

Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2024. № 4 (81). С. 75–85.
THE CASPIAN REGION: Politics, Economics, Culture. 2024. Vol. 4 (81). P. 75–85.

Научная статья
УДК 94(100)
doi: 10.54398/1818-510X.2024.81.4.007

**ОБСУЖДЕНИЕ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА ЭНЗЕЛИЙСКОГО ПОРТА В ПЕРСИИ
В ГОСУДАРСТВЕННЫХ ВЕДОМСТВАХ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ
НА РУБЕЖЕ XIX–XX ВВ.**

Корноухова Гадия Гизатуллаевна

Российский университет дружбы народов, Москва, Россия
kornoukhova-gg@rudn.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7553-1856>

Аннотация. В статье рассматривается ход дискуссий вокруг проекта строительства Энзелийского порта в Персии, проходивших в рамках заседаний различных государственных ведомств на рубеже XIX–XX вв. Источниковая база исследования опирается на делопроизводственные документы из фондов Министерства торговли и промышленности и Министерства финансов Российского государственного исторического архива, в которых представлена позиция технических специалистов и представителей царской бюрократии по рассматриваемому проекту. Автор пришел к выводу, что длительность обсуждения вопроса о строительстве в г. Энзели морского порта была обусловлена прежде всего сложностью природных условий: подвижностью морского дна энзелийской прибрежной территории, обмелением залива и интенсивным образованием песчаных заносов. Русские инженеры, имевшие опыт по возведению портовых сооружений в России, оказались поставлены перед непростой задачей строительства молов и проведения землечерпальных работ в абсолютно новых условиях. Такая ситуация потребовала дополнительных изысканий и обсуждений. Некоторое время ушло также на урегулирование финансовых и юридических вопросов, включая получение концессии от персидского шаха на строительство и установление контроля над Обществом Энзели-Казвинской дороги, которому была предоставлена данная концессия.

Ключевые слова: российско-персидские отношения, российско-иранские отношения, экономическая история, история российского предпринимательства, Общество Энзели-Тегеранской дороги, российско-иранское трансграничье, Каспийский регион, южный фронт, портовое строительство, каспийское судоходство

Благодарности: 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/>).

Для цитирования: Корноухова Г. Г. Обсуждение проекта строительства Энзелийского порта в Персии в государственных ведомствах Российской империи на рубеже XIX–XX вв. // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2024. № 4 (81). С. 75–85. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2024.81.4.007>.



Это произведение публикуется по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0 Всемирная.

**DISCUSSION OF THE PROJECT FOR THE CONSTRUCTION OF THE ANZEL PORT IN PERSIA
IN RUSSIAN GOVERNMENT DEPARTMENTS AT THE TURN OF THE 19TH–20TH CENTURIES**

Gadilya G. Kornoukhova

Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University), Moscow, Russia
kornoukhova-gg@rudn.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7553-1856>

Abstract. The author examines the materials of meetings of various government departments on the issue of modernization of the Anzeli port at the turn of the 19th–20th centuries. The source body of the study is based on office documents of the Russian State Historical Archive, which present the position of representatives of technical specialists and the royal bureaucracy who participated in the

discussion of the construction of the Anzeli port. The author came to the conclusion that the long duration of the project development was due to the extreme complexity of natural conditions: the mobility of the seabed of the Anzeli coastal area, the shallowing of the bay and the intensive formation of sand drifts. Marine engineers, who had experience in constructing port facilities on the Russian shores, were faced with the difficult task of constructing moles and carrying out dredging operations in completely new conditions. This situation required additional research and additional discussions. It also took some time to obtain the concession itself from the Persian Shah and to resolve the issue of establishing control over the Anzali-Qazvin Road Society, which was granted the said concession.

Keywords: Russian-Persian relations, Russian-Iranian relations, economic history, history of Russian entrepreneurship, Anzali-Tehran Road Society, Russian-Iranian cross-border, Caspian Region, southern frontier, port construction, Caspian shipping

Acknowledgments: 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/>).

For citation: Gadilya G. Kornoukhova Discussion of the project for the construction of the Anzel port in Persia in Russian government departments at the turn of the 19th–20th centuries. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2024, no. 4 (81), pp. 75–85. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2024.81.4.007>.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

Введение

В настоящее время порт Энзели играет важную связующую роль в рамках функционирования международного транспортного коридора «Север – Юг». С этим связано большое внимание Российской Федерации к вопросу его развития. В ноябре 2022 г. на 16-м заседании российско-иранской межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству, работавшей в г. Грозный, иранская сторона предложила использовать свои морские порты в качестве хабов для российских грузов, в том числе следующих транзитом. В свою очередь Россия рассматривает возможности инвестирования в иранские морские порты как важную экономическую задачу в условиях введенных Западом санкций [3].

В этой связи большую актуальность приобретает изучение исторического опыта организации строительных работ российским государством в прошлом.

Еще в начале XX столетия, желая повысить уровень товарооборота с Персией, царское правительство приложило серьезные усилия и капиталы для строительства на южном берегу Каспийского моря современного порта, пригодного для захода российских торговых судов и осуществления погрузочно-разгрузочных работ.

