



## ИЗ ИСТОРИИ ВОСТОКА ORIENTAL STUDIES

DOI: 10.22363/2312-8127-2025-17-4-447-461

EDN: JUWXNU

Научная статья / Research article

### Фабиан Буаталь — пионер персидских железнодорожных проектов

З.А. Арабаджян 

Институт востоковедения Российской академии наук, Москва, Российская Федерация

 arabzava@yandex.ru

**Аннотация.** Рассмотрены вопросы борьбы между Великобританией и Россией за обладание железнодорожными концессиями в Персии, одним из участников которой был французский предприниматель Фабиан Буаталь. Показана напряженность борьбы за обретение железнодорожных концессий в Персии и прослежена судьба проектов Ф. Буатала после того, как он построил первую железнодорожную дорогу в этой стране. Источниковая база исследования — переписка между русской миссией в Тегеране и Петербургом и аналитические записки, хранящиеся в фонде «Персидский стол» Архива внешней политики Российской империи. Раскрыты причины успеха и неудач Ф. Буатала. Реализации проекта железной дороги Тегеран — Шах Абд уль-Азим способствовали малый масштаб его проекта (протяженность около 10 км), привлечение к проекту российского капиталиста Лазаря Соломоновича Полякова, страстное желание персидского монарха Насер эд-Дин-шаха иметь в своей стране хоть какую-то железнодорожную дорогу, а также то, что концессия была выдана на имя некоего анонимного бельгийского общества. Попытка же Ф. Буатала вместе с Л.С. Поляковым получить концессию на чуть более крупный проект — железнодорожные дороги Тегеран — Фешенд (80 км) и продлить дорогу от Шах Абд уль-Азим еще на 20–30 км — встретила ожесточенное сопротивление английской миссии и окончилась неудачей, что ясно показывает, насколько острой была конкуренция между великими державами.

**Ключевые слова:** железнодорожные концессии, Персия, англо-иранские отношения, русско-английское соперничество в Персии, первая персидская железнодорожная дорога, политика России на Среднем Востоке

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

**История статьи:** поступила в редакцию 11.02.2025; принята к публикации 17.07.2025.

© Арабаджян З.А., 2025



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

**Для цитирования:** Арабаджян З.А. Фабиан Буаталь — пионер персидских железнодорожных проектов // Вестник Российской университета дружбы народов. Серия: Всеобщая история. 2025. Т. 17. № 4. С. 447–461. (in Russ.). <https://doi.org/10.22363/2312-8127-2025-17-4-447-461> EDN: JUWXNU

## Fabian Boital, pioneer of Persian railway projects

Zaven A. Arabadzhyan 

Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation

 [arabzava@yandex.ru](mailto:arabzava@yandex.ru)

**Abstract.** The study discusses the competition among great powers for railway concessions in Persia, with a particular focus on the involvement of French entrepreneur Fabian Boital. The author shows the intensity of the struggle to obtain railway concessions in Persia and traces the fate of F. Boital's projects after he built the first railway in that country. The research is based on correspondence between the Russian mission in Tehran and St. Petersburg, as well as analytical reports from the “Persian Desk” in the Archive of Foreign Policy of the Russian Empire. The author concludes that Boital's success was due to the small scale of his project — the Tehran to Shah Abdul Azim railway, which was only about 10 kilometers long. Key factors included his collaboration with Russian capitalist Lazar Solomonovich Polyakov, as well as the Persian monarch Naser al-Din Shah's strong desire to have at least some form of railway in his country. Another contributing factor was that the concession was granted in the name of an anonymous Belgian company. However, when Boital, along with Polyakov, attempted to secure a concession for a slightly larger project — the Tehran to Feshand railway (80 km) and an extension of the Shah Abdul Azim line by an additional 20–30 km — they encountered fierce resistance from the British mission, which ultimately led to the project's failure. This outcome vividly illustrates the intensity of the Anglo-Russian rivalry for control over railway concessions in Persia.

**Keywords:** railway concessions, Persia, Anglo-Iranian relations, Russian-English rivalry in Persia, first Persian railway, Russia's policy in the Middle East

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

**Article history:** Received: 11.02.2025. Accepted: 17.07.2025.

**For citation:** Arabadzhyan ZA. Fabian Boital, Pioneer of Persian Railway Projects. *RUDN Journal of World History*. 2025;17(4):447–461. <https://doi.org/10.22363/2312-8127-2025-17-4-447-461> EDN: JUWXNU

## Введение

*Актуальность.* История строительства железнодорожной сети в Иране демонстрирует, как из-за противоречий ведущих капиталистических держав конца XIX — начала XX в. блокировалось развитие местного железнодорожного транспорта.

