



ВОСТОЧНАЯ ПЕРСИЯ КАК АРЕНА СОПЕРНИЧЕСТВА И ВОЗМОЖНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИИ И ВЕЛИКОБРИТАНИИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX в.

EASTERN PERSIA AS AN ARENA OF RIVALRY AND POSSIBLE COOPERATION BETWEEN RUSSIA AND THE UNITED KINGDOM IN THE LATE 19TH – EARLY 20TH CENTURIES



©2023 **Завен Артемович Арабаджян**

кандидат экономических наук, ведущий научный
сотрудник Института Востоковедения РАН, Москва,
Российская Федерация
arabzava@yandex.ru
ORCID ID: 0000-0002-5743-2002

Zaven A. Arabadzhan

PhD (Economics), Leading Research Fellow, Institute of Oriental
Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia
arabzava@yandex.ru
ORCID ID: 0000-0002-5743-2002

В XIX в., после окончания Наполеоновских войн, противоречия между Россией и Великобританией постепенно нарастали — как в Европе, так и в Азии, где владения обеих империй постепенно приближались друг к другу. Это происходило по мере роста территории Британской Индии в направлении северо-запада и по мере присоединения к Российской империи территориальных образований в Средней Азии. Речь шла о возможном крупномасштабном столкновении между двумя державами, основным театром которого должен был стать Афганистан. Однако, согласно имевшимся планам, восточная часть Персии (Ирана) также могла стать ареной военных действий, и обе стороны старались укрепить свои позиции в этом районе. В связи с этим российские военные и дипломатические представители в Хорасане (северо-восточная провинция Персии) и



Средней Азии сообщали о чрезвычайной активности англичан в этой части страны, направленной против русских интересов. Правительству предлагалось принять меры по противодействию английской экспансии, однако подобные призывы не получали поддержки в МИД Российской империи. Вместе с тем Россия имела планы по строительству железнодорожной линии к персидским портам в Персидском и Оманском заливах. Прорабатывалось несколько маршрутов, по которым могла быть проложена дорога. Это позволило бы взять под контроль значительную часть торговли между Европой и Индией. Строительство такого пути позволило бы подорвать монополию Великобритании, владевшей Суэцким каналом, на контроль за торговлей Европы и Индии, а также обесценивало германский план создания железной дороги Берлин-Стамбул-Багдад.

Ключевые слова: Русско-английские противоречия, Персия, Британская Индия, А. Н. Куропаткин, русская железная дорога в Персии

Для цитирования: Арабаджян З. А. Восточная Персия как арена соперничества и возможно-го сотрудничества России и Великобритании в конце XIX – начале XX в. *Восточный курьер / Oriental Courier*. 2023. № 4. С. 196–206. DOI: 10.18254/S268684310029242-4

In the 19th century after the end of the Napoleonic wars, the contradictions between Russia and the United Kingdom gradually increased both in Europe and in Asia. In Asia, the possessions of both empires gradually approached each other. This happened as the territory of British India grew in the direction of the North-West and the territorial formations in Central Asia joined the Russian Empire. It was about a possible large-scale clash between the two powers, the main theater of which was supposed to be Afghanistan. However, according to the existing plans, the eastern part of Persia (Iran) could become the scene of hostilities, and both sides tried to strengthen their positions in this area. In this regard, Russian military and diplomatic representatives in Khorasan (the northeastern province of Persia) and Central Asia reported on the extraordinary activity of the British in this part of the country, directed against Russian interests. The government was asked to take measures to counter the British expansion, but these calls did not receive support from the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Empire. At the same time, Russia had plans to build a railway line to Persian ports in the Persian and Oman Gulfs. Several routes were worked out along which the road could be laid. This would make it possible to take control of a significant part of the trade between Europe and India. The construction of such a route would undermine the monopoly of Great Britain, which owned the Suez Canal, to control the trade of Europe and India, and depreciate the German plan to create a Berlin-Istanbul-Baghdad railway.

Keywords: Russian-English contradictions, Persia, British India, A. N. Kuropatkin, Russian railway in Persia

For citation: Arabadzhyan Zaven A. Eastern Persia as an Arena of Rivalry and Possible Cooperation between Russia and the United Kingdom in the Late 19th – early 20th Centuries. *Oriental Courier*. 2023. No. 4. Pp. 196–206. DOI: 10.18254/S268684310029242-4

В XIX в. русские и английские интересы сталкивались в нескольких регионах (Ближний Восток, Балканы и пр.); одним из них стала Азия. Напряжение в двусторонних отношениях нарастало по мере движения империй навстречу друг другу: англичане постепенно колони-

ровали северо-запад Индии, ныне входящий в состав Пакистана, а русские осуществляли экспансию в Средней Азии, постепенно присоединя существовавшие там государственные образования к Российской империи. В перспективе между двумя империями в этом регионе



могла разразиться большая война. Обе стороны готовили планы наступления на противника и обороны собственных владений. Основным разделяющим их пространством являлся Афганистан, по территории которого русская армия должна была продвигаться к Британской Индии, а английская — к российским владениям в Средней Азии. Однако местом будущих военных столкновений считался и Иран, особенно его восточная часть, за преобладание в которой боролись обе стороны: она могла стать одним из направлений движения русской армии к Индии.

