Э 402

КРАТЧАЙШІЙ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ

ИЗЪ

ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССІИ ВЪ СРЕДНЮЮ АЗІЮ.

Ѣ. Г.

8

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типо-Литографія Н. Евстифѣева, СПБ. Невскій 15 и Мѣщанская 20
1899.

Э 31
402 (1-карта)

КРАТЧАЙШІЙ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ

ИЗЪ

ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССІИ ВЪ СРЕДНЮЮ АЗІЮ.

Ф. Г.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типо-Литографія Н. Евстифѣева, СПБ. Невскій 15 и Мѣщанская 20.
1899.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ. 12 Марта 1899 года.

2022552350

Къ читателямъ.

Печать Англіи и Россіи снова начинаетъ за послѣднее время усиленно заниматься среднеазіатскими дѣлами и вопросами, при чемъ, какъ наши отечественные, такъ и англійскіе публицисты, исходя по большей части изъ соображеній обязательнаго, будто бы, соперничества въ Азіи между собою двухъ могущественныхъ народовъ, обсуждаютъ шансы ихъ будущаго военно-политическаго столкновенія и намѣчаютъ средства ослабленія мнимаго противника своего отечества.

Дѣйствительно, между Россіей и Англіей накопилось много недоразумѣній и мало обоснованной, по нашему искреннему убѣжденію, враждебности. Знаменитая владычица морей, рискуя подъ вліяніемъ конкурренціи, съ одной стороны, Франціи и, съ другой—Германіи, потерять нѣкоторые важные рынки на востокѣ, въ высшей степени нервно и страстно относится ко всему, что можетъ такъ или иначе угрожать остающимся въ ея владѣніяхъ колоніямъ, и вотъ на этой-то почвѣ, понятно, естественное и исторически опредѣлившееся приближеніе Россіи къ индійскому океану и Индостану представляется ей страшной угрозой и источникомъ всяческихъ золъ и бѣдъ. Это убѣжденіе, на несчастіе, раздувается излишне подозрительными писателями и государственными людьми, систематически и послѣдовательно создаю-

щими неблагопріятное и враждебное нашему отечеству общественное мнѣніе въ Англіи.

До извѣстной степени въ такомъ анормальномъ положеніи дѣлъ повинны мы сами, ибо вмѣсто разумныхъ доводовъ и спокойнаго слова убѣжденій, наши публицисты нѣтъ нѣтъ да и выступаютъ съ журнальными статьями и даже брошюрами, гдѣ, какъ бы признавая наличность и законность нашего историческаго антагонизма въ Азіи, старательно обсуждаютъ планы будущихъ русскихъ походовъ на Индію и разсматриваютъ Россію, въ роли дѣйствительно агрессивнаго государства, стремящагося во что бы то ни стало, огнемъ и мечомъ расширять свои владѣнія, въ интересахъ міроваго владычества.

Слѣдствіемъ такого положенія дѣлъ является постоянное возникновеніе въ англійской литературѣ такихъ статей и трудовъ, какъ Макъ-Грегора или нынѣшняго вице-короля въ Индіи, сэра Керзона, гдѣ, какъ это показано будетъ далѣе, высказываются по адресу Россіи самыя крайнія и фанатически враждебные предложенія и планы, которые, къ сожалѣнію, пользуются въ массѣ значительнымъ успѣхомъ и создаютъ ихъ авторамъ въ своемъ родѣ славу спасателей отечества и даже блестящее положеніе въ мірѣ сановномъ и административномъ.

Понятно, что и мы, русскіе, встрѣчая такую непрекращающуюся враждебность, подкрѣпляемую къ тому же фактами международной жизни, также не можемъ питать особенно дружескихъ чувствъ къ великой торговой націи и, силою необходимости, силою законовъ борьбы за политическое существованіе, должны считаться съ непріязненными и неблагопріятными для насъ явленіями жизни, должны думать о самооборонѣ и средствахъ быть сильными и могущественными тамъ, куда привело насъ міровое

тяготѣніе, несмотря на всѣ чинимыя намъ преграды и затрудненія. Это тѣмъ болѣе становится насущнымъ и необходимымъ, что нашими враждебными и обостренными съ Англіей отношеніями въ Азіи начинаютъ пользоваться и другія державы, стремящіяся обосновать свое экономическое благополучіе на роковомъ недоразумѣніи двухъ великихъ народовъ. Такая ловкая политическая эксплоатація этихъ недоразумѣній, въ концѣ концовъ, должна дать въ итогѣ лишь неисчислимый вредъ и матеріальный убытокъ, какъ намъ, такъ и нашей соперницѣ въ Азіи, исправить и восполнить которые, если для того опущенъ будетъ благопріятный моментъ, станетъ въ будущемъ нетолько трудно, но и почти невозможно.

Мирное поступательное шествіе Германіи отъ Босфора, черезъ Малую Азію, въ глубь Персіи и осуществленіе шовинистской программы сэра Керзона, съ расдвиганіемъ сферы вліянія Англіи отъ Кветы въ Белуджистанѣ къ Персидскому заливу, представляются намъ именно фактами, которымъ мы должны противупоставить, съ свой стороны, быстрое и рѣшительное соединеніе нашего центра съ изолированными нынѣ среднеазіатскими окраинами непрерывнымъ рельсовымъ путемъ, трассированнымъ въ кратчайшемъ направленіи. Передовой нашъ постъ—Кушка, правда, передвинулся нынѣ почти къ историческимъ вратамъ Герата и къ Сеистану, но необезпеченность его рельсовой связи съ Европейской Россіей и встрѣчное движеніе Англіи, въ направленіи Сеистана, съ захватомъ въ сферу своего вліянія почти всей территоріи пассивнаго Белуджистана, значительно ослабляютъ значеніе этого аванпоста, такъ что Россіи необходимо нынѣ же, какъ можно скорѣе и энергичнѣе, озаботиться закрѣпленіемъ своей важной стратегической позиціи, расположенной въ сосѣдствѣ Англіи, дабы быть всегда готовой, на случай возможнаго

военно-политическаго столкновенія, къ рѣшительному и сильному отпору.

Россія не имѣетъ ни малѣйшаго основанія стремиться вредить Англіи въ ея Индійскихъ владѣніяхъ и послѣдняя должна, наконецъ, откинувъ въ сторону всякіе пустые страхи, повѣрить и убѣдиться въ этой непреложной истинѣ. А разъ это будетъ признано на берегахъ Темзы, то вслѣдъ за симъ неминуемо должна наступить пора, если не братскаго, то, по крайней мѣрѣ, мирнаго и союзнаго, взаимодѣйствія на огромной территоріи азіатскаго востока. Въ Англіи должны понять, что шовинистскими угрозами Россію въ Средней Азіи не ослабишь: она совершаетъ и совершитъ здѣсь свое историческое предопредѣленіе, а на случай какой-либо опасности, даже въ данное время, уже успѣла обезопасить свою стратегическую позицію, которую всегда будетъ въ состояніи укрѣпить еще болѣе и, при томъ, при содѣйствіи именно той выполненной задачи, которая намѣчается и обсуждается въ настоящей брошюрѣ.

Но намъ хочется вѣрить въ разумность британской рассы и особенно въ ея практическую дѣловитую способность и мы ни на одну минуту не сомнѣваемся, что недалеко то время, когда ея шовинизмъ уступитъ мѣсто трезвому рѣшенію предстоящихъ ей на азіатскомъ материкѣ дѣловыхъ задачъ, съ коими неразрывно связаны мирные интересы всего британскаго народа. Эти интересы не противорѣчатъ или, по крайней мѣрѣ, не должны противорѣчить и интересамъ Россіи, почему и мы въ настоящей брошюрѣ пытаемся, въ предѣлахъ нашихъ скромныхъ силъ и возможности, намѣтить тѣ благіе результаты, которые могли бы воспослѣдовать не отъ военно-политическаго столкновенія Россіи и Англіи у вратъ Герата или по сосѣдству ихъ, а отъ мирной встрѣчи по близости этого знаменитаго географическаго пункта необъятнаго азіатскаго материка.

Великія слова любви и мира, прозвучавшія въ наши дни съ высоты русскаго престола, даютъ и намъ возможность взглянуть на будущія отношенія другъ къ другу современныхъ народовъ съ той свѣтлой точки зрѣнія, которая одна—смѣемъ надѣяться—скоро станетъ единственною для обсужденія человѣческихъ взаимоотношеній по всей вселенной. Поэтому и мы, обращая вниманіе читателей на территорію Средней Азіи, рисуя положеніе здѣсь Россіи и задачи, подлежащія здѣсь ея рѣшенію, а также пытаясь опредѣлить ея будущія взаимоотношенія къ могущественной сосѣдкѣ, исходимъ въ нашей работѣ изъ задачи служенія интересамъ братства и тѣхъ связующихъ звеньевъ, которыя дѣлаютъ это братство прочнымъ и плодотворнымъ для всѣхъ вѣковъ и народовъ. Главная мысль, которую мы кладемъ въ основаніе настоящей работы та, что не отдѣлять другъ друга непреоборимыми преградами должны современные народы, не злоумышлять противъ силы и могущества своихъ сосѣдей должны они, но изыскивать средства и способы, которые сдѣлали бы наиболѣе легкимъ и счастливымъ ихъ обоюдную встрѣчу на международной аренѣ и непрерывный здѣсь взаимообмѣнъ ихъ интересовъ. Такое общее положеніе неминуемо ведетъ насъ къ болѣе частичному, конкретному, выводу, коему и посвящена именно настоящая брошюра и который логически вытекаетъ изъ положеній, занятыхъ обѣими великами державами въ серединной и южной Азіи. Не готовиться исключительно къ ихъ вооруженной встрѣчѣ и кровавой бойнѣ слѣдуетъ въ наши дни, а необходимо спокойно и всесторонне обсудить, какіе благіе практическіе результаты можно извлечь изъ ихъ сосѣдства въ Средней Азіи, дабы обратить ихъ въ постоянныхъ и вѣрныхъ союзниковъ на благо имъ обѣимъ и на счастіе всего человѣчества. Такова наша главная задача, которую мы и попытаемся въ даль-

нѣйшемъ разрѣшить по мѣрѣ силъ и умѣнія, но при этомъ считаемъ долгомъ оговориться.

Намѣчая опредѣленную практическую задачу въ интересахъ международнаго міра, мы, вмѣстѣ съ тѣмъ, должны подчеркнуть и то положеніе, что осуществленіе нашей задачи, на случай усиленія англійскаго шовинизма и перехода его отъ слова къ дѣлу, можетъ въ рукахъ Россіи сослужить службу и внушительной угрозы, содѣйствуя возможности мечомъ разсѣчь тотъ крѣпко затянувшійся политическій узелъ, который наша сосѣдка почему либо не пожелала бы развязать, согласно велѣніямъ разума и сердца и согласно той миролюбивой тенденціи, горячими сторонниками которой являемся мы въ настоящей работѣ.

СОДЕРЖАНІЕ.

I.

Россія въ борьбѣ съ кочевниками и переходъ ея за рубежъ Средней Азіи. Двѣ задачи, представившіяся ей здѣсь: наступательная и оборонительная. Встрѣча съ Англіей и положеніе, занятое послѣдней на востокѣ. Ея боязнь Россіи и шовинистская программа нынѣшняго вице-короля Индіи, сэра Керзона, и Макъ-Грегора. Ихъ мнѣнія не отражаютъ на себѣ настроенія всего англійскаго народа. Возможность примиренія интересовъ Россіи и Англіи на азіатскомъ материкѣ.

II.

Стремленіе Россіи въ Индію съ незапамятныхъ временъ. Петръ I, Екатерина II, Павелъ I и Александръ I. Политика Англіи въ первую половину текущаго столѣтія; наши неудачи въ Европѣ и Азіи. Крымская война. Завоеваніе Туркестана и присоединеніе всѣхъ нынѣшнихъ нашихъ средне-азіатскихъ владѣній. Встрѣчное движеніе Англіи и ея желѣзнодорожная политика въ Индіи и вообще на азіатскомъ материкѣ; захватъ Белуджистана и стремленіе англичанъ примкнуть рельсовымъ путемъ къ Персидскому заливу въ направленіи отъ Кветы, въ цѣляхъ созданія англо-германскаго транзита, въ обходъ Россіи. Средства парализовать такой обходъ и созданіе индо-европейскаго транзита по территоріи Россіи.

III.

Значеніе индійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ колоніальной политикѣ Англіи. Связь колоній съ метрополіей. Необходимость для Россіи слѣдовать примѣру желѣзнодорожной политики Англіи въ Азіи. Проектъ соединенія Россіи съ средней Азіей и Индійскимъ океаномъ черезъ Кавказъ, по южному побережью Каспійскаго моря и черезъ Персію. Несостоятельность и несвоевременность такихъ проектовъ. Необходимость скрѣпленія нашихъ средне-азіатскихъ владѣній съ центромъ Россіи рельсовымъ путемъ въ кратчайшемъ направленіи отъ Бухары, черезъ Хивинское ханство и Уральскую область. Такое соединеніе, вмѣстѣ съ тѣмъ, и есть необходимое звено для индо-европейскаго транзита, при содѣйствіи котораго разрѣшаются многолѣтнія недоразумѣнія съ Англіей.

IV.

Сплачиваніе русской земли. Невыгодность разобщенности Средней Азіи съ центромъ Россіи. Захватъ въ Закаспійской области и смежныхъ областяхъ всей торговли армянами и персами. Свидѣтельство «Военнаго Сборника». Посягательства на персидскіе сѣверные рынки со стороны Германіи и Англіи. Рельсовый путь, связывающій въ кратчайшемъ направленіи среднюю Азію съ центромъ помогаетъ намъ закрѣпить наше вліяніе въ сѣверной Персіи и Афганистанѣ. Индо-европейскій транзитъ.

V.

Выборъ направленія соединительнаго пути. Занятія Оренбургской Комиссіи при Императорскомъ Географическомъ Обществѣ и проектъ соединенія Оренбурга съ Ташкентомъ рельсовымъ путемъ. Невыгодность для нашихъ дней такого соединенія. Проектъ С. Барановскаго въ 1874 г. съ трассировкой соединительнаго пути отъ Саратова, черезъ Туркестанъ, на встрѣчу англо-индійскимъ желѣзнымъ дорогамъ и созданіе Индо-Волжской жел. дор. Достоинства этого проекта и его недостатки въ подсчетахъ грузовъ и доходности проектируемой линіи.

VI.

Современная постановка вопроса о наикратчайшемъ соединеніи Средней Азіи съ центромъ Россіи. Единственнымъ цѣлесообразнымъ соединеніемъ является путь въ направленіи отъ ст. Чарджуй Закаспійской ж. д. съ Александровомъ-Гаемъ Покровско-Уральской линіи. Невыгодность трассировки пути на Оренбургъ. Волга-Хива-Бухарская ж. д. укорачиваетъ сношенія главнѣйшихъ русскихъ торгово-промышленныхъ центровъ съ Туркестаномъ, а также индо-европейскій транзитъ на 1000 верстъ слишкомъ. Стратегическая выгода этого пути. Раіонъ, обслуживаемый этой линіей; ея грузооборотъ и доходность. Что дастъ Россіи индо-европейскій транзитъ и какіе индійскіе грузы поступятъ на проектируемую дорогу. Политическая выгода транзита. Основныя положенія брошюры.

I.

Россія въ борьбѣ съ кочевниками и переходъ ея за рубежъ Средней Азіи. Двѣ задачи, представившіяся ей здѣсь: наступательная и оборонительная. Встрѣча съ Англіей и положеніе, занятое послѣдней на востокѣ. Ея боязнь Россіи и шовинистская программа нынѣшняго вице-короля Индіи, сэра Керзона, и Макъ-Грегора. Ихъ мнѣнія не отражаютъ на себѣ настроенія всего англійскаго народа. Возможность примиренія интересовъ Россіи и Англіи на азіатскомъ материкѣ.

Исторія Россіи съ древнѣйшихъ временъ отмѣчена упорною и неослабною борьбою съ хищными кочевниками азіатскаго востока. Волею историческаго рока, нашему отечеству выпала грандіозная задача стать географическимъ оплотомъ для западно-европейской культуры и ея гражданскаго бытія противъ безпокойныхъ народовъ Азіи. До сформированія русскаго государства эти народы, безпрепятственно пересѣкая въ своемъ поступательномъ движеніи на западъ нынѣшнія безпредѣльныя степи Россіи, вносили въ жизнь западно-европейскаго материка вѣчную смуту, страхъ и тревогу. Подъ натискомъ этого движенія, между прочимъ, произошло великое перестроеніе античнаго міра, дифференцировавшагося на многочисленныя нынѣшнія европейскія государства, хотя и послѣ этого историческаго процесса призракъ будущихъ прихотей невѣдомой Азіи не покидалъ европейскій материкъ и во многія послѣдующія столѣтія. Только съ основаніемъ русскаго государства и по собраніи русской земли во единое цѣлое, спокойствіе западной Европы получаетъ необходимую гарантію и на долю русскаго народа выпадаетъ тяжелая, воистину еще мало оцѣненная въ исторіи, задача—принять въ исключительное свое вѣдѣніе послѣдніе счеты съ безпокойнымъ востокомъ.

Процессъ очищенія нашей родины отъ аванпостовъ, такъ сказать, Азіи завершился благополучно. Россія въ этомъ отно-

шеніи успѣла оградить спокойствіе Западной Европы, съумѣла собраться на необозримомъ пространствѣ восточной равнины въ единое политическое цѣлое, гдѣ уже нѣтъ мѣста былымъ началамъ азіатскаго хищничества и разбоя. Но этотъ процессъ, медленный и трудно-выполнимый, привелъ насъ силою исторической необходимости, силою міроваго тяготѣнія, къ рубежу Европы и Азіи, каковой рубежъ, уже въ интересахъ собственной національно-русской государственности, необходимо было перешагнуть, перешагнуть смѣло и рѣшительно, въ цѣляхъ перенесенія борьбы съ безпокойнымъ востокомъ за предѣлы нашей европейской границы, дабы вполнѣ обезопасить свою территорію и ея восточныя окраины отъ всякихъ случайностей и непріязненныхъ дѣйствій со стороны своихъ исконныхъ историческихъ враговъ. Переступивъ этотъ рубежъ, Россія вынуждена была однако, по исторической необходимости, прибавить къ прежнимъ своимъ задачамъ на востокѣ еще новую, въ высшей степени сложную, которая невольно придаетъ всей нашей средне азіатской политикѣ, съ одной стороны—характеръ наступательный, съ другой—оборонительный. Наступательный характеръ находится въ непосредственной связи съ нашими внутренними отношеніями къ азіатскому востоку, оборонительный же—по отношенію властительницы южно-азіатскаго материка—Англіи, считающей себя единою законною распорядительницею судебъ тамошнихъ племенъ и народовъ.

Здѣсь не мѣсто распространяться, какими путями и какими средствами проникъ энергичный англо-саксонскій народъ въ центръ исторической колыбели человѣчества; достаточно сказать, что это проникновеніе уже само по себѣ создало изъ Англіи первоклассную державу, съ вліяніями и дѣйствіями которой приходится Россіи встрѣчаться во всѣхъ международныхъ отношеніяхъ послѣднихъ двухъ вѣковъ. Уже въ началѣ текущаго столѣтія Англія стала властительницей громадной индійской территоріи, втянувъ въ сферу своего политическаго и торгово-промышленнаго

вліянія обширнѣйшій міровой рынокъ въ четверть милліарда населенія, обративъ это послѣднее въ истинныхъ рабовъ своихъ велѣній. Завоевавъ,—частію силою оружія, частію при помощи мирныхъ договоровъ и дипломатической интриги, громадный рынокъ,—Англія на немъ одномъ основала все свое экономическое благосостояніе и торгово-промышленное міровое могущество, обративъ этотъ рынокъ въ союзъ такихъ богатыхъ колоній, безъ коихъ самое существованіе островной метрополіи стало немыслимымъ.

Съ сооруженіемъ Суэцскаго канала, сократившаго въ нѣсколько разъ путь изъ Лондона въ Калькуту, связь Англіи съ Индіей нетолько въ политическомъ отношеніи чрезвычайно укрѣпилась, но также дала блестящіе и ни съ чѣмъ несравнимые экономическіе итоги. Вотъ почему для интересовъ соединеннаго королевства является чрезвычайно важнымъ тщательное сохраненіе правильнаго взаимообмѣна между метрополіей и колоніями и укрѣпленіе, возможно тѣсное и непоколебимое, этого взаимообмѣна. И всякая тѣнь, всякое подозрительное колебаніе въ этой области вызываетъ со стороны Англіи озлобленіе, панику и готовность силою оружія, помощью самой тонкой и путанной дипломатической интриги нанести ущербъ тому, кто вызываетъ эту тѣнь, кто виновникъ этихъ колебаній. Эта паника англичанъ имѣетъ тѣмъ большее raison d'être, что власть ихъ надъ умами и благосостояніемъ колоніальнаго населенія зиждется на неспособности, на неумѣніи послѣдняго рѣшительными дѣйствіями свергнуть съ себя чужеземное иго, къ которому, въ глубинѣ своей души, въ тайникахъ своего сердца, оно относится съ глубокою, подъ часъ нескрываемою, ненавистью и озлобленіемъ. Безжалостно-хищническое и цинически-откровенное выжиманіе послѣднихъ соковъ изъ этого населенія, презрительно разсматриваемаго лишь какъ выгодное удобреніе для пышной англійской цивилизаціи, создало съ теченіемъ времени опасныя отношенія между побѣдителями и побѣжденными, гдѣ достаточно одного властнаго и

многообѣщающаго сигнала, чтобы побѣжденные, опираясь на данное обѣщаніе или хотя бы на призракъ будущей помощи, готовы были броситься въ борьбу съ ненавистнымъ побѣдителемъ и эксплоататоромъ.

Отъ кого же эта помощь, этотъ сигналъ могли бы воспослѣдовать? Очевидно не отъ тѣхъ, кто своими политическими и экономическими интересами и запросами исторической жизни не имѣютъ на азіатскомъ материкѣ никакого касательства къ англо-индійскимъ отношеніямъ, а со стороны именно того могущественнаго и сильнаго сосѣда, который уже давно сталъ властною стопою на территоріи смежныхъ областей, который нынѣ стремится тѣснѣе возможно сблизить эти области непрерывнымъ рельсовымъ путемъ съ своимъ центромъ и надѣется при помощи того сближенія открыть себѣ на югѣ Азіи такіе рынки, которые дотолѣ были для него закрыты, несмотря на всѣ старанія проникнуть туда.

Выше, въ общихъ чертахъ отмѣчено, какое положеніе заняла знаменитая владычица морей среди подчиненныхъ и подчинившихся ей народовъ. Совсѣмъ иначе рисуется роль Россіи по отношенію покоренныхъ и вассальныхъ ей областей азіатскаго востока. Преслѣдованіе и наказаніе хищниковъ никогда не составляли исключительной цѣли политики нашего правительства; объ руку съ ними удачно развивались и другія цѣли и задачи, а именно умиротвореніе, ассимиляція ихъ при помощи осѣдлости и прикрѣпленія къ землѣ. Принципы такой военно-земледѣльческой политики были строго проведены Россіей черезъ всѣ ея отношенія къ кочевымъ народамъ, благодаря чему, вслѣдъ за послѣднимъ замолкшимъ военнымъ орудіемъ, вслѣдъ за послѣдней разсѣявшейся пороховой тучей, она, первымъ дѣломъ, спѣшила дать мѣсто русскому пахарю, создавая ему на вновь присоединенной территоріи поселокъ,

предназначаемый быть неугасимымъ очагомъ русскаго вліянія и русской государственности. Въ тѣхъ же областяхъ, гдѣ Россія находила уже расцвѣтшую земледѣльческую культуру, она не только не давила ее, не ломала на свой ладъ, но старательно ей покровительствовала, никогда не посягая на ея самобытность, несмотря даже на то, что, въ данномъ случаѣ, приходилось иногда нести жертвы и поступаться интересами центра.

Въ то время, какъ Англія въ своей политикѣ на востокѣ преслѣдовала исключительно задачи эксплоатаціи населенія, въ интересахъ экономическаго благосостоянія метрополіи, въ это же время Россія, никоимъ образомъ не стремясь къ обезсиленію покоренныхъ народовъ, но сообразуясь съ полезностью далекаго историческаго будущаго, твердо закладывала среди нихъ начала своей государственности и пріобщала ихъ къ культурѣ центра. Отсюда естественно получились двоякіе и разные между собою результаты обѣихъ политикъ. Въ первомъ случаѣ, мы имѣемъ нѣчто по внѣшности дѣйствительно блестящее, откуда метрополія почерпаетъ громадное экономическое благосостояніе, мощь и видимую силу. Во второмъ—мы встрѣчаемъ пока лишь наличность однѣхъ жертвъ, гдѣ окраины получаютъ очень много, а центръ почти ничего, по крайней мѣрѣ, въ сферѣ его торгово-промышленныхъ интересовъ.

Такое положеніе дѣлъ, конечно, не можетъ быть признано нормальнымъ и никогда правительствомъ таковымъ не признавалось. Но дѣло въ томъ, что, въ данномъ случаѣ, пока приходилось очень мало думать объ извлеченіи какихъ либо экономическихъ выгодъ, а надо было исключительно сосредоточивать свое вниманіе на задачахъ политическаго и государственнаго порядка, т. е. не прекращать, въ цѣляхъ безопасности нашей восточно-азіатской границы, своего поступательнаго движенія въ глубину востока и непрерывно залагать по пути пройденнаго прочныя вехи русской жизни. Такая политика никогда не даетъ

быстрыхъ и блестящихъ, по внѣшности, результатовъ; ея значеніе въ исторіи болѣе глубокое и прочное: она тѣсно цементируетъ окраины съ центромъ и создаетъ изъ обоихъ элементовъ однородное и неразрывное цѣлое. При томъ переходъ Россіи въ серединную Азіи, въ нынѣшнія степи Туркестана, Закаспійской области и проч., совершился всего на протяженіи какихъ нибудь полстолѣтія, между тѣмъ какъ Англія хозяйничаетъ въ Индіи болѣе двухъ съ половиною вѣковъ. Это хронологическое сопоставленіе двухъ вліяній даетъ намъ въ значительной мѣрѣ ключъ къ разумѣнію итоговъ азіатской политики Россіи и Англіи, т. е. двухъ соперничествующихъ на восточномъ материкѣ державъ.

Мѣрное, но твердое поступательное движеніе на востокъ русскаго народа является для Англіи страшнымъ и грознымъ кошмаромъ, освободиться отъ котораго составляетъ завѣтную мечту всей международной политики соединеннаго королевства и средства котораго откровенно обсуждаются тамошними писателями на страницахъ газетъ, журналовъ и даже цѣлыхъ ученыхъ сочиненій.

Въ этихъ видахъ между прочимъ нынѣшній вице-король Индіи, сэръ Георгъ Керзонъ, посвятившій вопросу о судьбахъ Англіи и Россіи на востокѣ не мало обстоятельныхъ работъ, основанныхъ на личныхъ наблюденіяхъ, во время путешествія по Россіи и Азіи, рекомендуетъ своему Правительству, какъ это дѣлаетъ и Макъ Грегоръ, энергично и неослабно стремиться къ вытѣсненію Россіи не только изъ предѣловъ Средней Азіи, но даже и Кавказа. Политическія тенденціи сэра Керзона, какъ ихъ формулируетъ г. Саибъ въ „Новомъ Времени“ 1898 г. № 8088, съ которыми въ настоящее время намъ необходимо считаться, сводятся къ слѣдующимъ тремъ основнымъ положеніямъ: 1) Политика Россіи ьь Средней Азіи идетъ въ разрѣзъ съ основными интересами Великобританіи; всякій успѣхъ первой державы является неудачей для второй; 2) Индію надо охранять всѣми силами нетолько отъ дѣйствительнаго нападенія на нее, но и отъ страха, что такое

нападеніе возможно; 3) Когда Россія окончитъ подготовительныя дѣйствія для движенія къ предѣламъ Индіи, то настанетъ часъ совершенія этого движенія и оно должно совершиться съ тою достовѣрностью, какъ и измѣненіе временъ года и какъ суточное обращеніе земли для англійскаго народа—утверждаетъ сэръ Керзонъ, будучи фанатически убѣжденъ, что Россія, во чтобы то ни стало, задалась цѣлью отторгнуть Индію отъ ея метрополіи. Онъ даже не можетъ помириться съ тѣмъ фактомъ, что наши границы мирно размежеваны въ Средней Азіи и самая близость ихъ вызываетъ съ его стороны какое то слѣпое раздраженіе и опасеніе за могущество и безопасность его отечества. Территоріальная смежность двухъ великихъ державъ, по его искреннему убѣжденію, вызываетъ для Англіи слѣдующія опасности: 1) этою смежностью увеличиваются шансы къ возбужденію треній или даже столкновеній между сосѣдними государствами; 2) смежность Россіи вызоветъ необходимость усиленія пограничныхъ гарнизоновъ, что отзовется на увеличеніи численности англо-индійской арміи; 3) такое увеличеніе численности арміи повлечетъ за собою увеличеніе военнаго бюджета, что въ свою очередь заставляетъ повысить налоги на населеніе, а это вызоветъ неудовольствіе среди туземцевъ и произведетъ застой въ нѣкоторыхъ общеполезныхъ предпріятіяхъ; 4) среди пограничныхъ племенъ возникнутъ смуты и на протяженіи всей тысячемильной границы можетъ закипѣть хроническое возмущеніе.

Для устраненія всѣхъ этихъ опасныхъ неудобствъ, Керзонъ считаетъ необходимымъ поддерживать силы Афганистана въ враждебномъ Россіи настроеніи, разсматривая эту страну, какъ политическій буфферъ, сопротивительными дѣйствіями котораго должна руководить Англія. Въ случаѣ же если силы этого буффера почему либо ослабнутъ, то Англія должна захватить его какъ свою собственность и уже лично, всѣми зависящими отъ нея мѣрами, скрытыми и открытыми, вредить Россіи въ Средней Азіи и не до-

пускать въ особенности ея усиленія въ Персидскомъ Хорассанѣ. Захватъ Хорассана Россіей рисуется Керзону какъ нѣчто чрезвычайно опасное, такъ какъ отсюда она, по его соображеніямъ, должна угрожать Герату. Кромѣ того, отсюда же ей открывается путь въ Кандагаръ, чрезъ Фарра и Гиршикъ и въ долину Гильменда, долженствуемую считаться лучшимъ и естественнымъ путемъ для Россіи, въ прямомъ, южномъ направленіи къ Индійскому океану. Занявъ Хорассанъ, Россія войдетъ, по мнѣнію Керзона, въ соприкосновеніе съ Белуджистаномъ и будетъ находиться еще ближе къ Индіи, нежели теперь. Онъ опасается, что мы свяжемъ нашу Закаспійскую желѣзную дорогу съ Нуфетабадомъ и тогда будемъ окончательно въ состояніи выйти къ океану, чего такъ боится Англія и въ чемъ она видитъ угрозу своему могуществу.

Поэтому нынѣшній вице-король рекомендуетъ открыть новый путь черезъ Белуджистанъ (что уже нынѣ выполнено) и построить на югѣ желѣзную дорогу для уравновѣшенія вліянія нашей Закаспійской желѣзной дороги и для окончательнаго захвата всей территоріи южной Персіи. Особенное вниманіе удѣляетъ онъ Сеистану, къ коему и пріурочиваетъ особый „Сеистанскій вопросъ“, разрѣшеніе котораго онъ видитъ въ проведеніи дороги изъ Индіи на Сеистанъ, дабы этимъ путемъ выйти во флангъ русскому пути къ океану и Индостану.

Единомышленникъ сэра Керзона, Макъ Грегоръ, въ своихъ политическихъ статьяхъ развиваетъ тѣже мысли, что и вице-король Индіи, причемъ считаетъ для даннаго времени полезнымъ по отношеніи Россіи политику лживыхъ обѣщаній. Онъ говоритъ въ одной изъ своихъ работъ: „постараемся поселить въ Россіи вѣру въ то, что она скорѣе достигнетъ своихъ замысловъ при соглашеніи съ нами, чѣмъ объявивъ намъ войну. Все дозволительно, когда открыты военныя дѣйствія и на насъ нужно смотрѣть, какъ на находящихся почти въ войнѣ съ Россіей изъ за русско-индійскаго вопроса... Нечего скрывать факта, что нако-

нечники сняты съ рапиръ въ борьбѣ между нами и Россіей и что мы боремся за существованіе наше, въ качествѣ первокласснои державы". Поэтому онъ рекомендуетъ обманывать Россію всевозможными лживыми обѣщаніями, усыплять ея бдительность, дабы выиграть время и имѣть возможность исподволь приготовиться не только къ оборонѣ, но и перейти къ активнымъ дѣйствіямъ.

Таковы мнѣнія представителей вліятельной англійской политической печати, которыя нынѣ въ дѣйствіяхъ сэра Керзона должны реализоваться рядомъ практическихъ мѣръ, направленныхъ къ ослабленію и даже вытѣсненію Россіи изъ предѣловъ Средней Азіи. Но мы глубоко убѣждены, что это мнѣнія—мнѣнія крайнія, не выражающія собою настроенія всего британскаго народа. Послѣдней практически дѣловитъ и врядъ-ли сознательно будетъ стремиться создавать себѣ политическія осложненія тамъ, гдѣ къ тому не представляется никакихъ надобностей и гдѣ можно потерпѣть явную неудачу и ущербъ. Это прекрасно понимаютъ многіе умѣренные политическіе дѣятели соединеннаго королевства, которые, въ противность сэру Керзону, неоднократно задавались цѣлями изыскать выгодный и спокойный modus vivendi между обѣими сосѣдками на территоріи Азіи. Послѣдняя слишкомъ велика, чтобы тамъ не нашлось достаточно мирной и культурной работы для обоихъ народовъ и русскаго, и англійскаго. Поэтому Россія не нуждается въ какихъ-то лицемѣрныхъ успокоеніяхъ и лживыхъ обѣщаніяхъ, такъ какъ не имѣетъ противъ Англіи никакихъ рѣшительно злыхъ умысловъ; ея задачи въ Средней Азіи носятъ на себѣ миролюбивый характеръ и никоимъ образомъ не связаны съ цѣлями захвата и политическаго грабежа, вслѣдствіе чего можно лишь пожалѣть, что находятся въ печати дѣятели, которые искусственно возбуждаютъ страсти и создаютъ для отечества страхи и опасности; къ этому не представляется ни малѣйшей надобности.

Правда, Россія дѣйствительно не желаетъ ослаблять своего вліянія на подвластные и сосѣдніе съ ними народы, но вмѣстѣ, съ тѣмъ, хотѣла бы извлечь изъ близости къ Англіи въ Средней Азіи наибольшую для себя пользу и выгоду и упорядочить свои отношенія къ подозрительной и задорной сосѣдкѣ къ обоюдному удовольствію и благополучію. Но если бы эта, слѣдуя шовинистской программѣ сэра Керзона, вздумала продолжать свое будированіе Россіи и довела бы это будированіе до крайности, то тогда, конечно, наше отечество съумѣетъ подготовиться къ будущей встрѣчѣ и съумѣетъ разрушить замышляемое противъ нея козни и засады. Въ качествѣ такого подготовительнаго шага и можетъ послужить прежде всего осуществленіе того рельсоваго пути, направленіе и задача котораго обсуждаются въ настоящей брошюрѣ.

Такимъ образомъ двѣ первоклассныхъ державы, совершая на землѣ свое историческое предопредѣленіе, медленно идутъ на встрѣчу другъ другу, и мы присутствуемъ при знаменательномъ, небываломъ въ лѣтописяхъ человѣчества историческомъ процессѣ: гдѣ милліоны народа должны рано или поздно встрѣтиться или для братскаго лобзанія и клятвеннаго обѣщанія „быть провозвѣстниками вѣчной истины и мира“, или для грознаго окрика, „прочь съ дороги, мѣсто силѣ и мечу“. И оба народа, обѣ державы чуютъ эту неминуемую встрѣчу, готовятся къ ней и думаютъ о ней свои глубокія и тревожныя думы...

II.

Стремленіе Россіи въ Индію съ незапамятныхъ временъ. Петръ I, Екатерина II, Павелъ I и Александръ I. Политика Англіи въ первую половину текущаго столѣтія. Наши неудачи въ Европѣ и Азіи. Крымская война. Завоеваніе Туркестана и присоединеніе всѣхъ нынѣшнихъ нашихъ средне-азіатскихъ владѣній. Встрѣчное движеніе Англіи и ея желѣзнодорожная политика въ Индіи и вообще на азіатскомъ материкѣ. Захватъ Белуджистана и стремленіе англичанъ примкнуть рельсовымъ путемъ къ Персидскому заливу въ направленіи отъ Кветы, въ цѣляхъ созданія англо-германскаго транзита въ обходъ Россіи.

Обращаясь къ фактическимъ даннымъ исторіи, мы видимъ, что царство Индійское съ его баснословными богатствами, живописной природой, необычными звѣрями и людьми испоконъ вѣка туманило голову русскимъ людямъ и чрезъ посредство промежуточныхъ народовъ востока проникло въ наши сказки, пѣсни и легенды. Но первыя попытки сблизиться и завязать сношенія съ благословенными странами востока дѣлаются лишь два вѣка съ четвертью тому назадъ, когда Московскій царь, Алексѣй Михайловичъ, снарядилъ къ великому моголу Аурензгебу посольство Касимова, изъ каковаго предпріятія ничего серіознаго, однако, не вышло.

Наслѣдникъ его, Великій Петръ, своимъ геніальнымъ умомъ сразу предопредѣлилъ движеніе Россіи за предѣлы Срединной Азіи, въ направленіи къ Индіи и начиная отъ береговъ Каспійскаго моря. Отправленное имъ многочисленное посольство въ Хиву въ числѣ своихъ главнѣйшихъ задачъ имѣло: 1) направить Аму-Дарью по старому ложу въ Каспійское море, воздвигнувъ плотины, преграждающія ей путь въ Аральское море, 2) построить укрѣпленія на нижнемъ теченіи рѣки Аму-Дарьи, 3) предложить ханамъ Хивинскому и Бухарскому полурусскіе, полукиргизскіе отряды, въ видѣ почетной стражи ихъ, содержимой на счетъ этихъ ханствъ, но подчиненныхъ въ политическомъ

отношеніи нашимъ агентамъ и 4) изслѣдовать теченіе Аму-Дарьи вверхъ по ея теченію и отыскать удобные пути отъ Каспія въ Индію.