*Степень изученности проблемы.* Вопросы английского и российского экономического проникновения в Персию, в т.ч. участия в развитии транспортной сети этой страны, привлекают внимание российских и зарубежных исследователей. В советской историографии были рассмотрены проблемы торгового взаимодействия между государствами [1–3]; освещение также получила проблема приобретения концессий в Персии российскими представителями [4. С. 274–314; 5].

Ряд современных историографов уделяет специальное внимание строительству шоссейных и железных дорог с участием российского капитала в северных районах Персии и влиянию улучшения состояния транспортной системы России на рост двусторонней торговли [6; 7]. Исследователей также привлекли дискуссии в российской 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 проекта [8; 9].

Среди зарубежных авторов, рассматривавших вопросы борьбы за железнодорожные концессии в Персии, выделим прежде всего лорда Дж. Керзона, для которого эта борьба — один из эпизодов, аспектов, сфер, в которых соперничают Великобритания и Россия. Изложение сосредоточено на перечислении проектов, которые к моменту выхода книги предлагались к строительству в Персии [10].

Эбрагим Теймури первым из иранских авторов написал о борьбе держав за получение железнодорожных концессий. В первой части своей книги «Эпоха безвременя или история концессий в Иране» он рассмотрел все концессии, которых сумели добиться в стране британские компании и в конечном итоге правительство Великобритании, а во второй — аналогичные результаты Российской империи. При этом борьба за концессии на строительство рельсовых путей для Теймури была лишь одним из аспектов изучаемой проблематики. Исследование проведено главным образом на иранских источниках и архивных материалах, и основным его лейтмотивом и задачей являлся показ того, как слабое и зависимое персидское государство становилось «жертвой алчности» двух своих соседей [11].

Другой иранец — профессор одного из университетов США Ферейдун Казем-Заде в работе «Борьба за влияние в Персии. Дипломатическое противостояние России и Англии» рассматривает те же вопросы, но не разделяет свою книгу на английскую и русскую части, а изучает все как бы одновременно в хронологическом порядке. Это исследование глубоко, многогранно и построено на основе многочисленных источников на персидском, английском и русском языках [12]. При общем негативном отношении к империалистической деятельности обеих держав Ф. Каземзаде все-таки несколько меньше

критикует политику британцев, чем русских, что вполне понятно, учитывая место его многолетнего проживания и принадлежность к секте бехаитов<sup>1</sup>.

Деятельности Ф. Буаталя в научных исследованиях должного внимания не уделяется, поскольку реализованный им проект был совершенно незначительным по своим масштабам, однако в документах российского МИДа он отражен.

**Цель исследования** — выяснить особенности получения железнодорожной концессии Ф. Буаталем и реализации им первого железнодорожного проекта в Персии.

*Источниковая база.* В основе исследования лежат опубликованные и неопубликованные материалы, прежде всего представленные аналитическими записками русских дипломатов делопроизводственные документы, хранящиеся в фонде «Персидский стол» (Ф. 144) Архива внешней политики Российской империи.

### Проблема железнодорожных концессий в Персии

Во второй половине XIX в. между европейскими предпринимателями и государствами развернулось соревнование за получение концессий персидского правительства на строительство железных дорог<sup>2</sup>. Основными участниками его стали Англия и Россия. С английской стороны добивался концессии барон Юлиус Рейтер, а с российской — генерал А.Д. Фалькенгаген. В 1872 г. барон Рейтер получил концессию на строительство дороги от Персидского залива до Каспийского моря. Генерал Фалькенгаген же ограничился проектом гораздо более скромным, рассчитывая получить разрешение на строительство дороги Джульфа — Тавриз. Наличие железной дороги давало бы большое преимущество в деле усиления своего экономического и политического превосходства в Персии той стране, представитель которой

<sup>1</sup> Монотеистическая религия, возникшая в Иране во второй половине XIX в., основатель которой Бахаулла считается последним пророком наряду с Мухаммедом, Христом и пр. В Иране учение Бахауллы признано ересью, а его последователи находятся вне закона.

<sup>2</sup> Часто, когда рассматривают какую-либо проблему по Ирану XIX — начала XX вв., стаются сравнивать ситуацию там с аналогичной в Османской империи. Иногда эти сравнения вполне правомерны, но в части развития железнодорожного транспорта такое сравнение не очень корректно, поскольку железные дороги раньше и активнее начали строиться австрийскими, немецкими и английскими компаниями в постепенно отпадавшей от Османской империи европейской части, которая становилась территорией новых восточно-европейских и балканских государств. В азиатской части Турции проект Багдадской железной дороги, инициатором которого была немецкая сторона, обсуждался с 70-х гг. XIX в. и постоянно пробуксовывал из-за того, что не удавалось собрать необходимые для него частные капиталы. Причиной этого являлись геополитические и финансово-экономические противоречий между Германией и Англией. Строительство этой дороги началось лишь в начале XX в., когда финансирование проекта полностью взяло на себя правительство Германии, и к началу Первой мировой войны Багдадская железная дорога была построена лишь частично.

