

М 157
260

801-73
1693

НАЗРѢВШІЙ ВОПРОСЪ

Ташкентъ-Томская желѣзная дорога.

Государственная
Библиотека
СССР
им. В. И. Ленина

15004-69

Введение.

Вопросъ о сооруженіи Ташкентъ-Томской желѣзной дороги выдвинутъ у насъ, главнымъ образомъ, послѣдними китайскими смутами и политическимъ положеніемъ, приобретеннымъ нами на дальнемъ Востока, — вѣдѣствіе сооруженія Великаго Сибирскаго пути и Манджурскихъ линій. — Заселеніе полосы вдоль нашей Китайской границы — весьма важно, какъ для безопасности нашихъ азіатскихъ владѣній, такъ и для развитія нашихъ культурныхъ сношеній съ народами, населяющими Китайскую имперію.

Но независимо отъ сего Ташкентъ-Томская желѣзная дорога будетъ имѣть важное значеніе въ экономическомъ и промышленномъ развитіи нашей страны.

Народонаселеніе Россіи, равное 135,000,000 человѣкъ, состоитъ преимущественно изъ земледѣльческаго класса, численность котораго составляетъ 80% всего населенія Имперіи.

По статистическимъ даннымъ, оно увеличивается съ быстротою около 1,5% каждый годъ, что въ теченіе 20-ти лѣтъ составитъ приращеніе приблизительно въ 50,000,000 человѣкъ, которые предъявятъ спросъ на трудъ для своего существованія.

При такихъ условіяхъ важнѣйшею задачею государства должно быть изысканіе способовъ для развитія производительныхъ средствъ нашей страны, и въ составъ ихъ подъему земледѣльческой культуры, гдѣ она существуетъ, и распространенію ся на свободныя и одаренныя плодородными почвами земли должно принадлежать первое мѣсто. Только земледѣльческая промышленность и производства, съ нею связанныя, могутъ использовать трудъ великаго и быстро умножающагося народа съ достаточною полнотою.

Всѣ другія отрасли добывающей и обрабатывающей промышленности важны и необходимы, какъ для удовлетворенія народныхъ нуждъ собственными средствами страны, такъ и потому, что онѣ создаютъ внутрен-

них потребителей продуктовъ земледѣльческаго производства, тогда какъ сельское население является потребителемъ предметовъ обрабатывающей промышленности.

Очевидно, что прочное матеріальное положеніе земледѣльческаго класса, самаго многочисленнаго въ Имперіи, есть у насъ основа народнаго благосостоянія, отъ котораго зависитъ благодушное спокойствіе народа и процвѣтаніе промышленнаго и торговаго классовъ.

Между тѣмъ прогрессирующее въ Европейской Россіи сгущеніе населенія рождаетъ во многихъ нашихъ внутреннихъ губерніяхъ такое крестьянское малоземелье, какъ при экстенсивной культурѣ и въ урожайные годы недостаётъ крестьянамъ хлѣба для собственнаго продовольствія.

Переходъ же къ болѣе совершеннымъ сельскохозяйственнымъ культурамъ въ крестьянскихъ хозяйствахъ, какъ показываетъ примѣръ другихъ странъ, совершается лишь постепенно и притомъ рука объ руку съ развитіемъ въ странѣ промышленности и накопленіемъ свободныхъ капиталовъ, безъ которыхъ совершенство земледѣльческой культуры и техники недостижимо. Во всякомъ случаѣ у насъ прогрессъ крестьянскаго земледѣлія сильно отстаетъ отъ роста народонаселенія, экономической средста котораго вслѣдствіе этого постепенно слабѣютъ. Отсюда происходятъ экономическая необеспеченность народныхъ массъ и прогрессивно возрастающія бѣдствія отъ повторяющихся неурожаевъ, что уже наблюдалось въ нашемъ отечествѣ въ послѣднее пятнадцатилѣтіе.

Возникшее у насъ переселенческое движеніе на свободной землѣ Сибири основалось на почвѣ крестьянскаго малоземелья и, усилившись изъ года въ годъ, оно сдѣлалось теперь магистральнымъ государственнымъ вопросомъ.

Источникомъ благосостоянія народа, какъ извѣстно, служить его трудъ, примѣняемый въ эксплуатаціи естественныхъ даровъ природы, какъ на поверхности земли, такъ и въ ея недрахъ.

Чѣмъ обширнѣе и разнообразнѣе въ странѣ поприща для труда и предпримчивости, тѣмъ сильнѣе въ ней спросъ на трудъ и тѣмъ обеспеченнѣе матеріальное положеніе народныхъ массъ.

