History* 23, no. 4 (November 2024): 451–462 (in Russian). <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-4-451-462>

Введение

Актуальность. Вопрос строительства железнодорожной сети в Иране показателен в силу того, что демонстрирует, как из-за противоречий ведущих капиталистических держав конца XIX – начала XX в. блокировалось развитие местного железнодорожного транспорта. Особенно актуальность рассматриваемой проблемы возрастает в современных условиях в связи с реализацией проекта Север – Юг.

Степень изученности проблемы. Вопросы российской экономической экспансии в Персии, в том числе участия в развитии транспортной сети этой страны привлекает внимание отечественных исследователей. В советской историографии были рассмотрены проблемы торгового взаимодействия между государствами¹; освещение также получила проблема приобретения концессий в Персии российскими представителями².

В современной историографии в работах ряда авторов специальное внимание уделяется также строительству шоссейных и железных дорог с участием российского капитала в северных районах Персии и влиянию улучшения состояния транспортной системы России на рост двусторонней торговли³. Одновременно современных исследователей привлекли дискуссии в отечественной прессе на рубеже XIX–XX вв. по вопросу целесообразности строительства трансперсидской железной дороги, обоснование в их ходе всех потенциальных выгод и вызовов для России при реализации такого проекта⁴.

Деятельность Н.А. Нотовича в данной области вообще не освещалась, за исключением работы Н.С. Ищенко о Н.А. Нотовиче как разведчике⁵.

Цель исследования – выявить на примере изменений взглядов Н.А. Нотовича то, как в России менялись представления об оптимальном вхождении в персидские

¹ Бобынин Н.Н. Персия, ее экономическое положение и внешняя торговля. Тифлис, 1923; Рожкова М.К. Экономическая политика царского правительства на Среднем Востоке во второй четверти XIX века и русская буржуазия. М., 1949; Маннанов Б.С. Из истории русско-иранских отношений в конце XIX – начале XX века. Ташкент, 1964.

² Ананьич Б.В. 1) Учетно-ссудный банк Персии в 1894–1907 гг. // Монополии и иностранный капитал в России. Труды ленинградского отделения Института Истории. Вып. 4. М.; Л., 1962. С. 274–314; 2) Российское самодержавие и вывоз капитала 1895–1914 гг. (по материалам Учетно-ссудного банка Персии). Л., 1975.

³ См., например: Корноухова Г.Г. Российско-персидские экономические отношения в начале XX века: дорожное строительство // Научный диалог. 2024. Т. 13. № 3. С. 445–462. DOI: <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2024-13-3-445-462>; Ларин А.Б. Незадолго до бури: Россия и Британия в Иране в 1913 г. // Электронный научно-образовательный журнал «История». 2021. Т. 12. № 1 (99). DOI: <https://doi.org/10.18254/S207987840013829-0> и др.

⁴ Кострикова Л.Г. Полемика в русской прессе по вопросу о железнодорожном строительстве в Персии. Проект «Великого индийского пути» // Россия на рубеже XIX–XX веков. Материалы научных чтений памяти В.И. Бовыкина. Москва, МГУ, 20 января 1999 г. М., 1999. С. 336–347; Корноухова Г.Г. Обсуждение проекта трансперсидской железной дороги на страницах российской прессы в начале XX века // У истоков российской государственности. Исследования, материалы: Материалы XIII Международной научно-практической конференции, Калуга, 11 ноября 2020 года. Калуга, 2020. С. 178–183.

⁵ Ищенко Н.С. Участие Н.А. Нотовича в англо-русском соперничестве в Афганистане в середине 1880-х гг. // Восток (Oriens). 2020. № 6. С. 78–84. DOI: <https://doi.org/10.31857/S086919080012623-2>

железнодорожные проекты, и осветить деятельность этого энергичного деятеля эпохи в данном вопросе.

Источниковая база. В основе исследования лежат опубликованные и неопубликованные материалы. К первой группе источников относится публикация самого Н.А. Нотовича⁶; ко второй – делопроизводственные документы, представленные аналитическими записками Нотовича в адрес разных инстанций, хранящиеся в фонде «Персидский стол» (Ф. 144) Архива внешней политики Российской империи.

Проблема персидского транзита и железнодорожных концессий

Персия с древнейших времен имела исключительно большое транзитное значение. Эта страна является центром Старого Света, поэтому через нее проходили самые короткие караванные пути. При стремлении пройти из Европы в Азию, обходя Каспийское море с севера, маршрут существенно увеличивался. Со временем, после открытия морского пути через Африку, коммуникационное значение Персии существенно уменьшилось, поскольку торговля направлялась прежде всего по океанским маршрутам. Караваны, шедшие по суше, уступали морскому транспорту по скорости передвижения, объемам перевозимых грузов и цене транспортировки.