получил бы право на ее строительство и контроль над ней. В связи с этим и английское, и российское правительства оказывали давление на правительство Персии с тем, чтобы соискателю противной стороны было бы отказано в получении концессии, а уже выданная концессия была бы отменена (как в случае с бароном Рейтером) или ее предоставление было бы обставлено такими условиями, что соискатель был бы вынужден сам от нее отказаться (как в случае с генералом Фалькенгагеном, чье дело тянулось с 1873 по начало 1875 гг.). В такой ситуации неожиданно для основных акторов удача улыбнулась французскому предпринимателю, не чуждому авантюрности, — Фабиану Буаталю<sup>3</sup>.

### Первая концессия Ф. Буатала

В 1882 г. гражданин Франции Фабиан Буаталь получил концессию на строительство дороги от Решта до Тегерана с разрешением продления ее в дальнейшем до Бушехра — порта на побережье Персидского залива. В концессию входило право на строительство ответвлений от основной линии (в частности, до Фешенда — местечка западнее Кереджа) и освоение месторождений в радиусе 10 км от железной дороги. Одной из причин, способствовавшей успешному получению концессии, стало то, что Ф. Буаталь уже построил в Тегеране завод по производству газа для городских газовых фонарей, а также отказался от гарантии персидского правительства и обязался передать шаху 50 тыс. туманов в момент открытия дороги<sup>4</sup>. Для обеспечения гарантий выполнения своих обязательств концессионер должен был получить в Париже кредит в размере 500 тыс. франков и начать работы в 1885 г. Срок концессии определялся в 99 лет. С целью сбора капитала концессионер отправился в Париж, рассчитывая привлечь к проекту и российских капиталистов. В качестве комиссара со стороны персидского правительства его сопровождал Сартип Аббасхан<sup>5</sup>. Эту кандидатуру выбрал сам Ф. Буаталь, предполагая, что в присутствии официального лица персидского правительства ему будет легче собрать необходимые средства.

Следует отметить, что российский посланник в Тегеране И.А. Зиновьев, сообщая данную информацию в Петербург 19/31 марта 1882 г., оценивал персону Ф. Буатала весьма скептически: «Сам характер г. Буатала,

<sup>3</sup> По некоторым источникам он был бельгийцем, его имя иногда пишется как Фабио или Фабиус.

<sup>4</sup> Архив внешней политики Российской империи (далее — АВПРИ). Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 1 об.

<sup>5</sup> Вероятно, военный, поскольку слово сартип означает бригадный генерал.

принадлежащего к категории самых беззастенчивых искателей приключений, не позволяет придавать новому предприятию какое-бы то ни было значение»<sup>6</sup>.

Проект не был реализован в том виде, как он задумывался, и спустя 10 лет после оценки И.А. Зиновьева лорд Керзон пишет о причинах этого, весьма загадочно ссылаясь на античную мифологию: «Тем не менее Немезида, которая угрожает всем проектируемым начинаниям в Персии, не была сбита с толку, и предложения Буатала постигла традиционная судьба» [10. С. 616].

Несмотря на уничижительную характеристику от русского посланника и бдительность Немезиды, концессионер предпринимал усилия по строительству дороги. По донесениям российского консула в Реште, весной 1883 г. Буаталь вместе с двумя инженерами посетил Гилян, а вскоре там появилась группа строительных рабочих, набранная из австрийских и итальянских граждан, которые сообщили, что ожидается прибытие большой партии уже законтрактованных рабочих<sup>7</sup>. Действительно, для строительства дороги прибыли рабочие, нанятые из числа российских подданных с Кавказа, однако они направились в Тегеран<sup>8</sup>. Потом последовали еще группы рабочих из России. Они сообщали, что едут на строительство железной дороги, не будучи никем нанятыми, но поехать в Персию им посоветовал вице-консул Персии в Баку, уверявший, что они найдут работу немедленно по прибытии в Решт. Однако никакой работы там они не находили и оказались вынуждены отправиться домой, напрасно потратив свои деньги на бесцельную поездку. В связи со сложившейся ситуацией консул в Реште просил посланника «снестись по телеграфу с начальником Главного управления Главноначальствующего Гражданской частью на Кавказе об объявлении через полицию о том, что в Персии никакой железной дороги еще пока не строится и что уверение персидского вице-консула в Баку о постройке таковой должно быть признано несвоевременным»<sup>9</sup>.

## Прорыв

Возможно, Ф. Буаталю не удалось собрать капитал, необходимый для большого проекта, но идея строительства железной дороги не оставляла его, и в ноябре 1886 г. он получил от шаха концессию на другой, совсем неambiguousный проект, который должно было реализовать бельгийское общество *La Société des Chemins-de fer de Perse* (Персидская железнодорожная компания), стоявшее за ним. Это была дорога от Тегерана до Шах Абдуль-Азим — места захоронения одного их шиитских святых, располагавшегося

<sup>6</sup> АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 1 об.