Добывающая и обрабатывающая промышленность, требующія большихъ капиталовъ, могутъ съ успѣхомъ развиваться лишь тамъ, гдѣ, съ одной стороны, имѣется изобиліе свободныхъ капиталовъ, а съ другой—гдѣ народныя массы матеріально обеспечены и являются крупными потребителями предметовъ заводскаго и фабричнаго производства.

Но въ странахъ, гдѣ народныя массы бѣдны и гдѣ свободныхъ капиталовъ мало, какъ у насъ, возможно интенсивно развивать лишь эксплуатацію легко доступныхъ богатствъ, лежащихъ на поверхности земли. Поэтому въ нашемъ отечествѣ существеннаго расширенія сферъ народнаго

труда можно достигать, въ настоящее время, главнымъ образомъ распространеніемъ земледѣльческой промышленности на свободныя и способныя для земледѣльческой культуры земли и сокращеніемъ расходовъ производства на эксплуатируемыхъ земляхъ. Россія, раскинувшись на 2 части свѣта, владѣетъ необозримыми пространствами земель, находящихся въ теплой и умѣренной полосѣ и одаренныхъ плодородными почвами. Къ этимъ землямъ и необходимо открыть нашему быстро умножающемуся народу легкій и свободный доступъ.

Развитіе рельсовой сѣти въ Россіи есть поэтому самое мощное и дѣйствительное средство для улучшенія матеріальныхъ условій народнаго быта и для открытія нашему народу новыхъ и разнообразныхъ поприщъ труда и предпримчивости.

Сія мысль прямо выражена въ манифестѣ въ Божѣ почивающаго императора Александра III, повелѣвающимъ Наслѣднику престола, нынѣ благополучно царствующему Государю, совершить закладку великаго Сибирскаго пути и стать во главѣ комитета по сооруженію Сибирской желѣзной дороги,—когда Онъ, послѣ кругосвѣтнаго путешествія, впервые вступитъ на землю отчества во Владивостокъ. И дѣйствительно, по мѣрѣ сооруженія этого пути отъ Урала въ глубину Сибири, волна переселенческаго движенія все болѣе и болѣе подымалась, составляя одну изъ важнѣйшихъ заботъ комитета по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, дѣятельностью котораго продолжалъ непосредственно руководить самъ Государь.

Результатомъ принятыхъ комитетомъ мѣръ для изслѣдованія края, отмежеванія удобныхъ для земледѣлія земель и урегулированія переселенческаго движенія—было быстрое занятіе русскими земледѣльцами удобной колонизаціонной полосы, простирающейся вдоль Сибири, отъ Урала и до Амурскаго бассейна.

Теперь уже начинаютъ обнаруживаться затрудненія въ отвѣдѣ вдоль Сибирской желѣзной дороги удобныхъ земель нашимъ переселенцамъ, такъ какъ этотъ путь на значительныхъ протяженіяхъ пересекаетъ лѣсныя и тѣсныя пространства, хотя и пригодныя для земледѣлія, но требующія, съ одной стороны, значительныхъ денежныхъ затратъ на рубку лѣсовъ и корчевку пней, а съ другой—усовершенствованныхъ орудій для поднятія дѣвственной почвы и подготовку ея подъ земледѣльческую культуру.

Земледѣльцы наши, вынужденные къ переселенію въ Сибірѣ лишеніями и бѣдностью на родинѣ, очевидно, не могутъ совладѣть съ этими затрудненіями.

Между тѣмъ такой районъ надо искать южнѣе коренной Сибири, на юго-востокъ нашей киргизской окраины, гдѣ имѣются необозримыя простран-

ства удобных для оседлой земледельческой колонизации свободных земель, обладающих плодороднейшими почвами и находящихся в теплом климате.

Таким образом сооружение Ташкент-Томской железной дороги откроет новый путь нашему переселенческому движению из малоземельных губерний внутренней России на свободные и тучные земли наших азиатских владений.

Описание края и способ развития в район дороги оседлой колонизации.

Линия начинается в Ташкенте, центре нашего Туркестана, бывшего в доисторическое время колыбелью Арийского племени, ныне населяющего Европу. Страна эта, находящаяся в субтропической зоне, будучи прорвана горными хребтами, возвышающимися над уровнем вечных снегов, соединяет в себе редкое сочетание условий для культуры произведений разнообразных климатов. Долины и подножья гор, покрытые излившей глиной, известной под названием лёса, при условии увлажнения почвы, способны давать богатейшие урожаи и производить самые ценные и ценные растения. На более возвышенных плато и склонах гор, также покрытых лёсом, могут произрастать злаки и растения умеренной полосы. Наконец, выше этого уровня открываются роскошные пастбища для скотоводства и овцеводства.