По мере продвижения России в Средней Азии и особенно после присоединения туркменских земель и образования Закаспийской области (май 1881 г.) появилась достаточно протяженная русско-персидская граница, с персидской стороны которой располагалась провинция Хорасан. Провинция имела в своем роде стратегическое значение, не только потому что являлась одним из крупных торгово-экономических центров Персии, но и потому, что граничила с Афганистаном и в своей самой южной части — с Сеистаном (от южных районов Хорасана до Британской Индии совсем близко). Правительство последней претендовало, пусть и не совсем открыто, и на часть Сеистана, если не для себя, то для афганского эмира, находившегося в определенной зависимости от англичан. Кроме того, в некоторых вариантах планов русского похода в Индию маршруты проходили через Хорасан, о чем в конце 70-х гг. писал М. Д. Скобелев [АВПРИ, Ф. 147, Оп. 485, Д. 3385, л. 1–2].

В связи с такими обстоятельствами внимание русских властей в Закаспийской области было обращено на состояние дел в Хорасане и особенно на деятельность английских представителей в этой провинции. Собираемые сведения показывали, что их активность в ней чрезвычайно высока. В 1891 г. начальник закаспийской области генерал-лейтенант А. Н. Куропаткин докладывал начальнику Главного штаба генералу от инфантерии Н. Н. Обручеву о положении и в этой провинции. Основными источниками информации для анализа стали сведения, собран-

ные капитаном генерального штаба Стрельбицким во время поездки по провинции в 1889 г., сообщения генерального консула в Мешхеде, являвшиеся чаще всего копиями его донесений посланнику в Тегеран, и донесения чиновников по пограничным вопросам администрации Закаспийской области.

На основании полученных сведений А. Н. Куропаткин сделал вывод, что влияние англичан там так велико, что в политическом отношении оно превосходит русское влияние, что англичане, создавшие на российско-афганской границе ненормальное положение, стремятся создать России крайне трудное положение и в Хорасане. Английский генеральный консул в Мешхеде генерал Маклин очень быстро успел в ущерб российским интересам приобрести большое влияние не только в Хорасане, но и в Тегеране. Даже в торговых делах с этой провинцией русские товары не преобладали над английскими, несмотря на географическую близость. Из-за недостатка средств весьма опытный и энергичный российский консул в Мешхеде П. М. Власов не мог достаточно успешно отстаивать интересы России в этой провинции. Более того, Куропаткин опасался, что «если со своей стороны мы не окажем противодействия англичанам, то генерал Маклин организует в Мешхеде сильный передовой пост англичан» [АВПРИ, Ф. 147, Оп. 485, Д. 658, л. 52 об.]. На основании этого он делал вывод о том, что Россия в ущерб собственным интересам и достоинству начала уступать политическое первенство в Хорасане, ее экономическим интересам грозит серьезная опасность, а средства, которыми русские располагают в Хорасане, недостаточны для противостояния англичанам.

Российский МИД пребывал в состоянии благодушия в отношении английских угроз в Хорасане. Такая позиция МИДа вызывала непонимание военных, поскольку по данным капитана Стрельбицкого не только во всех городах Хорасана, но и во многих селениях имелись английские агенты — гласные и негласные, главным образом из местного населения, получавшие



от 10 до 100 туманов¹ в месяц [АВПРИ, Ф. 147, Оп. 485, Д. 658, л. 54]. Эти агенты не только информировали английского генерального консула о происходящих событиях и настроениях, но и распространяли среди соотечественников сведения и слухи, выгодные англичанам. Люди говорили Стрельбицкому, что русских и не видели с тех пор, как была определена граница между Россией и Персией, а англичан видели много, показывали потерянные ими или брошенные сломанные геодезические инструменты. Последнее свидетельствовало о том, что британцы занимались геодезическими и топографическими работами в Хорасане. Некоторые иранцы хвалились удостоверениями, выданными английскими картографами наиболее отличившимся проводникам. Все деревенские старосты имели бумаги, подтверждавшие, что они находятся на службе британского генерального консульства в Мешхеде. Указанные бумаги имели и все российско-подданные туркмены, связанные с этим дипломатическим учреждением. Преимущество таких удостоверений состояло в том, что их обладатели оказывались неподсудными местной администрации. Время от времени по деревням и городам Хорасана ездил английский врач, бесплатно лечивший крестьян и городских бедняков. Англичане активно скупали земли в районе Турбет-е Шейх Джамаль, а весь город Хаф находился в руках англо-индийских ростовщиков, долги которым превосходили стоимость недвижимости жителей этого города [АВПРИ, Ф. 147, Оп. 485, Д. 658, л. 54 об. – 55 с об.]. В глазах местного населения все это делало англичан куда более значимыми и влиятельными, чем русских.