Посольство Петра I потерпѣло жестокую неудачу и было перебито, но тѣмъ не менѣе геніальный русскій государь не покинулъ своихъ замысловъ, но только рѣшилъ включить Среднюю Азію въ сферу русскаго вліянія черезъ посредство Персіи, слѣдуя тому географическому пути, черезъ который въ античномъ мірѣ двигались завоеватели съ запада на востокъ, въ томъ числѣ и Александръ Македонскій.

Екатерина II, старавшаяся во всемъ слѣдовать предначертаніямъ своего геніальнаго предшественника, задумала проникнуть въ Индію, слѣдуя по пути отъ Оренбурга на Бухару и Кабулъ, но далѣе дипломатической переписки по настоящему предмету и пылкихъ мечтаній князя Потемкина дѣло не подвинулось.

Недовольство англичанами побудило Павла Петровича вступить въ переговоры съ первымъ консуломъ, уже съ цѣлью спеціальнаго союза противъ Англіи и изгнанія англичанъ изъ предѣловъ Индіи, планъ каковаго изгнанія и вторженія въ Индію былъ обстоятельно разработанъ Бонапартомъ, но эти переговоры не привели къ желаннымъ результатамъ и лишь въ слѣдующемъ году въ головѣ Павла родился планъ самостоятельнаго похода на Индію для нанесенія рѣшительнаго пораженія морской державѣ на берегахъ Ганга. Въ цѣляхъ выполненія намѣченнаго плана, рѣшена была экспедиція Донскаго Казачьяго войска, подъ начальствомъ генералъ-отъ кавалеріи Орлова, съ точкой отправленія экспедиціи отъ Оренбурга; но во время сборовъ и подготовленій Императора не стало; съ восшествіемъ-же на престолъ Александра I, хотя одно время въ началѣ его царствованія идеѣ движенія на Индію какъ будто суждено было воскреснуть, но послѣдующія хорошо извѣстныя историческія событія похоронили ее въ пучинѣ забвенія.

Не смотря на то, что изъ всѣхъ попытокъ Россіи завязать сношенія съ Индіей ничего не выходило реальнаго и осязательнаго, самая однако, наличность, этихъ плановъ, возможность ихъ возникновенія заставила Англію серіозно задуматься и принять соотвѣтственно съ этимъ рядъ рѣшительныхъ мѣропріятій, долженствовавшихъ направить вниманіе и силы Россіи на иныя историческія задачи. Въ этихъ видахъ Англіей былъ заключенъ союзъ съ Персіей, по коему послѣдняя обязывалась черезъ свою территорію не пропускать никакого войска въ Индію, за что союзницѣ гарантировалась цѣлость и неприкосновенность ея владѣній противъ покушеній Россіи. Этимъ способомъ Англія преграждала единственный въ тѣ времена удобный и скорый доступъ въ Индію, вполнѣ основательно разсчитывая, что двигаться къ ея владѣніямъ съ сѣвера, черезъ территорію нынѣшняго Туркестана, въ силу его тогдашней неприступности, для Россіи будетъ совершенно невозможно. Къ тому же здѣсь, по дорогѣ, Россія должна была встрѣтить незамиренныхъ и воинственныхъ кочевниковъ, счеты съ которыми у нашего народа еще далеко не были закончены.

Одновременно съ заключеніемъ союза съ Персіей, Англія принимаетъ рядъ хорошо замаскированныхъ дѣйствій, въ силу которыхъ мы терпимъ многочисленныя дипломатическія неудачи, встрѣчаемся съ сложными непріязненными международными отношеніями и постоянно отвлекаемся въ сторону непрерывныхъ враждебныхъ отношеній къ Оттоманской Имперіи, которая, именно въ цѣляхъ ослабленія политическаго могущества Россіи, систематически поддерживается сочувствіемъ и даже матеріальной помощью Англіи. Освободительная политика нашего отечества, въ интересахъ греческаго и славянскаго населенія Балканскаго полуострова, встрѣчаетъ упорное противодѣйствіе Лондонскаго кабинета, которое, ослѣпленное страхомъ передъ ростомъ могущества Россіи, мѣняетъ христіанскіе завѣты любви и братства на по-

зорное сочувствіе мусульманскому фанатизму и его ненависти къ христіанскому міру. Счастіе сопутствовало англійской дипломатіи въ ея политическихъ происках, однако, недолго, и уже въ началѣ 30-хъ годовъ мы видимъ Россію Императора Николая I твердо и грозно стоящею передъ лицомъ разбитаго и униженнаго мусульманскаго міра и диктующею ему свои законы, а Англію съ пошатнувшимся вліяніемъ и серіозно трепещущую за судьбу своихъ индѣйскихъ колоній. „Россія тридцатыхъ годовъ, т. е. держава военная, ультра-консервативная, завоевательная, эта Россія взяла тогда въ свои руки, черезъ посредство турецкаго союза, ключъ къ Средиземному морю, и, черезъ посредство Персіи, стала на полпути къ Индіи,—говоритъ въ своей брошюрѣ «Англо-русская распря» г. Южаковъ.—Аѳганскій походъ персіянъ и хивинская экспедиція русскихъ должны были, повидимому, предоставить Россіи весь этотъ Индо-европейскій континентальный путь. Было отчего встревожиться въ Лондонѣ, хотя и не было никакихъ основаній предполагать въ Россіи преднамѣреннаго умысла противу Индіи. Отдаваться на добрую волю русскаго Правительства англичане не имѣли ни малѣйшаго желанія. И вотъ мы видимъ, что въ тридцатыхъ и сороковыхъ годахъ Англія принимаетъ поспѣшно мѣры предосторожности и вступаетъ окончательно и безповоротно на путь сознательнаго соперничества съ Россіей на Востокѣ. Соперничество сказалось еще съ конца прошлаго столѣтія и довольно ярко обнаружилось въ эпоху русско-турецкой войны 1828—29 гг., но только послѣ этой войны, повидимому, поняли въ Лондонѣ, что приходится это инстинктивное и случайное соперничество превратить въ систему. Когда это поняли, то рѣшились немедленно привести въ исполненіе и со свойственною Британіи энергіею и постоянствомъ принялись за проведеніе программы систематическаго противодѣйствія Россіи на востокѣ. Въ высшей степени энергичная, хотя и не всегда искусная политика эта наполняетъ собою два

десятилѣтія, предшествовавшія и подготовившія первое великое столкновеніе Европы на Востокѣ—крымскую войну 1853—56 гг."

Исходъ войны достаточно извѣстенъ, чтобы о немъ распространяться; слѣдуетъ лишь отмѣтить, что онъ въ рукахъ и цѣляхъ Англіи сослужилъ нужную ей службу, значительно ослабивъ обаяніе Россіи на востокѣ, какъ равно умаливъ донельзя наше вліяніе въ области международныхъ западноевропейскихъ отношеній, благодаря пресловутой конвенціи о Понто-Эгейскихъ проливахъ, закрывшей намъ свободный выходъ изъ Чернаго моря.

Но въ то время, какъ обаяніе и вліяніе Россіи умалились на востокѣ и она искусственно была отвлечена отъ среднеазіатскихъ дѣлъ, въ это же время престижъ Англіи тамъ выросъ донельзя, и она, недовольствуясь уже сферой вліянія въ Индіи, успѣла расширить свой потребительный рынокъ далеко къ сѣверу и западу, распространивъ его на Бухару, Хиву, Коканъ и Афганистанъ, а также на Персію. Одновременно съ этими глубокообдуманными мѣропріятіями торговопромышленнаго характера Англія, при помощи всевозможныхъ мирныхъ экспедицій, посольствъ и переговоровъ, всѣми силами старалась сплотить разрозненныя народности Средней Азіи, черезъ идею мусульманства, въ единый союзъ, подъ ея собственнымъ покровительствомъ и въ цѣляхъ противодѣйствія азіатской политикѣ Россіи.

По окончаніи крымской войны, когда всѣ прошлыя и настоящія политическія карты Англіи стали открытыми, правительствомъ Александра II была намѣчена строгая и послѣдовательная программа нашего движенія въ Среднюю Азію, съ одной стороны, въ цѣляхъ обезопасенія нашей восточно-европейской границы, передвиженія ея въ глубь восточнаго материка и, съ другой, въ цѣляхъ поднятія пошатнувшагося и поколебленнаго нашего вліянія среди народовъ мусульманскаго міра. Героическая, воистину эпическая борьба на Кавказѣ, покореніе Турке-

стана и Самарканда были въ послѣдующія полтора десятилѣтія блестящими страницами, сторицею вознаградившими насъ за недавно пережитыя горькія минуты исторіи. Съ тѣхъ поръ шествіе Россіи по азіатскому востоку становится рядомъ тріумфовъ, гдѣ постепенно и послѣдовательно къ ногамъ побѣдителя, вслѣдъ за Самаркандомъ, склоняются Хива, Коканское ханство, Ахалъ-Теке, Мервъ...

И такъ, несмотря на всѣ происки за текущее столѣтіе, Англіи не удалось сломить былого престижа Россіи на востокѣ, и, точно вознаграждая себя за потерянное время, наше отечество пріобщило къ своимъ владѣніямъ обширнѣйшія площади въ Средней Азіи, окончательно обезопасивъ свою европейскую границу со стороны азіатскихъ хищниковъ, и сдѣлавъ значительные шаги, чтобы приблизиться къ тѣмъ богатымъ индостанскимъ рынкамъ, доступъ къ которымъ оберегался Англіей такъ ревниво и искусно. Занявъ Кавказъ и Туркестанъ и обойдя Афганистанъ, Россія географически приблизилась къ владѣніямъ Англіи и почти подошла къ самимъ вратамъ Герата и къ долинѣ Гильменда, откуда уже прямой выходъ къ Индостану и Индійскому океану. На всемъ протяженіи своихъ сложныхъ отношеній къ Россіи, Англія болѣе всего опасалась именно нашего приближенія къ этимъ важнымъ географическимъ пунктамъ; равнымъ образомъ, и мы, несмотря на всѣ препятствія намъ чинимыя, силою всѣхъ историческихъ событій неминуемо приблизились сюда. Роковое мѣсто встрѣчи двухъ державъ точно опредѣлилось и остается лишь выяснить, по скольку мы успѣли укрѣпить свой тылъ для безопаснаго движенія впередъ, если бы это требовалось по соображеніямъ военно-стратегическимъ и поскольку за протекшіе 30 лѣтъ съ небольшимъ мы достигли укрѣпленія русской гражданственности въ покоренныхъ и подчиненныхъ намъ среднеазіатскихъ областяхъ, подобно тому, какъ мы это дѣлали по отношенію всѣхъ добытыхъ нами силою оружія бывшихъ кочевыхъ владѣній въ предѣлахъ Европейской Россіи.

Разсмотрѣвъ, такимъ образомъ, историческіе пути нашего поступательнаго движенія въ Серединной Азіи, намъ необходимо обстоятельно остановиться на задачахъ нашей оборонительной политики.

Уйдя далеко впередъ къ сѣверу и къ сѣверо-западу, Англія, въ интересахъ стратегическихъ и торгово-промышленныхъ, перерѣзала всю Индію сѣтью желѣзныхъ дорогъ, закрѣпила ими свои сѣверо-западныя границы, доведя свой рельсовый путь отъ Кветы до Нушки, откуда въ настоящее время ею проектируется рельсовый путь на Дербендъ-Амирча-Сындакъ и далѣе на сѣверъ, въ направленіи къ Сеистану. Такое энергичное движеніе на западъ, съ одной стороны, въ цѣляхъ приближенія къ юго-западной границѣ Афганистана, а также къ полному захвату Белуджистана, а съ другой— для соединенія съ Персидскимъ заливомъ и въ цѣляхъ встрѣчи съ рельсовыми путями Германіи, подвигающимися нынѣ къ востоку отъ береговъ Босфора и отъ Сирійскаго побережья въ долину Месопотаміи, имѣетъ для Англіи громадное политическое и торгово-промышленное значеніе. Прорѣзавъ весь Белуджистанъ рельсовымъ путемъ, который не оказалъ, въ противность Афганистану, никакого сопротивленія англичанамъ и пассивно отдался имъ во власть, наша азіатская сосѣдка тѣмъ самымъ завладѣла обширнѣйшимъ рынкомъ и получила возможность, въ разстояніи слишкомъ 500 верстъ подвинуть къ сѣверу свои гарнизоны, которые, благодаря существующему караванному пути на Сеистанъ, быстро и легко могутъ, на случай военныхъ дѣйствій, еще ближе быть подведены къ вратамъ Герата.

Что же касается движенія къ Персидскому заливу, то въ данномъ случаѣ, минуя Россію, Англія достигаетъ возможности, при содѣйствіи встрѣчныхъ ей Германскихъ желѣзныхъ дорогъ, создать непрерывный индо-европейскій (англо-германскій) транзитъ, въ коемъ наше отечество уже не приметъ никакого участія и отъ коего оно останется въ сторонѣ. Кромѣ того, если

мы не примемъ рѣшительныхъ мѣръ къ соединенію нашихъ дорогъ съ англо-индійскими или не продвинемся южнѣе Герата, то Англія сведеніемъ своихъ индійскихъ дорогъ съ Персидскимъ заливомъ отрѣжетъ навсегда намъ путь къ Индійскому океану по долинѣ Гильменда, а также нанесетъ существенный непоправимый уронъ нашему вліянію даже въ сѣверной Персіи, не говоря уже про центральную.

Достигнувъ съ востока на западъ Персидскаго залива, Англія этимъ самымъ какъ бы объединяетъ свои Африканскія колоніи съ Азіатскими, такъ какъ Аравія въ данномъ случаѣ не можетъ быть принята въ соображеніе: энергичная британская нація уже давно исправно хозяйничаетъ здѣсь и чувствуетъ себя здѣсь, какъ дома. Такимъ образомъ, параллельно нашей Закаспійской желѣзной дорогѣ, въ недалекомъ сравнительно разстояніи отъ нея къ югу, образуется обширнѣйшая колоніальная область Англіи, откуда она уже безъ труда, во всякое время, можетъ грозно подыматься къ сѣверу, въ интересахъ захвата Персидскаго Хорассана и въ цѣляхъ, какъ то намѣчаетъ сэръ Керзонъ, полнаго вытѣсненія насъ изъ нашихъ среднеазіатскихъ владѣній. Въ этомъ можетъ ей оказать извѣстное содѣйствіе и Германія, двигающаяся нынѣ, минуя австрійскіе Салоники, прямо отъ Босфора въ направленіи черезъ малую Азію къ важнѣйшимъ персидскимъ рынкамъ. Такимъ образомъ, на югѣ Азіи, въ недалекомъ будущемъ, грозитъ образоваться тѣсный союзъ двухъ сильныхъ европейскихъ народностей, направленный къ изолированію Россіи отъ ея естественныхъ рынковъ въ средней Азіи, отъ индійскаго океана и отъ тѣхъ индостанскихъ торговыхъ центровъ, къ которымъ она такъ неуклонно до сихъ поръ стремилась.

III.

Значеніе индійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ колоніальной политикѣ Англіи. Связь колоній съ метрополіей. Необходимость для Россіи слѣдовать примѣру желѣзнодорожной политики Англіи въ Азіи. Проектъ соединенія Россіи съ средней Азіей и Индійскимъ океаномъ черезъ Кавказъ, по южному побережью Каспійскаго моря и черезъ Персію. Несостоятельность и несвоевременность такихъ проектовъ. Необходимость скрѣпленія нашихъ средне-азіатскихъ владѣній съ центромъ Россіи рельсовымъ путемъ въ кратчайшемъ направленіи отъ Бухары, черезъ Хивинское ханство и Уральскую область. Такое соединеніе, вмѣстѣ съ тѣмъ, и есть необходимое звено для индо-европейскаго транзита, при содѣйствіи котораго разрѣшаются многолѣтнія недоразумѣнія съ Англіей.

Закрѣпленіе за метрополіей индійскихъ колоній получаетъ въ дѣйствіяхъ Англіи воистину классическій примѣръ подражанія для всякой иной державы въ ея тенденціяхъ внутренней и торгово-промышленной политики. Правда, мы позволимъ себѣ, заглядывая въ далекое будущее исторіи, отнестись скептически къ соціальнымъ звеньямъ этой скрѣпляющей цѣпи, но экономическія и политическія ея части не могутъ вызывать сомнѣній. Съ точки зрѣнія послѣднихъ двухъ элементовъ жизни, несомнѣнно связь владычицы морей съ Индіей дала блестящіе, ни съ чѣмъ несравнимые, экономическіе результаты: британская торговля и промышленность, благодаря этой связи, получила властный толчекъ, выработка фабрикатовъ стала дешевле и снабженіе ими окраинъ сдѣлалось доступнѣе и быстрѣе. Отсюда исторія почерпаетъ несомнѣнный и правильный выводъ, гдѣ соотношенія всякаго центра съ экономически тяготѣющими къ нимъ окраинами требуютъ правильнаго соотношенія и взаимообмѣна. Вотъ этотъ то взаимообмѣнъ, это правильное соотношеніе и достигается главнѣйшимъ образомъ нынѣ цѣлесообразно расположенными и обезпечивающими непрерывность сообщенія путями, на проведеніе которыхъ передовыя націи не жалѣютъ нынѣ ни средствъ, ни напряженія творчества, съ лихвою покрывая свои расходы и денежныя затраты, извлекаемыми богатыми итогами, какъ экономическаго, такъ и общегосударственнаго значенія.

Поэтому, непоколебимо — правильнымъ должно быть разсматриваемо то утвержденіе, что всякая метрополія лишь тогда будетъ сильна, могущественна и богата, когда она тѣсно связана хорошо организованными путями сообщенія съ своими колоніями. Гдѣ же территорія колоній примыкаетъ къ территоріи метрополіи, какъ это, напримѣръ, мы видимъ въ Россіи, тамъ роль этихъ путей сообщенія, конечно, должны играть желѣзныя дороги, если къ проведенію ихъ не встрѣчается особенныхъ техническихъ затрудненій. Эти то соображенія и побудили Англію обратить на свое желѣзнодорожное строительство въ Азіи самое тщательное вниманіе, видя въ немъ блестящее увѣнчаніе существующаго уже океанійскаго пароходнаго сообщенія, дополненіе къ своей колоніальной политикѣ, одно изъ самыхъ правильныхъ средствъ самообороны и ту несокрушимую силу, при помощи которой она держитъ въ желѣзныхъ тискахъ подвластныя ей колоніи.

Эта политика Англіи, давшая столь блестящіе результаты, непремѣнно должна служить намъ хорошей школой и является полезнымъ и назидательнымъ урокомъ. Въ Россіи, гдѣ центръ и его средне-азіатскія окраины представляютъ нераздѣльное территоріальное цѣлое, значеніе желѣзныхъ дорогъ, долженствующихъ цементировать эти составныя части нашего отечества, особенно важно и на созданіе и развитіе ихъ должно быть обращено усиленное вниманіе. Поэтому для насъ въ настоящее время, въ особенности въ виду раздающихся съ береговъ Темзы угрозъ, необходимо тщательно обсудить, что должно быть намѣчено въ ближайшую очередь осуществленія тѣхъ цѣлей, которыя въ практикѣ Англіи были столь удачно выполнены по отношенію Индостана.

Обсуждая послѣдній изъ поставленныхъ вопросовъ, почти всѣ писатели единодушно обращаютъ свое вниманіе на необходимость соединенія Европейской Россіи рельсовымъ путемъ съ среднеазіатскимъ материкомъ, вполнѣ справедливо указывая, что,

если Англіей приняты всѣ необходимыя мѣры къ оборудованію Индіи желѣзнодорожною сѣтью, въ вышеуказанныхъ цѣляхъ, то тѣмъ паче это необходимо для Россіи, у коей окраины съ центромъ территоріально сливаются и представляютъ собою сплошное цѣлое. Но, при этомъ, нѣкоторые писатели, исходя изъ требованій необходимости наступательнаго движенія на Индію, видятъ наилегчайшее и вѣрное осуществленіе этой задачи при помощи рельсоваго пути, проведеннаго отъ Каспійскаго моря черезъ Персію къ Индійскому океану. Въ числѣ таковыхъ проектовъ достоинъ вниманія былой проектъ (Фалькенгагена и Палашковскаго), по коему дорога трассировалась отъ Джульфы (предполагавшейся къ соединенію съ общею русскою сѣтью) на Тавризъ, Исфагань, черезъ Тегеранъ или Гамадакъ, Іестъ, Керманъ и Чахбаръ, а отсюда уже по побережью до Курачи. Не отрицая извѣстнаго значенія за этимъ проектомъ, имѣющимъ, однако, очень слабое значеніе для торгово-промышленныхъ интересовъ центральной Россіи, мы тѣмъ болѣе полагаемъ, что не его осуществленіе должно быть поставлено на первую очередь, какъ равно и не тѣхъ иныхъ проектовъ уже новѣйшей формаціи, гдѣ трассируется путь по южному побережью Каспійскаго моря, главнымъ образомъ, въ цѣляхъ стратегическихъ и мобилизаціонныхъ, на случай нашего столкновенія съ Азіей.

Оставляя стратегическую, военно-политическую сторону дѣла безъ разсмотрѣнія, какъ неотвѣчающую основной идеѣ брошюры, мы не можемъ не остановиться въ недоумѣніи, почему означенный путь, въ какихъ-бы цѣляхъ онъ ни прилагался, непремѣнно долженъ идти отъ Каспійскаго моря и территоріи Кавказа по сѣверной границѣ Персіи и черезъ Персію. Врядъ-ли съ этимъ положеніемъ можно согласиться и вотъ на какомъ основаніи.

Рѣшаясь затратить значительный капиталъ на постройку русско-персидской дороги или гарантировать ее въ извѣстной части, правительство, въ данномъ случаѣ, не будетъ имѣть подъ собою

оправдательныхъ данныхъ экономическаго и политическаго характера; кромѣ того, дорога въ такомъ направленіи будетъ еще и опасна, такъ какъ легко можетъ послужить исключительно интересамъ враждебныхъ намъ силъ. Оставаясь внѣ воздѣйствія и охраны ея русскимъ населеніемъ и пробѣгая, въ громадной своей части, по территоріи, не подвластнаго и скорѣе намъ враждебнаго мусульманскаго населенія, легко воспламеняемаго фанатизмомъ, дорога легко можетъ быть совершенно уничтожена въ наиболѣе важной для насъ части ея пути, а также быстро и рѣшительно быть занята силами англійской арміи, послѣ чего, несмотря ни на какой союзъ съ Персіей, Европейская Россія будетъ изолирована съ ареной театра военныхъ дѣйствій. Кромѣ того, означенная дорога соединитъ между собою и близкія родственныя племена Кавказа и Персіи, усиливъ ихъ сношенія между собою и не давая никакихъ рѣшительно благихъ результатовъ центру. Наконецъ, эта линія, также, какъ и существующая уже Закаспійская жел. дорога, обслуживается исключительно кавказскимъ военнымъ округомъ, имѣя свои резервы на Кавказѣ, и оставляетъ совершенно въ сторонѣ потребности военно-стратегическія, колонизаціонныя и торгово-промышленныя нашихъ среднеазіатскихъ владѣній вообще и Закаспійской и Хивинской областей въ частности. Вотъ почему, по искреннему нашему убѣжденію, на первую очередь должно быть поставлено соединеніе Закаспійской ж. д. съ общею сѣтью рельсоваго пути въ томъ ея историческомъ направленіи, по коему постепенно происходило сліяніе нашихъ среднеазіатскихъ владѣній съ Европейской Россіей, т. е. съ сѣверо-запада къ юго-востоку.

Нѣтъ, не соединеніе нашей желѣзнодорожной сѣти на югѣ, въ близкомъ сосѣдствѣ съ мусульманскимъ міромъ по территоріи не подвластныхъ намъ народовъ, должно быть первою задачею Россіи, а непосредственное соединеніе нашихъ средне-азіатскихъ владѣній и Туркестана съ центральными областями, правильная

колонизація завоеванныхъ и захваченныхъ уже нашимъ вліяніемъ областей, заселеніе ихъ коренными русскими людьми и болѣе тѣсное вовлеченіе среднеазіатскихъ раіоновъ въ сферу торгово-промышленныхъ интересовъ центра. Въ этомъ заключаются наши ближайшія очередныя задачи въ Средней Азіи, въ интересахъ нашей оборонительной политики и только такая культурно-историческая база, правильно организованная, согласно глубокому опыту былыхъ и при томъ очень давнихъ временъ, дѣлаетъ возможнымъ мирный доступъ къ территоріи Индостана и къ побережью Индійскаго океана, безопаснымъ и обѣщаетъ намъ вѣрные и блестящіе результаты. Безъ этой естественной базы, основанной главнымъ образомъ на принципахъ русской колонизаціи, на земледѣльческихъ и торгово-промышленныхъ устояхъ отечественной жизни, намъ рѣшительно не представляется возможнымъ русское преуспѣяніе въ Средней Азіи и выполненіе по отношенію всего азіатскаго материка тѣхъ высокихъ культурно-историческихъ задачъ, которыя, — смѣемъ надѣяться, — намъ удастся осуществить въ союзѣ съ тѣмъ самымъ народомъ, который такъ предубѣжденно смотрѣлъ до сихъ поръ на наше встрѣчное ему движеніе.

Мирно встрѣтившись у береговъ Ганга съ нашей былой соперницей, соперницей по недоразумѣнію, мы тѣмъ самымъ положимъ рѣшительный конецъ нашему давнему спору на востокѣ. Слившись нашими рельсовыми путями съ общею сѣтью индійскихъ желѣзныхъ дорогъ, мы будемъ вполнѣ и нравственно, и матеріально вознаграждены за былыя историческія неудачи, за понесенныя въ Азіи жертвы и затраты и объ руку съ „владычицею морей“ получимъ возможность не дробить свои культурныя силы понапрасну, а гармонически направить ихъ на благо міровой цивилизаціи и на вовлеченіе въ сферу этой цивилизаціи тѣхъ восточныхъ народовъ сѣверной, средней и южной Азіи, которые, можетъ быть, именно благодаря нашей исторической розни съ Англіей, нашей обоюдной неумѣлости столко-

ваться, такъ долго пребывали внѣ вліянія европейской культуры.

Но помимо этихъ высокихъ культурныхъ задачъ, соединеніе Закаспійской жел. дороги и примыкающаго къ ней Туркестана съ общею нашею рельсовою сѣтью помогаетъ намъ прочно цементировать наши далекія среднеазіатскія окраины съ центромъ нашей государственной и торгово-промышленной жизни, въ чемъ чувствуется нынѣ такая насущная надобность. Отвѣчающимъ всѣмъ намѣченнымъ задачамъ является желѣзнодорожное соединеніе станцій Чарджуй Закаспійской желѣзной дороги, расположенной на Бухарской территоріи, черезъ Хиву, по Уральской области, къ станціи Александрово-Гай-Покрово-Уральской линіи, берущей свое начало отъ Саратова. Такое соединеніе, облегчающее сношеніе центра съ дальними азіатскими окраинами, находитъ себѣ подтвержденіе и въ желѣзнодорожной практикѣ Англіи, съумѣвшей, какъ указано уже было выше, въ теченіе послѣдняго времени крѣпко связать путями сообщенія индійскія свои колоніи съ метрополіей.

IV.

Сплачиваніе русской земли. Невыгодность разобщенности Средней Азіи съ центромъ Россіи. Захватъ въ Закаспійской и смежныхъ областяхъ всей торговли армянами и персами. Свидѣтельство «Военнаго Сборника». Посягательства на персидскіе сѣверные рынки со стороны Германіи и Англіи. Рельсовый путь, связывающій въ кратчайшемъ направленіи среднюю Азію съ центромъ, помогаетъ намъ закрѣпить наше вліяніе въ сѣверной Персіи и Афганистанѣ. Индо-европейскій транзитъ.

Мы видимъ, что экономическія теченія новѣйшаго времени сказываются все сильнѣе и сильнѣе и въ нашемъ отечествѣ, еще такъ недавно представлявшемъ собою довольно косную земледѣльческую, съ низкой полевой культурой, страну, гдѣ каждая область, каждый раіонъ жили независимою другъ отъ друга и не вліявшею другъ на друга экономическою жизнью. Нынѣ уже такое положеніе вещей стало немыслимымъ, сдѣлалось достояніемъ историческихъ преданій, и политика изолированности областей не оправдывается ни соображеніями государственной безопасности и цѣлостности, ни требованіями экономическаго благосостоянія страны. Еще московскіе государи, приступивъ къ великому дѣлу строительства русской земли, прилагали всѣ старанія къ тому, чтобы вновь присоединяемыя ими области во всѣхъ отношеніяхъ были крѣпко прилажены къ основному ядру русскаго царства — Москвѣ. Политика Іоанновъ, съ большею или меньшею послѣдовательностью и успѣхомъ, проводилась и послѣдующими русскими самодержцами, благодаря чему, въ концѣ концовъ русская держава нынѣ представляетъ собою, въ совокупности всѣхъ своихъ обширнѣйшихъ областей, единое, неразрывное и несокрушимое цѣлое. Провидѣнію угодно было покорить русской власти необозримыя пространства Азіи, какъ въ сѣверной, такъ и въ средней, которыя, вступивъ только въ сферу нашего государственнаго управленія, замирились и перешли отъ кочевой, тревожной и необезпеченной

жизни къ осѣдлой культурѣ со всѣми преимуществами и благими результатами этой послѣдней.

Сначала ради успѣха Ахалъ-текинской экспедиціи и потомъ въ интересахъ развитія просвѣщенія и культуры въ этихъ областяхъ и въ стремленіи тѣснѣйше связать ихъ съ общими интересами государства, въ царствованіе въ Бозѣ почившаго Государя-миротворца, осуществлено было удивительное, по энергіи выполненія, сооруженіе Закаспійской желѣзной дороги; въ это же царствованіе начато и другое, небывалое по своей грандіозности, сооруженіе—великаго сибирскаго пути.

Въ благополучное нынѣшнее царствованіе, послѣднее сооруженіе быстро приходитъ къ желанному концу, уже и въ наши дни, обнаруживая всѣ плодотворныя послѣдствія громадныхъ затратъ, понесенныхъ на это историческое и государственное дѣло русскимъ народомъ. Но было бы не справедливо и не дальновидно полагать, что съ сооруженіемъ означенныхъ двухъ дорогъ, соединяющихъ въ той или иной мѣрѣ наши азіатскія владѣнія съ европейскимъ материкомъ, заботы правительства какъ бы заканчиваются и въ этомъ отношеніи не предстоитъ никакихъ задачъ въ ближайшемъ будущемъ. Подобная точка зрѣнія была бы въ высшей степени ошибочною, такъ какъ дѣйствительность нашей русской жизни и цѣли единства въ государственномъ управленіи уже нынѣ ясно показываютъ, куда должны быть направлены общественныя силы для выполненія въ полной мѣрѣ задачъ, силою историческаго рока, возложенныхъ на русскій народъ.

Правительство по собственной иниціативѣ и за собственный счетъ проложило двѣ отмѣченныя выше магистрали, изъ коихъ одна—южная взяла свое начало изъ соображеній военно-стратегической безопасности русскихъ владѣній въ серединной Азіи; нынѣ, какъ бы идя на встрѣчу правительственному почину, общественныя силы обязаны доразвить начатое, а также тѣсно связать свои хозяйственныя задачи съ началами жизни въ тѣхъ

смежныхъ областяхъ, которыя состоятъ пока въ исключительномъ вѣдѣніи правительства и кои должны быть вовлечены въ торгово-промышленный круговоротъ жизни своей страны.

Всѣ выгоды стремленія какъ можно энергичнѣе освободиться отъ наличности изолированыхъ раіоновъ неминуемо должны обнаруживаться изъ соединенія нашего Закавказья съ общею сѣтью ж. дорогъ, благодаря чему богатѣйшая окраинная область, чрезъ посредство Петрово-Бакинской линіи, будетъ втянута въ сферу несокрушимаго вліянія, экономическаго и государственнаго, всей русской земли. Еще большаго вниманія достойно и иное соединеніе, обѣщающее, какъ центру, такъ и его обширной восточной окраинѣ, неисчисляемыя выгоды и ставящее ребромъ вопросъ о нашемъ военномъ и гражданскомъ могуществѣ въ самой сердцевинѣ азіатскаго востока. Соединеніе это — нашей Закаспійской жел. дороги и тяготѣющаго къ ней Туркестана и всѣхъ среднеазіатскихъ областей съ общею сѣтью существующихъ дорогъ въ наикратчайшемъ направленіи, которое бы позволяло легко и энергично извлекать изъ раіоновъ, прилегающихъ къ этой среднеазіатской дорогѣ, ихъ естественныя богатства для снабженія ими нашего центра и обратнаго снабженія симъ послѣднимъ этихъ раіоновъ всѣми необходимыми фабрикатами и хлѣбомъ.

Начатая, главнымъ образомъ, какъ отмѣчено уже выше, въ цѣляхъ стратегическихъ, эта важная окраинная дорога, сохраняя за собою всю силу стратегическаго значенія и для настоящаго времени, естественнымъ образомъ связываетъ наши государственные интересы съ интересами смежныхъ народностей и позволяетъ намъ крѣпко утвердиться въ тѣхъ областяхъ, куда искони тяготѣетъ своими политическими и торгово-промышленными задачами русскій народъ и границы и территорія которыхъ обильно политы русскою кровью.

Туркестанъ, какъ безусловно русская территоріальная, важная въ политическомъ и государственномъ отношеніи единица,

Хива и Бухара, въ качествѣ вассальныхъ Россіи провинцій, весь Хорассанъ и даже Афганистанъ, сливающійся въ значительной мѣрѣ съ послѣдними двумя областями по задачамъ своей исторической жизни, — вотъ тѣ раіоны, которые уже нынѣ въ культурно-экономическомъ отношеніи, до извѣстной степени, захвачены вліяніемъ Закаспійской жел. дороги, но которыя, благодаря разобщенности послѣдней съ общею русской сѣтью, пока еще не могли въ полной мѣрѣ стать ареною колонизаціонной и торгово-промышленной дѣятельности русскаго народа и которые пока еще не могутъ въ необходимой степени явиться для центра въ роли непоколебимаго оплота нашего могущества въ Азіи и исполнительныхъ и своевременныхъ поставщиковъ для отечественной промышленности туземнаго сырья.

Въ статьѣ „Закаспійская область за послѣднее восьмилѣтіе“, напечатанной въ № 12 „Военнаго Сборника“ за прошлый годъ, сдѣлано характерное указаніе, что въ среднеазіатской торговлѣ въ началѣ десятилѣтія преуспѣвали преимущественно армяне, явившіеся въ край вмѣстѣ съ войсками въ качествѣ маркитантовъ и аробщиковъ и быстро захватившіе въ свои руки всю мѣстную торговлю. Вмѣстѣ съ армянами явились съ Кавказа персіяне, евреи, татары и проч. Болѣе серіозными конкурентами этихъ послѣднихъ оказались персіяне, персидско-подданные. Они занялись огородничествомъ, взялись за поставку дровъ, фруктовъ и всѣхъ жизненныхъ припасовъ изъ Персіи. Независимо мелочнаго торга, персіяне выдѣлили изъ своей среды нѣсколькихъ крупныхъ торговцевъ. Наиболѣе вредною дѣятельностью персіянъ въ первое время была торговля опіумомъ и контрабандный привозъ въ область и черезъ область въ Хиву и Бухару разныхъ товаровъ, особенно индійскаго чая. Эти пришельцы быстро опутали мѣстное и кочевое населеніе значительными долговыми обязательствами. Вмѣстѣ съ этими представителями злого начала въ жизни, проникли также въ Закаспійскую область жители сопредѣльныхъ

странъ: Хивы, Бухары и Туркестана. „Вредъ, источникомъ котораго они явились, какъ проводники въ среду туземцевъ мусульманскаго фанатизма и шаріата,—справедливо говоритъ „Военный Сборникъ“,—едва ли окупается тою пользою, которую они принесли въ отношеніи оживленія коммерческой дѣятельности въ области“.

Это указаніе хорошо освѣдомленнаго военнаго органа чрезвычайно важно: мы видимъ отсюда, что въ областяхъ, доставшихся Россіи съ такими тяжелыми утратами силъ, не она является руководительницею строя торгово промышленныхъ отношеній населенія, не она служитъ проводникомъ сюда честныхъ и благихъ началъ христіанской культуры, не русскіе люди извлекаютъ изъ этихъ областей себѣ пользу и устраиваютъ здѣсь свои торговыя дѣла, а мало культурные представители сосѣднихъ странъ, которые сами должны бы были испытать на себѣ плодотворное вліяніе русской жизни. Понятно, что территоріальное сосѣдство играетъ въ данномъ случаѣ рѣшающую роль, такъ какъ, благодаря изолированности области съ Россіей, для русскихъ людей представляется почти невозможнымъ прилагать здѣсь свою энергію и предпріимчивость. Вѣдь, чтобы попасть въ Закаспійскій край, надо предпринять цѣлое сложное путешествіе, сопряженное съ значительными денежными затратами, съ неудобствами и даже рискомъ. На послѣднее не всякій, особенно изъ лицъ не обладающихъ значительными капиталами, рѣшится.