Но вследствие континентального характера климата и сильных летних жаров, достигающих 45° по Реомюру, в пределах полосы, пригодной для земледельческой культуры, летом, погибает от засухи всякая растительность и страна превращается в безлюдную пустыню, покидаемую даже кочевниками.

Только естественно обводненные и искусственно орошенные места представляют собою богатые и всегда заселенные оазисы.

Поэтому население распределяется в этой стране неравномерно — мѣстами с густотой до 230 человек, а мѣстами менее 1 человека на 1 кв. версту.

Археологическими и геологическими исследованиями обнаружено, что земли Туркестана в глубокой древности, приблизительно за 2.000 лет до Рождества Христова, были заселены и представляли собою богатый край

Во многих, ныне опустевших, мѣстах оказываются занесенные илом древние арыки, служившие разводящими каналами для орошения полей. Геологическими раскопками обнаружены также следы разрушенных селений и городов, некогда процветавших.

В истории страна эта известна под именем „Согдианы“, которая в соответствии с древней „Индией“ была колыбелью древней доисторической цивилизации.

Нужно полагать, что нашествие тюркских племен, прорывавшихся из Китайской империи по проходам между горными хребтами, открывавшим им свободный путь для вторжения, произвели в этой, некогда цветущей стране страшные опустошения, которые в связи с происходившими геологическими переворотами превратили ее в пустыню.

Одинаковыми топографическими особенностями и условиями климата и почвы отличаются Сыр-Дарьинская, Ферганская и южная части Семиреченской и Семипалатинской областей, по которым имѣет пройти проектируемая Ташкент-Томская железная дорога, на протяжении свыше 1.500 верст, начиная от Ташкента и до горного хребта Тарбагатая. Почти на всем этом пространстве линия пройдет в области лёсовых почв, отличающихся необычайным плодородием при искусственном орошении.

Оседлое население этой полосы, весьма редкое, группируется только там, где есть изобилие воды, которую можно использовать для орошения полей без больших денежных затрат. Так называемая голодная степь, юго-восточный угол которой прорывается проектируемой линией, на протяжении около 150-ти верст, также покрыта плодородною лёсовой почвой.

Чтобы создать деятельную экономическую жизнь в этом богатом одаренном крае, необходимо искусственное орошение земель. Местные условия полосы, прорываемой железной дорогой, весьма благоприятны для применения к ней в широких размерах искусственной ирригации и самое сооружение железной дороги должно быть сообразно с этой важной потребностью.

Чтобы оценить степень осуществимости этой мысли, мы сделаем краткое описание линии.

Начиная от г. Ташкента, линия следует по течению р. Келись, избегая горный хребет Алатау, пересекая множество вытекающих из него притоков р. Сыр-Дарьи, и направляется по течению рѣки Тересь.

Пройдя через г. Аулие-Ата, где линия пересекает р. Тапласть, она направляется вдоль подножья Александровского горного хребта, встречая на своем пути изобильные верховья р. Чу, которую она пересекает близ г. Пишпека.

Отсюда линия огибает горный хребет Зачуйскій Алатау и достигает г. Върнаго приблизительно на расстоянии 850-ти верст от г. Ташкента.

Между р. Чу и г. Върнымъ линия пересекаетъ множество рѣкъ, рѣчекъ и ручьевъ, принадлежащихъ къ бассейну судоходной рѣки Или. За этой рѣкой, придерживаясь подножья горнаго хребта Запайскаго Алатау, она направляется по теченію р. Кара-Талъ и на своемъ пути пересекаетъ различные его притоки.

Далѣе линия слѣдуетъ у подножья того же горнаго хребта, пересекая множество водныхъ потоковъ, принадлежащихъ бассейнамъ озеръ Балхашъ, Ала-Куль и Сасы-Куль, или теряющихся въ ниже лежащихъ пескахъ.

Отсюда линия вступаетъ въ голодную степь, по которой проходитъ около 150-ти верстъ, и достигаетъ горнаго хребта Тарбагатая, на расстоянии 1.500 верстъ отъ г. Ташкента.

У хребта Тарбагатая оканчивается область дѣсовыхъ почвъ, и линия вступаетъ въ черноземную полосу. Пройдя богатый округъ озера Зайсана, она направляется къ г. Семипалатинску, гдѣ пересекаетъ р. Иртышъ на расстоянии около 1900 верстъ отъ Ташкента; за Иртышомъ она огибаетъ Алтайскую горную группу и проходитъ по ея плодороднымъ землямъ. Около г. Барнаула линия пересекаетъ р. Обь и отсюда направляется на соединеніе съ великимъ Сибирскимъ путемъ близъ ст. „Поломоной“.