Экономическое влияние англо-индийцев представлялось огромным не только капитану Стрельбицкому, но и русской миссии в Тегеране, сообщавшей, что почти все земли Хафа находятся в руках «пришельцев-индусов», вызванных англичанами и состоящих под сильным протек-

торатом Англии, они контролировали пять шести тысяч недвижимости округа, а персы лишь одну шестую [АВПРИ, Ф. 147, Оп. 485, Д. 658, л. 56].

В пространной записке Куропаткин приводил много конкретных примеров того, как англичане хозяйничают в Хорасане: делают карты местности, снимают и назначают губернаторов, с помощью агентов следят за всеми действиями российского консульства в Мешхеде, организуют нападения туркмен, которые остаются безнаказанными, на русских путешественников, притом что на англичан никто никогда не нападает, строят телеграфные линии, соединяющие Мешхед с Тегераном и планируют проводить линию из Мешхеда в Герат, а далее на Кандагар и в Британскую Индию. Также он сообщал о планах по строительству железной дороги из Индии в Кандагар и далее на Герат и, возможно, в Хорасан.

Описанный проект был крайне важен для англичан, поскольку Афганистан являлся для их товаров кратчайшим и самым экономически выгодным выходом в Северо-Восточную Персию². Английские товары могли поступать в Мешхед тремя путями. Первый путь — через Черное море по линии Трабзон-Тавриз-Тегеран-Мешхед, составлявший 1600 миль. При этом пошлина в размере 5% взималась только один раз в Тавризе (в Турции пошлина не взималась), где товары раскупались персидскими купцами и далее везлись в Хорасан. Плата за аренду одного верблюда от Трабзона до Мешхеда составляла 27,5 тумана или 7 фунтов и 17 шиллингов, а время в пути — 4 месяца. Второй путь — через Персидский залив от порта Бендер-Аббас через Йезд или Керман протяженностью 940 миль. Он занимал 75 дней при перевозке грузов на верблюдах или 40 дней при использовании мулов. Плата за одного верблюда равнялась 9 туманам или 2 фунтам 11 шиллингам. Однако кратчайшим и, соответственно, самым дешевым и быстрым был бы путь через Афганистан, равный

1 1 туман в то время стоил примерно 1,7 рубля.

2 Приводимые ниже расчеты взяты из отчета генерального консула Великобритании в Мешхеде генерала Маклина о торговле с Хорасаном за 1889–1890 гг. [АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 658. Л. 113–122 с оборотом.].



всего 800 милям от конечной железнодорожной станции в Индии. Перевозка верблюдами стоила бы всего 2 фунта 6 шиллингов. Но афганский эмир Абдуррахман-хан взимал пошлину за провоз грузов по его территории в размере 2 фунтов 2 шиллингов с центнера. В связи с этим генерал Маклин отмечал: «...чрезмерные пошлины, взимаемые эмиром, принудили совершенно оставить этот путь» [АВПРИ, Ф. 147, Оп. 485, Д. 658, л. 114].

На основании массы изложенных фактов делалось предположение о том, что «англичане, включив в план обороны Индии подготовку передового театра в Афганистане, не довольствуясь этим, намереваются расширить этот театр прибавлением к нему северной Персии», косвенным подтверждением чего считалось финансирование телеграфной линии Тегеран-Мешхед индийским правительством [АВПРИ, Ф. 147, Оп. 485, Д. 658, л. 68 об.].

Более того, как доносило российское консульство в Мешхеде, в апреле 1891 г., используя афганских переселенцев из числа хазарейцев и джамшидов, осевших в Хорасане, английское консульство пыталось повлиять на их сородичей, чтобы побудить тех к переселению из Афганистана в Россию. Этим англичане дополнительно настраивали эмира Абдуррахман-хана против русских, которых представляли виновниками таких желаний его подданных [АВПРИ, Ф. 147, Оп. 485, Д. 658, л. 68 об.].