<sup>7</sup> АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 10.

<sup>8</sup> Там же. Л. 11.

<sup>9</sup> АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 12–12 об.

примерно в 10 км к югу от столицы в сторону города Рей, которое ежегодно посещали до 300 тыс. чел., как для поклонения святому, так и для отдыха. Примечательно, что концессия была дана Ф. Буаталю, его партнерам и их наследникам на бессрочное время в полную собственность. При этом Буаталь заверил российского посланника Михаила Николаевича Гирса<sup>10</sup> в том, что готов за известное вознаграждение передать концессию русским предпринимателям Полякову, Заиченко и Кононову<sup>11</sup>. Следует отметить, что Ф. Буаталь действительно привлек Лазаря Соломоновича Полякова к проекту и переименовал свою компанию в «Анонимное общество железных и конных дорог в Персии» (далее — «Анонимное общество»), в котором также участвовала компания бельгийских капиталистов, строившая конки (конные рельсовые дороги, предшественницы трамвайных путей) в Москве и ряде других губернских городов России.

Данное событие вызвало чрезвычайное возбуждение (уже в который раз) со стороны барона Рейтера, который во второй половине декабря 1886 г. направил телеграмму персидскому монарху Насер эд-Дин-шаху с требованием возмещения ему убытков и выплаты неустойки из-за передачи концессии на дорогу Тегеран — Шах Абд уль-Азим Ф. Буаталю. Однако Рейтеру было сообщено, что поскольку при получении концессии концессионер выдал министру иностранных дел Персии письменные обязательства<sup>12</sup> «отвечать по всем могущим последовать со стороны г. Рейтера искам, то сему последнему следует представить свои претензии непосредственно г. Буаталю»<sup>13</sup>.

Возможно, Общество предполагало, что столь маленькая дорога сможет стать началом большого железнодорожного проекта, а главное — его акционеры продемонстрируют персидскому монарху свою эффективность и получат преимущество в его глазах по сравнению с конкурентами. Об их надеждах на продолжение линии на север и юг свидетельствовало то, что все сооружения (перроны, офисные здания, мастерские и пр.) были построены с большим размахом, совершенно не нужным для такой маленькой, можно сказать, декоративной железной дороги.

Акционерам удалось собрать в Бельгии по подписке 2 млн франков и выпустить акции на 3 млн франков под покупку и строительство трамвайной линии. Локомотивы для дороги привезли в разобранном виде из Бельгии через Батуми и Баку. Часть рельсов доставлена из Бельгии и России, причем цена доставки по персидской территории по слухам составила 4 фунта за пару рельс. Кроме того, в Бушехре имелось некоторое количество рельс,

<sup>10</sup> М.Н. Гирс — сын министра иностранных дел в 1882–1895 гг. Н.К. Гирса.

<sup>11</sup> АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 13–13 об.

<sup>12</sup> Полный текст письменных обязательств Буатала см. АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 18–19.

<sup>13</sup> АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 20.

оставшихся от одного из нереализованных проектов. Ширина колеи дороги составляла 80 см [10. С. 617].

Успеху в строительстве дороги способствовал ряд обстоятельств. Прежде всего, Насер эд-Дин-шах после того, как все предложения по железнодорожному строительству проваливались из-за жесточайшей конкуренции России и Англии, все же хотел иметь хоть какую-то дорогу, чтобы, с одной стороны, положить начало всему делу, а с другой — иметь возможность представлять перед народом, приезжая в роскошном поезде, и выглядеть в глазах своих подданных особенно величественно<sup>14</sup>. Кроме того, конкуренты не выступали против данной дороги из-за ее мизерности и экономической бесполезности.

Во время строительства шах несколько раз посещал и осматривал как мастерские, так и предназначенные лично для него вагоны, при этом выказывая благоволение к руководителям строительства и обещая дать Анонимному обществу разрешение на строительство дороги к Куму и далее. 12/24 июня 1888 г. монарх приказал устроить официальный осмотр дороги, в котором приняли участие министр двора и министр иностранных дел, а также другие сановники. Сохранилось описание того, как это происходило: «По прибытии в 4 часа по полудни названных лиц в вокзал, им предложен был поезд из шести вагонов, отвезший их до первой ближайшей деревни Довлет-Абад (в 5 верстах от Тегерана), где была раскинута палатка с подготовленным в ней угожением. Пробыв здесь около часа, сановники тем же поездом вернулись в Тегеран и оставили вокзал в 5<sup>1/2</sup> по полудни»<sup>15</sup>.