Появление в первой половине XIX в. железнодорожного транспорта должно было в какой-то степени восстановить ее транзитный потенциал, по крайней мере в отношении дорогостоящих товаров, перевозки людей и почтовых грузов. Железнодорожные маршруты должны были проходить через Персию или где-то рядом с ней. Кратчайшие линии, соединявшие города Западной и Южной Европы с Западной Индией, также пролегли через персидскую территорию, а из Северной и Западной Европы в Восточную Индию, Индокитай и Китай – через Россию. Таким образом, Персия и Россия становились важными транзитными государствами для евразийской торговли.

Во второй половине XIX в. между европейскими предпринимателями и державами развернулась ожесточенная борьба за получение концессий на строительство железных дорог в Персии, в которой ведущую роль играли Англия и Россия. Первый реальный шаг, способный привести к созданию железной дороги от Каспийского моря до Персидского залива в 1872 г., сделал британский подданный барон Юлиус Рейтер. Однако во многом усилиями русской дипломатии его концессия оказалась аннулирована. В том же году Россия сделала ответный ход: генерал Фалькенгаген предложил персидскому правительству проект менее масштабный, но более реалистичный – строительство железной дороги Джульфа – Тавриз. Этот проект также не был осуществлен из-за противодействия Великобритании.

В дальнейшем англичане около 20 лет пытались вдохнуть жизнь в концессию Рейтера, а с российской стороны постоянно появлялись новые энтузиасты, предлагавшие свои проекты.

Николай Александрович Нотович (1858 – после 1916 г.) был человеком разносторонне одаренным, предприимчивым и не лишенным авантюристичности характера. Несмотря на простое происхождение и неясный статус, этот человек контактировал не только с военными, занимавшимися присоединением Закаспийских земель к России, А.В. Комаровым и Н.И. Закржевским, но и писал докладные записки на имя высоких петербургских сановников, включая министра иностранных дел А.П. Извольского и министра финансов В.Н. Коковцова⁷.

Нотович являлся автором множества произведений экономического характера. Он стал учредителем акционерного пароходного и страхового общества

⁶ Нотович Н.А. Где дорога в Индию. М., 1889.

⁷ Подробно см.: *Ищенко Н.С.* Участие Н.А. Нотовича в англо-русском соперничестве... С. 78–84, а также Архив внешней политики Российской империи (далее – АВПРИ). Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 9, 31–32.

«Полярная звезда», написал его устав, утвержденный акционерами в феврале 1907 г. Спустя несколько лет он издал брошюру о политическом и экономическом значении торгового флота для России⁸.

Настоящая статья посвящена энергичным усилиям Н.А. Нотовича, направленным на получение Россией концессий в Персии и строительство экономически и стратегически значимых железных дорог в этой стране.

«Где дорога в Индию?»

В конце 70-х – 80-х гг. XIX в. в российском политическом, деловом и инженерном сообществе активно проходила дискуссия о том, по каким маршрутам целесообразно пустить железнодорожный транзит из Европы в Индию: преимущественно через Россию (европейская часть страны – Средняя Азия – Афганистан или Восточная Персия – Индия) или через Россию и Персию (Европейская часть России – Закавказье – Северная Персия – Афганистан – Индия). Другим вариантом был выход из Закавказья к Индийскому океану в районе персидского города Чахбахара или к порту Бендер-Аббас на побережье Ормузского пролива. Однако никаких реальных действий в данном вопросе не предпринималось. В связи с этим в 1888 г. Нотович подготовил и представил на высочайшее имя через военного министра П.С. Ванновского свою записку под названием «Где дорога в Индию»? и «удостоился особого внимания Александра III», в которой он проводил мысль о целесообразности продления русских железных дорог через Тавриз, Тегеран, Кум, Йезд, Керман к Индийскому океану⁹.

В 1889 г. на основании уже более расширенной записки Нотовича под таким же названием вышла его книга. Произведение это выдает в авторе человека необычайно острой мысли, эрудиции, безупречно владеющего словом, горячего патриота России. Автор кратко описывает историю поисков европейцами наиболее удобного пути в Индию, оценивает 1888 г. как один из важнейших моментов в экономической истории России в ее движении на Восток, который можно сравнить только с открытием Суэцкого канала:

Проложен путь для паровоза в такой местности, которая, несколько лет тому назад, не давала вероятности для удобного движения даже простых караванов. Я говорю о нашем русском Суэцком канале, – Закаспийской железной дороге, <...> которая произведет громадное влияние на экономические и политические судьбы народов,двигающихся на Восток¹⁰.

Это было связано с тем, что некоторое время считалось целесообразным проводить железную дорогу в Индию через Среднюю Азию и Афганистан, а строительство Закаспийской дороги серьезно приближало к достижению данной цели.