Таким образом, британцы действовали в соответствии с планами, изложенными генерал-квартирмейстером индийской армии Ч. М. Мак-Грегором³ в его работе «Оборона Индии» [Мак-Грегор, Ч. I; II, 1891], считавшим, что подходы к Индии надо защищать еще в Афганистане и Персии, поскольку это дает больше шансов на успех и потребует меньше военных сил и средств для борьбы с русскими, занявшими Афганистан. Если случится послед-

нее, то линией фронта станет граница Индии. Для выигрыша времени следует использовать дипломатические уловки, обещания и угрозы. Среди союзников Великобритании по борьбе с Россией он считал не только Германию, Австрию, Турцию и Китай, но и Персию: «По мнению нашему, необходимо возможно скорее образовать против России коалицию из Англии, Германии, Австрии, Турции, Персии, Туркестана, Афганистана и Китая, предложив каждому государству, в вознаграждение за его помощь, известную часть русской территории, составившейся из частей, в разное время отнятых у союзников» [Мак-Грегор, Ч. I, 1891, с. 207]. Ловкость мысли английского стратега была столь велика, что, с одной стороны, он предполагал прирастить территорию Персии в обмен за услуги по борьбе с Россией, а с другой (если Персия не присоединится к англичанам), — разделить ее (Азербайджан и персидский Курдистан передать туркам, часть территорий отдать Афганистану и Белуджистану⁴), а оставшееся разделить на два государства: северное, имеющее состоять из Гиляна, Мазендерана, Астрабада, Хорасана, с Закаспийской областью, Хемзей, Тегерана, Хамадана, Кума и Кашана, а южное, — вполне подчиненное нашему влиянию, — из Йезда, Кермана, Луристана, Фарса, Хузистана, Исфогана, Наина, Керманшаха и Луристана. Думаем, что не трудно устроить это» [Мак-Грегор, Ч. I, 1891, с. 209].

В Персии главная роль отводилась именно Хорасану, которую Мак-Грегор видел в следующем. Учитывая слабость центральной власти в Персии, необходимо с помощью подкупа расположить к Англии правителей различных частей Хорасана. При разрыве России с Англией они должны отказаться от содействия России и не предоставлять ей транспортных средств и продовольствия, насытив агентами различные

3 Ч. М. Мак-Грегор хорошо знал Восточную Персию, поскольку совершил по ней обстоятельное путешествие и в 1879 г. выпустил двухтомное описание этого района [MacGregor, 1879], позднее переведенное на русский язык [Мак-Грегор, 1882–1886].

4 Под Белуджистаном англичане имели в виду только ту его часть, что вошла в состав Британской Индии.



районы Хорасана и Кавказа и наняв шпионов из числа местных жителей в тех местностях, куда англичан не будут пускать [Мак-Грегор, Ч. I, 1891, с. 194–195].

В случае войны направленные в Персию офицеры будут оперативно насыщать англичан информацией о движениях русской армии, они же должны скупать продовольствие и транспортные средства в Хорасане, чтобы те не доставались русским. При этом Мак-Грегор понимал, что если русские существенно продвинутся на юг в Средней Азии и проведут в самые южные районы железную дорогу, то меры по скупке скота и продовольствия уже будут не столь эффективны [Мак-Грегор, Ч. I, 1891, с. 195]. Обосновывая последний тезис, Мак-Грегор ссылаясь на изыскания по возможности прокладки дороги, проведенные российским инженером П. М. Лессаром, который «успешно окончил эту работу и сообщил, что местность почти ровная на всем пути от Асхабада до Серакса» [Мак-Грегор, Ч. I, 1891, с. 195]. Также английским эмиссарам с большими деньгами предстояло наводнить Бухару, Хиву, Коканд, Кабул, Кандагар, Закаспийскую область, чтобы поднять восстание против России [Мак-Грегор, Ч. I, 1891, с. 204].

Кроме того, из Хорасана должна быть оказана помощь в захвате англичанами Герата, что следует сделать секретно. Для этого Мак-Грегор предлагал через Мешхед направить офицеров для афганского гарнизона в Герате [Мак-Грегор, Ч. II, 1891, с. 184]. Эти офицеры должны укрепить Герат, соединить его телеграфной линией с Мешхедом и сформировать войска из афганцев, которые, по его мнению, будут хорошо организованы и преданы англичанам. В случае русского наступления на Герат, Мак-Грегор считал возможным угрожать коммуникациям противника через Хаф, Йаздун, Харак и далее в направлении на Мешхед, прервав пути сообщения в Хорасане [Мак-Грегор, Ч. II, 1891, с. 21]. Иначе говоря, Хорасан превращался в оперативную базу для воздействия на русские тылы и коммуникации. С этой целью предлагалось привлечь местных ханов, в частности эмира Каина и хана Хафа,

земли которых имели стратегическое значение. Первого предполагалось подкупить, а со вторым должен был «подружиться» полковник Стюарт [Мак-Грегор, Ч. I, 1891, с. 191].