Вотъ почему разобщенность Закаспійской ж. д. съ общею русскою рельсовою сѣтью создаетъ то, что несмотря на наше политическое, упрочившееся здѣсь вліяніе, культурная связь нашего отечества съ Средней Азіей пока еще слаба; именно, не только среди земледѣльческаго, но и городскаго населенія русскій элементъ является чрезвычайно слабымъ и составляетъ незначительный процентъ туземныхъ жителей и мы лишены возможности втягивать съ должной энергіей въ сферу нашего влія-

нія сопредѣльныя съ русскими владѣніями смежныя области. Въ силу чего, эти послѣднія предоставлены воздѣйствію Англіи, а отъ нынѣшнихъ дней и Германіи, залагающихъ, при помощи искусно расположенныхъ ж.ж. дорогъ, начала своего политическаго и экономическаго вліянія на восточные народы, тѣ самые, которые на самомъ дѣлѣ должны бы были пріобщаться европейской гражданственности и культурѣ черезъ наше отечество. Укрѣпившись въ Палестинѣ, Англія проектируетъ желѣзную дорогу черезъ Харуанъ въ глубь Азіи, дабы имѣть непосредственное наблюденіе за Персіей, овладѣть ея торговлей и промышленностью и, примкнувъ къ Персидскому заливу, создать, такимъ образомъ, индо-европейскій транзитъ, помимо Суэца и Россіи, которая на самомъ дѣлѣ, однако, какъ это читатели увидятъ ниже, представляетъ для того самое удобное и кратчайшее разстояніе. Разсчитывая быть единственнымъ поставщикомъ для Персіи готовыхъ фабрикатовъ, отъ нея она ждетъ поставки риса и другихъ сырыхъ продуктовъ.

Въ тѣхъ же цѣляхъ съ запада, отъ Кветы также она двигается къ Персидскому заливу, отрѣзая такимъ образомъ возможность для Россіи проникнуть къ индійскому океану. Выходъ изъ такого опаснаго положенія дѣлъ единый, быстрый и цѣлесообразный: *соединеніе кратчайшимъ разстояніемъ Закаспійской желѣзной дороги отъ Бухары, черезъ Хивинскую и Уральскую области, съ центромъ Россіи*, никогда не оскудѣвающимъ своими жизненными силами для требуемыхъ нашему правительству колонизаціонныхъ цѣлей. Съ осуществленіемъ этой задачи, не можетъ быть сомнѣнія, что печальнымъ явленіемъ въ жизни Средней Азіи, отмѣченнымъ въ „Военномъ Сборникѣ“, а также въ виду послѣднихъ печальныхъ Андижанскихъ недоразумѣній, стоившихъ новой неповинной крови русскаго народа, положенъ будетъ окончательный предѣлъ; русскіе торгово-промышленные интересы завоюютъ себѣ здѣсь широкое право мирнаго гражданства, и рус-

ской государственной власти не будутъ грозить тѣ осложненія, которыя такъ часто нынѣ тревожатъ наше историческое бытіе. Центральный фабрично-заводскій раіонъ, постепенно развивающій свои силы, получитъ тогда со стороны среднеазіатскихъ владѣній болѣе близкій и обезпечивающій доставки обширный рынокъ сбыта своихъ товаровъ, а съ другой стороны, будетъ тѣсно связанъ съ тѣмъ раіономъ культуры хлопка, отдаленность и изолированность котораго отъ общей сѣти дорогъ невыгодно отражается на развитіи этой культуры и снабженія хлопкомъ нашихъ фабрично-заводскихъ раіоновъ. Кратчайшее соединеніе въ такомъ случаѣ центра съ окраинами непрерывнымъ рельсовымъ путемъ сослужитъ въ судьбахъ нашего отечества ту великую роль сплачиванья въ неразрывное цѣлое русскихъ областей, о каковомъ сказано выше и заботы о чемъ никогда не покидало наше правительство. Слишкомъ положено много силъ, средствъ и даже жизней для упроченія русскаго вліянія въ Средней Азіи, чтобы въ настоящее время останавливаться въ нерѣшительности передъ затратами исключительно финансоваго характера, необходимыми для увѣнчанія этого вліянія посредствомъ соединенія нашихъ среднеазіатскихъ владѣній съ центромъ Европейской Россіи. Пользуясь имѣющейся уже Мургабской вѣткой, Россія, при наличности необходимаго соединенія Закаспійской ж. д. съ центромъ, сразу разрѣшаетъ тѣ великія проблемы, надъ которыми трудилось столько народа.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, это-же дастъ возможность созданія для всей Европы дѣйствительно кратчайшаго непрерывнаго сухопутнаго транзита, который въ сферѣ желѣзнодорожнаго строительства даетъ неисчислимые выгоды и самой Англіи, избавляя ее отъ необходимости прокладывать въ направленіи Персидскаго залива отъ запада громадный рельсовый путь, трассируемый по необслѣдованной мѣстности и сопряженный съ значительными денежными затратами. Существующая уже Мургабская вѣтвь, съ

проведеніемъ англичанами дороги на Килачъ-и-абъ, потребуетъ проложенія дополнительнаго пути всего лишь на 550 в., послѣ чего, при наличности соединенія Чарджуя съ Александровомъ-Гаемъ, какъ это было сказано выше, создается именно тотъ легчайшій индо-европейскій транзитъ, который, не оставляя Россію внѣ сферы своего вліянія, дастъ индійскимъ товарамъ ближайшій выходъ въ Европу, какъ равно дастъ послѣдній легкій доступъ къ территоріи Индостана.

Однако, допуская и даже настаивая на необходимости созданія такого транзита, мы, вмѣстѣ съ тѣмъ, усиленно подчеркиваемъ то положеніе, что не дай Богъ приступать къ смыканію нашей Мургабской вѣтви съ сѣтью англо-индійскихъ дорогъ, пока Туркестанъ и Закаспійская жел. дор. не будутъ соединены непрерывнымъ рельсовымъ путемъ съ центромъ европейской Россіи, такъ какъ иначе упомянутое смыканіе послужитъ лишнимъ и, пожалуй, даже рѣшающимъ козыремъ въ игрѣ Англіи противъ насъ.

Но это соединеніе, во всякомъ случаѣ, должно быть какъ сказано выше, наикратчайшимъ и при томъ такимъ, которое обслуживало бы въ своемъ направленіи какъ можно большее количество областей и промысловыхъ пунктовъ, могущихъ въ должной степени оправдать понесенные расходы и дать центру то, въ чемъ послѣдній наиболѣе нуждается, а именно дать ему широкій раіонъ подлежащихъ эксплоатаціи сырыхъ продуктовъ и нуждающійся въ своемъ снабженіи фабрикатами со стороны велико-русской промышленности. Кромѣ того, оно въ интересахъ политической безопасности, должно давать возможность, въ самое краткое время стягивать изъ всѣхъ военныхъ округовъ Россіи, центра, юга и востока, нужныя военныя силы именно къ тому географическому узлу, откуда нашимъ среднеазіатскимъ государственнымъ интересамъ можетъ грозить наиболѣе серіозная и острая опасность. Естественно, это соединеніе должно совпадать

съ кратчайшимъ направленіемъ великой Европейско-Индійской линіи, которая исключительно и должна имѣться въ виду каждымъ политикомъ и дѣятелемъ, обсуждающимъ въ литературѣ трассировку пути изъ центральной Россіи къ южнымъ границамъ Средней Азіи, а оттуда въ Индію.

V.

Выборъ направленія соединительнаго пути. Занятія Оренбургской комиссіи при Императорскомъ Географическомъ Обществѣ и проектъ соединенія Оренбурга съ Ташкентомъ рельсовымъ путемъ. Невыгодность для нашихъ дней такого соединенія. Проектъ С. Барановскаго въ 1874 г. съ трассировкой соединительнаго пути отъ Саратова, черезъ Туркестанъ, на встрѣчу англо-индійскимъ желѣзнымъ дорогамъ и созданіе Индо-Волжской жел. дор. Достоинства этого проекта и его недостатки въ подсчетахъ грузовъ и доходности проектируемой линіи.

Выборъ соединенія Европейской Россіи съ средне-азіатскими владѣніями уже давно озабочивало правительство и общество, благодаря чему, въ свое время, родилось нѣсколько проектовъ, съ одинаковой энергіей и настойчивостью отстаивавшихъ то или иное направленіе. Но эти проекты, какъ извѣстно, обязаны своему возникновенію тому дореформенному въ желѣзнодорожной сферѣ времени, когда и помину не было ни о великомъ сибирскомъ пути, ни о Закаспійской жел. дор. съ ея развѣтвленіями, ни о сѣти Заволжскихъ линій, глубоко врѣзавшихся въ степную полосу Россіи, однородную по своимъ топографическимъ условіямъ и смежную съ среднеазіатскими владѣніями, о торгово-промышленномъ оборудованіи которыхъ нынѣ идетъ рѣчь.

Наистарѣйшимъ и наиболѣе основательнымъ изъ этихъ проектовъ и при томъ какъ бы осѣненнымъ великимъ научнымъ авторитетомъ Лессепса долго считался и даже считается нѣкоторыми и по нынѣ, недостаточно освѣдомленными въ вопросахъ экономическихъ и желѣзнодорожныхъ, проектъ предложенный этимъ ученымъ въ направленіи отъ Оренбурга къ Ташкенту. Въ защиту этого направленія были представлены въ подлежащія вѣдомства записки Ст. Сов. Бекчурина, геодезиста Капитана Солимани, геодезиста Подполковника Королева и Горнаго Инженера Іордана и др. Всѣ означенныя записки имѣли своей главной задачей обрисовать значеніе Оренбурга въ роли звена между Европейской Россіей и Средней Азіей и топографическую возможность проведенія Оренбургъ-

Ташкентской линіи и ея экономическую цѣлесообразность. Мнѣнія названныхъ лицъ и послужили тѣмъ главнѣйшимъ основаніемъ, на коемъ Оренбургская комиссія построила свои доводы и пришла къ опредѣленнымъ заключеніямъ. Затѣмъ вторымъ по своему значенію, для былыхъ временъ, являлся проектъ соединенія Сибири съ Европейской Россіей черезъ Екатеринбургъ и, наконецъ, послѣднимъ, обстоятельно разработаннымъ и мотивированнымъ проектомъ, сохраняющимъ за собою силу убѣдительности и нынѣ, какъ для военно-стратегическихъ, такъ и экономическихъ задачъ Россіи въ Средней Азіи, можетъ считаться проектъ С. Барановскаго, скромно пріютившійся на страницахъ „Нива“ *) и „Оренбургскаго Листка“, гдѣ авторъ горячо высказывается за необходимость соединенія среднеазіатскихъ нашихъ владѣній съ центромъ, черезъ Саратовъ, такъ какъ тогда еще не существовало Заволжской Покровско-Уральской линіи.

Въ 1874 году, при Оренбургскомъ отдѣлѣ Императорскаго Географическаго Общества была избрана особая Коммиссія по обсужденію желѣзнаго пути въ Среднюю Азію, черезъ территорію Оренбургскаго края, протоколы засѣданія коей и были напечатаны въ „Запискахъ“ означеннаго отдѣла, въ выпускѣ 3-мъ за 1875 годъ, вмѣстѣ со всѣми вышеупомянутыми записками свѣдущихъ людей. Вполнѣ понятно, что Комиссія, имѣя передъ собою тогдашнія среднеазіатскія владѣнія, гдѣ центромъ и опорою русскаго вліянія являлся Ташкентъ, нынѣ теряющій и это значеніе, напрягла всѣ свои усилія къ тому, чтобы рельефно провести въ сознаніе общества и правительства идею о томъ, что единственнымъ соединеніемъ нашихъ среднеазіатскихъ владѣній съ Европейской Россіей, оправдываемымъ требованіями государ-

*) Очевидно, этотъ проектъ былъ напечатанъ въ популярномъ иллюстрированномъ изданіи, такъ какъ автору потребовалось приложить къ тексту и необходимую географическую иллюстрацію пути.

ственными, экономическими и топографическими должно быть признано соединеніе черезъ Оренбургъ. Не слѣдуетъ забывать, что занятія коммиссіи и результаты этихъ занятій явились на свѣтъ Божій въ ту еще глухую пору, когда сѣть русскихъ желѣзныхъ дорогъ была еще ограниченною, когда окраины, даже ближайшія къ центру Имперіи, еще лишены были связывающихъ звеньевъ съ этимъ центромъ, когда еще и помину не было о грандіозныхъ, міровыхъ сооруженіяхъ великаго Сибирскаго пути и Закаспійскаго, когда наши владѣнія въ Средней Азіи далеко еще не достигли нынѣшнихъ обширныхъ размѣровъ, когда подвиги Скобелевскаго ратнаго войска и послѣдовавшія историческія событія, какъ напримѣръ, присоединеніе Мервскаго оазиса, навсегда, не прикрѣпили еще къ подножію русскаго престола ту серединную Азію и ея воинственныя некультурныя народности, которыя нынѣ, частію силою оружія, частію мирными договорами и по собственному почину, пріобщились мирнымъ и благодѣтельнымъ началамъ русскаго государственнаго управленія. Принявъ все это въ соображеніе, мы неминуемо должны признать, что для настоящаго времени соображенія и доводы коммиссіи при Оренбургскомъ отдѣлѣ являются значительно устарѣлыми, какъ въ тѣхъ ея частяхъ, которыя относятся до вопросовъ экономическихъ, такъ и до вопросовъ политическаго и государственнаго порядка. Мы даже съ полнымъ убѣжденіемъ позволимъ себѣ утверждать, что, будь живъ въ настоящее время Лессепсъ, то не онъ сталъ-бы настаивать на своемъ направленіи, указанномъ имъ въ свое время по необходимости, въ невѣдѣніи всѣхъ условій русской жизни во всей ихъ совокупности.

Оренбургская Комиссія обстоятельно занявшись вопросомъ о географическихъ удобствахъ рѣки Сыръ-Дарьи, ея судоходности и пригодности орошаемой ею территоріи для колонизаціи, какъ бы умалчиваетъ о тѣхъ же качествахъ Аму-Дарьи и не даритъ послѣдней столько вниманія, сколько родственной ей рѣкѣ. Фикси-

руя главнымъ образомъ центральное значеніе Ташкента и областей ему сопредѣльныхъ, въ работахъ Комиссіи сравнительно мало удѣлено вниманія военно-стратегическому и торговому значенію Хивы и Закаспійской области, не говоря уже о Персіи, Афганистанѣ и Индіи, о коихъ почти и помину нѣтъ въ проектахъ Комиссіи. Нѣтъ тамъ рѣчи и о городахъ Россіи въ Средней Азіи и главнымъ образомъ тѣхъ, которыя ставятъ насъ лицомъ къ лицу съ вліяніями тутъ западно-европейскихъ государствъ и ихъ воздѣйствіями на мусульманскій міръ, въ интересахъ узко-эгоистической международной политики и систематической оппозиціи Россіи.

Было бы, однако, несправедливымъ сводить обширную работу Оренбургскаго Отдѣла Географическаго Общества на нѣтъ и отрицать всѣ ея результаты. Комиссія, трудившаяся при Отдѣлѣ, сдѣлала, что по времени было въ ея силахъ и въ заключеніи все таки не сочла свое мнѣніе рѣшающимъ, безаппеляціоннымъ и исчерпывающимъ вопросъ въ полномъ его объемѣ. Въ одномъ изъ протоколовъ по настоящему предмету имѣется прямое указаніе, гдѣ говорится: „комиссія признала себя обязанною собрать только данныя для всесторонняго обсужденія проекта о постройкѣ среднеазіатской дороги, но ни въ какомъ случаѣ не считаетъ себя достаточно компетентной, чтобы судить о выгодности или невыгодности сооруженія дороги, такъ какъ вопросъ этотъ, по чрезвычайной своей важности, можетъ быть разрѣшенъ только центральными учрежденіями“. Отводя себѣ такимъ образомъ скромное мѣсто, Комиссія, однако, какъ бы въ назиданіе грядущимъ поколѣніямъ, которымъ силою вещей пришлось бы работать надъ тою же задачею—о возможности соединенія центра съ серединной Азіей—вполнѣ правильно намѣтила тѣ этапные, такъ сказать, пункты, по коимъ должна направляться мысль будущихъ изслѣдователей. Въ этихъ видахъ Комиссія опредѣлила, во первыхъ, что не слѣдуетъ упускать изъ виду *международное* значеніе будущей соединительной желѣзной дороги и,

во вторыхъ, что *кратчайшее протяженіе* ея, должно быть на первомъ планѣ. Это показаніе сохраняетъ всю силу и для нашихъ дней и эти же признаки положены въ основаніе и настоящей записки.

Почти одновременно съ опубликованіемъ результатовъ работы Комиссіи при Оренбургскомъ Отдѣлѣ географическаго Общества появилась въ 1874 г. въ журналѣ „Нива“ интересная статья, принадлежащая перу С. Барановскаго, подъ заглавіемъ „Индоволжская ж. дорога“, гдѣ почтенный авторъ смѣло намѣчаетъ кратчайшій и наиболѣе выгодный путь, выгодный въ интересахъ экономическихъ и государственнаго строительства русской земли для соединенія Средней Азіи съ центромъ нашего отечества. Соображенія автора вполнѣ подтверждаются и сдѣланными ниже подсчетами, изъ коихъ, какъ читатели увидятъ, соединеніе средней Азіи въ кратчайшемъ разстояніи съ Европейской Россіей, по сравненію съ соединеніемъ черезъ Оренбургъ, оказывается короче: для Москвы на—313, для Варшавы на—1001 для Риги на—942 версты.

Замѣтка г. Барановскаго была воспроизведена и на страницахъ Оренбургскаго Листка за 1876 г. № 36—38 подъ заглавіемъ „Индо-Волжская ж. дорога по мысли С. Барановскаго“, Какъ изслѣдователи направленія Оренбургъ-Ташкентъ, такъ и защитники направленія отъ Саратова, работали одинаково, при тѣхъ, такъ сказать, доисторическихъ временахъ въ дѣлѣ русскаго желѣзнодорожнаго строительства, которое съ тѣхъ поръ сдѣлало гигантскіе шаги въ направленіи своего роста и государственной зрѣлости. Поэтому и въ проектѣ г. Барановскаго не мало прорухъ, пожалуй даже наивностей съ современной точки зрѣнія, но не въ нихъ сила. Сила же его мыслей въ томъ, что онъ первый опредѣленно высказался за наиболѣе кратчайшее разстояніе, мотивировалъ его соображеніями государственнаго порядка и экономическаго характера, а также, точно предвидя совершеніе будущихъ

историческихъ событій на территоріи Средней Азіи, опредѣлилъ всю необходимость русскаго колонизаціоннаго движенія и торгово-промышленнаго тяготѣнія въ извѣстномъ опредѣленомъ направленіи, въ предѣлахъ Хивы, Бухары, Афганистана и сѣверной Персидской границы.

Если въ настоящіе дни снова приходится ставить на очередь вопросъ о соединеніи Европейской Россіи и ея центральныхъ областей съ Средней Азіей и если, при обсужденіи означеннаго направленія, извѣстная часть общества опирается въ своихъ сужденіяхъ на запоздалый и для даннаго случая несостоятельный авторитетъ иностранца Лессепса, то своевременно вспомнить, рядомъ съ этимъ именемъ, и имя русскаго человѣка, того даровитаго самородка, коими никогда не оскудѣвала русская земля, громко и убѣжденно возвысившаго свой голосъ въ защиту тѣхъ государственныхъ и экономическихъ задачъ Россіи, справедливость и историческую цѣлесообразность которыхъ приходится защищать и въ настоящей брошюрѣ.

Барановскій намѣчаетъ свою желѣзнодорожную линію въ слѣдующемъ направленіи: перейдя Волгу у Саратова, направляется черезъ городъ Новый-Узень до Колмыковской, на Уралѣ—460 вер., далѣе по степямъ Уральской области, съ переходомъ черезъ рѣку Эмбу въ урочище Тугай-Камысъ и къ подъему на Усть-Уртъ, между родниками Тщеайрикъ (дже-а) и Аще-Айрикъ—около 470 верстъ; потомъ 440 верстъ по Усть-Урту, мимо оз. Асмантая, до спуска черезъ Чинкъ, въ урочищѣ Айбугиръ. Все разстояніе отъ Саратова до Айбугира—1370 верстъ по русской землѣ. Оттуда 250 вер. по Хивинскому ханству, черезъ оба Ургенча къ будущему мосту черезъ Аму-Дарью, недалеко отъ города Питняка въ томъ мѣстѣ, гдѣ эта рѣка съуживается между крутыми берегами. Далѣе 170 верстъ по русскому берегу этой рѣки, долина которой въ этой части и на этомъ берегу свободна отъ песковъ. Потомъ 200 верстъ по Бухарской землѣ, сначала

вдоль Аму до г. Кукертли, далѣе по твердому степному грунту, поросшему травою и кустарникомъ, черезъ Сорбулакъ и г. Чаршамби-раумитакъ къ г. Бухарѣ. Все разстояніе отъ Саратова до Бухары 1990 верстъ, или около 2000 верстъ. Отъ Бухары дорога въ Индію продолжается сначала 500 верстъ по бухарской землѣ, черезъ Карши до Калачъ-Аба, при впаденіи Кокши въ Аму-Дарью, потомъ уже англійскій участокъ дороги: 240 верстъ по Ханству Кундузъ черезъ г. Джермъ, до горнаго прохода Нуксанъ; 160 верстъ по Кафиристану, черезъ города Читраль и Міанъ-Кала; 60 верстъ по англійскимъ владѣніямъ до г. Пешавера всего 460 верстъ. Все разстояніе отъ Бухары до Пешавера 960 верстъ. Только на англійскомъ участкѣ, у границы Кундуза съ Кафиристаномъ, находятся такія горы, что тамъ нужны будутъ прокопы, а все остальное пространство состоитъ почти исключительно изъ равнинъ. На этомъ же англійскомъ участкѣ предстоитъ также необходимость, а можетъ быть и трудность, поладить съ воинственными жителями Кафиристана, производящими свой родъ отъ грековъ Александра Македонскаго, но вѣроятно, окажется возможнымъ провести желѣзную дорогу черезъ ихъ землю, убѣдивъ ихъ къ тому не огненнымъ языкомъ войны, а мирными добрыми вліяніями,—на это можно разсчитывать тѣмъ скорѣе, чѣмъ дружнѣе будутъ въ этомъ случаѣ Россія и Великобританія вмѣстѣ. У Пешавера находится сѣверо-западный конецъ обширной сѣти англійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ Индіи; уже готовая желѣзная дорога направляется отсюда черезъ Аттокъ въ Лягоръ (Lahore) и далѣе. Все разстояніе отъ Саратова до Пешавера 2950 верстъ или отъ Волги, у Саратова, до Инда, у Аттока, три тысячи верстъ съ небольшимъ.

Отъ города Бухары прямо къ востоку собственно русская желѣзная дорога—200 верстъ до Самарканда и 280 верстъ черезъ Чиназъ или 350 верстъ черезъ Ходжентъ—до Ташкента. Мѣстность эта отъ Джизака, черезъ Ходжентъ и Пекентъ, настоль-

ко важнѣе мѣстности по направленію черезъ Чиназъ, что ради того можно строить и ѣздить лишнихъ 70 верстъ. Но не предрѣшая этого вопроса, а принимая ближайшее разстояніе между Самаркандомъ и Ташкентомъ, получимъ отъ Ташкента черезъ Саратовъ до Москвы—3278 верстъ, а до г. Орла (на пути въ Западную Европу) 3224 версты. Если разстояніе между Оренбургомъ и Ташкентомъ принимать до 1900 верстъ, то окажется, что отъ Ташкента черезъ Саратовъ ближе, нежели черезъ Оренбургъ: до Москвы на 46, до Орла на 176 верстъ.

Таковъ интересный проектъ г. Барановскаго, выдвинутый имъ 25 лѣтъ тому назадъ, въ коемъ, не касаясь его деталей, мысль автора высказывалась вполнѣ ясно и опредѣленно.

Проектъ главнѣйше направленъ къ осуществленію слѣдующихъ задачъ: 1) оживленія средне-азіатскихъ владѣній, 2) закрѣпленія ихъ за Россіей, 3) установленія правильныхъ торговыхъ сношеній съ Индіей, притомъ не только русскихъ, но и въ интересахъ транзитной торговли всей Европы съ большею частію Азіи, именно черезъ Россію.

Если защитники Оренбургскаго направленія, въ оправданіе экономической состоятельности своего проекта, указывали на возможность полученія для будущей дороги отъ Оренбурга до Ташкента 3.000.000 пудовъ груза въ обѣ стороны, т. е. опредѣляли количество перевозокъ по дорогѣ въ 7.000.000. пудовъ, то г. Барановскій въ защиту экономическаго raison d'êtr'a своего проекта опредѣляетъ поступленіе на Саратовскую дорогу 71.750.000 пудовъ транзитнаго груза, т. е. одну пятую 358.000.000 пудовъ, бывшихъ въ 1872 году въ оборотѣ Индо-европейской морской торговли. Къ этому транзитному грузу онъ считаетъ необходимымъ присоединить и поступленіе русскаго мѣстнаго товара, а также перевозки пассажировъ. Доходъ съ послѣднихъ статей авторъ опредѣляетъ въ одну треть транзитной выручки, т. е. 31.444 руб. въ годъ на каждую версту. Что же касается предметовъ вывоза

*

изъ Индіи, то таковые онъ разумѣетъ не въ видѣ такъ называемаго „Бомбейскаго товара“, а въ видѣ естественныхъ произведеній Индостана, отправляемыхъ нынѣ морскимъ путемъ въ Европу. Важное значеніе въ дѣлѣ перевозки грузовъ онъ признаетъ также за тѣмъ обстоятельствомъ, что въ то время, какъ нынѣ, при наличности одной лишь морской торговли, въ перевозку идутъ только товары дальнаго плаванія, съ осуществленіемъ проектированнаго имъ сухопутнаго транзитнаго пути, на рельсовую сѣть будутъ поступать, по его мнѣнію, и грузы мѣстныхъ перевозокъ, товарообмѣны пограничныхъ областей; равнымъ образомъ, дорога вызоветъ и необходимое пассажирское движеніе на короткихъ разстояніяхъ, о коемъ нынѣ нѣтъ и помину, но безъ котораго немыслимо развитіе и процвѣтаніе торговли и промышленности.

Конечно, разсчеты г. Барановскаго относящіеся къ вычисленію транзитныхъ индійскихъ грузовъ и пассажировъ, подлежащихъ поступленію на дорогу и относящихся до доходности послѣдней, несостоятельны въ глазахъ тѣхъ, кто знакомъ съ желѣзнодорожными и тарифными вопросами, но тѣмъ не менѣе, нельзя не признать, что въ своихъ принципіальныхъ положеніяхъ онъ безусловно правъ. Несомнѣнно, наиболѣе цѣнные индійскіе, а равно и европейскіе грузы, съ установленіемъ сухопутнаго транзитнаго пути изъ Индіи въ Европу, пойдутъ именно по этому рельсовому пути, какъ равно здѣсь-же сосредоточится и все пассажирское движеніе, только въ усиленномъ размѣрѣ противъ современнаго океанійскаго, неудобства и сложность котораго въ настоящее время часто служатъ препятствіями къ путешествіямъ по Индіи и въ центральную Азію. Это движеніе даетъ дорогѣ значительные доходы, которые несомнѣнно не только окупятъ затраты на постройку и эксплоатацію линіи, но и дадутъ излишки, размѣры коихъ нынѣ трудно и предвидѣть.

VI.

Современная постановка вопроса о наикратчайшемъ соединеніи Средней Азіи съ центромъ Россіи. Единственнымъ цѣлесообразнымъ соединеніемъ является путь въ направленіи отъ ст. Чарджуй Закаспійской ж. д. съ Александровомъ-Гаемъ Покровско-Уральской линіи. Невыгодность трассировки пути на Оренбургъ. Волга-Хива-Бухарская ж. д. укорачиваетъ сношенія главнѣйшихъ русскихъ торгово-промышленныхъ центровъ съ Туркестаномъ, а также сокращаетъ будущій индо-европейскій транзитъ на 1000 верстъ слишкомъ. Стратегическая выгода этого пути. Раіонъ, обслуживаемый этой линіей; ея грузооборотъ и доходность. Что дастъ Россіи индо-европейскій транзитъ и какіе индійскіе грузы поступятъ на проектируемую дорогу. Политическая выгода транзита. Основныя положенія брошюры.

Вопросъ о соединеніи нашихъ среднеазіатскихъ окраинъ съ европейской Россіей пріурочивается, въ интересахъ торгово-промышленныхъ и стратегическихъ, къ двумъ направленіямъ, гдѣ въ одномъ случаѣ отправною точкою служитъ Оренбургъ, въ другомъ—Самарская губ. или Уральская область съ ихъ выдвинувшимися въ наши дни хозяйственными рынками—въ Александровомъ-Гаѣ (Покровско-Уральской линіи) и г. Уральскѣ, служащими конечными точками Заволжской желѣзнодорожной сѣти. Первое изъ нихъ, т. е. отъ Оренбурга трассируется почти по идеальной прямой на Ташкентъ и примыкаетъ къ сѣверо-восточному концу Закаспійской желѣзной дороги; второе, начинаясь у Александрова-Гая проходитъ черезъ Закаспійскую область, Хивинское ханство, по лѣвому берегу Аму-Дарьи и примыкаетъ къ центру Закаспійской жел. дор. въ Чарджуѣ.

Строительная длина линіи, по сдѣланнымъ на основаніи имѣющихся данныхъ вычисленіямъ, опредѣляется для линіи отъ Оренбурга до Ташкента—1800 вер. *); отъ Александрова до Чарджуя (по кратчайшему разстоянію)—1710 вер.; отъ Уральска—1715 вер.

*) Въ составленной М. Л. Юдинымъ „Запискѣ о средне-азіатской желѣзной дорогѣ и преимуществахъ направленія ея отъ г. Оренбурга на г. Ташкентъ“ авторъ разсчитываетъ свой рельсовый путь отъ Оренбурга до Ташкента главнымъ образомъ по картѣ, такъ какъ техническихъ изысканій въ томъ направленіи еще никто не производилъ. При томъ г. Юдинъ намѣчаетъ свой путь такимъ образомъ: Оренбургъ,

Если принять во вниманіе, что въ торговомъ отношеніи наибольшее значеніе въ Средней Азіи имѣетъ не Ташкентъ, а Фергана, а потомъ Бухара, Хива и затѣмъ раіонъ Мургабской вѣтви, какъ богатые производительные раіоны и населенныя мѣстности, то для исчисленія общаго разстоянія отъ вышесказанныхъ важнѣйшихъ въ экономическомъ отношеніи центровъ Европейской Россіи,—Москвы, Варшавы и Риги, необходимо принять въ Средней Азіи станціи Бухара и Черняево (Хавастъ), расположенный въ узлѣ дорогъ, идущихъ на Фергану и Ташкентъ и, наконецъ, станцію Мервъ, откуда отдѣляется Мургабская вѣтвь, доведенная нынѣ до Кушки. При такихъ условіяхъ общее протяженіе желѣзнодорожнаго пути получится:

		До Москвы.	До Варшавы.	До Риги.
Отъ Бухары . .	Черезъ Оренбургъ . .	3753	4935	4643
	„ Алексан.-Гай .	2880	3934	3701
„ Черняева (Хаваста) .	Черезъ Оренбургъ . .	3329	4511	4219
	„ Алексан.-Гай .	3304	4358	4125
„ Мерва . .	Черезъ Оренбургъ . .	4093	5275	4983
	„ Алексан.-Гай .	3001	4050	3817

Кара-Тугай-Ташкентъ, по водораздѣламъ рѣкъ Урала, Илека, Ори, Иргиза, черезъ сѣдловину Мугоджарскихъ горъ, на станцію Кара-Кудукъ, черезъ пески Кара-Куль къ берегамъ Сыръ-Дарьи у урочища Кара-Тугай и далѣе до Ташкента. Разсчитывая разстояніе желѣзнодорожнаго пути въ этомъ направленіи, г. Юдинъ опредѣляетъ его въ $1698^1/_2$ верстъ, откуда еще находитъ возможнымъ исключить 40 вер.

Такіе разсчеты и исключенія не оправдываются фактическими данными, такъ какъ техническихъ изысканій линіи Оренбургъ-Ташкентъ не производилось, и г. Юдинъ привелъ приблизительныя лишь данныя, и то съ большими натяжками, причемъ даже Мугоджарскія горы пересѣкъ прямою линіею. Но дѣло въ томъ, что когда приходится разсчитывать протяженіе пути только по обыкновенной географической картѣ, принято ориентироваться по существующимъ почтовымъ трактамъ, дѣлая скидку разстоянія не болѣе какъ въ 10%, что въ данномъ случаѣ составитъ 1800 верстъ. И такая скидка нерѣдко не оправдывается: рельсовый путь въ мѣстахъ гористыхъ или даже волнистыхъ выходитъ длиннѣе почтоваго тракта. Что касается протяженія Уральска-Чарджуй и Александровъ-Гай-Чарджуй, то они опредѣлены на основаніи техническаго изысканія и осмотра мѣстности.

Къ слову сказать, за исключеніемъ вопроса о разстояніи, всѣ другіе доводы г. Юдина одинаково примѣнимы и къ Оренбургъ-Ташкентскому и къ Чарджуй-Саратовскому направленіямъ.

Отсюда слѣдуетъ, что направленіе на Оренбургъ не даетъ кратчайшаго разстоянія даже для Ферганы, какъ того, казалось бы, можно было ожидать; что же касается Самарканда и областей лежащихъ къ западу отъ Самарканда, то Оренбургское направленіе удлиняетъ путь:

До Самарканда		76
„ Бухары		544
„ Мерва и „ Кушки	. . .	768

Врядъ ли послѣ всего сказаннаго нужно еще распространяться, какое желѣзнодорожное направленіе изъ Европейской Россіи въ Среднюю Азію выгоднѣе и законнѣе: Оренбургское или Александрово-Гайское, обслуживающее лучше средне-азіатскія сношенія и интересы индо-европейскаго транзита, укорачивая послѣдній на 1000 слишкомъ верстъ. ***Послѣднее короче, совпадаетъ съ великимъ транзитнымъ мировымъ путемъ, обслуживаетъ большую сумму военно-стратегическихъ и экономическихъ интересовъ и трассируется по такимъ областямъ, которыя по своимъ климатическимъ, геологическимъ и инымъ условіямъ обѣщаютъ нашему отечеству значительныя выгоды въ будущемъ.*** Въ приложеніи къ настоящей брошюрѣ мы даемъ читателямъ возможно обстоятельное описаніе того раіона, по коему предполагается трассировать соединеніе Закаспійской ж. д. рельсовымъ путемъ съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи; здѣсь же считаемъ долгомъ сказать лишь слѣдующее относительно этого раіона.

Области Уральская и Закаспійская, ханства Хивинское и Бухарское, Фергана и Сыръ-Дарьинская область, а также отчасти сѣверныя границы Персіи, Афганистана, до извѣстной степени, значительно втянуты нынѣ въ сферу вліянія Закаспійской желѣзной дороги. Вліяніе этой дороги сказа-

лось на жизни этихъ областей и многія естественныя богатства здѣсь, которыя черезъ посредство караванныхъ путей съ трудомъ проникали въ Европейскую Россію, нынѣ съ каждымъ годомъ все въ большихъ и большихъ размѣрахъ снабжаютъ собою наши центральныя области. Это особенно относится до перевозокъ хлопка, сушеныхъ фруктовъ и сырыхъ произведеній скотоводства (шерсти, кожи), но кромѣ этихъ продуктовъ, съ проведеніемъ намѣченной нами дороги, всѣ области усилятъ свои существующія перевозки, а также создадутъ новыя. Низовья Урала, устья Эмбы, Побережье Каспійскаго моря, Жилая Коса съ ихъ рыбными богатствами и Индерское соляное озеро—всѣ эти географическія мѣстности, нынѣ состоящія въ слабомъ использованіи, усилятъ интенсивность своей производительности и дадутъ даже въ первое существованіе дороги болѣе или менѣе значительныя количества грузовъ, исчисляемыя въ милліоны пудовъ. Равнымъ образомъ, при условіи колонизаціи и правильной ирригаціи раіона, указаніе на необходимость каковой дается въ приложеніи, и земледѣльческая производительность—хлопководство, табаководство, шелководство и разведеніе риса обѣщаютъ въ будущемъ широкимъ развитіемъ.

Что касается слѣдованія фабричныхъ грузовъ изъ Европейской Россіи, то при соединеніи Поволжья съ Средне-азіатскими владѣніями, можно ожидать полнаго удовлетворенія сихъ послѣднихъ, въ лицѣ сѣверныхъ пограничныхъ областей Персіи, Афганистана, Ферганы, Сыръ-Дарьинской области съ Аму-Дарьинскимъ Отдѣломъ фабрикатами нашего центральнаго промышленнаго раіона. Отсюда, главнымъ образомъ, усилятся поставки мануфактурнаго товара, сахара, желѣза и другихъ продуктовъ, которые и нынѣ составляютъ предметы значительнаго потребленія туземными жителями. Эти же предметы отечественнаго вывоза должны проникнуть въ Афганистанъ и Персію, которые, въ силу отсутствія непрерывнаго рельсоваго пути въ Россію нынѣ предоставлены,

въ центральныхъ и южныхъ своихъ частяхъ, почти исключительному вліянію англійской торговли и промышленности. Такая постановка вопроса позволяетъ намъ значительно расширить уже существующіе рынки, а также открыть себѣ новые, которые до извѣстной степени могутъ служить вознагражденіемъ Россіи за понесенные ею затраты на сооруженіе новаго и громаднаго рельсоваго пути.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, такое соединеніе Закаспійской ж. д. съ русскою рельсовою сѣтью непосредственно обслуживаетъ и иную серіозную задачу, о коей такъ много нынѣ говорится, а именно необходимость рано или поздно двинуть войска къ вратамъ Герата на случай нашего военно-политическаго столкновенія съ Англіей. При нашемъ соединеніи и съ проведеніемъ въ будущемъ рельсоваго пути отъ Царицына къ Челябинску, получается прямая возможность быстраго и кратчайшаго движенія къ нашей южной среднеазіатской границѣ частей войскъ восточныхъ и южныхъ округовъ, включая сюда Уральское и Донское Казачье войско, которымъ, въ случаѣ соединенія нашей рельсовой сѣти чрезъ Оренбургъ или Персію, пришлось бы потратить на свое передвиженіе къ знаменитымъ вратамъ Герата массу непроизводительнаго времени и лишнихъ матеріальныхъ средствъ.