В российской историографии заметное внимание уделялось истории судоходства в Волжско-Каспийском бассейне [4–9; 11], история же обсуждения проекта и сам ход строительства такого значимого инфраструктурного объекта, как Энзелийский порт, практически не изучалась. Исключение составили отдельные статьи А. Е. Абрамова [1; 2] и И. К. Павловой [12], в которых частично рассматривалась проблема реконструкции Энзелийского порта за счет средств российской казны на рубеже XIX–XX вв. Основное внимание исследователи сосредоточили на результате строительства, справедливо указав на недочеты, которые были допущены при сдаче Энзелийского порта в эксплуатацию. При этом в фокус исследовательского внимания до сих пор не попала масштабная подготовительная работа, предшествовавшая началу возведения порта, которая заключалась в изысканиях российских инженеров, многочисленных расчетах и обсуждениях проектов на заседаниях государственных ведомств.

Задачей настоящего исследования является рассмотрение материала, раскрывающего объем той большой работы, который был проделан российскими техническими специалистами и представителями царской бюрократии в процессе разработки проекта строительства Энзелийского порта, призванного активизировать российско-персидский грузооборот в начале XX в. Цель заключается в выяснении причин, влиявших

на необходимость корректировки изначального проекта строительства Энзелийского порта и откладывания момента начала его реализации.

Источниковая база исследования представлена делопроизводственными материалами Российского государственного исторического архива. Особую ценность представляют журналы Временной комиссии по устройству коммерческих портов при Министерстве путей сообщения фонда «Отделы торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности» (Ф. 95), а также журналы Главного управления торгового мореплавания и портов, хранящиеся в фонде «Комитет финансов» (Ф. 563).

Основная часть

Согласно Туркманчайскому договору 1828 г., российские суда получили право беспрепятственного хождения по просторам Каспийского моря [13, с. 314–324], и, пользуясь им, летом 1846 г. Россия запустила первые пробные рейсы по маршруту Астрахань – Бирючья коса – Петровское укрепление – Дербент – Баку – о. Сара – Энзели. С 1 апреля 1848 г. на Каспийском море стало действовать регулярное сообщение между Россией и Персией. В том же 1848 г. был построен порт Энзели, через который осуществлялось оживленное грузовое и пассажирское движение [12, с. 148–149, 151].

Порт находился на берегу Энзелийского залива, представлявшего собой превосходную стоянку для судов. Вода в нем всегда оставалась спокойной в любую непогоду из-за чего сами иранцы назвали его Мурдаб, т. е. мертвая, неподвижная вода [17, с. 14].

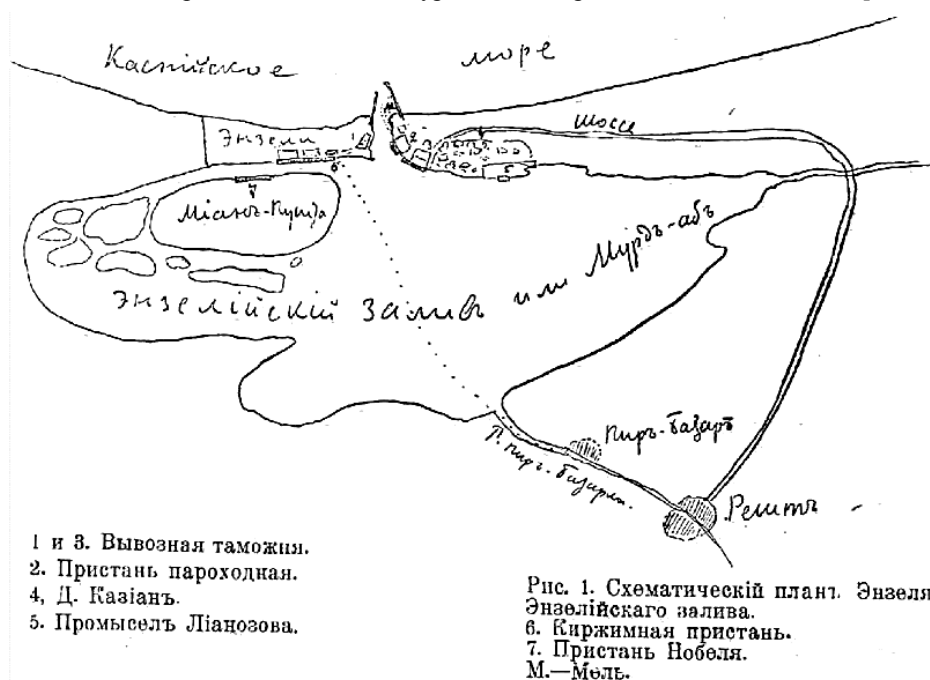


Рисунок 1. Схематический план Энзели и Мурдабского залива [17, с. 13].

Однако войти в залив было делом порой непростым. В то время, когда глубина пролива была вполне достаточной, доходившей до 15 футов (около 4,6 м), у входа она колебалась в пределах 4–7 футов (1–2 м), что породило проблему мелководья [14, л. 33]. Ее описание было дано в одном из выпусков газеты «Утро России»: «Каспийское море известно своими бурными волнениями, но нигде так часто, упорно и сильно не развиваются они как при входе в Энзелийскую бухту. <...> с течением времени из-за постоянных волнений, происходящих от впадения в этом месте быстрых горных рек, а также от самостоятельных морских причин образовался при входе в Энзелийскую бухту громадный гребень из наносного песка – бар» [10].

В связи с этим заходить в Энзелийский залив могли далеко не все корабли. Пароходы со средней осадкой в 8–12 футов (2,43–3,65 м) оставались разгружаться в открытом море на рейде, и лишь суда с осадкой не более шести футов (1,8 м) заходили в пролив [10].