Учитывая, что рассмотренный план был подготовлен Мак-Грегором еще в 1884 г., все действия англичан в Хорасане, в общем и целом, соответствовали именно ему. Генерал Маклин, пребывая на должности генерального консула Великобритании в Мешхеде, старался превратить Хорасан во фланговый опорный пункт для защиты дальних подступов к Индии со стороны Закаспийской области: строительство телеграфа Тегеран-Мешхед, субсидируемое англичанами, организация почтового сообщения Мешхед-Герат, подготовка пути Мешхед-Кандагар в обход Герата (поскольку Герат мог быть быстро захвачен русскими войсками), скупка земель в Хафе, Турбете и других местах, необходимых именно для этого резервного пути на Кандагар, агитация многих племен против России, засылка из Хорасана в Закаспийскую область английских шпионов и агитаторов из числа местных жителей и российско-подданных.

Обо всем этом сотрудники российского консульства в Хорасане и военные агенты из Закаспийской области регулярно информировали МИД, Главный штаб и Военное министерство. Однако в МИДе, в отличие от военных, не воспринимали всерьез те угрозы российским интересам, которые несла деятельность англичан в Хорасане. В частности, министр иностранных дел писал Военному министру в связи с озабоченностями и фактами, представленными в записке А. Н. Куропаткина, что сообщенные сведения «не только до крайности преувеличены, но и находятся в резком противоречии с имеющимися во вверенном ему Министерстве и почерпнутыми из вполне благонадежных источников данными» [АВПРИ, Ф. 147, Оп. 485, Д. 658, л. 53 с об.]. Обеспокоенность же военных была вполне понятна, поскольку с последствиями английской активности в Хорасане в случае начала похода в Индию пришлось бы столкнуться именно им.



Английская экспансия распространялась не только на персидскую провинцию Хорасан, что считалось целесообразным для противодействия движению русской армии к Индии через восточные районы Персии, но и на самые юго-восточные территории этой страны, близкие к занятой англичанами части Белуджистана. В этом плане характерна ситуация с открытием телеграфного пункта в местечке Джаск, расположенном на побережье Оманского залива. В январе 1887 г. Насер эд-Дин-шах получил сообщение о том, что в Джаске, через который проходила телеграфная линия, высадились 250 британских солдат, а в быстро возведенных постройках складировано оружие и боеприпасы. То, что британские власти вводят свои войска на персидскую территорию без его разрешения, возмутило шаха. Для дачи объяснений был вызван поверенный в делах Великобритании Никольсон, заявивший, что там находится всего 80 солдат для охраны телеграфной станции от набегов кочевников, а на складах имеется лишь проволока и телеграфное оборудование [АВПРИ, Ф. 147, Оп. 485, Д. 686, л. 1 с об.].

Монарх не удовлетворился объяснениями поверенного и настаивал на немедленном уходе английских солдат из Джаска, тем более что ему не угрожают набеги кочевников. Однако Никольсон предложил направить туда чиновника из Бендер-Бушира для определения того, насколько точны доставленные шаху сведения. Он, вероятно, рассчитывал на то, что со временем гнев Насер эд-Дин-шаха уляжется, и ему удастся замять дело, заставив персидское правительство смириться со свершившимся фактом.

Направленный чиновник сообщил, что в Джаске находится 300 английских солдат, и персидское правительство потребовало удаления этого гарнизона [АВПРИ, Ф. 147, Оп. 485, Д. 686, л. 4]. Однако Никольсон согласился выполнить требование шаха лишь при условии подписания между ним и правительством согла-

шения о статусе существования этого телеграфного пункта, чтобы избежать недопониманий в будущем. Такое соглашение было подписано. Согласно ему под телеграфный пункт выделялась территория в 900 ярдов «от берега и до северной конечной границы»⁵, которые полностью изымались из-под управления местных властей, утративших право вмешиваться в дела, происходящие на этой территории. Фактически отчуждалась еще большая территория, поскольку колодец, питавший станцию водой, располагался в 1000 ярдах от ее северной границы, и от него прокладывался водовод на территорию станции. При этом никто не имел права что-либо строить ближе 100 ярдов от колодца и водовода. Все служащие телеграфа и нанятые ими люди освобождались от уплаты таможенных пошлин, не взимавшихся со всего, что будет привозиться для телеграфа и его сотрудников. Фактически мелкий телеграфный пункт наделялся правом экстерриториальности. Взамен всего этого англичане обязались держать там не более 20 солдат. Правда последнее по вполне понятным причинам не вошло в текст соглашения⁶. Данное обещание выполнялось весьма условно. По донесениям российских дипломатов в разное время число английских солдат там варьировало от 26 до 120 человек [АВПРИ, Ф. 147, Оп. 485, Д. 686, л. 8]. Очевидно, что британцы не хотели потерять полученного права, рассчитывая в будущем при случае извлечь из него какую-то пользу.

Между тем, Россия также интересовалась самыми южными персидскими провинциями. Если основным мотивом продвижения России к Британской Индии было создание угроз для Великобритании на этом направлении, то интерес к югу Персии был вызван экономическими целями, которые могли быть достигнуты при обоюдном согласии сторон. Это касалось соединения железнодорожных систем России в Средней Азии и на Кавказе с британскими

5 1 ярд равен примерно 0,9 м. Какова была протяженность выделенного участка вдоль моря, в соглашении не указано.

