RUDN Journal of World History
ISSN 2312-8127 (Print), ISSN 2312-833X (Online)
Вестник Российского университета дружбы народов.
Серия: ВСЕОБЩАЯ ИСТОРИЯ

2024 Vol. 16 No. 4 474–489
http://journals.rudn.ru/world-history

DOI: 10.22363/2312-8127-2024-16-4-474-489
EDN: EAULHG

Научная статья / Research article

Строительство российской казной Тавризского шоссе в российско-персидском трансграничье в начале XX в.

Г.Г. Корноухова

Российский университет дружбы народов, *Москва, Российская Федерация*

✉ Kornoukhova-gg@rudn.ru

Аннотация. Исследована история создания важной транспортной артерии российско-персидского трансграничья — Тавризского шоссе. Показано, что первоначально конечные точки маршрута Джульфа — Тавриз планировалось соединить железнодорожной магистралью, однако на рубеже XIX–XX вв. российское правительство решило сначала приступить к строительству шоссейной дороги на обозначенном участке. Рассмотрена история строительства Тавризской колесной дороги, ее качественные характеристики, эксплуатационные возможности. Поставлена цель выяснить, насколько эффективным было строительство Тавризской дороги в качестве временной меры увеличения российско-персидского товарообмена. Сделан вывод о том, что несмотря на многие недочеты и проблемы, которые сопровождали шоссе, как в процессе его строительства, так и эксплуатации, с поставленной задачей российское правительство справилось: построенная колесная дорога выполнила свою роль как временное решение, способствовавшее активизации товарооборота между Россией и Персией.

Ключевые слова: российско-персидские отношения, российско-иранские отношения, экономическая история, история российского предпринимательства, Общество Тавризской дороги

Финансирование. Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-28-00648 «Развитие экономической инфраструктуры российско-иранского трансграничья (вторая половина XIX — начало XX в.)», https://rscf.ru/project/24-28-00648/

Благодарности. Автор благодарит анонимного рецензента за ценные замечания и внимательное отношение к рукописи.

Заявление о конфликте интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

История статьи: поступила в редакцию 15.05.2024; принята к публикации: 19.08.2024.

Для цитирования: *Корноухова Г.Г.* Строительство российской казной Тавризского шоссе в российско-персидском трансграничье в начале XX в. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Всеобщая история. 2024. Т. 16. № 4. С. 474–489. https://doi.org/10.22363/2312-8127-2024-16-4-474-489

© Корноухова Г.Г., 2024

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

The construction of the Tauriz wheel road in the Russian-Persian transborder region by the Russian Treasury during the early XX century

Gadilya G. Kornoukhova

RUDN University, *Moscow, Russian Federation*

✉ Kornoukhova-gg@rudn.ru

Abstract. The history of the construction of an important transport artery of the Russian-Persian transborder region — the Tauriz wheel road — is considered within this study. As known, the initially end points of the Julfa — Tabriz route had been planned to be connected by a railway. However, at the turn of the XIX–XX centuries, the Russian government alternatively decided to begin construction first of a wheel road first between the designated sites. The author discusses the history of the construction of the Tabriz wheel road, its quality characteristics, and operational capabilities. The goal is to find out how effective the construction of the Tauriz road was as a temporary measure to increase Russian-Persian trade. The author comes to the conclusion, that, despite the many shortcomings and problems that accompanied the wheel road, both during its construction and operation, the Russian government successfully coped with the task: the constructed wheeled road fulfilled its role as a temporary measure that contributed to the intensification of trade turnover between Russia and Persia.

Keywords: Russian-Persian relations, Russian-Iranian relations, economic history, history of Russian entrepreneurship, Tauriz Road Society

Funding. The study is supported by a grant from the Russian Science Foundation No. 24-28-00648 “Development of the economic infrastructure of the Russian-Iranian cross-border (second half of the 19th — early 20th century),” https://rscf.ru/project/24- 28-00648/

Acknowledgements. The author thanks the anonymous reviewer for valuable comments and careful attention to the manuscript.

Conflicts of interest. The author declares no conflicts of interest.

Article history: Received: 15.05.2024. Accepted: 19.08.2024.

For citation: Kornoukhova GG. The Tauriz wheel road construction in the Russian-Persian transborder region by the Russian treasury at the early 20th century. *RUDN Journal of World History.* 2024;16(4):474–489. (In Russ.). https://doi.org/10.22363/2312-8127-2024-16-4-474-489

Введение

Россия принимает заметное участие в реализации инфраструктурных проектов Ирана. В 2023 г., в частности, ею был выделен межгосударственный кредит в размере €1,3 млрд на строительство железнодорожного участка Решт — Астара. Эта сумма составила 85 % доли российского участия в общем кредитовании указанной линии. Президент Ирана Эбрахим Раиси охарактеризовал соглашение как «очень серьезный шаг на пути двустороннего сотрудничества», а коридор «Север — Юг», в рамках которого осуществляется

этот проект, он назвал «символом дружбы многопланового характера» между странами [1].

Подобный способ российско-иранского взаимодействия не является новым — у него есть серьезное основание в прошлом двух государств. Обращение к истории строительства дорожных линий в Персии за счет привлечения российского капитала в начале XX в. актуализирует заявленную проблему строительства российской казной Тавризского шоссе.