В самом заливе было много мелей. Это делало продвижение по нему крайне неудобным. Корреспондент газеты «Утро России» писал, что судам приходилось пробираться по заливу буквально «ощупью», и, чтобы не сесть на мель, команды нанимали знающих безопасные места проводников. Местные лоцманы следили за изменением морского дна и часто с опасностью для жизни выходили навстречу прибывшим пароходам, чтобы указать им путь [10].

В обоих случаях, как правило, грузы с пароходов принимались киржимщиками (*киржимы* – плоскодонные лодки с осадкой не более 70 см) и доставлялись в персидскую таможню в г. Энзели. Грузы сваливались прямо на пристань, под открытое небо, где, невзирая на дождь и непогоду, лежали не менее трех дней в ожидании таможенного представительства, которое, по словам современника, было «очень важное: без особого гонорара из дому не выйдет». Наконец, очистившись от таможенной пошлины, товар вторично погружался на киржимы и перевозился до селенья Пир-Базар. Путь в 16 км не был спокойным: в нескольких местах – в 400 м до входа в реку Пир-Базар – киржимы садились на мель, откуда стаскивались с огромным трудом киржимщиками, стоявшими по пояс в грязи. Передвижение судов по реке шло бичевою тягой с еще большими затруднениями: из-за отсутствия береговой дороги рабочим приходилось перепрыгивать через канавы, рытвины и зачастую тянуть киржимы стоя по колено в грязи.

В Пир-Базаре грузы перекладывались в ящики для дальнейшей отправки вьючным способом. «Что тут делается – трудно вообразить», – восклицал очевидец, наблюдавший разворачивавшуюся на его глазах логистическую операцию и далее сообщал: «Выгружая сахар, рабочий-персиянин зачастую роняет его на землю; сахар ломается в куски, грязнится и, наконец, когда персияне перенесут его на берег в своих грязных объятиях, сахар принимает невозможный вид. В Персии на рынке и в лавках он и продается в таком грязном виде. Другие товары подвержены такому же испытанию» [14, л. 29–30].

Описанная картина наглядно демонстрирует важность строительства порта и путей, которые вели от Энзели до Решта. Большое внимание этой проблеме уделяло Министерство финансов во главе с С. Ю. Витте. Уже в июне 1893 г. при Министерстве финансов состоялось особое совещание под председательством тайного советника П. Ф. Кобеко «по вопросу о торговле с азиатскими государствами». В протоколе совещания было зафиксировано следующее: «Из всех имеющихся данных видно, что главным тормозом для усиления сбыта наших товаров через Энзели является не только плохое состояние пути от Энзели до Казвина, которое несмотря на свои недостатки, лучше других ведущих в Персию путей, но и те неудобства, с какими сопряжены привоз товаров в самый порт Энзели и доставка их оттуда до противоположного берега залива к Пир-Базару» [14, л. 93–93 об.].

Совещание признало необходимым произвести исследование Энзелийского порта и представить проект его улучшения. В соответствии с принятым решением, С. Ю. Витте обратился к министру путей сообщения с поручением командировать в Персию кого-либо из инженеров для выяснения целого ряда вопросов, в том числе: существует ли необходимость в возведении до входа в пролив молов для блокирования песчаных наносов, какова будет стоимость расчистки входа в залив до глубины в 3–4 м и углубление речки Пир-Базар в мелководных ее местах до 2 м [14, л. 94 об. – 95].

Согласно достигнутой договоренности, Министерство путей сообщения командировало в Персию своего представителя, инженера Ф. А. Султанова, пробывшего в поездке с января до начала апреля 1894 г. В ходе командировки им были сделаны съемки местности с промерами глубин залива вплоть до реки Пир-Базар, а также составлены план и чертеж к проекту порта [14, л. 97].

Собранные Ф. А. Султановым сведения поступили в распоряжение Временной комиссии по устройству коммерческих портов при Министерстве путей сообщения. Технический отдел Временной комиссии провел предварительную работу с материалами Ф. А. Султанова, после чего проект поступил на обсуждение самой Комиссии. Работа указанного ведомства отображена в журнале, датированном периодом с 19 декабря 1894 по 5 января 1895 г. Его материалы показывают, что первоначально члены Комиссии склонялись к идее улучшения входа в залив за счет землечерпания с целью углубления пролива, а также устройства двух молов для прикрытия входа от волнения и предохранения от песчаных заносов [14, л. 99]. Однако в дальнейшем был актуализирован европейский и отечественный опыт (например, при строительстве порта в Архангельске), согласно которому глубина входа в порт поддерживалась исключительно периодически повторявшимся землечерпанием без строительства каких-либо ограждающих сооружений. Исходя из этого, Комиссия решила, что улучшение Энзелийского порта должно быть начато с землечерпания, а не со строительства молов [14, л. 105].

Также Комиссия отказалась от идеи углубления всего входного пролива на полную его ширину в 150 саженей (3,2 м), как предлагал Ф. А. Султанов. Достаточным посчитали углубить лишь фарватер шириной 50 саженей (1 м) с постепенным его расширением перед входом в море так, чтобы входное отверстие, располагавшееся на естественной 14-футовой глубине, имело 100 саженей (2,13 м) в ширину [14, л. 99 об.].