6 Полный текст соглашения см. в: [АВПРИ, Ф. 147, Оп. 485, Д. 686, л. 5–6].



железными дорогами в Индии. Хотя указанная идея витала давно, в России сочли более благоприятным момент, когда англичане окончательно отказались от участия в строительстве задуманной немцами железной дороги Берлин – Стамбул – Багдад⁷, что произошло в 1903 г. Смысл немецкого проекта состоял в том, чтобы подорвать английскую монополию на транспортные перевозки между Европой и Индией через Суэцкий канал, а пустить грузопотоки по суше до Кувейта и лишь далее морем.

Большим сторонником такого соединения железнодорожных систем двух стран был русский военный инженер и дипломат, участник походов в Среднюю Азию П. М. Лессар, в 1903 г. написавший подробную записку по указанному вопросу. Ранее считалось, что данный проект мог бы реализовываться как из Средней Азии, так и из Закавказья. Однако Лессар пришел к выводу о целесообразности прокладывать железную дорогу навстречу англичанам именно из Средней Азии. Простейшим маршрутом был бы путь от Кушки на Кветту через Афганистан, но он находил указанный маршрут малоперспективным, поскольку афганский эмир не дал бы на это разрешения ни при каких обстоятельствах [РГВИА, Ф. 400, Оп. 4, 1903, 523, л. 387 об.]. По его мнению, следовало воспользоваться территорией Персии, пока в полной мере не подвластной англичанам, и прокладывать дорогу из Ашхабада на персидский город Мешхед и далее на Сеистан. Это позволило бы избежать соединения русской дороги с английской в районе г. Нушки. Многие обоснованно считали, что после соединения с английской дорогой Кветта-Нушки Россия потеряет возможность продолжить свою дорогу до Индийского океана, поскольку она будет убыточна.

П. М. Лессар полагал, что строительство такой дороги нанесет сильный удар по германскому железнодорожному проекту, поскольку тогда он превратился бы в «линию для местных потребностей, не оправдывающую тех жертв,

которые Германии пришлось бы сделать для ее сооружения» [РГВИА, Ф. 400, Оп. 4, 1903, 523, Л. 387 об.]. Линия через Сеистан не потеряет своего значения, даже если немцы все же построят Багдадскую дорогу, поскольку она все равно будет кратчайшим маршрутом из Европы в Индию. Но главное — она выведет Россию к Индийскому океану. При этом с шахским правительством следовало вести переговоры о получении концессии на строительство по всей территории Сеистана, поскольку в противном случае англичане могут добиться для себя права построить дорогу в южной части этой персидской провинции, и Россия не сможет получить самостоятельного выхода к Индийскому океану.

С. Ю. Витте, в то время занимавший пост министра финансов, предлагал очень непростой проект: строить железную дорогу Ереван – Тавриз – Мешхед – Ашхабад и далее от Кушки поворачивать в Афганистан и двигаться на Кветту. Однако замысел Витте не удовлетворял ни политическим, ни стратегическим, ни коммерческим интересам России. Еще большая опасность его плана состояла в том, что дорога по северным территориям Персии несла в себе угрозу раздела этой страны на сферы влияния, отдавая весь юг в распоряжение Великобритании. На такой раздел Россия до поражения в Русско-японской войне 1904–1905 гг. идти не хотела, поскольку закрепление англичан в Южной Персии вообще закрывало России выход к Индийскому океану.

Военные Главного штаба предлагали свой проект, предусматривавший строительство железной дороги через Персию в меридиональном направлении с выходом в Индийский океан в заливе Чахбахар. Дорога в широтном направлении через всю Персию, по их мнению, более отвечала персидским интересам, а не интересам России [РГВИА, Ф. 400, Оп. 4, 1903, 523, л. 286 об.]. Такой маршрут был не только важным политически и стратегически, но и более других отвечал русским коммерческим интересам, поскольку в большой степени пере-

7 Данный проект также известен как «БББ» (Берлин – Bizантиум – Багдад).