Размышляя, автор приходит к выводу об оптимальности выхода к теплым морям через Персию, поскольку расстояние от Каспийского моря до ближайшей точки в Персидском заливе составляет менее 800 верст¹¹, но по причине мелководности тех мест считалось более разумным закончить железную дорогу в Бендер-Бушире, что удлинит ее до 1254 верст¹². Однако со стратегической точки зрения и данный порт не являлся оптимальной точкой, поскольку не давал выхода непосредственно в Индийский океан, для попадания в который следовало пройти через узкий Ормузский пролив, который мог быть заблокирован англичанами в случае обострения русско-английских отношений. Вот почему Нотович в конце концов считает оптимальным выйти на маленький городок Чахбахар, расположенный в одноименной бухте, которая была глубоко-

⁸ Наш торговый флот, его экономическое и политическое значение. Н.А. Нотович, учредитель пароходного и страхового общества «Полярная звезда». СПб., 1912.

⁹ АВР РИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 16–17.

¹⁰ Нотович Н.А. Где дорога в Индию. М., 1889. С. 5.

¹¹ Одна верста равна 1066 метрам.

¹² Нотович Н.А. Где дорога в Индию. М., 1889. С. 69.

ководной, а главное, находилась всего примерно в 90 верстах от персидско-индийской границы. Это увеличило бы рельсовый путь еще на 656 верст, доведя его до 1910 верст, и дорога проходила бы через ряд крупных экономических центров Персии: Решт – Тегеран – Кум – Кашан – Йезд – Керман и выходила бы к Чахбахару¹³. Иначе говоря, в книге Нотович уже несколько меняет направление дороги по сравнению со своей запиской, написанной годом ранее, делая исходной точкой не Закавказье, откуда она должна была бы прийти в Тавриз, а Энзели и Решт, завершая же ее не в Персидском заливе, а Индийском океане. Н.А. Нотович пояснял в связи с этим:

Товары, которые могут быть предметом нашей торговли с дальним Востоком через Персию, будут принадлежать к числу весьма ценных товаров, которые способны выдержать железнодорожную перевозку на расстояние в несколько тысяч верст¹⁴.

В завершающих разделах он ясно указывает, на то, что если задачей России будет взять транзит из Европы в Азию в свои руки, то следует все-таки строить рельсовый путь из Закавказья через Тифлис на Эривань и далее на Тавриз, Тегеран и пр. до Чахбахара. В таком случае весь маршрут от порта Кале до Чахбахара составит 6 049 верст, а при соединении последнего с индийским портом Карачи дорогой вдоль берега моря – 6 796 верст¹⁵.

В политическом плане выдвижение к южным морям близ Британской Индии должно было, по мысли Нотовича, отрезвить антироссийскую позицию Англии, полную интриг и коварства, и заставить ее проводить более разумную политику в отношении России:

Из всего вышесказанного ясно видны наши выгоды как политические, так и экономические. Всем ясно, что Россия близь Индии, и прийти туда нам не будет стоить труда¹⁶.

Проведенный анализ показывает, что в конце 80-х гг. XIX в. Нотович был охвачен идеей создания транзитного железнодорожного пути к Индии, который целиком находился бы в руках русского правительства или предпринимателей. Однако в Петербурге, исходя из неготовности прежде всего по причинам финансовой слабости (по сравнению с Англией), сочли наиболее отвечающим русским интересам задачу добиваться моратория на любое железнодорожное строительство в Персии. В итоге 30 октября / 11 ноября 1890 г. персидский канцлер Амин ос-Султан и российский посланник в Тегеране Е.К. Бюцов подписали «Соглашение относительно железных дорог Персии». Согласно ему шахское правительство на срок в 10 лет с даты подписания соглашения обязалось само не строить железных дорог в Персии и не выдавать разрешения на их постройку каким-либо предпринимателям или компаниям. После истечения данного срока обе стороны немедленно должны были начать переговоры по вопросу о продлении указанного срока¹⁷.

Уже в начале XX в. неистовый Нотович так оценивал подписание этого соглашения:

Но, чтобы раз и навсегда приостановить всякие поползновения на получение концессий как русскими, так и иностранцами и тем не нарушать невозмутимого спокойствия наших дипломатов, Министерство иностранных дел додумалось до остроумного дипломатического акта, которым мы связали шаху руки, обязав его не выдавать никаких железнодорожных концессий в продолжении известного времени ни русским, ни иностранцам, ни даже персам¹⁸.

¹³ Нотович Н.А. Где дорога в Индию. М., 1889. С. 70.

¹⁴ Там же. С. 71.

¹⁵ Там же. С. 82.

¹⁶ Там же. С. 82–83.

¹⁷ Советско-иранские отношения в договорах, конвенциях и соглашениях. М., 1946. С. 43–44.

¹⁸ АВП РИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 16.

Он имел некоторые основания для такой эмоциональной оценки, поскольку принимал участие в железнодорожных делах на персидском направлении еще в 80-х гг. XIX в., а главными инициаторами подписания указанного документа стали министр иностранных дел сверхосторожный Н.К. Гирс и И.А. Зиновьев, в то время занимавший должность начальника Азиатского департамента министерства. Последний вообще с недоверием относился к экономической целесообразности строительства железных дорог в Персии из-за ее исключительной бедности. Значительно позже, в 1908 г., Нотович, являвшийся страстным сторонником активной политики России в железнодорожном вопросе в Персии, восклицал, что «на нашу политику в Персии следовало бы давно смотреть не глазами гг. Зиновьевых, а Петра Великого»¹⁹.