Еще одним вопросом, оказавшимся в фокусе внимания Комиссии, стало улучшение судоходства через Мурдаб от пролива до устья реки Пир-Базар. По предложению инженера Ф. А. Султанова, оно должно было заключаться в прокладке канала шириной в 20 саженей (0,42 м) и глубиной в 10 (3 м) или 14 футов (4,26 м). Комиссия усматривала трудность в поддержании такого узкого и длинного фарватера с иловатым дном лимана, постепенно заносимым выносами из впадавших в него многочисленных рек [14, л. 101 об.]. Эксперты высказали предположение, что заходящие в пролив пароходы будут предпочитать сдавать и принимать свой груз в Энзели, а не проходить вглубь Мурдаба. В связи с этим Технический отдел Комиссии сделал расчеты, необходимые для обеспечения передвижения через залив только мелких каботажных судов. Пароходы же и парусные суда со значительной осадкой должны были сдавать свои грузы в Энзели [14, л. 102–102 об.].

Что касается углубления реки Пир-Базар, то инженер Ф. А. Султанов предложил отказаться от этого ввиду ее крайней извилистости и узости (10,6 м ширины). Кроме того, само селение не имело большой значимости с экономической точки зрения – торговым центром являлся находившийся в 5,5 верстах от него г. Решт, который мог быть соединен с мурдабским берегом сухопутным сообщением. Комиссия, согласившись с мнением инженера Султанова, нашла предпочтительным устроить у устья реки пристань на заливе, где товары перегружались бы с каботажных судов для дальнейшей сухопутной транспортировки на Решт, минуя местечко Пир-Базар [14, л. 98 об., 103].

В результате подобного рода обсуждений Комиссия обнаружила, что в случае осуществления всех намеченных мероприятий по улучшению Энзелийского порта все-таки сохранятся две перегрузки товаров: с пароходов на более мелкие суда для транспортировки по Энзелийскому заливу и с последних уже для сухопутной перевозки у реки Пир-Базар. В связи с этим возник вопрос: не лучше ли будет при тех же затратах устроить искусственный порт где-либо в стороне от Энзели, в месте более удобном для отправки прибывших товаров вглубь Персии [14, л. 105 об.].

На основании всего вышесказанного Комиссия по устройству коммерческих портов пришла к нижеследующим выводам:

1. Улучшение Энзелийского порта надлежит начать с приобретения «землечерпательного каравана» и старта работ по углублению входа в пролив, соединяющего море с заливом Мурдаб, до 14-футовой глубины (4,26 м).

2. Предварительно какие-либо дальнейшие работы не осуществлять до выяснения возможности построить порт где-либо в стороне от Энзели с непосредственным сухопутным сообщением этого порта с внутренними территориями Персии [14, л. 106–106 об.].

Параллельно тому, как инженер Ф. А. Султанов вел изыскания в Персии, а члены Технического отдела и Комиссии по устройству коммерческих портов разрабатывали на основе полученных им данных проект Энзелийского порта и определяли его бюджет, представители двух министерств – финансов и иностранных дел – выступили в качестве посредников Персидского страхового и транспортного общества и обратились в 1894 г. к персидскому шаху по вопросу предоставления концессии, обещанной владельцу названного общества Л. С. Полякову еще в 1893 г. Однако на этот раз попытка закончилась ничем – шах ответил отказом. Он заявил о своем желании, чтобы углубление Энзелийского залива было произведено силами самого персидского правительства на собственные средства. Российская же сторона могла быть допущена к объекту лишь представлением своих инженеров в качестве руководителей строительных работ [14, л. 96.].

Потребовались дополнительное время и усилия, чтобы убедить шаха исполнить договоренности, и лишь 7 ноября 1895 г. им было даровано право на производство работ по расчистке Энзелийского пролива, строительства молов и маяка [1, с. 22–23].

Концессию получило Общество Энзели-Казвинской дороги, которое в том же году было переименовано в Общество Энзели-Тегеранской дороги, находившееся в собственности у предпринимателя Л. С. Полякова. Однако постепенно казна скупала акции компании и в результате к концу 1902 г. приобрела 77 % от их численности, поставив деятельность общества под свой полный контроль [4, с. 300].

Только после этого российское правительство вновь вернулось к вопросу о финансировании строительства Энзелийского порта. 8 и 13 июня 1903 г. были подписаны Высочайшие повеления, согласно которым Обществу Энзели-Тегеранской дороги «было разрешено произвести работы» по устройству Энзелийского порта на сумму 1 млн 200 тыс. руб. [16, л. 3]. Полученные денежные средства общество должно было передать Главному управлению торговым мореплаванием и портами, которое, по сути, и вело строительную деятельность в Энзели [16, л. 3.].

17 ноября 1903 г. Главное управление торговым мореплаванием и портами провело совещание под председательством исполняющего обязанности главноуправляющего торговым мореплаванием и портами свиты его императорского величества контр-адмирала А. М. Абаза. Участие в совещании приняли также начальник отдела торговых портов, инженер путей сообщения В. В. Надпорожский, инспектор отдела торгового мореплавания и плавучих средств, капитан 2-го ранга Н. Н. Беклемишев и инженер путей сообщения Ф. А. Султанов. Помимо названных лиц, на совещании присутствовали представители транспортных обществ, имевших коммерческие связи с Персией, – «Кавказ и Меркурий», «Надежда», «Восточное общество товарных складов, страхования и транспортирования товаров с выдачей ссуд», т. е. всех тех компаний, которые использовали при организации транспортных сообщений именно глубоководные паровые суда [15, л. 2].