Тема шоссейного строительства в Персии не получила своего заметного изучения несмотря на то, что история российско-персидских отношений имеет серьезную проработку, как в российской [2–9], так и в зарубежной историографии [10–14]. Можно выделить лишь ряд работ, в которых частично затронута указанная проблематика. В некоторой степени вопрос об обстоятельствах создания Общества Тавризской дороги рассмотрел Б.В. Ананьич [15], а динамику ее грузооборота привела в своей публикации Л.М. Кулагина [16. С. 135]. В рамках изучения строительства железных дорог в российско-персидском трансграничье шоссейной проблематики коснулись также Д.Д. Сапаров [17] и П.А. Колпаков [18]. Статья же С.В. Кирилеца посвящена такой малоисследованной теме как развитие автомобильного движения по персидским дорогам, включая маршрут Джульфа — Тавриз[1] [19].

В настоящем исследовании ставится задача рассмотреть историю строительства Тавризской дороги, ее качественные характеристики и эксплуатационные возможности с целью определить эффективность построенного шоссе с точки зрения увеличения российско-персидского товарообмена в начале XX в.

Источниковой базой исследования послужила делопроизводственная документация из фонда «Персидский стол» (Ф. 144) Архива внешней политики Российской империи: докладные записки, депеши, телеграммы, отношения и пр., направлявшиеся из Персии представителями дипломатической службы России в правительственные инстанции государства. В фонде «Министерство торговли и промышленности» (Ф. 23) Российского государственного исторического архива обнаружен документ, содержащий статистические сведения о товарообороте Тавризской дороги.

Первая попытка строительства «российской» железной дороги и «персидского» шоссе

После завершения продолжительной Кавказской войны 1817–1864 гг. Россия вошла в непосредственное соприкосновение с Персией, в частности, с ее Азербайджанской провинцией. Важными пограничными пунктами на российско-персидской границе были Шахтахтинская и Джульфийская

[1] Современное название города Тавриз — Тебриз.

таможенные заставы, куда направлялась основная часть товаров. На российской территории груз первоначально доставлялся из внутренних районов в Тифлис[2] и далее отправлялся по железной дороге длинной 88,17 верст до станции Акстафа. Отсюда грузы перемещались уже по грунтовой дороге, преодолевая гораздо большее расстояние: более 292 версты до Шахтахтинской заставы и 365 верст до Джульфийской. Время нахождения товара в пути при отправке из Тифлиса было при этом одинаковое — 15–16 дней. Для транспортировки товаров в первом случае использовались верблюды, во втором — лошади. Небольшие же партии товаров перевозились ослами [20. С. 35–36, 55].

Шахтахтинская застава имела для России большое значение с точки зрения коммуникации с наиболее богатыми западными областями персидского Азербайджана: Урмией, Салмасом и северным Курдистаном.

Через Джульфу вел кратчайший путь в Тавриз — центр Азербайджанской провинции. Однако, несмотря на относительно короткое расстояние (140 верст), эта дорога не была удобной. Первые 35 верст продвижение осложнялось затяжным подъемом. Следующий, равный по протяженности отрезок пути был вполне хорошим, но после Маранда дорога вновь начинала подниматься вверх, резко сужаясь до одного метра в ширину. Такой же она была и при спуске, протяженность которого достигала 14 верст. Только после преодоления последнего участка, путь уже пролегал по равнине и до самого Тавриза был широким [20. С. 55].

Обе дороги были пригодны в основном лишь для транспортировки грузов вьючным способом, что ограничивало объемы перевозок. Это обстоятельство вызывало озабоченность у российского правительства. В 1874 г. оно даже направило в Тегеран отставного генерал-майора А.Д. Фалькенгагена в качестве доверенного лица для обсуждения условий получения им железнодорожной концессии на строительство линии от Джульфы до Тавриза. После долгих переговоров шах все же подписал концессию, но ее условия были настолько невыгодны для российской казны, что в итоге было решено от нее отказаться [21. С. 65–70].

Между тем, потребность в улучшении путей российско-персидского трансграничья остро ощущало и само шахское правительство. В 1877 г. оно приступило к разработке проекта проведения колесной дороги от Тегерана до Джульфы, поручив руководству Азербайджанской провинции приложить необходимые усилия для привлечения тавризского платежеспособного населения к финансированию данного проекта. В связи с этим в Тавризе состоялось собрание местного купечества и духовенства, которому подробно объяснили все выгоды строительства дороги и призвали к финансовому участию в данном предприятии. Выслушав ораторов, собравшиеся единодушно признали очевидную пользу, которую принесет строительство дороги,

[2] Современное название города Тифлис — Тбилиси.

но от финансового участия на предложенных условиях также единодушно отказались. Причину этого российский управляющий генеральным консульством в Азербайджане Я. Кребль объяснял тем, что местное купечество не видело достаточных гарантий, что их деньги будут потрачены по назначению. Он отмечал, что «тавризские купцы не прочь бы употребить часть своих капиталов на устройство дороги, с тем, однако, чтобы заведывание этими капиталами находилось в руках купеческих, а не правительства»[3].

К усилиям, предпринимавшимся персидским правительством, представители российского дипломатического корпуса отнеслись с сочувствием. Тот же Я. Кребль писал в 1878 г. в одном из своих секретных донесений о необходимости оказания помощи Персии со стороны России путем отправки необходимых инженеров. Появление вместо караванных троп полноценной грунтовой, а возможно даже и шоссейной дороги позволило бы использовать для транспортировки товаров вместо вьючных животных колесный транспорт и тем самым увеличить объем перевозимых грузов[4].

Однако на практике российская сторона никакого заметного участия в строительстве означенной дороги не принимала, а персидское правительство оказалось не в состоянии построить ее своими собственными силами.