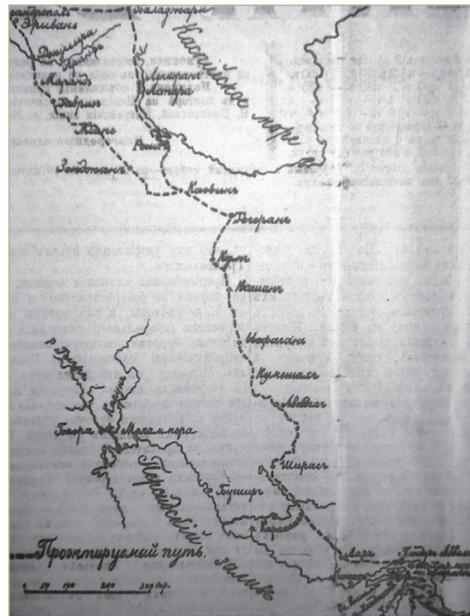


Илл. 1. Ориентировочная схема
дороги из Закавказья до персидского
порта Бендер-Аббас

По: [Петербургские ведомости
20.10/01.11.1899]

Fig. 1. Approximate map of the road
from Transcaucasia to the Persian port
of Bandar Abbas

Source: [Petersburgskie Vedomosti
20.10/01.11.1899]



давал России контроль за транзитными перевозками между Европой и Индией и полностью подрывал значение немецкого проекта Берлин – Стамбул – Багдад, главной целью которого было составить конкуренцию английским перевозкам через Суэцкий канал. Дорогу к Чахбахару можно было вести от Баку через Тегеран и Керман. Правда, это была бы самостоятельная ветка, не соединенная с индийской железнодорожной системой.

Важным преимуществом плана военных, помимо более короткого пути, являлось то, что такая дорога была бы чисто русской, с русской шириной колеи от западных границ до Чахбахара, в то время как построенная по предложению С. Ю. Витте, стала бы русско-афганско-английской. По первому варианту России принадлежала суша, а Англии — море, по которому она транспортировала бы на своих судах грузы между индийскими портами и Чахбахаром. Если бы англичане посчитали целесообразным, они сами могли бы протянуть ветку от своей железнодорожной сети до соединения с русской дорогой на территории Персии. Оценочная стоимость дороги Баку – Чахбахар, включая тоннель через горную цепь Эльборз,

составляла 200–250 млн руб., дорога через Мешхед на Сеистан оценивалась примерно так же — не так дорого по сравнению со стоимостью Транс-Сибирской железной дороги, существенно превысившей 1 млрд руб. [РГВИА, Ф. 400, Оп. 4, 1903, 523, л. 288 с об.].

В генеральном штабе считали, что нет никаких оснований отказываться от возможностей, которые открываются с окончательным выходом англичан из немецкого проекта, подготовившего хорошую почву для продвижения российских железных дорог на юг: «... обстоятельством этим нужно пользоваться не для договоров с Англией, еще недавно объявлявшей выход какой-либо державы в Персидский залив как *casus belli*, а для прочного захвата в наши руки монополии в постройке великого рельсового пути из европейской России в Чахбахар» [РГВИА, Ф. 400, Оп. 4, 1903, 523, л. 288 об.].

Еще ранее рассматривался вариант строительства дороги из Закавказья до персидского порта Бендер-Аббас ориентировочная схема которой приводится ниже (Илл. 1):

В случае, если бы дорога была построена по приведенному маршруту, ее протяженность составила бы около 2100 верст (Александрополь –



Джульфа — 140 верст, Джульфа – Тавриз — 140 верст, Тавриз – Тегеран — 540 верст, Тегеран – Шираз — 740 верст и Шираз – Бендер-Аббас — 450 верст). При этом расходы на проект оценивались менее чем в 85 млн. руб., исходя из стоимости строительства 1 версты в 40 тыс. руб., поскольку такой оказалась расчетная стоимость дороги от Александрополя до Тавриза [*Петербургские ведомости*, 20.10/1.11.1899].

Такая дорога давала бы почти двукратное сокращение времени на транспортировку грузов. Пароход шел из Ливерпуля до Бендер-Аббаса 23 дня, а товарный состав из Кале до Тбилиси — 8 дней, от Тбилиси до Тегерана — 2 дня и от Тегерана до Бендер-Аббаса — 2 дня, т. е. весь путь занимал только 12 дней. Пассажирский поезд по указанному маршруту проходил бы примерно за 6 дней. Таким образом, морская торговля Англии в случае реализации этого проекта понесла бы большие убытки.

Если сравнивать две точки окончания железнодорожного пути из России в сторону Индийского океана — Бендер-Аббас и Чахбахар, то первый вариант выглядел предпочтительнее в коммерческом плане, поскольку город уже был крупным по персидским меркам портом, хорошо известным в международных коммерческих кругах. Кроме того, ряд грузов перевозился бы и во внутренние районы юга страны (Шираз и Лар). Чахбахар был местом в то время безлюдным, всю портовую инфраструктуру надо было создавать с нуля. Коммерческая доходность этого маршрута была бы меньше, чем первого, но в стратегическом плане он имел бы большее значение, чем Бендер-Аббас.