На этом совещании начальником отдела торговых портов В. В. Надпорожским был поставлен вопрос о целесообразности вкладывания российских денег в строительство порта «в чужом государстве». И в качестве альтернативы было предложено возведение такового на российской территории, близ острова Сары у г. Ленкорани. На это последовали возражения со стороны представителей транспортных компаний, указавших «на естественное тяготение торговли» к Энзели. Кроме того, сам путь от Ленкорани внутрь Персии был сопряжен со многими затруднениями: пролегая на Астару и Ардебиль, он пересекал значительное плоскогорье высотой до 7 500 футов (2,28 м), что вызывало необходимость строительства новой дороги. При отправке же груза в Тегеран избежать морской транспортировки через порт Энзели и вовсе не представлялось возможности, поскольку морская доставка была значительно выгоднее сухопутной. В результате совещание пришло к заключению о необходимости устройства порта именно в Энзели [15, л. 2–3].

Второй вопрос, поднятый на совещании, касался места расположения порта с точки зрения экономической целесообразности. Было рассмотрено три варианта.

Первый, предложенный представителем общества «Надежда» инженером-технологом Венцковским, предусматривал строительство порта в проливе, напротив селения Энзели, не вдаваясь внутрь Мурдаба. Важнейшей задачей, в связи с этим, являлось углубление бара землечерпанием и ограждение входа в залив с моря парными молами [15, л. 3].

Второй вариант опирался на проект инженера де-Бьюка, который лично участвовал в изысканиях в Энзели. По его наблюдениям, при сильных северо-восточных ветрах вода в заливе значительно повышалась вследствие нагона ее с моря, а при отливе излишняя вода откладывалась в нем наносы, способствовавшие обмелению бара и самого пролива. Ввиду сказанного, де-Брюк полагал рискованным создавать порт в самом проливе и признавал необходимым перенести портовые сооружения к востоку от него на открытое морское побережье изолировав от Мурдаба и оградив от действия ветров молами [15, л. 7].

Перенести порт из пролива предложил также инженер путей сообщения В. В. Надпорожский. Однако устроить его он рекомендовал не на открытом морском берегу, а во вдававшемся в него ковше. Порт этот должен был соединяться с морем глубоким каналом, огражденным для удобства входа небольшими молами, а с Энзелийским заливом – мелководным нешироким входом, доступным для движения киржимов. Мелководность входа могла бы оградить, с точки зрения Надпорожского, внутренний бассейн порта от затягивания заносами, которые продолжали бы откладываться у берега Мурдаба и в проливе [15, л. 8].

Ни второй, ни третий варианты не были поддержаны представителями транспортных обществ. Признавая обоснованность переноса порта с территории пролива в более благоприятное место с технической точки зрения, они указали на невыгодность этого действия по экономическим соображениям. Последнее обуславливалось крайним консерватизмом персидских торговцев, которых трудно было убедить в выгоде смены месторасположения порта. В материалах совещания была зафиксирована следующая формулировка: «Надо бы пройти многим годам, прежде чем товары пойдут по новому направлению на новый порт, а до тех пор они по-прежнему будут доставляться киржимами в Энзели и оттуда киржимами же по Каспийскому морю в новый порт, т. е. порт в очень ничтожной степени устранит существующие и теперь неудобства...» [15, л. 6–6 об.].

В итоге совещание пришло к решению о необходимости устройства порта в привычном для персидских коммерсантов и киржимщиков месте – Энзелийском проливе, углубить бар и сам пролив, оградив его молами.

1 января 1904 г. Ф. А. Султанов был назначен заведующим Энзелийским портом [12, с. 152]. Для его модернизации, согласно высочайше утвержденному 24 апреля 1904 г. положению Комитета финансов, было отпущено 400 тыс. руб. (остальные 800 тыс. руб. были ассигнованы по смете Департамента железнодорожных дел на 1905 г., по отделу чрезвычайных расходов) [16, л. 6 об.]. В ноябре 1904 г. было закуплено необходимое оборудование, включая землесос «Николай Зубов», и вскоре начались подготовительные работы: установка строительных машин, возведение складов, домов, барakov для рабочих и служащих, метеорологической станции, пристани для приема грузов и пр. [12, с. 152–153].

24 и 27 сентября 1905 г. состоялось очередное заседание Технического совета Главного управления торгового мореплавания и портов, на котором был заслушан доклад помощника заведующего постройкой Энзелийского порта, инженера В. А. Тагиева. В нем сообщалось о подвижности дна фарватера, и на основании полученной информации участники заседания признали, что для улучшения судоходных условий порта надлежит, помимо проведения землечерпальных работ, возвести два оградительных мола типа свайных заграждений с каменным заполнением, выведя их до 18-футовой (5,48 м) естественной глубины [16, л. 9 об. – 10].

Однако министр торговли и промышленности В. И. Тимирязев отложил утверждение решений совещания до получения результатов осмотра порта особой комиссией, отправленной в Персию весной 1906 г. Она состояла из квалифицированных специалистов во главе с инженером Немчиновым: председателя правления Общества Энзели-Тегеранской дороги инженера С. К. Подгурского, управляющего российским императорским консульством в Гиляне С. Н. Олферьевым, начальника работ Петровского порта инженера К. А. Балинского и представителя от государственного контроля В. Годыцкого-Цвирко [16, л. 10 об.].

Отправка дополнительной комиссии оказалась оправданной. Сделанные ею повторные промеры показали, что линии морских глубин за истекшие три года в большинстве случаев резко изменились, произошло частичное размывание западного и обмеление восточного берегов пролива. Обмеление последнего шло настолько быстро, что у пристани, построенной для работ, вместо бывшей глубины в 12 футов (3,65 м) имелось только 3,5 фута (1 м). Произошедшее вынудило комиссию внести в план изменения, удлинив молы. Но даже в этом случае довести их стало возможно лишь до 14-футовой (4,26 м) глубины вместо ранее запланированных 18 футов (5,48 м).

