Т 103
338
N. 21093





ПІОНЕРЫ КОЛОНИЗАЦІИ.

(Желѣзныя дороги, строительныя и культурныя работы въ колоніяхъ и странахъ протектората).

(Съ 16 политипажами, помѣщенными въ текстѣ).

Содержаніе: I. Общія этнографическія, экономическія и военныя условія.—II. Значеніе путей сообщенія. Африка, С. Америка, Азія.—III. Заключеніе. Объединеніе всѣхъ силъ и средствъ государства въ одно гармоническое цѣлое, для культурныхъ и стратегическихъ цѣлей.

I. Общія этнографическія, военныя и экономическія условія.

Въ настоящее время нѣтъ болѣе важнаго, болѣе жизненнаго вопроса, какъ вопросъ о *колонизаціи* и *стратегической подготовкѣ государства къ войнѣ*, въ военномъ, техническомъ, экономическомъ, административномъ и финансовомъ отношеніяхъ, *въ связи съ путями сообщенія—піонерами культуры.*

Безъ цѣлесообразной *системы колонизаціи* своихъ земель вообще и *окраинъ въ особенности*, какъ равно и безъ огромной совокупности другихъ государственныхъ заботъ и начинаній въ настоящій вѣкъ немыслимо благосостояніе государства.

Неравномѣрный приростъ населенія на земномъ шарѣ, недостатокъ пищевыхъ продуктовъ и матеріаловъ для обрабатывающей промышленности въ однихъ странахъ и необходимость обезпеченія сбыта своихъ продуктовъ въ другихъ, настоятельная потребность въ развитіи своихъ культурныхъ и военныхъ силъ, въ улучшеніи своихъ финансовъ, въ виду возрастанія государственныхъ расходовъ, для поддержанія своего престижа и бытія государства, при рѣшеніи міровыхъ задачъ, *вынуждаютъ многія государства вести активную политику по управленію своими заморскими колоніями и дальними окраинами.*

Результаты прироста населенія усматриваются изъ нижеслѣдующаго. Въ Пруссіи, на 1000 чел. населенія рождается болѣе, чѣмъ умираетъ, 8 чел., причемъ въ Берлинѣ—8,6, въ Гамбургѣ—11,5, въ Эссенѣ—23,00.

Въ Германіи, при общей численности населенія въ 65 милл. жителей, *ежегодный приростъ* въ одинъ милліонъ размѣщается преимущественно въ славянскихъ земляхъ, по закону наименьшаго сопротивленія, по мѣстному выраженію стратеговъ.

Въ Россіи приростъ населенія въ большихъ центрахъ выражается слѣдующими цифрами: въ Петербургѣ — 5,7 чел., въ Москвѣ—5,0 человѣкъ.

Во Франціи, въ Парижѣ—1,8, въ Лиллѣ—3,0, въ Ниццѣ—3,2, въ Ліонѣ *болѣе умираетъ, чѣмъ рождается*, т. е. минусъ 3,2, въ Марсели минусъ 3,8, въ Бордо минусъ 4,6 чел.

Скученность или густота населенія, т. е. число жителей на квадратную единицу площади территоріи, весьма различна.

Такъ, въ Пруссіи 116 чел. на 1 кв. километръ;

Во Франціи 109 чел. на 1 кв. кил., при общей численности населенія 39.060.000 чел. и площади территоріи въ 356.464 кв. кил.

Въ Европейской Россіи, 26,8 чел. на 1 кв. версту, причемъ въ Привислинскомъ краѣ—101,8; на Кавказѣ—26,2, въ Средней Азіи—2,9 и въ Сибири—0,6 человѣкъ.

Къ 1-му января 1908 г., согласно Ежегоднику Министерства Финансовъ за 1910 годъ, въ Россіи состояло 155.433.300 жителей, въ среднемъ 8,1 человѣкъ на 1 кв. версту. Въ виду большого прироста населенія, въ особенности въ Пруссіи, послѣдняя вынуждена ввозить громадное количество продовольствія изъ чужихъ странъ, такъ какъ она сама въ настоящее время не въ состояніи столько производить. Такъ, согласно офиціальнымъ даннымъ за 1909 годъ, Германія за разные сельскіе продукты, ввезенные изъ чужихъ странъ, уплатила полтора милліарда марокъ, чѣмъ повидимому и объясняется дефицитъ въ государственной росписи Пруссіи. Дефицитъ этотъ, пополняемый займами, составлялъ въ 1909 г. 23.400.000 м., въ 1910 г.—58.000.000 м. и въ 1911 г.—20.000.000 марокъ.

Перспектива необходимости *заключенія* хотя и небольшихъ *ежегодныхъ займовъ* озабочиваетъ германское правительство. Поэтому оно не только содѣйствуетъ переселенію излишка своего народа во вновь устраиваемыя заморскія колоніи, но и въ другія ближайшія сосѣднія страны, въ сторону наименьшаго сопротивленія. Правительство стремится также увеличить производительность почвы, раз-

витіемъ разныхъ отраслей сельскаго хозяйства, для сокращенія привоза, а равно изыскиваетъ новые источники въ колоніяхъ, новые производительныя цѣнности, создавая тамъ большіе рынки сбыта для своей постоянно возрастающей обрабатывающей промышленности, долженствующіе дать новые финансовые источники для покрытія государственныхъ расходовъ.

Германскіе политико-экономы озабочены также тѣмъ, что страна эта въ настоящее время потребляетъ въ годъ болѣе пяти милліоновъ тоннъ, на сумму полумилліарда марокъ, чужого хлѣба; въ будущемъ, за требующіеся 50 милліоновъ тоннъ хлѣба въ годъ, придется уплачивать пять милліардовъ марокъ, причемъ предвидится, что увеличеніе вывоза своихъ промышленныхъ произведеній представитъ неодолимыя затрудненія при всеобщей конкурренціи. Наконецъ, въ случаѣ войны, Германія можетъ очутиться сразу передъ рискомъ недополученія абсолютно ей необходимыхъ запасовъ чужого хлѣба, и притомъ въ такомъ громадномъ количествѣ.

Одновременно съ этимъ многія государства озабочены изысканіемъ мѣръ для улучшенія экономической жизни своихъ большихъ населенныхъ центровъ и большихъ армій въ мирное даже время, удешевленіемъ продуктовъ питанія, улучшеніемъ условій международнаго обмѣна сихъ продуктовъ, улучшеніемъ условій перевозки, ускореніемъ доставки грузовъ, т. е. сближеніемъ рынковъ производства съ рынками потребленія, для доставки скоропортящихся продуктовъ въ годномъ видѣ, при уменьшеніи провознаго тарифа въ международномъ сообщеніи. Такъ, напримѣръ, вслѣдствіе вздорожанія мяса въ Вѣнѣ, вызваннаго, какъ говорятъ стачкою крупныхъ скотопромышленниковъ въ Австріи и Венгріи, и рѣшительнаго протеста населенія въ 1910 году, въ настоящемъ 1911 году была организована доставка замороженнаго мяса изъ Аргентины черезъ Тріестъ въ Вѣну; для этого пароходныя общества и желѣзныя дороги въ Австріи (Южная ж. д. и казенная предоставили 40 и 20, а всего 60 спеціальныхъ вагоновъ) воспользовались холодильными приборами. Создавшаяся въ 1908 году научная Международная ассоціація холодильнаго дѣла имѣетъ также въ виду организовать для успѣха перевозокъ, по проекту инженера фонъ-Вендриха, спеціальный наглядный статистическій контроль, дабы въ каждую данную минуту, а не по истеченіи года, имѣть полную картину положенія этого важнаго дѣла, для принятія мѣръ къ успѣшному питанію народа и своихъ большихъ вооруженныхъ силъ, для сокращенія расходовъ на

содержаніе арміи и уменьшенія вслѣдствіе этого ежегодныхъ дефицитовъ и государственныхъ долговъ.

Въ теченіе 25 лѣтъ, по даннымъ Edmond Théry, *Европа для поддержанія мира тратитъ громадныя суммы*, которыя къ тому же продолжаютъ возрастать. Именно, съ 1883 по 1908 г. Европа израсходовала на содержаніе своихъ вооруженныхъ сухопутныхъ и морскихъ силъ 145.000.000.000 франковъ. Расходы всѣхъ государствъ возросли на 88%, въ томъ числѣ Германіи на 190%, Англіи на 122%, Россіи на 69% и Франціи на 39%.

Въ вышеприведенную цифру расходовъ на содержаніе вооруженныхъ силъ не включены расходы: южно-африканской войны для Англіи въ суммѣ 5.500.000.000 фр., русско-японской для Россіи 6.300.000.000 фр. и для Японіи 5.000.000.000 франк. Не включены также расходы на сооруженіе стратегическихъ дорогъ.

Въ Германіи по смѣтѣ 1911 года на содержаніе сухопутныхъ и морскихъ силъ предвидѣно 1.029.539.662 марки, что, при населеніи въ 65 мил., составитъ въ среднемъ на одного жителя 15 мар. 83 пф. или 7 руб. 44 коп.

Въ зависимости отъ вышеизложеннаго, въ Европѣ государственные долги съ 1883 г. по 1908 возросли съ 107.000.000.000 фран. до 151.000.000.000 руб., т. е. на 41%.

Въ томъ числѣ эти государственные долги возросли для:

Франціи на	2.412.000.000	фр.
Италіи на	3.472.000.000	„
Австро-Венгріи на . . .	4.005.000.000	„
Россіи на	11.101.000.000	„
Германіи на	14.557.000.000	„

На 1-е января 1909 года, согласно Ежегоднику Министерства Финансовъ за 1910 г., Россія обременена государственнымъ долгомъ въ 8.850.781.679 руб. или 23.543.079.266 фр. 14 сантимовъ. Этотъ большой долгъ, т. е. уплата по нему процентовъ не помѣшали, однако, заключить роспись 1910 г. въ суммѣ 2.630.032.545 р. въ 1911 г. ожидается роспись въ суммѣ свыше 2.750.000.000 руб.

Государственныя монополіи и колоніи предназначены для сокращенія налоговъ и улучшенія финансовъ. Результаты русской ж.-д. монополіи даютъ пока дефициты, вліяющіе на государственный долгъ Россіи:

Въ 1903 г.	14.977.302	р.
„ 1904 „	57.191.501	„

Въ	1905 г.	74.396.011 р.
„	1906 „	117.106.536 „
„	1907 „	122.916.567 „

Государственный контроль обращаетъ также вниманіе на то, что валовой доходъ русскихъ казенныхъ жел. дорогъ съ 1904 по 1909 г. возросъ на 30%, а расходы, напримѣръ, на оплату претензій грузоотправителей за вредъ при перевозкѣ грузовъ, возросли на 210%.

Вообще изъ оффиціальной критики явствуетъ, что наша жел.-дор. монополія, или вся система упр. ж. д. должна быть капитально реформирована, дабы она по примѣру Пруссіи явилась надежнымъ кормильцемъ народа.

Основная статистическая стоимость сѣти прусско-гессенскихъ ж. д. на 31 марта 1910 г. была 10.464.000.000 марокъ. Принимая во вниманіе сдѣланное погашеніе жел.-дор. долга по выкупѣ желѣзныхъ дорогъ въ казну, въ суммѣ 3.441.000.000 мар. по 1909 годъ настоящая стоимость сѣти будетъ 7.023.000.000 марокъ.

Въ теченіе 30-ти лѣтъ валовой доходъ русскихъ жел. дорогъ возросъ съ 886.000.000 до 2.420.000.000 марокъ, т. е. на 173%.

Этотъ валовой доходъ составляетъ 59% отъ государственной росписи 1911 г., 4.085.314.749 марокъ.

Въ Россіи валовой доходъ казенныхъ желѣз. дорогъ 22,7%. въ 1911 г. предвидѣнъ въ суммѣ 597.990.000 руб., что составитъ отъ государственной росписи 2.630.032.545 рублей. Принимая во вниманіе, что русскія желѣзныя дороги, вмѣсто чистаго дохода даютъ убытокъ, въ русской государственной росписи *выдающееся мѣсто занимаетъ винная монополія*, давшая въ 1909 г. валового дохода, 720.413.170 рублей, а чистаго дохода 527.064.262 руб. Въ 1910 г. расходъ населенія на спиртные напитки возросъ по сравненію съ 1909 г. на 44 милл рублей. Слѣдовательно, сокращеніемъ расхода на винную монополію, составляющаго 27% отъ валового дохода, и уменьшеніемъ коэффиціента эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, достигающаго нынѣ 87%, возможно не только сократить дефициты росписи, но и начать погашеніе государственныхъ долговъ.

Большіе доходы по русской винной монополіи, повидимому, объясняютъ малый размѣръ сбереженій въ Россіи по сравненію съ Германіей. Такъ, въ Россіи на 1-е января 1909 г. въ сберегательныхъ кассахъ состояло 1.207.556.785 руб., среднимъ числомъ на 1 жителя 7 р. 76 к.; въ Германіи, въ теченіе 30 лѣтъ сумма сбе-

реженій съ 2.614.000.000 марокъ возросла до 16.052.000.000 мар., т. е. на 514%, среднимъ числомъ на жителя (считая женщинъ и дѣтей) 277 мар. или 125 руб. 49 коп., въ 16 разъ болѣе, чѣмъ въ Россіи. Въ прусскихъ банкахъ съ 813.000.000 до 7.000.000.000 марокъ. Въ Россіи считаютъ, что къ 1-му января 1911 г. свободная наличность Государственнаго казначейства достигнетъ 300.000.000 р. и наступитъ возможность конверсій.

Частные банки, привлекая къ себѣ громадные вклады, дѣлаются руководителями не только торгово-промышленной дѣятельности, но и вообще всего хозяйственнаго строя государства.

Противъ этого высказывались князь Бисмаркъ и выдающіеся германскіе ученые финансисты. При сосредоточеніи этихъ операцій въ рукахъ казны возможно было бы уменьшить налоги, также какъ и при существующей желѣзно-дорожной монополіи. Въ 1911 году въ Россіи повидимому въ распоряженіе правительства поступитъ свыше 2.750.000.000 руб., принимая во вниманіе приростъ населенія, увеличеніе поэтому потребленія и повышеніе доходовъ казны отъ обложенія акцизами *).

Изъ рѣчи прусскаго министра финансовъ по поводу бюджета 1911 г. видно, что прусск.-гесс. ж. д., отвѣчая всѣмъ государственнымъ цѣлямъ мирнаго и военнаго времени, одновременно даютъ большіе источники для покрытія государственныхъ расходовъ разныхъ вѣдомствъ, для уплаты процентовъ, погашенія и проч. Такимъ образомъ они являются важнымъ финансовымъ орудіемъ въ дѣлѣ созданія колоній.

Отъ эксплоатаціи казенной сѣти желѣзныхъ дорогъ полученъ дѣйствительный чистый доходъ въ:

1909 г.	183.500.000	мар.	
1910 »	240.000.000	»	(при средней длинѣ сѣти 37.163 км.).
1911 »	252.000.000	»	

Это въ свою очередь даетъ возможность сдѣлать въ 1911 году заемъ въ 146 милл. марокъ на работы по развитію сѣти и пріобрѣтеніе подвижного состава, въ томъ числѣ: 1) на паровозы и вагоны 82 милл. мар.; 2) на сооруженіе вторыхъ и четвертыхъ путей 27 милл. мар.; 3) на введеніе электрической тяги, взамѣнъ паровой, 28 милл. мар.

*) См. Моск. Вѣд., № 2, отъ 4 янв. 1911 г.

Коэффиціентъ эксплоатаціи прусско-гессенскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ былъ въ:

1908 г.	74,62%
1909 »	68,69%
1910 »	68,99%
1911 »	68,30%

Предлагается поэтому обратить особое вниманіе на его сокращеніе. Такъ какъ, при валовомъ доходѣ 2.420.000.000 м. ежегодно только одно сокращеніе на 2% дастъ 48.400.000 марокъ экономіи.

Благодаря должному развитію и системѣ управленія, этой казенной монополіей *торговый оборотъ* казен. желѣз. дорогъ въ теченіе 30 лѣтъ увеличился съ 5.000.000.000 до 15.000.000.000 мар., т. е. на 200 проц., а валовой доходъ ихъ, согласно вышеизложенному, съ 886.000.000 возросъ до 2.420.000.000 м., т. е. на 173 проц.

Съ 1880 г., времени перехода частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну, превышеніе валового дохода надъ расходомъ эксплоатаціи дало 11.702.000.000 м. Въ теченіе же 10 лѣтъ, т. е. съ 1900 по 1909 г. включительно—5.500.000.000 м. Изъ этой суммы отчисленъ, сверхъ % и погашенія желѣзно-дорожнаго долга, расходъ въ особый фондъ, а всего 3.806.000.000 м. Слѣдовател., разница 5.500.000.000—3.800.000.000 = около 1.700.000.000, пошла на удовлетвореніе другихъ государственныхъ потребностей, въ среднемъ въ годъ по 170.000.000 м. Въ 1909 г. было получено 183.500.100 мар. Въ 1911 г. предполагается чистаго дохода 252.000.000 мар., и этимъ результатомъ подтверждается выгодность казенной желѣзнодорожной эксплоатаціи въ Пруссіи.

Излишекъ валового дохода по росписи, напр., въ 1909 г., составлялъ 629.321.670 марокъ, или 5,94% на основной статистическій капиталъ, а на дѣйствительный, т. е. еще не погашенный ж.-д. капиталъ, 7.203.000.000 мар., почти 9%.