Эксплуатация дороги началась в июле 1888 г. Поскольку она была коротка, то не могла использоваться для транспортировки грузов, и ею пользовались только для перевозки пассажиров. Многие паломники предпочитали добираться до гробницы на традиционных средствах транспорта — ослах и в повозках, поскольку цена поездки была высока: от 0,5 крана за место в вагоне третьего класса до 2 кранов<sup>16</sup> в вагоне первого класса, а в праздничные дни, когда в Шах Абд уль-Азим хотело попасть много народа, возрастила многократно [10. С. 618]. С учетом указанных обстоятельств линия была убыточна.

Железнодорожная компания имела 4 паровоза, 21 вагон, 5 сотрудников из числа европейцев и 60 местных рабочих, причем вскоре машинистов подготовили из персов.

Персидская железнодорожная компания и господин Буаталь в 1889 г. получили концессию на строительство и эксплуатацию конки в Тегеране, протяженность которой составила около 8 км. К моменту открытия линии

<sup>14</sup> В этом смысле шах мало чем отличался от Николая I, приказавшего для собственных нужд построить и ввести в эксплуатацию в 1837 г. Царскосельскую железную дорогу протяженностью 27 км, начинавшуюся роскошным Царскосельским (ныне Витебским) вокзалом.

<sup>15</sup> АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 22.

<sup>16</sup> 1 кран был примерно равен 17 коп.

в компании работало 40 человек, она обладала 12 вагонами и конюшней из 150 тягеловозов, доставленных из России, а позже заказала еще 36 вагонов [10. С. 618]. Однако рельсы оказались плохо уложены и существенно выступали над дорогой, вместо того чтобы лежать вровень с ней. Это затрудняло развитие линии особенно в связи со сложным, пересеченным рельефом Тегерана.

Не обходилось и без трагических инцидентов. В частности, 21 октября / 2 ноября 1888 г. при подходе поезда к Шах Абд уль-Азиму один из пассажиров третьего класса решил сойти с поезда до того, как он полностью остановился, оступившись, попал под колеса и был раздавлен. Толпа, подстрекаемая родственниками погибшего, набросилась на русского машиниста Франца Горвата, который пытался защищаться с помощью револьвера и застрелил одного из нападавших, но был сбит с ног и избит. Избили и двух других иностранных сотрудников железной дороги, находившихся на станции. От смерти их спасло только оперативное вмешательство местных властей. Однако разъяренная толпа разгромила станцию, сожгла станционное здание и шесть вагонов поезда, причинив железнодорожной компании ущерб на 100 тыс. руб.<sup>17</sup>

Происшествие чрезвычайно встревожило Насер эд-Дин-шаха, опасавшегося серьезных волнений в столице. Во всяком случае, когда русская миссия потребовала от персидского сановника передать ей избитого машиниста Горвата, находившегося в здании военного министерства, то ее по приказанию шаха попросили «не увозить больного, так как Его Величество опасался, как бы родственники убитых, из жажды мести, не напали по пути на Горвата и тем не вызвали среди народа враждебных миссии манифестаций»<sup>18</sup>.

Железнодорожная компания обратилась к персидскому правительству с требованием возместить убытки от разгрома стации и уничтожения подвижного состава, которые она при точном подсчете определила в 90 тыс. руб., и заявила, что до выплаты компенсаций прекращает всякое движение по дороге<sup>19</sup>. Однако, несмотря на благорасположение монарха к компании, персидское правительство отказывалось от выплаты компенсации, мотивируя это тем, что беспорядки произошли не по вине властей, а из-за того, что сама компания не приняла необходимых мер для предотвращения несчастных случаев во время движения поездов. В связи с таким поворотом дела компания, по слухам, вознамерилась ликвидировать свои дела в Персии и продать на выгодных условиях железную дорогу другим предпринимателям<sup>20</sup>.

<sup>17</sup> АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 24–24 об.

<sup>18</sup> Там же.

<sup>19</sup> Там же. Л. 26.

<sup>20</sup> Там же. 26 об.

Однако к началу декабря 1888 г. компромисс между сторонами был найден: компания удовлетворилась обещанием выплаты ей примерно 15 тыс. руб. и дарования монополии на создание спичечной фабрики в Тегеране<sup>21</sup>, после чего работа железной дороги возобновилась. На первом поезде по приказанию монарха, желавшего выказать свою поддержку иностранному предприятию, в Шах Абд уль-Азим отправились принц Наиб ос-Салтане, канцлер (садр-е азам) Амин ос-Султан и несколько министров. Наряду с этим, 60 человек из числа наиболее активных участников беспорядков, произошедших 2 ноября, были подвергнуты публичному битью палками.