В 1900 г. после длительных дискуссий в правительстве России было принято решение продлить Соглашение еще на 10 лет²⁰, однако становилось ясно, что после 1910 г. еще раз продлить его будет невозможно.

Новые идеи Н.А. Нотовича начала XX в.

Между тем по сравнению с периодом активной генерации всевозможных предложений по данному вопросу экономическая ситуация к началу XX в. существенно изменилась, и идея замкнуть на Россию железнодорожный транзит между Европой и Индией постепенно утрачивала свою привлекательность. Это происходило по нескольким причинам. Прежде всего, германский проект Багдадской железной дороги, которая должна была пройти по маршруту Берлин – Константинополь – Багдад – Кувейт, обрел реальные черты, и стало ясно, что рано или поздно он будет осуществлен и составит серьезную конкуренцию возможному русскому рельсовому пути, нацеленному на транзит грузов. Другой причиной являлось быстрое развитие морского транспорта, удешевление фрахтов морских перевозок и повышение скорости передвижения и тоннажа морских судов. В такой ситуации самые низкие железнодорожные расценки на перевозки не могли конкурировать с морскими.

Кроме того, транзитируя европейские товары, Россия создавала себе конкурентов на персидском рынке, в связи с чем правительство запретило транзит в Персию европейских товаров, сделав исключение лишь для почтовых отправок и бандеролей, что диктовалось международной почтовой конвенцией. Оставалась только сфера пассажирского транзита, где железные дороги могли конкурировать с морским транспортом. Таким образом, прорабатывая различные варианты прокладки стальных магистралей, важно было руководствоваться только торгово-экономическими и военно-стратегическими интересами России.

В этот период Нотович активизировал усилия по продвижению своих идей. В 1908 г. он подготовил обширный документ, озаглавленный «Объяснительная записка по вопросу о персидских железных дорогах»²¹. В ней он выступил резко против транзита европейских товаров, отмечая, что следует руководствоваться только русскими торговыми интересами, а «не устарелыми стремлениями обслуживать чужие интересы в надежде, что и нам от этого перепадет несколько крох»²². Это был весьма разумный подход, поскольку большая часть русских товаров не могла бы конкурировать с европейскими в Персии, если бы у тех был быстрый и недорогой доступ к местному рынку благодаря железным дорогам. Кроме того, важным

¹⁹ АВП РИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 16.

²⁰ В 1900 г. сторонником получения железнодорожной концессии выступал министр финансов С.Ю. Витте, которому оппонировал министр иностранных дел М.Н. Муравьев. Подробнее об этом см.: *Ананьич Б.В.* Учетно-судный банк Персии... С. 296–297.

²¹ Полный текст записки с расчетами и выкладками автора см.: АВП РИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 10–30.

²² АВП РИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 11.

для России фактором по-прежнему оставались волжский речной путь и Каспийское море, дававшие доступ к рынкам северных персидских провинций.

С учетом данного фактора Нотович предлагал войти в Персию по трем направлениям: 1. Астара – Тавриз – Урмийское озеро; 2. Энзели – Тегеран – Кашан – Йезд – Керман с ответвлениями Тегеран – Тегеран – Хамадан и Кашан – Исфаган; 3. Ашхабад – Мешхед – Хаф²³.

Кроме того, основные направления, предложенные им, проходили по территории, отошедшей по англо-русскому соглашению 1907 г. о разделе сфер влияния в Персии в северную, российскую сферу, лишь изредка выходя из нее в города нейтральной зоны (например, Исфаган)²⁴. Одним из преимуществ данных направлений являлось то, что они обслуживали бы только русские и персидские интересы, поскольку не соединялись бы ни с Багдадской дорогой и не направлялись бы к турецкой границе.

Примечательно и отсутствие в его предложениях идеи создания дороги от Баку к Энзели вдоль побережья Каспийского моря, что считалось ненужным для русско-персидской торговли, потребности которой полностью удовлетворялись российским торговым флотом, а дорога только создавала бы ненужную конкуренцию морским перевозкам.

Первая из предложенных Нотовичем линий, доходящая до г. Урмия, должна была обеспечить быструю и удобную транспортировку российских товаров на богатый рынок южного Азербайджана. Ветка эта была важна, поскольку тогда по персидской территории товары везлись по очень плохой колесной дороге. Разумеется, наряду с экономическими функциями, в случае возникновения русско-турецкой войны, она была бы исключительно важна для снабжения и переброски российских войск к левому флангу театра военных действий.