Для того, чтобы имѣть возможность уплачивать за ввозимые предметы продовольствія и продукты для отечественной обрабатывающей промышленности, нужно сдѣлать сбытъ своихъ произведеній въ чужія страны выгоднымъ. Для этого должно обладать хорошею рельсовою сѣтью въ своемъ отечествѣ и въ колоніяхъ, а равно и выгодными внутренними водными и заморскими сообщеніями, при посредствѣ своего коммерческаго національнаго и своего военнаго флота.

Для этого необходимо не только имѣть свои колоніи, но и имѣть возможность производить нравственное вліяніе (imposer), дабы обязать чужія страны входить съ своею родиною въ выгодныя для нея договорныя отношенія.

Поэтому въ настоящее время, при ожесточенной борьбѣ народовъ не за существованіе только, но за власть, за славу, за міровое господство, должно не только умѣть управлять выгодно своими колоніями, но и своевременно и постоянно подготовлять всѣ свои пути сообщенія въ техническомъ, экономическомъ, финансовомъ и военномъ отношеніяхъ, для рѣшенія міровыхъ задачъ. Политическія и экономическія требованія заставили даже имперское германское правительство нарушить нѣкоторыя важныя автономныя права своихъ союзныхъ государствъ и для сего измѣнить систему управленія тѣми отраслями государственнаго хозяйства—напр., желѣзными дорогами, для важныхъ стратегическихъ и финансовыхъ задачъ.

II. Значеніе путей сообщенія.

Африка, С. Америка, Азія.

1. Проявленіе въ Германіи особой живой творческой силы и сознанія высокаго призванія въ рѣшеніи міровыхъ задачъ подтверждается успѣхомъ ея колоніальной политики въ Африкѣ *). Такъ въ Reichskolonialamt поступило предложеніе ассигновать девяносто милліоновъ марокъ, для взятія въ казну 671 километра частныхъ желѣзныхъ дорогъ, для перестройки 188 кил. желѣзныхъ дорогъ и для сооруженія 700 кил. новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Восточной и Юго-западной Африкѣ. Эти средства дадутъ частью сами колоніи. Именно—Восточная Африка сдѣлаетъ заемъ въ 13.750.000 мар., а Южная Африка—34.000.000 марокъ, благодаря своимъ алмазнымъ копямъ. Изъ 1.460 километровъ разрѣшенныхъ къ постройкѣ въ 1908 году желѣзныхъ дорогъ, часть уже готова. Администрація колоній признаетъ, что благосостояніе ихъ идетъ рука объ руку съ сооруженіемъ путей и что желѣзныя дороги въ особенности создаютъ новыя цѣнности.

2. Сооруженіе будущей великой транзитной линіи сообщеній въ колоніяхъ Англіи отъ Капштадта до Каира подвигается впередъ. Именно—южный участокъ желѣзной дороги отъ Капштадта достигъ границы Бельгійскаго Конго, на разстояніи 3.456 километровъ, и

*) См. Z. d. V. D. E. V. № 3—1910. Rückblick auf das Jahr 1909.

строится дальше до Катанга. Съ сѣвера уже осуществленъ участокъ черезъ Хартумъ, гдѣ черезъ Голубой Нилъ будетъ построенъ желѣзнодорожный мостъ. Египетскія желѣзныя дороги оканчиваются у Schellal, въ 8 километрахъ южнѣе Ассуана. Хартумъ не имѣетъ пока непрерывнаго рельсоваго сообщенія съ Каиромъ. Принимая во вниманіе, что рѣка Нилъ представляетъ водное сообщеніе, на всемъ протяженіи этой рѣки до Вади-Хальфа не предполагаютъ строить желѣзную дорогу.

3. Въ колоніяхъ Бельгійскаго Конго имѣется хорошо организованное частное желѣзнодорожное общество, которое одновременно озабочено регулированіемъ рѣкъ и устройствомъ большихъ смѣшанныхъ сообщеній. Имѣется даже въ виду ввести электрическую тягу на участкѣ Матади-Леопольдвиль и для сего использовать водопады р. Конго.

4. Французы въ своихъ различныхъ африканскихъ колоніяхъ, въ особенности въ Тунисѣ, успѣшно сооружаютъ и эксплоатируютъ частныя паровыя и электрическія желѣзныя дороги. Такимъ образомъ, повидимому, не долго ждать, когда весь материкъ Африки будетъ прорѣзанъ рельсовыми путями по всѣмъ направленіямъ, и на географической картѣ Африки исчезнетъ большое бѣлое пятно.

А. Французскій протекторатъ въ Тунисѣ.

1. Колонизація.

Территорія Туниса 120.000 кв. кил., населеніе 2.000.000 жит. Собственно въ самомъ городѣ Тунисѣ имѣется 200.000 жителей, изъ нихъ: 1) мусульманъ—100.000; 2) евреевъ—50.000; 3) французовъ — 15.000; 4) итальянцевъ, мальтійцевъ, грековъ, левантинцевъ и сирійцевъ 35.000. Въ зависимости отъ количества дождевыхъ осадковъ, плодородности почвы и условій населенія, вся эта страна, состоящая подъ протекторатомъ Франціи, раздѣляется на четыре района:

1) сѣверный, Medjerda;

2) восточный береговой, Sachel;

3) центральный—степи и возвышенныя плато, и

4) южный—Chotts (большое внутреннее озеро) и оазисы.

Для земледѣлія выбираютъ тѣ мѣстности, на которыхъ въ теченіе года выпадаетъ не менѣе 500 мм. дождевыхъ осадковъ.

Дюны укрѣпляются посадкою кустарниковъ съ длинными корнями, въ виду господства частыхъ засухъ въ этихъ мѣстностяхъ.

Первыми колонистами Туниса были финикійцы и римляне, что подтверждается остатками развалинъ и предметами, нынѣ собранными въ музеяхъ древностей въ Бордо, Карѳагенѣ и Сузѣ.

Въ Приморскомъ городѣ Сузѣ имѣется отличный музей древностей, собранный трудами чиновъ 4-го стрѣлковаго алжирскаго полка и помѣщающійся въ парадномъ залѣ этого полка.

Финикійцы селились вдоль морского берега, устраивали факторіи (emporia), защищенныя укрѣпленными лагерями, какъ, напримѣръ, Тунисъ, Суза и Бизертъ.

Выходцы изъ Греціи создали знаменитый Карѳагенъ. Этотъ городъ началъ послѣдовательно захватывать весь край. Карѳагеняне не слѣдовали примѣру финикійцевъ, т. е. не устраивали свои факторіи мирнымъ путемъ. Наоборотъ, они не дружили съ туземцами, а прибѣгали къ оружію. Они постепенно также завладѣли островами Балеарскими, Сардиніею и Сициліею. Они занимались экспортомъ строительнаго лѣса, зерна, вина и фруктовъ. Туземное населеніе—берберское племя было вынуждено работать у нихъ по принужденію.

Вслѣдствіе ненависти туземцевъ къ карѳагенянамъ они принимали участіе въ Пуническихъ войнахъ и содѣйствовали римлянамъ въ разрушеніи тройной крѣпостной ограды Карѳагена.

Въ этомъ городѣ римляне утвердили должность проконсула, подъ надзоромъ котораго туземныя племена управлялись своими начальниками. Въ городахъ же, населенныхъ римлянами, управляла особая администрація на подобіе нынѣ существующей—Régence. Это былъ настоящій протекторатъ надъ всѣмъ Тунисомъ съ 6 милл. населеніемъ, причемъ въ столицѣ Туниса было 500.000 жителей.

Вывозъ совершался по хорошимъ грунтовымъ дорогамъ въ треугольникѣ Карѳагенъ-Тебесса-Сфаксъ.

Въ Карѳагенъ вода была проведена по акведуку изъ рѣки Загуанъ. Городъ имѣлъ отличный театръ, былъ центромъ наукъ и искусствъ.

Религіозныя столкновенія нанесли ударъ римскому протекторату и въ 647 году латинская раса была побѣждена арабами.

Въ 669 г., съ основаніемъ Кайруана, арабы окончательно завладѣли сѣверною Африкою.

Въ 1574 г. турки завладѣли всею территоріею отъ имени султана Константинопольскаго. Тунисъ сдѣлался простымъ пашалыкомъ. Паша, представитель султана, имѣлъ при себѣ совѣтъ—диванъ, состоявшій изъ прежде служившихъ офицеровъ.

Порядокъ, однако, былъ водворенъ тогда, когда французы, владѣя

Алжиромъ, для своего спокойствія и устройства колоніи, заставили Магометъ-Эсадока подписать договоръ 12 мая 1881 г. и поселились въ Тунисѣ согласно договору. Если бы этого не сдѣлали французы, то это было бы совершено англичанами или итальянцами.

Должно замѣтить, что при послѣдней администраціи, въ періодъ беевъ, разрушеніе, грязь, долги, пустая касса и недружелюбное отношеніе администраціи къ нормальному развитію источниковъ благоденствія страны достигли своего апогея.

2. Управленіе.

Коммерческія сношенія Франціи съ Тунисомъ существовали уже въ XVI-мъ столѣтіи (Карлъ Великій съ эмиромъ Эглабитомъ Кайруанскимъ).

При Генрихѣ III-мъ, 28 мая 1577 года, въ Тунисѣ были учреждены французскія консульства. Такихъ консуловъ въ 1881 г. уже было 70. Они сдѣлали много полезнаго для Франціи. Но объ ихъ дѣятельности почему то забыли. Наконецъ, 28 октября 1881 года три французскія арміи закончили оккупацію, и съ изгнаніемъ разбойничьихъ шаекъ наступило умиротвореніе всей колоніи.

Нынѣ властвующій бей Туниса Его Высочество Сиди-Магометъ-анъ-Насеръ вступилъ на престолъ 11 мая 1906 г., на другой день послѣ смерти своего двоюроднаго брата Сиди Магометъ эль-Нади. Настоящій бей—третій по введеніи протектората Франціи. Передача полномочій совершилась спокойно. Туземцы могли при этомъ убѣдиться, что французы твердо поддержали династію и этимъ выполнили свое обѣщаніе.

Бей владѣетъ Тунисомъ по праву рожденія и выбору, объявленному французскимъ министромъ генералъ-резидентомъ— представителемъ правительства французской республики. Бей является охранителемъ и первымъ слугою религіознаго закона по корану.

Вся политическая и общественная организація основана на этой священной книгѣ, которая устанавливаетъ не только условія административной іерархіи, но и личныя права мусульманъ по владѣнію собственностью.

Бей устанавливаетъ правила во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, для которыхъ нѣтъ указаній въ коранѣ, онъ слѣдитъ за исполненіемъ указовъ, привлекаетъ къ отвѣтственности тѣхъ, которые нарушаютъ законъ. Въ его лицѣ объединяются полномочія по дѣламъ: *законодательнымъ, судебнымъ и исполнительнымъ.*

Два договора опредѣляютъ точно границы его власти и права

французскаго контроля, а именно: 1) договоръ отъ 12 мая 1881 г., согласно которому представителю Франціи предоставлено право руководить въ сношеніяхъ резидентства съ иностранными государствами, и 2) договоръ 8 іюня 1883 г., согласно которому бей приглашается вводить административныя, судебныя и финансовыя реформы, признанныя необходимыми французскимъ правительствомъ.

Генералъ-резидентъ обязанъ слѣдить за точнымъ исполненіемъ этихъ двухъ дипломатическихъ актовъ. Онъ назначается президентомъ французской республики, являясь представителемъ правительства республики. Онъ объявляетъ законы для Туниса и требуетъ ихъ исполненія. Онъ предсѣдательствуетъ въ совѣтѣ министровъ, имѣя полномочія вести дѣла по внѣшнимъ сношеніямъ бея. Черезъ его посредство правительственный протекторатъ дѣйствуетъ постоянно на туземцевъ и французовъ. Всѣ общественныя службы находятся подъ его контролемъ и онъ имѣетъ въ своемъ распоряженіи начальниковъ сухопутныхъ и морскихъ силъ. Являясь одновременно спеціально начальникомъ французской колоніи, онъ вправѣ принимать мѣры, установленныя для нея исключительными правилами.

Принимая во вниманіе, что роль французскаго генералъ-резидента (ministre-resident général) точно опредѣлена, бей имѣетъ въ своемъ непосредственномъ распоряженіи высшаго сановника туземца — *перваго министра* — Ouzir el akbar, и *министра пера*— Bach Katel, на котораго возложены судебныя функціи. Эту администрацію контролируетъ французскій secrétaire général.

Начальникъ дивизіи (по численности это собственно корпусъ) *оккупаціонныхъ войскъ* исполняетъ обязанности военнаго министра.

Народнымъ просвѣщеніемъ, финансами, публичными работами, земледѣліемъ и торговлею, почтою и телеграфомъ вѣдаютъ особыя вѣдомства, управляемыя французскими высшими сановниками— министрами. Такимъ образомъ всѣ общіе вопросы, до приведенія рѣшеній въ исполненіе, рѣшаются въ совѣтѣ министровъ (conseil des ministres du Bey), подъ предсѣдательствомъ французскаго представителя. Въ данное время этотъ постъ занимаетъ M. Alapetite.

При рѣшеніи вопросовъ, касающихся французской колоніи, выслушивается предварительно заключеніе *Совѣщательнаго комитета* «conférence consultative», собирающагося два раза въ годъ: весною и осенью. Комитетъ состоитъ изъ 36 делегатовъ по выбору изъ трехъ категорій заинтересованныхъ жителей-французовъ. Начальники вѣдомствъ участвуютъ въ дебатахъ безъ права голоса. Правительственный протекторатъ выслушиваетъ мнѣніе этого комитета.

Административныя мѣры, имѣющія вліяніе на бюджетъ протектората, обсуждаются въ комитетѣ, который знакомится съ положеніемъ работъ и мѣрами улучшенія въ вѣдомствахъ.

Постоянная совмѣстная работа, при участіи извѣстнаго числа туземцевъ-делегатовъ французской колоніи и самой администраціи, даетъ отличные результаты.

Генеральный секретарь правительства, «le secrétaire général du gouvernement Tunisien», вмѣстѣ съ двумя министрами бея, являются преимущественно защитниками интересовъ туземцевъ въ совѣтѣ министровъ. Этотъ генеральный секретарь вѣдаетъ дѣлами внутренними, юстиціи и просвѣщенія. Онъ издаетъ законы, декреты и правила. Онъ же контролируетъ дѣйствія туземныхъ властей, въ отношеніи правъ, предоставленныхъ правительству.

Всѣ акты туземныхъ министровъ должны быть предварительно обсуждены въ генеральномъ секретаріатѣ. Онъ же разрѣшаетъ кредиты по бюджету общихъ службъ администраціи туземцевъ и слѣдитъ за соблюденіемъ формъ туземной администраціи.

Начальниками территоріальныхъ (гражданскихъ) округовъ состоятъ губернаторы, какъ и прежде каиды, назначаемые беемъ. Въ помощь имъ состоятъ khalifas—поручики.

Губернаторамъ подчинены меры-шейхи, избранные населеніемъ. Слѣдовательно, въ рукахъ этихъ лицъ сосредоточивается вся мѣстная администрація.

На губернаторахъ, кромѣ общей администраціи и полиціи, лежитъ обязанность взиманія налоговъ. Сборщиками податей являются главнымъ образомъ меры-шейхи.

Всѣ эти туземныя власти подчинены особой правительственной *секціи* (*отдѣлу*) *для туземцевъ* «section d'Etat» *Туниса*. Ихъ дѣйствія контролируются французскими гражданскими чинами, состоящими въ распоряженіи résident général.

Для наблюденія за 38 губернаторами и ихъ органами состоятъ 13 контрольныхъ округовъ; районы нѣкоторыхъ округовъ весьма обширны и соотвѣтствуютъ цѣлому департаменту метрополіи, т. е. Франціи.

Небольшая по численности полиція уже въ теченіе 30 лѣтъ вполнѣ обезпечиваетъ безопасность въ краѣ. Сѣть по надзору дѣлается густою и окутываетъ всю страну.

Всѣ административныя службы, отвѣтственныя за безопасность жителей и ихъ владѣнія, находятся въ вѣдѣніи директора общественной безопасности «de la sûreté publique» и получаютъ ука-

ванія отъ «*secrétariat général du gouvernement Tunisien*». Полицейскіе коммисары находятся одновременно въ косвенномъ подчиненіи гражданскихъ контролеровъ. Такимъ образомъ правительственный протекторатъ пользуется полиціею муниципалитетовъ, чѣмъ избѣгаются конфликты, происходящіе во Франціи.

Контроль иммиграціи иностранцевъ производится черезъ пять дней по ихъ прибытіи и совершается чинами той же полиціи. Эта мѣра сократила пребываніе бродягъ. Для наблюденія постоянно передвигается спеціальная команда безопасности — brigade de sûreté на которую возложенъ также розыскъ преступниковъ. Она поддерживается смѣшанною командою изъ всадниковъ европейцевъ и туземцевъ.

При secrétariat général имѣется бюро общинъ «bureau des communes», направляющее дѣятельность общинъ.

Въ большихъ городахъ въ составъ городскихъ думъ входятъ представители: французовъ, туземцевъ и иностранцевъ, назначаемые центральнымъ правительствомъ. Думы предназначены управлять доходами, слѣдить за чистотою улицъ и содержать общественныя зданія. Въ менѣе важныхъ городахъ думы облечены меньшими полномочіями, и, наконецъ, тамъ, гдѣ мало европейцевъ, имѣются лишь дорожныя комиссіи.

На вышесказанномъ secrétariat général du gouvernement Tunisien лежитъ также обязанность управлять судебною властью туземцевъ, съ цѣлью ея улучшенія. Бей—единственный судья. Члены магистрата его делегаты. Для поддержанія справедливости надъ ними установленъ французскій контроль. Споры имущественные между туземцами и евреями разрѣшаются окончательно двумя религіозными судами въ Тунисѣ.