Сводя наши ожиданія поступленій будущихъ грузовъ на Волга-Хива-Бухарскую желѣзную дорогу къ цифровымъ даннымъ, мы на основаніи матеріала, который читатель можетъ почерпнуть изъ приложеній, считаемъ возможнымъ исчислить эти грузы такъ:

Среднеазіатскихъ транзитныхъ	9.000.000 пуд.
Хивинскихъ и Аму-Дарьинскихъ . . .	2.700.000 „
Уральскихъ	6.300.000 „
Всего . .	18.000.000 „

Принимая для перевозимыхъ товаровъ средній тарифъ въ $^1/_{50}$ коп. съ пуда и версты, получимъ для валовой доходности дороги слѣдующія цифры:

За 9.000.000 пуд. транзитныхъ грузовъ при пробѣгѣ дороги въ 1710 вер.	3.100.000 руб.
За перевозку хивинскихъ грузовъ, принимая для нихъ пробѣгъ въ 900 вер. въ круглой цифрѣ	500.000 „
За перевозку Уральскихъ грузовъ при среднемъ пробѣгѣ въ 300 вер. въ круглой цифрѣ	400.000 „
Итого . .	4.000.000 руб.

Расходы дороги, при строительномъ капиталѣ въ 90 милл. рубл. и эксплоатаціонныхъ расходахъ по $2^1/_2$ т. на версту, опредѣляются:

Проценты и погашеніе капитала, считая по 4% въ годъ	3.600.000 руб.
Эксплоатаціонные расходы	4.270.000 „
Итого . .	7.875.000 руб.

Отсюда видимъ, что при разрѣшеніи въ высшей степени важной государственной задачи экономическаго и политическаго характера, дорога эта несомнѣнно, лишь въ первое время своего существованія, потребовала бы доплаты менѣе четырехъ милліоновъ въ годъ, при томъ, если не цѣликомъ, то въ большей своей части покрываемой одними сбереженіями по передвиженію почты, войскъ и продовольственныхъ и всякихъ для нихъ запасовъ. Если вспомнить, во что обходится намъ политическое напряженіе, въ которомъ, по необходимости, приходится обрѣтаться, въ виду постоянныхъ обостренныхъ отношеній къ Англіи, если подсчитать всѣ понесенные изъ за этихъ отношеній расходы и сообразить

тѣ выгоды, которыя неминуемо вытекаютъ для нашего отечества изъ проведенія великаго Индо-европейскаго транзитнаго пути, связывающаго крѣпкими и прочными узами два великихъ народа, если вдуматься во всю сумму выгодъ нравственныхъ и матеріальныхъ, которыя несомнѣнно проистекаютъ изъ желѣзнодорожнаго союза, являющагося первымъ шагомъ къ тому великому культурно историческому союзу, о коемъ было говорено выше, то не можетъ подниматься и рѣчи о затратѣ въ 90.000.000 руб., объ убыткахъ на первое время ниже 4.000.000 р. при осуществленіи вмѣстѣ съ тѣмъ грандіозныхъ политическихъ и государственныхъ задачъ. И самый расходъ и эти убытки, и то лишь въ первое время существованія дороги, сторицею вознаградятъ Россію будущими благами, которыя принесетъ ей Индо-европейскій транзитъ. созданіе котораго было бы равносильно цѣлому политическому и экономическому перевороту всей Европы. Многіе цѣнные грузы, идущіе нынѣ морскимъ путемъ черезъ Суэцъ, направились бы тогда континентальнымъ рельсовымъ путемъ.

Изъ прилагаемыхъ ниже таблицъ Индо-Европейскаго товарообмѣна, заимствованныхъ нами изъ оффиціальныхъ Statistical Abstracts relating to British India, можно видѣть, что такое Индія, какъ производитель и какъ потребитель. Можно смѣло ожидать, что такіе товары, какъ вывозимые нынѣ изъ Индіи въ Европу: хлопокъ — 14.325.000 пудовъ, чай — 3.659.000 пуд., индиго — 517.000 пуд. и множество другихъ избрали бы въ полномъ количествѣ вывоза или въ значительной части путь черезъ Россію, а не морской, который хотя дешевле, но мѣшкотнѣе и опаснѣе въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ.

Точно также масса ввозимыхъ въ Индію европейскихъ, въ особенности германскихъ фабрикатовъ, тоже направилась бы по рельсамъ, а не моремъ, прослѣдовавъ на большомъ разстояніи по русской желѣзнодорожной сѣти. Къ такимъ фабрикатамъ безспорно принадлежали бы различнаго рода мануфактура, нѣкоторые

металлы и издѣлія изъ нихъ, разныя машины и проч. и проч. Изъ Россіи между прочимъ пошелъ бы въ громадномъ количествѣ нашъ керосинъ, котораго нынѣ ввозится въ Индію изъ Батума, черезъ Суэцъ, болѣе 10.000.000 пудовъ. Могла бы пойти даже среднеазіатская соль, которой у насъ такъ много и которая ввозится въ Индію нынѣ въ количествѣ 28.000.000 пудовъ въ годъ. Перевозка же почты и пассажировъ изъ Европы въ Индію и обратно въ главныхъ массахъ непремѣнно направилась бы по рельсамъ, такъ какъ почта доходила бы до пунктовъ назначенія по меньшей мѣрѣ вдвое скорѣе, нежели нынѣ, а пассажиры навѣрное предпочли бы удобно обставленное желѣзнодорожное путешествіе утомительному морскому. Трудно, въ краткихъ абрисахъ, даже и намѣтить всѣ громадныя послѣдствія непрерывнаго рельсоваго соединенія Европы съ Индіей, для котораго проектируемая дорога была бы безусловно самымъ удобнымъ и самымъ выгоднымъ звеномъ. И тогда звено это не только окупило бы затраченные на нее трудъ и капиталъ, но доставило бы громадную финансовую прибыль всей русской желѣзнодорожной сѣти, далеко, конечно, превышающую тѣ 4 милл., о коихъ говорено выше.

Но если бы даже таковой Индо-европейскій транзитъ не осуществился, если бы могущественный народъ, по недоразумѣнію и непонятному упорству, какъ это, напримѣръ, мы видимъ на примѣрѣ Макъ-Грегора и сэра Керзона, продолжалъ бы таить свое недоброжелательство къ Россіи, то и въ такомъ даже случаѣ насущная необходимость сооруженія Чарджуй-Хивинской ж. д. представляется неотложною. *Она непосредственно осуществляетъ важнѣйшія Государственныя задачи въ Россіи, цементируетъ обширную окраину съ центромъ, даетъ энергичный толчекъ развитію ея собственныхъ богатствъ и вливаетъ сюда широкою струею плодотворныя начала русской гражданственности.* Вмѣстѣ съ тѣмъ, эта соединительная дорога наиболѣе полно и быстро удовлетворяетъ и нашимъ военно-стратегическимъ задачамъ въ Средней

Азіи, на случай какихъ либо политическихъ осложненій у южной ея границы.

Но намъ хочется думать, что проектируемый нами желѣзнодорожный путь самъ собою уже на всегда упраздняетъ эти задачи: сильная на сушѣ Россія и могущественная на морѣ Англія, встрѣтившись мирно въ предѣлахъ Средней Азіи и соединивъ навсегда крѣпкимъ звеномъ свои желѣзныя дороги, тѣмъ самымъ осуществятъ великое предначертаніе Государя Императора, выраженное въ сообщеніи министра иностранныхъ дѣлъ, отъ 12 августа 1898 г., представителямъ иностранныхъ державъ, дабы современные народы стремились сплотиться въ „одно могучее цѣлое“ и „чтобы великая идея всеобщаго мира восторжествовала надъ областью смуты и раздора“. Проектируемый нами индоевропейскій транзитный путь явится несомнѣнно тѣмъ „совмѣстнымъ признакомъ права и справедливости, на которыхъ зиждется безопасность государствъ и преуспѣяніе народовъ“, о коихъ поручено озаботиться будущей конференціи о разооруженіи и которыя должны явиться торжественнымъ благовѣстомъ вѣчнаго мира и братства двухъ великихъ народовъ.

Въ заключеніе считаю долгомъ вкратцѣ резюмировать основныя задачи, кои вполнѣ цѣлесообразно удовлетворяются предполагаемой нами Волга-Хива-Бухарской желѣзной дорогой.

Дорога эта: 1) ***тѣсно свяжетъ отдаленныя среднеазіатскія окраины съ центромъ Россіи непрерывнымъ рельсовымъ путемъ въ кратчайшемъ направленіи.***

2) ***Дастъ возможность развить въ среднеазіатскихъ нашихъ владѣніяхъ культуры цѣнныхъ земледѣльческихъ растеній—хлопка, шелка и риса и продуктовъ садоводства, а также снабжать эти владѣнія и сопредѣльныя съ ними области продуктами центральной фабрично-заводской промышленности.***

3) *Поможетъ снабженію края русскимъ хлѣбомъ, благодаря чему освободятся земли, нынѣ занятыя подъ культуру продовольственныхъ хлѣбовъ, для воздѣлыванія болѣе цѣнныхъ растеній и особенно хлопка.*

4) *Облегчитъ колонизаціонныя задачи Россіи въ Средней Азіи, направляемой, какъ для заселенія туземныхъ городовъ, такъ и тѣхъ земледѣльческихъ раіоновъ, которые могутъ быть для того пригодны.*

5) *Упрочитъ наше политическое вліяніе въ Афганистанѣ и Персіи.*

6) *Поможетъ, на случай надобности, быстро передвинуть части войскъ южныхъ и восточныхъ округовъ Россіи къ южной границѣ среднеазіатскихъ владѣній, въ цѣляхъ укрѣпленія Кушки и окупаціи Герата.*

7) *Разрѣшитъ вопросъ о наиболѣе удобномъ и краткомъ Индо-европейскомъ сухопутномъ транзитѣ, трассируемомъ въ значительной своей части по территоріи нашего отечества, чѣмъ достигается заключеніе съ Англіей прочнаго союза, въ интересахъ вѣчнаго мира и дружнаго совмѣстнаго культурнаго воздѣйствія на народы Азіатскаго материка.*

Приложенія:

1) Подсчетъ грузовъ проектируемой линіи.
2) Возможность осуществленія линіи съ технической стороны и ея стоимость.
3) Экономическое описаніе раіона, тяготѣющаго къ проектируемой линіи.
4) Справка о персидской торговлѣ.
5) Справка объ индійской торговлѣ.
6) Карта.

Подсчетъ грузовъ проектируемой линіи.

Данныя статистики перевозокъ по Закаспійской желѣзной дорогѣ представляютъ собою безусловно достовѣрный матеріалъ для выводовъ, но послѣдніе, по необходимости, относятся лишь къ узкой сравнительно полосѣ, непосредственно прилегающей къ рельсовому пути. Чѣмъ дальше отходимъ мы въ сторону отъ рельсовъ дороги, тѣмъ слабѣе становится ея воздѣйствіе на культурно-экономическую жизнь страны и тѣмъ меньше отражается эта жизнь на грузовыхъ перевозкахъ дороги. Въ настоящемъ случаѣ ослабленіе это усугубляется еще тѣмъ обстоятельствомъ, что, при сооруженіи означенной линіи, имѣлись въ виду не столько экономическія, сколько военно-политическія цѣли, которыя, конечно, и были блестяще достигнуты. Но за то линію пришлось провести мѣстами черезъ обширныя, почти пустынныя, пространства, при томъ въ странѣ, гдѣ культурныя площади встрѣчаются пока лишь въ видѣ оазисовъ, отдаленныхъ иной разъ отъ рельсовъ обширными песчаными пустынями, мѣшающими дорогѣ вліять на эти оазисы. Проведеніе дополнительныхъ линій Андижанской, Мургабской, Ташкентской, устранило, въ извѣстной мѣрѣ, это неблагопріятное обстоятельство, но названныя вѣтви открыты для грузоваго движенія лишь въ текущемъ году и цифровыя данныя о томъ, какъ онѣ отразятся на торговлѣ и промышленности оазисовъ, появятся лишь года черезъ полтора или два. Въ настоящее же время въ нашемъ распоряженіи имѣется лишь ститистика перевозокъ за 1896 годъ, когда Закаспійская дорога оканчивалась въ Самаркандѣ, а вѣтви

Андижанская, Мургабская и Ташкентская только строились. Естественно поэтому, что означенный статистическій матеріалъ не только не представляетъ адекватныхъ данныхъ для сужденія объ экономическихъ условіяхъ и потребностяхъ нашихъ Среднеазіатскихъ владѣній въ цѣломъ, но, напротивъ того, даетъ завѣдомо сильно пониженную противъ дѣйствительности экономическую характеристику.

Грузовое движеніе по Закаспійской дорогѣ далеко, однако, не исчерпывало собою всѣхъ среднеазіатскихъ перевозокъ. Много грузовъ проникаетъ въ Среднюю Азію и вывозятся изъ нея не по рельсамъ только, а караванами, гужемъ, вьюками, направляясь на Оренбургъ, Уральскъ, Семипалатинскъ, Омскъ, Троицкъ, Челябинскъ и другіе пункты. Сверхъ того, развитію Закаспійскихъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ не мало мѣшаетъ множество чисто мѣстныхъ условій и причинъ, напр. оторванность дороги отъ общей сѣти, недостаточность русскаго элемента въ краѣ, некультурность туземцевъ, плохо скрываемое ихъ недовѣріе къ русскимъ и проч. и проч.

Въ виду всего этого, нижеслѣдующіе выводы изъ данныхъ желѣзнодорожной статистики нельзя принимать, какъ нѣчто окончательное и вполнѣ характеризующее будущія финансовыя условія Волга-Хива-Бухарской дор. Закаспійскія перевозки 1896 г. могутъ дать лишь понятіе о минимальной работѣ великаго будущаго соединенія Среднеазіатскихъ дорогъ съ русскими.

Общая сумма перевозокъ по Закаспійской дорогѣ за 1894—96 года выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

По отправленію со станцій дороги:

1894	10.344.046	пуд.
1895	12.834.162	„
1896	12.600.297	„

По прибытію на станціи дороги:

1894	11.502.760	пуд.
1895	8.502.147	„
1896	10.390.557	„

По транзиту—отправки городскихъ станцій Бухары, Ташкента, Самарканда и др. въ Россію и обратно изъ Россіи на городскія станціи:

1894	778.526	пуд.
1895	821.301	„
1896	659.467	„ *)

Слѣдовательно, если примемъ во вниманіе внутреннія перевозки со станціи на станцію, вошедшія какъ въ цифры отправленія, такъ и въ цифры прибытія, то выходитъ, что Закаспійская дорога перевозитъ ежегодно подлежащихъ тарифному подсчету грузовъ, въ круглой цифрѣ, 13.900,000 пудовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, приведенныя цифры указываютъ, что цифры Закаспійскихъ перевозокъ, въ общемъ, были до 1897 года довольно станціонарны, измѣняясь въ сторону повышенія медленно и съ перерывами.

Напоминаемъ еще разъ, что вышеприведенныя цифры относятся до работы Закаспійской дороги безъ Андижанской, Мургабской и Ташкентской линій. Правда, Ферганскіе, Мервскіе и Туркестанскіе грузы подвозились къ станціямъ Закаспійской до-

---

*) Отправленіе въ 1891, 1892 и 1893 г. выразилось въ слѣдующихъ цифрахъ.

1891	9.405.247	пуд.
1892	9.415.989	»
1893	10.774.843	»

роги гужевымъ и караваннымъ способомъ *), но, разумѣется, при подобномъ подвозѣ на дорогу попадали далеко не всѣ Ферганскіе излишки, а что касается Туркестана, то онъ отправлялъ не малое количество своихъ произведеній караваномъ и гужемъ въ Оренбургъ и въ Сибирскіе города. Многія изъ такихъ отправокъ въ настоящее время направятся по линіи Ташкентъ-Черняево и затѣмъ по Закаспійской магистрали. А когда осуществится соединеніе означенной магистрали съ общею русскою рельсовою сѣтью, то караванныя отправки туркестанскихъ грузовъ въ Россію сразу же отойдутъ въ область преданій.

Прибывающіе въ Среднюю Азію и вывозимые оттуда грузы различно распредѣляются по европейскимъ пунктамъ отправленія и прибытія и, чтобы рѣшить, какіе изъ вывозимыхъ и ввозимыхъ грузовъ могли бы пройти по Волга-Хива-Бухарской линіи, необходимо изслѣдовать, что и куда отправляетъ Средняя Азія по Закаспійской дорогѣ и что и откуда получаетъ по ней. Краткости ради, ограничимся лишь типичными грузами, т. е. такими, перевозки которыхъ составили не менѣе 100.000 пудовъ въ теченіи года.

Въ порядкѣ отправленія къ такимъ грузамъ принадлежали:

1) Хлопокъ	3.638.842	„
2) Хлѣбъ въ зернѣ, мука всякая, крупа, масляничн. сѣмена и проч.	1.324,658	пуд.
3) Шерсть, щетина, войлокъ, пухъ животн.	721.828	„
4) Шпальный товаръ	685.495	„
5) Рисъ	673.762	„
6) Всякіе сушеные фрукты и орѣхи . . .	531.315	„

*) Помимо разныхъ другихъ причинъ, караванное и гужевое движеніе изъ Средней Азіи и обратное движеніе въ значительной мѣрѣ тормозится, особенно въ послѣднее время, отсутствіемъ организаціи и крайнею недостаточностью средствъ перевозки, какъ-то: верблюдовъ, лошадей, инвентаря.

7) Мануфактура и ковры . . . . . 529.060 пуд.
8) Керосинъ и нефть. . . . . 503.193 „
9) Сахарные грузы . . . . . 338.739 „
10) Соль поваренная . . . . . 284.112 „
11) Камень строительный . . . . . 250.725 „
12) Желѣзо, сталь, чугунъ и разныя издѣлія изъ нихъ . . . . . 248.002 „
13) Чай. . . . . 221.324 „
14) Овчины простыя невыдѣланныя . . . . . 191.281 „
15) Дрова . . . . . 185.312 „
16) Кожи и шкуры . . . . . 131.328 „
17) Известь всякая, алебастръ, мѣлъ, цементъ. 123.833 „
18) Мѣшки и веретье (и обр. тара) . . . . . 112.544 „
19) Пиво и портеръ русскій . . . . . 111.827 „
20) Стекольный товаръ . . . . . 104.179 „

Общая сумма перевозокъ типичныхъ грузовъ по рубрикѣ отправленія составила въ 1896 году—10.787.526 пудовъ или 85,6% всѣхъ грузовыхъ отправокъ.

По прибытію грузовъ, отправленныхъ съ чужихъ дорогъ, къ типичнымъ товарамъ можно отнести лишь мануфактуру и сахаръ. Мануфактуры прибыло въ 1896 году съ чужихъ дорогъ 319.761 пуд. и сахару, песку и рафинаду—391.063 пудовъ.

Транзитное движеніе товаровъ составляется изъ отправокъ и прибытія съ городскихъ станцій и на городскія станціи въ Бухарѣ, Самаркандѣ, Чарджуѣ, Асхабадѣ, Мервѣ, Ташкентѣ, Кокандѣ, Ходжентѣ. Транзитныя перевозки до сихъ поръ выражались сравнительно ничтожными цифрами и между ними сколько нибудь серіозное значеніе имѣютъ лишь транзитныя отправки хлопка, выразившіяся въ 1896 году цифрою въ 525.946 пудовъ, что составляетъ 88,5% всего транзита.

Но по цифрамъ отправленія и прибытія еще нельзя судить о ввозѣ товаровъ въ Среднюю Азію и о вывозѣ таковыхъ изъ

нея. Дѣло въ томъ, что до сихъ поръ главнымъ конечнымъ пунктомъ прибытія грузовъ изъ Европейской Россіи или изъ Кавказа и отправки среднеазіатскихъ товаровъ въ Россію и на Кавказъ служитъ портъ Узунъ-Ада *), онъ же и конечная станція дороги. Русскіе и кавказскіе товары подвозятся въ разное время морскимъ путемъ въ Узунъ-Ада и тутъ останавливаются на складѣ, пока дойдетъ очередь развозки по дорогѣ. Точно также среднеазіатскіе грузы скопляются сначала въ товарныхъ складахъ Узунъ-Ада, а затѣмъ сдаются на пароходы для дальнѣйшей перевозки. Въ статистическихъ отчетахъ Закаспійской дороги отправки изъ Узунъ-Ада на станціи дорогъ и прибытія съ послѣднихъ въ Узунъ-Ада отмѣчались, какъ внутреннія перевозки дороги.

Оговоривъ это обстоятельство, мы можемъ дать слѣдующій списокъ главнѣйшихъ ввозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ, перевезенныхъ по дорогѣ въ 1896 году.

Ввозъ:

Мануфактура	734.309 пуд.
Сахарные грузы	719.142 „
Шпальный товаръ	685.495 „
Керосинъ и нефть	503.193 „
Желѣзо, сталь, чугунъ и разныя изъ нихъ издѣлія	248.002 „
Чай	243.377 „
Хлѣбъ въ зернѣ и мукѣ. . . .	149.234 „
Стекольный товаръ	107.242 „
Пиво, портеръ русскіе . . .	85.506 „
Всего ввезено главнѣйшихъ товаровъ.	3.475.500 пуд.

*) Съ 1897 года, мѣсто Узунъ-Ада занялъ въ означенномъ отношеніи Красноводскъ.

Разныхъ второстепенныхъ товаровъ ввезено, въ круглой цифрѣ, всего около полумилліона пудовъ и весь ввозъ составилъ въ 1896 году, въ общемъ, около 4 милліоновъ пудовъ. При этомъ по мѣстностямъ Россіи и Кавказа ввозимые товары распредѣлились такимъ образомъ: 1) Хлѣбъ въ зернѣ и мукѣ прибывалъ преимущественно съ сѣвернаго Кавказа черезъ Петровскъ (147.560 пудовъ); 2) Желѣзо, сталь, чугунъ и издѣлія подвозились изъ Урала, черезъ Нижній и Астрахань, изъ южной Россіи и польскихъ губерній транзитомъ черезъ Кавказъ. Главная масса сортоваго желѣза и стали—уральскаго происхожденія. Изъ Царства Польскаго ввозились преимущественно желѣзнодорожныя скрѣпленія. Въ количественномъ отношеніи ввозъ желѣза, стали, чугуна и издѣлій выражается въ слѣдующихъ цифрахъ: около 42% ввозится Уральскихъ производствъ, а остальные 58% южнорусскихъ и польскихъ заводовъ; 3) Шпальный товаръ и вообще дерево и деревянныя издѣлія ввозятся исключительно съ Волги черезъ Астрахань; 4) Мануфактура подвозится главнымъ образомъ изъ Московскаго фабричнаго раіона и въ меньшемъ количествѣ въ издѣліяхъ фабрикъ Царства Польскаго. 5) Керосинъ и нефтяные продукты исключительно изъ Баку. 6) Пиво и портеръ, отчасти водка и наливки, доставляются черезъ Астрахань въ изготовленіяхъ приволжскихъ заводовъ. 7) Сахарные грузы почти исключительно изъ Кіевскаго и Харьковскаго раіоновъ. Только незначительное количество рафинаду (5—6 тыс. пудовъ) подается изъ Москвы. Сахаръ подвозится главнымъ образомъ черезъ Царицынъ-Астрахань, но около 15—20 %% всего количества доставляется также транзитомъ черезъ Кавказъ; 8) Стекольный товаръ слѣдуетъ изъ разныхъ мѣстъ Россіи, не сосредоточиваясь существенно въ одномъ какомъ нибудь пунктѣ отправленія. Въ настоящее время въ Средней Азіи имѣются уже и свои стекольные заводы, изготовляющіе преимущественно бутылочный товаръ. 9) Чай привозится въ Среднюю Азію изъ

Москвы и Нижняго черезъ Астрахань и нѣкоторое небольшое количество изъ Одессы транзитомъ черезъ Кавказъ.

Наконецъ, подвозимые изъ Россіи мѣшки, тоже отнесенные нами по количеству перевозокъ къ типичнымъ грузамъ, прибываютъ изъ разныхъ мѣстъ Россіи, не пріурочиваясь къ одному какому либо пункту отправленія.

Такимъ образомъ мы видимъ, что по Волга-Хива-Бухарскому соединенію, при существованіи Царицынъ-Челябинской дороги, устраняющей выгоды транзита черезъ Кавказъ, могли бы пойти въ Среднюю Азію всѣ главнѣйшіе грузы, за исключеніемъ керосина, нефти, дерева въ матеріалѣ и издѣліяхъ и, быть можетъ, нѣкоторой доли желѣзныхъ грузовъ, т. е. въ общей сложности работу Волга-Хива-Бухарской дороги по ввозу товаровъ въ Среднюю Азію, за исключеніемъ Хивы, можно опредѣлить на основаніи статистики Закаспійскихъ перевозокъ за 1896 годъ въ слѣдующихъ круглыхъ цифрахъ:

Мануфактуры	750.000	пуд.
Сахарныхъ грузовъ	750.000	„
Чаю	250.000	„
Желѣзныхъ грузовъ	200.000	„
Хлѣбныхъ „	150.000	„
Прочихъ ввозныхъ товаровъ . .	400.000	„
Всего по ввозу .	2.500.000	„

Но эту цифру, на основаніи вышеизложенныхъ соображеній, а также въ виду естественнаго возрастанія потребленія, можно считать съ полнымъ правомъ ниже будущей дѣйствительной. При существованіи же удобнаго соединенія съ русскою желѣзнодорожною сѣтью, смѣло можно ожидать крупнаго увеличенія ввоза въ Среднюю Азію русскихъ фабрикатовъ и вообще товаровъ. Такъ напр. земли, засѣваемыя нынѣ хлѣбомъ, могли бы тогда,

безъ всякаго для населенія риска, быть заняты подъ хлопокъ, который цѣннѣе хлѣба, а послѣдній подвозился бы изъ Россіи. При такомъ обмѣнѣ не только получился бы новый рынокъ для русскаго хлѣба, но, быть можетъ, была бы устранена необходимость огромныхъ приплатъ за американскій хлопокъ, обременяющихъ нашу хлопчатобумажное ткачество.

Среднеазіатскій вывозъ главнѣйшихъ грузовъ выразился въ 1896 году въ слѣдующихъ цифрахъ:

Хлопокъ	3.679.385	„
Шерсть, щетина, волосъ, пухъ животныхъ	661.722	„
Всякіе сушеные фрукты и орѣхи .	288.565	„
Овчины простыя невыдѣланныя . .	172.841	„
Кожи, шкуры, мѣха и проч. . . .	69.406	пуд.
Всего главнѣйшихъ товаровъ вывезено	4.871.919	пуд.

или въ круглой цифрѣ 5 милліоновъ пудовъ *).

Въ 1896 году и раньше всѣ такіе вывозимые изъ Средней Азіи товары перевозились по слѣдующимъ маршрутамъ: 1) Хлопокъ перевозился преимущественно въ Московскій мануфактурный раіонъ, слѣдуя черезъ Астрахань-Нижній, либо Ярославль, или же съ нѣсколькими перегрузками (въ Баку, Батумѣ, Одессѣ или Севастополѣ) транзитомъ черезъ Кавказъ, на фабрики Царства

*) Въ послѣднее время начинаетъ возрастать вывозъ хлопковыхъ сѣмянъ на русскіе маслобойные заводы. Если дѣло это разовьется, то принимая во вниманіе, что хлопка въ Средней Азіи получается около 4 милл. пуд. и слѣдовательно сѣмянъ въ пропорціи 1: $2^1/_2$ около 10 милл., этого рода вывозъ могъ бы составитъ около 4—5 милл., пуд. въ годъ, причемъ всѣ грузы хлопковыхъ сѣмянъ пошли бы почти исключительно по Волга-Хива-Бухарской дорогѣ, такъ какъ среднее Поволжье, представляющее центръ нашего маслобойнаго производства, сильно нуждается въ масляничныхъ сѣменахъ, въ виду неурожаевъ подсолнуха.

Польскаго или же тоже въ Москву. 2) Кожи, шкуры, овчины, направлялись отчасти (около 55%) черезъ Астрахань на поволжскіе и другіе внутренніе заводы, отчасти же опять таки транзитомъ черезъ Кавказъ (45%). 3) Шерсть придерживалась тѣхъ тѣхъ же маршрутовъ, что и хлопокъ, а что касается 4) фруктовъ сушеныхъ, то они распредѣлялись разнообразно, тяготѣя, однако же, всего болѣе къ приволжскимъ пунктамъ. Предполагая существованіе Царицынъ-Челябинской линіи, которая неизбѣжно устранитъ невыгодный вслѣдствіе излишнихъ перегрузокъ транзитъ черезъ Кавказъ, на Волга-Хива-Бухарскую дорогу можно бы отнести слѣдующія количества вывозныхъ грузовъ (круглыя цифры):

Хлопокъ	3.500.000	пуд.
Шерсть	500.000	„
Сушеныхъ фруктовъ	300.000	„
Кожъ, овчинъ, шкуръ	150.000	„
Прочаго вывоза	550.000	„
Всего вывоза . .	5.000.000	„

Часть шерсти и нѣкоторое количество хлопка и въ будущемъ, въ извѣстной мѣрѣ, будутъ перевозиться по Каспійскому морю, но главная масса этого товара обязательно пойдетъ по дорогѣ, такъ какъ и хлопокъ и шерсть—грузы осенніе, поспѣвающіе только къ закрытію навигаціи по Волгѣ. Нынѣ изъ за этого часть этихъ грузовъ попадаетъ въ пункты потребленія, лишь спустя зиму. Сушеные фрукты, представляющіе собою осенній грузъ, когда навигація по Волгѣ или закончена или приходитъ къ концу, пойдутъ исключительно по дорогѣ. Прочій вывозъ опредѣленъ въ 550.000 пудовъ, но цифра эта окажется значительно ниже дѣйствительной, когда розовьются отправки хлопчатнаго сѣмени, а также солодковаго корня.

Такимъ образомъ, на основаніи данныхъ статистики Закаспійскихъ перевозокъ можно ожидать, что для перевозокъ по

Волга-Хива-Бухарской дорогѣ, въ первое же время ея существованія, поступитъ по ввозу и вывозу не менѣе 7½ милліоновъ пудовъ грузовъ. Цифру эту однако же необходимо еще исправить на сумму того ввоза и вывоза, которые производятся нынѣ караваннымъ и гужевымъ способомъ по линіи Ташкентъ-Оренбургъ. При существованіи Волга-Хива-Бухарской линіи всѣмъ туркестанскимъ грузамъ несомнѣнно будетъ выгоднѣе слѣдовать непрерывнымъ рельсовымъ движеніемъ, и караванно-гужевыя перевозки, если не исчезнутъ вовсе, то значительно понизятся.

Такъ напр. изъ статистическихъ отчетовъ Самаро-Златоустовской дороги видимъ, что станція Оренбургъ отправляетъ ежегодно въ среднемъ около 100.000 пудовъ туркестанскаго хлопка, приблизительно по столько же среднеазіатской шерсти и кожъ. Точно также черезъ Оренбургъ караванами въ Среднюю Азію идетъ мануфактура (около 60 — 70 тысячъ пудовъ въ годъ) и разные другіе фабрикаты. Въ общемъ товарообмѣнѣ Средней Азіи съ Россіей черезъ Оренбургъ составлялъ въ среднемъ въ годъ не менѣе 500.000 пудовъ. Слѣдовательно, среднеазіатскій товарообмѣнъ по Волга-Хива-Бухарской дорогѣ можно опредѣлить для первыхъ же лѣтъ, послѣ открытія движенія, не менѣе 8 милліоновъ пудовъ.

Разсмотримъ теперь, опять таки на основаніи статистики Закаспійскихъ перевозокъ 1896 года, какимъ образомъ отразится указанный товарообмѣнъ на работѣ Закаспійской магистрали. Съ этой цѣлью раздѣлимъ означенную магистраль, соотвѣтственно различнымъ ея экономическимъ свойствамъ, на пять участковъ:

1) Узунъ-Ада и Красноводскъ—станціи.*)
2) Узунъ-Ада-Гяурсъ—Асхабадскій участокъ.
3) Гяурсъ-Мервъ-Чарджуй—Мервскій участокъ.
4) Чарджуй-Бухара-Катты-Курганъ—Бухарскій участокъ.
5) Катты-Курганъ-Самаркандъ—Самаркандскій участокъ.

*) Узунъ-Ада и Красноводскъ выдѣлены въ виду значенія ихъ, какъ конечныхъ пунктовъ среднеазіатскаго вывоза и ввоза.

Отправленіе+транзитныя отправки.

Наименованіе грузовъ.	I участокъ.	II участокъ.	III участокъ.	IV. участокъ.	V участокъ.
Хлѣбные грузы	184.341	80.378	547.364	41.109	485.541
Алебастръ, гипсъ известь, мѣлъ, цементъ	15.118	24.368	6.290	77.405	652
Дрова	—	28.077	16.823	140.412	—
Желѣзо, сталь, чугунъ и издѣлія .	212.214	12.974	5.884	14.125	2.967
Камень строительный	55	880	429	249.328	33
Шпальные товары	661.584	12.022	3.065	8.774	50
Мануфактура и ковры	445.058	11.436	12.069	50.783	10.470
Керосинъ, нефть	478.812	2.803	3.879	4.979	1.802
Овчины простыя невыдѣлан. . .	118	34.329	26.354	44.037	89.334
Пиво и портеръ русскіе	86.396	4.950	2.030	1.726	16.734

Наименованіе грузовъ.	I участокъ.	II участокъ.	III участокъ.	IV участокъ.	V участокъ.
Сахарные грузы	288.362	27.821	901	19.554	2.101
Соль поваренная	491	280.296	364	1.670	1.291
Стекло, зеркала, бутылки и др. издѣл.	39.333	30.284	9.772	20.085	4.705
Хлопокъ	219	235.040	257.179	1.148.008	2.658.427
Шерсть	58	254.184	70.107	170.196	130.879
Рисъ	57.994	9.964	4.469	3.515	597.520
Фрукты сушеные разные	42.251	128.876	53.638	48.020	258.544
Чай	330	170.560	15.294	32.184	2.956
Мѣшки и веретье, счит. и обр. тару .	67.837	6.457	—	—	—
Кожи и шкуры невыдѣлан. . . .	7.840	8.620	8.899	44.800	59.084
Итого	2.588.408	1.364.319	1.050.274	2.252.335	4.324.273

Не подлежитъ сомнѣнію, что, при всякомъ направленіи среднеазіатскаго соединенія, оно въ первое время своего существованія отвлечетъ нѣкоторую часть грузовъ Закаспійской дороги. Разумѣется, отвлекая часть закаспійскихъ перевозокъ, соединеніе въ то же время и усилитъ ихъ въ нѣкоторой мѣрѣ. Но нельзя предполагать, что въ первое время усиленіе равно будетъ отвлеченію, такъ какъ раіоны всякаго соединенія въ цѣломъ менѣе культурны обслуживаемой Закаспійской желѣзнодорожною системою страны. Приведенная сейчасъ таблица показываетъ, однако же, что и въ этомъ отношеніи направленіе Чарджуй-Хива-Александровъ-Гай гораздо для Закаспійской дороги выгоднѣе, нежели направленіе Ташкентъ-Оренбургъ. Въ самомъ дѣлѣ, изъ означенной таблицы видимъ, что центръ тяжести Среднеазіатской производительности находится въ раіонѣ восточныхъ участковъ Закаспійской линіи, а такъ какъ узловая станція—Черняево расположена значительно восточнѣе Самарканда, то пробѣгъ по Закаспійской дорогѣ отправленныхъ черезъ Хавастъ-Ташкентъ-Оренбургъ въ Россію Ферганскихъ и Заравшанскихъ грузовъ былъ бы несравненно меньше пробѣга при направленіи черезъ Чарджуй-Хиву-Саратовъ. Разница въ пользу послѣдняго направленія становится еще ярче, если примемъ во вниманіе, что такіе грузы, какъ керосинъ, нефть, лѣсные матеріалы, сахарные грузы, поваренная соль и проч. всегда будутъ подвозиться въ Среднюю Азію со стороны Каспійскаго моря. А такъ какъ и въ тарифномъ отношеніи, вслѣдствіе болѣе короткихъ разстояній, Чарджуй-Саратовское направленіе выгоднѣе Ташкентъ-Оренбургскаго, то выходитъ, что, и въ интересахъ казны, и въ интересахъ торговли и промышленности, первое направленіе предпочтительнѣе. Кто бы ни построилъ соединеніе Закаспійской магистрали съ общерусскою рельсовою сѣтью, казна или частное Общество, во всякомъ, случаѣ для казны будетъ выгоднѣе, какъ можно меньше ослаблять движеніе по Закаспійской дорогѣ. Все равно содер-

жать ее нужно, и если она будетъ меньше работать, то возрастетъ недовыручка по ея спеціальному счету. При Чарджуй-Саратовскомъ направленіи такая недовыручка очевидно сводится до минимума. Но она,—въ извѣстной степени, какъ указано ниже, будетъ покрыта поступленіями на жел. дорогу Хорассанскихъ грузовъ и пассажировъ въ бо́льшемъ числѣ, въ виду непосредственнаго и при томъ кратчайшаго соединенія Закаспійской жел. дор. съ центромъ Россіи, откуда Хорассанъ получаетъ сезонные товары.

Прибытіе+подвозъ транзитныхъ грузовъ.

НАЗВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	I участокъ.	II участокъ.	III участокъ.	IV участокъ.	V участокъ.
Хлѣбные грузы.	86.060	549.965	197.481	655.730	64.399
Известь, алебастръ, мѣлъ и цементъ.	639	7.449	37.510	70.436	12.094
Дрова.	28.087	302	16.624	131.149	9.150
Желѣзо, сталь, чугунъ и издѣлія .	2.155	57.796	19.644	66.835	173.902
Камень строительный.	—	337	5.454	244.774	160
Шпальные товары.	10	324.964	134.909	161.180	65.643
Мануфактуры и ковры	16.288	46.058	24.718	217.815	572.928
Керосинъ, нефть и проч.	—	157.881	43.467	106.596	196.231
Овчины простыя.	103.332	5.563	5.329	9.688	2.447

НАЗВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	I участокъ.	II участокъ.	III участокъ.	IV участокъ.	V участокъ.
Пиво и портеръ русскіе	11	57.522	21.349	29.809	3.506
Сахарные грузы	—	288.695	35.218	137.996	269.205
Соль поваренная.	245.658	27.942	32.203	1.668	1.719
Стекло, зеркала, бутылки и пр.	27.077	17.145	3.640	10.289	49.404
Хлопокъ	615.260	116.898	61.952	294.546	12.285
Шерсть.	325.112	3.744	2.347	13.636	1.317
Рисъ.	1.336	64.304	82.102	527.903	2.908
Фрукты сушеные, разные. . . .	313.225	50.982	39.081	80.840	31.504
Чай.	92	39.724	10.207	95.770	97.584
Мѣшки и веретье.	381	13.000	15.976	37.503	68.125
Итого	1.765.270	1.820.271	832.211	2.894.153	1.636.511

И эта таблица показываетъ, что для Закаспійской дороги Волга-Хива-Бухарское направленіе въ отношеніи пудоверстъ пробѣга гораздо выгоднѣе Оренбургъ-Ташкентскаго, такъ какъ и прибытіе товаровъ на восточные участки превышаетъ значительно прибытіе на менѣе населенные западные участки.

Сверхъ того, на Волга-Хива-Бухарскую дорогу неизбѣжно поступятъ и всѣ транзитные грузы, идущіе въ Россію изъ Хорассана и Афганистана. Торговыя сношенія съ этими странами въ особенности съ Афганистаномъ прогрессировали у насъ, правда, до сихъ поръ туго, хотя все таки изъ году въ годъ улучшались. Съ проведеніемъ Мургабской дороги, подошедшей такъ близко къ Герату, одному изъ наиболѣе крупныхъ торгово-промышленныхъ центровъ Афганистана, торговля съ этою страною получаетъ весьма сильный поощряющій толчекъ. Возможно и даже весьма вѣроятно, что въ недалекомъ будущемъ организуется также караванная передача товаровъ черезъ Гератъ изъ Средней Азіи въ Индію и обратно, о чемъ у насъ давно уже высказываются пожеланія и надежды *).

Осуществленію такихъ надеждъ чрезвычайно помогло бы именно Волга-Хива-Бухарское направленіе рельсоваго соединенія Закаспійскихъ дорогъ съ общерусскою сѣтью, такъ какъ направленіе это чуть что не служитъ прямолинейнымъ продолженіемъ Мургабской вѣтви въ Россію, что нельзя сказать о Ташкентскомъ направленіи; какъ видно изъ приведенныхъ выше цифръ разстояній, оно составило бы значительно болѣе кружный и невыгодный путь. Но не загадывая впередъ и опираясь лишь на существующій точный цифровый матеріалъ, мы можемъ смѣло разсчитывать для Волга-Хива-Бухарской дороги транзитныхъ афганскихъ и хорас-

*) См. напр. въ статьѣ П. Усова «Вооруженные караваны для торговли съ Остъ-Индіей». Истор. Вѣстн. 1884 г. № 7.

санскихъ грузовъ съ Мургабской вѣтви не менѣе, какъ на милліонъ пудовъ *).

Итакъ, основываясь на цифровомъ матеріалѣ, относящемся до прежнихъ, нынѣ чрезвычайно измѣнившихся къ лучшему условій, весь транзитъ Волга-Хива-Бухарской дороги, въ прямомъ и обратномъ направленіяхъ, опредѣляется не менѣе какъ въ девять милліоновъ пудовъ.

Затѣмъ на дорогу поступятъ изъ числа мѣстныхъ грузовъ, какъ это выяснено въ подробностяхъ, въ „экономическомъ описаніи раіоновъ“ (см. прилож. № 3):

Хивинскихъ грузовъ и Аму-Дарьинскихъ 2.700.000 пуд.
Уральскихъ . . . . . 6.300.000 „

а всего съ транзитными грузами ***18.000.000*** пуд., дающихъ, при среднемъ тарифѣ въ $^1/_{50}$ к. съ пуда и версты, ***4.000.000*** р. валоваго дохода.

---

*) До 1896 г. включительно изъ Персіи и Афганистана ввозился къ намъ черезъ Среднюю Азію преимущественно хлопокъ, котораго въ названномъ году прошло чрезъ Закаспійскія таможни, вслѣдствіе не особенно обильнаго въ тотъ годъ урожая, всего—187.485 пуд. Въ Афганистанъ и Хорассанъ отъ насъ идетъ мануфактура, галантерейный товаръ, сахаръ, бакалея и пр. Кушкинская дорога произведетъ несомнѣнно большой переворотъ въ нашихъ товарныхъ сношеніяхъ съ Афганистаномъ, въ сторону значительнаго улучшенія.

*

Приложеніе № 2.

Возможность осуществленія Волга-Хива-Бухарской линіи съ технической стороны.

Общее направленіе линіи.

Въ виду большаго значенія проектируемой Волга-Хива-Бухарской линіи желательно выстроить съ широкой колеей, и, если потребуется, то существующій узкоколейный участокъ Общества Рязанско-Уральской ж. д. — Покровская Слобода — Александровъ-Гай – можетъ быть перестроенъ на ширококолейный. При такомъ условіи получится сплошной, ширококолейный путь отъ Петербурга, черезъ Москву, до Александрова-Гая и далѣе отъ него на Юго-Востокъ, вплоть до Чарджуя, въ общемъ не много лишь уклоняющійся отъ прямой линіи.

Отъ Александрова-Гая, конечнаго восточнаго пункта Рязанско-Уральской ж. д., до Гребенщикова были уже сдѣланы изысканія Обществомъ Рязанско-Уральской ж. д. въ 1892 году.

Почти на всемъ протяженіи этого участка, какъ видно изъ любезно сообщенныхъ намъ данныхъ, линія идетъ гладкой степью, пересѣкая въ нѣкоторыхъ мѣстахъ небольшія рѣчки, овражки и, мѣстахъ въ 6-ти, высохшія соляныя озера шириною 5—10 саж.

Изъ продольнаго профиля, приложеннаго къ изысканіямъ этого участка, видно, что вся линія идетъ очень небольшими земляными работами, большими площадками и незначительными уклонами и подъемами, не превосходящими 0,005.

Что касается водоснабженія, то линія обезпечена имъ на всемъ протяженіи.

Для описанія дальнѣйшихъ топографическихъ условій мѣст-

ности приходится пользоваться отчетомъ экспедиціи въ Закаспійскую область Г. Никитина въ 1892 году.

Эта экспедиція тѣмъ интереснѣе, что вплоть до Кунграда ею были произведены барометрическая нивеллировка и обстоятельное описаніе мѣстности.

Изъ приложенныхъ къ вышеуказанному отчету экспедиціи профилей живаго сѣченія р. Урала, у Гребенщикова усматривается, что рѣка Уралъ имѣетъ здѣсь ширину, во время горизонта высокихъ водъ, до 50 саж., причемъ рѣка въ высокую воду остается въ естественныхъ крутыхъ берегахъ, а разность горизонтовъ высокихъ и низкихъ водъ не болѣе 3,65 саж.; наибольшая глубина въ низкую воду около 2 саж.

Изъ приведенныхъ данныхъ вытекаетъ, что пересѣченіе этой рѣки мостомъ не представитъ большихъ затрудненій.

Перейдя Уралъ, линія идетъ къ Индерскому озеру, богатому своею прекрасною самоосадочною солью, по довольно ровной мѣстности, параллельно устроенной здѣсь прекрасной проѣзжей дорогѣ.

Отъ Индерскаго озера линія, поворачивая вправо, должна идти по восточной окраинѣ горъ Джамаръ-Индеръ, черезъ совершенно ровную степь, съ богатыми пастбищами и колодцами съ прѣсной водой, къ мѣстечку Кара-Чаганакъ, достаточно обезпеченному водой; оттуда, тоже по степной ровной мѣстности, обходя всѣ встрѣчающіеся на пути озера и солончаки,—къ колодцамъ съ прѣсной водой Бляули; далѣе, пересѣкая р. Сагизъ на 453 верстѣ и Эмбу на 528 вер., у прѣсныхъ колодцевъ Бакачи, линія, почти по прямой, идетъ на родники Ушканъ и Мынсу-Алмазъ, богатые своими колодцами и прѣсной водой.

Рѣка Сагизъ, въ мѣстѣ перехода линіи, имѣетъ берега въ 1 саж. высотою. Русло рѣки дѣлаетъ крутые рѣзкіе повороты и представляетъ много рукавовъ. Сагизъ изъ береговъ не выходитъ даже во время самыхъ высокихъ весеннихъ водъ,

но течетъ весьма быстро. Рѣка Эмба имѣетъ также прихотливое теченіе, но не имѣетъ рѣзко очерченной долины—рѣки, какъ это имѣетъ Сагизъ, хотя въ мѣстѣ перехода берега ея приподняты на одну сажень.

Какъ Сагизъ, такъ и Эмба доходятъ до Каспійскаго моря только весной, лѣтомъ же въ мѣстахъ переходовъ ихъ русла превращаются въ цѣпь, частью соединенныхъ и частью разобщенныхъ между собою озеръ, причемъ вода озеръ рѣки Сагиза имѣетъ горько-соленый вкусъ, а рѣки Эмбы частью соленой и частью прѣсной воды.

Грунтъ, по которому будетъ проходить линія до р. Сагиза—преобладающе-солончаковый.

Отъ р. Сагиза до р. Эмбы мѣстность не мѣняется, хотя озеръ попадается значительно меньше, а глубина ихъ не превосходитъ 0,50 саж., какъ и въ предыдущихъ озерахъ.

По мѣрѣ приближенія къ Эмбѣ и послѣ перехода ея почти на 18-ти верстномъ разстояніи до колодцевъ Бокачи, на 530-й верстѣ, мимо которыхъ пролегаетъ проектируемая линія—мѣстность становится еще болѣе ровной, поросшей густой полынью, бирхономъ и другаго рода съѣдобною для верблюдовъ и овецъ растительностью; на этомъ пространствѣ такыровъ *) и грязей нѣтъ.

Отъ р. Эмбы до Мынсу-Алмаза путь идетъ тоже почти по прямой, дѣлая въ иныхъ мѣстахъ небольшіе изгибы, опять таки исключительно для обхода соляныхъ грязей, которыя, подходя къ Мынсу-Алмазу, постепенно увеличиваются, но далѣе за нимъ грязей нѣтъ.

У самой возвышенности Мынсу-Алмазъ, на 660-й верстѣ, линія пересѣкаетъ русло высохшей рѣки Чилянды, называемой

*) Такырами называются ровныя площади краснаго цвѣта, частью голыя, частью заросшія густою солянкою; почва ихъ состоитъ изъ твердой, плотной, какъ камень, глины краснаго цвѣта, не пропускающей воду.

теперь долиной Чилянды, имѣющей ширину около 10 саж. и богатой своими прѣсными источниками.

Вся пройденная мѣстность представляетъ собой Прикаспійскую низину, усѣянную непрерывными слѣдами нѣкогда бывшаго здѣсь моря въ видѣ многочисленныхъ, разбросанныхъ по поверхности и въ почвѣ, морскихъ раковинъ; почва солончаково-мергелистая; въ растительности преобладаетъ рѣдкая полынь и солянка; кое-гдѣ мелкій кустарникъ, называемый бирхономъ. Мѣстами растительный покровъ совсѣмъ прерывается и путь идетъ по суглинку и супеску. Подножный кормъ здѣсь гораздо бѣднѣе Усть-Урта, хотя верблюды и находятъ себѣ достаточную пищу на всемъ протяженіи.

Отъ родниковъ Ушкана, на 582-ой верстѣ отъ Александрова-Гая, до Мынсу-Алмаза, на 662-ой вер., т. е. на протяженіи 80-ти верстъ, колодцевъ нѣтъ. Названные родники Ушкана расположены въ слабо-приподнятой котловинѣ, на песчаномъ грунтѣ, и окружены незначительными заросшими барханами. Они имѣютъ видъ небольшихъ открытыхъ водовмѣстилищъ съ прѣсной водой, частью соединенныхъ между собою проточными ручейками; тѣмъ не менѣе мѣстность очень бѣдна растительностью; кругомъ, на значительныхъ высотахъ, расположены повсюду соляныя грязи, осаждающія выцвѣты соли.

Изъ всего сказаннаго вытекаетъ, что приписывать возможность существованія этихъ сильныхъ источниковъ съ прекрасной прѣсной водой,—расположеннымъ вблизи небольшимъ поросшимъ барханамъ, нѣтъ никакого основанія, и нужно считать ихъ исходящими и бьющими съ значительной глубины, что подаетъ надежду и въ другихъ мѣстахъ этой низменной, вообще безводной, степи, почти на 80-ти верстномъ протяженіи, неглубокимъ буреніемъ артезіанскихъ колодцевъ достигнуть прѣснаго водоноснаго горизонта.

Обращаемся къ дальнѣйшему описанію направленія линіи отъ Мынсу-Алмаза до Кунграда, т. е. по Усть-Урту, какъ называется возвышенное плато, идущее по узкому перешейку между Каспійскимъ и Аральскимъ морями.

Именемъ Мынсу-Алмазъ (въ переводѣ 1000 источниковъ) называется сильно вдавшійся на сѣверо-западъ крутой, обрывистый форпостъ Чинка. Этотъ форпостъ извѣстенъ еще со времени похода князя Бековича-Черкаскаго, какъ обычный спускъ каравановъ стариннаго хивинскаго тракта и современнаго пути на Гурьевъ и Жилую Косу.

Высота Чинка надъ долиною Челянды достигаетъ 73 саж., поэтому при подъемѣ на Усть-Уртъ приходится нѣсколько отклониться отъ прямаго направленія для того, чтобы уклономъ, допускаемымъ при постройкѣ желѣзной дороги, подняться на указанную высоту.

По выходѣ на Усть-Уртъ, линія идетъ около 20 верстъ по прямой, затѣмъ, на 710 верстѣ, обходитъ большія соляныя грязи, приближаясь съ восточной стороны къ озеру Самъ, гдѣ пересѣкаетъ пески того же названія, далѣе проходитъ черезъ урочище Баракъ и на колодцы того же названія и направляется прямо на бывшее укрѣпленіе Белеули, извѣстное своими колодцами съ прѣсной водой. Затѣмъ, по сѣверо-восточной сторонѣ соляныхъ грязей Барса-Кельмесъ, линія подходитъ къ спуску съ юго-восточнаго Чинка-Чабинъ и идетъ по оврагу, лежащему слѣва отъ караваннаго пути, въ долину рѣки Аму-Дарьи.

Плоскогоріе Усть-Урта представляетъ ровную, безбрежную, на половину выжженную солнцемъ, степь съ грунтомъ изъ желтоватаго песчанистаго мергеля съ большимъ или меньшимъ количествомъ гальки и обломковъ известняка, отъ непосредственнаго разрушенія котораго на мѣстѣ онъ и произошелъ. Несмотря на высокое положеніе мѣстности, эта почва все же содержитъ

хлористыя и сѣрнокислыя соли, въ весьма, впрочемъ, небольшомъ количествѣ.

Все пространство покрыто низкорослой полынью, маленькою сѣрою травкою Ибелекъ, встрѣчающеюся повсюду, хотя и въ небольшемъ количествѣ, мелкимъ качкарникомъ Иссычека, болѣе крупными кустами Джузгена и другими растеніями, присущими Закаспійской области. Мѣстами, въ болѣе пониженныхъ мѣстностяхъ, попадается злаковая и, наконецъ, ковыльная растительность.

Спускъ Чабинъ не представляетъ для устройства полотна желѣзной дороги никакихъ затрудненій, такъ какъ возвышается всего на 22 сажени противъ примыкающей къ нему долины Аму-Дарьи, и путь здѣсь можетъ быть уложенъ по оврагу, соединяющему начало высокаго Чинка съ долиною.

Далѣе, во избѣжаніе удлиненія магистрали, линія идетъ, примѣрно, въ 20-и верстахъ отъ города Кунграда *), а затѣмъ вдоль рѣки Аму-Дарьи на города Порсу, Кятъ, Ханки, Питнякъ, затѣмъ, вдоль берега рѣки Аму-Дарьи, вплоть до соединенія у ст. Чарджуй съ Закаспійской желѣзной дорогой.

Въ случаѣ необходимости, къ Хивѣ можетъ быть выстроена небольшая вѣтка,—длиною около 18 верстъ.

Вся мѣстность, пройденная линіей отъ Кунграда до Чарджуя, пролегаетъ по культурной (орошенной) полосѣ земли, пересѣкая на пути своемъ большое количество арыковъ не превосходящихъ шириною 10 саж.

Въ особенности велико количество арыковъ на протяженіи отъ Кунграда до Питняка, т. е. въ одной изъ мѣстностей, богатѣйшей хлопкомъ, о количествѣ и качествѣ котораго будетъ сказано въ экономическомъ описаніи раіона (прилож. № 3) тяготѣющаго къ линіи.

---

*) Кунградъ—представляетъ собою пунктъ, имѣющій значеніе только потому, что отъ него начинается караванный путь, устроенный Рязанско-Уральской ж. дорогою, а потому обходъ его можетъ быть вполнѣ допущенъ.

На всемъ пространствѣ отъ Урала до Чарджуя строеваго лѣса, исключая тополя довольно значительныхъ размѣровъ и ивняка, совершенно не имѣется, да и тотъ можно достать только въ Гребенщиковѣ, Кунградѣ, Хивѣ и Чарджуѣ.

Въ лѣсныхъ матеріалахъ нужно предвидѣть большой недостатокъ; но такъ какъ, въ силу условій данной мѣстности, планъ хода работъ по постройкѣ всей дороги долженъ быть послѣдовательный—отъ конечнаго пункта Александрова-Гая, съ одной стороны, и Чарджуя, съ другой, то лѣсные матеріалы могутъ подаваться поѣздами, по мѣрѣ успѣха укладки пути.

Что касается до отопленія, то оно въ настоящее время производится здѣсь исключительно кизякомъ.

Балластъ можно добывать вездѣ довольно хорошаго качества и въ неограниченномъ количествѣ.

Кирпичъ изъ синей глины, на протяженіи отъ Александрова-Гая до Гребенщикова, вездѣ вырабатываютъ мѣстные казаки въ достаточномъ количествѣ. Затѣмъ уже кирпичъ можно достать только лишь въ Кунградѣ, гдѣ обожженный бѣлый кирпичъ стоилъ въ 1892 г. отъ 6 до 7 рублей за 1000 безъ доставки; кирпичъ сырецъ отъ 2 до 3 рублей за тысячу; цѣны эти, разумѣется, сильно повысятся съ увеличеніемъ потребности.

Стоимость негашенной извести въ Кунградѣ въ 1892 г. была отъ 1 р. 60 к. до 1 р. 80 коп. за батманъ ($2\frac{3}{4}$ пуд.). Алебастръ имѣется въ большомъ количествѣ—на мѣстѣ.

По тѣмъ же свѣдѣніямъ экспедиціи 1892 года, 4—6 вершковый тополь стоилъ отъ 5—6 рублей, а 3—4 вершк. отъ 2—2 р. 50 к.

Топливомъ въ Кунградѣ служитъ саксаулъ, вѣтви Гребенщика, но, главнымъ образомъ, верблюжій пометъ.

Камень, наилучшій бутовый известнякъ, а частью и плитный строительный камень, можетъ въ изобиліи добываться въ Индерскихъ горахъ, начиная отъ самаго мѣста проектируемаго моста

черезъ Уралъ, а затѣмъ, весь Усть-Уртъ богатъ известковыми породами камня и глиной.

Относительно твердыхъ породъ камня, служащихъ для облицовки опоръ искусственныхъ сооруженій, котораго понадобится весьма ограниченное количество, можно разсчитывать на доставку частью отъ Урала изъ Индерскихъ горъ, а частью изъ Бухары, Зіадина и долины Заравшана, богатой своимъ мраморомъ, начиная отъ чернаго и кончая бѣлымъ, каковой можетъ быть доставленъ по Аму-Дарьѣ, если бы въ немъ оказалась надобность.

Для подферменныхъ камней можно пользоваться прекрасной твердой породой кристаллическаго известняка, добываемаго близъ Самарканда.

Всѣ подферменные камни желѣзныхъ мостовъ Закаспійской дороги устроены изъ такого камня и, по опыту, оказались весьма прочными и удобопримѣнимыми.

Отчужденіе отъ Александрова-Гая до Гребенщикова большаго расхода не потребуетъ и не превзойдетъ стоимости таковаго на Урбахъ-Александровъ-Гайской линіи, т. е. 50 рублей за десятину.

Отъ Гребенщикова до Кунграда отчужденіе будетъ получено, по всей вѣроятности, безвозмездно; въ крайнемъ случаѣ, оно обойдется не дороже 3—5 рублей за десятину, судя по опыту Закаспійской дороги. Что же касается отчужденія отъ Кунграда до Чарджуя, то плата за землю будетъ колебаться отъ 200 рублей до 1500 руб. за десятину, смотря по степени ея культивированія.

Не лишнее привести здѣсь нѣкоторыя данныя относительно отчужденія земли изъ опыта постройки Закаспійской дороги.

Земля изъ владѣній, принадлежащихъ Бухарскому правительству, для Закаспійской ж. д. отчуждалась безвозмездно. Что же касается земель, принадлежащихъ частнымъ лицамъ, то таковая отчуждалась за плату, по особому соглашенію, каковая, какъ уже

было приведено выше, колебалась отъ 200 рублей до 1500 рублей за десятину; земля же непригодная къ культурѣ, отчуждалась отъ 3 до 5 рублей за десятину. Наконецъ, изъ владѣній, принадлежащихъ общественнымъ учрежденіямъ (школа, мечеть и проч.) земля не отчуждалась совсѣмъ, а обмѣнивалась на такой же по достоинству и количеству участокъ земли, купленной у смежныхъ владѣльцевъ—частныхъ лицъ.

Изъ вышесказаннаго вытекаетъ, что отчужденіе должно производиться соразмѣрно со стоимостью земли, т. е. въ мѣстахъ болѣе или менѣе культурныхъ возможно меньшее, а въ мѣстахъ, непригодныхъ къ культурѣ и при безплатномъ отчужденіи, возможно большее, какъ это было принято при постройкѣ Закаспійской жел. дор., гдѣ отчужденіе на орошенныхъ земляхъ было доведено шириною до 10—12 с., а на некультурныхъ ширина отчужденія простиралась отъ 50 до 1000 саж. (2 версты).

Стоимость дороги.

По топографическимъ условіямъ мѣстности нельзя ожидать въ постройкѣ участка дороги отъ Александрова-Гая до Чарджуя какихъ либо непреоборимыхъ или особенно затруднительныхъ препятствій.

Работа по постройкѣ должна пользоваться своимъ подвижнымъ составомъ и съ Чарджуйской стороны, куда рельсы и подвижной составъ могутъ быть доставляемы черезъ Баку или другую какую либо пристань, соединенную съ рельсовою сѣтью желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи; оттуда, на соотвѣтственно устроенныхъ баржахъ, рельсы и подвижной составъ будутъ выгружены на Закаспійскую ж. д., а въ

виду весьма слабой ея провозоспособности, за недостаткомъ своего подвижнаго состава, Закаспійская ж. д. будетъ пользоваться подвижнымъ составомъ новой дороги, при перевозкѣ на послѣднюю ея грузовъ, предназначаемыхъ для сооруженія Гай-Чарджуйскаго участка проектируемой линіи.

Въ случаѣ экстренной необходимости выстроить Волга-Хива-Бухарскую дорогу особенно спѣшно, можно было бы еще сплавить подвижной составъ по рѣкѣ Аму-Дарьѣ до низовьевъ ея (отъ Чарджуя почти до Кунграда), откуда начать укладку рельсъ, а поставивъ на рельсы подвижной составъ, продолжать работу въ обѣ стороны; наконецъ, отъ Жилой Косы можно было бы уложить временный путь, протяженіемъ около 90 верстъ, до пересѣченія съ намѣченной строющейся линіей, пустивъ и отсюда работу и укладку тоже въ обѣ стороны. Къ Жилой Косѣ подвижной составъ, рельсы и т. п. могутъ быть доставлены водою.

Нечего и говорить, что такая значительная спѣшка вызоветъ и значительныя лишнія траты на перевозку тяжелыхъ паровозовъ на баржахъ, а также на крайне дорогія приспособленія къ указанной перевозкѣ.

Самыми выгодными условіями нужно всетаки признать укладку съ двухъ концовъ новой линіи, причемъ съ каждой стороны придется уложить $\frac{1710}{2} = 865$ вер.

Въ виду совершенно степнаго характера мѣстности—въ земляныхъ работахъ не предвидится никакихъ почти затрудненій, такъ какъ работы, за исключеніемъ двухъ спусковъ у Мынсу-Алмаза и Чабина, самыя незначительныя и только по причинѣ особенно тяжелыхъ климатическихъ условій, нужно считать, что стоимость земляныхъ работъ превыситъ здѣсь таковую для нормальныхъ работъ въ Европейской Россіи.

Отчужденіе въ густо населенной части Хивинскаго ханства вдоль Аму-Дарьи, совершенно изрѣзанной арыками, должно сто-

ить довольно дорого, но, принимая во вниманіе ожидаемое содѣйствіе Хана Хивинскаго, съ одной стороны, а съ другой, крайнюю дешевизну отчужденія въ степныхъ мѣстахъ, можно надѣяться на то, что эта статья расцѣнки въ общемъ не станетъ особенно дорогой.

Что касается искусственныхъ сооруженій, то здѣсь предвидятся слѣдующіе болѣе или менѣе значительные мосты: черезъ рѣки Уралъ, Уилъ, Сагизъ, Эмбу; затѣмъ уже, не предвидится серьезныхъ искусственныхъ сооруженій вплоть до берега рѣки Аму-Дарьи, вдоль которой придется пересѣчь громадное количество арыковъ, отъ самыхъ узкихъ, до болѣе или менѣе значительныхъ по ширинѣ. Въ виду незначительной ихъ средней ширины, а также незначительнаго расхода въ нихъ воды—нельзя здѣсь ожидать большихъ искусственныхъ сооруженій. Во многихъ мѣстахъ съ успѣхомъ могутъ быть примѣнены чугунныя трубы или трубы изъ волнистаго желѣза, какія примѣнялись на Закаспійской желѣзной дорогѣ.

Наконецъ, открытые каменные мостики, въ виду удобной доставки камня, цемента и извести вдоль рѣки, тоже не должны представить здѣсь значительныхъ неудобствъ, а такъ какъ большая часть всего протяженія или вовсе не нуждается въ искусственныхъ сооруженіяхъ или требуетъ таковыя крайне незначительныхъ размѣровъ, можно смѣло утверждать, что искусственныя сооруженія не должны здѣсь обойтись дорого.

Переходя къ стоимости верхняго строенія, нужно замѣтить, что въ силу полнаго почти отсутствія здѣсь дерева и трудности и дороговизны перевозки тяжелаго подвижнаго состава и рельсъ, особенно съ Чарджуйской стороны, этотъ расходъ долженъ быть весьма значительный, какъ это показалъ опытъ Закаспійской жел. дороги, гдѣ, не смотря на даровую силу работавшихъ здѣсь желѣзнодорожныхъ баталіоновъ, стоимость верхняго строенія съ версты обошлась почти 17.000 руб.

Другой крупный расходъ можно ожидать здѣсь на водоснабженіе, не смотря на обиліе колодцевъ съ прѣсной водой, встрѣчающейся на всемъ протяженіи линіи.

Хотя расходъ на водоснабженіе на Закаспійской жел. дор. и показанъ всего 755 р. съ версты—на Самаркандскомъ участкѣ, а на участкѣ отъ Красноводска до Чарджуя всего лишь только 410 руб., но на этихъ цифрахъ безусловно нельзя остановиться, такъ какъ столь дешевое водоснабженіе вызвало во время эксплоатаціи развозку воды въ цистернахъ по линіи, а также устройство опрѣснителей, причемъ эксплоатація послѣднихъ стоитъ крайне дорого: такъ, расходы по опрѣсненію ведра воды, согласно отчета по эксплоатаціи Закаспійской жел. дор., обходятся отъ $1^1/_2$ до 2 коп.

Въ виду приведенныхъ обстоятельствъ, выгоднѣе затратить одновременно значительно большія суммы на водоснабженіе, дабы была полная увѣренность, какъ въ его достаточности, такъ и выгодности эксплоатаціи.

Гдѣ нѣтъ въ наличности колодцевъ съ прѣсной водой—можно таковую добытъ артезіанскими колодцами *). Наконецъ, если бы не оказалось на какомъ либо перегонѣ прѣсной воды, весьма возможно, что выгоднѣе вдоль такого перегона уложить сплошной водопроводъ, снабжая изъ него всѣ лежащія на безводномъ перегонѣ путевыя постройки, чѣмъ развозить цистернами, занимая для этого непроизводительно подвижной составъ и затрачиваясь на эксплоатаціонные расходы по провозу воды, требуемой при этомъ климатѣ въ большомъ изобиліи.

Затѣмъ, остальные расходы взяты примѣнительно къ постройкамъ желѣзныхъ дорогъ въ Европейской Россіи и Закаспійской жел. дор.

Средняя стоимость постройки Волга-Хива-Бухарской дороги, въ виду вышеприведенныхъ соображеній, опредѣлилась въ 45.000

*) Отчетъ экспедиціи 1892 г., составл. подъ нач. С. И. Никитина.

руб. съ версты, кромѣ расхода на реализацію капитала и $^0/_0{}^0/_0$ за время исполненія работъ. Такъ что вся стоимость постройки участка отъ Александрова-Гая до Чарджуя при широкой колеѣ— обойдется въ $1.710 \times 45.000 = 76.950.000$ руб.

Въ случаѣ, если-бы какъ сказано выше потребовалось перестроить узкоколейную дорогу отъ Покровской слободы до Александрова-Гая, протяженіемъ 245 верстъ, на широкую колею, съ устройствомъ желѣзнаго моста черезъ рѣку Волгу, то на производство, какъ этихъ, такъ и всѣхъ другихъ работъ, сопряженныхъ съ устройствомъ непрерывнаго ширококолейнаго сообщенія проектируемой Волга-Хива-Бухарской линіи со всей сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ потребуется, широко считая, дополнительнаго расхода 12.000.000 рублей.

Экономическое описаніе раіона тяготѣнія проектируемой линіи.

Уральская область.

Уральская область, занимая обширную площадь въ 285.425,21 кв. вер. или 29. 731. 791 дес. 743 кв. с, лишь въ небольшой своей части обслужена существующей уже Покровско-Уральской и отчасти Александрово-Гайской вѣтками. Остальная же громадная площадь этой области довольствуется пока первобытными путями сообщенія и вслѣдствіе этого почти вовсе не затронута экономическими теченіями современной отечественной дѣйствительности и слабо подчинена въ торгово-промышленномъ отношеніи вліянію русскаго центра. А между тѣмъ, по своимъ естественнымъ богатствамъ, по даннымъ земледѣльческой культуры, она несомнѣнно заслуживаетъ бо́льшаго вниманія и могла бы дать центральной фабрично-заводской промышленности довольно серіозный раіонъ потребленія фабрикатовъ и, обратно, доставлять этому центру значительные грузы мѣстныхъ произведеній.

Изучая статистику перевозокъ въ Уральскъ и изъ Уральска за 1897 г., мы видимъ, что главнѣйшими предметами желѣзнодорожнаго отправленія области являются изъ общаго количества 2.959.190 пуд.,—хлѣбные грузы въ количествѣ—2.343.985 п., рыбы всякой до 310 т. пуд. и затѣмъ скотъ, кожи и т. п.; продуктами же прибытія изъ общаго количества—1.201.700 пуд. на первомъ мѣстѣ являются—деревянныя издѣлія (337.000 пуд.), потребные для домашняго обихода населенія, мануфактурныя издѣлія—64.909 п., сахаръ—68.300 п., желѣзныя и чугунныя издѣ-

лія. Мы уже сказали что Покровско-Уральская линія обслуживаетъ лишь весьма незначительную часть области, но и приведенныя скромныя данныя, какъ нельзя лучше, рисуютъ характеръ раіона, его потребности и грузы для вывоза.

Нѣтъ сомнѣнія, что, съ проведеніемъ рельсоваго пути Волга-Хива-Бухара черезъ южную часть области, и населеніе этой части разовьетъ свои культурныя потребности, для удовлетворенія коихъ средства центральной фабрично-заводской промышленности усилятся.

Общее количество жителей области составляетъ 645.429 человѣкъ. Большая часть этого населенія сгруппирована въ низовьяхъ Урала и на основаніи статистики потребленія, мы, не боясь впасть въ преувеличеніе, можемъ опредѣлить будущее желѣзнодорожное поступленіе въ южную часть области до 500.000 п. Что же касается средствъ отправленія области, то таковыя поддаются болѣе точному учету и опредѣленію. Какъ уже сказано было выше, Уральская область поставляетъ въ Европейскую Россію хлѣбъ, рыбу, продукты скотоводства. И съ проведеніемъ желѣзной дороги черезъ южную часть области, предметы вывоза останутся тѣ же, что и нынѣ, только интенсивность ихъ значительно усилится и въ сферу желѣзнодорожной работы будутъ втянуты тѣ пункты и мѣстности, которыя нынѣ лежатъ втуне и только номинально числятся производительными частями Имперіи.

Земли Уральской области, въ отношеніи пригодности ихъ для земледѣлія, можно раздѣлить на два раіона: сѣверный, обнимающій Уральскій, Калмыковскій и часть Темирскаго уѣздовъ и южный—Гурьевскій и югъ Темирскаго уѣзда. Въ южномъ раіонѣ по неудобству почвы, хлѣбъ вовсе не сѣется. Что же касается сѣвернаго, то здѣсь въ общемъ земледѣліе развивается, въ особенности въ киргизскихъ предѣлахъ; въ казачьихъ же величина засѣвовъ колеблется въ зависимости отъ рыболовства. Если уловъ хорошъ, за-

сѣвъ уменьшается и наоборотъ. Статистическія данныя приложенія къ Всеподданнѣйшему отчету военнаго губернатора области за 1897 г. показываютъ, что изъ общаго количества удобной земли, принадлежащей Уральскому казачьему войску въ 2.013.575 д. 1025 саж., утилизируется лишь 36,6% и изъ нихъ 26,4%, т. е. значительно болѣе $^2/_3$, занимаютъ пастбищныя и сѣнокосныя пространства. Въ конечномъ же результатѣ, по крайней мѣрѣ для 1897 г., оказывается, что въ дѣйствительной земледѣльческой обработкѣ было всего 7,3% удобныхъ земель, производившихъ рожь, яровую пшеницу, овесъ, ячмень, просо и картофель. Нѣтъ сомнѣнія, что, съ проведеніемъ рельсоваго пути черезъ область, такое анормальное состояніе земледѣлія должно будетъ сгладиться и въ сферу культуры войдутъ тѣ дѣвственныя площади, которыхъ пока не касалась рука человѣческая. Мы видимъ, что киргизы стремятся даже и нынѣ расширить свои запашки и нѣтъ никакого сомнѣнія, что та же тенденція вскорѣ проявится и среди казачьяго населенія. Что-же касается учета и опредѣленія, на сколько увеличится культура удобной земли, то конечно, точный отвѣтъ на такой вопросъ невозможенъ. Выше отмѣчено, что конечная станція Покровско-Уральской линіи—г. Уральскъ, по статистикѣ 1897 г., вывезъ 2.343.985 пуд. хлѣбныхъ грузовъ, при урожаѣ ниже средняго. Если мы примемъ, что площадь, утилизируемая подъ земледѣліе, достигнетъ хотя бы 15% всей удобной земли, то соотвѣтственно этому сейчасъ же увеличатся и перевозки хлѣбныхъ грузовъ изъ области, достигнувъ въ самое короткое время $5^1/_2$ мил. пудовъ.

Скотоводство представляетъ нынѣ одинъ изъ самыхъ существенныхъ промысловъ войсковаго населенія, а для кочевниковъ—оно является главнѣйшимъ средствомъ къ существованію. Въ 1897 году общее количество скота было въ области—4.025 557 головъ. Въ настоящее время продукты скотоводства поступаютъ на Покровско-Уральскую жел. дор. въ очень незначительномъ

*

количествѣ, но нѣтъ сомнѣнія, что недалеко то время, когда Уральская область своими отправленіями скота, особенно при улучшеніи мѣстной породы его (на что уже обращено вниманіе администраціей), займетъ въ нашей желѣзнодорожной сѣти видное мѣсто и это случится именно тогда, когда южные уѣзды области будутъ втянуты въ сферу желѣзнодорожнаго воздѣйствія. На первое время, по проведеніи здѣсь рельсоваго пути, количество перевозокъ можно было бы принять въ 100.000 пудовъ.