От идеи строительства железной дороги к строительству шоссе

Между тем представители западного капитала активно добивались от шаха получения дорожных концессий. Летом 1888 г. одной бельгийской компании даже удалось достичь своей цели, и она построила первую в стране железную дорогу, ведущую от Тегерана до святыни Шахзаде Абд ол-Азим [21. С. 93]. Эта активность со стороны европейских конкурентов спровоцировала серьезную озабоченность у российского правительства. Часть российской бюрократии и сам Александр III выступила за начало широкомасштабного строительства железных дорог из опасения, что в противном случае, европейцы полностью монополизируют эту сферу приложения капитала и через созданную ими дорожную сеть укрепят свое присутствие в Персии.

Горячими сторонниками строительства в Персии российской железнодорожной сети были русский посланник в Тегеране князь Николай Сергеевич Долгоруков и министр дорог Адольф Яковлевич фон Гиббент, оказавший влияние также и на российского императора в этом вопросе [21. С. 94–95, 108].

Противоположные настроения демонстрировали министерство иностранных дел и министерство финансов. На особом совещании

[3] Архив внешней политики Российской империи (далее — АВПРИ). Ф. 144. Оп. 488. Д. 388. Л. 10–11.

[4] Там же. Л. 23 об.

по Персии, состоявшимся 16 февраля 1890 г., с подачи военного министра П.С. Ванновского, стороны пришли к согласию, что по-настоящему важным для России является участок от российской границы до Тавриза. Поскольку в условиях русско-турецкой войны «стратегическое значение такой линии огромно», то ее следует строить исключительно за казенный счет. Директор Азиатского департамента министерства иностранных дел И.А. Зиновьев при этом подчеркнул, что без связки персидской магистрали с российской железнодорожной сетью Тавризская линия не будет иметь никакого стратегического значения. Поэтому следовало сосредоточиться на строительстве соединительной линии на собственной территории, а в Персии добиваться от шаха проведения политики полного запрещения строительства железнодорожных линий с целью лишить европейские державы возможности прокладывать их [21. С. 109–111].

В соответствии с принятым решением, России удалось установить мораторий на железнодорожное строительство на 5 лет, который затем был продлен еще на такой же срок. Между тем в самой империи строительство соединительной железнодорожной ветки от Закавказской линии до персидской границы у Джульфы продвигалось медленно. Только в 1898 г. в смету был внесен кредит в 500 тыс. р. для строительства ее первого участка — от Александрополя до Эривани[5], продолжали вестись изыскательные работы[6].

Очевидно, что российская казна еще не была готова к тому, чтобы приступить к строительству железнодорожного полотна в Персии. В связи с этим министр финансов С.Ю. Витте сделал предложение «удовлетвориться» улучшением здесь тех колесных и вьючных путей, которые соединяли экономические центры Персии с границей России и с побережьем Каспийского моря[7]. Так родилась идея строительства силами российского капитала в Персии колесных дорог, которые в будущем должны были смениться железнодорожными магистралями.

Деятельность Общества Тавризской дороги

Что касается Тавризского тракта, то концессия на ее строительство и дальнейшую эксплуатацию в течение 99 лет вплоть до 2001 г.[8] была выдана шахом 20 марта 1902 г. Учетно-ссудному банку Персии, находившемуся под контролем российской казны. Дорога состояла из двух участков: от российской границы до Тавриза и от Тавриза до Казвина[9].

[5] Современное название города Александрополь — Гюмри, города Эривань — Ереван.
[6] АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 4445. Л. 252.
[7] Там же. Л. 252.
[8] Там же. Оп. 489. Д. 456 б. Л. 33 об. — 34 об.
[9] Там же. Оп. 488. Д. 4444. Л. 680.

Для реализации полученной концессии банк учредил акционерное предприятие «Общество Тавризской дороги» с основным капиталом в 9 млн р., разделенным на 18 тыс. акций по 500 р. каждая. Устав общества Николай II утвердил 3 июля 1902 г., а 13 июня 1903 г. последовало решение императора о сооружении, как первоочередного, участка Джульфа — Тавриз. Положением Комитета финансов стоимость его сооружения была определена суммой 4 690 200 р.[10]

С целью облегчения последующего переустройства Тавризской колесной дороги в рельсовый путь, ее конфигурация выстраивалась в соответствии с техническими нормами прокладки железных дорог с точки зрения уклонов и радиусов закруглений при поворотах. Поскольку железнодорожное полотно должно было проходить в гористой местности, в будущем планировалось строительство двух тоннелей — в Дарадизском и Ямском ущельях. Однако проект колесной дороги вместо них предусматривал строительство временных обходов. Длина обхода в ущелье Дарадиз составляла 11,899 верст, в ущелье Ям — 8,288 верст. Они сократили расстояние между Джульфой и Тавризом на 15 верст 9,70 саженей, и в результате длина колесной дороги составила вместо 140 только 124,8 верст.

Движение на участке от Джульфы до заставы Ям на протяжении 75 верст было открыто с 26 мая 1906 г., а на всем протяжении до Тавриза — с 1 ноября того же года[11].