Данный, в целом незначительный, инцидент хорошо продемонстрировал, насколько непростым делом было создание и эффективное функционирование столь сложного предприятия, как железная дорога в условиях Персии, где малейшее происшествие могло привести к непредсказуемым последствиям. Компенсация, предложенная шахом компании, была явно менее суммы понесенных убытков. Крупный железнодорожный проект мог бы легко пережить такое происшествие за счет того, что большие обороты при перевозке грузов и пассажиров давали бы соответствующую прибыль, благодаря которой и покрывался урон от такого рода событий. Однако крошкая дорога, построенная Анонимным обществом и без того являлась делом сомнительным в плане доходности, и такие удары для нее были весьма болезненными.

### Неудачная попытка

Вероятно, указанное происшествие стимулировало инженера Ф. Буатала предпринять усилия для получения концессии на очень крупный железнодорожный проект — дорогу от Энзели до Мохаммеры<sup>22</sup>. Уже 5/17 января 1889 г. русская миссия телеграфирует в Петербург, что он, хлопоч о концессии, заверяет, будто такие крупные европейские банкирские дома, как Ротшильды в Париже и ЭфруSSI в Вене, готовы выделить на проект 200 млн франков<sup>23</sup>. Вскоре поступает более детальная информация. Ф. Буаталь через принца Наиб ос-Салтане обратился к шаху с предложением о данном проекте<sup>24</sup>, заявив, что необходимый капитал в размере 200 млн франков уже имеется и будет отпущен банкирскими домами Ротшильдов в Париже, «Ранак» в Пеште и «ЭфруSSI» в Вене. За содействие в получении

<sup>21</sup> Там же. Л. 27.

<sup>22</sup> Город-порт на реке Шатт эль-Араб недалеко от места ее впадения в Персидский залив. Современное название — Хорремшехр.

<sup>23</sup> АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 28.

<sup>24</sup> Полный текст проекта концессии на строительство дороги Энзели — Мохаммера см. в АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 32–40.

концессии он обещал уплатить принцу Наиб ос-Салтане 40 тыс., а другому сановнику Яхья-хану — 10 тыс. туманов, а также достаточно значительные суммы и иным лицам, которые будут способствовать положительному исходу дела<sup>25</sup>.

Но данная концессия не была выдана отчасти из-за противодействия российской стороны, не доверявшей Ф. Буаталю и считавшей, что за ним стоят непонятные финансовые структуры, вероятно, связанные с англичанами, а также предполагавшей, что сквозная дорога с севера на юг Персии будет более выгодна Англии, которая сумеет по ней завозить свои товары в северные районы Персии, вытесняя русские товары.

Тогда неутомимый концессионер обратил свой взор на менее амбициозные проекты — строительство дороги от Тегерана к расположенному в 80 км от столицы Фешенду, где имелись каменноугольные копи, и от Шах Абд уль-Азима на юго-восток на 20–30 км. Обе концессии должны были быть получены Анонимным обществом, построившим дорогу Тегеран — Шах Абд уль-Азим, в которой немалая доля принадлежала русскому капиталисту и директору «Русского товарищества для торговли и промышленности в Персии» (далее — Русское товарищество) Л.С. Полякову<sup>26</sup>. Но от имени компании первую концессию должен был получить сам Ф. Буаталь, а вторую — некий г. Дени.

В проект концессии Дени включалось право разработки месторождений, уже принадлежавших концессионерам, а также некоторых других месторождений (алебастра, извести, строительного камня и др.), права на разработку которых они добивались. Право разработки этих месторождений уже имели совместно Дени и указанное Русское товарищество. Причем между ними было решено, что после приобретения концессий Дени уступит Товариществу и свою долю в ней.

Однако после получения указанной концессий, когда Дени обратился в бельгийскую миссию, чтобы засвидетельствовать там акт о передаче своих прав русскому Товариществу, бельгийский посланник не согласился сделать это. Причиной стало то, что, давая ранее согласие на участие бельгийской компании в получении концессии на данный проект, он заручился поддержкой английской миссии, представив его как чисто бельгийский. Но с передачей прав русским капиталистам посланник попадал в весьма сложное положение относительно своего английского коллеги. Ведь тогда оказывалось, что английский посланник оказывается в щекотливом положении перед своим шефом лордом Солсбери, поскольку он ввел его в заблуждение, испрашивая согласия Лондона на сделку именно для бельгийской компании. В связи с этим бельгийский посланник барон д'Эрп просил российского посланника

<sup>25</sup> АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 30–31.

<sup>26</sup> АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002.Л. 47–47 об.

Евгения Карловича Бюцова согласиться на то, чтобы концессия оказалась выдана на имя только господина Дени<sup>27</sup>.