Строительство двух других линий могло дать несколько крупных преимуществ. Прежде всего они отдавали бы в руки России весь рынок северной Персии, что могло стать важным элементом культурной экспансии и проецирования мягкой силы, в стиле, уже давно используемом англичанами. Кроме того, эти дороги все-таки приближали бы русские товары к рынкам Персидского залива и Индии, которые были важны как для обрабатывающей промышленности, так и для продажи нефтепродуктов, которые в то время привозились в Индию из США.

Определенное влияние данные дороги оказали бы и на афганские дела, а также на английскую политику в регионе, поскольку создавали бы угрозу, хотя и не артикулируемую открыто, положению англичан в Индии. Последнее могло быть заделом на будущее, когда англо-русское соглашение, в длительность существования которого мало кто верил, могло прекратить свое существование.

Наконец, реализация указанных проектов должна была бы стать серьезным препятствием на пути энергичной германской экспансии в Персию и сбалансировать приближение Багдадской железной дороги к персидским границам.

Автор записки прекрасно понимал, что от решения персидского железнодорожного вопроса зависит не только экономическое и политическое, но и военно-стратегическое положение России на Ближнем Востоке. Справедливо сомневаясь в долговечности русско-английского соглашения по разделу сфер влияния в Персии, он призывал использовать те возможности, которые открывались для России. Предложенные им проекты позволяли, с одной стороны, зайти во фланг Турции, а с другой – закрепиться на афганской границе. Нотович эмоционально призывал:

²³ АВР РИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 12.

²⁴ Следует отметить, что Нотович в целом положительно воспринимал подписание Россией и Англией соглашения 1907 г., что видно из его работы, опубликованной уже после подписания указанного соглашения: *Нотович Н.А.* Россия и Англия. Историко-политический этюд. СПб., 1907.

При новом обсуждении железнодорожного вопроса в Персии мы должны избегать ошибок, совершенных до сего времени благодаря неуместному деликатничанью там, где необходима определенная решимость. <...>

Самая история железнодорожных концессий в Персии очень поучительна и показывает, как мы в Петербурге выжидали с дипломатическим дрожанием событий, а посланники в Тегеране сажали капусту²⁵ в то время, когда англичане открыто и не боясь дипломатических осложнений шли навстречу событиям и забирали к рукам то, что мы прозевывали²⁶.

Такая оценка политики России не была лишена оснований, хотя в отношении действий посланников в Тегеране она не вполне была справедлива.

Проект железнодорожной концессии Н.А. Нотовича

Нотович не только критиковал нерешительность царских властей, но и сам прилагал усилия для того, чтобы продвинуть железнодорожные проекты. В частности, находясь в Персии, он активно общался с министром финансов Абдуль Касемом Наср уль-Мольком²⁷ и выработал с ним основные принципы будущей русской концессии²⁸, согласно которым концессионеры приступали к изыскательским работам в первый год после получения концессии и движение на первом участке протяженностью в 300 верст открывалось не позднее, чем через три года после их начала (статья 2). Статьей 4 проекта концессионного соглашения предусматривалось право концессионера выбрать направление дороги и определить ширину ее колеи. Это оговаривалось потому, что персидское правительство после окончания изысканий могло захотеть строить узкоколейную дорогу по стандартам индийских рельсовых путей, что было бы дешевле. При этом сам инициатор проекта выступал именно за строительство узкоколейной дороги, мотивируя тем, что по сравнению с ширококолейной она была бы гораздо дешевле, а строительство ее в сложном горном рельефе Персии было бы существенно проще, и быстрее, и тем, что по каким-то своим соображениям считал, что в районе Кермана она соединится с индийской сетью, которая будет построена англичанами с узкой колеей, как и во всей Индии²⁹. Несоответствие такой колеи русским стандартам он считал несущественным:

Перегрузка же товаров из наших вагонов в персидские даже в обширных размерах, что может произойти лишь в далеком будущем, несколько не осложнит товарообмена³⁰.

Также за концессионером закреплялось право устанавливать тарифы на транспортировку грузов и пассажиров, ориентируясь на условия рынка и время года, что оградило бы концессионеров от вмешательства персидского правительства в данный вопрос и позволило бы их регулировать сообразно интересам русских предпринимателей и купцов (ст. 6).

Концессионеры получили бы право разработки месторождений полезных ископаемых на расстоянии 50 верст в каждую сторону от предполагаемых линий, что являлось компенсацией отсутствия правительственной гарантии на инвестируемый капитал (ст. 9), а статьей 21 предусматривалось получение персидским правительством 15 % чистой прибыли от всех предприятий концессионеров. Статья 23 за-

²⁵ Намек на римского императора Диоклетиана (244–311 гг. н.э.), отказавшегося от престола и удалившегося в свое поместье в Салоне, где занялся выращиванием овощей.

²⁶ АВП РИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 13.

²⁷ Эти контакты могли иметь место в 1907 г. и в первой половине 1908 г., когда Наср уль-Мольк занимал пост министра финансов.

²⁸ АВП РИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 20–22.

²⁹ Там же. Л. 29.

³⁰ Там же. Л. 21.