Вскоре после запуска дороги российская пресса обрушилась на нее с беспощадной критикой. Уже в феврале 1907 г. в газете «Новь» была опубликована статья «Персидская авантюра». В ней были представлены результаты первой проверки качества построенного шоссе. Основную роль в экспертизе сыграл драгоман Тавризского консульства В.Ф. Минорский, который, по мнению корреспондента, был одним из «дельнейших и талантливейших чиновников министерства иностранных дел». Он также отличался особой проницательностью и «безусловной неподкупностью». В апреле 1906 г. Минорский, по словам корреспондента, «бесцеремонно» приказывал разрывать землю для освидетельствования сооружений, за счет чего было вскрыто множество технологических нарушений. В частности, было обнаружено, что большой мост через реку Аджи-чай имел подмытые опорные балки, а «новопостроенная станция Ям совершенно разваливается». Три мостика были положены «насухо» — не только без цемента, но и без извести. В Дарадизском ущелье вся дорожная линия оказалась размытой и уничтоженной. Выяснилось, что она была проведена по руслу бурного потока в сухое время года, когда воды не было. После этого хлынувшая вода снесла покрытие устроенной дороги. Вместо нее по результатам работы комиссии был проложен другой путь, уже

[10] АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 4444. Л. 680.
[11] Там же. Л. 682.

в обход речного русла, что также осуждалось газетой, поскольку на это было затрачено дополнительно 600 тыс. р.[12]

Неприглядность положения на Тавризской дороге подтверждается также содержанием докладной записки секретаря генерального консульства в Азербайджане Преображенского от 16 апреля 1907 г. Он пишет, что «безукоризненным» можно было считать полотно лишь на протяжении 45 верст между Тавризом и Сафьяном: «Здесь шоссе ровное, достаточно широко и прекрасно укатано щебенкой». Вскоре после Сафьяна и на всем Ямском перевале, а также несколько верст за Дарадизским ущельем, по словам Преображенского, дорога «производила на проезжающего впечатление начала упадка». В частности, на Ямском перевале, как и последние 12–14 верст до Джульфы, она была изборождена широкими колеями, отчего езда становилась трудным испытанием. Секретарь генерального консульства в Азербайджане констатировал, что со времени открытия Тавризской дороги не прошло еще и одного года, «а между тем, уже по истечении неполных шести месяцев во многих местах (в общей сложности верст 40) шоссе настолько попорчено, что требует новых громадных расходов для приведения его в порядок»[13].

Также Преображенский сообщал о недоброкачественности гражданских построек в районе дороги. Станции и казармы, по его свидетельству, были выложены из сырцового кирпича и «не обещали долгого существования», потолки «не внушают доверия», а штукатурка «почти нигде не держится»[14].

Выявленные проблемы побудили российское правительство приступить к их немедленному устранению, что позволило привести шоссе в более-менее надлежащее состояние. Во всяком случае 9 октября 1908 г. министр финансов Н.В. Коковцов сделал заключение в своем доверительном сообщении министру иностранных дел А.П. Извольскому: «Дорога построена вполне удовлетворительно для того назначения, которое она теперь выполняет»[15].

Показатели товарооборота Тавризской дороги

В первые годы работы дороги эффективность ее с точки зрения грузооборота оценивалась низко. Так, российский посланник Н.Г. Гартвиг писал в своей секретной депеше 12 июля 1907 г.: «Несмотря на проведение русского шоссе, караванный способ доставки по-прежнему сохраняет за собой первое место, фургонное же движение <…>, несколько развившись вначале, было затем стеснено, <…> пассажирских экипажей в среднем проходило в день

[12] АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 4444. Л. 15.
[13] Там же. Л. 26.
[14] Там же.
[15] Там же. Л. 137.

не более по 2–3 в каждую сторону. Автомобили отсутствуют в табели движения. Таким образом, все широкие обещания при помощи их преобразовать сообщение и восполнить отчасти недостаток железной дороги надо считать неосуществимым»[16].

С точки зрения Н.Г. Гартвига, причиной низкого товарооборота являлся неверный выбор траектории дороги, которую необходимо было провести западнее — на Хой — в более богатый район, прилегавший к Урмийскому озеру. На деле же вся дорога проходила по малонаселенным округам, имевшим не более 100 тыс. жителей и многочисленные тропы, не пересекавшиеся с колесным путем. Лишь зимняя распутица загоняла на нее погонщиков-чарвадаров, что на некоторое время приводило к интенсификации движения.

В соответствии с показателями секретной депеши, общий провоз по дороге за 1906 г. был весьма незначительным. В направлении от России он составил не более 458 тыс. пудов грузов, а в обратном — лишь 252 тыс. пудов. При этом из первого показателя, как указывал Н.Г. Гартвиг, необходимо было еще исключить около 100 тыс. пудов, приходившихся на иностранные товары, поступавшие сюда со стороны Турции по так называемому Трапезундскому пути. В результате чисто российских грузов ввезено было в 1906 г. только 312 тыс. пудов[17].

Между тем Н.Г. Гартвиг признавал, что серьезные благоприятные условия были созданы для доставки сахара по причине открытия в начале 1907 г. железнодорожного движения от Эривани до Джульфы. В результате произошло «бесспорное приближение центров свеклосахарного производства к Тавризу», и это дало уменьшение фрахтов с 1 р. 6 к. до 91–89 к.[18] Указанное обстоятельство обещало дать в дальнейшем положительную динамику в поставках сахара в северо-западный район Персии.

Действительно, показатели за 1907–1910 гг. свидетельствуют, что объемы не только сахара, но и керосина, перевозившегося теперь по железной дороге из Баку, демонстрировали свой неуклонный рост, несмотря на беспорядки, которые не прекращались в Персии в связи с политическими волнениями, начавшимися с 1905 г.

Данные по основным видам грузов (табл.) свидетельствуют о том, что открытие шоссе привело к заметному росту грузооборота по маршруту Джульфа — Тавриз. Если в 1906 г. этот показатель составлял лишь 498 900 пудов, то в 1907 г. он увеличился более чем вдвое, достигнув 1 029 610 пудов. В дальнейшем количество циркулировавших грузов возросло до 1 280 847 пудов в 1908 г., до 1 754 800 пудов в 1909 г. и увеличилось еще на 38 % в 1910 г., составив 2 423 910 пудов.