Первоначально позиция Е.К. Бюцова состояла в том, что в это частное дело он не собирается вмешиваться, но к нему обратился представитель Русского товарищества с просьбой защитить его интересы и пояснил посланнику следующее. Соглашаясь на предложение бельгийского посланника, он не может получить от него гарантий того, что концессия, на приобретение которой затрачены немалые средства, будучи переписана только на имя Дени, окажется передана российским капиталистам. Причина опасений состояла в том, что канцлер Амин ос-Султан не соглашается на составление нового документа, на котором будет запись о разрешении передачи концессии Русскому товариществу<sup>28</sup>.

В ходе переговоров с Амин ос-Султаном выяснилось, что причина неуступчивости персидской стороны состоит в позиции английского посланника Кеннеди, который заявил, что когда канцлер обратился к нему с просьбой согласиться с выдачей лицензии на постройку этих железнодорожных линий, то речь шла о том, что концессионером станет именно бельгийское общество. Он так и доложил своему министру лорду Солсбери и получил его согласие на данные проекты. Получив же копию утвержденной концессии, он увидел, что там фигурирует и Русское товарищество, а на одобрение такого состава держателей лицензии он согласия Лондона не имеет. Поэтому канцлер не может на новом варианте концессии сделать приписку, требуемую представителем Российского товарищества.

Однако переговорщик со стороны русской миссии старший драгоман Григорович спросил канцлера о том, какую же в этом случае силу будут иметь подписи шаха и его первого министра? Возможно, это произвело впечатление на Амин ос-Султана, и на новом варианте концессии необходимая приписка была сделана. Однако дело крайне осложнилось, и на вторую дорогу к Фешенду концессия не была выдана.

В такой ситуации в 1885 г. обе державы посчитали целесообразным подписать железнодорожную конвенцию о том, что они до 1900 г. не будут добиваться концессий на строительство железных дорог в Персии и не позволят никакой третьей стороне реализовывать железнодорожные проекты в Персии. Несомненно, попытка Ф. Буаталя и Л.С. Полякова построить две даже небольшие железнодорожные ветки нарушила эти договоренности. Однако пока речь шла о мизерном проекте чисто бельгийского происхождения, англичане закрывали глаза на него, но когда выяснилось, что за спиной Анонимного общества стоят, в т.ч. и русские капиталы, их позиция резко изменилась. Неслучайно, весной 1899 г. русско-английская железнодорожная

<sup>27</sup> Там же. Л. 48–47 об.

<sup>28</sup> АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 50.

конвенция была подписана повторно, и срок ее действия истекал 15 марта 1910 г. [13. С. 126].

### **Заключение**

Возникшие злоключения с последними проектами Ф. Буаталя имели вполне прозаическое объяснение, состоявшее в следующем. Россия очень опасалась английского проникновения в Персию, справедливо считая, что при прочих равных условиях ее товары не смогут на равных конкурировать с английскими и вместе с английским экономическим доминированием в эту страну придет и политическое влияние, которое будет ослаблять положение России даже в северных персидских провинциях. Кроме того, из Персии Англия могла бы активно угрожать таким русским регионам, как Кавказ и Средняя Азия. В свою очередь, британские политики не менее обоснованно опасались русского вмешательства в персидские дела, главным инструментом которого являлась русская военная мощь. Обе державы были убеждены, что железнодорожные проекты, находясь они в руках противной стороны, станут сильнейшим средством достижения соперником своих целей. Особенно опасным для англичан было строительство железнодорожной ветки, связывавшей Закавказье с персидской провинцией Азербайджан, поскольку это укрепило бы его экономическую связь с Россией и усилило бы центробежные тенденции в Персии.

В любом случае в истории развития железнодорожного транспорта Персии Ф. Буаталь навсегда остался человеком, сумевшим в партнерстве с русским капиталистом Л.С. Поляковым реализовать первый персидский, хотя и экономически незначимый, проект.

### **Список литературы**

1. *Бобынин Н.Н.* Персия, ее экономическое положение и внешняя торговля. Тифлис : Народный комиссариат по внешней торговле З.С.Ф.С.Р., 1923.
2. *Рожкова М.К.* Экономическая политика царского правительства на Среднем Востоке во второй четверти XIX века и русская буржуазия. М. : 2-я тип. Изд-ва Академии наук СССР в Москве, 1949.
3. *Маннанов Б.С.* Из истории русско-иранских отношений в конце XIX — начале XX века. Ташкент : Наука, 1964.
4. *Ананьев Б.В.* Учетно-ссудный банк Персии в 1894–1907 гг. // Монополии и иностранный капитал в России : Труды ленинградского отделения Института истории. Вып. 4. М.-Л., 1962.
5. *Ананьев Б.В.* Российское самодержавье и вывоз капитала 1895–1914 гг. (по материалам Учетно-ссудного банка Персии). Л. : Наука, 1975.
6. *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> EDN: YNJHRY