Судьи—кади опекаютъ сиротъ и инспектируютъ мусульманскій университетъ Туниса—la grande mosquée.

1 января 1884 г., для иностранцевъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда въ дѣлѣ замѣшаны туземцы, вмѣсто консульскихъ судовъ учреждены французскіе судьи—magistrats.

Медицинская помощь туземцамъ дается въ больницахъ, содержимыхъ самимъ населеніемъ безъ участія правительства. Внутри страны находятся военные госпитали, въ которыхъ содержатся также и французы-граждане. Правительство имѣетъ въ виду ввести всеобщую организацію санитарной помощи за свой счетъ.

Духовенство, мечети, синагоги, католическія и протестантскія церкви независимы отъ правительства. Въ Тунисѣ организовано

международное благотворительное общество—Croix Verte и нѣсколько французскихъ. Въ 1908 г. на дѣла благотворительности было затрачено 106.000 фр. Для покрытія этихъ расходовъ установлены небольшіе косвенные налоги.

3. Охрана территоріи. — Землеустройство. — Промышленность.—Пути сообщенія.—Порты.

Для удержанія въ своихъ рукахъ занятаго края французы приняли соотвѣтствующія мѣры. Въ 1882 г. была окончательно сформирована одна оккупаціонная дивизія и корпусъ въ 20 тыс. чел. Начальникъ дивизіи подчиненъ министру резиденту въ Тунисѣ, но онъ имѣетъ прямыя сношенія съ французскимъ военнымъ министромъ, причемъ его инспектируетъ командиръ французскаго XIX армейскаго корпуса.

Районы Сахары и Триполи находятся въ вѣдѣніи спеціальныхъ военныхъ властей.

Главная сила для обороны всей колоніи сосредоточена на сѣверѣ, подъ защитою укрѣпленнаго лагеря Бизерты — важный военный и коммерческій портъ въ Средиземномъ морѣ, конкуррирующій съ англійскимъ портомъ Мальта. Въ Бизертѣ стоитъ гарнизонъ въ 5.000 человѣкъ и флотилія.

Оккупаціонная дивизія формируется изъ: 1) военныхъ чиновъ Франціи; 2) французовъ, живущихъ въ Тунисѣ, и 3) туземцевъ, обязанныхъ служить два года, по закону о воинской повинности. Въ бюджетѣ колоніи ежегодно предвидѣна сумма на уплату пособія военнымъ чинамъ за сверхсрочную службу. Такая служба можетъ продолжатся не свыше 8 лѣтъ сверхъ обязательной двухгодовой. Со времени оккупаціи Туниса южные пограничные районы съ Триполи, Сахарою и Алжиромъ состоятъ подъ особымъ надзоромъ военныхъ властей. „Service des affaires indigènes“. Эта спеціальная военная территорія имѣетъ на сѣверѣ границу у подножія Gabes, а на югѣ степь Сахару. Всѣ поселенія туземцевъ въ политическомъ и административномъ отношеніяхъ состоятъ тамъ въ вѣдѣніи военныхъ властей. На обязанности туземцевъ юга всегда лежала защита границы, и они свободны отъ всякой другой воинской повинности. Въ округѣ, напримѣръ, des Orghamma насчитываютъ до 72.400 полукочевниковъ, имѣющихъ большія стада, владѣющихъ оливковыми деревьями и пальмами и занимающихся земледѣліемъ. Для наблюденія за ихъ передвиженіемъ учрежденъ на дальнемъ югѣ постъ, къ которому съ декабря по іюль мѣсяцъ прикомандировываются 1

офицеръ и 1 переводчикъ. Для той же цѣли на морскомъ берегу учрежденъ постъ Zarzis съ небольшимъ гарнизономъ изъ туземныхъ войскъ (спаги и африканская легкая артиллерія). Здѣсь находится богатый базаръ. Населеніе его 6.800 жит., занимается теперь каботажемъ, рыбною ловлею и земледѣліемъ. Въ порту Zarzis въ теченіе 5 мѣсяцевъ населеніе занято ловлею губокъ, располагая 400 барками. На этомъ полуостровѣ, кромѣ оливковыхъ рощъ, развито огородничество, благодаря артезіанскимъ колодцамъ. Хотя вода съ большимъ содержаніемъ желѣза, но это не мѣшаетъ культурѣ.

Богатые французскіе колонисты создали большіе земледѣльческіе центры въ нѣсколькихъ километрахъ отъ городовъ. Въ теченіе трехъ и четырехъ мѣсяцевъ въ году колонисты и туземцы занимаются фабрикаціею оливковаго масла. Караваны ведутъ мѣновую торговлю. Привозятъ зерно и увозятъ масло во внутрь страны на разстояніе 200 километровъ. Масло это по своему качеству пользуется большою извѣстностью. Пароходное общество des Transports Maritimes Es-Tunisien поддерживаетъ еженедѣльные рейсы изъ г. Туниса, по восточному побережью, для пассажирскаго и товарнаго движенія. Но очевидно для оживленія края и удобства сообщенія одного рейса въ недѣлю недостаточно. Ощущается также недостатокъ въ сообщеніяхъ Туниса и Бизерты съ Марселемъ и Италіей.

До оккупаціи французами всѣ земли и сооруженія, какъ общественныя и частныя, такъ равно и лично принадлежавшія бею, не были разграничены. Лишь декретомъ 24 сентября 1885 г. былъ установленъ общій принципъ, что всѣми частями территоріи, искусственными сооруженіями, рѣками и каналами, даже несудоходными, колодцами, ирригаціонными каналами и водотоками (орошеніемъ), устроенными для общественной пользы, вѣдаетъ генералъ-директоръ общественныхъ работъ протектората. Согласно закону 3 августа 1897 года ограждена сохранность грунтовыхъ дорогъ. Теперь состоитъ 42 шоссе, протяженіемъ 4.223 килом., общественнаго значенія. Они предназначены для соединенія городовъ и желѣзныхъ дорогъ между собой. Стоимость сооруженія 1 километра 9.000 фр., а содержаніе въ исправности (ремонтъ въ годъ) 500 фр.

Обращено особое вниманіе на орошеніе полей и водопроводы. Такъ, декретомъ 25 сентября 1897 года образованъ фондъ для выдачи субсидій на ирригаціонныя работы, погашаемыхъ въ теченіе 25 лѣтъ. Городскія управленія озабочены проведеніемъ воды, годной для питья. Для водоснабженія г. Туниса былъ возстановленъ старый карѳагенскій акведукъ съ проведеніемъ водъ изъ ближайшихъ

рѣкъ *). Въ Сузѣ вода въ большомъ количествѣ проведена изъ Oued Merquellil. Также питьевою водою снабжены Сфаксъ, Кейруанъ и и Бизертъ. Въ послѣдней, вслѣдствіе большой примѣси извести, овощи при варкѣ не имѣютъ желаемой мягкости, въ чемъ мы лично убѣдились при пробѣ пищи гарнизона въ фортѣ. Изъ приведенной ниже таблицы расходовъ за 1881 и 1906 гг. усматривается весь успѣхъ и произведенныя затраты на общественныя работы. Къ услугамъ земледѣлія Тунисъ располагаетъ площадью въ 700 т. гект. разнаго достоинства, кромѣ того 300 т. гект., находящимися въ вѣдѣніи отдѣльныхъ племенъ, итого 1.000.000 гектарами, на части, прилегающей къ южной границѣ (des Chotts). Chott el Fedjedj—внутреннее большое озеро, которое хотѣли соединить съ моремъ у Gabès для охраны территоріи съ юга. Но теперь это предположеніе оставлено. Участки земли продаются по цѣнѣ отъ 50 до 300 фран. за 1 гектаръ и цѣны опредѣляются комиссіею. Условія уплаты денегъ опредѣлены закономъ 23 іюля 1902 года. Срокъ уплаты не болѣе 10 лѣтъ, причемъ долгъ этотъ обезпечивается ипотекою. Въ теченіе года колонистъ долженъ построить домъ и поселить французскую семью. На югѣ продаются участки съ оливковыми деревьями по цѣнѣ 10 фр. за дерево. Уплата всего долга въ 4 года не представляетъ затрудненій, принимая во вниманіе, что дерево даетъ въ годъ свыше 40 франковъ доходу.

Для выдачи ссудъ колонистамъ образованъ постепенно фондъ въ 1 м. фран. Покупкѣ земель и ихъ перепродажѣ содѣйствуетъ ипотечный законъ, который гарантируетъ интересы продавцовъ и покупателей.

Въ 1905 году въ рукахъ европейцевъ находилось 719 т. гект., причемъ на долю французовъ приходилось 634 т. гект. распредѣленныхъ между 1.760 отдѣльными собственниками. Это большой успѣхъ, если принять во вниманіе, что французовъ только 38.770, а иностранцевъ болѣе 119.523 челов. (иммигрантовъ). Слѣдуя примѣру французовъ, туземцы значительно увеличиваютъ площадь посѣва зерна. Такъ, въ 1905 г. пшеницей было засѣяно 493.615 гект., а рожью 482.658 гект. Виноградниковъ въ 1908 г. было—16.450 гект., которые дали 345 т. гектолитровъ вина по цѣнѣ 10 фр. за гектолитръ въ таможнѣ. Оливковыя рощи занимали (въ центрѣ страны) 220 т. гектаровъ, 120—150 деревьевъ оливковыхъ на 1 гект. Они дали въ 1908 г. 68 т. гектолитровъ по цѣнѣ 1 фр. съ одного гекто-

*) Пришлось даже построить туннель, протяженіемъ въ 6 килом.

литра. Пальмы занимали площадь 19 т. гект. Лѣса (дубъ, сосна) было всего 292.418 гектаровъ.

Для разработки горныхъ породъ правительство выдаетъ концессіи на особыхъ условіяхъ. Такъ, напримѣръ, общество Gafsa уплачиваетъ правительству за каждую тонну (61 пудъ) выработаннаго фосфата (известковый удобрительный тукъ) по одному франку при условіи выработки въ годъ не менѣе 150 т. тоннъ. За первыя 100.000 тоннъ по 0,65 фр. съ тонны и 0,30 фр. за излишніе отправленные фосфаты. Отправка фосфатовъ начата съ мая 1899 г., причемъ ожидаютъ, что ежегодный вывозъ превзойдетъ одинъ милліонъ тоннъ. Должно замѣтить, что вообще, отъ перевозки горнозаводскихъ грузовъ, тунисское правительство въ 1908 г. получило чистой выгоды 2.200 т. фр. Фосфаты перевозятся по желѣзнодорожному тарифу 4 сантима съ одной тонны-километра. Въ настоящее время фосфаты разрабатываются въ районахъ Gafsa, Kalaât-Senane и Kalaât-Djèrda. Въ 1908 г. было вывезено около 1.300 т. тоннъ фосфата стоимостью 31,7 м. фр., тогда какъ въ 1899 г. вывезено лишь 100 т. тоннъ, стоимостью на 2 м. фр. Фосфаты вывозятся черезъ порты: 1) Тунисъ — 350 тысячъ тоннъ и 2) Сфаксъ 950 т. тоннъ. Для быстрой и дешевой выгрузки изъ вагоновъ и нагрузки фосфатовъ (въ видѣ размельченнаго мягкаго сѣраго камня) въ суда, устроены замѣчательныя приспособленія, въ видѣ безконечной гуттаперчевой ленты, расположенной по наклонной плоскости отъ горизонта рельсоваго пути до уровня большого парового судна. Эта лента приводится въ движеніе электромоторомъ. Желѣзнодорожные вагоны большой подъемной силы 30 тоннъ, несмотря на узкую колею, приспособлены для быстрой выгрузки малымъ числомъ людей.

Фосфаты доставляются (въ тоннахъ) 1) во Францію — 425 т., 2) въ Италію—400 т., 3) въ Англію—180 т., 4) въ другія государства—175 т., 5) въ Германію—75 т., 6) въ Бельгію—45 т. Фосфаты перевозятся преимущественно судами, принадлежащими Италіи, Англіи, Франціи и другимъ государствамъ.

Кромѣ фосфатовъ, изъ Туниса вывозится свинецъ 34 т. и цинкъ—28 т. тоннъ въ годъ. Тамъ же разрабатывается много другихъ ископаемыхъ минераловъ, но нѣтъ каменнаго угля, который ввозится изъ Европы.

Благодаря вывозной торговлѣ вообще и фосфатамъ въ особенности, главные порты даютъ большую валовую выручку; такъ, напримѣръ, въ 1908 г. Тунисъ около 1.500 т., Сфаксъ около 900 т., Сузъ около 225 т. и Бизерта 225 т. франковъ.

	Прибыло.	Отправлено.
Судовъ	13.140	12.968
Пассажировъ	82.369	82.096
Грузовъ тоннъ. . . .	640.404	1.678.352
Скота головъ	6.436	58.278

Французы полагаютъ, что въ новой странѣ сначала всегда можно обойтись существующими грунтовыми путями и естественными портами для обмѣна товаровъ съ другими странами, *но что никогда нельзя обойтись безъ желѣзныхъ дорогъ* для развитія колоніи, что наглядно подтвердилось на дѣлѣ въ Тунисѣ. Въ настоящее время въ Тунисѣ *состоитъ въ эксплоатаціи*: 311 кил. широко-колейныхъ жел. дорогъ и 1.227 кил. узко-колейныхъ жел. дорогъ въ одинъ метръ (см. карту фиг. 1).

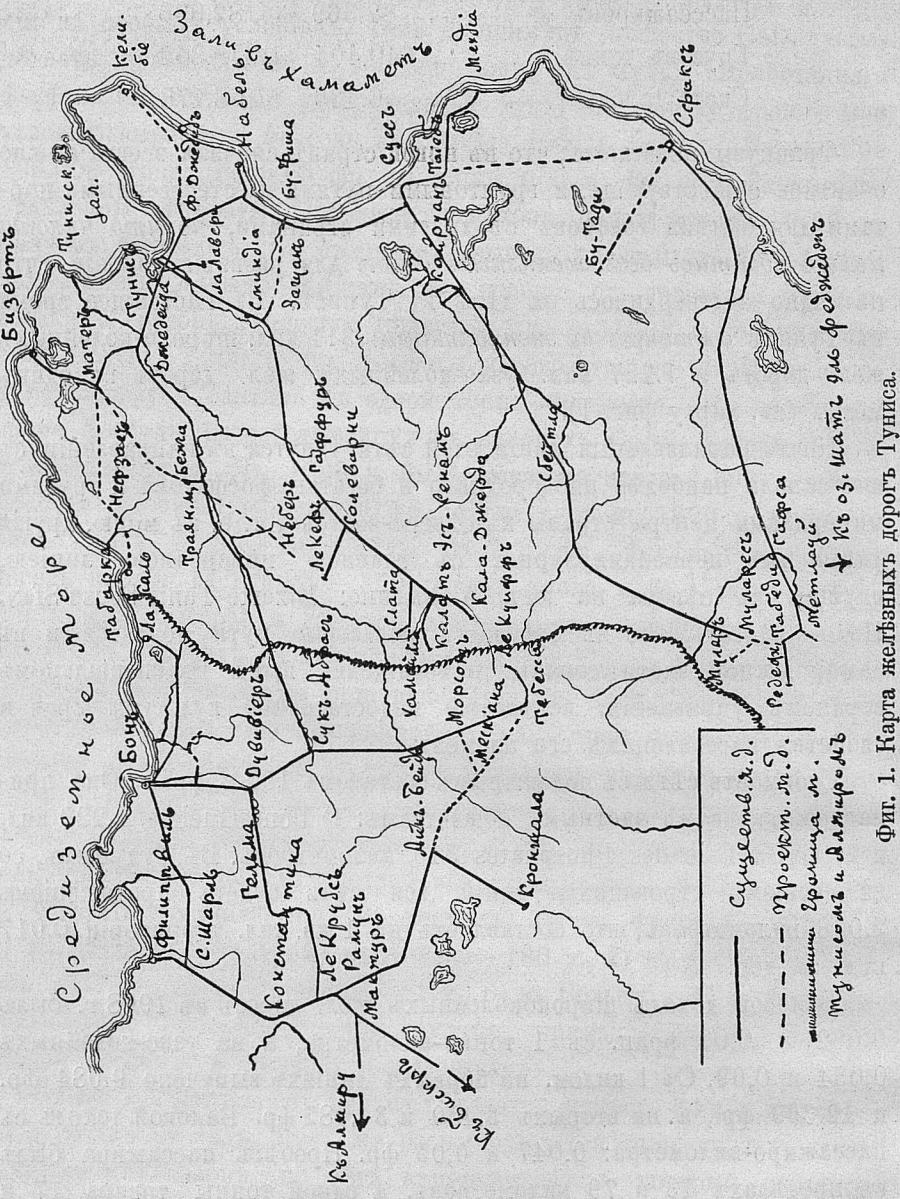
Почти параллельныя линіи этой сѣти тянутся въ направленіи съ юго-запада наиболѣе плодороднаго и богатаго фосфатомъ и другими минералами центра страны къ сѣверо-востоку, т. е. къ морю, другія линіи имъ перпендикулярны, съ главною поперечною линіею, идущею съ сѣвера на югъ, а именно: Bizerte-Tunis-Souse-Sfax. Надо полагать, что въ будущемъ рельсовые пути появятся и въ самой южной части страны, находящейся нынѣ въ спеціальномъ военномъ управленіи, вслѣдствіе недостаточной культуры края и свойствъ населяющихъ его племенъ.

Стоимость сѣти съ подвижнымъ составомъ 150 м. фран. Она принадлежитъ двумъ частнымъ обществамъ: 1) Bône-Guelma 1.228 кил. и 2) Gafsa C-ie des Phosphates 310 километровъ. Въ будущемъ, со включеніемъ строющихся линій, вся сѣть будетъ протяженіемъ 2.038 километровъ, что составляетъ на 1 кв. кил. территоріи 0,017 кил. ж. дор.