Военные продолжали настаивать на том, что окончание железной дороги должно быть в Чахбахаре: «Железная дорога на Чахбахар... явилась бы не только крайне важной в политическом и стратегическом отношении, но еще и более всех других направлений удовлетворяла бы торговым интересам России, всецело передавая ей Индо-Европейский транзит и в корне подрывая значение Багдадской железной дороги» [РГВИА, Ф. 400, Оп. 4, 1903, 523, л. 379]. Данное суж-

дение, конечно, верно, поскольку Багдадская железная дорога должна была заканчиваться в Кувейте, а Чахбахар расположен в Оманском заливе, т. е. почти на границе с Индией.

Вопрос о железной дороге долго обсуждался и согласовывался между различными российскими ведомствами. Летом 1903 г. военный министр А. Н. Куропаткин излагал позицию военного ведомства министру иностранных дел В. Н. Ламсдорфу. Суть состояла в том, что в первую очередь необходимо провести дорогу из Закавказья до Хоя и Тегерана, а впоследствии она может быть продлена на Кашан, Йезд, Керман и далее на Чахбахар. Таким образом создается стратегическая линия Петербург – Москва – Индийский океан. Параллельно целесообразно простроить линию от Кушки на Мешхед, что позволит надежно связать с Россией рынок северо-востока Персии. Реализация этих проектов максимально соответствовала коммерческим, политическим и стратегическим задачам России в этой стране, после чего мог рассматриваться вопрос о соединении российских дорог с английскими в Индии. Но до этого предстояло достигнуть прочного соглашения с Англией, чем должен был заняться российский МИД. Военный министр в связи с этим отмечал: «Без достижения такого соглашения соединение наших дорог с индийскими с военной точки зрения не представляется выгодным. Если же взаимное доверие будет обеспечено, то участок железной дороги от Кушкинской ветки на Герат или на Мешхед составит головной участок линии, наиболее выгодно, по моему мнению, связующий через Сеистан или через Герат наши дороги с индийскими» [РГВИА, Ф. 400, Оп. 4, 1903, 523, л. 377 об.]. Реализация данного проекта началась со строительства участка Джульфа – Тавриз в 1903 г., который был введен в эксплуатацию в 1915 г.

Однако из-за множества причин данный мегапроект не получил развития. Одной из них стало поражение России в русско-японской войне 1904–1905 гг. Неудача ослабила позиции Российской империи в политическом противо-



стоянии с Англией и принудила пойти на раздел Персии на сферы влияния (1907 г.), при котором юг страны попадал в английскую зону, а север — в русскую. В такой ситуации вести железную дорогу по любому маршруту из России к одному из портов в Персидском или Оманском заливах было невозможно. А через семь лет началась Первая мировая война, под бременем которой империя дома Романовых рухнула.

Приведенные данные предоставляют еще одно подтверждение тому, что основным побудительным мотивом для соперничества держав являлся недостаток или даже отсутствие доверия между ними, подрывающие возможности для конструктивного взаимодействия. Очевидно, что указанный фактор оказывает самое сильное воздействие и сегодня — в начале XXI века.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). Ф. 147 [Archive of Foreign Policy of the Russian Empire. Fund 147 (in Russian)].

Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 400 [Russian State Military Historical Archive. Fund 400 (in Russian)].

Мак-Грегор Ч. М. *Оборона Индии*. Ч. I. *Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии*. Вып. XLIII. СПб.: Военная типография. 1891.

278 с. [MacGregor Ch. M. *The Defense of India*. Pt. I. *Collection of Geographical, Topographic and Statistical Materials on Asia*. Iss. XLIII. St. Petersburg: Voennaya Tipografiya, 1891. 278 p. (in Russian)].

Мак-Грегор Ч. М. *Оборона Индии*. Ч. II. *Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии*. Вып. XLIII. СПб.: Военная типография, 1891. 224 с. [MacGregor Ch. M. *The Defense of India*. Pt. II. *Collection of Geographical, Topographic and Statistical Materials on Asia*. Iss. XLIII. St. Petersburg: Voennaya Tipografiya, 1891. 224 p. (in Russian)].

Мак-Грегор Ч. М. *Хорассан: Путешествие по сев.-вост. провинциям Персии*. Пер. с англ. под ред. Ген. штаба кап. М. Янжула. Ч. 1–2. СПб.: Тип. бр. Пантелеевых, 1882–1886. 2 Т. 215; 160 с. [MacGregor Ch. M. *Khorassan: Journey through the North-Eastern Provinces of Persia*. Transl. from English, ed. by General of Staff capt. M. Yanzhul. Ch. 1–2. Saint Petersburg: Brothers Panteleev Publ., 1882–1886. 2 Vol. 215; 160 p. (in Russian)].

Петербургские ведомости. 20.10/1.11.1899 [Petersburgskie Vedomosti. 20.10/1.11.1899 (in Russian)].

MacGregor Ch. M. *Narrative of a Journey through the Province of Khorassan and on the N.W. Frontier of Afghanistan in 1875*. London: W. H. Allen, 1879. 2 vols. Vol. 1. 309 p. Vol. 2. 267 p.