[16] АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 4444. Л. 43.
[17] Там же. Л. 41 об.
[18] Там же.

Товарооборот Тавризской дороги, пуды / Trade turnover of the Tauriz road, poods

Годы / Years	Общий в год / Total per year	Сахар / Sugar	Керосин / Kerosene	Сабза и сухофрукты / Sabza and dried fruits
1906	498 900	123 300	17 915	104 440
1907	1 029 610	393 360	30 091	173 256
1908	1 280 847	418 360	105 310	385 909
1909	1 754 800	408 383	183 211	521 014
1910	2 423 910	646 680	230 594	908 484

Источник: РГИА. Ф. 23. Оп. 11. Д. 353. Л. 9. / *Source:* RGIA. F. 23. Op. 11. D. 353. L. 9.

При этом не только поставки российского сахара и керосина демонстрировали положительную динамику, но и персидский товар — сабза[19]. Последнее обстоятельство очень радовало генерального консула в Тавризе А.Я. Миллера. Он отметил в своем отчетном документе: «Урожай винограда и фруктов служит барометром азербайджанской торговли. Чем лучше урожай, тем больше, благодаря выгодному вывозу сабзы и сушеных фруктов, покупательная способность населения. Следовательно, увеличивается и ввоз в Азербайджан русских и иностранных товаров»[20].

В совокупности сахар, керосин, сабза и сушеные фрукты в 1910 г. составили 1 785 858 пудов, т.е. почти 74 % от всего грузооборота Тавризской дороги.

Что касается такой значимой в российском экспорте статьи, как «мануфактура», куда входили ткани и изделия из них, то в северо-западный район Персии она поступала в незначительном объеме. По данным управления Общества Тавризской дороги, в период с 1 января по 31 декабря 1910 г. ее было завезено всего 136 974 пуда. Из них 50 232 пуда приходились на иностранную мануфактуру, направлявшейся почтовыми посылками через Россию в Джульфу.

Представитель агентства российского императорского генерального консульства в Азербайджане в г. Марага в отчете от 30 декабря 1913 г. делился своими соображениями по поводу улучшения сложившейся ситуации на тканевом рынке. Он писал, что для устранения конкуренции «русских товаров с манчестерской мануфактурой» необходимо на некоторое время снизить их стоимость, дабы «дать возможность местному населению привыкнуть к употреблению оных»[21].

В категорию «прочие товары» входили стекло, фарфоровая посуда, ламповые товары, медь и железо, спички, галантерея, медикаменты, чай и пр.

[19] Сабза — сушеный виноград бессемянных сортов с белыми ягодами, белый кишмиш.

[20] Российский государственный исторический архив (далее — РГИА). Ф. 23. Оп. 11. Д. 353. Л. 9.

[21] Там же. Л. 92 об.

Всего они составили 56 364 пуда российских перевозок по Тавризской дороге в 1910 г.[22]

Из персидских товаров, вывозившихся по Тавризской дороге в Россию в этот же период, помимо сабзы и сушеных фруктов, заметное место занимали ковры, вес которых составил 84 294 пуда. «Прочие товары» были экспортированы в 1910 г. в количестве 153 750 пуда. В эту категорию входили кожи, хлопок, шелк-сырец, коконы шелковичного червя, шелковые ткани, кишки животных, краска хенна и др.[23]

В целом движение по маршруту Джульфа — Тавриз к концу первого десятилетия XX в. оживилось. Экспертные оценки указывали на «необыкновенно быстрый рост движения» на Тавризской дороге, превышавший в 1909 г. почти в 4 раза соответствующий показатель на главной торговой артерии северной части Персии — Энзели-Тегеранском шоссе[24]. Очевидно, что все более возраставшие размеры грузооборота предприниматели стали оценивать как достаточные для организации автоперевозок. Летом того же года представители российских капиталистов из Тифлиса — М.Г. Хелимский и И.И. Страхов — обратились в Общество Тавризской дороги с предложением войти с ними в соглашение по поводу открытия автомобильного грузового и пассажирского сообщения. Предприниматели обязывались выпустить на маршрут 4 омнибуса по 14–18 мест, 2 четырехместных легковых автомобиля, 8 грузовиков и 4 цистерны для перевозки керосина. Также в обращении указывалось на намерение построить гаражи, мастерские и промежуточные станции между двумя конечными пунктами шоссе[25].

Однако министерство финансов данные кандидатуры отклонило. Н.В. Коковцов посчитал их недостаточно состоятельными для организации автомобильного движения по Тавризской дороге, требовавшего крупных первоначальных финансовых затрат и «большой осторожности»[26].

Вскоре контрагентом общества стал инженер Г.К. Васильев, который запустил с апреля 1910 г. пассажирское, а с июля того же года грузовое автомобильное движение[27]. Он отправил в Персию грузовики с прицепами, легковые машины и автобусы производства немецкой фирмы Neue Automobil-Gesellschaft — NAG. Предприятие Васильева оказалось рентабельным и стало быстро развиваться: строились промежуточные станции, склады с бензином и маслом, ремонтные мастерские [19].

В целом Тавризская дорога в начале второго десятилетия XX в. уже не вызывала таких многочисленных и едких замечаний, которые сыпались

[22] РГИА. Ф. 23. Оп. 11. Д. 353. Л. 8.
[23] Там же. Л. 4 об.
[24] АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 4021. Л. 554.
[25] Там же. Д. 1786. Л. 4.
[26] Там же.
[27] РГИА. Ф. 23. Оп. 11. Д. 353. Л. 9.