Такимъ образомъ Ташкентъ-Томская желѣзная дорога раздѣляется на два характерныхъ участка.

1. Сѣверо-восточный—длиною около 1.000 верстъ,—а съ вѣтвями около 1.200 верстъ—съ черноземными почвами.

2. Юго-западный—длиною около 1.500 верстъ—съ дѣсовыми почвами.

Первый участокъ, сравнительно заселенный, находящійся въ умѣренной зонѣ, весьма удобенъ для земледѣльской колонизаціи. На разстояніи около 800 верстъ желѣзною дорогою и ея вѣтвями прорѣзываются богатый Заисанскій округъ и принадлежація кабинету Его Величества Алтайскія земли, на которыхъ, кромѣ плодородной почвы, имѣются богатая угольная копи и разнообразныя производства: желѣзныя, серебряно-свинцовыя и золотыя, а также промыслы, соляные—рыбные и другіе.

Проведеніе желѣзной дороги будетъ мощнымъ средствомъ для быстрого заселенія этого богатаго края, расширенія въ немъ земледѣльскихъ запасовъ и развитія разнообразныхъ промышленныхъ производствъ.

На второмъ участкѣ дороги, находящемся въ южной полосѣ, страдающей отъ засухъ, земледѣльская культура встрѣчается только мѣстами и преобладающее занятіе жителей есть скотоводство и овцеводство.

Вобщемъ онъ слабо населенъ и при настоящихъ условіяхъ мало удобенъ для земледѣльской осѣдлости, за исключеніемъ отдѣльных оазисовъ.

Но эта часть линии проходитъ или у подножья высокихъ горныхъ

крайей или долинами рѣкъ, причѣмъ съ сѣверныхъ горныхъ вершинъ по всему протяженію дороги низвергаются безчисленные водные потоки, ея пересекаемые и питающіе множество ниже лежащихъ озеръ и впадающихъ въ нихъ рѣкъ. Эти потоки и надлежало бы использовать для искусственнаго орошенія земель вдоль желѣзной дороги, съ цѣлью привлечь сюда земледѣльскую осѣдлость.

Такимъ образомъ въ районѣ южной части линии земледѣльская колонизація и осѣдлость могутъ быть прочно водворены лишь обширными ирригаціонными работами, имѣющими цѣлью искусственно увлажнять необычайно плодородную дѣсовую почву, пользуясь безчисленными водными потоками, низвергающимися съ горныхъ краевъ, у подножья которыхъ проходитъ эта часть линии почти на всемъ своемъ протяженіи.

Государственное значеніе Ташкентъ-Томской желѣзной дороги.

Для оцѣнки государственной важности проектируемой линіи необходимо разсмотрѣть ея значеніе въ экономическомъ, культурномъ и стратегическомъ отношеніяхъ.

а) Экономическое значеніе линіи.

1) Представляя собою вторую рельсовую артерію для русскаго переселенческаго движенія на свободныя земли нашихъ азіатскихъ владѣній и открывая нашему земледѣльческому классу обширныя поприща для труда, при весьма благоприятныхъ условіяхъ климата и почвы, Ташкентъ-Томская желѣзная дорога вмѣстѣ съ тѣмъ будетъ способствовать развитію важныхъ для насъ производствъ, связанныхъ съ земледѣліемъ.

Извѣстно, какое значеніе имѣетъ для нашего народнаго хозяйства насажденіе въ нашихъ среднеазіатскихъ владѣніяхъ американскаго хлопка, который ввозится къ намъ ежегодно на сумму до 100.000.000 рублей.

Цѣны на хлопокъ устанавливаются у насъ иностраннымъ рынкомъ и ежегодно подвергаются колебаніямъ въ зависимости отъ мірового урожая. Спекуляціи съ этимъ сырьемъ вредно отражаются на положеніи нашей мануфактурной промышленности.

Съ вступленіемъ Америки на путь колоніальныхъ приобрѣтеній, ея

собственная потребность в хлопке сильно возрастает, и теперь уже говорить о возможности установления в Америке вывозной пошлины на хлопок.

Так как Америка есть наш главный поставщик хлопка, то весьма возможно, что при неурожае в этой стране мы будем испытывать хлопковый голод, который остановит деятельность наших мануфактурных фабрик.