крепляла за концессионерами право обеспечивать сохранность путей собственной стражей. Эта статья имела стратегическое, государственное значение, поскольку позволяла постепенно создавать небольшие поселения вокруг каждой станции и тем самым колонизовать пространство вдоль трассы, осуществляя культурную экспансию.

Нотович подготовил и общую предварительную смету первой очереди проекта протяженностью 1300 верст³¹. При строительстве узкоколейной дороги и цене версты в 10 тыс. руб. (в эту сумму входит и подвижной состав) она обошлась бы в 13 млн руб. Эксплуатационные расходы он определил в размере 25 % от инвестиций – 3 250 тыс. руб.³². Также им закладывались расходы на реконструкцию Энзелийского (2,5 млн руб.) и Астаринского портов (1 млн руб.), строительство 110 верст подъездных шоссейных дорог в Гиляне и Хорасане (330 тыс. руб.). Таким образом, все инвестиции в первую очередь проекта составили бы около 20 млн руб.

Призывая сделать выбор в пользу строительства именно узкоколейной дороги, Нотович исходил из необходимости руководствоваться исключительно экономическими интересами государства. В подтверждение выгоды всего предприятия и его окупаемости даже без предоставления правительственной гарантии на капитал он приводил расчеты, сметы постройки, грузооборота и доходности узкоколейной дороги Энзели – Тегеран, сделанные в Персии инженером Соколовским³³.

Завершалась его обширная записка очередной атакой на идею осуществления транзита из Европы в Индию, как не соответствующую интересам России:

Еще раз повторяю, что в торговле мы не имеем права либеральничать, и все наше внимание должно быть сосредоточено на том, чтобы не облегчать, а затруднять передвижение грузов из Западной Европы на Восток, и думать только о способах к облегчению и удешевлению перевозок на Восток товаров нашей отечественной промышленности, над изучением чего я неустанно работаю уже в протяжении двадцати лет.

Пора, наконец, нам прекратить систему прислуживания другим и начать проводить в наших внешних сношениях принцип «здорового эгоизма»³⁴.

30 апреля / 13 мая 1908 г. Нотович пишет письмо министру иностранных дел А.П. Извольскому, в котором излагает совершенно неожиданные идеи. Это было исключительно тревожное время, когда нарастающее конституционное движение, усиленно поддерживаемое и направлявшееся британской политикой, постоянно наступало на права и прерогативы самовластного правителя Персии Мохаммед Али-шаха Каджара, твердо ориентировавшегося на Россию. В феврале 1908 г. конституционалисты совершили на него покушение, и только по счастливой случайности монарх не пострадал³⁵.

Именно это обстоятельство имелось в виду в начальных строках письма Николая Александровича министру Извольскому:

Принимая во внимание все более и более обостряющееся положение дел в Персии, нахожу полезным обратить Ваше внимание на необходимость немедленного разрешения вопроса о железных дорогах в Персии³⁶.

³¹ АВП РИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 23. В соответствующем месте проекта концессии он не указывает, о какой именно линии идет речь, но, исходя из расставленных им приоритетов и протяженности дороги, определенно имеется в виду маршрут Энзели – Кашан.

³² Вероятно, имелись в виду расходы на весь срок действия концессии, который не указывается в рассматриваемой записке.

³³ АВП РИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 24–28.

³⁴ Там же. Л. 29–30.

³⁵ Подробно см.: Арабаджян З.А. Неизвестные страницы Конституционной революции 1905–1911 гг. в Иране. М., 2021. С. 54–57.

³⁶ АВП РИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 31.

В письме предлагалось как можно скорее закрепить за Россией право строительства железных дорог в Персии (явно имея в виду непрочное положение шаха) и уже потом думать о направлениях будущих проектов и очередности их реализации.

Проект банковской концессии

В указанном письме Нотович предлагал с целью осуществления железнодорожных проектов получить от шахского правительства на свое имя концессию на учреждение в этой стране Торгово-промышленного банка³⁷ с исключительным правом финансировать и эксплуатировать все коммерческие и промышленные предприятия и концессии, принадлежащие государству, в том числе железные и шоссейные дороги, автомобильное передвижение, разработку рудников, лесов, ловлю жемчуга, добывание бирюзы и др.³⁸

Банк получал бы монопольное право выпускать выигрышные государственные и частные билеты с разрешения шахского правительства. Причем последняя идея была одобрена в ходе его переговоров с Наср уль-Мольком, а также авторитетными членами Меджлиса и самим Мохаммедом Али-шахом. Получив концессию на учреждение этого банка, Нотович предполагал передать ее в Учетно-ссудный банк для того, чтобы увеличить его возможности на случай, если сам банк будет передан российским правительством в частные руки. Такой переход он считал целесообразным, поскольку статус государственного банка лишил его возможности расширять сферу деятельности. Указанные комбинации позволяли бы России принимать активное участие не только в дорожном строительстве, но и в создании промышленных предприятий и разработке природных богатств Персии.