Когда приходится вести рѣчь объ Уральской области, то наиболѣе серіозное вниманіе должно быть обращаемо на рыболовство, которое является здѣсь однимъ изъ самыхъ существенныхъ видовъ занятія войсковаго населенія. Оно производится на водахъ рѣки Урала, принадлежащаго войску на протяженіи 1,095 вер., отъ устья его притоковъ и части Каспійскаго моря, гдѣ особенно видное мѣсто занимаютъ Гурьевъ, устья Эмбы и Жилая Коса. Существеннымъ подспорьемъ для рыбнаго промысла является близость мѣстной соли превосходнаго качества, огромные запасы которой представляетъ Индерское соляное озеро. Изъ Уральской области зарегистрованныхъ рыбныхъ товаровъ вывезено было въ 1896 г. 2.724.000 пуд. («Вся Россія» на 1899 г.), а въ слѣдующемъ 1897 г. цѣнность этого вывоза опредѣлилась въ 3.200.000 руб., т. е. на душу войсковаго населеніи пришлось такимъ образомъ среднимъ числомъ 28 р. 20 к. Администраціей въ настоящее время принимаются энергичныя мѣры къ улучшенію способовъ рыболовства и къ поднятію вообще рыбнаго дѣла въ области, для чего устроенъ уже рыбный заводъ, а также пропагандируется употребленіе лучшаго достоинства сѣтей заграничной машинной работы. Можно съ увѣренностью сказать, что когда центры рыбныхъ промысловъ области будутъ втянуты въ сферу желѣзнодорожнаго воздѣйствія, промыслы эти станутъ на вполнѣ твердую ногу и дадутъ мѣстному населенію значительно большій доходъ. Можно безошибочно предположить, что одни ни-

зовья Урала могутъ дать на будущій рельсовый путь не менѣе 2.000.000 пуд. рыбы, а Жилая Коса, устья Эмбы, Мангышлакскій уѣздъ и все остальное побережье Закаспійской области, добывающія и нынѣ для вывоза 600—700 тысячъ пудовъ рыбнаго товара, усилятъ показанное количество по крайней мѣрѣ процентовъ на 25 –30.

Что касается Индерскихъ соляныхъ богатствъ, то, несмотря на высокое качество добываемаго здѣсь товара, они при существующемъ переполненіи внутреннихъ нашихъ рынковъ солью, не представляютъ такой обширной статьи поступленія на общую сѣть, какъ на то можно бы было разсчитывать. Движеніе Индерской соли можетъ быть, главнымъ образомъ, направлено въ Среднюю Азію для посола мѣстной рыбы и количество отправокъ ея врядъ ли превыситъ 1 мил. пудовъ.

Крупную статью отправокъ можетъ представить собою произрастающій въ при-Уральскихъ степяхъ въ большомъ количествѣ солодковый корень, добыча котораго въ настоящее время крайне затрудняется отсутствіемъ удобныхъ средствъ для вывоза. Уральскій солодковый корень несомнѣнно лучше кавказскаго и на заграничныхъ рынкахъ цѣнится выше послѣдняго. Судя по всѣмъ даннымъ, мѣстность, тяготѣющая къ будущей желѣзной дорогѣ отъ Александрова Гая къ Чарджую, могла бы дать для вывоза, по самому осторожному разсчету, не менѣе 2.000.000 пуд. солодковаго корня, если, конечно, добыча его будетъ правильно организована.

При развивающемся нынѣ въ области садоводствѣ и огородничествѣ, на что уже обращено мѣстной администраціей вниманіе, и эти факторы народнаго хозяйства несомнѣнно могутъ дать въ будущемъ извѣстное количество отправокъ, въ видѣ яблокъ, дынь, арбузовъ и проч.

Такимъ образомъ, относясь съ большою осторожностью къ опредѣленію количества отправокъ области, могущихъ поступить на ли-

нію Волга-Хива-Бухара, тѣмъ не менѣе таковое даже для первыхъ годовъ опредѣляется въ 5.800.000 пуд., показывая тѣмъ самымъ, что Уральская область, во всякомъ случаѣ, не можетъ быть отнесена къ раіонамъ безплоднымъ, не могущимъ, ни въ какой мѣрѣ, оправдать понесенныя на нее затраты по оборудованію желѣзной дорогой. Несомнѣнно, будущій рельсовый путь вызоветъ эту область къ болѣе интенсивной торгово-промышленной жизни и пробудитъ здѣсь дремлющія нынѣ производительныя силы, какъ равно вызоветъ изъ нѣдръ земли тѣ богатства, напр. несомнѣнно имѣющуюся тутъ нефть, коими до сихъ поръ она не могла дѣлиться, благодаря своему удаленію и изолированности отъ общей сѣти желѣзныхъ дорогъ, съ остальными и, главнымъ образомъ, центральными областями нашего отечества.

Закаспійская область.

Закаспійская область занимаетъ обширнѣйшую площадь въ 528.192 кв. в., т. е. по размѣрамъ своимъ она почти равна Франціи. Изъ общаго пространства области для культуры пригодна лишь $^1/_5$ ея, но и изъ этой $^1/_5$ культивируется въ настоящее время только самая незначительная доля, а остальная, равняющаяся по пространству территоріи второкласснаго государства Европы, лежитъ пока втуне, за неимѣніемъ воды и за отсутствіемъ правильныхъ ирригаціонныхъ работъ. По даннымъ переписи за 1897 г., населеніе края опредѣлено въ 372.388 человѣкъ, т. е. на каждаго обывателя приходится участокъ почти въ $1^1/_2$ кв. вер. Подъ земледѣльческую культуру идутъ лишь тѣ участки, гдѣ имѣются рѣки, ручьи и колодцы, которые, главнымъ образомъ, расположены по теченію большихъ и малыхъ рѣкъ Мургаба, Теджена, Сумбара и др. Количество этихъ удобныхъ для жизни орошаемыхъ земель, опредѣляется приблизительно въ 106.000 дес. или 1.020 кв. в. и составляетъ, по сравненію со всей

территоріей области, лишь 1/517 часть ея. Численность русскаго земледѣльческаго населенія въ краѣ пока очень не велика и опредѣляется въ 2.685 д. об. п., т. е. составляетъ 1% общаго количества осѣдлаго населенія области. Этихъ русскихъ поселковъ въ области насчитывается въ настоящее время до 20 (изъ нихъ 4 рыбачьихъ), тогда какъ 8 лѣтъ тому назадъ ихъ насчитывалось всего два.

Главнѣйшими отраслями народнаго хозяйства туземнаго населенія Закаспійской области служитъ земледѣліе и скотоводство. Первое изъ нихъ особенно развито въ трехъ восточныхъ уѣздахъ и въ Каракалинскомъ приставствѣ Красноводскаго уѣзда; въ остальныхъ раіонахъ края оно служитъ лишь подспорьемъ для другихъ видовъ промышленности. Развитіе земледѣлія находится въ полной зависимости отъ количества воды, необходимой для поливки годной къ воздѣлыванію земли. На это обстоятельство обращено самое серіозное вниманіе администраціи, которая поэтому въ теченіе 1890—1897 гг. успѣла провести цѣлый рядъ ирригаціонныхъ мѣропріятій, давшихъ самые благодѣтельные результаты, въ смыслѣ развитія осѣдлости и земледѣлія, какъ въ области вообще, такъ въ особенности въ Мангышлакскомъ уѣздѣ, въ долинахъ Мургаба и Теджена. Точныхъ данныхъ о размѣрахъ земледѣлія въ области не имѣется, но, по приблизительному подсчету, таковое опредѣляется въ 106.000 дес., съ коихъ въ 1897 г. было снято до 2.219.000 пуд. пшеницы и 440.000 пуд. ячменя. Въ общемъ, областной сборъ хлѣба обезпечиваетъ почти все осѣдлое населеніе. Но въ то время какъ Мервскій и Тедженскій уѣзды имѣютъ хлѣба въ избыткѣ, Асхабадскій уѣздъ для своего продовольствія долженъ пріобрѣтать таковой, а кочевое населеніе Красноводскаго и Мангышлакскаго уѣздовъ пользовалось почти исключительно привознымъ хлѣбомъ, который доставляется изъ Астрахани, Петровска, Хивы, Персіи и съ Уильской ярмарки.

Хлопководство въ области является чрезвычайно важною статьею народнаго хозяйства, которое обѣщаетъ въ будущемъ, при соединеніи области съ Европейской Россіей непрерывнымъ рельсовымъ путемъ, значительныя выгоды отечественной торговлѣ и промышленности. При поддержкѣ мѣстной администраціей, хлопководство быстро растетъ и съ 900 дес., засѣянныхъ въ 1890 г. хлопкомъ, оно возросло къ 1897 г. до 10.000 дес., давшихъ 662.000 пуд. сырца (въ 1890 г. собрано 20.000 пуд.). Проданный хлопокъ очищался на заводахъ въ Мервѣ, Асхабадѣ и Геокъ-Тепе, а затѣмъ былъ вывезенъ въ Лодзь, Москву, Ярославль и Нижній-Новгородъ. Населеніе нынѣ окончательно убѣдилось въ выгодахъ хлопковой промышленности и поэтому, по возможности, увеличиваетъ посѣвы хлопка. Въ Мургабскомъ Государевомъ имѣніи туземцы охотно разбираютъ землю въ аренду изъ $^1/_4$ урожая. Культура кормовыхъ травъ сводится въ области исключительно къ посѣву ерунжи и туркестанской люцерны, требующей втрое больше поливки, нежели зерновые хлѣба, но и дающіе за то большій сборъ. Съ десятины получается 500—600 пудовъ сухого корма, дающаго 75—100 руб. чистаго дохода. Съ развитіемъ хлопководства, посѣвы люцерны постепенно уменьшаются. Огородничество въ области стоитъ еще на низкой ступени развитія; исключеніе въ данномъ случаѣ составляетъ лишь Мервскій у., гдѣ существуетъ постоянный спросъ для вывоза и мѣстнаго потребленія. Небольшаго развитія пока достигло въ области и садоводство, а въ связи съ нимъ и винодѣліе, которое нынѣ только дѣлаетъ въ Асхабадѣ кое-какіе успѣхи. Въ 1897 г. здѣсь было изготовлено до 2.200 ведеръ бѣлаго вина изъ мѣстнаго винограда, починъ каковаго, разведенія въ значительной степени положенъ русскими поселенцами. Слабо развито здѣсь также пока шелководство, но можно надѣяться, что подъ воздѣйствіемъ Асхабадской русской шелководной станціи, уже нѣсколько лѣтъ разсылающей по уѣздамъ

прекрасную грену, эта отрасль мѣстной производительности дастъ въ будущемъ богатые результаты.

Скотоводствомъ занимается почти все туземное населеніе области, но единственной отраслью сельскаго хозяйства оно является въ Мангышлакскомъ уѣздѣ, а также въ раіонѣ внѣ приставствъ и въ Чикишлярскомъ приставствѣ Красноводскаго уѣзда. Благопріятствуемое климатическими и прочими условіями края, скотоводство считается здѣсь весьма прибыльнымъ ремесломъ и имѣетъ несомнѣнную будущность. Населеніе разводитъ, главнымъ образомъ, овецъ, незначительное количество козъ, въ довольно большомъ числѣ верблюдовъ, а затѣмъ лошадей, крупный рогатый скотъ иословъ. Общее количество рогатаго скота было въ 1897 г.—3.563.306 штукъ стоимостью въ 22.462.875 р. Ростъ общаго числа скота увеличился за 8 лѣтъ въ такой пропорціи: верблюдовъ $2^1/_2$ раза, рогатаго скота, лошадей иословъ болѣе, чѣмъ въ $1^1/_2$ раза и наконецъ, барановъ, овецъ и козъ въ $2^1/_2$ раза. Предметами доходовъ населенія отъ скотоводства, главнымъ образомъ, служатъ сырыя его произведенія, какъ-то: шерсть, кожа, овчина, мерлушка и проч. Самый же скотъ идетъ въ продажу только отчасти и то очень неравномѣрно. По приблизительнымъ подсчетамъ, приводимымъ въ „Сибирскомъ торгово-промышленномъ календарѣ“ на 1899 годъ, за послѣдніе 4 года изъ области вывозилось ежегодно по 130.000 пуд. овечьей шерсти на 400.000 руб., шерстяныхъ издѣлій (ковровъ, кошемъ и пр.) на 230.000 руб. и барановъ на 300.000 руб. Такимъ образомъ, приблизительная цифра вывоза изъ области продуктовъ овцеводства опредѣляется въ 1.000.000 руб. Съ устройствомъ русскихъ поселеній, масло, молоко, творогъ, стали доставляться въ Асхабадъ изъ этихъ поселеній въ большомъ количествѣ. Потребности же войска въ убойномъ скотѣ до послѣдняго времени удовлетворялись въ значительной степени скотомъ, пригоняемымъ изъ Персіи и Афганистана.

Немалыя выгоды извлекаетъ прибрежное къ Каспійскому морю населеніе изъ рыболовства. По приложеніямъ къ Всеподданнѣйшему отчету за 1897 г. по области, оказывается, что въ 1896 г. поймано было рыбы болѣе 125.000 п. на сумму 490.000 руб. и добыто тюленя 27.825 пуд. Кромѣ того, въ Мангышлакскомъ уѣздѣ поймано до 2.500.000 сельдей на сумму до 95.000 руб. Особенно успѣшно развиваются въ краѣ русскіе рыбачьи поселки: Петровскій и затѣмъ Долгій, расположенный на островѣ того же имени, гдѣ объявились уже нѣсколько энергичныхъ предпринимателей. Главная торговля производится въ Астрахани и Мангышлакѣ. Кромѣ рыбы, поступаютъ также въ продажу икра, клей и вязига. Развитію рыбнаго промысла въ области препятствуетъ отсутствіе ледниковъ, безъ которыхъ въ тепломъ климатѣ засолъ и сохраненіе рыбы затруднены.

Минеральныхъ богатствъ въ области имѣется очень много и въ громадныхъ количествахъ: соль, нефть, озокеритъ, сѣра, селитра, алебастръ, каменный уголь, бурый желѣзнякъ и мѣдныя руды. Но, несмотря на богатую наличность этихъ ископаемыхъ, горная промышленность развита слабо, благодаря отсутствію удобныхъ и дешевыхъ путей сообщенія, недостаточности горнотехническихъ изслѣдованій и т. п. По указаніямъ „Сибирскаго календаря“,—первое мѣсто, по обилію нахожденія, занимаетъ соль, встрѣчающаяся по всей области въ соляныхъ источникахъ и озерахъ, а также и въ пластахъ каменной соли, но промысловое значеніе она имѣетъ только въ Красноводскомъ и Мангышлакскомъ уѣздахъ; въ остальныхъ же ее разрабатываютъ туземцы почти исключительно для домашняго потребленія. Въ первыхъ двухъ уѣздахъ находится громадная залежь каменной соли на о. Челекенѣ; занимаетъ она площадь около 35 десятинъ, изъ которыхъ еще не тронуто работами 21,6 дес., заключающихъ запасъ соли около 20.000.000 пуд. Бала-Ишемская залежь около 15 кв. в. съ запасомъ 220.000.000 пуд.; имѣются залежи камен-

ной соли и на другихъ участкахъ, какъ равно самосадочныя озера въ Мервскомъ уѣздѣ. Изъ всѣхъ соляныхъ промысловъ области наибольшее экономическое значеніе имѣютъ Челекенскіе, откуда добываемая соль идетъ въ западные порты Каспійскаго моря и въ Персію.

Нефтяные источники были извѣстны туземцамъ еще до появленія въ области русскихъ. Эти источники находятся въ Красноводскомъ уѣздѣ и главнымъ образомъ на о. Челекенѣ. Въ 1897 г. здѣсь было добыто 90.000 пуд. нефти (въ 1896 г. — 185.000) изъ которыхъ 52.000 пуд. вывезено въ Персію. Неурядица въ нефтяномъ дѣлѣ отражалась неблагопріятно на добываніи нефти; нынѣ приняты энергичныя мѣры къ прекращенію этой неурядицы, и, можно надѣяться, нефтяная производительность о. Челекена со временемъ сильно возрастетъ. Въ видахъ обезпеченія Закаспійской ж. д. мѣстнымъ нефтянымъ топливомъ и допущенія частнаго нефтяного промысла, въ окрестностяхъ ст. Бала-Ишемъ были произведены на „Нефтяной Горѣ“ развѣдочныя работы, которыя подтвердили нахожденіе нефти на значительной площади. Въ приложеніи къ Всеподданнѣйшему отчету за 1897 г. сказано: „эти явленія мѣстной жизни даютъ полное основаніе полагать, что недалеко то время, когда добываемыми въ области солью и нефтью будутъ удовлетворяться не только потребности нашихъ средне-азіатскихъ владѣній, но и сосѣднихъ съ ними персидскихъ, афганскихъ и бухарскихъ провинцій. Доходъ казны отъ горныхъ промысловъ достигаетъ нынѣ суммы 16.663 р., увеличившись такимъ образомъ за послѣднія 8 лѣтъ въ два съ половиною раза“.

Заводской и фабричной дѣятельности въ области не существуетъ, если не считать пяти хлопко-очистительныхъ заводовъ (изъ нихъ черезъ 3 прошло хлопка на 870 т. р.), да нѣсколько заведеній искусственныхъ минеральныхъ водъ. Что же касается кустарнаго производства, то оно сводится къ выдѣлкѣ

ковровъ, кошемъ, торбъ, и др. предметовъ изъ шерсти, къ изготовленію бумажныхъ, шерстяныхъ и шелковыхъ матерій, идущихъ на халаты и бѣлье туземцевъ и, наконецъ, къ выдѣлкѣ въ небольшомъ количествѣ домашней утвари, кибитокъ, сѣделъ и грубыхъ серебряныхъ украшеній для женщинъ.

Обращаясь къ торговлѣ Закаспійской области, мы видимъ, что съ проведеніемъ черезъ область Закаспійской ж. д., въ ней произошелъ настоящій переворотъ, коснувшійся всей территоріи Средней Азіи. Какъ свидѣтельствуетъ „Сибирскій календарь“ вся торговля Россіи съ ея среднеазіатскими владѣніями, вмѣсто прежней степной дороги черезъ Оренбургъ, направилась по линіи Закаспійской ж. д., равно какъ и значительная часть грузовъ, слѣдовавшихъ прежде изъ Индіи въ наши среднеазіатскія владѣнія черезъ Пешаверъ и Кабулъ въ обратномъ направленіи. Персія торговала прежде съ Бухарой, преимущественно черезъ Гератъ и Мейменъ, а Хива для персидской торговли была почти закрыта, такъ какъ караваны, слѣдовавшіе черезъ Серахсъ и Мервъ въ Бухару, а также изъ Дерегеза черезъ Коахку или изъ Асхабада черезъ Красноводскъ въ Хиву, подвергались риску быть разграбленными. Послѣ упроченія русскаго владычества въ Закаспійской области караванные пути черезъ область сдѣлались безопасными; съ постройкой же желѣзной дороги торговое движеніе получило возможность развиться до небывалыхъ прежде размѣровъ; къ желѣзнодорожнымъ станціямъ стали стекаться товары не только мѣстные, но и изъ Китая и Индіи. Въ 1895 г. проведена каменная дорога отъ Узунъ-Ада въ Бухару, главнымъ образомъ, для доставки грузовъ, между прочимъ зеленаго чая, черезъ Кавказъ въ Средне-азіатскія владѣнія. Въ 1895 г. этимъ путемъ было доставлено сюда 38.000 пуд. чая.

Что же касается внѣшнихъ торговыхъ сношеній Закаспійской области, то размѣры ихъ опредѣляются количествомъ

перевезенныхъ по жел. дорогѣ грузовъ. Въ 1895 г. количество товаровъ, ввезенныхъ въ Закаспійскую область, опредѣлено:

Изъ Европейской Россіи и Кавказа . . . 1.641 т. пуд.
Изъ Бухары и Туркестана . . . . . 200 т.

Вывозъ же равнялся:

Въ Европейскую Россію и Кавказъ . . . . 1.000 т.
Въ Бухару и Туркестанъ . . . . . 1.673 т.

Внутренняя торговля опредѣлилась въ 1896 г. перевозками между станціями, лежащими въ предѣлахъ области въ 1.588.000 пуд. (1891 г. 433.000 пуд.) *) Вывозу подлежали слѣдующіе товары: хлопокъ, шерсть, кишмишъ, кожи, овчины, каракуль, хлѣбъ; ввозу — мануфактура, чай, сахаръ, желѣзо. керосинъ, лѣсные матеріалы, рисъ, хлѣбъ, соль и проч. Во внутреннюю перевозку поступали, какъ привозные товары, такъ и мѣстные. Почти вся внутренняя торговля сосредоточивается въ рукахъ армянъ и персіанъ; русскіе составляютъ лишь 11%, среднеазіатскіе туземцы — 8,5%. До 1895 г. сухопутная граница области съ Персіей и Афганистаномъ охранялась слабо. Въ этомъ году образованъ былъ Закаспійскій таможенный округъ и охрана границъ ввѣрена пограничной стражѣ, а засимъ, примѣненъ рядъ мѣръ съ цѣлью развитія вывоза русскихъ товаровъ въ Персію и Афганистанъ и ограниченія ввоза въ область иностранныхъ товаровъ фабричнаго и заводскаго производства.

Такъ какъ свѣдѣнія о торговлѣ съ Персіей почерпаются изъ данныхъ таможеннаго вѣдомства, то сюда не входятъ показанія

---

*) Эти данныя Закаспійской ж. д. конечно не полны, такъ какъ и ввозъ и вывозъ совершались и другими, помимо жж. дорогъ путями. Для опредѣленія полнаго размѣра торговли области, могутъ послужить данныя таможенныхъ пунктовъ по всей ея границѣ. Изъ этихъ данныхъ, выраженныхъ въ стоимости товаровъ, ввезенныхъ въ область, получается для 1895г. сумма въ 5.118.000 рублей.

о торговлѣ хлѣбомъ и жизненными продуктами, освобожденными отъ пошлинъ. Въ 1897 г. какъ свидѣтельствуетъ „Приложеніе къ Всеподданнѣйшему отчету", черезъ таможню Закаспійскаго округа было привезено изъ Персіи и выпущено для внутренняго потребленія разныхъ товаровъ на сумму 4.700.000 руб., въ томъ числѣ хлопка-сырца на сумму свыше 1.000.000 руб., вывезено же въ Персію на 3.700.000 р., въ томъ числѣ сахара на 1.057.000 р. и бумажныхъ тканей на 1.458.000 р. Разсматривая цифры торговли съ Персіей за восемь лѣтъ, мы видимъ, что онѣ значительно возрасли, такъ какъ въ 1890 г. ввозъ изъ Персіи достигалъ лишь всего 2.392.000 р., а вывозъ 3.345.000 руб. Ввозъ въ Персію относится преимущественно до сахара, бумаги, мануфактуры, а вывозъ оттуда въ область — чай, индиго, сушеные фрукты, персидскій рисъ, пряности.

Обозрѣвая приведенныя данныя, мы видимъ, что Закаспійская область, по своимъ природнымъ богатствамъ, безусловно представляетъ собою такую обширную окраину Россіи, которая, въ будущемъ, при колонизаціи ея русскими поселенцами и оборудованіи ея ирригаціонными работами, несомнѣнно обѣщаетъ нашей отечественной жизни немалыя выгоды. Ея ископаемыя богатства могутъ, въ будущемъ, оказать доброе вліяніе на прочія среднеазіятскія области, а произрастающій здѣсь хлопокъ, культура котораго даже въ недалекомъ времени обѣщаетъ стать на твердую ногу, можетъ достигнуть широкихъ размѣровъ распространенія, являясь для нашихъ фабрично-заводскихъ губерній тѣмъ цѣннымъ продуктомъ, въ которомъ центральный рынокъ такъ нуждается. Но оживленіе данной области исключительно можетъ воспослѣдовать лишь тогда, когда Закаспійская жел. дорога будетъ соединена непрерывнымъ рельсовымъ путемъ съ Европейской Россіей въ направленіи Волга-Хива-Бухара. Если въ настоящее время по статистикѣ за 1897 г. Закаспійская область, обслуживаемая западнымъ участкомъ Закаспійской

жел. дороги, вывозитъ въ Европейскую Россію 1.362.319 п., а получаетъ оттуда 1.820.271 пуд., то не можетъ быть сомнѣнія, что означенныя цифры въ самомъ недалекомъ времени значительно усилятся по ввозу на счетъ тѣхъ же продуктовъ, которые показаны были выше, какъ ввозимые, такъ и по вывозу и притомъ, главнымъ образомъ, на счетъ хлопка, риса, шерсти и прочихъ сырыхъ продуктовъ животноводства.

Хива.

Хивинское ханство, входящее цѣликомъ уже и теперь въ сферу вліянія Закаспійской желѣзной дороги, послѣ соединенія этой дороги съ Европейской Россіей, несомнѣнно еще тѣснѣе будетъ связано своими торгово-промышленными интересами съ нашимъ центромъ. Населеніе ханства состоитъ изъ узбековъ, туркменъ, киргизовъ и каракалпаковъ; точныхъ цифръ количества населенія, а равно и самаго пространства страны не имѣется. М. П. Федоровъ въ своемъ трудѣ „Хлопководство въ Средней Азіи“ опредѣляетъ въ Хивинскомъ оазисѣ, включая и нашъ Аму-Дарьинскій Отдѣлъ, изъ всей земледѣльческой территоріи въ 10 т. кв. верстъ, 160.000 десятинъ земли въ обработкѣ. Населеніе этой территоріи 340.000 *) душъ. По первой всеобщей переписи населенія, бывшихъ въ 1897 году русскихъ подданныхъ въ Хивѣ насчитывалось 3.937 душъ. Военнымъ вѣдомствомъ въ нѣкоторыхъ заслуживающихъ наибольшаго вниманія пунктахъ, главнымъ образомъ расположенныхъ по рѣкѣ Аму-Дарьѣ, отъ Петро-Александровска до Чарджуя, населеніе исчислено до 35 тысячъ человѣкъ.

Почва данной мѣстности въ высшей степени тучная и способна, при орошеніи, производить виноградъ, хлопокъ, шелкъ и

*) По нѣкоторымъ свѣдѣніямъ оно превышаетъ 700.000 человѣкъ обоего пола.

всякіе виды хлѣба. Не только тугаи лѣваго берега, но и прилегающіе къ нимъ пески гораздо обильнѣе растительностью, чѣмъ пески праваго берега. По разсчетамъ военнго вѣдомства, лѣвый берегъ Аму способенъ дать большой доходъ и прокормить значительное количество населенія. Какъ примѣръ, указанъ тугай Дарганъ-ата, занимающій около 60 кв. в. или 6.000 десят. земли. Если бы засѣять его однимъ хлопкомъ, то, полагая на десятину около 100 пудовъ бузы, изъ которыхъ получится чистаго хлопка отъ 15—20 пуд., считая по 5 руб. за пудъ хлопка, общая цифра дохода, не считая сѣмянъ, выразится въ 600.000 руб. отъ одного хлопка. Такое же количество хлопка можетъ быть собрано съ тугая Бурлы и Кабаклы съ уч. Кериномъ. Но, во всякомъ случаѣ, для полученія такихъ результатовъ нужна правильная система орошенія и затрата капитала.

Несмотря на недостатокъ земли, хивинцевъ нельзя назвать бѣдными, ибо они, кромѣ хлѣбопашества, занимаются скотоводствомъ и отчасти шелководствомъ (отъ Заркунгана до Чарждуя). Господствующіе продукты земледѣлія суть: пшеница, джугара, хлопокъ и кунджутъ. Ячменя вовсе не видно, вѣроятно, вслѣдствіе недостатка воды въ маѣ, когда зерно наливается или вслѣдствіе ранней жары. Посѣвъ не производятъ на неудобренной землѣ; для удобренія же собираютъ пометъ, перегнившую землю съ дорогъ и арыковъ. Пахатная земля обрабатывается самымъ тщательнымъ образомъ; нигдѣ не видно на приготовленной для посѣва землѣ не только камней, но даже и большихъ комьевъ.

При хорошихъ урожаяхъ, съ танапа снимается пшеницы, джугары и кунджута до 5 батмановъ, т. е. до 40 пудовъ, а хлопка съ зерномъ до 2 батмановъ, т. е. 16 пудовъ. На танапъ высѣваютъ: пшеницы—2 пуда, джугары, хлопка и кунджута по 20 фунтовъ.

Способъ орошенія земли вездѣ одинаковъ, а именно арычный; производится онъ или простымъ напускомъ воды изъ рѣки во

время половодья или же, при высокихъ берегахъ, посредствомъ чигиря.

Обращаясь къ остальнымъ видамъ земледѣльческой культуры въ хивинскомъ оазисѣ, мы, согласно указаніямъ М. П. Федорова, видимъ, что жители въ слабой степени занимаются и огородничествомъ, при чемъ главнымъ образомъ воздѣлываютъ лукъ и морковь, служащіе приправой къ любимому народному кушанью, пилаву. Большое значеніе имѣютъ бахчи съ превосходными арбузами и особенно дынями. Послѣднія славятся во всей средней Азіи своимъ вкусомъ и, благодаря большому содержанію сахара и аромату, составляютъ даже предметы вывоза въ Оренбургъ и Закавказье, гдѣ скупаются агентами иностранныхъ фирмъ для приготовленія коньяку.

Рогатаго скота имѣется не много; въ нѣкоторыхъ семьяхъ его даже не хватаетъ для полевыхъ работъ; коровъ же найдется двѣ-три, но, впрочемъ, только у болѣе зажиточныхъ; взамѣнъ коровъ, жители, не богатые, держатъ три-четыре козы.

Верблюды служатъ для переѣздовъ и перевозки тяжестей; ихъ вообще у всѣхъ прибрежныхъ жителей: въ хивинскихъ владѣніяхъ приблизительно до 1.200, а въ бухарскихъ до 3.750 штукъ; отъ перевозки тяжестей, домохозяева имѣютъ хорошій заработокъ. Но вообще въ верблюдахъ для перевозокъ ощущается большой недостатокъ.

Жители лѣваго берега занимаются, между прочимъ, овцеводствомъ, но крупныхъ владѣльцевъ тутъ нѣтъ; въ каждой семьѣ бываетъ среднимъ числомъ до 100 головъ овецъ, впрочемъ такое количество встрѣчается только въ хивинскихъ владѣніяхъ. Во владѣніяхъ же бухарскихъ, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, вовсе даже не держатъ барановъ, а потому полагаютъ, что у всѣхъ хозяевъ найдется лишь до 50 т. головъ.

Жители лѣваго берега, осѣдлые, въ глубь степи на зиму не удаляются для отыскиванія пастбищъ, не имѣя въ томъ никакой

надобности, потому что на тугаяхъ и островахъ рѣки, близъ селеній, много отличныхъ пастбищъ и достаточно травы, чтобы запастись кормомъ на зиму.

Лѣвая полоса Чарджуйскаго бекства, плодороднаго и интереснаго въ хозяйственномъ отношеніи, занимаетъ около 730 кв. в., на коемъ поселено было въ 80-хъ г. до 97.210 душъ. Много лучшихъ земель и здѣсь, расположенныхъ по близости рѣки, остаются безъ обработки, по отсутствію общаго руководства работъ. Среднее хозяйство въ Чарджуйскомъ бекствѣ занимаетъ отъ 10—20 танаповъ, между тѣмъ, по разсчетамъ туземцевъ, семья можетъ жить безбѣдно на 4-хъ, 5 танапахъ, т. е. на одной десятинѣ съ небольшимъ. Крупные участки въ 200—300—500 танаповъ, т. е. 50, 75 — 125 десятинъ встрѣчаются очень рѣдко. Имѣніе въ 500 танаповъ считается уже весьма значительнымъ.

Въ Чарджуйскомъ бекствѣ торговля и обмѣнъ продуктовъ сосредоточиваются на базарахъ Денсу, Боюнъ-Узунъ, Ходжакомъ, Чарджуѣ, Фарбѣ, Базарѣ-Потта и Саккеръ-Базарѣ. Главные предметы торга составляютъ: мясо, лошади, скотъ, фрукты, чай, сахаръ, одежда, красный товаръ низшихъ сортовъ, московской фабрично-заводской мануфактуры — преимущественно; предметы же роскоши и средняго достоинства халаты и одежда выписываются изъ Бухары. Въ Чарджуйскомъ оазисѣ замѣчается избытокъ хлѣба, хлопка и шелка, а также избытокъ фруктовъ и особенно винограда. У туркменъ хивинскихъ и у населенія Чарджуйскаго оазиса можно встрѣтить прекрасныхъ лошадей, особенно въ Денсускомъ амлякдарствѣ. Они содержатся какъ предметы роскоши и при изобиліи воды не употребляются вовсе для чигирей и вообще полевыхъ работъ, а преимущественно подъ верхъ. Верблюдовъ, овецъ и рогатаго скота здѣсь очень мало; что касается овецъ и верблюдовъ, то количество ихъ даже приблизительно трудно указать, такъ какъ они находятся въ степи. Продукты перевозятся съ базара на базаръ на ослахъ и лошадяхъ,

а арбы встрѣчаются лишь въ сѣверной части ханства. Изъ Хивы въ Бухару перевозятся хлѣбъ, фрукты, кожи и дешевые халаты, а обратно чай, шелковыя матеріи и разные предметы азіатской роскоши.

Обороты торговли между Хивою и Бухарою по лѣвому берегу Аму въ 80-хъ годахъ оцѣнивались небольшою суммою въ 200.000 рублей. Болѣе важное значеніе имѣютъ по своимъ размѣрамъ торговые обороты Бухары и Хивы съ Россіею, простирающіеся до 2 милл. рублей. Въ сѣверной части ханства сосредоточіемъ торговли являются—Хива, Новый Ургенчъ, Ходжейли и Кунградъ. Торговыя сношенія съ Россіей производятся или караванами на Уральскъ или Оренбургъ, или по Аму-Дарьѣ на каюкахъ (15 к. съ пуда отъ Чарждуя до Петро-Александровска), или по Закаспійской жел. дорогѣ. Наибольшаго вниманія заслуживаетъ торговля хивинскаго ханства хлопкомъ, т. е. та отрасль, которой должны въ особенности интересоваться въ нашемъ центрѣ, по его мануфактурнымъ, торгово-промышленнымъ задачамъ. Вопросъ этотъ обстоятельно разработанъ въ трудѣ М. П. Федорова, который, вообще, мы и кладемъ въ основаніе нашей записки для той ея части, которая касается этой отрасли культуры въ Средней Азіи.

Хлопководство въ Хивѣ, какъ свидѣтельствуетъ указанный авторъ, занимаетъ на территоріи нашихъ среднеазіатскихъ владѣній третье мѣсто и достигло въ 1895 г. 520.000 пуд. сбора съ 28.640 дес. или по $18^1/_2$ пуд. съ десятины волокна. „На дальнѣйшее расширеніе площади посѣвовъ хлопка въ Хивѣ должно вліять въ сильной степени установленіе правильныхъ торговыхъ сношеній Хивы съ русскими рынками и привлеченіе въ Хиву русскихъ капиталовъ — говоритъ г. Федоровъ. Въ настоящее же время вывозъ хивинскаго хлопка изъ Хивы обставленъ крайне тяжелыми условіями“. Въ Хивѣ воздѣлывается исключительно хлопокъ мѣстный, американскіе сорта прививаются туго, съ одной

*

стороны по консерватизму, свойственному среднеазіатскому населенію, которое съ недовѣріемъ относится ко всякому нововведенію; съ другой—потому, что и мѣстный хлопокъ даетъ очень выгодные результаты, тѣмъ болѣе, что по качествамъ своимъ хивинскій хлопчатникъ стоитъ выше всѣхъ остальныхъ мѣстныхъ сортовъ средней Азіи и расцѣнивался до сихъ поръ дороже ихъ почти на рубль въ пудѣ.

Что касается шелководства, то оно въ хивинскомъ ханствѣ нѣкогда широко процвѣтало, составляя всегда предметъ хозяйства женщинъ. Съ 1873 года, вслѣдствіе болѣзни червя, оно упало въ странѣ и только лѣтъ 10 тому назадъ, когда основана была въ Петро-Александровскѣ гренажная станція, оно стало понемногу оправляться. Станція посылаетъ хивинскому хану по 4 ф. цеплюлярной грены, который раздаетъ ее своимъ приближеннымъ, а тѣ народу. Въ 1891 г. было добыто шелку 300 пудовъ. Г. Федоровъ, какъ и всѣ изслѣдователи Средней Азіи, ставитъ развитіе благосостоянія хивинскаго оазиса въ непосредственную связь съ успѣхами ирригаціонныхъ работъ. Онъ свидѣтельствуетъ, что въ предѣлахъ Аму надлежитъ оросить 230.000 десятинъ, путемъ отвода воды въ старое русло Аму-Дарьи. Обойдется это въ 1 милл. рублей, при чемъ обнажится отъ воды еще до 100.000 десятинъ въ дельтѣ этой рѣки.

Обращаясь къ вопросу о производительныхъ силахъ области, на кои можно было бы разсчитывать для будущихъ перевозокъ Волга-Хива-Бухарской дороги, мы видимъ, что хлопковое и кунжутное сѣмя до сихъ поръ вовсе изъ Хивы не вывозилось только вслѣдствіе затрудненія вывоза. Между тѣмъ это былъ бы въ высшей степени желательный для Саратова грузъ, маслобойные заводы котораго прямо бѣдствуютъ, вслѣдствіе ставшихъ хроническими неурожаевъ подсолнуха и высокихъ цѣнъ на подсолнечное сѣмя.

Хлопковаго сѣмени, разсчитывая по урожаю волокна, получается въ Хивѣ около 1.200.000 пудовъ и на вывозъ можно было бы отнести не менѣе полумилліона пудовъ. Того же количества можно было бы ожидать, на основаніи собранныхъ на мѣстѣ свѣдѣній, и для кунжутнаго сѣмени, весьма цѣннаго, по своимъ большимъ выходамъ прекраснаго масла. Кунжутъ интересенъ еще въ томъ отношеніи, что культура его почти не требуетъ искусственнаго орошенія, такъ какъ растеніе хорошо выноситъ недостатокъ воды и полива.

Немаловажное значеніе имѣли бы для Волга-Хива-Бухарской дороги также перевозки фруктовъ, свѣжихъ и сушеныхъ. Хива, въ особенности, славится своими дѣйствительно превосходными дынями, которыя даже и теперь, какъ сказано выше, несмотря на всѣ трудности вывоза, все таки въ нѣкоторомъ небольшомъ, конечно, количествѣ, вывозятся въ Закаспійскую область и даже въ Закавказье. Превосходенъ также и хивинскій виноградъ, который, за невозможностью вывоза, весь непосредственно потребляется на мѣстѣ, такъ какъ мусульманинъ-хивинецъ вина изъ своего винограда не приготовляетъ. Дыни и виноградъ могли бы вывозиться изъ Хивы въ громадныхъ количествахъ, смотря по спросу, и для первыхъ лѣтъ эксплоатаціи скромно будетъ назначить вывозъ ихъ въ 250.000 пудовъ. Сушеныхъ фруктовъ можетъ въ первое время вывозиться не менѣе 50.000 пудовъ въ годъ.