Орошение земель в Сыр-Дарьинской, Ферганской областях и в южной части Семиреченской до г. Пишпека, по которым линия проходит на расстоянии около 500 верст, даст возможность значительно расширить эту важную отрасль земледельческой промышленности и, кроме того, развивать виноделие, табаководство и производство ценных масличных растений.

2) С введением вдоль линии земледельческой оседлости, тучная пастбища края будут полнее использованы для развития животноводства и производства, с ним связанных. Известно, с какою быстротою возникли в западной Сибири мясные, маслобойные и салотопленные заводы с открытием движения по Сибирскому рельсовому пути.

Хлопководство и вышеупомянутые производства имеют в нашем народном хозяйстве важное значение, с одной стороны, в смысле увеличения нашего экспорта, а с другой — сокращения ввоза к нам иностранного сырья, что должно будет отразиться благоприятно на нашем торговом балансе.

3) На находящихся в районе линии речках и многочисленных озерах, богатых рыбою, рыбные промыслы, при возможности сбыта товаров железнодорожным путем, имеют большую будущность.

4) Можно рассчитывать, что с проведением железной дороги в Семиреченской области и на Алтайских землях — в соленых озерах, изобилующих поваренною солью, разовьются соляные промыслы.

5) В наших среднеазиатских владениях, а также в Семиреченской и Семипалатинской областях, отсутствие лесов, минерального топлива и путей сообщения препятствовало до сих пор развитию различных отраслей добывающей и обрабатывающей промышленности.

С постройкой Ташкент-Томской железной дороги и с соединением ее с богатыми Кольчугинскими угольными коями на кабинетских землях, будет устранено это препятствие и вместе с тем угольная промышленность получит наконец широкое развитие, так как в этом топливе нуждаются не только безлесные страны юга, но и Сибирская железная дорога.

6) Ташкент-Томская железная дорога, как преимущественно горная, даст толчок развитию металлургической промышленности и преимуще-

ственно добычи ценных металлов и камней в наших среднеазиатских владениях, и в особенности на кабинетских землях Алтая, где уже открыто более 800 рудных залежей, из которых эксплуатируются лишь немногие.

7) При отсутствии лесов в Туркестанских землях, в Семиреченской области и южной части Семипалатинской и изобилии их на Алтае, а также в северных частях Иртыша и Оби, перескаемых железною дорогою, рельсовое сообщение положит прочное основание лесной промышленности и торговли.

8) При склонности земледельческого населения в южных странах к более выгодным производствам ценных растений в ущерб злакам, в этих странах оказывается недостаток хлеба для собственного продовольствия, который в Туркестанских землях определится теперь ежегодно свыше 25.000.000 пудов. По мере увеличения населения этот недостаток прогрессирует.

Между тем Запасаю округ Семипалатинской области и в особенности Алтайской кабинетских земель дают большой ежегодный избыток хлеба для вывоза, достигающий теперь 40.000.000 пудов. По мере заселения свободных земель и расширения запасов этот избыток будет быстро возрастать, как показали примеры Западной Сибири после проведения Сибирской железной дороги. С дешевыми хлебами Томской губернии и Семипалатинской области не будут в состоянии конкурировать в Туркестане хлеба ни северного Кавказа, ни соседнего персидского Сусетана. При таких условиях Ташкент-Томская железная дорога положит надежное основание хлебной промышленности и торговли.

9) Проходя параллельно Китайской границе и сближаясь с нею на пересечении, образуемых между горными хребтами, отбрасывающими нас от Китайской империи, в особенности по судоходной реке Или, проектируемая линия окажет влияние на развитие наших торговых сношений с округом Кузунджи и вообще с западной Монголией. Эти сношения сосредоточиваются теперь в Кяхте и весьма ограничены, вследствие неудобств и дороговизны сообщения по так называемому Чугскому колесному тракту.

Из этого обзора ясно, что Ташкент-Томская железная дорога, по своему экономическому значению, не только не уступает великому Сибирскому пути, но и превосходит его, так как она, предоставляя нашему земледельческому населению обширные и плодородные земли, открывает вместе с тем народному труду разнообразная поприща для эксплуатации легко доступных богатств и для торговли внутренней и внешней.

б) Культурное и стратегическое значение дороги.

Направление Ташкентъ-Томской желѣзной дороги въ общемъ параллельно нашей границѣ съ Китайской монархией, при чемъ она мѣстами приближается къ этой границѣ на разстояніе менѣе 100 верстъ, а мѣстами удаляется отъ нея до 500 верстъ.