Валовой доходъ ширококолейныхъ жел. дорогъ въ 1908 г. былъ 0,082 и 0,09 фран. съ 1 тонно-километра, а на узко-колейныхъ 0,034 и 0,09. Съ 1 килом. на первыхъ линіяхъ выручено 9.084 фр. и 12.399 фр., а на вторыхъ 3.450 и 34.482 фр. Валовой доходъ съ пассажиро-километра: 0,047 и 0,05 фр. Пробѣгъ пассажира былъ въ предѣлахъ 13 и 79 километровъ, а одной тонны товара 17 и 237 километровъ.

Должно замѣтить, что узко-колейная линія Gafsa-Sfax построена безъ гарантіи и субсидіи отъ правительства. Ея валовой доходъ съ километра громадный—34.482 фран., а съ поѣздо-километра 6,15 фр. Съ 1903 г. по 1908 г. негарантированныя желѣзныя дороги доста-

вили казнѣ чистаго дохода 6,432.655 фр. Гарантированныя желѣзныя дороги потребовали субсидію въ 1.907 т. фр. Для уплаты этой суб-



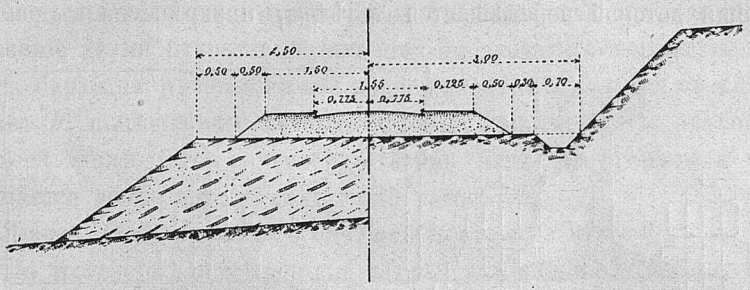
Фиг. 1. Карта желѣзныхъ дорогъ Туниса.

сидіи казна располагаетъ резервнымъ фондомъ въ 1.500 т. фр. Общій для всей сѣти коэффиціентъ эксплоатаціи въ 1908 году былъ 68,9%.

Главнѣйшія техническія особенности жел. дорогъ Туниса показаны на фиг. 2—12. На фиг. 13 и 14 показана важнѣйшая часть

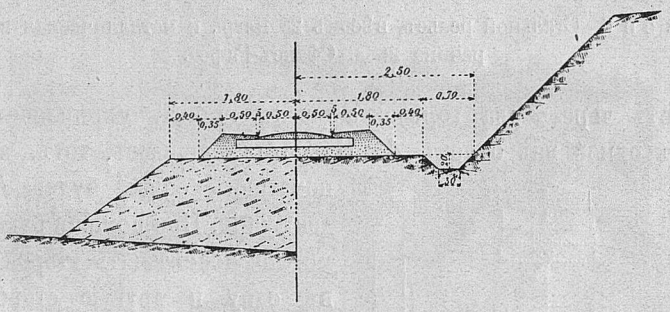
порта Сфаксъ—набережная, гдѣ нагружаются на суда фосфаты, доставленныя по желѣзной дорогѣ.

Полезно обратить особое вниманіе на механическую укладку



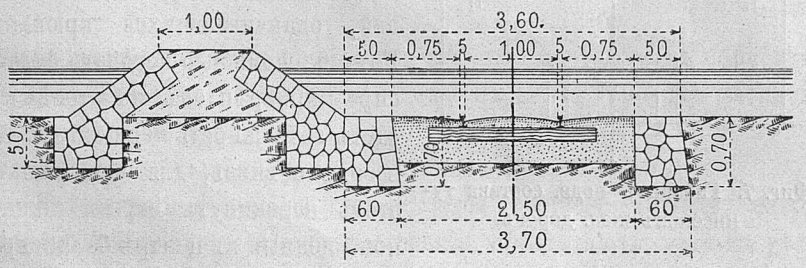
Фиг. 2. Нормальный поперечный профиль тунисскихъ ширококолейныхъ желѣзныхъ дорогъ.

пути, испытанную при сооруженіи линіи Gafsa-Sfax и показанную на фиг. 15 и 16. Она имѣетъ важное значеніе въ военное время,



Фиг. 3. Нормальный поперечный профиль тунисскихъ узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ.

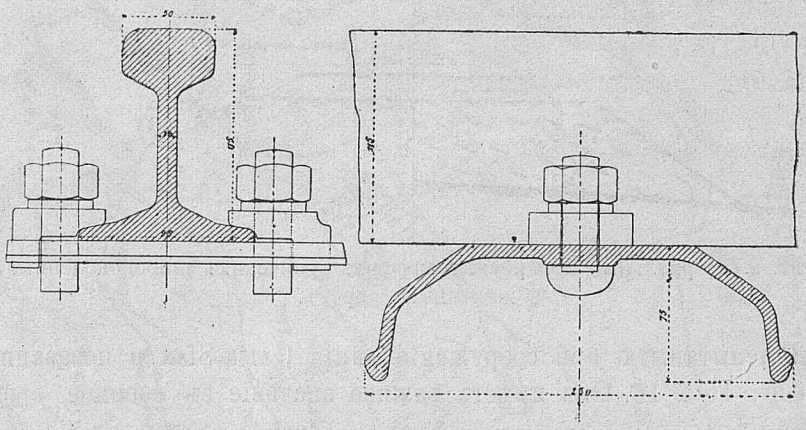
для быстраго возстановленія прерваннаго сообщенія. Горизонтальная цѣпь (фиг. 16) позволяетъ перемѣщать телѣжку D вдоль балокъ A,



Фиг. 4. Нормальный профиль затопляемаго пути (линія Суссъ-Кайруанъ).

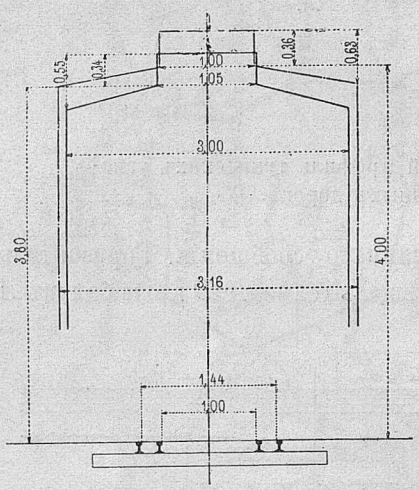
а другая, при помощи стального каната, соединяетъ балансиръ E съ телѣжкою и позволяетъ перемѣщать этотъ балансиръ вертикально.

Телѣжка *D* состоитъ изъ горизонтальной рамы, поддерживаемой двумя парами роликовъ, катящимися по балкамъ *A*. На осяхъ этихъ роликовъ насажены два шкива. Горизонтальная цѣпь, при помощи которой перемѣщается телѣжка, прикрѣплена къ рамѣ и



Фиг. 5 и 6. Стальной рельсъ, вѣсомъ 25 клгр., и металлическая поперечина ж. д. Сфаксъ-Гафса.

проходитъ черезъ два горизонтальныхъ шкива, укрѣпленныхъ на концахъ одной изъ балокъ *A*. Изъ этихъ шкивовъ, тотъ, который помѣщенъ близъ будки *B*, есть движущій. При помощи рукоятки *C* можно перемѣщать второй шкивъ въ одну и другую сторону въ горизонтальномъ направленіи, что даетъ возможность регулировать натяженіе цѣпи.



Фиг. 7. Габаритъ подв. состава тунисскихъ жел. дорогъ.

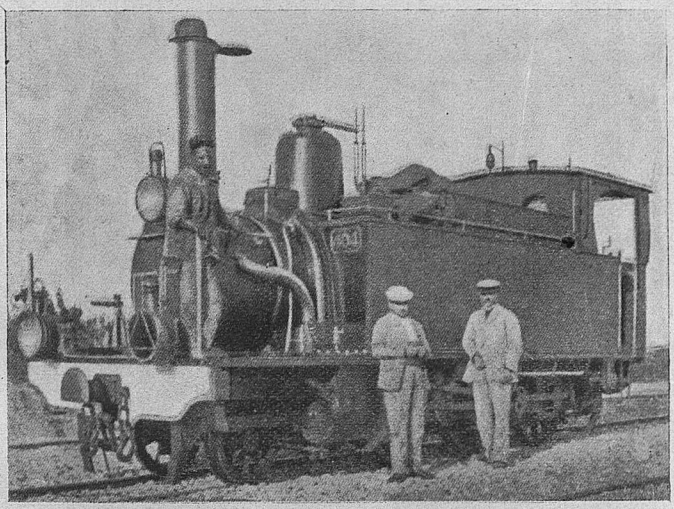
Балансиръ *E*, длиною 2 метра, имѣетъ на концахъ по парѣ цѣпей, оканчивающихся крюками. Канатъ, помощью котораго балансиръ прикрѣпленъ къ телѣжкѣ, даетъ возможность передвигать его вверхъ и внизъ, для чего канатъ этотъ перекинутъ черезъ шкивъ, помѣщенный въ центрѣ балансира. Канатъ прикрѣпленъ къ серединѣ поперечины, соединяющей оба конца балки *A*. Онъ обвивается черезъ шкивы телѣжки, удерживая между ними шкивъ балансира, и наворачивается на барабанъ, помѣщенный въ будкѣ *B*.

Такимъ образомъ, можно по произволу перемѣщать, какъ самую телѣжку съ балансиромъ горизонтально, такъ и опускать и подымать балансиръ на требуемую высоту.

Подъ платформою вагона помѣщенъ барабанъ, приводимый во вращеніе двумя рукоятками при помощи зубчатаго механизма. На этотъ барабанъ навивается стальной канатъ, проходящій въ желобѣ шкива F, помѣщеннаго впереди вагона. Канатъ этотъ проходитъ по всей длинѣ вагона непосредственно надъ платформою и продолжается далѣе черезъ слѣдующій вагонъ.

Ящикъ G съ баластомъ служитъ противовѣсомъ.

На платформѣ помѣщены 4 катка, а именно: 2 катка у концовъ и 2 промежуточныхъ. Эти катки поддерживаются каждый



Фиг. 8. 28,2-тонный паровозъ желѣзной дороги Бонъ-Гельма (узкой колеи).

двумя подшипниками, приболченными къ продольнымъ брусьямъ вагона. Такіе же катки установлены на всѣхъ прочихъ вагонахъ укладочнаго поѣзда.

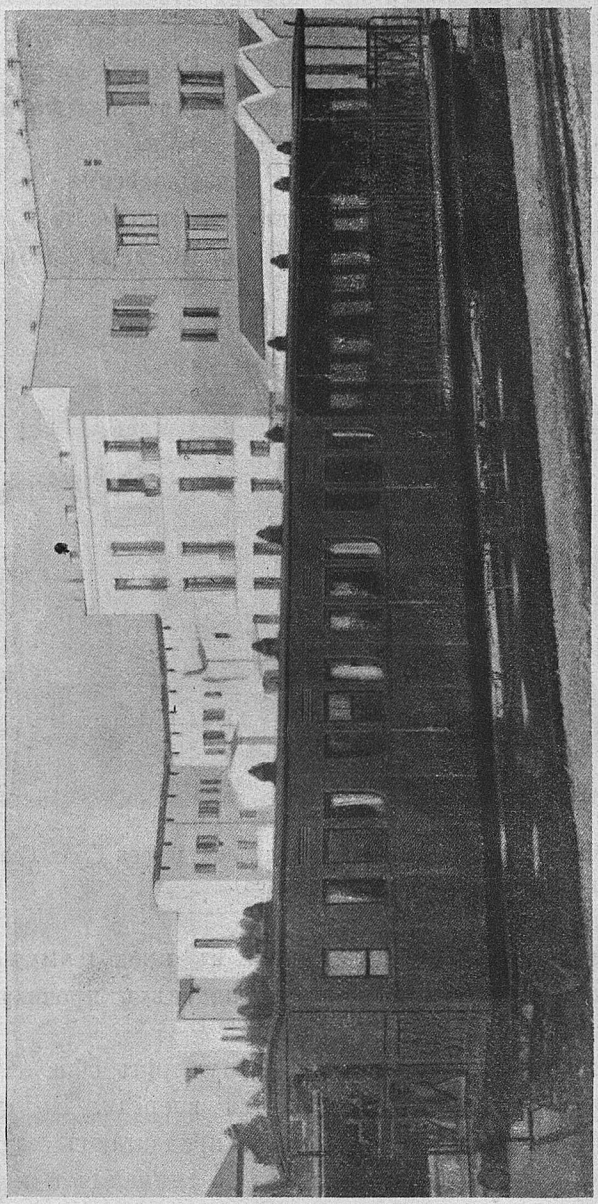
Операція укладки производится слѣдующимъ образомъ.

Укладочный вагонъ всегда остается впереди. Поѣздъ, нагруженный матеріаломъ верхняго строенія, придвигаютъ сзади къ укладочному вагону, и съ передней платформы снимаютъ и передвигаютъ на платформу укладочнаго вагона матеріалы при помощи особаго ворота.

Посредствомъ катучей телѣжки подымаютъ вверхъ первый про-

летъ-звено верхняго строенія, перемѣщаютъ его по направленію пути и затѣмъ спускаютъ спереди на путь.

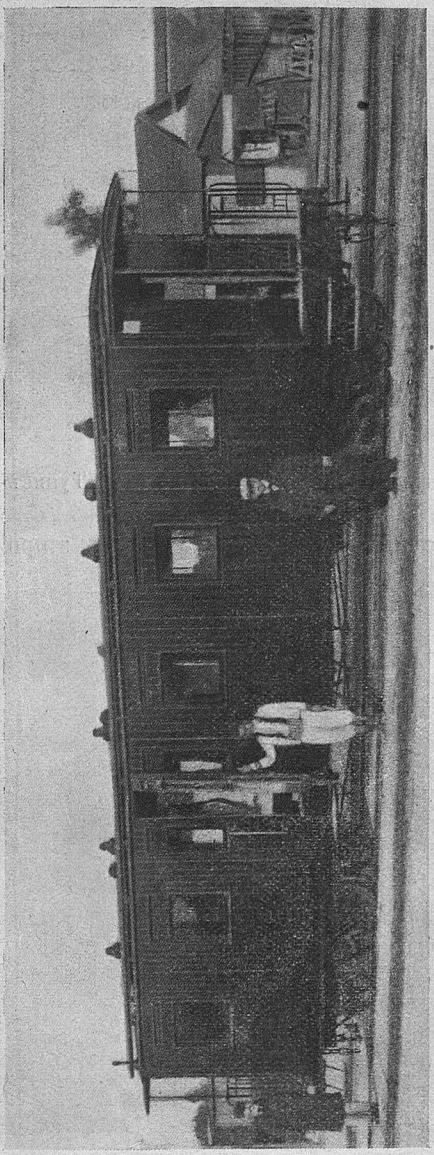
Въ этотъ моментъ рабочіе подхватываютъ конецъ пролета и прилаживаютъ его къ концу уложенной части, на которой стоитъ



Фиг. 9. Вагонъ-микстъ желѣзной дороги Бонъ-Гельма (нормальной колеи).

укладочный вагонъ. Другіе рабочіе укладываютъ другой конецъ, придавая пролету положеніе, которое онъ долженъ занимать окон-

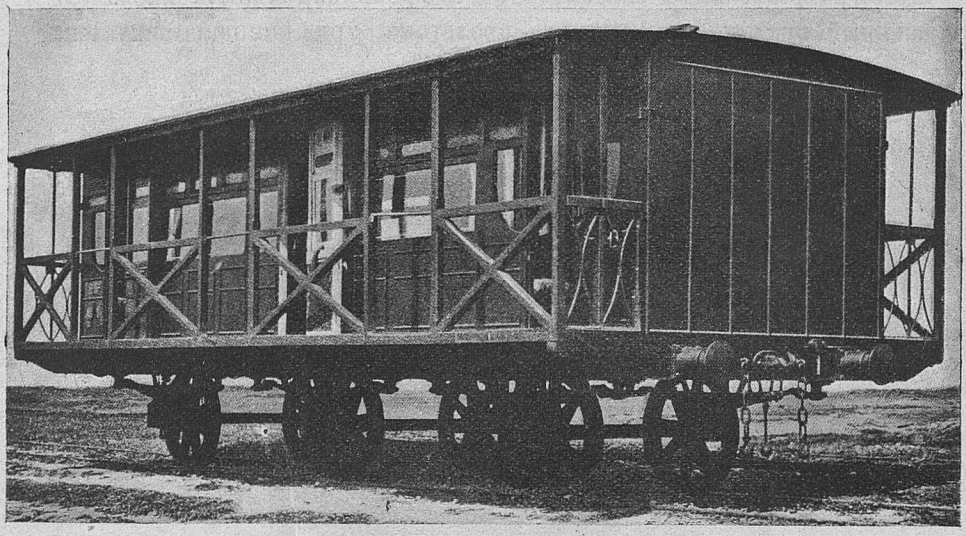
чательно. Отцѣпивъ этотъ пролетъ, даютъ возможность телѣжкѣ отойти назадъ для совершенія той же процедуры съ вторымъ пролетомъ—рельсовымъ звеномъ. Въ это время скрѣпляютъ вновь уложенный пролетъ со старымъ пролетомъ при помощи накладокъ,



Фиг. 10. Вагонъ-миксеръ желѣзной дороги Бонъ-Гельма (узкой колеи).