Продуктовъ скотоводства, т. е. кожъ, овчинъ и шерсти можно ожидать для вывоза изъ Хивы, судя по весьма неполнымъ и сомнительнымъ цифровымъ даннымъ, около 50.000 пудовъ въ годъ *).

*) Молочнаго скота въ Хивѣ тоже очень много и при облегченномъ вывозѣ могло бы развиться маслодѣліе. И въ настоящее время Хива вывозитъ коровье и овечье масло преимущественно на Кавказъ, но, разумѣется, въ небольшихъ сравнительно количествахъ. Масло это цѣнится на мѣстѣ по 4 рубля на пудъ и приготовляется не совсѣмъ удовлетворительно.

Такимъ образомъ, въ первые годы эксплоатаціи Волга-Хива-Бухарской дороги Хива будетъ отправлять:

Хлопковаго и кунжутнаго сѣмени.	1.000.000	пудовъ.
Хлопка.	500.000	„
Свѣжихъ фруктовъ.	250.000	„
Сушеныхъ фруктовъ	50.000	„
Продуктовъ скотодства	50.000	„
Разныхъ другихъ грузовъ	150.000	„
Итого . .	2.000.000	пудовъ.

Въ Хиву будетъ прибывать по Волга-Хива-Бухарской линіи, со стороны Закаспійской дороги, керосинъ въ количествѣ приблизительно 50,000 пуд. въ годъ и со стороны Россіи мануфактуры около 100,000 пудовъ, сахарныхъ грузовъ — столько же; чаю приблизительно 10,000 пудовъ, желѣзо, сталь, чугунныя издѣлія — 100,000 пудовъ и прочихъ товаровъ — 140,000 пудовъ. Цифры эти въ значительной мѣрѣ гадательны и принимаются, по соображенію съ населенностью Хивы и съ потребленіемъ другихъ среднеазіатскихъ туземцевъ. Потребности всѣхъ этихъ туземцевъ пока крайне ограничены и примитивны, но, при улучшенныхъ путяхъ сообщенія, и эти отсталые народы цивилизуются и будутъ прогрессировать.

Поэтому приводимыя въ нижеслѣдующей таблицѣ цифры, показывающіе ожидаемый ввозъ въ ханство слѣдуетъ считать годными лишь на первое время:

Мануфактура	100.000	пуд.
Сахаръ	100.000	„
Желѣзо, сталь, чугунъ и издѣлія.	100.000	„
Керосинъ	50 000	„
Чай.	10.000	„
Прочіе товары	140 000	„
Итого. . .	500.000	пуд.

Бухара.

Бухарское ханство, лежащее среди владѣній Россіи и на пространствѣ 250 в. пересѣкаемое Закаспійской ж. д., цѣликомъ въ настоящее время втянуто въ сферу торгово-промышленныхъ интересовъ нашего отечества и лишь отчасти подчиняется экономической зависимости Афганистана.

Общее пространство земли въ Бухарскомъ ханствѣ не опредѣлено ни въ общихъ чертахъ, ни въ частности, въ силу вѣковаго туземнаго предразсудка, запрещающаго перепись и измѣреніе. Остается неизвѣстнымъ также и количество населенія, хотя, по нѣкоторымъ предположеніямъ, его и опредѣляютъ въ 2 милл. душъ. По всеобщей переписи 1897 г., въ русскихъ поселеніяхъ Бухары считалось 12.150 душъ об. п., въ томъ числѣ 9.144 мужчинъ. Главные города ханства: Бухара, Карки, являющійся центромъ степной торговли; здѣсь ведется торгъ главнымъ образомъ коврами, оружіемъ и предметами домашняго обихода. Изъ числа горныхъ городовъ интересны Гисаръ и Кулябъ, а также русскіе города новѣйшаго происхожденія: Новая Бухара, Чарджуй и Карки, рядомъ съ которыми лежатъ туземные города того же имени.

Земледѣліемъ населеніе занимается здѣсь лишь постольку, поскольку оно требуется для удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ, но несомнѣнно, при условіяхъ правильно организованныхъ здѣсь ирригаціонныхъ работъ, при расширеніи площади вспашекъ, съ прикрѣпленіемъ населенія къ землѣ и съ водвореніемъ здѣсь правильной русской колонизаціи, размѣры земледѣлія могли бы значительно расшириться и доставить мѣстному рынку потребное количество хлѣба для пропитанія тѣхъ восточныхъ и юговосточныхъ отъ ханства раіоновъ, которые лишены совершено хлѣбнаго питанія. Скотоводствомъ исключительно занимаются узбеки,

но численность ихъ скота учесть нельзя; съ нѣкоторой, однако, достовѣрностью можно предполагать, что оно незначительно, какъ это подтверждается и перевозками по Закаспійской жел. дорогѣ и данными грузообмѣна ханства съ Хивою.

Шелководство развито здѣсь въ болѣе значительныхъ размѣрахъ, нежели въ Хивинскомъ ханствѣ; шелковыя издѣлія Бухары имѣютъ сбытъ далеко за предѣлами и пользуются, можно сказать, европейскою извѣстностью. Существуютъ и золото-ткацкія заведенія, вырабатывающія кованую парчу; впрочемъ, количество ихъ не велико и за послѣдніе годы парча выписывается отъ фабрикантовъ Московскаго раіона. Иначе стоитъ дѣло съ хлопководствомъ, имѣющимъ уже въ настоящее время широкое распространеніе, а въ будущемъ обѣщающимъ ханству неисчислимыя выгоды, хотя М. П. Федоровъ вполнѣ справедливо указываетъ, что въ настоящемъ вопросѣ, примѣнительно къ этой области. приходится „идти на ощупь“.

Вывозъ хлопка, изъ Бухары, по указаніямъ почтеннаго изслѣдователя, за сезонъ 1895—1896 г., составляетъ около 800.000 пуд. (урожай 1895 г.). Такъ какъ урожай 1896 г. былъ около 40—50% выше предшествовавшаго, то вывозъ въ сезонъ 1896 — 97 г. опредѣлялся въ 1.100.000 пуд.; американскаго хлопка въ ханствѣ высѣвается ничтожное количество въ Чарджуйскомъ и Керкинскомъ бекствѣ.

Посѣвная площадь хлопка въ Бухарѣ опредѣляется лишь приблизительно, считая средній выходъ съ десятины (въ Бухарѣ десятина=4 танапамъ) въ 10 пуд. волокна, а въ самые неурожайные годы—6 пуд. Исходя изъ цифры вывоза въ 900 т. пуд. и средняго сбора волокна въ 8 пуд., ежегодная площадь посѣвовъ хлопчатника можетъ быть принята въ 110—115 т. десятинъ. Развитію хлопководства въ Бухарѣ мѣшаетъ отсутствіе необходимыхъ орошеній, а пользованіе имъ въ широкихъ размѣрахъ нашего Московскаго рынка затрудняется тѣми обманами и зло-

употребленіями, которые практикуются въ хлопковомъ дѣлѣ со стороны мѣстныхъ землевладѣльцевъ. Практика показала, что по мѣрѣ того, какъ хлопководство въ ханствѣ развивается, начинаетъ замѣчаться ухудшеніе его качества, вслѣдствіе примѣшиванія къ нему песку, соли, раздробленныхъ сѣмянъ, алебастра и извести. Для увеличенія вѣса этимъ, однако, не ограничивались, а стали смачивать его водою. Эти злоупотребленія, клонящіяся къ извлеченію наибольшей торговой выгоды обманнымъ путемъ, практикуются, какъ самими мелкими землевладѣльцами, такъ и торговыми коммиссіонерами.

Обращаясь къ общей торговлѣ ханства, необходимо отмѣтить, что ея размѣры, обороты и частичныя индивидуальныя нужды не поддаются никакому учету и опредѣленію. Она сосредочена, главнымъ образомъ, въ рукахъ самихъ бухарцевъ и центръ ея покоится въ г. Бухарѣ, одномъ изъ замѣчательнѣйшихъ Среднеазіатскихъ рынковъ. Русскіе промышленники имѣютъ въ Бухарѣ свои конторы и снабжаютъ туземцевъ мануфактурными издѣліями, сахаромъ, посудою и т. п. Съ проведеніемъ Закаспійской ж. д. по владѣніямъ бухарскаго ханства, торговля получила большее оживленіе, и приливъ промышленниковъ сильно увеличился. Явились предприниматели во всевозможныхъ отрасляхъ промышленности — до лицъ, занимающихся выдѣлкою бараньихъ кишекъ на струны, включительно.

Въ настоящее время статистика перевозокъ по Закаспійской ж. д., участка Чарджуй—Бухара—Катты-Курганъ показываетъ, что, включая сюда транзитъ, отправки этого участка достигаютъ 2.252.335 пуд., а прибытіе сюда, вкупѣ съ подвозомъ, опредѣляется въ 2.894.153 пуд., при чемъ главнѣйшими товарами отправленія являются — хлопокъ, строительный камень, шерсть, дрова, сушеные фрукты, кожи, шкуры, чай и т. д., а продукты поступленія слагаются изъ хлѣбныхъ грузовъ, мануфактуры, риса, сахарныхъ грузовъ, керосина, нефти и т. д. Нѣтъ сомнѣнія, что,

съ соединеніемъ Закаспійской нашей ж. дороги съ Поволжьемъ, характеръ, какъ вывоза, такъ и ввоза сохранится тотъ же, причемъ въ сторону отправокъ особенно замѣтно будетъ усиленіе вывоза хлопка, а въ сторону поступленія — ввоза мануфактуры, предметовъ желѣзодѣлательной промышленности, сахара, соли и т. п. предметовъ потребленія.

Афганистанъ.

Афганистанъ, который уже и нынѣ географически тяготѣетъ къ Закаспійской ж. д., несомнѣнно, съ открытіемъ работы Мургабской вѣтви, еще болѣе втянется въ сферу вліянія дороги и русской жизни вообще. Свѣдѣнія объ Афганистанѣ, нужныя для нашей задачи, въ русской оффиціальной литературѣ имѣются чрезвычайно скудныя, и экономическое значеніе его можетъ быть очерчено лишь въ самыхъ общихъ чертахъ.

Наибольшее протяженіе Афганистана составляетъ отъ востока на западъ 600 миль. Въ административномъ отношеніи Афганистанъ дѣлится на слѣдующія провинціи: Кабулъ, Джелалабадъ, Газни, Кандагаръ, Гератъ и Афганскій Туркестанъ, къ которому иногда причисляютъ земли гильзаевъ и хозайровцевъ.

Существуетъ предположеніе, что Афганистанъ богатъ полезными и скопаемыми, но лишь немногія изъ нихъ добываются изъ нѣдръ земли. Незначительное количество золота доставляютъ Лугманскія рѣки и сосѣднія мѣстности. Въ верховьяхъ Пенджегерской долины и въ Гинду-Кушѣ разрабатывались прежде извѣстныя серебряныя руды Желѣзо превосходнаго качества производится въ независимой области Беджкуръ, къ сѣверо-востоку отъ Пешавера, изъ магнитнаго желѣзнаго песку и составляетъ предметъ вывоза. Кабулъ снабжается желѣзомъ преимущественно изъ Пермулійскаго (или Фермулійскаго) округа между верхнимъ Курамомъ и Гумаломъ, гдѣ оно находится въ изобиліи. Желѣзными рудами изобилуютъ

мѣстности близь проходовъ, ведущихъ въ Батіанъ; ихъ много также и въ другихъ частяхъ Гинду-Куша. Мѣдныя руды были найдены въ различныхъ мѣстахъ Афганистана, но нигдѣ не разрабатываются. Свинецъ найденъ въ верхнемъ Бангашѣ, въ странѣ Шинвари и въ Кадарской области. Есть извѣстіе о богатыхъ свинцовыхъ рудникахъ по близости Герата; въ Форингалѣ въ Гурбладской долинѣ находятся старинные рудники очень обширные и разработанные. Сѣра встрѣчается въ Гератѣ, гдѣ ее выкапываютъ въ видѣ маленькихъ кусочковъ, но главная масса ея добывается въ хозарской землѣ, въ Пиркифи и на границѣ Сеистана, гдѣ повидимому имѣется кратеръ. Тамъ же добывается соль. Гипсъ въ большомъ количествѣ получается въ Кандагарской равнинѣ, гдѣ его собираютъ почти съ поверхности земли въ видѣ кораллообразныхъ массъ; есть и каменный уголь, а также во всемъ юго-западномъ Афганистанѣ почва изобилуетъ селитрой.

Изъ растительнаго царства на главныхъ хребтахъ, произрастаютъ крупныя лѣсныя породы—съѣстная сосна, орѣховое дерево, дикій персикъ, миндаль, есть также лимонныя деревья и дикій виноградъ. Въ культивируемыхъ мѣстностяхъ ростутъ преимущественно деревья тутовыя, тополь, ясень, а изрѣдка попадаются чинары. Не послѣднее значеніе имѣетъ также произрастаніе ревеня.

Въ большей части страны жатва собирается два раза въ годъ, подобно тому, какъ и въ Индіи. Посѣвы первой жатвы состоятъ изъ пшеницы, ячменя и разнаго рода чечевицы, второй жатвы—риса разныхъ сортовъ, проса, маиса, табаку, свекловицы, рѣпы и др. Пшеница, главнѣйшая пища въ большей части страны; весьма распространенъ рисъ. Лучшій сортъ растетъ въ Пешаверѣ; разводится разнообразная англійская и индійская зелень. Въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ на кормъ скота идетъ рѣпа. Дыни, арбузы и друг. тыквенныя растенія разводятся въ большемъ количествѣ, въ особенности по близости отъ городовъ.

Сахарный тростникъ разводится лишь въ большихъ равнинахъ; хлопокъ, хотя и растетъ въ болѣе теплыхъ мѣстахъ, но большая часть бумажныхъ матерій привозная. Разводится также марена, шафранъ и люцерна, дающая большіе сборы. Сборъ плодовъ весьма значителенъ. Всѣ европейскіе фрукты разводятся въ изобиліи, въ разныхъ видахъ и превосходнаго качества. Сырые и сушеные—они составляютъ главную пищу значительной части населенія, а консервы въ большомъ количествѣ вывозятся за границу.

Каменная соль добывается въ Чалѣ, вблизи Бадахшанской границы, а также по сю сторону границы. Фисташками изобилуетъ гористый Кундузъ и округа, прилегающіе къ Бадахшану. Говорятъ, все количество фисташекъ потребляемое въ Индіи, Средней Азіи и Россіи идетъ изъ этихъ краевъ. Фруктовъ много и превосходнаго качества преимущественно въ Хулмѣ и Бахлѣ. До своего упадка Анхой славился черной овчиной и мерлушкой, а также особой породой верблюдовъ, замѣчательной породой лошадей, называемой катаганской; здѣсь же находятъ сбытъ ковры и ткань изъ шерсти и верблюжьяго волоса, работы туркменскихъ и джемшидійскихъ женщинъ.

Персія.

Пространство Персіи опредѣляется въ 1.647.000 километровъ, съ населеніемъ въ 7.553.000 душъ, въ числѣ коихъ въ городахъ—1.963.000 душъ; остальное населеніе распредѣляется такъ, что осѣдлое составляетъ 3.780.000 душъ, кочевое — 1.909.800 душъ. Особенно густымъ для Персіи населеніемъ отличаются Прикаспійскія провинціи и юго-западный Азербайджанъ (Урмія, Салмасъ), населенный христіанами несторіанскаго толка; густымъ можно еще назвать населеніе Фарсистана, гдѣ села встрѣчаются другъ отъ друга на разстояніи 12—18 верстъ. Вся же

центральная Персія, несмотря на большіе ея города—Тегеранъ Испагань, Кумъ, Кашанъ, Саве, Іездъ, лишена почти всякихъ населенныхъ мѣстъ, кромѣ этихъ городовъ, и лишь небольшіе полуразвалившіеся поселки встрѣчаются на разстояніи 40—70 вер. и болѣе; кочевое населеніе размѣщается преимущественно въ горахъ западной и юго-западной Персіи (Курдистанъ, Луристанъ, Арабистанъ и Фарсъ), затѣмъ въ юго-восточной ея оконечности (Персидскій Белуджистанъ) и на сѣверо-востокѣ (Хорассанъ). Кромѣ того, многія кочевыя племена разсѣяны по другимъ областямъ Персіи. Кочевыя племена—по свидѣтельству М. Л. Томары въ его трудѣ „Экономическое положеніе Персіи", откуда и почерпнуты почти всѣ свѣдѣнія объ этой странѣ, — земледѣліемъ не занимаются, посвящая свою дѣятельность скотоводству, что оставляетъ для всей территоріи Персіи крайне скудное количество рабочихъ рукъ для обработки земли, а потому Персія, несмотря на плодородіе почвы и пригодность для производства въ высшей степени цѣнныхъ земледѣльческихъ продуктовъ, является страной бѣдной и на половину представляетъ пустыню.

Главнымъ занятіемъ земледѣльческаго населенія является воздѣлываніе пшеницы и ячменя, идущаго на кормъ животнымъ, вмѣсто овса. И пшеница и ячмень воздѣлываются повсемѣстно въ Персіи, кромѣ части Мазандерана, гдѣ ихъ замѣняетъ рисъ. Урожай всецѣло находится въ зависимости отъ количества воды, получаемой даннымъ участкомъ изъ оросительныхъ каналовъ, на уходъ за которыми, правильное ихъ открываніе и закрываніе и направляется главная забота земледѣльцевъ. Посѣвы производятся осенью, въ болѣе жаркихъ мѣстностяхъ въ Октябрѣ, въ болѣе холодныхъ въ Сентябрѣ; уборка происходитъ въ Апрѣлѣ, Маѣ и Іюнѣ. Иногда сѣютъ и весной въ Апрѣлѣ, тогда жнутъ въ концѣ Іюля. Пшеница и ячмень, вообще говоря, потребляются внутри страны; однако, нѣкоторыя пограничныя области вывозятъ свои излишки въ сосѣднія страны; иногда вывозъ произ-

водится и не отъ избытка хлѣба, а по нуждѣ, и тогда цѣны на хлѣбъ въ странѣ доходятъ до несоразмѣрной высоты, при томъ искусственно поддерживаемой скупщиками, какими являются главнымъ образомъ сами губернаторы областей.

Наиболѣе богатыми округами по производству пшеницы являются изъ центральныхъ—Испаганскій и Іездскій, изъ пограничныхъ: Хорассанъ, Азербайджанъ, Керманшинъ, Луристанъ, Арабистанъ и Фарсъ; этотъ послѣдній особенно славился прежде своими сортами пшеницы, нынѣ вытѣсняемой культурой болѣе выгоднаго растенія—мака.

Вывозъ пшеницы изъ Хорассана и Азербайджана направляется въ Россію, изъ Керманшиха и Луристана—въ Багдадъ и Бассору и изъ южной Персіи—на побережье Персидскаго залива и даже въ Индію; время вывоза упадаетъ для сѣвера большой частью на осень, для южной-же, по возможности, выдерживаютъ до Января, Февраля.

За 1891—1992 гг. вывозъ пшеницы выражался въ слѣдующихъ цифрахъ:

Изъ Бушира (изъ мѣстностей, окружающихъ его)	въ	1891 г.	720.000 п.
	„	1892 „	100.000 „
„ Бендеръ Аббаса (изъ Кермана) .	„	1891 „	40.000 „
	„	1892 „	1.000 „
„ Азербайджана.	„	1891 „	170.000 „
	„	1892 „	185.000 „
„ Хорассана	„	1891 „	250.000 „
	„	1892 „	426.000 „
„ Мохаммера (изъ Арабистана) . .	„	1891 „	46.000 „
	„	1892 „	6.000 „

Главнымъ центромъ воздѣлыванія риса является побережье Каспійскаго моря, условія котораго наиболѣе благопріятствуютъ

его произрастанію, между тѣмъ какъ въ другихъ мѣстахъ культура риса сопряжена съ громадными затрудненіями и хлопотами. Рисъ требуетъ очень жаркой температуры и насыщенной влагою почвы, вслѣдствіе чего, несмотря даже на сырость, господствующую въ Мазандеранѣ, является насущная необходимость, при помощи оросительныхъ каналовъ, затоплять поля, вспахивать землю подъ водою и держать поля подъ водою-же послѣ всхода.

Время посѣва риса въ Маѣ, уборка—въ Сентябрѣ, Октябрѣ и даже Ноябрѣ, послѣ которой и начинается продажа. Большая часть риса идетъ на внутреннее потребленіе, часть-же Мазандеранскаго риса направляется въ Россію (Баку). Лучшіе сорта персидскаго риса произрастаютъ не въ Прикаспійскихъ провинціяхъ, а въ Фарсѣ (сорты Шахри и Чампа). Цѣны на рисъ были весною 1894 г. въ Испагани 1 р. 10 к.—1 р. 60 к. за пудъ, въ Мазандеранѣ отъ 60 к. до 90 к. за пудъ.

Вывозъ въ Россію достигалъ въ 1891 г.—2.549.000 пуд. а въ 1892 г.—2.464.500 пуд., происхожденія почти исключительно Мазандсранскаго и Астрабадскаго.

Культура хлопка распространена по всей Персіи, въ особенности-же ею занимаются жители Азербайджана, Хорассана, восточнаго Мазандерана и центральныхъ округовъ Испагани, Іезда, Кашина и Кума; много хлопка разводится и въ Керманѣ. Посѣвъ хлопка, смотря по мѣстностямъ, происходитъ въ началѣ или концѣ Апрѣля; уборка его начинается въ Августѣ въ болѣе жаркихъ и сырыхъ мѣстностяхъ Каспійскаго побережья; въ мѣстахъ болѣе сухихъ, или лежащихъ выше надъ уровнемъ моря, въ окрестностяхъ Шираза, въ Азербайджанѣ, хлопокъ убирается не ранѣе Октября. Качество хлопка невысокое, волокна коротки и легко рвутся; опыты съ американскими сѣменами въ разныхъ мѣстахъ (въ Мазандеранѣ, въ Хорассанѣ, въ Азербайджанѣ, въ Испагани) оказались удачными, однако посѣвы того хлопка въ обширныхъ количествахъ до сихъ поръ не производятся, благо-

даря косности и недовѣрчивости жителей. Цѣнность хлопка въ Персіи невысока, составляя въ 1893 г. въ Мазандеранѣ 3 руб 50 к.—4 р. 50 к. за пудъ, смотря по качеству его, степени очистки и т. п. Въ Испагани, гдѣ появляется въ продажѣ хлопокъ высшаго качества, благодаря сильному подвозу изъ другихъ мѣстъ (Кашана и Гамадана), цѣна ниже и для хлопка урожая 1893 г. составляла весной 1897 г. 2 р. 80 к. за пудъ.

Вывозъ персидскаго хлопка происходитъ по всѣмъ границамъ Персіи: въ Россію идетъ хлопокъ изъ Хорассана (черезъ Закаспійскій край), изъ Мазандерана, Астрабада, Казвинскаго и Гамаданскаго округа (черезъ Астрахань и Баку) и изъ Азербайджана (черезъ Кавказъ). По границамъ вывозъ его изъ Персіи распредѣляется слѣдующимъ образомъ.

Изъ Хорассана	1890 г.	155.609 п.
„ „	1891 „	166.515 „
„ „	1892 „	258.151 „
„ сѣверныхъ и центральныхъ провинцій	1890 „	364.335 „
„ „ „ „	1891 „	313.057 „
„ „ „ „	1892 „	401.253 „
„ Азербайджана	1890 „	41.642 „
„ „	1891 „	17.901 „
„ „	1892 „	20.786 „

Въ Европу и Индію хлопокъ идетъ въ небольшихъ количествахъ черезъ Требизондъ (азербайджанскій) и Бассору (керманшанскій и гамаданскій), но главнымъ образомъ онъ направляется изъ Бушира и Бендеръ-Аббаса.

Вывезено изъ Бушира	въ 1890 г.	около 250.000 п.
„ „ „	„ 1891 „	„ 135.000 „
„ „ „	„ 1892 „	„ 100.000 „
„ „ Бендеръ-Аббаса . .	„ 1890 „	„ 82.000 „
„ „ „ . .	„ 1891 „	„ 40.000 „
„ „ „ . .	„ 1892 „	„ 33.000 „

Табакъ въ Персіи воздѣлывается трехъ сортовъ, одинъ изъ нихъ, такъ называемый, тумбеки, употребляется для куренія въ кальянахъ, другой—тутунъ, употребляется для куренія въ трубкахъ, а третій годенъ для приготовленія папиросъ. Кальянный табакъ воздѣлывается въ южномъ Фаристанѣ и отчасти Испаганскомъ округѣ; въ Курдистанѣ и Керманшахѣ воздѣлывается табакъ для куренія въ трубкахъ; въ Гильяни, въ окрестностяхъ Решта, воздѣлывается табакъ для папиросъ, очень крѣпкій и низкаго качества.

Урожай табаку въ 1891 г. выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

Тумбеки	до	900.000 пуд.
Тутунъ	«	300.000 „
Табакъ для папиросъ.	„	40.000 „

Главный спросъ на персидскій табакъ предъявляетъ Турція, Египетъ, Аравія и Закавказье, при этомъ масса табаку провозится въ Турцію изъ пограничныхъ съ ней областей Арабистана, Курдистана, Азербайджана, черезъ мелкіе переходные пункты.

Вывозъ табаку составлялъ:

Изъ Бушира	въ	1890 г.	95.000 п.
„ „	„	1891 „	90.000 „
„ „	„	1892 „	110.000 „
„ Бендеръ-Аббаса	„	1890 „	10.000 „
„ „	„	1891 „	6.500 „
„ „	„	1892 „	14.000 „
„ Азербайджана въ Требизондъ	„	1890 „	65.000 „
„ „ „	„	1891 „	70.000 „
„ „ „	„	1892 „	30.000 „
„ „ „	„	1893 „	8.500 „
„ Азербайджана въ Закавказье	„	1890 „	456 „
„ „ „	„	1891 „	436 „
„ „ „	„	1892 „	203 „

Изъ портовъ Каспійскаго моря . въ	1890 г.	4.291 п.
„ „ „ „ . „	1891 „	4.126 „
„ „ „ „ . „	1892 „	1.672 „

Садоводство и плодоводство играютъ въ народномъ хозяйствѣ—Персіи большую роль. Фрукты составляютъ одинъ изъ главныхъ предметовъ питанія населенія и одинъ изъ первостепенныхъ предметовъ вывоза. Персидскіе города всегда окружены виноградниками и садами, въ которыхъ воздѣлываются всякіе сорта плодовыхъ деревьевъ—сливы, абрикосы, фиги, апельсины, лимоны, персики, гранаты, айва, орѣхи, миндаль и фисташки. Наиболѣе богатыми мѣстностями по разведенію плодовъ являются Азербайджанъ, Курдистанъ, Гамаданъ, Караганъ, Ардиланъ, Мазандеранъ и Хорассанъ. Мѣстный виноградъ поступаетъ въ продажу главнымъ образомъ въ сушономъ видѣ (кишмишъ), въ центрѣ же и на югѣ изъ винограда выдѣлывается вино, не поступающее, однако, въ перевозку. Вывозъ въ Россію по Кавказско-Персидской границѣ, черезъ Астрахань, изъ при-Каспійскихъ провинцій, Казвинскаго и Караганскаго окр. и въ Закаспійской обл. изъ Хорассана) составляли въ 1892 г.

Фруктовъ свѣжихъ, кромѣ апельсиновъ и т. п. . .	14.065 пуд.
Апельсиновъ, лимоновъ и померанцевъ	31.945 „
Фруктовъ сухихъ и изюму	402.343 „
Орѣховъ и косточекъ трейковыхъ, абрикосовыхъ и т. п.	38.502 „
Миндалю и фисташекъ	48.325 „

По русско-персидской границѣ (изъ Курдистана и Азербайджана) въ томъ-же году:

Фруктовъ свѣжихъ всякихъ 10.493 п. (апельсины, лимоны и т. п. 22 п.).

Фруктовъ сухихъ и изюму	767.134 п.
Орѣховъ и фруктовыхъ косточекъ .	8.785 „
Миндалю и фисташекъ	50.982 „

По Закаспійской границѣ (изъ Хорассана):

Фруктовъ свѣжихъ всякихъ.	1.932 п.
„ сухихъ и изюма около . .	170 т. п.
Орѣховъ и косточекъ.	7.860 п.
Миндалю и фисташекъ	8.670 „

Вывозъ въ Европу чрезъ Требизондъ (изъ Азербайджана и Курдистана, главнымъ образ.) составлялъ въ томъ же году—39.140 п. всякаго рода сухихъ фруктовъ. Вывозъ фруктовъ изъ Бушира (Ширазскаго и Испаганскаго происхожденія — преимущественно миндаль) достигалъ въ 1892 г. 70 т. пуд., изъ Бендеръ-Аббаса (Керманскаго и Іездскаго происхожденія—миндаль) 330 т. пудовъ. Вывозъ финиковъ въ томъ-же году составилъ изъ Бушира 35 т. пуд., изъ Бендеръ-Абасса до 400 т. пуд., изъ Махаммера до 80 т. пуд.

Немалое значеніе составлялп прежде вывозъ изъ Персіи пальмовыхъ деревьевъ, а также орѣховаго топлива (лупа), который весь отправляется въ Европу отчасти черезъ Требизондъ, отчасти черезъ Кавказъ. Изъ лѣсныхъ продуктовъ Мазандерана, Гиляни и вообще при-Каспійскаго раіона вниманіе заслуживаетъ древесный уголь, который отчасти идетъ на мѣстное потребленіе, отчасти-же вывозится въ Россію; въ 1890 года вывезено около 280.000 пуд., въ 1891 г.—330.000 пуд., въ 1892 г.-- до 285.000 п.

Кромѣ этихъ растительныхъ продуктовъ, вывозится изъ Персіи опіумъ, камедь, шафранъ и марена. Продукты скотоводства играютъ въ экспортной торговлѣ Персіи значительную роль; животныя разводимыя въ Персіи — лошади, мулы, ослы, верблюды, овцы и козы; Кромѣ того, коровы или буйволы составляютъ принадлежность почти каждаго хозяйства въ сѣверной и западной Персіи. Продажа и вывозъ животныхъ производится въ большихъ размѣрахъ по границамъ Россіи съ Персіей, какъ Кавказской, такъ и Закавказской. Со стороны же Персидскаго залива вывозятся

въ Индію лошади и мулы, закупаемые индійскимъ правительствомъ для своей арміи, мелкій-же скотъ — въ Арабскіе порты. Размѣръ вывоза въ 1892 былъ слѣдующій:

Въ Россію изъ Азербайджана и Курдистана .	500.210	п.
„ Хорассана	166.122	„
Въ Индію изъ Бушира (Фарса) лошадей . .	487	шт.
„ „ „ „ скота. . . .	15.000	„
„ „ Бендеръ-Абасса (Кермана) лошадей.	40	„
Въ Индію изъ Мохаммера (Арабистана) лошадей	210	„

Изъ продуктовъ скотоводства важнѣйшую роль, конечно, играетъ шерсть, овечья и козья, которая направляется и въ Россію, и въ Требизондъ изъ сѣверной Персіи; изъ южной же обыкновенно идетъ сперва въ Бассору, гдѣ имѣются надлежащія приспособленія къ ея очисткѣ и сортировкѣ, и оттуда уже отправляется въ Лондонъ и другія мѣста. Кромѣ шерсти въ высшей степени важной является торговля мерлушками, которыя почти исключительно посылаются въ Россію, даже изъ столь отдаленныхъ отъ нея областей, какъ Ширазъ и Керманъ; вывозъ шкуръ и кожъ, какъ выдѣланныхъ, такъ и невыдѣланныхъ, достигаетъ тоже крупной цифры. Нѣкоторыя количества другихъ животныхъ продуктовъ, сала, масла, сыру, роговъ вывозятся въ Россію изъ Хорассана и Азербайджана. Наконецъ, въ Россію же привозятся нѣкоторые дорогіе сорта мѣховъ, отъ звѣрей, живущихъ въ дикомъ видѣ въ лѣсахъ Мазандеранскихъ и въ горахъ Эльбурскаго хребта, особенно лисицъ и куницъ.

Нѣкогда Персія производила въ означенномъ количествѣ сахаръ, но нынѣ эта отрасль народнаго хозяйства заброшена и весь сахаръ, потребляемый въ Персіи, поставляется другими странами, Россіей и Франціей (свекловичный сахаръ), Индіей и о стровомъ св. Маврикія (тростниковый сахаръ). Мазандеранскій

сахаръ въ ничтожномъ количествѣ вывозится въ Россію; такъ, въ 1891 г. вывезено 2.165 п., въ 1892 г.—948 п.

Равнымъ образомъ и шелководство преждѣ процвѣтало здѣсь, но съ 60-хъ годовъ, послѣ болѣзни туземнаго шелковичнаго червя, оно опустилось и лишь въ наши дни по немногу оправляется. Занимаются имъ въ Гиляни, Мазандеранѣ, Азербайджанѣ, Хорассанѣ и въ нѣкоторыхъ округахъ центральной Персіи, особенно около Испагани, Іезда и Кашана. Лучшій шолкъ добывается въ Гиляни. Вывозится лишь шолкъ при-Каспійскихъ провинцій, остальное количество потребляется на мѣстѣ.

За границу вывозъ шелка выражали въ слѣдующихъ цифрахъ: Въ Россіи—ласу, буръ-де-суа и коконовъ (изъ Гиляни)—въ 1891 г.—786 п., въ 1892 г.—1.018 пуд.; шелку-сырцу—въ 1891 г.—251 пуд., 1892 г.—136 пуд. Въ Европу черезъ Россію (транзитомъ): ласу и коконовъ—въ 1891 г.—12.686 пуд., въ 1892 г.—6.990 п.; шелку-сырцу въ 1891 г.—263 п., въ 1992 г.—87 пуд. Въ Европу черезъ Требизондъ: коконовъ въ 1891 г.—480 пуд., въ 1892 г.—75 пуд., въ 1893 г.—700 пуд. Изъ Шираза и Испагани черезъ Буширъ: шелку-сырцу въ 1891 г.—920 пуд., въ 1892 г.—550 пуд. Изъ Іезда черезъ Бендеръ-Аббасъ шелку-сырцу въ 1891 г.—40 пуд., въ 1892 г.—10 пуд.

Общія замѣчанія по торговлѣ Персіи сводятся къ тому, что на югѣ эта торговля усилилась съ тѣхъ поръ, какъ установлено прямое пароходное сообщеніе между Англіей и Персидскимъ заливомъ. Приливъ торговли съ сѣвера къ югу Персіи производитъ благопріятное впечатлѣніе на тѣхъ, которые придаютъ значеніе торговлѣ Бушира и Испагани. Приливъ этотъ является отчасти результатомъ запрещенія транзита иностранныхъ товаровъ чрезъ Россію. Товары изъ Манчестера прежде ввозились большею частью черезъ Турцію, но торговцы воспользовались теперь дешевымъ фрахтомъ и другими выгодами правильнаго пароходнаго сообщенія съ Персидскимъ заливомъ для

провоза своихъ товаровъ черезъ Буширъ, сдѣлавшійся постепенно главнымъ пунктомъ ввоза въ Персію. Ввозъ сахара, бумажнаго товара (шертингъ) и скатертей усилился по Багдадской и Керменшагской долинѣ. Значительное количество сахара привозится черезъ Бендеръ-Аббасъ, но ощущается недостатокъ въ перевозныхъ средствахъ.

Выше, когда шла рѣчь о Закаспійской области, нѣсколько разъ были сдѣланы указанія относительно нашихъ торговыхъ сношеній съ Персіей, при чемъ было отмѣчено, что, согласно даннымъ таможеннаго вѣдомства въ 1897 г., изъ Персіи по сухопутной границѣ выпущено товаровъ на 4.700.000 руб., въ Персію же ввезено товару на 3.700.000 руб. Такое превышеніе персидскаго вывоза надъ ввозомъ, конечно, нежелательно и объясняется главнымъ образомъ сильнымъ вліяніемъ англійскаго, а нынѣ и германскаго рынка на торговлю этой страны. Можно надѣяться, что съ проведеніемъ Мургабской вѣтви и соединеніемъ Закаспійской ж. д. въ направленіи Бухара-Хива-Волга русское вліяніе на территоріи Малой Азіи укрѣпится по крайней мѣрѣ, въ сѣверной части Персіи и въ отношеніи снабженія и мануфактурой и рафинадомъ этотъ раіонъ цѣликомъ будетъ во власти нашего торгово-промышленнаго центра. Съ своей стороны Персія усилитъ поставку въ Россію свои избытки риса и въ особенности хлопка-сырца.

Ферганa.

Ферганская область занимаетъ собою площадь въ 130.000 кв. в., включая сюда и Памиръ, съ населеніемъ по переписи 1897 г. въ 1.560.411 душъ обоего пола, изъ коихъ русскихъ и православныхъ всего лишь 0,3%. Въ 1896 г., какъ свидѣтельствуетъ „Сибирскій календарь“, всей удобной обрабатываемой земли было 949.399 дес. 450 кв. с., изъ которыхъ искусственно

орошаемой земли 717.444, а остальное перелоги. Несмотря на благопріятныя почвенныя условія, земледѣліе пока не можетъ здѣсь процвѣтать, такъ какъ въ области въ лѣтнее время почти совсѣмъ не бываетъ дождей, почему и всѣ отрасли народной жизни находятся въ исключительной зависимости ирригаціи, которая пока находится въ затруднительномъ положеніи, по недостатку денежныхъ средствъ. Засѣвается здѣсь пшеница, озимая и яровая, рисъ, джугара, ячмень, просо, картофель и проч. хлѣба. Кромѣ хлѣбовъ, въ области производятся значительные посѣвы люцерны, табаку, огородныхъ овощей и корнеплодовъ. Ленъ и кунжутъ идутъ исключительно на добываніе масла, такъ какъ съ обработкой льняныхъ волокнъ туземцы незнакомы. Изъ овощей воздѣлываются по преимуществу дыни, арбузы, огурцы, капуста и т. д. Благодаря превосходнымъ климатическимъ и почвеннымъ условіямъ, въ Ферганской области разводятся: абрикосы, персики, гранаты, сливы, айва, миндаль, грецкіе орѣхи, винныя ягоды и виноградъ; но развитію садоводства препятствуетъ полное незнакомство населенія съ усовершенствованными пріемами его.