в ее адрес ранее. По воспоминаниям историка-востоковеда Б.М. Гурьева, совершившего путешествие по северо-западному району Персии в 1911 г., Тавризская дорога и вовсе представляла собой «прекрасную дорогу». Все станции по дороге были очень опрятны. Около некоторых из них были даже разбиты цветники. По дороге были построены мостики. Около самого Тавриза располагалась Аджичайская застава с массивным каменным мостом начала XVII в., куда приходили из Джульфы и отправлялись обратно автомобили. Немалым достоинством дороги было также наличие телефона на каждой станции, что позволяло служащим связываться между собой и координировать транспортное сообщение [22. С. 984–985].

Что касается автомобильного движения по Тавризскому шоссе, то оно, по словам Б.М. Гурьева, получило здесь очень активное развитие. К 1911 г. по шоссе двигались четыре грузовых автомобиля принося ежедневно доход в 600 р., а пассажирские перевозки осуществляли три автомобиля [23. С. 318].

Автомобильные перевозки успешно продолжались вплоть до 1 ноября 1913 г., пока шоссе не было закрыто в связи с началом строительства железной дороги между Джульфой и Тавризом[28]. В связи этим предприятие инженера Г.К. Васильева было закрыто, а грузовики фирмы NAG проданы Автомобильному товариществу Энзели-Тегеранской дороги[29].

Заключение

Развитие путей сообщения во второй половине XIX — начале XX в. было остро стоявшей проблемой для Персии, решить которую своими собственными силами у нее не было возможности. Намерение же привлечь для этого внешние инвестиции превратило дорожный вопрос в дополнительный инструмент утверждения позиций европейских держав в этой стране. Задачей России в создавшейся ситуации было заблокировать данную возможность для своих политических конкурентов. Естественным порывом российского правительства на первом этапе было включиться в гонку за железнодорожные концессии. Однако вскоре выяснилось, что этот путь не вполне подходит для Российского государства: внутри страны в это время развернулось крупномасштабное железнодорожное строительство, что требовало первостепенного инвестирования средств в собственную, отечественную, инфраструктуру. Отсутствие возможности приступить к прокладке стальных магистралей в Персии заставило российское правительство вынудить шаха установить мораторий на выдачу железнодорожных концессий, продлившийся до 1910 г.

Необходимость интенсифицировать товарооборот между Россией и Персией побудила российское правительство в самом конце XIX в.

[28] АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 4444. Л. 684.

[29] Об автомобильном движении по Энзели-Тегеранской дороге смотрите в [24].

приступить к прокладке шоссе, которое на деле представляло собой слабо шоссированную грунтовую дорогу с рассыпанным по ней щебнем. Строительные технологии при этом часто нарушались, и уже первая проверка Тавризской дороги, проведенная вскоре после ее открытия в 1906 г., выявила большое количество брака. Его пришлось в срочном порядке устранять, что потребовало дополнительных денежных затрат со стороны российской казны.

Вопрос развития грузооборота Тавризского шоссе также не сразу получил удовлетворительное решение. Причинами назывались и неудачно выбранная траектория дороги, и отсутствие на маршруте автомобильного транспорта. Поворотным моментом стало подведение к персидской границе в 1907 г. ответвления Закавказской железной дороги. Это позволило приблизить сахаропроизводящие и нефтедобывающие районы России к северо-западному персидскому рынку. Дополнительным толчком, уже в середине 1910 г., стало начало автоперевозок, которые осуществлялись до 1913 г. пока шоссе не было закрыто для начала строительства железной дороги от станции Джульфа до г. Тавриз.

В целом можно заключить, что с поставленной задачей российское правительство, хоть и не без проблем, но справилось и построенная колесная дорога выполнила роль временной меры, способствовавшей активизации товарооборота между Россией и Персией. На новый качественный уровень решение логистической задачи должна была вывести строившаяся Джульфа-Тавризская железнодорожная магистраль.

Список литературы

1. *Пламенев И.* Россия даст в кредит €1,3 млрд на строительство железной дороги в Иране // РБК. URL: https://www.rbc.ru/economics/17/05/2023/6464d6bd9a794744d3582605 (дата обращения: 08.02.2024).
2. *Бобынин Н.Н.* Персия, ее экономическое положение и внешняя торговля 1901–1923. Тифлис : Народный комиссариат по внешней торговле З.С.Ф.С.Р., 1923. 558 с.
3. *Куканова Н.Г.* Очерки по истории русско-иранских отношений в XVII — первой половине XIX века (по материалам русских архивов). Саранск : Мордовское кн. изд-во, 1977. 286 с.
4. *Атаев Х.А.* Политические и торгово-экономические отношения Северо-Восточного Ирана и России в начале XX века (1900–1917). Ашхабад : Ылым, 1989. 149 с.
5. *Никонов О.А.* Политика Российской Империи на Среднем Востоке во второй половине XIX в. М. : Прометей, 2015. 141 с.
6. *Гоков О.А.* Русская политика в Иране в начале 1890-х гг.: смена приоритетов // Вестник университета Дмитрия Пожарского. 2019. № 4. С. 40–100.
7. *Ларин А.Б.* Незадолго до бури: Россия и Британия в Иране в 1913 г. // Электронный научно-образовательный журнал «История». 2021. Т. 12. № 1 (99). https://doi.org/10.18254/S207987840013829-0
8. *Плиева З.Т., Туаева Б.В., Канукова З.В., Калирад Али.* Деятельность консульских служб Ирана на Кавказе в 1905–1911 гг.: по иранским источникам // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2022. Т. 21. № 4. С. 568–580. https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-4-568-580