Пояснений требует положение концессии о праве выпуска государственных и частных лотерейных билетов, поскольку на первый взгляд оно кажется абсурдным, так как по шариату в Персии любые лотереи были невозможны. Однако данное положение включено в проект концессии специально по причине того, что в 1907 г. немецкие банкиры предлагали персидскому правительству крупное вознаграждение, эквивалентное 3 млн руб., за право выпуска в Европе государственных выигрышных билетов от имени персидского правительства³⁹. Разумеется, для России, стремившейся с помощью кредитов и займов осуществлять контроль за персидским правительством, было бы крайне невыгодно, если бы оно могло иметь финансовую подпитку со стороны германских банков, которые уже начали свою банковскую деятельность в Тавризе и хотели открыть банк в Тегеране и Исфагане. Этот пункт носил чисто политический характер.

Согласно проекту концессионер в течение шести месяцев со дня ратификации концессии должен был учредить банк, имея право привлекать персидские, русские и иностранные капиталы для осуществления своей деятельности. На все время действия концессии (75 лет) шахское правительство получало бы выплаты в размере 15 % от чистого дохода банка от всех его операций и предприятий, которые станут выплачиваться в конце каждого отчетного года. Для контроля за деятельностью банка и всеми его предприятиями одно место в Совете Администрации Общества закреплялось за назначаемым правительством представителем⁴⁰.

Нотович оставлял за собой право без разрешения персидского правительства передать свою концессию другому обществу, а также предусматривал, что все спор-

³⁷ Полный текст проекта концессии см.: АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 33–35.

³⁸ Там же. Л. 31.

³⁹ АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 31 об. – 32.

⁴⁰ Там же. Л. 34.

ные вопросы, возникающие между Обществом и правительством, местными властями и частными лицами, «подлежат юрисдикции Туркманчайского договора»⁴¹.

Инициативы Нотовича соответствовали представлениям российского посланника в Персии Н.Г. Гартвига. Посланник отправил запрос по поводу рассматриваемой инициативы Нотовича в МИД, но на который не получил никакого ответа; министерство финансов также высказалось неопределенно, предполагая, что эта концессия явится конкурентом нашему банку в Тегеране⁴². В связи с этим инициатор проекта, собиравшийся ехать в Тегеран для постройки больницы на частные средства и коммерческой школы на свои собственные, просил А.П. Извольского высказать отношение к указанному проекту.

Обеспокоенность Нотовича вопросом перспектив железнодорожного строительства в Персии не была беспочвенной. Вскоре он писал на имя товарища министра иностранных дел Н.В. Чарыкова о том, что группа американских финансистов ведет секретные переговоры о предоставлении займа персидскому правительству в обмен за письменное обещание передать концессию на строительство железных дорог через два года (в 1910 г.), когда истечет второй десятилетний срок подписанного Россией и Персией договора об очередном моратории на выдачу такого рода концессий⁴³. Основная магистраль должна была идти в меридиональном направлении от турецкой границы к Мешхеду через Тегеран с отводами от нее к северу и югу.

Учитывая острейшую нужду шаха в деньгах, вероятность того, что Мохаммед Али-шах пойдет на такой шаг, была небесперспективной. В этих условиях Нотович призывал Чарыкова активизироваться и, воспользовавшись исключительным положением России, обеспечить ее права на железнодорожные концессии:

Ваши предшественники слишком долго топтались на одном месте, полагаясь на трактаты, и я уверен, что Вы не задумаетесь, чтобы, не теряя ни одной минуты, двинуть этот вопрос к его реальному осуществлению⁴⁴.

Усилия таких сторонников энергичного продвижения русских интересов в Персии, как Нотович, не пропали даром. В начале 1913 г. Россия получила концессию на строительство железной дороги Джульфа – Тавриз, которая была торжественно введена в эксплуатацию в апреле 1916 г.

Выводы

С последней трети XIX в. развернулась ожесточенная борьба между Россией и Англией за получение железнодорожных концессий в Персии, результатом которой для царских властей стали многочисленные неудачи с реализацией экономически значимых проектов. Н.А. Нотович оказался одним из участников такой борьбы и сторонником решительных действий, без оглядки на английскую реакцию, а составленные им бумаги поступали на самый высокий уровень российской бюрократии. За четверть века, когда он занимался железнодорожным вопросом, его взгляды на определение основных направлений дорог серьезно изменились. Если в начале он выступал за строительство дорог, заканчивающихся на побережье Персидского залива или Индийского океана, то после заключения англо-русского соглашения 1907 г. о разделе Персии на сферы влияния ратовал за строительство рельсовых путей только на севере страны, вошедшем в зону русских интересов.

⁴¹ АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 35.

⁴² Там же. Л. 31 об.

⁴³ АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 40. Письмо не датировано, но поскольку в нем упоминается противоборство шаха и Меджлиса (был разогнан шахом во второй половине июня 1908 г.), оно написано до этого времени.