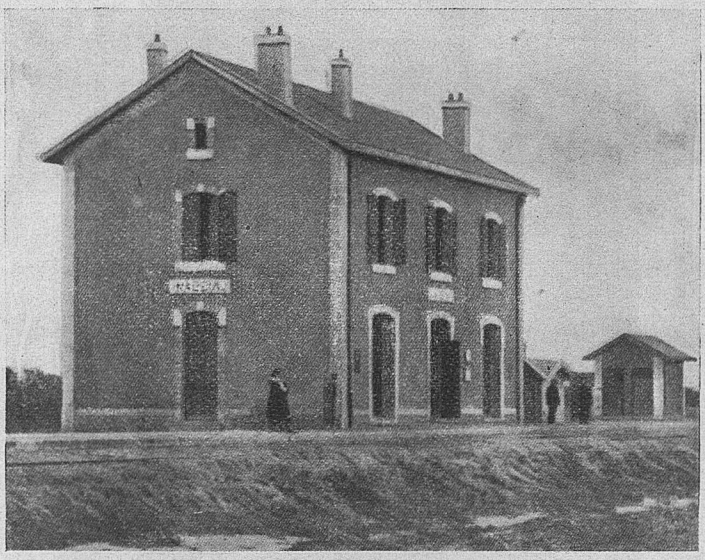
послѣ чего укладочный вагонъ можетъ быть переведенъ впередъ, вмѣстѣ со стоящимъ за нимъ рядомъ платформъ съ матеріалами, на длину одного звена.

Когда все количество матеріаловъ, поданное на укладочный вагонъ, уже уложено въ путь, приводятъ въ дѣйствіе лебедку для



Фиг. 11. Вагонъ-салонъ тунисскаго бея, на сѣти Тунисъ—Гулеттъ-Марса.

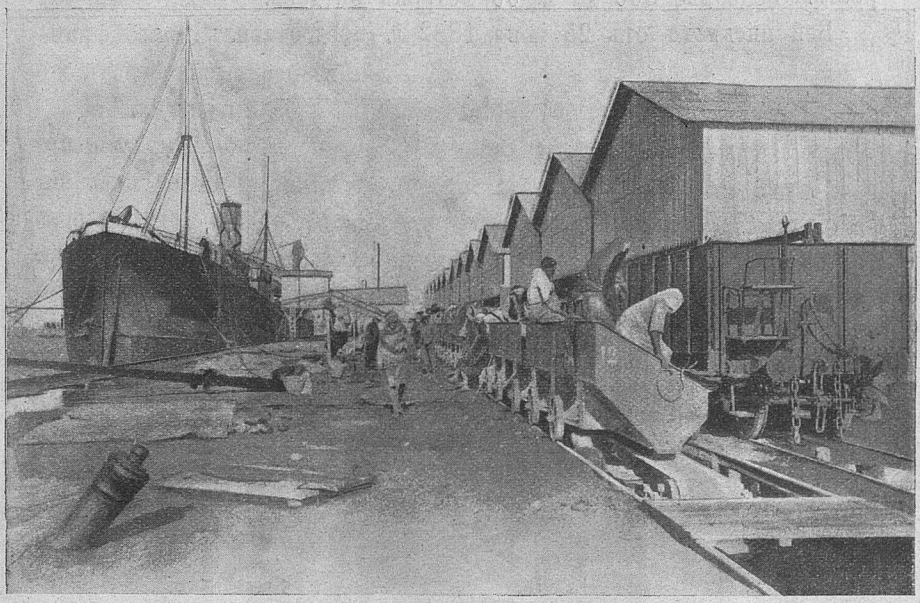
подачи на укладочный вагонъ нагрузки съ второй платформы, и



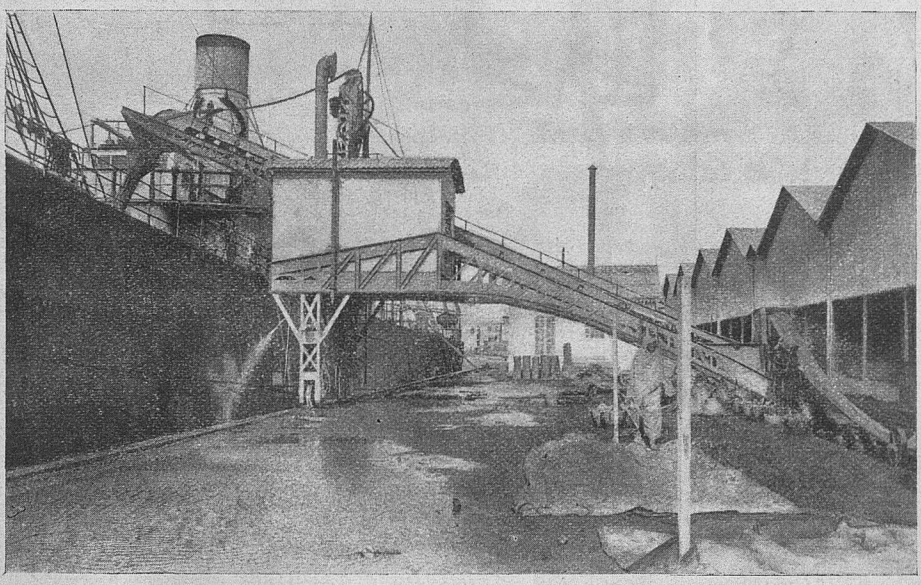
Фиг. 12. Станція Нобель.

такимъ образомъ работа продолжается, пока не будутъ уложены въ путь всѣ пролеты верхняго строенія, имѣвшіеся въ поѣздѣ.

Благодаря этой системѣ укладки, операція эта удешевляется,



Фиг. 13. Набережная для нагрузки фосфатовъ въ портѣ Сфаксъ.

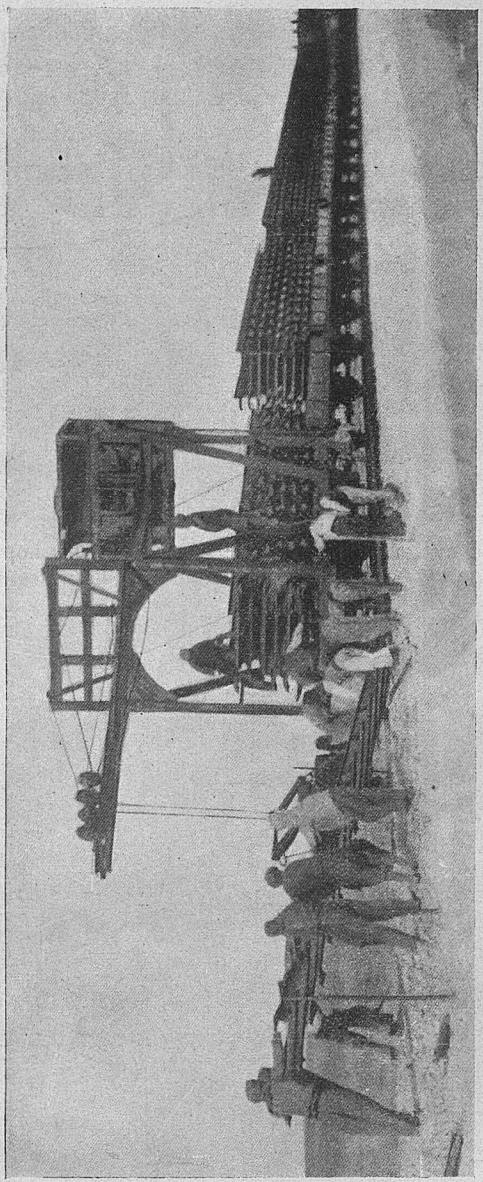


Фиг. 14. Автоматическая перегрузка фосфатовъ изъ вагоновъ на пароходы въ портѣ Сфаксъ.

причемъ скорость укладки достигаетъ 1.500 метровъ въ день, въ

то время, когда укладку обычными способами можно вести со скоростью не болѣе 800 до 1.000 метровъ въ день.

Бей письмомъ отъ 25 іюня 1882 г. предоставилъ право фран-

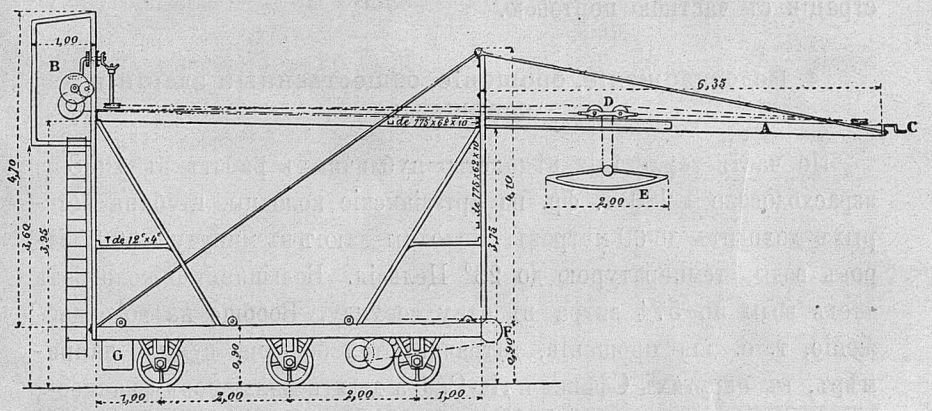


Фиг. 15. Механическая укладка верхняго строенія пути при постройкѣ линіи Сфаксъ-Гафса.

цузскому протекторату Туниса „la Régence“ выдавать частнымъ обществамъ концессіи на сооруженіе и эксплоатацію жел. дорогъ. Это значительно облегчило дѣло сооруженія рельсовыхъ путей по

сравненію съ прежнею зависимостью отъ французскаго парламента. На обязанности министровъ публичныхъ работъ и финансовъ Туниса лежитъ также и контроль, въ томъ числѣ и въ отношеніи стратегическихъ требованій.

Между прочимъ изъ бесѣды съ министромъ генералъ-резидентомъ выяснилось, что для обезпеченія эксплоатаціи сѣти*) отъ проявленія злой воли туземцевъ по прекращенію движенія или даже разрушенію жел. дорогъ, большую услугу могутъ оказать дружины эксплотаціоннаго корпуса, организованнаго изъ гражданскихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, такъ какъ части войскъ оккупаціонной



Фиг. 16. Схема снаряда для механической укладки верхняго строенія.

дивизіи будутъ заняты своимъ прямымъ дѣломъ и не могутъ обладать спеціальными познаніями для принятія мѣръ въ войнѣ за обладаніе желѣзною дорогою.

Правительство теперь изучаетъ районы жел. дорогъ и строитъ на свой счетъ вѣтви, если находятся предприниматели, которые обяжутся доставлять извѣстный минимумъ количества грузовъ. Благодаря этому обезпечены какъ желѣзнодорожные займы, такъ равно и необходимыя суммы на расходы эксплоатаціи.

Законъ объ экспропріаціи земель для общественной пользы былъ изданъ еще 30 августа 1858 г., затѣмъ онъ былъ дополненъ 5 сентября 1905 г. въ виду сооруженія жел. дорогъ и расширенія портовъ. Концессіи на 4 большіе порта Бизертъ, Тунисъ, Суза и Сфаксъ выданы частнымъ обществамъ, остальные эксплоатируются непосредственно самимъ правительствомъ. Концессіи выданы на

*) На всей сѣти въ 1909 г. было паровозовъ 187, пасс. ваг. 160, баг. ваг. 101, тов. вагоновъ 3.021.

75 лѣтъ. Общества должны были произвести всѣ работы для судоходства, устроить магазины, уложить пути и проч. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ правительство уплачивало гарантію.

Приспособленіе морского порта Бизертъ къ военнымъ цѣлямъ было возложено на директора общественныхъ работъ (министра п. с.). Это приспособленіе отвѣчаетъ одновременно и торговымъ цѣлямъ. Вообще Тунисское правительство, по 1908 г., на улучшеніе портовъ приплатило 34.000.000 фр. Выдача концессій на порты теперь признается не вполнѣ удачною мѣрою. Происходятъ недоразумѣнія и затрудненія въ сношеніяхъ частной желѣзнодорожной администраціи съ частною портовою.

4. Водоснабженіе, орошеніе, общественныя зданія и освѣщеніе.

По части земледѣлія вѣдомство публичныхъ работъ въ 1908 г. израсходовало 1.280 т. фр. на артезіанскіе колодцы, глубина которыхъ доходитъ до 60 метровъ. Колодцы даютъ въ минуту 1.000 литровъ воды, температурою до 23° Цельсія. Большинство колодцевъ даетъ воды по 574 литра въ одну секунду. Вообще на водоснабженіе, т. е. для орошенія, затрачиваются большія суммы, напримѣръ, въ округахъ Сфаксъ и Ла-Скира девять милліоновъ франковъ, причемъ изъ этой общей суммы городъ Сфаксъ израсходовалъ три милліона франковъ, а правительство шесть милліоновъ франковъ.

Городу Сфаксъ (отличному морскому порту) для этой цѣли разрѣшено взимать 1 фр. 50 сант. со 100 литровъ вывозимаго оливковаго масла. Въ 1908 году было всего вывезено оливковаго масла 39.200.000 килограммъ. Вѣдомство общественныхъ работъ, для улучшенія экономическаго положенія края, произвело много работъ за счетъ правительства Туниса, что наглядно усматривается изъ нижеслѣдующей сравнительной таблицы за 25 лѣтъ, т. е. съ начала учрежденія французскаго протекторатора въ 1881 году.

5. Расходы на улучшенія въ колоніи за 25 лѣтъ.

1881.	1906.
1) Шоссе—4 кил.	1) 3000 (въ 1908 году 4.223), стоимость 30.000.000 фран
2) Желѣзныхъ дорогъ—210 кил.	2) 1160 (въ 1909 г. 2.038) кил., стоимость 109 м. фран.

3) Трамваевъ и автомобильныхъ линій 4) Морскихъ оборудованныхъ портовъ	не было.
5) Маяковъ—3	5) 60 больш. и малыхъ съ принадлежн., стоимость 2 м. фр.
6) Общественныхъ зданій не было	6) 300 для таможень, почты, телеграфа и школъ, стоимость 18.570 фран.
7) Водопроводы: а) городскіе — 1 въ Тунисѣ;	7) а) въ 70 городахъ—18.410 т. фран.
б) въ деревняхъ — не было;	б) 320 колодцевъ и источниковъ—650 т. фран.
в) для земледѣлія—не было;	в) 15 больш. артез. колодцевъ 280 т. фран., 30 мал. 950 т. фран.
	45 на сумму 1.180 т. фр
8) Освѣщеніе город.—не было;	8) на суму 3.000.000 фран.
9) Канализація—не было.	9) Главная центральная сѣть на сумму 6 м. фран.
	Итого 224 м. фран.

Среднимъ числомъ въ годъ затрачивалось по 9 м. фран. При населеніи въ 2 м. жителей расходъ въ годъ на 1 жителя 4,5 фран. При территоріи всего края въ 120 т. кв. килом., среднимъ числомъ въ годъ на всѣ улучшенія расходовалось въ годъ по 75 фран. на 1 кв. километръ территоріи.

6. Почтовыя, телеграфныя и телефонныя сообщенія.

Французы поняли, что для экономическаго развитія края и удержанія его въ своихъ рукахъ нужно обладать также и хорошо устроенною сѣтью почтовыхъ, телеграфныхъ и телефонныхъ сообщеній. Еще въ 1847 году по просьбѣ бея, французы устроили почтовыя сообщенія, а въ 1859 г. и телеграфныя. Въ 1888 году, для цѣлей политическихъ и стратегическихъ былъ учрежденъ автономный французскій правительственный почтовый органъ Office Postal Tunisien, объединившій окончательно разныя почтовыя учрежденія другихъ государствъ въ 1906 г. Къ 1 января 1888 г. состояло 37 почтовыхъ конторъ, а въ 1908 г. уже 376. Перевозка

писемъ совершалась ж. дорогами, трамваями, курьерами на повозкахъ, автомобилями и всадниками. Въ 1908 году было переслано писемъ 59.243.884 и почтовыхъ переводовъ 868.522 на 74.335.295 фр., заказныхъ писемъ 771.638, почтовыхъ посылокъ 526.204. Ежедневно почта перевозилась по сѣти грунтовыхъ и рельсовыхъ путей протяженіемъ въ 9.840 километровъ. Среднимъ числомъ на 1 кв. кил. территоріи приходится 0,082 километра почтовыхъ сообщеній.

Телеграфная сѣть въ 1908 г. имѣла протяженіе 4.145 кил. съ общей длиною проводовъ 14.350 кил. Телеграфныхъ конторъ было 177. Кромѣ того, для стратегическихъ и другихъ цѣлей вдоль морского берега и сухопутныхъ границъ устроены станціи безпроволочнаго телеграфа. Телефонныхъ линій 5.124 кил. Абонентовъ 1.219.

Было передано телеграммъ 1.281.785. Переговоровъ по телефону 769.

Валовой доходъ:

Почты	1.649 159	фр.
Телеграфа	547.674	„
Телефона	191.116	„
Субсидія сберегат. кассамъ .	49.130	„ *)
Всего . . .	2.437.079	фр.
Расходъ . . .	2.350.750	**)
Чистый доходъ. . .	86.329	фр.

Въ 1909 г. на народное образованіе затрачено 3.445.055 фр., въ среднемъ на одного жителя 1,72 франка.

7. Торговля и финансы.

Въ 1908 г. въ Тунисъ было *ввезено товаровъ* всего на сумму 123.028.142 фр., въ томъ числѣ изъ Франціи на 68.788.560 фр., изъ Англіи на 9.963.824 фр., изъ Алжира на 16.414.238 фр., изъ Италіи на 6.269.436 фр., изъ Бельгіи на 4.252.115 фр., изъ Россіи 757.039 фр., Должно замѣтить, что прежде, напримѣръ въ 1905 г., ввозъ изъ Россіи доходилъ до 7.262.793 фр. Желательно было бы изслѣдовать причину этого явленія.