9. *Наумова Н.А.* Восточная Персия в последней трети XIX — начала XX вв. и ее роль в противостоянии России и Великобритании в Центральной Азии : дис. … канд. истор. наук. Ставрополь : Северо-Кавказский федеральный университет, 2022. 265 с.
10. *Dehqannejhad M., Dehqan Nayeri L., Varfinejhad I.* Treaty of Turkman Chāy and the problem of succession: an investigation of Russian interference in Qājār's succession problem // Historical Studies. 2012. № 2. P. 43–62.
11. *Firdous N.* Anglo-Russian imperialism in Iran // Proceedings of the Indian history congress. 2017. Vol. 78. P. 864–68.
12. *Kazemzadeh F.* Russia and Britain in Persia: Imperial ambitions in Qajar Iran. NY : I.B. Tauris, 2013. xvii, 711 p.
13. *Morshedloo J.* Oriental studies and geographical discoveries in favor of colonial strategy: The case of Russian colonial policy in the Southern Caucasus // Central Eurasia studies. 2018. № 2. P. 491–512. https://doi.org/10.22059/jcep.2019.258293.449771
14. *Seyyed Bonakdar S.M., Kamalvand M.* The role of the great game in the inefficiency of the formality system of the Iranian court from 1796 to 1896 // Geopolitics quarterly. 2023. Vol. 18. № 4. P. 226–249. https://doi.org/20.1001.1.17354331.1401.18.68.10.2
15. *Ананьич Б.В.* Учетно-ссудный банк Персии 1894–1907 // Монополии и иностранный капитал в России. М.-Л. : Б. м., 1962. С. 274–314.
16. *Кулагина Л.М.* Торгово-экономические связи России и Ирана (XIX — начало XX в.) // Иран. История, экономика, культура. Памяти С.М. Алиева. М. : ИВ РАН, 2009. С. 118–140.
17. *Сапаров Д.Д.* Тавризская железная дорога 1908–1915. Краткий исторический очерк строительства // Вестник Северо-Восточного государственного университета. История. 2020. Т. 1. № 3. С. 53–65.
18. *Колпаков П.А.* Организация железнодорожного сообщения Российской империи и Ирана через Закавказье во второй половине XIX — начале XX в // «В сердцах людей Крым всегда был неотъемлемой частью России»: к 10-летию воссоединения Крыма с Россией : материалы XXVI Всерос. науч. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых. Москва, 17 апреля 2024 г. М. : РУДН, 2024. С. 156–166.
19. *Кирилец С.В.* Первые дальнобойщики международных перевозок // Грузовик пресс. 2013. URL: https://gruzovikpress.ru/article/1155-pervye-dalnoboyshchiki-mejdunarodnyh-perevozok/?ysclid=lslrqjishi505608279 (дата обращения: 15.02.2024).
20. *Томара М.Л.* Экономическое положение Персии. СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1895. 172 с.
21. *Казем-Заде Ф.* Борьба за влияние в Персии. Дипломатическое противостояние Россиии и Англии. М. : Центрполиграф, 2004. 315 с.
22. *Гурьев Б.М.* Поездка в Тавриз // Исторический вестник. 1912. Т. 128. С. 975–999.
23. *Гурьев Б.М.* Поездка в Тавриз // Исторический вестник. 1912. Т. 129. С. 310–747.
24. *Корноухова Г.Г.* Российско-персидские экономические отношения в начале XX века: дорожное строительство // Научный диалог. 2024. Т. 13. № 3. С. 445–462. https://doi.org/10.24224/2227-1295-2024-13-3-445-462

References

1. Plamenev I. Rossiya dast v kredit €1,3 mlrd na stroitel'stvo zheleznoi dorogi v Irane [Russia will provide a loan of €1.3 billion for the construction of a railway in Iran]. *RBK*. URL: https://www.rbc.ru/economics/17/05/2023/6464d6bd9a794744d3582605 [accessed February 8, 2024] (In Russ.).
2. Bobynin NN. *Persiya, ee ekonomicheskoe polozhenie i vneshnyaya torgovlya 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 Russ.).