⁴⁴ АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2992. Л. 40 об.

Поступила в редакцию / Submitted: 10.04.2024

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 2.06.2024

Принята к публикации / Accepted for publication: 12.06.2024

References

- Anan'ich, B.V. "Uchetno-ssudnyi bank Persii 1894–1907 [Discount and Loan Bank of Persia 1894–1907]." In *Monopolii i inostrannyi kapital v Rossii* [Monopolies and foreign capital in Russia], 274–314. Moscow, Leningrad, [N.s.], 1962 (in Russian).
- Anan'ich, B.V. *Rossiiskoe samoderzhavie i vyvoz kapitala 1895–1914 gg. (po materialam Uchetno-ssudnogo banka Persii)* [Russian autocracy and the export of capital 1895 – 1914. (based on materials from the Accounting and Loan Bank of Persia)]. Leningrad: Nauka Publ., 1975 (in Russian).
- Arabadzhyan, Z.A. *The Unknown pages of Iran's 1905–1911 Constitutional Revolution*. Moscow: Dmitry Pozharsky University Publ., 2021 (in Russian).
- Bobynin, N.N. *Persii, ee ekonomicheskoe polozenie i vneshniaia torgovlia 1901–1923* [Persia, its economic situation and foreign trade 1901–1923]. Tiflis: Narodnyi komissariat po vneshnei torgovli Z.S.F.S.R. Publ., 1923 (in Russian).
- Ishchenko N.S. "Participation of Nikolay Notovich in the English-Russian rivalry in Afghanistan in the mid-1880s." *Vostok. Afro-Aziatskie obshchestva: istoriia i sovremennost*, no. 6 (2020): 78–84 (in Russian), <https://doi.org/10.31857/S086919080012623-2>
- Kornoukhova, G. G. "Obsuzhdenie proekta transpersidskoi zheleznoi dorogi na stranitsakh rossiiskoi pressy v nachale XX veka [Discussion of the trans-Persian railway project on the pages of the Russian press at the beginning of the twentieth century]." In *U istokov rossiiskoi gosudarstvennosti. Issledovaniia, materialy: Materialy XIII Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, Kaluga, 11 noiabria 2020 goda*, 178–183. Kaluga: IP Streltsov I.A. Publ., 2020 (in Russian)
- Kornoukhova, G.G. "Russian-Persian Economic Relations in Early 20th Century: Road Construction." *Nauchnyi dialog* 13, no. 3 (2024): 445-462 (in Russian), <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2024-13-3-445-462>
- Kostrikova, L.G. "Polemika v russkoi presse po voprosu o zheleznodorozhnom stroitelstve v Persii. Proekt 'Velikogo indiijskogo puti' [Controversy in the Russian press on the issue of railway construction in Persia. The 'Great Indian Road' project]." In *Rossii na rubezhe XIX–XX vekov. Materialy nauchnykh chtenii pamiati V.I. Bovykina. Moskva, MGU, 20 ianvaria 1999 g.*, 336–347. Moscow: ROSSPEN Publ., 1999 (in Russian).
- Larin A.B. "Before the Storm: Russia and Britain in Iran in 1913." *Historiya* 12, no. 1 (2021): <https://history.jes.su/s207987840013829-0-1/> (in Russian), <https://doi.org/10.18254/S207987840013829-0>
- Mannanov, B.S. *Iz istorii russko-iranskikh otnoshenii v kontse XIX – nachale XX veka / Akad. nauk UzSSR* [From the history of Russian-Iranian relations in the late XIX – early XX centuries]. Tashkent: Nauka Publ., 1964 (in Russian).
- Notovich, N.A. *Gde doroga v Indiiu ?* [Where is the road to India?]. Moscow: Typo-lithography 'Tekhnika' Publ., 1889 (in Russian).
- Notovich, N.A. *Rossii i Angliia. Istoriko-politicheskoe issledovanie* [Russia and England. Historical and political study]. St. Petersburg: State Printing House. 1907 (in Russian).
- Rozhkova, M.K. *Ekonomicheskaiia politika tsarskogo pravitelstva na Srednem Vostoke vo vtoroi chetverti XIX veka i russkaia burzhuaziia* [The economic policy of the tsarist government in the Middle East in the second quarter of the XIX century and the Russian bourgeoisie]. Moscow: 2-ia tip. izdatelstvava Akademii nauk SSSR v Moskve Publ., 1949 (in Russian).

Информация об авторе / Information about the author

Завен Артемович Арабаджян, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра изучения стран Ближнего и Среднего Востока, Институт востоковедения РАН; 107031, Россия, Москва, ул. Рождественка, 12; arabzava@yandex.ru; SPIN: 3094-9627.

Zaven Artemovich Arabadzhyan, PhD in Economics, Leading Researcher, Center for the Study of the Near and Middle East, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia; 12, Rozhdestvenka Str., Moscow, Russia, 107031; arabzava@yandex.ru; SPIN: 3094-9627.