Для рассмотрения материалов, собранных командированной в Персию комиссией, в октябре 1906 г. состоялось очередное заседание Технического совета Главного управления торгового мореплавания и портов. Теперь необходимость в возведении молов для всех его участников была очевидна. Дискуссия возникла лишь о глубине, на которую они должны были выходить в море, учитывая факт серьезного обмеления морского побережья. Необходимость руководствоваться финансовыми рамками заставила членов совета ограничиться выведением молов на глубину лишь 14 футов (4,26 м). При большей глубине их стоимость могла превзойти запланированную сумму. Значительных же перерасходов российская казна позволить себе не могла. Член Технического совета инженер В. В. Надпорожский высказался о чрезмерности даже той суммы, которая уже была выделена казной на строительные мероприятия: «...Затрачивать <...> 1 200 000 рублей на иностранный порт с сравнительно незначительным грузооборотом представляется несколько странным, когда в наших русских и притом главнейших портах приходится по недостатку средств сокращать и прекращать работы по их улучшению и устройству» [16, л. 18 об.].

Но мнение о необходимости строительства порта продолжало оставаться доминирующим, и высказывание В. В. Надпорожского не получило поддержки. Однако его собственная работа в Техническом совете была весьма заметна. Он обратил внимание на влияние на формирование мелей северного и северо-восточного ветров и заговорил о необходимости сужения прохода между молами со 150 (3,2 м) до 100 саженей (2,13 м). Более узкий вход, по мнению Надпорожского, мог лучше предохранить порт не только от зыби, но и от наносов, так как в этом случае, во время нагонных морских ветров количество воды в проливе и Энзелийском заливе будет меньше, чем при широком входе. Подъем воды в Мурдабе также ожидался менее значительным, а следовательно, и скорость отлива обратно в море тоже должна была снизиться. В свою очередь, это способствовало бы меньшему размыву берегов и меньшему отложению наносов. В связи с идеей сужения входа в порт было принято решение о внесении изменений в уже имевшийся проект за счет переноса Западного мола к западу на 30 саженей (0,64 м) [16, л. 18 об. – 19].

Также на заседании обсуждению подвергся вопрос о времени начала землечерпальных работ в Энзелийском порте. Гидролог В. Е. Тимонов предложил приступить к ним, не дожидаясь возведения молов, дабы частично воспрепятствовать процессу скопления наносов [16, л. 20 об.]. Инженер Ф. А. Султанов настаивал на том, что устройство молов должно опережать землечерпательные работы по углублению фарватера. Его позицию поддержал инженер В. А. Тагиев, сославшись на результат испытательных работ по землечерпанию. Так, после того, как установка «Николай Зубов» проработала на Энзелийском рейде и обеспечила глубину дна в 17 футов (5 м), согласно заявлению Тагиева, прорезь сразу же начала затягиваться песком,

и уже на следующий день глубина составила лишь 12 футов (3,65 м), на второй день – 8 футов (2,43 м), а на третий прорезь совершенно исчезла [16, л. 21 об.].

Такое опытное наблюдение делало очевидным бесполезность начала землечерпальных работ до момента возведения заградительных сооружений в виде молов.

Зафиксировав все решения заседания, 25 октября 1906 г. члены Технического совета направили подписанное постановление «на благоусмотрение господина министра торговли и промышленности» [16, л. 25], после чего уже начались активные строительные работы. Таким образом, с момента начала обсуждения вопроса о необходимости модернизации порта (1893 г.) до того, как намеченные работы стали проводиться в полном объеме (1906 г.), прошло более десятилетия.

Выводы

К концу XIX в. Энзелийский порт, являвшийся основным логистическим узлом в морской торговле между Россией и Персией, уже не отвечал требованиям времени и стал объектом пристального внимания со стороны Министерства финансов Российской империи, возглавлявшегося такой деятельной личностью, как С. Ю. Витте. Вопрос о способах модернизации начал обсуждаться на ведомственных заседаниях, начиная с 1893 г. Улучшить вход в Энзелийский залив со стороны моря и передвижение по нему предлагалось за счет строительства двух молов, проведения землечерпальных работ по углублению дна при входе в пролив и прокладки фарватера до реки Пир-Базар. В первоначальном варианте также предусматривалось и углубление самой речки Пир-Базар до города Решта.

Почти десятилетие (с 1893 по 1903) ушло на проведение первых изыскательных работ инженером Ф. А. Султановым, ведение переговоров по получению концессии на модернизацию порта от шаха, а также на решение вопроса об установлении правительственного контроля над Обществом Энзели-Казвинской дороги, которому была предоставлена указанная концессия.

С 1903 по 1906 г. происходило активное обсуждение проекта Энзелийского порта, продолжались изыскания и вносилось множество поправок в изначальный план строительных работ.

Строительство порта в другом государстве – дело серьезное и отечественным экспертам пришлось рассмотреть немало вопросов, прежде чем решиться направить российские казенные средства на возведение дорогостоящего инфраструктурного объекта на персидском берегу Каспийского моря. Не раз поднимался вопрос об оправданности его строительства в Энзели и рассматривались альтернативные варианты по месту размещения порта, в том числе и на российской территории – острове Сара. Подвижность морского дна энзелийского водного пространства, обмеление залива и интенсивное образование песчаных заносов чрезвычайно осложняли вопрос о строительстве порта. Дискуссии возникали как в вопросе определения места размещения самого порта (на открытом побережье, в проливе или в глубине залива), так и длины молов, места их размещения, времени начала землечерпальных работ.