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> EDN: COTKUW
8. 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 науч. чтений памяти В.И. Бовыкина. Москва, МГУ, 20 января 1999 г. М. : РОССПЭН, 1999. С. 336–347.
9. Корноухова Г.Г. Обсуждение проекта трансперсидской железной дороги на страницах российской прессы в начале XX века // У истоков российской государственности. Исследования, материалы : материалы XIII Междунар. науч.-практ. конф. Калуга, 11 ноября 2020 г. Калуга : Эйдос, 2020. С. 178–183.
10. Curzon G.N. Persia and the Persian Question. Vol. I. London : Longman, Green, and Co, 1892.
11. Teymuri E. Asr-e bikhabari ya tarikh-e emtiyazat dar Iran. Tehran : Eqbal, 1953.
12. Казем-Заде Ф. Борьба за влияние в Персии. Дипломатическое противостояние России и Англии. М. : Центрполиграф. 2004.
13. Павлович М.П. Империализм в борьбе за великие железнодорожные и морские пути будущего (К вопросу о причинах мировой войны) : собрание сочинений. Л. : Ленгиз, 1925. Т. 2.

### References

1. Bobynin NN. *Persiya, ee ekonomicheskoe polozhenie i vneshniaia torgovlia 1901–1923* [Persia, its economic situation and foreign trade 1901–1923]. Tiflis: Narodnyi komissariat po vneshnei torgovle Z.S.F.S.R. Publ.; 1923. (In Russ.).
2. Rozhkova MK. *Ekonomicheskaia politika tsarskogo pravitelstva na Sredнем 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; 1949. (In Russ.).
3. Mannanov BS. *Iz istorii russko-iranskikh otnoshenii v kontse XIX — nachale XX veka* [From the history of Russian-Iranian relations in the late XIX — early XX centuries]. Tashkent: Nauka Publ.; 1964. (In Russ.).
4. Anan'ich BV. 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; 1962. (In Russ.).
5. Anan'ich BV. *Rossiiskoe samoderzhave 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 Russ.).
6. Kornoukhova GG. Russian-Persian economic relations in early 20<sup>th</sup> century: road construction. *Nauchnyi dialog*. 2024;13(3):445–462. (In Russ.). <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2024-13-3-445-462> EDN: YNJHRY
7. Larin AB. Before the storm: Russia and Britain in Iran in 1913. *Historiya*. 2021;12(1). <https://history.jes.su/s207987840013829-0-1/> (In Russ.). <https://doi.org/10.18254/S207987840013829-0> EDN: COTKUW
8. Kostrikova LG. Polemika v russkoi presse po voprosu o zhelezodorozhnom stroitelstve v Persii. Projekt ‘Velikogo indiiskogo puti’ [Controversy in the Russian press on the issue of railway construction in Persia. The ‘Great Indian Road’ project]. In *Rossiya na rubezhe XIX–XX vekov: Materialy nauchnykh chtenii pamiati V.I. Bov'ykina*. Moskva, MGU, 20 ianvaria 1999 g., 336–347. Moscow: ROSSPEN Publ.; 1999. (In Russ.).
9. Kornoukhova GG. 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 g.*, 178–183. Kaluga: Eidos Publ.; 2020. (In Russ.).
10. Curzon GN. *Persia and the Persian Question*. Vol. 1. London: Longman, Green, and C°, 1892.
  11. Teymuri E. *Asr-e bikhabari ya tarikh-e emtiyazat dar Iran* [The era of timelessness or the history of concessions in Iran]. Tehran: Eqbal; 1953 (In Persian).
  12. Kazemzadeh F. *Borba za vliyanie v Persii. Diplomaticeskoye protivostoyanie Rossii I Persii* [The Struggle for Influence in Persia. Diplomatic Confrontation between Russia and England]. Moscow: Tsentrpoligraf Publ., 2004 (In Russ.).
  13. Pavlovitch MP. *Imperializm v borbe za velikie zheleznodorozhnie i morskie puti budustchego (K voprosu o pritchinakh mirivoy voini)* [Imperialism in the struggle for the great railroad and sea routes of the future (On the causes of the World War): collected works]. Leningrad: Lengiz; 1925. Vol. II. (In Russ.).

**Информация об авторе:**

Арабаджян Завен Артемович — кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра изучения стран Ближнего и Среднего Востока, Институт востоковедения РАН, Российская Федерация, 107031, Москва, ул. Рождественка, д. 12, e-mail: arabzava@yandex.ru ORCID: 0000-0002-5743-2002. SPIN-код: 3094-9627.

**Information about the author:**

Zaven A. Arabadzhyan — Candidate of Economic Sciences, Leading Researcher, Center for the Study of the Near and Middle East, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, 12 Rozhdestvenka St., Moscow, 107031, Russian Federation, e-mail: arabzava@yandex.ru ORCID: 0000-0002-5743-2002. SPIN-code: 3094-9627.