Почти на всемъ протяженіи она прикрыта со стороны Китая цѣпью высокихъ горныхъ краевъ, между которыми существуютъ, какъ сказано выше, 3 легко доступныхъ прохода, а именно: по теченію судоходной рѣки Или, по бассейнамъ озеръ Сасы-Куль, Алла-Куль и Шиноръ и, наконецъ, по бассейну озера Зайсана и долинѣ Чернаго Иртыша.

Поэтому, какъ постройка этой желѣзной дороги, такъ и водвореніе вдоль ея прочной русской осѣлости имѣютъ для насъ важное политическое значеніе. Онѣ самымъ дѣйствительнымъ образомъ упрочатъ наше политическое и культурное вліяніе на азіатскомъ востокѣ.

Наша граница съ Китаемъ такъ велика, что защита ея безъ параллельной ей желѣзной дороги, и притомъ хорошо защищенной и оберегаемой, — была бы въ случаѣ войны весьма затруднительна.

Съ постройкой Сибирской желѣзной дороги и Манчжурскихъ линій у насъ созданы важныя интересы на дальнемъ Востокѣ, которые мы, послѣ принесенныхъ нами великихъ жертвъ, должны охранять, а потому устройство второй рельсовой артеріи по направленію къ дальнему Востоку существенно облегчитъ намъ задачу мобилизаціи тамъ значительныхъ военныхъ силъ въ случаѣ войны.

Какъ мы видѣли выше, сооруженіе Ташкентъ-Томской желѣзной дороги разрѣшаетъ важныя экономическія интересы нашей страны, которые неизбежно привлекутъ къ полосѣ, вдоль линіи, дѣятельное переселеніе и оживленную экономическую жизнь. Преслѣдуя экономическія цѣли, мы попутно разрѣшаемъ важнѣйшія политическія и военныя задачи.

Обширная предпримчивость по ирригаціи земель въ предѣлахъ полосы, смежной съ желѣзною дорогою, которая обеспечитъ быстрое и густое заселеніе ея, будетъ такимъ образомъ имѣть двойное государственное значеніе — агрикультурное и политическое. Она вмѣстѣ съ тѣмъ положитъ прочное основаніе доходности желѣзнодорожнаго пути, при которой только и могутъ окупиться затраченные на него капиталы.

Такимъ образомъ Ташкентъ-Томская желѣзная дорога представляетъ собою счастливое сочетаніе условий, при которыхъ потребность обороны государства и его великія политическія задачи разрѣшаются мирными и культурными средствами, необходимыми для экономического и промышленнаго развитія страны.

Краткія соображенія объ условіяхъ доходности Ташкентъ-Томской желѣзной дороги.

Изъ вышеприведеннаго описанія легко заключить, что Ташкентъ-Томская желѣзная дорога будетъ не изъ дешевыхъ. По одному взгляду на карту видно, что по количеству водопропускныхъ сооруженій она не найдетъ себѣ равной ни въ Европейской, ни въ Азіатской Россіи. Какъ преимущественно горная, линія эта мѣстами будетъ находиться въ тоннеляхъ.

На двухъ третяхъ своего протяженія она пройдетъ по слабо населенной мѣстности, при абсолютномъ бездорожьи, гдѣ устройство жинія для служащихъ и рабочихъ и подвозы матеріаловъ къ сооруженіямъ потребуютъ специальныхъ организацій. Къ этому пужно присоединить отсутствіе лѣсныхъ матеріаловъ въ южной половинѣ линіи и необходимость организовать подвозъ ихъ съ Алтая и съ р. Иртыша.

По этимъ причинамъ къ сооруженію Ташкентъ-Томской желѣзной дороги придется примѣнить многія сотни верстъ временныхъ узкоколейныхъ рельсовыхъ путей, оборудованныхъ значительнымъ подвижнымъ составомъ, специально для подвоза строительныхъ матеріаловъ, рабочихъ и продовольствія. По окончаніи сооруженія дороги эти временныя путевыя средства могутъ быть использованы въ кабинетскомъ горномъ округѣ на Алтаѣ для устройства постоянныхъ подъездныхъ рельсовыхъ путей между рудниками и угольными коями съ одной стороны, и горными заводами — съ другой. Эта счастливая случайность не можетъ не оказать существеннаго вліянія на развитіе горной дѣятельности на Алтаѣ.

На основаніи вышеизложеннаго, даже при облегченныхъ условіяхъ сооруженія, Ташкентъ-Томская желѣзнодорожная магистраль обойдется, пужно полагать, не менѣе 70.000 рублей съ версты, что составитъ $70.000 \times 2.700 = 189.000.000$ рублей дѣйствительныхъ.