Анализ содержания материалов Комиссии по строительству коммерческих портов и Технического совета Главного управления торгового мореплавания и портов демонстрирует тщательность и всесторонность проработки вопросов модернизации Энзелийского порта отечественными инженерами, имевшими за плечами богатый опыт возведения портовых объектов в самой России.

Список литературы

1. Абрамов, А. Е. Реконструкция Энзелийского порта и ее значение в освоении Ирана русским капиталом (1895–1914) / А. Е. Абрамов // Манускрипт. – 2018. – № 7 (93). – С. 22–27. – doi: 10.30853/manuscript 2018.7–2.
2. Абрамов, А. Е. Энзелийский порт в системе русско-иранских отношений в начальный период «мирного завоевания Персии» Россией (50–60-е гг. XIX века) / А. Е. Абрамов // Европейский журнал социальных наук. – 2018. – № 6. – С. 84–90.

3. Александр Новак: Торгово-экономическое сотрудничество России и Ирана продолжает демонстрировать устойчивый рост. – URL: <http://government.ru/news/46947/> (дата обращения: 07.07.2024).
4. Ананьич, Б. В. Учетно-ссудный банк Персии 1894–1907 // Монополии и иностранный капитал в России / Б. В. Ананьич. – Москва – Ленинград : [Б. м.], 1962. – С. 274–314.
5. Атаев, Х. А. Торгово-экономические связи Ирана с Россией в VIII–XIX вв. / Х. А. Атаев. – Москва : Наука, 1991. – 391 с.
6. Виноградов, С. В. Ретроспективный анализ развития астраханского порта как ключевого центра Каспийско-Волжского торгового пути в конце XIX – начале XX вв. / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко // Современная научная мысль. – 2021. – № 5. – С. 27–34. – doi: 10.24412/2308-264X-2021-5-27-34.
7. Виноградов, С. В. Конкуренция новаторов: о некоторых особенностях развития волжского судоходства в 1870-х – 1880-х гг. / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко // Современная научная мысль. – 2021. – № 6. – С. 55–61. – doi: 10.24412/2308-264X-2021-6-55-61.
8. Истомина, Э. Г. Каспийское море в геоэкономическом и политическом пространстве региональных процессов России XIX – начале XX в. / Э. Г. Истомина // Вестник Российского государственного гуманитарного университета. Серия: История. Филология. Культурология. Востоковедение. – 2013. – № 9 (110). – С. 153–168.
9. Корноухова, Г. Г. Роль российского правительства в развитии каспийской морской торговли с Персией во второй половине XIX – начале XX в. / Г. Г. Корноухова // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. – 2019. – Т. 18, № 3. – С. 661–682. – doi: 10.22363/2312-8674-2019-18-3-661-682.
10. Наши «торговые» мореплаватели // Утро России. – 1911. – 14 января.
11. Оздамирова, Э. М. Участие азербайджанского купечества в коммерческом мореплавании по Каспийскому морю через астраханский порт в первой половине XIX в. / Э. М. Оздамирова // Научный форум: юриспруденция, история, социология, политология и философия. – Москва : Международный центр науки и образования, 2016. – С. 16–21.
12. Павлова, И. К. О начале морских пассажирских и коммерческих перевозок по Каспию / И. К. Павлова // Доклады XXXI Международного конгресса по источниковедению и историографии стран Азии и Африки. Россия и Восток. К 100-летию политических и культурных связей новейшего времени. – Санкт-Петербург : НП-Принт, 2022. – С. 146–158.
13. Под стягом России / сост., примеч. А. А. Сазонова, Г. Н. Герасимовой, О. А. Глушковской С. Н. Кистерова. – Москва : Русская книга, 1992. – 432 с.
14. Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). – Ф. 95. – Оп. 2. – Д. 922.
15. РГИА. – Ф. 95. – Оп. 11. – Д. 2099.
16. РГИА. – Ф. 563. – Оп. 2. – Д. 470.
17. Шавров, Н. Н. Пароходство и торговля в южной части Каспия / Н. Н. Шавров. – Санкт-Петербург : Тип. Усманова, 1912. – 176 с.