Недостатокъ въ пастбищахъ является главнымъ препятствіемъ развитію въ области скотоводства, которое даже у кочевниковъ не составляетъ исключительнаго занятія; осѣдлое же населеніе вынуждено ограничиваться только такимъ количествомъ скота, какое необходимо для сельскаго хозяйства. При такихъ условіяхъ нельзя ожидать развитія скотоводства и въ будущемъ, тѣмъ болѣе, что кочевое населеніе области все болѣе и болѣе склоняется къ осѣдлой жизни.

Площадь виноградныхъ насажденій въ 1896 г. занимала всего около 6.400 дес., съ которыхъ собрано до 1.660.00 пуд. винограда. Собранный виноградъ лишь въ небольшомъ количествѣ перерабатывается въ спиртъ, а большая его часть идетъ на потребленіе населеніемъ въ сыромъ и вяленомъ видѣ. Пока вино-

дѣліе въ области обрѣтается въ зачаточномъ видѣ, но, по всеобщему признанію, его ожидаетъ въ будущемъ широкое развитіе. Шелкововодство въ области, составлявшее прежде самую существенную отрасль промышленности, нынѣ находится въ упадкѣ и только съ развитіемъ дѣятельности Маргеланской гренажной станціи, можно надѣяться, оно вновь займетъ въ области подобающее ему мѣсто.

Хлопководство играетъ въ обиходѣ населенія рѣшающую роль и производство хлопка увеличивается съ каждымъ годомъ. По свидѣтельству М. П. Федорова, площадь посѣвовъ здѣсь хлопка, сбора сырца и полученнаго волокна представляла въ 1896 г. слѣдующія цифры:

Засѣяно десятинъ:

Американскаго . . . . . 155.632 дес.

Туземнаго . . . . . 14.846 „

Собрано неочищеннаго хлопка:

Американскаго . . . . . 7.996.015 пуд.

Туземнаго . . . . . 425.517½ „

Выработано волокна:

Американскаго . . . . . 2.665.337 „

Туземнаго . . . . . свѣдѣній нѣтъ.

Такая обширная площадь посѣвовъ составляетъ 27% всего количества огромныхъ земель Ферганы и является главнѣйшей, и при томъ чрезвычайно выгодной, статьей жизни всей страны. Американскій хлопокъ весь вывозится въ Россію, а мѣстный употребляется на мѣстѣ для производства туземныхъ тканей. Хлопководство страны, по соединеніи Волга-Хива-Бухарской ж. д. съ общею рельсовою сѣтью, дастъ возможность поставить мѣстную отрасль земледѣлія на надлежащую высоту, привлечетъ сюда изъ Россіи капиталы и вызоветъ среди русскихъ предпринимателей желаніе культивировать это производство въ еще болѣе широкихъ размѣрахъ.

Промышленность Ферганской области носитъ кустарный характеръ, но и она достигаетъ лишь скромныхъ размѣровъ. Въ числѣ торгово-промышленныхъ заведеній первое мѣсто занимаютъ хлопкоочистительные заводы.

Внѣшняя торговля оживляется главнымъ образомъ тѣмъ, что Фергана является транзитнымъ путемъ для обмѣна товаровъ между Европейской Россіей и Бухарой, съ одной стороны, и китайскими владѣніями (Кашгаръ)—съ другой. Оборотъ внѣшней торговли достигъ въ 1895 г. до 31.425.562 руб., при чемъ отпускная торговля имѣетъ значительный перевѣсъ надъ ввозной. Предметами ввоза являются: мануфактурный, колоніальный и галантерейный товары, а именно: шелкъ въ ниткахъ, кошмы, ковры, китайскія чашки, мѣха, кожи, халаты и разн. мелоч. товары. Первое мѣсто по привозу занимаетъ англо-индійскій чай изъ Бухары. Въ предѣлы Европейской Россіи, въ Ташкентъ и Самаркандскую область вывозятся отсюда хлопокъ, шелкъ, ткани мѣстнаго производства, обувь, мерлушка, ковры, халаты, краски, шерсть и рисъ; въ Кашгаръ: желѣзо, сталь, чугунъ, жел. и мѣдныя издѣлія, сахаръ, сартовскія кожи, фисташки; въ Бухару: шелковыя ткани, обувь, кожи и сѣдла.

Самаркандская область.

Самаркандская область занимаетъ площадь въ 6.312.250 дес. съ населеніемъ по переписи 1897 г. въ 857.847 д. обоего пола, изъ коихъ русскіе и православные составляютъ всего 44.000 чел. Минеральныя богатства чрезвычайно разнообразны; здѣсь имѣются богатыя залежи каменнаго угля, мѣсторожденія графита, свинцовой руды, нефти, лапись-лазури; но всѣ эти богатства еще не тронуты обработкой.

Земледѣліе составляетъ преобладающее занятіе туземцевъ, и природныя условія равнинъ области не только даютъ возможность производить различные сорта хлѣба, но и цѣнныхъ торгово-про-

мышленныхъ растеній, каковы: хлопчатника, винограда, риса, кунджута и др., при чемъ на земляхъ искусственно орошаемыхъ, жители успѣваютъ въ теченіи весны, лѣта и осени сѣять два урожая хлѣбовъ, а люцерны 5 или 6. Хлѣбъ Самарканда, однако, не отличается хорошимъ качествомъ. Садоводство, послѣ хлѣбопашества и хлопководства, занимаетъ видное мѣсто въ сельскохозяйственной дѣятельности осѣдлаго населенія; общая площадь садовыхъ насажденій въ 1895 г. составляла 9.231 дес., въ томъ числѣ подъ виноградниками—6.103 дес., на коихъ было собрано винограда—2.745.000 пуд. Огородничество распространено повсемѣстно въ области, но ввезенные сюда европейцами овощи разводятся исключительно въ пригородахъ и ближайшихъ къ городамъ селеніяхъ.

Самаркандская область особенно славится своими культурами арбузовъ, дынь и тыквъ, каковые составляютъ существенные ингредіенты обычной пищи населенія. Питаніе дынями въ зимнюю пору замѣняется питаніемъ свеклою, которую особеннымъ образомъ запекаютъ въ золѣ и въ громадномъ количествѣ продаютъ на городскихъ и сельскихъ базарахъ.

Шелководство имѣетъ промышленное значеніе только въ Ходжентскомъ уѣздѣ, въ другихъ же уѣздахъ оно представляется довольно мелкимъ подсобнымъ занятіемъ. „Между тѣмъ“,— свидѣтельствуетъ „Сибирскій торгово-промышленный календарь“— присутствіе повсемѣстно въ области шелковицы и мѣстныя климатическія условія представляютъ, повидимому, широкое поле для развитія этой выгодной промышленности, выгодной уже потому только, что она не отрывая отъ другихъ занятій мужскія рабочія руки, давала бы легкій заработокъ замкнутой у себя на дому женщинѣ и дѣтямъ“. Если тѣмъ не менѣе шелководство не стоитъ здѣсь на желаемой высотѣ, то причинами тому служатъ— отсутствіе въ области дешевой и здоровой грены, нездоровыя помѣщенія для червоводенъ, а также то, что, какъ здѣшній, такъ

и весь азіатскій шелкъ, цѣнится на европейскихъ биржахъ значительно ниже шелка другихъ странъ, ибо онъ грубъ, сухъ и ломокъ.

По указаніямъ г. Федорова, въ 1896 г. подъ хлопкомъ было занято въ области 18.144 дес., изъ нихъ подъ американскимъ— 11.146 дес., подъ туземнымъ—6.998 дес. Собрано было сырца по всей области 527.000 пуд. изъ американскихъ сѣмянъ, 285.000 туземнаго, а всего 812.000 пуд., такъ что на десятину посѣва получалось 48 пуд. Описывая здѣшнее хлопководство, авторъ говоритъ, что „здѣсь также какъ и въ Ферганѣ хлопковое хозяйство, по отзывамъ спеціалистовъ, ведется самымъ первобытнымъ способомъ. Земля въ началѣ обрабатывается первобытнымъ деревяннымъ плугомъ (омачъ) съ чугуннымъ наконечникомъ, потомъ боронуютъ и укатываютъ плоскими досками съ зубьями. Сѣмена предварительно протираются съ золой и смачиваются, а въ серединѣ апрѣля засѣваются въ лунки, безъ всякаго плана, хотя сѣмена для посѣва и отбираются, но въ послѣдніе годы доброкачественныхъ сѣмянъ засѣвается развѣ 25%. На десятину высѣваютъ до 1½ п. сѣмянъ. Послѣ выходовъ въ началѣ Мая, посѣвы полятъ, всходы разрѣжаютъ и окучиваніемъ разрыхляютъ землю для удерживанія влаги. Поливка производится три раза въ лѣто и каждый разъ вода удерживается на полѣ отъ 2 до 3 дней.“ Г. Федоровъ утверждаетъ, что наши сельскіе хозяева и понятія не имѣютъ о той суммѣ заботъ и хлопотъ, которую вкладываютъ туземные хлопководы въ свое хозяйство.

Хлопководство въ области имѣетъ всѣ данныя для своего роста, но и тутъ, какъ и по отношенію остальныхъ нашихъ средне-Азіатскихъ владѣній, на первый планъ выступаетъ вопросъ объ ирригаціи и объ увеличеніи площади орошенныхъ земель.

Разведеніе домашняго скота: рогатаго, лошадей,ословъ и степнаго: овецъ, козъ и верблюдовъ составляетъ видную отрасль

промышленности, какъ осѣдлаго, такъ и кочеваго населенія области. Главная отрасль—овцеводство достигатъ наибольшихъ размѣровъ въ степныхъ мѣстностяхъ и въ обращенныхъ къ сѣверу подгорьяхъ, гдѣ обильные подножные кормы даютъ возможность содержать въ теченіи круглаго года большія стада овецъ и козъ. Для обезпеченія продовольствія домашняго скота осѣдлое населеніе засѣваетъ на ирригаціонныхъ земляхъ значительное количество люцерны, дающей отъ 3 до 4 укосовъ въ лѣто.

Фабричная промышленность области незначительна и главнымъ образомъ сосредоточена въ обдѣлываніи растительныхъ продуктовъ. По суммѣ производства, фабрики и заводы идутъ въ слѣдующей постепенности: хлопко-очистительные, винокуренные, винодѣльные, вальцевыя мельницы, пивоваренные заводы и заведенія для приготовленія фруктовыхъ и ягодныхъ водъ. Проведеніе Закаспійской жел. дор. значительно оживило торговую дѣятельность туземнаго населенія; участокъ Катты-Курганъ-Самаркандъ, куда именно стягиваются мѣстные грузы, по количеству отправленій стоитъ выше всѣхъ прочихъ участковъ дороги. По статистикѣ за 1897 г. участокъ этотъ отправилъ 4.324.723 пуд. груза, гдѣ отправленія хлопка занимали первое мѣсто—2.658.427 пуд., затѣмъ шелъ рисъ — 597.520 пуд., хлѣбные грузы—485.541 п., сушеные фрукты—258.544 п., шерсть—130.879 п., и т. д. Въ обратно—пропорціональномъ отношеніи стоятъ на участкѣ грузы поступленія: они сравнительно со всѣмъ протяженіемъ Закаспійской ж. д. составляютъ здѣсь наименьшее количество, понижаясь до 1.636.511 пуд.

Сыръ-Дарьинская область.

Сыръ-Дарьинская область занимаетъ площадь въ 441.837,2 кв. в. или 46.024.710 дес. съ населеніемъ здѣсь по переписи 1897 г. въ 1.479.848 д. об. п., среди коихъ русскіе православные состав-

ляютъ всего 2,6%. Почва въ области преимущественно желтоземъ, который тянется полосами, образуя мѣстами мощные слои, доходящіе до 5½ саж. глубины. По своему плодородію послѣ Нильскихъ земель этотъ желтоземъ занимаетъ второе мѣсто. Минеральныя богатства области еще слабо выяснены, такъ какъ необходимыя изысканія здѣсь никѣмъ не производились. Пока извлеченіе изъ нѣдръ земли полезныхъ ископаемыхъ ограничивается добываніемъ каменнаго угля, извести, алебастра и поваренной соли. По указаніямъ „Сибирскаго календаря“, разработка каменнаго угля въ 1895 г. производилась въ одномъ Чимкентскомъ уѣздѣ, гдѣ добыто этого минеральнаго топлива около 20.000 пудовъ, употребленныхъ для надобностей сантониннаго завода. Кромѣ каменнаго угля, добывалась здѣсь кустарями самымъ примитивнымъ способомъ и известь.

Земледѣліе стоитъ въ области на низкой степени развитія и производится исключительно на искусственно орошаемой землѣ, при чемъ во всей области и Аму-Дарьинскомъ Отдѣлѣ считается орошенныхъ земель 660.236 дес. Обрисовывая спеціально земледѣльческую культуру Аму-Дарьинскаго Отдѣла, М. П. Федоровъ говоритъ, что „незначительное развитіе культурной площади, не смотря на то, что почва въ Отдѣлѣ крайне плодородна (солонцоватая глина съ большой примѣсью лесса и рѣчнаго аллювія), объясняется привычкой населенія къ кочевой жизни, но очевидная выгода землепашества соблазняетъ въ концѣ концовъ даже завзятыхъ номадовъ и они постепенно осѣдаютъ въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ имѣется обезпеченное орошеніе“. Собственнаго хлѣба здѣсь населенію не хватаетъ и этотъ недостатокъ авторъ опредѣляетъ въ 450 т. п. Недостающій хлѣбъ населеніе черпаетъ изъ Хивы, гдѣ въ урожайные годы получаются излишки и только при неурожаѣ въ Хивѣ, хлѣбъ подвозится въ Аму-Дарьинскій Отдѣлъ изъ Чарджуя и даже изъ Керки на каюкахъ по Аму-Дарьѣ.

Садоводство и огородничество дѣлаетъ съ каждымъ годомъ здѣсь успѣхи и нынѣ, какъ утверждаетъ „Сибирскій календарь“,— арендная плата за сады въ отдѣльныхъ случаяхъ возвысилась до 600 р. за десятину и тѣ изъ русскихъ землевладѣльцевъ, которые съумѣли развести хорошіе сады, вынесли поучительное наблюденіе, что садоводство представляетъ собою одну изъ видныхъ отраслей промышленности, которой въ недалекомъ будущемъ предстоитъ занять подобающее мѣсто среди другихъ культуръ. Винодѣліе пока находится въ зачаточномъ состояніи и, до открытія въ области удобныхъ путей сообщенія, этотъ промыселъ имѣетъ мало шансовъ на развитіе. Выдѣлка вина пока разсчитана исключительно на мѣстное потребленіе, почему далеко не весь сборъ винограда утилизируется для надобностей винодѣлія. Достоинство его выдѣлки также невысокое, почему сюда начинаютъ проникать кавказскія вина. Въ 1895 г. подъ виноградники было занято 3,482 дес., на которыхъ уродилось 2.136,250 пуд. винограда; средняя цѣна пуда была 40 коп. Шелководство, по показаніямъ „Всей Россіи“, въ послѣднее время дѣлаетъ значительные успѣхи и этотъ промыселъ постепенно находитъ себѣ распространеніе среди русскаго населенія. Въ 1896 г. въ раіонѣ г. Ташкента и его уѣзда коконовъ уродилось до 2,500 пудовъ.

Культура курительнаго табаку сосредоточивается въ Ташкентскомъ уѣздѣ и Аму-Дарьинскомъ Отдѣлѣ. Табакъ сѣется двухъ видовъ: туземный, идущій для мѣстнаго употребленія, или въ видѣ кальяннаго, или въ видѣ жевательнаго табаку, и турецкіе сорта, идущіе на продажу европейскому населенію области и для вывоза за предѣлы Туркестанскаго края. Пчеловодство распространено только въ Ташкентскомъ и Ауліэатинскомъ уѣздахъ. Въ первомъ пчеловодствомъ занимается туземное населеніе горныхъ кишлаковъ, а во второмъ — крестьяне русскихъ селеній. Всего въ области имѣется 239 дупляковъ и 238 линеечныхъ и рамочныхъ ульевъ“.

„Хлопководство въ области, какъ вполнѣ выгодное земледѣльческое предпріятіе, является въ настоящее время вполнѣ окрѣпшимъ промысломъ. Доходность его выяснилась окончательно и служитъ могучимъ рычагомъ дальнѣйшаго развитія культуры хлопчатника“—читаемъ мы во „Всей Россіи“. Въ 1896 г. по свидѣтельству г. Федорова было засѣяно:

американскаго хлопка . . . . . 21.815 дес.
туземнаго . . . . . 7.335 „

которые дали 552.000 пуд. волокна, изъ которыхъ 75% приходится на американскій и 25% на туземный хлопокъ.

Фабрично-заводская промышленность области достигаетъ нынѣ (свѣдѣнія 1895 г.) оборота въ 3.388.000 руб., но при этомъ машинное производство ограничивалось переработкой лишь того сырья, изъ котораго получается продуктъ, необходимый для мѣстнаго потребленія и доставка котораго изъ Европейской Россіи вызываетъ большой накладной расходъ. Только хлопко-очистительные заводы работаютъ на удовлетвореніе нуждъ внѣшнихъ рынковъ.

Торговля области, внутренняя, внѣшняя и транзитная, почти не поддается изслѣдованію, по недостатку точныхъ цифръ оборота. Внутренняя торговля имѣетъ характеръ вполнѣ мелочной и развита въ мѣстностяхъ съ осѣдлымъ населеніемъ. Самымъ важнымъ центромъ областной мѣстной торговли служитъ Ташкентъ, который, по соединеніи его съ Закаспійской ж. д., несомнѣнно получитъ въ жизни области большее торговое и промышленное значеніе.

Заканчивая обозрѣніе раіоновъ, которые будутъ прорѣзываться рельсовымъ путемъ Волга-Хива-Бухара, соединяющимъ Закаспійскую ж. д. съ общею сѣтью русскихъ жел. дор. и которые будутъ тяготѣть къ этому соединительному пути, мы на первомъ же мѣстѣ

должны констатировать, что въ настоящее время экономическое и торгово-промышленное значеніе этихъ раіоновъ еще очень слабо выяснено и обслѣдовано, почему сдѣлать относительно этихъ раіоновъ точный и даже приблизительный учетъ ихъ возможной въ будущемъ доходности, чрезвычайно трудно и почти по всѣмъ статьямъ приходится идти, согласно выраженію М. П. Федорова,— „на ощупь“. Еще благодаря работѣ этого изслѣдователя, которую на протяженіи настоящаго описанія, мы неоднакратно цитировали, можно дать нѣкоторыя указанія относительно хлопководства, прочія же виды земледѣльческой культуры, каковы шелководство, садоводство, огородничество, какъ равно засѣвы земли рисомъ и прочими злаками остаются въ совершенномъ туманѣ и не поддаются даже приблизительному учету и опредѣленіямъ. Несомнѣнно, однако, что всѣ отрасли земледѣльческой жизни, имѣютъ данныя къ тому, чтобы современемъ пышно разцвѣсти и изъ скромныхъ нынѣ по размѣрамъ среднеазіатскихъ оазизовъ въ будущемъ превратить почти сплошь всю Среднюю Азію, годную по крайней мѣрѣ подъ земледѣльческія культуры, въ сплошные сады и плантаціи цѣнныхъ растеній.

Но такая эволюція можетъ произойти не иначе, какъ при непремѣнномъ выполненіи двухъ условій: 1) *правильной колонизаціи раіоновъ выходцами изъ Европейской Россіи*, 2) *энергичной ирригаціи значительной территоріи раіона*. Ирригаціонныя работы съ большимъ и меньшимъ успѣхомъ нынѣ уже практикуются администраціей и на эту сторону дѣла уже обращено необходимое вниманіе, вслѣдствіе чего сюда вкладываются значительные расходы и капиталы. Но увы, то, что дѣлается и что намѣчено въ ближайшую очередь осуществленія, по сравненіи съ дѣйствительной надобностью, капля въ морѣ. Вся будущая жизнь обширной площади нынѣ не населенной, находится въ тѣснѣйшей связи съ вопросомъ объ ирригаціи, какъ равно въ зависимости отъ послѣдней должно быть постановлено и русское колонизаціонное

дѣло здѣсь и возможная полезность всей мѣстности для интересовъ русской казны. М. П. Федоровъ, усматривая также весь центръ тяжести экономической жизни страны въ успѣшности произведенныхъ здѣсь оросительныхъ работъ, дѣлаетъ попытку опредѣлить, какую же затрату денежныхъ средствъ слѣдуетъ допустить, въ интересахъ хлопковаго дѣла въ Туркестанѣ и опредѣляетъ эту затрату въ 69½ мил. руб., которые могутъ быть использованы постепенно. Авторъ даетъ обстоятельные подсчеты по реализаціи и погашенію этого капитала, а также отмѣчаетъ, какія выгоды извлечетъ Россія изъ такого расходованія ирригаціоннаго капитала. Онъ говоритъ: „и такъ при осуществленіи планомѣрнаго культурнаго завоеванія Туркестана — казна, затративъ около 70 мил., вернетъ ихъ съ избыткомъ въ теченіи 25 лѣтъ, между тѣмъ результаты такой реформы будутъ громадны: на первомъ планѣ стоитъ огромный капиталъ въ милліардъ рублей, подлежащій уплатѣ въ теченіи 25 лѣтъ за ввозимый изъ Америки хлопокъ, который останется въ странѣ. Капиталъ этотъ съ его ежегоднымъ дальнѣйшимъ приростомъ дастъ толчекъ нашей обрабатывающей промышленности, для которой создается новый богатый рынокъ. Избытокъ приливающихъ въ Среднюю Азію денежныхъ средствъ несомнѣнно будетъ содѣйствовать возникновенію мѣстныхъ предпріятій по разработкѣ природныхъ богатствъ края, а также по добыванію и воздѣлыванію такихъ продуктовъ и растеній, которые могутъ замѣнить ввозимые нынѣ изъ-за-границы, а русскіе переселенцы составятъ плотное ядро, при посредствѣ котораго Туркестанъ еще тѣснѣе сольется съ Россіей“.

№ 4.

Справка о внѣшней торговлѣ Персіи.

Приложеніе № 4.

Вывозъ важнѣйшихъ товаровъ изъ Персіи въ Россію и др. государства.

	1891 г.	1892 г.	1893 г.
	Въ десяткахъ рупій.		
Хлѣбъ въ Россію . . .	420.000	611.000	555.170
„ „ др. государ. .	806.000	107.000	30.000
Рисъ въ Россію . . .	2.459.000	2.464.500	2.562.432
„ „ др. государ. .	—	—	—
Хлопокъ въ Россію . .	497.473	680.190	737.342
„ „ др. государ.	175.000	183.000	115.800
Табакъ въ Россію . . .	4.562	1.875	3.740
„ „ др. государ. .	166.500	154.000	151.000
Опіумъ въ Россію . . .	250	300	70
„ „ др. государ. .	30.500	29.000	19.620
	Рублей.		
Фрукты, минд. и овощи			
въ Россію	1.260.000	1.533.000	2.034.767
въ др. государства .	597.000	917.000	835.200
Шерсть и шелк. издѣлія			
въ Россію	1.250.000	900.000	1.298.600
въ др. государства .	1.874.000	2.065.000	2.945.600

Торговля Персіи съ Индіей за 1891—92, 1892—93 и 1893—94 гг.

Вывозъ изъ Персіи.

	1891—2 г.	1892—3 г.	1893—4 г.
	Въ десяткахъ рупій.		
Живыя животныя . . .	19.550	16.963	35.888
Пшеница	38.291	9	67
Разн. съѣстн. припасы .	221.926	225.781	210.071
Соль	2.925	2.418	5.579
Табакъ	255	127	82
Хлопокъ	105.727	110.187	111.800
Гумми	11.821	21.410	20.903
Кожи не выдѣлан. . .	35.175	28.595	48.263
Драгоцѣн. камни и жемчугъ	55.485	67.557	56.453
Сѣмена	34.619	18.208	17.769
Раковины	3.114	6.001	2.710
Шелкъ сырецъ	16.060	19.183	6.769
Шерсть	78.815	93.075	114.147
Бумажныя ткани . . .	1.235	719	1.376
Шелковыя „ . . .	1.629	5.599	4.710
Полушелк. „ . . .	296	118	350
Шерстяныя „ . . .	573	411	904

	1891—2 г.	1892—3 г.	1893—4 г.
	Въ десяткахъ рупій.		
Шали	269	47	422
Кожи выдѣлан. . . .	1.095	1.352	746
Красильн. вещества . .	2.132	5.262	2.383
Прочіе товары	106.300	64.070	92.813
Итого . .	709.992	687.092	734.205

Вывозъ изъ Персіи за пятилѣтіе 1889—1894 гг.

	Въ десяткахъ рупій.
1889—90 года	803.919
1890—91 „	710.182
1891—92 „	709.992
1892—93 „	687.092
1893—94 „	734.205

Привозъ въ Персію за 1891—92, 1892—93 и 1893—94 гг.

	1891—2 г.	1892—3 г.	1893—4 г.
	Въ десяткахъ рупій.		
Кофе	52.136	33.457	43.996
Фрукты и овощи . . .	2.044	1.236	1.025
Рисъ	99.055	134.063	103.291
Спиртъ	958	921	510
Вино	516	264	190
Разн. съѣстн. припасы	5.928	11.291	8.464
Пряности	26.027	27.121	20.926
Сахаръ	90.231	187.506	133.128
Чай	488.221	401.142	470.877
Мѣдь	55.869	59.388	36.919
Желѣзо	24.635	13.868	6.261
Свинецъ	1.332	2.614	1.742
Сталь	818	409	345
Олово	7.144	11.978	8.560
Прочіе металлы	1.779	1.384	816
Металлическія издѣлія .	8.244	7.703	6.068
Химическія „ .	3.085	2.378	3.176
Хина	1.236	1.135	462
Индиго	96.140	81.861	141.046
Анелинъ	157	814	1.471

	1891—2 г.	1892—3 г.	1893—4 г.
	Въ десяткахъ рупій.		
Табакъ	978	996	1.105
Минеральныя масла . .	9.556	4.141	9.434
Прочія масла	496	3.707	4.937
Гумми	907	642	1.199
Конопля	1.108	1.593	1.448
Кожи	2.525	2.661	787
Драгоцѣнные камни . .	3.170	2.720	3.030
Шелкъ сырецъ	2.028	3.956	1.628
Дерево	1.222	1.689	1.067
Бумажная пряжа . . .	84.117	69.279	56.334
Бумажн. ткани не бѣлен.	206.165	160.252	144.202
„ „ бѣлен.	89.290	76.236	81.448
„ „ крашенн. .	—	—	—
„ „ набивныя .	484.319	415.534	368.040
Джутовыя издѣлія . . .	12.299	9.662	9.124
Шелковыя ткани . .	10.358	12.068	15.514
Полушелковыя ткани . .	6.072	8.027	9.944
Шерстян. ткани . . .	13.235	10.963	10.168
Шали	8.546	14.518	21.596
И прочіе товары . . .	92.599	121.994	106.042
Итого	2.013.358	1.899.787	1.837.120

Привозъ въ Персію за пятилѣтіе 1889—1894 гг.

	Въ десяткахъ рупій.		
	Иностран. товаръ.	Индійскій товаръ.	Всего.
1889—90 года . . .	1.225.603	497.102	1.722.705
1890—91 „ . . .	1.319.957	420.986	1.740.943
1891—92 „ . . .	1.418.522	594.829	2.013.358
1892—93 „ . . .	1.391.184	508.603	1.899.787
1893—94 „ . . .	1.233.473	603.647	1.837.120

Торговля Персіи съ Великобританіей.

	1889 г.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.
	Въ фунтахъ стерлингахъ.				
Вывозъ изъ Персіи	169.751	104.475	163.639	243.984	119.001
Привозъ въ Персію	324.537	400.010	487.838	318.290	258.111
(въ томъ числѣ англ. произв.) . . .	309.334	362.669	469.396	311.169	251.382
Итого . . .	494.288	504.485	651.477	562.274	377.112

Вывозъ изъ Персіи въ Великобританію за 1893 г. по товарамъ.

	Количество.	Стоимость въ фун. стер.
Пшеница . . . . . цент.	4.060	1.262
Опіумъ . . . . . анг. ф.	22.658	11.633
Фрукты . . . . . цент	5.508	2.790
Чернил. орѣхъ . . . . „	2.038	4.991
Гумми . . . . . „	5.595	27.421
Рисъ . . . . . „	7.160	1.737
Раковины . . . . . „	—	27.966
Шерсть . . . . . „	619.017	16.557
Шерстяныя издѣлія . . „	—	13.982
Прочіе товары . . . . „	—	10.662
Итого . .	—	119.001

Привозъ изъ Великобританіи въ Персію за 1893 г. по товарамъ (анг. привоз).

	Количество.	Стоимость въ фун. стер.
Оружіе и т. п.	—	6.536
Топливо . . . . . тоннъ	3.665	1.964
Хлопчатая бум. пряжа . а. ф.	28.200	953
„ „ ткани . . ярдъ	17.260.700	188.278
Мѣдь . . . . . центн.	9.257	26.211
Шерстян. ткани . . . . ярдъ	298.200	14.123
Прочіе товары	—	13.317
Итого . .	—	251.382

Вѣдомость товарнаго движенія по русско-персидской торговлѣ.

Г О Д А.	Ввозъ изъ Персіи.	Вывозъ въ Персію.	Всего.
	въ рублях ъ серебромъ.		
1868	3.941.718	1.433.139	5.374.857
1869	4.858.518	1.398.437	6.251.955
1870	4.296.052	1.069.370	5.965.422
1871	3.948.972	1.429.368	2.378.340
1872	4.924.973	1.693.379	6.618.352
1873	4.293.908	1.819.516	6.113.424
1874	4.874.638	1.845.762	6.720.400
1875	5.246.034	1.873.530	7.119.564
1876	5.077.183	1.676.563	6.753.746
1877	4.949.420	3.163.351	8.113.771
1878	7.024.567	2.649.598	9.674.165
1879	7.191.166	3.422.233	10.613.399
1880	7.037.244	3.936.914	10.974.158
1881	7.636.001	3.868.806	11.504.807
1882	8.451.832	4.423.725	12.875.557
1883	7.698.019	3.569.037	11.267.056
1884	8.875.629	3.920.550	12.796.179
1885	8.951.069	3.930.600	12.881.669
1886	10.256.056	6.128.933	16.384.989
1887	9.144.515	7.922.890	17.067.405
1888	11.295.668	8.960.297	20.255.965

Г О Д А.	Ввозъ изъ Персіи.	Вывозъ въ Персію.	В с е г о.
	въ рубляхъ серебромъ.		
1889	11.649.709	8.819.241	20.468.950
1890	11.632.000	10.895.880	21.679.108
1891	9.958.784	9.956.891	19.915.675
1892	12.358.730	9.340.243	26.698.973
1893	15.335.331	11.949.887	27.285.218

Привозъ важнѣйшихъ товаровъ въ Персію изъ Россіи и др. государствъ.

	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.
	П у д о в ъ.			
Фарфор. фаянсовыя и стекляныя изд. Россія .	29.700	49.100	70.400	66.800
др. государства .	36.000	32.700	27.900	32.700
Чай Россія	98	135	335	2.063
др. государства .	69.000	211.184	170.503	167.000
Кофе Россія	—	—	—	—
др. государства .	8.000	27.000	18.000	9.150
Пряности Россія . .	70	146	56	18
др. государства .	30.500	28.550	32.620	30.800

	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.
	Пудовъ.			
Сахаръ Россія . . .	1.587.20	1.341.300	941.000	1.143.600
др. государства .	616.000	299.000	390.500	593.700
Индиго Россія . . .	—	—	—	—
„ др. государства	26.600	16.000	13.000	18.300
Нефть и керосинъ Россія	540.000	753.000	630.000	802.500
„ др. государства	10.000	16.000	12.000	—
Металлы Россія . . .	149.900	186.900	183.140	141.990
„ др. государства	189.800	290.000	155.000	130.100
Металл. изд. Россія .	19.000	35.000	28.000	36.200
„ др. государства	23.000	19.500	27.500	17.800
Шерстян. ткани Россія	2.350	2.260	2.040	3.220
„ др. государства.	44.900	44.300	42.300	51.000
Хлопч. бум. ткани Россія	51.000	75.900	116.500	127.200
„ др. государства	400.000	418.000	328.000	266.500

№ 5.

Справка о внѣшней торговлѣ Индіи.

Приложеніе № 5.

Стоимость въ кредитныхъ рубляхъ товаровъ, ввозимыхъ и вывозимыхъ въ Индію и изъ Индіи изъ разныхъ странъ Европы, Персіи и Азіатской Россіи черезъ Суецкій каналъ.

(Среднія цифры за 1894—6 годы).

Въ тысячахъ рублей по цѣнамъ въ Индіи.

НАЗВАНІЕ СТРАНЪ.	ВВОЗЪ.	ВЫВОЗЪ.
Великобританія	531.898,3	343.251,8
Австрія	11.808,2	25.907,0
Бельгія	19.613,2	39.753,5
Данія	7,2	—
Франція	10.025,6	82.891,2
Германія	17.101,7	69.127,2
Греція	3,5	114,2
Голландія	1.780,0	10.868,5
Италія	3.573,7	28.638,0
Мальта	41,3	1.047,1
Норвегія	727,1	—
Португалія	50,0	208,4

НАЗВАНІЕ СТРАНЪ.	ВВОЗЪ.	ВЫВОЗЪ.
Россія	97,5	3.850,1
Испанія	0,8	3.265,6
Гибралтаръ	112,7	605,5
Швеція	466,0	224,9
Турція Европейская	15,4	751,3
Другія страны Европы	—	7,9
Персія	8.505,7	18.495,3
Азіатская Россія	12.110,9	1.072,2

Стоимость въ кредитныхъ рубляхъ главнѣйшихъ товаровъ, ввезенныхъ и вывезенныхъ въ Индію и изъ Индіи моремъ.

(Среднія цифры за 1894—6 годы)

Въ тысячахъ рублей по цѣнамъ въ Индіи.

НАЗВАНІЕ ТОВАРОВЪ.	ВВОЗЪ.	ВЫВОЗЪ.
Готовое платье	13.592,2	—
Оружіе, аммуниція, воен. принадл.	2.431.2	—
Шали . . . . . тыс. штукъ.	821,5	—
Кофе . . . . . „ пуд. .	—	934,4

НАЗВАНІЕ ТОВАРОВЪ.	ВВОЗЪ.	ВЫВОЗЪ.
Веревочныя издѣлія, кромѣ корабельн. снаст. . . . тыс. пуд.	—	955.5
Индиго . . . . . „ „	—	517,4
Рисъ . . . . . „ „	—	100.387,5
Пшеница . . . . . „ „	—	30.987,9
Камедь и резина . . . „ „	—	243,8
Пенька . . . . . „ „	—	559,3
Кожи и шкуры . . . тыс. штукъ	—	39.658,0
„ „ „ . . . „ пуд.	—	3.077,6
Джутъ сырецъ . . . „ „	—	36.196,0
„ мѣшков. . . . „ штукъ	—	147.852,7
„ ткань . . . . „ арш.	—	120.452,6
Лаки всѣхъ сортовъ . „ пуд.	—	519,0
Опіумъ . . . . . „ „	—	294,0
Селитра . . . . . „ „	—	1.169,9
Сѣмена . . . . . „ „	—	62.730,6
Тековое дерево . . . куб. тоннъ	—	55.523

Стоимость товаровъ, ввозимыхъ въ Индію и вывозимыхъ изъ Индіи черезъ западную сухопутную границу, въ тысячахъ кредитныхъ рублей.

Среднее за три года 1894—6.

Келатъ, Сеистанъ, Кандагаръ . . .	4.545,7	4.102,8
Кабулъ	1.520,5	3.044,6

Суэцкій каналъ былъ открытъ $^{5}/_{17}$ Ноября 1869 г. и съ тѣхъ поръ заведена была точная регистрація кораблей, идущихъ по каналу изъ Европы

въ Индію и обратно. О развитіи сношеній Европы съ Индостаномъ мы можемъ судить изъ нижеслѣдующей таблицы, показывающей лишь движеніе паровыхъ судовъ.

Число и тоннажъ коммерческихъ параходовъ, занятыхъ перевозками изъ Индіи въ Европу и изъ Европы въ Индію черезъ Суэцкій каналъ.

Годы.	ВЪ ИНДІЮ.		ИЗЪ ИНДІИ.	
	Число пароходовъ.	Тоннажъ.	Число пароходовъ.	Тоннажъ.
1872	212	234.782	208	229.416
1873	259	318.300	273	308.524
1874	317	434.152	306	382.375
1875	413	575.892	409	558.076
1876	483	704.325	522	735.945
1891	752	1.487.111	965	1.821.405
1892	1043	2.009.483	1268	2.412.341
1893	782	1.637.802	929	1.887.457
1894	712	1.575.836	928	1.987.474
1895	811	1.834.009	903	1.980.900
1896	725	1.698.707	893	2.025.408

Условные знаки:
Существующия жельзныя дороги.
Строющіяся „ „
Проектируемыя „ „
Разными цвѣтами показаны границы государствъ.
Масштабъ 200 Вюстъ въ англ. дюймѣ.
Ю.П.В. Лит. Бр. Панкратовыхъ.