Присоединяя сюда 20% на платежи процентовъ во время сооруженія дороги и расходы по реализаціи капитала, номинальный размѣръ послѣднѣго опредѣлится приблизительно въ 227.000.000 рублей.

Чтобы при этой стоимости окупить затраченные на желѣзную дорогу капиталы, валовая ея доходность отъ перевозокъ должна быть не менѣе 20.000.000 рублей въ годъ. Полагая, что, при цѣлесообразномъ сооруженіи дороги и экономной ея эксплуатаціи, годовые расходы послѣдней не превысятъ 55% валового дохода, или 11.000.000 рублей, на оплату процентовъ и погашенія капитала останется лишь 9.000.000 рублей, что составитъ приблизительно 4% на капиталъ.

Однако рассчитывать на такую валовую доходность от железнодорожных перевозок, когда линия на трех-пятих частях своего протяжения проходит по местности, совершенно пустынной, — очевидно нельзя, несмотря на то, что в районе Ташкент-Томской железной дороги встречаются условия, в высшей степени благоприятные для развития, земледелия и разнообразных промышленных производств и торговли, но эти условия могут быть использованы лишь оседлым населением, без которого невозможно развитие экономической жизни.

В край, хотя и обладающий плодороднейшей почвой, но ежегодно превращающейся от засух в безлюдную пустыню, железная дорога не может водворить оседлой земледельческой колонизации, а малонаселенность будет препятствовать возникновению и других производств, которыми могли бы основаться в районе железной дороги, благодаря естественным дарам природы и железнодорожному сообщению. Поэтому изыскание способа скорого заселения полосы вдоль южной части Ташкент-Томской железной дороги неразрывно связывается с вопросом о самом сооружении ее.

Чтобы успешно заселить край вдоль железной дороги между Ташкентом и озером Зайсаном, — необходимо предпринять обширные ирригационные работы. Тогда пустынные подножья горных хребтов и долины рек, по которым проходит линия, обратятся в богатейшие местности, которые и привлекут к себе густое и оседлое земледельческое население.

Если в течение 15—20 лет оборудовать ирригационными сооружениями до 1.000.000 десятин свободных земель и начать эти работы одновременно с сооружением железной дороги, которое вследствие трудности условий само будет длиться 10 лет, то финансовое положение соединенного предприятия будет вполне прочно.

Из 1.000.000 орошенных десятин, нужно полагать, не менее 200.000 десятин отойдет под культуру хлопка, виноградарства, табака и других ценных растений, а 800.000 десятин — под производство злаков.

На орошение земель потребуется не менее 70.000.000 рублей действительных, а вместе с потерей процентов во время исполнения работ и с расходами на реализацию капитала — 90.000.000 рублей.

При самой умеренной плате за пользование ирригацией доход от ирригационного предприятия будет значительным, который будет дополнять доходность еще неуспешного развития железнодорожного предприятия, но важнее всего — то, что развитие коммерческой деятельности дороги вследствие заселенности и производительности полосы вдоль ее будет вполне обеспечено.

Отсюда ясно, что Ташкент-Томская железная дорога будет доходна как коммерческое предприятие, лишь при условии, если одновременно с ее сооружением будут разрабатываться агрикультурные задачи края и если оба эти предприятия будут неразрывно между собой связаны.

Как отзовется сооружение Ташкент-Томской дороги, в связи с ирригацией земель, на интересах страны и Государственного казначейства.

В статье „Государственное значение Ташкент-Томской железной дороги“ нами выяснено экономическое, культурное и стратегическое значение этой магистрали. Мы указали также на важность одновременного с сооружением дороги производства работ по орошению земель в районе южной части линии.

Теперь нам остается рассмотреть — как отзовется затраты на оба вышеуказанные предприятия — с одной стороны на выгодах страны, а с другой — на интересах государственного казначейства.

Взносная стоимость сооружения дороги определена нами в 227.000.000 рублей, а стоимость ирригации земель в 90.000.000 рублей, а всего 317.000.000 рублей номинальных.

Как результат этой затраты, страна приобретет кроме железной дороги значительные выгоды, а именно: не говоря уже о тех отраслях промышленности и торговли, которые будут призваны к жизни железнодорожным сообщением — земли в районе железной дороги значительно повысятся в цене.

Если принять, что район железной дороги распространяется лишь на 25 верст в каждую от нее сторону, то на 2.500 верстах длины магистральной линии придется 12.500.000 десятин, которые благодаря железной дороге увеличатся в цене по крайней мере на 20 рублей с десятины, что уже составит приобретение в 250.000.000 рублей.