*) Было открыто 5.620 текущихъ счетовъ.

**) Въ этой суммѣ субсидія пароходству за перевозку почты.

Вывезено было изъ Туниса во Францію на 42.143.189 фр., въ Италію на 19.283.675 фр., въ Англію на 10.383.543 фр., въ Россію на 102.565 фр.,всего изъ Туниса на 94.155.095 фр. Слѣдовательно, всего ввезено и вывезено на 217.183.147 фр. Главные предметы *по ввозу*: минералы, машины, мука, крупа и зерно, *по вывозу*: оливковое масло, зерно, рыба, скотъ, губки, фосфаты, минералы. Обоюдныя сношенія Туниса съ Франціею по ввозу и вывозу выражаются суммами 68.788.560 фр. и 42.143.189 фр., всего 110.931.749 фр. Въ 1908 г. была засуха, поэтому зерна было вывезено лишь на 4.500.000 фр., тогда какъ въ 1903 году на 24.000.000 фр. Уменьшеніемъ вывоза отразились также сокращеніе производства оливкового масла, падежъ скота и пчелъ. Не взирая на эти неблагопріятныя обстоятельства, удалось свести государственный бюджетъ съ излишкомъ, а именно:

1) валовой доходъ . .	74.031.348 фр.	98 с.
1) „ расходъ . .	64.822.392 „	97 „
Излишекъ . .	9.208.956 фр.	01 с.

Въ 1904 г. этотъ излишекъ доходилъ до 10.143.036 фр. 63 с. Въ 1909 г. былъ предвидѣнъ бюджетъ:

Валовой доходъ:

1) обыкновенный	42.097.540 фр.
2) спеціальный	49.827.733 „
Итого . . .	91.925.273 фр.

Расходъ:

1) обыкновенный . . .	42.090.415 фр. 39 с.
2) спеціальный . . .	49.827.733 „ — „
Итого . . .	91.918.148 фр. 39 с

Въ числѣ источниковъ *валового дохода* значится также прямой налогъ на мужчинъ мусульманъ и евреевъ, взимаемый въ размѣрѣ 25 фр. 85 сантимовъ съ человѣка, что даетъ въ годъ около 7 милл. фр. Налогъ этотъ былъ введенъ съ 1856 г., когда, вслѣдствіе финансовыхъ затрудненій беевъ, пришлось дѣлать займы, дошедшіе въ 1870 г. до 145 милл. фр., по которымъ приходилось уплачивать процентовъ свыше 6.500 т. фр. въ годъ.

Часть займовъ 1902 и 1907 гг. была погашена изъ бюджетныхъ средствъ въ теченіе 10 л., на сумму 115 милл. фр. Въ числѣ расходовъ значится на содержаніе бея и его двора 1.688 т. фр.

Вслѣдствіе конверсій государственный долгъ увеличился, но далъ возможность получить 20.278.562 фр. на постройку желѣзныхъ дорогъ, не увеличивая общей суммы годовыхъ процентовъ. Вообще въ настоящее время доходъ покрываетъ вполнѣ всѣ расходы.

Согласно госуд. росписи 1909 г. всѣ расходы распредѣлялись по вѣдомствамъ слѣдующимъ образомъ:

		Фр. с.
I. Финансовое		26.322.152 09
Въ томъ числѣ спеціальный	3.420.133 фр.	
II. Почтово-телеграфное		3.146.657 —
спец. расх. . . .	494.900 фр.	
III. Общая администрація		5.999.544 30
спец. расх. . . .	518.300 фр.	
IV. Землед., торговля, колон. . . .		2.535.125 —
спец. расх. . . .	1.092.900 фр.	
V. Народное образованіе		3.445.054 55
спец. расх. . . .	897.000 фр.	
VI. Тунисская туземн. армія . . .		1.071.754 46
спец. расх. . . .	656.400 фр.	
VII. Общ. работъ и пут. сообщ. . . .		49.037.868 —
спец. расх. . . .	42.748.100 фр.	
VIII. Непредвидѣнные		360.100 —
Итого . .		91.918.255 40

Въ томъ числѣ спец. расходовъ: 49.827.733 фр.

По отдѣлу I-му значится въ числѣ *обыкновенныхъ расходовъ* 11.725.032,93 фр. на уплату процентовъ (3% и 3,5%) по займамъ. Должно замѣтить, что бюджетъ составляется директоромъ финансовъ, обсуждается въ совѣтѣ министровъ и, по одобреніи французскимъ правительствомъ въ Парижѣ, утверждается беемъ и публикуется для руководства въ Journal officiel de la Régence.

Б. Сѣв. Америка.

Не подлежитъ сомнѣнію, что успѣхъ эксплоатаціи нашей великой Сибирской и будущихъ въ Азіи магистралей, въ политическомъ, военномъ, коммерческомъ и финансовомъ отношеніяхъ,

зависитъ отъ системы колонизаціи всего края, въ особенности того района, который прилегаетъ къ линіи, а равно и того, который по своимъ мѣстнымъ условіямъ (подъѣзднымъ путямъ) можетъ оказывать на нее вліяніе, въ виду существующихъ или могущихъ образоваться новыхъ отраслей заводской, кустарной и прочей промышленности, содѣйствующихъ увеличенію населенія края и его богатства.

Конечно, эта наша великая магистраль, являясь главнымъ піонеромъ и разсадникомъ культуры на большой территоріи новыхъ земель, можетъ создать *новые источники государственныхъ доходовъ* лишь при должной постановкѣ всего дѣла.

Поучительнымъ примѣромъ могутъ служить большія частныя желѣзнодорожныя общества въ С.-американскихъ соединенныхъ штатахъ. Линіи этихъ обществъ, въ особенности на западѣ, являются піонерами новой цивилизаціи, указывая переселенцамъ новые пути въ незаселенныя плодородныя равнины дальняго запада и бывшихъ индѣйскихъ территорій. Плохо устроенная линія, со слабымъ первоначально мѣстнымъ движеніемъ грузовъ, постепенно и незамѣтно, благодаря заселенію края, увеличенію хлѣбопашества и образованію разныхъ новыхъ отраслей промышленности, торговли, фабрикъ, заводовъ и проч., обращается въ линію первостепеннаго значенія съ сильнымъ движеніемъ грузовъ для внѣшней торговли.

Развивая сѣть главныхъ и подъѣздныхъ рельсовыхъ путей, частныя желѣзнодорожныя общества обслуживаютъ большія дѣвственныя лѣса, луга, поля, разнаго рода новыя промышленности и увеличиваютъ доходность своихъ предпріятій, въ особенности установленіемъ должныхъ условій перевозокъ, способствуя надлежащей организаціи торговли.

Дешевая провозная плата по водянымъ сообщеніямъ, конкуррирующимъ съ желѣзными дорогами, заставила понизить не только желѣзнодорожные тарифы, но и накладные расходы. Этого достигли устройствомъ въ мѣстахъ соединенія желѣзныхъ путей между собою или съ водяными магазиновъ и элеваторовъ, эксплоатируемыхъ особыми торговыми экспортными фирмами или самими желѣзнодорожными обществами. Элеваторы эти сближаютъ желѣзнодорожный вагонъ съ паровымъ или другимъ судномъ, образуя какъ бы одинъ сплошной непрерывный путь. Такимъ образомъ, зерно, поступивъ въ одинъ изъ магазиновъ желѣзнодорожныхъ станцій или рѣчныхъ пристаней отдаленныхъ западныхъ штатовъ, безъ всякаго участія производителя хлѣба или отправителя груза, достигаетъ

американскаго морского вывозного порта, откуда уже отправляется по назначенію.

Задаваясь вышесказанными широкими планами, частныя не гарантированныя желѣзнодорожныя общества, напримѣръ общество Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway C°, протяженіемъ свыше 10.000 верстъ, служа піонеромъ и разсадникомъ культуры на большой территоріи, связываютъ между собою двѣ большія рѣчныя системы и тѣмъ имѣютъ возможность привлекать на свои линіи большое количество грузовъ.

Для постояннаго успѣха и дальнѣйшаго развитія своего предпріятія названное выше американское желѣзнодорожное общество въ составѣ своей главной дирекціи имѣетъ два отдѣла: *иммиграціонный и индустріальный.*

Первый отдѣлъ заботится о привлеченіи иммигрантовъ въ такія части территоріи, прилегающей къ желѣзнодорожной сѣти общества, которыя сравнительно еще мало заселены и представляютъ хорошіе шансы на успѣшное привитіе извѣстной культуры земледѣлія и проч.

Второй отдѣлъ заботится о томъ, чтобы въ мѣстностяхъ, гдѣ уже имѣется соотвѣтствующее поселеніе, создать разные виды фабричной и заводской промышленности, а равно разработку всякаго рода минераловъ и прочихъ ископаемыхъ, если мѣстныя условія и нѣдра земли этому особенно способствуютъ.

Иммиграціонный отдѣлъ путемъ разныхъ мѣръ, своею особою предупредительностью и посредничествомъ между переселенцами, землевладѣльцами и правительствомъ по покупкѣ земель, достигаетъ громадныхъ результатовъ. На его обязанности лежитъ также дальнѣйшее направленіе партій переселенцевъ на мѣста, гдѣ обыкновенно скоро образуются цѣлыя поселенія.

Этотъ отдѣлъ обладаетъ точными свѣдѣніями и подробностями по пріобрѣтенію частныхъ и казенныхъ земель, дѣлаетъ частыя о семъ публикаціи и даетъ справки поселенцамъ не только въ Америкѣ, но даже и въ Европѣ.

При такомъ постоянномъ заботливомъ хозяинѣ, знающемъ хорошо условія обоюднаго преуспѣянія, т. е. поселенцевъ и желѣзнодорожнаго общества, является прочная гарантія въ успѣхѣ колонизаціи и культуры края.

Главный агентъ этого иммиграціоннаго отдѣла посредствомъ публикацій пропагандируетъ въ Европѣ и другихъ государствахъ о выгодахъ колонизаціи на территоріи, прилегающей къ желѣзнодорожной сѣти представляемаго имъ частнаго желѣзнодорожнаго

общества. Въ результатѣ между нимъ и будущими поселенцами открывается переписка. Ни одно письмо не оставляется безъ отвѣта.

Агентъ даетъ безвозмездно совѣты по этому предмету. Зная національный характеръ и преобладающую культуру и климатъ разныхъ европейскихъ и другихъ странъ, иммиграціонный агентъ совѣтуетъ, напр., выходцамъ изъ Скандинавіи пріобрѣтать болѣе сѣверные участки, изъ Россіи—въ Южной Дакотѣ, такъ какъ здѣсь получается хорошій урожай пшеницы, ржи, льна и т. д. Само общество не выдаетъ денежныхъ ссудъ на пріобрѣтеніе земель.

Колонисты, по пріѣздѣ въ Чикаго, гдѣ находится главная дирекція этого ж.-д. общества, получаютъ прямой доступъ къ этому агенту, который заботится о дальнѣйшимъ препровожденіи партій поселенцевъ на мѣста.

Со временемъ, по образованіи большихъ фермъ и поселковъ и по установленіи хорошихъ желѣзнодорожныхъ сообщеній, цѣна на землю значительно возростаетъ.

Прежніе владѣльцы обыкновенно продаютъ свои участки съ барышомъ и передвигаются далѣе на западъ, на новыя дѣвственныя мѣста, пріобрѣтая землю за баснословно дешевую цѣну.

Индустріальный отдѣлъ, преслѣдуя, такъ сказать, дополнительную задачу, заботится о привлеченіи капиталистовъ, заводчиковъ, фабрикантовъ и другихъ свѣдущихъ лицъ и рабочихъ въ города, на рудники, фермы и въ поселки, для созданія или поддержанія разнаго рода промысловъ, фабрикъ и проч.

Путемъ цѣлесообразной организаціи ему извѣстны спросъ и предложеніе, цѣны на извѣстные предметы потребленія, производства и рабочій трудъ, степень выгодности созданія въ томъ или другомъ районѣ извѣстной отрасли промышленности, въ зависимости отъ рынковъ сбыта и производства, а равно и условій перевозокъ и тарифовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Такимъ образомъ его постоянное хозяйственное око и посредничество приносятъ, наравнѣ съ иммиграціоннымъ отдѣломъ, незамѣнимую услугу успѣшному развитію цѣлаго края, хотя главное назначеніе этихъ частныхъ ж.-д. обществъ: *улучшать постоянно финансовое положеніе своего предпріятія*.

Успѣхъ дѣятельности обоихъ отдѣловъ объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что они, будучи хорошо ознакомлены съ условіями ж.-д. эксплоатаціи, въ состояніи создать требуемое взаимодѣйствіе между земледѣліемъ и промышленностью съ одной стороны, и администраціею ж.-д. сѣти—съ другой.

B. Азія.

1. Поверхность территоріи Бухары.

Бухарское ханство *) занимаетъ площадь въ 217.000 кв. верстъ. Сѣверо-западная часть ханства, орошаемая водами Зеравшана и Аму-Дарьи, вполнѣ пригодна къ культурѣ и усердно эксплоатируется мѣстнымъ населеніемъ, трудолюбивымъ и смышленымъ, производящимъ на своей землѣ разнаго рода хлѣбные злаки для своихъ личныхъ нуждъ и, главнымъ образомъ, *хлопокъ* для вывоза за предѣлы ханства. Вся восточная часть Бухары гористая, обильна минеральными богатствами и мало пригодна для земледѣлія. Лишь низменная часть восточной Бухары вдоль Аму-Дарьи могла бы быть приспособлена къ культурѣ хлопка при сравнительно небольшихъ затратахъ на развитіе оросительной системы.

Въ горной Бухарѣ населеніе занимается скотоводствомъ и мелкой торговлей, а въ золотоносныхъ мѣстностяхъ—добычею золота первобытнымъ способомъ.

2. Населеніе.

Населеніе ханства самое разноплеменное. Аборигены страны—*таджики*, въ восточной Бухарѣ, составляютъ преобладающую часть населенія. Въ западной Бухарѣ таджики перемѣшались съ представителями узбековъ, туранскаго племени, предки которыхъ завоевали ханство. Эти двѣ народности живутъ мирно другъ съ другомъ и исповѣдуютъ исламъ сунитскаго толка.

Кромѣ осѣдлыхъ таджиковъ и узбековъ, почти исключительно занимающихся земледѣліемъ и мелкой торговлею, населеніе ханства состоитъ изъ: 1) арабовъ, 2) гальча, 3) хазара, 4) афганцевъ, 5) индусовъ, 6) евреевъ, 7) киргизъ, 8) туркменъ, 9 цыганъ и, наконецъ, 10) русскихъ.

Арабы—потомки завоевателей, покорившихъ среднюю Азію и обратившихъ населеніе ея въ мусульманство. Долголѣтнее пребываніе евреевъ въ ханствѣ наложило на нихъ особый отпечатокъ и они рѣзко отличаются отъ своихъ единовѣрцевъ въ губерніяхъ Европейской Россіи. Они постепенно забираютъ въ свои руки главныя отрасли торговли.

Киргизы, туркмены и цыгане странствуютъ по всѣмъ культурнымъ частямъ ханства, занимаясь ремеслами и скотоводствомъ.

---

*) По даннымъ, сообщеннымъ первымъ Департ. М. И. Д. отъ 1-го марта 1911 г., за № 1538.

3. Колонизація.

Русскіе, прибывшіе въ ханство почти вслѣдъ за покореніемъ Самарканда, пользуются особымъ положеніемъ въ Бухарѣ. По соглашенію туркестанскаго генералъ-губернатора съ Бухарскимъ правительствомъ 1888 года, для устройства русскихъ поселеній были отведены пространные земельные участки около желѣзнодорожныхъ станцій Бухара и Чарджуй, а также у пароходной пристани Керки на Аму-Дарьѣ. Въ 1899 году эмиромъ Бухарскимъ былъ отведенъ безвозмездно крупный участокъ земли въ урочищѣ Термезъ на афганской границѣ для нуждъ военнаго вѣдомства, которое предоставило часть этого участка подъ русское поселеніе. Въ перечисленныхъ четырехъ пунктахъ русскихъ подданныхъ насчитывается около 25.000 человѣкъ. Поселенія Новая Бухара и Чарджуй должны быть по справедливости названы русскими промышленными и торговыми пунктами въ ханствѣ.

Въ Новой Бухарѣ сосредоточены хлопкоочистительные заводы, доставляющіе въ Московскій и Лодзинскій мануфактурные районы очищенный хлопокъ. Такіе же заводы находятся въ Чарджуѣ и Керки, а также вдоль линіи желѣзной дороги у станцій: Зіаддинъ, Кермине, Кызылъ-Тепе и Каракуль.

Кромѣ этихъ болѣе или менѣе крупныхъ четырехъ поселеній, русскіе селятся у станцій желѣзной дороги, въ мѣстахъ расположенія отрядовъ нашей пограничной стражи, равно какъ и въ сравнительно значительныхъ торговыхъ центрахъ, какъ то: Шахрисябѣ, Карши, Гиссарѣ и др.

Русское землевладѣніе въ ханствѣ, несмотря на то, что Бухара была завоевана послѣ серьезныхъ столкновеній въ 1868 г., пока еще *не имѣло какихъ-либо ощутительныхъ результатовъ.*

Въ 80-ыхъ годахъ минувшаго столѣтія, по просьбѣ туркестанскаго генералъ-губернатора генералъ-адъютанта фонъ-Розенбаха, эмиръ Бухарскій пожаловалъ оренбургскому мѣщанину Мазову 1.000 десятинъ по р. Аму-Дарьѣ у Чарджуя для культуры американскаго хлопчатника.