References

1. Abramov, A. E. Rekonstruktsiya Enzeliyskogo porta i ee znachenie v osvoenii Irana russkim kapitalom (1895–1914) [Reconstruction of the Anzali Port and its importance in the development of Iran by Russian capital (1895–1914)]. *Manuskript* [Manuskript]. 2018, no. 7 (93), pp. 22–27, doi: 10.30853/manuskript 2018.7–2.
2. Abramov, A. E. Anzali port in the system of the Russian-Iranian relations during the initial stage of “peaceful conquest of Persia” by Russia (the 50–60th of the 19th century). *Evropeyskiy zhurnal sotsialnykh nauk* [European Journal of Social Sciences]. 2018, no. 6, pp. 84–90.
3. *Aleksandr Novak: Torgovo-ekonomicheskoe sotrudnichestvo Rossii i Irana prodolzhaet demonstrirovat ustoychivyy rost* [Alexander Novak: Trade and economic cooperation between Russia and Iran continues to show steady growth]. Available at: <http://government.ru/news/46947/> (accessed: 07.07.2024).
4. Ananich, B. V. Uchetno-ssudnyy bank Persii 1894–1907 [Discount and Loan Bank of Persia 1894–1907]. *Monopolii i inostrannyi kapital v Rossii* [Monopolies and foreign capital in Russia]. Moscow, Leningrad; 1962, pp. 274–314.
5. Ataev, Kh. A. *Torgovo-ekonomicheskie svyazi Irana s Rossiei v VIII–XIX vv.* [Trade and economic relations between Iran and Russia in the 8th–19th centuries]. Moscow: Nauka; 1991, 391 p.
6. Vinogradov, S. V., Eshchenko, Yu. G. Retrospektivnyy analiz razvitiya astrakhanskogo porta kak klyuchevogo tsentra Kaspiysko-Volzhskogo torgovogo puti v kontse XIX – nachale XX vv. [The retrospective analysis of the development of the Astrakhan port as a key center of the Caspian-Volga trade road in the late of XIX – at the beginning of XX centuries]. *Sovremennaya nauchnaya mysl* [Modern Scientific Thought]. 2021, no. 5, pp. 27–34, doi: 10.24412/2308-264X-2021-5-27-34.

7. Vinogradov, S. V., Eshchenko, Yu. G. Konkurentsiya novatorov: o nekotorykh osobennostyakh razvitiya volzhskogo sudokhodstva v 1870-kh – 1880-kh gg. [Competition of innovators: on some features of the development of the Volga shipping in the 1870^s – 1880^s]. *Sovremennaya nauchnaya mysl* [Modern Scientific Thought]. 2021, no. 6, pp. 55–61, doi: 10.24412/2308-264X-2021-6-55-61.
8. Istomina, E. G. Kaspiyskoe more v geoekonomicheskom i politicheskom prostranstve regionalnykh protsessov Rossii XIX – nachale XX v. [The Caspian Sea in the geo-economic and political space of Russian regional processes in 19th and the beginning of 20th centuries]. *Vestnik Rossiyskogo gosudarstvennogo gumanitarnogo universiteta. Seriya "Istoriya. Filologiya. Kulturologiya. Vostokovedenie"* [Vestnik Russian State Humanitarian University. Seriya "Istoriya. Filologiya. Kulturologiya. Vostokovedenie"]. 2013, no. 9 (110), pp. 153–168.
9. Kornouhova, G. G. Rol rossiyskogo pravitelstva v razvitii kaspiyskoy morskoy trgovli s Persiyey vo vtoroy polovine XIX – nachale XX v. [The role of the Russian government in the development of Caspian Sea trade with Persia in the second half of the 19th – early 20th]. *Vestnik Rossiyskogo universiteta druzhby narodov. Seriya "Istoriya Rossii"* [Bulletin of Peoples' Friendship University of Russia. Series "History of Russia"]. 2019, vol. 18, no. 3, pp. 661–682, doi: 10.22363/2312-8674-2019-18-3-661-682
10. Nashi "torgovye" moreplavately [Our "trading" seafarers]. *Utro Rossii* [Russia morning]. 1911, January 14.
11. Ozdamirova, E. M. Uchastie azerbaydzhanskogo kupechestva v kommercheskom moreplavanii po Kaspiyskomu moryu cherez astrahanskiy port v pervoy polovine XIX v. [Participation of Azerbaijani merchants in commercial shipping on the Caspian Sea through the Astrakhan port in the first half of the 19th century]. *Nauchnyy forum: yurisprudentsiya, istoriya, sotsiologiya, politologiya i filosofiya* [Scientific forum: jurisprudence, history, sociology, political science and philosophy]. Moscow: International Center for Science and Education; 2016, pp. 16–21.
12. Pavlova, I. K. O nachale morskikh passazhirkikh i kommercheskikh perevozok po Kaspiyu [On the Beginning of sea passenger and commercial Transportation in the Caspian Sea]. *Doklady XXXI Mezhdunarodnogo kongressa po istochnikovedeniyu i istoriografii stran Azii i Afriki. Rossiya i Vostok. K 100-letiyu politicheskikh i kulturnykh svyazey noveyshego vremeni* [Proceedings of the XXXI International Congress on Historiography and Source Studies of Asia and Africa. Russia and the East. Commemorating centennial of political and cultural ties in modern times]. St. Petersburg: NP-Print; 2022, pp. 146–158.
13. *Pod styagom Rossii* [Under the Banner of Russia]. Ed. by. A. A. Sazonov, G. N. Gerasimova, O. A. Glushkovska, S. N. Kisterov. Moscow: Russkaya kniga; 1992, 432 p.
14. *Russian State Historical Archives*. Found 95, inventory 2, case 922.
15. *Russian State Historical Archives*. Found 95, inventory 11, case 2099.
16. *Russian State Historical Archives*. Found 563, inventory 2, case 470.
17. Shavrov, N. N. *Parohodstvo i trgovlya v yuzhnoy chasti Kaspiya* [Shipping and trade in the southern part of the Caspian Sea]. St. Petersburg: Tip. Usmanova; 1912, 176 p.

Информация об авторе

Корноухова Г. Г. – кандидат исторических наук, доцент, старший научный сотрудник.

Information about the author

Kornoukhova G. G. – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Senior Researcher.

Статья поступила в редакцию 02.08.2024; одобрена после рецензирования 30.08.2024; принята к публикации 30.09.2024.

The article was submitted 02.08.2024; approved after reviewing 30.08.2024; accepted for publication 30.09.2024.