3. Kukanova NG. *Ocherki po istorii russko-iranskikh otnoshenii v XVII — pervoi polovine XIX veka (Po materialam russkikh arkhivov)* [Essays on the history of Russian-Iranian relations in the XVII — first half of the XIX centuries (Based on materials from Russian archives)]. Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo publ., 1977. (In Russ.).
4. Ataev KhA. *Politicheskie i torgovo-ekonomicheskie otnosheniya Severo-Vostochnogo Irana i Rossii v nachale XX veka (1900–1917)* [Political, trade and economic relations between North-Eastern Iran and Russia at the beginning of the XX century (1900–1917)]. Ashkhabad: Ylym publ., 1989. (In Russ.).
5. Nikonov OA. *Politika Rossiiskoi Imperii na Srednem Vostoke vo vtoroi polovine XIX v.* [The policy of the Russian Empire in the Middle East in the second half of the XIX century]. Moscow: Prometei publ., 2015. (In Russ.).
6. Gokov OA. Russkaya politika v Irane v nachale 1890-kh gg.: smena prioritetov. *The Journal of Dmitry Pozharsky University*. 2019;(4):40–100. (In Russ.).
7. Larin AB. Before the Storm: Russia and Britain in Iran in 1913. *Istoriya*. 2021;12(1). (In Russ.). https://doi.org/10.18254/S207987840013829-0
8. Plieva ZT, Tuaeva BV, Kanukova ZV, Kalirad Ali. Activities of Iran's consular services in the Caucasus in 1905–1911: According to Iranian sources. *RUDN Journal of Russian History*. 2022;21(4):568–580. (In Russ.). https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-4-568-580
9. Naumova NA. *Vostochnaya Persiya v poslednei treti XIX — nachala XX vv. i ee rol' v protivostoyanii Rossii i Velikobritanii v Tsentral'noi Azii: dissertatsiya kandidata istoricheskikh nauk* [Eastern Persia in the last third of the XIX — early XX centuries. and its role in the confrontation between Russia and Great Britain in Central Asia] [Dissertation]. Stavropol: North Caucasus Federal University; 2022. (In Russ.).
10. Dehqannejhad M, Dehqan Nayeri L, Varfinejhad I. Treaty of Turkman Chāy and the Problem of Succession: an Investigation of Russian Interference in Qājār's Succession Problem. *Historical Studies*. 2012;(2):43–62.
11. Firdous N. Anglo-Russian imperialism in Iran. *Proceedings of the Indian History Congress*. 2017;(78):864–68.
12. Kazemzadeh F. *Russia and Britain in Persia: Imperial ambitions in Qajar Iran*. New York: I.B. Tauris; 2013.
13. Morshedloo J. Oriental studies and geographical discoveries in favor of colonial strategy: The Case of Russian colonial policy in the Southern Caucasus. *Central Eurasia Studies*. 2018;(2):491–512. https://doi.org/10.22059/jcep.2019.258293.449771
14. Seyyed Bonakdar SM, Kamalvand M. The role of the great game in the inefficiency of the formality system of the Iranian court from 1796 to 1896. *Geopolitics Quarterly*. 2023;18(4):226–249. https://doi.org/20.1001.1.17354331.1401.18.68.10.2
15. Anan'ich BV. Uchetno-ssudnyi bank Persii 1894–1907 [Discount and loan bank of Persia 1894–1907]. *Monopolii i inostrannyi kapital v Rossii* [Monopolies and foreign capital in Russia], 274–314. Moscow; Leningrad: [N.s.]; 1962. (In Russ.).
16. Kulagina LM. Torgovo-ekonomicheskie svyazi Rossii i Irana (XIX — nachalo XIX v.) [Trade and economic relations between Russia and Iran (XIX — early XX century)]. *Iran. Istoriya, ekonomika, kul'tura. Pamyati S.M. Alieva* [Iran. History, economics, culture. In memory of S.M. Alieva], 118–140. Moscow: IV RAN publ.; 2009. (In Russ.).
17. Saparov DD. Tauriz railway 1908–1915. Brief historical sketch of construction. *Vestnik Severo-Vostochnogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya*. 2020;1(3):53–65. (In Russ.).
18. Kolpakov PA. Organizatsiya zheleznodorozhnogo soobshcheniya Rossiiskoi imperii i Irana cherez Zakavkaz'e vo vtoroi polovine XIX — nachale XX v. [Organization of railway communication between the Russian Empire and Iran through Transcaucasia in the second half of the XIX — early XX centuries]. *'V serdtsakh lyudey Krym vsegda byl neot"yemlemoy chast'yu Rossii': k 10-letiyu vossoyedineniya Kryma s Rossiyey: Materialy XXVI Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii studentov, aspirantov i molodykh uchenykh. Moskva, 17 aprelya 2024 g.* Moscow: RUDN Publ., 2024. (In Russ.).

19. Kirilets SV. Pervye dal'noboishchiki mezhdunarodnykh perevozok [The first truckers of international transportation]. *Gruzovik press.* 2013. URL: https://gruzovikpress.ru/article/1155-pervye-dalnoboyshchiki-mejdunarodnyh-perevozok/?ysclid=lslrqjishi505608279 [accessed: 15.02.2024]. (In Russ.).
20. Tomara ML. *Ekonomicheskoe polozhenie Persii* [Economic situation of Persia]. St. Petersburg: tip. V. Kirshbauma publ.; 1895. (In Russ.).
21. Kazem-Zade F. *Bor'ba za vliyanie v Persii. Diplomaticheskoe protivostoyanie Rossiii i Anglii* [Russia and Britain in Persia: Imperial Ambitions in Qajar Iran]. Moscow: Tsentrpoligraf publ., 2004. (In Russ.).
22. Gur'ev BM. Poezdka v Tavriz [Trip to Tabriz]. *Istoricheskii vestnik*. 1912;(128):975–999. (In Russ.).
23. Gur'ev BM. Poezdka v Tavriz [Trip to Tabriz]. *Istoricheskii vestnik*. 1912;(129):310–747. (In Russ.).
24. Kornoukhova GG. Russian-Persian economic relations at the beginning of the twentieth century: road construction. *Nauchnyi dialog.* 2024;13(3):445–462. (In Russ.). https://doi.org/10.24224/2227-1295-2024-13-3-445-462

Информация об авторе:
Корноухова Гадиля Гизатуллаевна — кандидат исторических наук, доцент, старший научный сотрудник, доцент кафедры истории России, Российский университет дружбы народов, 117198, Российская Федерация, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6, e-mail: kornoukhova-gg@rudn.ru ORCID: 0000-0002-7553-1856. SPIN-код: 1256-9117.

Information about the author:
Gadilya G. Kornoukhova — Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Senior Researcher, Associate Professor of the Department of History of Russia, RUDN University, 6 Miklukho-Maklay St., Moscow, 117198, Russian Federation, e-mail: kornoukhova-gg@rudn.ru ORCID: 0000-0002-7553-1856. SPIN-code: 1256-9117.