Г. Мазовъ, вслѣдствіе отсутствія средствъ и, быть можетъ, недостаточныхъ знаній и неумѣнія примѣняться къ мѣстнымъ условіямъ, не воспользовался этимъ даромъ и послѣ болѣе чѣмъ 10-ти лѣтнихъ тяжбъ съ военнымъ вѣдомствомъ долженъ былъ отказаться отъ этого участка, возвращеннаго бухарскому правительству, которое взяло на себя уплату казеннаго долга Мазова. Не лучшіе резуль-

таты были достигнуты на землѣ, подаренной эмиромъ торгэвой фирмѣ Кудрина и К° на лѣвомъ берегу Аму-Дарьи, близъ Чарджуя, въ количествѣ около 300 десятинъ.

Правда, земля эта находится до сихъ поръ во владѣніи названной фирмы, но засѣвается не американскимъ хлопчатникомъ, а разными малоцѣнными злаками.

Въ послѣднее время русскіе стали арендовать у туземцевъ и пріобрѣтать въ собственность земельные участки около селенія Сарая и засѣвать ихъ американскимъ хлопчатникомъ. Въ виду того, что мѣстности у селенія Сарая не нуждаются въ водѣ и орошеніе ихъ требуетъ небольшихъ матеріальныхъ затратъ, развитіе культуры хлопчатника въ этой части ханства желательно и обѣщаетъ хорошія прибыли русскимъ предпринимателямъ.

4. Договоры съ Бухарою.

Договоры съ Бухарою были заключены туркестанскимъ генералъ-губернаторомъ генералъ-адъютантомъ фонъ-Кауфманомъ въ 1868 году, послѣ завоеванія Самарканда, и въ 1873 году.

Помимо этихъ договоровъ, въ силу нашего особаго положенія въ ханствѣ, мы имѣемъ полную возможность проводить тѣ мѣропріятія, которыя Императорское правительство признаетъ полезными и которыя далеко выходятъ изъ предѣловъ означенныхъ договоровъ, въ настоящее время уже устарѣлыхъ и не отвѣчающихъ требованіямъ времени.

5. Управленіе.

а) *Гражданское.*

Бухарское ханство управляется примѣнительно къ положеніямъ мусульманскаго права, видоизмѣненнымъ съ теченіемъ времени тѣми властителями, которые стояли во главѣ ханства.

Свѣтскимъ и духовнымъ главою Бухары считается эмиръ, который управляетъ своимъ ханствомъ деспотически, назначая своихъ довѣренныхъ лицъ на всѣ административные посты. Ханство раздѣляется на бекства, т. е. на округа, во главѣ которыхъ находятся беки, отъ себя уже назначающіе лицъ для завѣдыванія отдѣльными отраслями администраціи. По распоряженію бековъ взимаются подати и прямые налоги, которые періодически представляются эмиру деньгами и установленными съ давнихъ поръ подношеніями въ видѣ халатовъ, предметовъ мѣстной обрабатывающей промышленности и лошадей. Бекъ опредѣленнаго жалованья не получаетъ,

а производитъ расходы на свое и своего штата содержаніе изъ доходовъ ввѣреннаго ему бекства, представляя своему владыкѣ отчеты въ произведенныхъ имъ расходахъ. Отдѣльной административной единицей считается Старая Бухара, управленіе который ввѣрено высокому чиновнику, носящему названіе намѣстника эмира. Этотъ чиновникъ выбирается эмиромъ изъ самыхъ заслуженныхъ сановниковъ и всѣ бухарскіе чиновники поставлены въ нѣкоторую отъ него зависимость.

Сборъ торговаго налога—*зякета* ввѣренъ особому чиновнику, *главному зякетчію*, который имѣетъ своихъ агентовъ во всѣхъ частяхъ ханства. Чиновникъ этотъ также не получаетъ опредѣленнаго жалованья и производитъ расходы на свое и своего штата содержаніе изъ доходовъ по сбору зякета, представляя о собранныхъ имъ суммахъ и расходахъ періодическіе отчеты.

Судопроизводство находится въ рукахъ *казіевъ*, судей, единолично и безаппелляціонно рѣшающихъ поступающія къ нимъ дѣла гражданскаго и уголовнаго характера. Недовольный рѣшеніемъ казія имѣетъ право обратиться къ эмиру съ ходатайствомъ о пересмотрѣ его дѣла. Эмиръ назначаетъ своей властью вторичное разсмотрѣніе дѣла тому же или другому казію, если усмотрѣны въ рѣшеніи ошибки или уклоненія отъ положеній шаріата—сборника мусульманскихъ законоположеній. Кази въ столицѣ ханства избирается эмиромъ изъ числа самыхъ видныхъ и уважаемыхъ населеніемъ законовѣдовъ и въ отличіе отъ прочихъ казіевъ называется кази-каляномъ, т. е. верховнымъ судьею. Это лицо пользуется большимъ почетомъ и вліяніемъ въ ханствѣ и въ его завѣдываніи находятся всѣ богоугодныя заведенія и доходъ съ вакуфовъ. Не лишенъ онъ также вліянія въ вопросахъ назначенія и увольненія казіевъ въ ханствѣ, вслѣдствіе чего послѣдніе считаютъ себя въ зависимости отъ верховнаго судьи.

б) *Военное.*

Въ настоящее время бухарская армія состоитъ изъ 9 слишкомъ тысячъ человѣкъ, составляющихъ 10 батальоновъ пѣхоты, 2-хъ конныхъ сотенъ и одной конно-артилерійской батареи. Во главѣ арміи стоитъ особый начальникъ съ званіемъ топчибаши, который завѣдываетъ всѣми частями войскъ и ихъ содержаніемъ. По ходатайству эмира Музаффаръ-Эддина въ 1881 году были командированы офицеры для обученія бухарскихъ солдатъ. Съ того времени установлены русскій строевой уставъ и команды на русскомъ языкѣ.

Послѣ ухода русскихъ инструкторовъ обученіе арміи было ввѣрено бухарскимъ офицерамъ, которые своимъ нерадѣніемъ къ службѣ и отсутствіемъ самыхъ элементарныхъ знаній военнаго дѣла низвели бухарскую армію до того плачевнаго состоянія, въ которомъ она находится нынѣ. Пѣхота размѣщена главнымъ образомъ въ Бухарѣ и ея окрестностяхъ, незначительныя части квартируютъ въ горныхъ бекствахъ и въ крупныхъ пунктахъ, какъ Шахрисябъ и Карши. Конныя сотни размѣщены въ Кермине и въ Старой Бухарѣ и имѣютъ форму терскихъ и кубанскихъ казаковъ, составляя какъ бы личный конвой эмира. Одна изъ этихъ сотенъ, по назначенію его высочества, пребываетъ періодически въ Старой Бухарѣ въ распоряженіи намѣстника эмира.

Бухарская армія комплектуется, съ одной стороны, желающими, съ другой—отдачей въ войска лицъ, совершившихъ какое-либо преступленіе, или молодыми людьми безъ родства, а также родственниками бѣжавшихъ отъ наказанія преступниковъ.

Содержаніе нижнихъ чиновъ составляетъ 3 рубля въ мѣсяцъ безъ продовольствія отъ казны. Обмундированіе отпускается имъ отъ казны, но сроковъ мундирная одежда не имѣетъ и обновляется крайне рѣдко. Офицеры комплектуются производствомъ изъ нижнихъ чиновъ и служащихъ при эмирѣ. Образовательнаго ценза не установлено и среди офицеровъ встрѣчаются нерѣдко безграмотные.

Жалованье офицеровъ колеблется между 8 и 30 рублями въ мѣсяцъ; кромѣ того офицеры получаютъ ежегодно по 2-3 раза подарки въ видѣ халатовъ разнаго достоинства по чину.

6. Земледѣліе.

Земледѣльческіе районы находятся въ долинахъ рр. Зеравшана, Кашка-Дарьи и ея притоковъ, Аму-Дарьи и ея притоковъ, орошаемыхъ искусственными каналами, и по отрогамъ горъ, гдѣ земли орошаются только дождями.

Земли раздѣляются на: 1) государственныя бухарскія, 2) вакуфныя, 3) частныя и 4) казенныя русскія. Какъ государственныя, такъ и вакуфныя отдаются желающимъ въ вѣчную аренду за опредѣленный процентъ съ урожая, частныя облагаются подесятинной податью, русскія казенныя земли управляются по указаніямъ туркестанскаго генералъ-губернатора. Крупныхъ хозяйствъ въ Бухарѣ нѣтъ. Обыкновенное среднее владѣніе земледѣльца-собственника составляетъ $1^1/_2$-$2^1/_2$ десятины; самыми крупными хозяйствами считаются владѣнія до 18-20 десятинъ. Въ ханствѣ культиви-

руютъ: 1) пшеницу поливную и озимую красную, 2) ячмень, 3) джугару (сорго), 4) просо, 5) кунжутъ, 6) ленъ, 7) хлопокъ, 8) люцерну, 9) рисъ, 10) кукурузу, 11) чечевицу и 12) табакъ.

7. Народное образованіе.

Учебныя заведенія въ Бухарѣ могутъ быть раздѣлены на 1) низшія или школы грамотности—мектебы и 2) высшія—медресе. Первыхъ довольно большое количество, какъ въ городахъ, такъ и въ селахъ. Каждый приходъ имѣетъ свою начальную школу, въ которой учитель преподаетъ грамотность и начатки мусульманскаго вѣроученія. Учитель не обезпеченъ опредѣленнымъ содержаніемъ, а получаетъ вознагражденіе за свой трудъ отъ родителей учащихся въ видѣ различнаго рода подарковъ небольшой цѣнности, смотря по достатку родителей. Система обученія грамотѣ совершенно не удовлетворительна и заключается, главнымъ образомъ, въ зазубриваніи буквъ и слоговъ арабскаго языка, на которомъ написанъ коранъ. Дѣти проводятъ въ школѣ много лѣтъ и обыкновенно выпускаются малограмотными. Курсъ обученія не опредѣленъ извѣстнымъ срокомъ пребыванія въ школѣ и прерывается нерѣдко по усмотрѣнію родителей ученика для направленія послѣдняго къ торговой дѣятельности или земледѣлію. Окончившій низшую школу подготовляется къ поступленію въ высшую школу подъ руководствомъ особыхъ учителей, которые проходятъ съ нимъ нѣкоторые предметы мусульманскаго вѣроученія или законовѣдѣнія.

Высшія школы содержатся въ большинствѣ случаевъ на завѣщанные благотворительные капиталы и на доходы съ имѣній и находятся въ вѣдѣніи особыхъ лицъ, представляющихъ свои отчеты по расходованію суммъ на учебную и хозяйственную часть мѣстнымъ казіямъ или главному казію въ Старой Бухарѣ, въ зависимости отъ распоряженій завѣщателей капиталовъ на содержаніе этихъ учебныхъ заведеній.

Медресе имѣются во всѣхъ почти городахъ ханства, а медресе въ Старой Бухарѣ пользуются извѣстной славой въ мусульманскомъ мірѣ Средней Азіи. Практическихъ знаній мусульманская школа не даетъ. Она имѣетъ вполнѣ схоластическій характеръ и подготовляетъ только законовѣдовъ, находящихъ примѣненіе своихъ знаній въ дѣятельности казіевъ и совѣтниковъ ихъ. Въ послѣдніе годы, подъ вліяніемъ событій въ Турціи и Персіи, система преподаванія въ высшей и низшей школахъ начала подвергаться критикѣ со стороны либеральныхъ элементовъ населенія. Въ низшей школѣ счи-

тают ъ необходимымъ ввести звуковой способъ обученія грамотѣ и преподаваніе ариѳметики, географіи и исторіи по программамъ европейской школы. Высшую школу признаютъ также неудовлетворяющей своему назначенію и подлежащей коренной реформѣ, согласно требованіямъ настоящаго времени. Эти новыя вѣянія встрѣчаютъ, однако, большія возраженія со стороны большинства духовенства и законовѣдовъ страны, и врядъ ли настоящая грамотность можетъ получить распространеніе въ Бухарѣ въ ближайшемъ будущемъ.

8. Шоссе и грунтовые пути.

Бухарское ханство усѣяно путями сообщенія, устроенными съ давнихъ временъ, какъ между мѣстными населенными пунктами, такъ и для торговаго движенія съ сопредѣльными странами. Почти всѣ эти дороги грунтовыя и созданы въ разное время по приказанію правителей ханства или ихъ ставленниковъ, трудами мѣстнаго населенія, на обязанности котораго лежитъ ихъ содержаніе. Благоустройство этихъ дорогъ, равно какъ и періодическій ихъ ремонтъ, зависитъ всецѣло отъ ихъ значенія для торговаго движенія и отъ распорядительности и добросовѣстности мѣстныхъ властей. Въ общемъ состояніе грунтовыхъ дорогъ мало удовлетворительно, ремонтируются онѣ довольно рѣдко и то почти только на тѣхъ участкахъ, гдѣ происходитъ оживленное торговое движеніе, въ которомъ преобладающую роль играютъ наши товары или же сырецъ-хлопокъ и другіе мѣстные товары, вывозимые въ Россію. Со вступленіемъ Бухары въ сферу политическаго вліянія Россіи, взявшей на себя заботы о защитѣ ханства отъ внѣшняго врага, государствомъ-покровителемъ было обращено вниманіе на разработку и поддержаніе въ должномъ порядкѣ такихъ дорогъ, которыя имѣютъ стратегическое значеніе. Съ этою цѣлью была разработана дорога вдоль Аму-Дарьи на афганской границѣ къ укрѣпленію Керки, а въ первые годы текущаго столѣтія колесная дорога отъ Самарканда черезъ Шахрисябъ, Гузаръ и Ширабадъ къ Термезу. Послѣдняя, длиною въ 373 версты, служащая кратчайшей артеріей, соединяющей Самаркандъ съ Термезомъ, по которой происходитъ движеніе нашихъ войсковыхъ частей, была устроена на средства бухарскаго правительства и содержится на его счетъ. Стоимость разработки ея не приведена въ извѣстность, такъ какъ работы велись не только нашими военными инженерами, но и самими бухарцами на средства эмира. Содержаніе же дороги обходится ежегодно около 12.000 руб.,

изъ которыхъ 4.000 рублей ассигнуется въ полное распоряженіе нашего военно-инженернаго вѣдомства для ремонта техническихъ сооруженій.

9. Водные пути.

Водными путями въ ханствѣ могли бы служить двѣ рѣки, протекающія въ предѣлахъ его, а именно: Аму-Дарья и Зеравшанъ. Въ виду того, что послѣдняя протекаетъ по самому культурному и густо населенному району, изборожденному грунтовыми дорогами, а также вслѣдствіе слишкомъ быстраго теченія Зеравшана, русло котораго по разнымъ причинамъ крайне непостоянно и совершенно еще не изучено—рѣка эта не использована ни для пароходства, ни для правильнаго каючнаго движенія.

Аму-Дарья же издавна служитъ торговой артеріей и по ней происходитъ ежедневное движеніе каюковъ (туземныхъ лодокъ) съ товарами разнаго происхожденія. Въ концѣ 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія было учреждено русское пароходное движеніе, обслуживающее довольно значительный районъ отъ г. Петро-Александровска до укрѣпленія Термеза.

10. Желѣзныя дороги.

Бухарское ханство прорѣзано Средне-азіатской казенной желѣзной дорогой, проходящей по ханству на протяженіи почти 300 верстъ. Устройство желѣзнодорожной станціи въ 12-ти верстахъ отъ столицы Бухары вызвало необходимость въ сооруженіи подъѣзднаго пути отъ станціи Каганъ къ Старой Бухарѣ. Линія эта построена на средства бухарскаго правительства и обошлась около 500.000 рублей. Кромѣ этой линіи, удовлетворяющей лишь самымъ насущнымъ потребностямъ страны, намѣчена линія отъ станціи Каганъ къ городу Карши, значительному торговому центру, а оттуда въ Термезъ на афганской границѣ. Проектъ этотъ, однако, пока остается неосуществленнымъ.

11. Автомобильныя линіи.—Рѣчные порты.

Въ послѣднее время стали поступать заявленія объ устройствѣ автомобильныхъ сообщеній отъ Старой Бухары къ городу Карши и отъ Чарджуя вдоль лѣваго берега Аму-Дарьи къ укрѣпленію Термезъ. До сихъ поръ данныя на открытіе автомобильнаго сообщенія разрѣшенія не использованы. Развитіе этого дѣла встрѣтитъ вѣроятно, затрудненія вслѣдствіе отсутствія шоссейныхъ дорогъ и

малой населенности тѣхъ мѣстъ, по которымъ должно бы совершаться движеніе автомобилей.

Оборудованныхъ, въ европейскомъ смыслѣ слова, портовъ въ ханствѣ нѣтъ. Съ учрежденіемъ русскаго пароходства на Аму-Дарьѣ, представилась необходимость въ устройствѣ портовъ на этой рѣкѣ для стоянки пароходовъ. Въ мѣстахъ остановки пароходовъ, а именно въ попутныхъ прирѣчныхъ городахъ, устроены самыя необходимыя для этой цѣли приспособленія, нуждающіяся въ дальнѣйшемъ развитіи.

12. Водопроводы.—Орошеніе земель.—Публичныя зданія.

Водопроводовъ для нуждъ населенія внутри страны нѣтъ. Въ виду того, что Средне-азіатская желѣзная дорога на бухарскомъ своемъ участкѣ проходитъ по безводной мѣстности, станціи снабжались водою спеціальными поѣздами. Въ послѣдніе годы желѣзнодорожное управленіе признало возможнымъ использовать воды Зеравшана для снабженія попутныхъ станцій водою. Съ этою цѣлью устроены водопроводы у станцій Кермине, Кызылъ-Тепе и Каганъ. Водопроводомъ у послѣдней станціи начинаетъ пользоваться, расположенное у этой станціи, русское поселеніе Новая Бухара.

Культурная часть ханства орошается искусственными каналами, сооруженіе которыхъ относится къ древнѣйшимъ временамъ. Въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, въ настоящее время безводныхъ, обнаружены слѣды заброшенныхъ каналовъ (арыковъ), свидѣтельствующихъ о большомъ развитіи оросительной системы, пришедшей съ теченіемъ времени, по разнымъ причинамъ, въ упадокъ. Оросительные каналы признаются сооруженіями общественными и представляютъ огромную цѣнность. Они поддерживаются и ремонтируются на счетъ заинтересованнаго въ нихъ земледѣльческаго населенія. Къ сожалѣнію, вслѣдствіе несовершенства сооруженія арыковъ много воды пропадаетъ даромъ. При существующихъ условіяхъ нельзя, однако, увеличить площадь культуры, ибо воды на орошеніе полей не хватаетъ и теперь; нѣкоторыя поля, по недостатку воды, оставлены собственниками. Улучшенія въ снабженіи населенія водою вполнѣ возможны при болѣе внимательномъ отношеніи бухарскаго правительства къ этому важному вопросу.

Къ публичнымъ зданіямъ могутъ быть отнесены караванъ-сараи и бани, которые очень распространены въ ханствѣ. Какъ первые, такъ и послѣднія бываютъ: казенные, устроенные и содержимые на завѣщанные капиталы, и частныхъ собственниковъ. Надзоръ за

первыми двумя категоріями зданій поручается особымъ лицамъ, назначающимъ отъ себя надзирателей и управляющихъ, вѣдающихъ хозяйственною частью порученныхъ ихъ заботамъ зданій.

13. Канализація городовъ. — Освѣщеніе городовъ. — Трамваи.

Правильной канализаціи въ городахъ не устроено. Въ столицѣ ханства были сооружены отводные каналы, которые въ настоящее время поддерживаются неудовлетворительно.

Съ наступленіемъ темноты жизнь въ городахъ ханства замираетъ: лавки, магазины и чайныя закрываются. Освѣщенія улицъ въ продолженіе опредѣленной части ночи не существуетъ.

Трамваевъ нѣтъ.

14. Почтовыя, телеграфныя и телефонныя сообщенія.

Бухарское правительство не имѣетъ никакихъ ни почтовыхъ, ни телеграфныхъ учрежденій, которыми могло бы пользоваться населеніе. Само правительство поддерживаетъ сношенія со своими провинціальными агентами посредствомъ писемъ, отправляемыхъ съ особыми курьерами во всѣ части ханства. Тотъ же способъ посылки предписаній своимъ служащимъ практикуется эмиромъ. Населеніе же, до устройства русскихъ почтовыхъ учрежденій въ ханствѣ, отправляло свои письма въ различныя части Бухары при посредствѣ частныхъ лицъ, или оказіями, или же, наконецъ, въ особо важныхъ случаяхъ, нарочными. Въ началѣ 80-хъ годовъ минувшаго столѣтія эмиромъ бухарскимъ было устроено, по предложенію туркестанскаго генералъ-губернатора, между Старой Бухарой и Катта-Курганомъ правильное почтово-телеграфное сообщеніе. Съ этой цѣлью была приведена въ удовлетворительное состояніе грунтовая дорога и установлены между указанными двумя пунктами телеграфные столбы.

Въ Старой Бухарѣ была устроена почтово-телеграфная контора, съ надлежащимъ штатомъ русскихъ чиновниковъ на счетъ бухарскаго правительства.

До проведенія черезъ ханство Средне-азіатской желѣзной дороги вся корреспонденція и посылки направлялись изъ Бухары въ Катта-Курганъ и обратно на лошадяхъ, а съ открытіемъ желѣзной дороги отправленіе конныхъ почтъ прекратилось. Тогда же телеграфная проволока между Старой Бухарой и Катта-Курганомъ была перенесена на столбы желѣзной дороги. Постепенно для нуждъ русскаго правительства были проведены другія телеграфныя линіи и учре-

ждены почтовыя сообщенія внутри ханства, такъ что въ настоящее время существуютъ, кромѣ вышеуказанной почтово-телеграфной конторы, слѣдующія русскія почтовыя учрежденія:

1) въ Новой Бухарѣ,
2) въ Чарджуѣ,
3) въ Керки,
4) въ Келифѣ и
5) въ Термезѣ.

Въ ближайшемъ будущемъ предполагаются къ открытію почтовыя учрежденія: въ Шахрисябѣ, въ Карши, въ Гузарѣ и въ Ширабадѣ. Телефонныя сообщенія для общаго пользованія существуютъ въ Новой Бухарѣ и въ Чарджуѣ.

15. Торговля внутренняя и внѣшняя съ Россіею. —Финансы и бюджетъ.

Внутренняя торговля ханства сосредоточивается главнымъ образомъ на предметахъ туземной обрабатывающей промышленности, какъ то: коврахъ, кошмахъ, бумажныхъ, шелковыхъ, полушелковыхъ и шерстяныхъ матеріяхъ, на издѣліяхъ гончарныхъ и изъ кожи и мѣдно-чеканныхъ предметахъ, а также издѣліяхъ изъ золота и серебра. Перечисленные предметы въ довольно большомъ количествѣ распространяются по всѣмъ частямъ ханства мелкими торговцами.

Торговля съ Россіей достигла въ настоящее время довольно внушительныхъ размѣровъ, доходя приблизительно до 50 милліоновъ въ годъ. Главными предметами вывоза изъ ханства служатъ: хлопокъ-сырецъ, каракулевыя шкурки, шерсть, ковры, шелкъ, пушной товаръ, овчины, пряжи, сухіе фрукты, кишмишъ, кишки. Изъ Россіи ввозится въ ханство: мануфактура, сахаръ, керосинъ, краски, галантерейный товаръ, ножи, фаянсовая посуда, желѣзныя издѣлія, юфть, спички, писчая бумага, мѣдь, латунь, цинкъ и другой мелочной товаръ. Торговый балансъ пока въ пользу Бухары, такъ какъ два главныхъ предмета вывоза изъ Бухары въ Россію, хлопокъ и каракулевыя шкурки, составляютъ ежегодно цѣнность въ 25 слишкомъ милліоновъ рублей.

Бюджета въ ханствѣ нѣтъ. Доходы правительства эмира составляются, главнымъ образомъ, изъ земельныхъ податей и прямыхъ налоговъ. Какъ подати, такъ и налоги вычисляются въ опредѣленномъ процентѣ и не могутъ быть признаны тяжелыми. Лишь отсутствіе удовлетворительнаго контроля за дѣйствіями администраціи

повело къ поборамъ и, мѣстами, даже къ разоренію населенія. Въ весьма рѣдкихъ случаяхъ жалобы населенія доходятъ до эмира. Уличенные въ поборахъ и насиліяхъ чиновники всегда подвергаются строгимъ наказаніямъ по шаріату.

Точныхъ свѣдѣній о размѣрѣ доходовъ бухарскаго правительства нѣтъ, и всѣ приводимыя въ сочиненіяхъ о Бухарѣ данныя должны ситаться гадательными. Можно съ нѣкоторой вѣроятностью предположить, что доходы правительства эмира составляли въ послѣднее время 7 - 8 милл., расходы же доходили до 4 - 5 милліоновъ рублей въ годъ.

16. Россійскій контроль.

Для защиты русскихъ подданныхъ и покровительства нашей торговлѣ и промышленности въ 1886 году учреждено Императорское политическое агентство. Учрежденіе это не вмѣшивается въ дѣла по внутреннему управленію, но, имѣя возможность слѣдить за положеніемъ дѣлъ въ ханствѣ, неизмѣнно обращаетъ вниманіе правительства эмира на доходящіе до него, политическаго агентства, случаи незаконом ѣрныхъ поступковъ бухарскихъ чиновниковъ и судей-казіевъ.

Бывшая въ январѣ 1910 года въ Бухарѣ смута объясняется между прочимъ:

1) существующимъ порядкомъ (непотизмъ) въ дѣлѣ замѣщенія доходныхъ по министерству финансовъ и внутренней администраціи должностей чиновниками - шіитами персидскаго происхожденія, родственниками главнаго вліятельнаго министра,

2) тѣмъ, что чиновники не получаютъ никакого содержанія отъ правительства;

3) что назначеніе на важнѣйшія должности чиновниковъ персидскаго происхожденія и шіитовъ оскорбляло національное и религіозное чувство главенствующаго населенія, узбековъ сунитскаго толка, и

4) что беззащитное населеніе ханства долго затаивало въ себѣ обиду и озлобленіе противъ существующаго режима, причемъ достаточно было одной искры, чтобы народное терпѣніе лопнуло и вспыхнулъ пожаръ.

17. Оборона Бухары.

Для обороны ханства отъ внѣшнихъ враговъ Императорскимъ правительствомъ приняты соотвѣтствующія мѣры, вполнѣ обезпе-

чивающія Бухарѣ спокойствіе. Гарнизоны русскихъ войскъ въ Чарджуѣ, Керкѣ и Термезѣ (на афганской границѣ) достаточны для предупрежденія какихъ-либо неожиданностей, а колесная дорога отъ Самарканда до Термеза поддерживаетъ постоянную связь нашихъ воинскихъ частей въ Термезѣ съ Туркестаномъ. Послѣ январскихъ безпорядковъ въ Старой Бухарѣ въ 1910 году присланъ въ Новую Бухару маленькій воинскій отрядъ изъ двухъ стрѣлковыхъ ротъ и одной казачьей сотни, признанный достаточнымъ по мѣстнымъ условіямъ для предупрежденія и подавленія внутреннихъ волненій въ столицѣ ханства.

III. Заключеніе.

Объединеніе всѣхъ силъ и средствъ государства въ одно гармоническое цѣлое, для культурныхъ и стратегическихъ цѣлей.

Бухарская смута, въ началѣ 1910 г., заставила Россію вмѣшаться во внутреннія дѣла ханства и выслать отрядъ войскъ для прекращенія междоусобицы, разразившейся на почвѣ религіозной вражды между шіитами и сунитами, равно и вслѣдствіе неурядицъ въ управленіи, отъ которыхъ пострадали какъ русскіе, такъ и иностранные подданные.

Въ русской прессѣ было заявлено, что въ Бухарѣ далеко не все благополучно, что положеніе подданныхъ безотрадное. По даннымъ книги Логофета «*Страна безправія*», населеніе настроено противъ своего туземнаго правительства. Нѣтъ заботъ объ улучшеніи доходности страны и водопользованія. Нѣтъ санитарнаго надзора. Безграничный произволъ въ судѣ. Полное обнищаніе народа. Населеніе спасается въ предѣлахъ Россіи и Афганистана отъ притѣсненій туземныхъ губернаторовъ—бековъ. Туземное правительство, получая огромныя средства отъ населенія, ничего не тратитъ для народа. Населеніе желаетъ русскаго вмѣшательства во внутреннія дѣла Бухары. Населеніе благодарило Бѣлаго Царя за присылку войска въ январѣ 1910 г. Генералъ Лиліенталь, командиръ этого отряда, принявъ во вниманіе событія въ Индіи и другихъ мусульманскихъ странахъ, сказалъ: «*Бухара,—это тотъ костеръ, отъ котораго можетъ загорѣться весь средне-азіатскій міръ, ему не должно давать разгораться*» (см. статью А. Джиджихія въ Воен. Сбор. за 1910 г.) Для этого необходимо улучшеніе экономическаго положенія Бухары, уменьшеніе налоговъ, улучшеніе способовъ обработки земли, улучшеніе суда и народное образованіе.

Въ интересахъ русскаго государственнаго казначейства и русскихъ подданныхъ въ особенности, повидимому, *было бы полезно во многомъ воспользоваться вышеизложенною системою французскаго протектората въ Тунисѣ и американскою системою колонизаціи*, примѣняясь къ мѣстнымъ бытовымъ условіямъ, русскимъ государственнымъ задачамъ и *условіямъ обороны территоріи окраинъ и рельсовыхъ путей въ особенности.*

Тридцатилѣтній опытъ Франціи, какъ видно, выяснилъ со всею очевидностью крайнюю необходимость раціональнаго контроля и проявленія болѣе широкой иниціативы со стороны русскихъ правительственныхъ, промышленныхъ и торговыхъ сферъ въ улучшеніи землеустройства, въ организаціи общественныхъ работъ, въ устройствѣ путей сообщенія и въ созданіи новыхъ отраслей промышленности и торговли и въ Бухарскомъ ханствѣ. Одновременно необходимо устранить всѣ вышеприведенныя вредныя явленія, дабы умѣлою и твердою торговою и финансовою политикою, по примѣру Франціи, создать новые богатые источники на громадной, еще недостаточно использованной площади не только Бухары, Хивы, но и другихъ нашихъ дальнихъ окраинъ въ Азіи и Европейской Россіи. Подобныя мѣры, отвѣчая одновременно интересамъ туземцевъ, дали бы возможность изъ доходовъ отъ новыхъ косвенныхъ и прямыхъ налоговъ заключать и погашать наши громадные государственные займы, въ особенности заграничные, и притомъ болѣе дѣйствительнымъ и менѣе обременительнымъ способомъ для коренного русскаго населенія.

Раціональная административная, хозяйственная и финансовая колоніальная политика должна предоставлять большую выгоду государству, а не служить вѣчнымъ источникомъ непроизводительныхъ расходовъ. Она же должна поднять престижъ Россіи въ сопредѣльныхъ съ нею странахъ Средней Азіи, Турецкой имперіи и Персіи, что при большомъ продолжительномъ трудѣ и вниманіи вполнѣ осуществимо.

Съ постройкою нашихъ великихъ стратегическихъ и торговыхъ рельсовыхъ путей, связывающихъ мать-родину съ ея дальними окраинами, представляется крайне полезнымъ примѣнить также и у насъ вышесказанную *американскую систему колонизаціи*, по существу, конечно, но не по формѣ. Для Россіи, напримѣръ, не частныя желѣздорожныя общества, а правительство должно явиться *дѣятельнымъ энергичнымъ посредникомъ въ дѣлѣ колонизаціи окраинъ и созданіи самыхъ разнообразныхъ отраслей промышленности и торговли*

при содѣйствіи желѣзнодорожныхъ администрацій. Поэтому долженъ быть созданъ *особый правительственный междувѣдомственый органъ*, на обязанности котораго должна прежде всего лежать задача развитія и поддержанія культуры и промышленности въ обширномъ районѣ--100 верстъ вдоль рельсовыхъ магистралей и подъѣздныхъ путей на дальнихъ окраинахъ въ Азіи и Европейской Россіи.

Органъ этотъ окажетъ громадную услугу не только земледѣлію и промышленности, но и всякаго рода отхожимъ промысламъ, такъ какъ *явится посредникомъ для спроса и предложенія личнаго труда и капитала.* Отсутствіе подобнаго посредника въ настоящее время, повидимому, приводитъ къ безпорядочному и убыточному перемѣщенію народа (переселенцевъ), ищущаго часто понапрасну земли и заработковъ тамъ, гдѣ ихъ въ данную минуту не имѣется.

Въ виду существованія на лицо постояннаго фактора—*спроса и предложенія обрабатывающей промышленности и личнаго труда*, вызывающаго *потребность въ торговыхъ сношеніяхъ и въ передвиженіяхъ народа*, на этотъ органъ долженъ быть также возложенъ и *надзоръ за передвиженіемъ большихъ партій переселенцевъ и рабочихъ по всей Россіи.*

Наконецъ, необходимо *обезпечить должнымъ образомъ успѣхъ эксплоатаціи стратегическихъ рельсовыхъ магистралей и ихъ подъѣздныхъ путей всякаго рода* въ мирное и въ особенности въ военное время, созданіемъ *эксплоатаціоннаго корпуса путей сообщенія* изъ числа служащихъ какъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и частныхъ механическихъ заводовъ, расположенныхъ на рельсовой сѣти, и притомъ безъ какихъ-либо экстраординарныхъ расходовъ, что вполнѣ достижимо и выяснено во многихъ нашихъ трудахъ, изданныхъ съ 1886 года.

Наличіе подобнаго *техническаго эксплоатаціоннаго корпуса* дастъ возможность надлежащимъ образомъ подготовить пути сообщенія и вспомогательныя къ нимъ предпріятія къ ихъ важному назначенію и *къ охранѣ колоній и военныхъ сообщеній въ особенности*, что, къ сожалѣнію, не обезпечено въ настоящее время въ должной мѣрѣ.

Является неотразимая необходимость подготовить все для отраженія внезапнаго нападенія, столь неизбѣжнаго при настоящихъ условіяхъ международныхъ столкновеній.

Россія, въ виду необъятности своей территоріи, тяжелыхъ климатическихъ условій, громадныхъ расходовъ на поддержаніе своего

могущества, *вынуждена обратить особое вниманіе* на *успѣшную колонизацію окраинъ*, дабы не истощать платежныя силы коренного русскаго населенія. Она должна возбудить самодѣятельность народа и усилить его вѣру въ свою великую будущность, для успѣшнаго рѣшенія міровыхъ задачъ и обезпеченія своего историческаго достоянія.

А. Вендрихъ.

(*Извлечено изъ „Журнала Министерства Путей Сообщенія“, кн. V. 1911 г.*).

Печатано по распоряженію Канцеляріи Министра Путей Сообщенія.

Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Товарищества И. Н. Кушнеревъ и К°), Фонтанка, 117.