Но из упомянутого количества — 1.000.000 десятин будет оборудовано орошаемыми сооружениями. Нормальная арендная плата за орошаемую землю будет колебаться от 20 до 30 рублей за десятину в год.

Придерживаясь нижней нормы, стоимость орошаемой десятины будет не менее 400 рублей.

Следовательно, страна приобретет благодаря железной дороге и ирригации земель следующие земельные ценности: $11.500.000 \times 20 + 1.000.000 \times 400 = 630.000.000$ рублей.

Чтобы доказать, что в этом расчете нет никакого преувеличения, заметим, что орошаемая земля при производстве злаков дает, безбоязненно, урожай от 200 до 250 пудов разных хлебов с десятины. Приняв стоимость их на метр в 40 копеек с пуда и взяв низшую норму урожая, валовой доход с десятины будет $200 \times 40 = 80$ рублей. Обработка и смена обходятся не дороже 30 рублей с десятины, считая в том числе и труд земледельца, а потому его чистая прибыль будет не менее 50 рублей с десятины. Очевидно, при этих условиях арендатор охотно заплатит годовую аренду — 20 рублей с десятины.

При культуре хлопка, виноградников, табака и прочее доходность земель значительно выше. В самом деле — орошенная десятина дает сырого Американского хлопка не менее 70 пудов, при чем от 2 р. 50 к. до 3 рублей с пуда. Стоимость обработки и сбора определяется в 50 руб. с десятины, а чистый доход будет от 125—160 рублей с десятины. За эти земли арендаторы охотно заплатят годовую аренду — 30 рублей с десятины и больше.

Переходя теперь к вопросу, как соединение предприятия железно-дорожного и ирригационного отразится на интересах государственного казначейства — заметим, что Ташкентско-Томская железная дорога, при условии заселения южной ее части, между г. Ташкентом и озером Зайсаном, по приблизительному подсчету достигнет в течение первого десятилетия эксплуатации валовой доходности около 13.000.000 рублей в год.

Принимая расход эксплуатации 55%, валового дохода или 8.250.000 рублей, на оплату капитала останется 6.750.000 рублей, а требуется не менее $227.000.000 \times 0.04 = 9.080.000$ рублей. Следовательно, будет не хватать больше 2.000.000 рублей в год.

В среднем же за первое десятилетие ежегодный дефицит вероятно превысит 3.000.000 рублей.

Если же железнодорожному Обществу будет предоставлено право производить орошение земель вдоль линии и пользоваться частью платы, по которой правительство будет отдавать орошаемые земли в аренду, так например, если Обществу дороги будет предоставлено получать за земли, отводимые под культуру хлопка и других растений, по 20 рублей с десятины, а под посевы злаков по 12 рублей с десятины, то результаты соединенного предприятия будут другие.

За снабжение водою для орошения 1.000.000 десятин полей общество, будет получать валового дохода 13.600.000 рублей в год.

Предполагая, что управление ирригационным предприятием, ремонт и возобновление сооружений обойдется не выше 4.000.000 рублей в год, чистый доход от ирригационного предприятия будет 9.600.000 рублей.

Полагая, что для покрытия расходов по ирригационному предприятию железнодорожное общество выпустит облигации, негантированные правительством, но обеспеченные получаемой через его посредство арендной платой, годовая оплата интереса и погашения капитала составит 5,5% или $90.000.000 \times 0,055 = 4.950.000$ рублей.

Следовательно, железнодорожное общество от своего ирригационного предприятия будет иметь чистой прибыли около 4.500.000 рублей, которые и покроют дефициты первых лет эксплуатации дороги.

Если правительство в интересах скорейшего заселения района дороги ограничить арендные годовые платы за орошаемые земли самыми низкими пределами, а именно за земли, отведенные под культуру злаков — по 15 рублей с десятины, а под культуру хлопка, садовых растений и бахчей — по 25 рублей с десятины, то годовой доход казны от одной этой статьи будет: $800.000 \times 3 + 200.000 \times 5 = 3.400.000$ рублей.

Следовательно, если бы потребовались в первые годы эксплуатации те которые приплатят гарантии по железнодорожному предприятию, то для этих возможных приплат казна приобретает от соединенного предприятия особые и вполне достаточные источники.

Отсюда ясно, что Ташкентско-Томская железная дорога при условии соединения железнодорожного предприятия с ирригационным — вполне окупится и не только не потребует никаких жертв от государственного казначейства, а напротив, даст ему новые и значительные источники доходов, с одной стороны, от разнообразных отраслей промышленности и торговли, которые разовьются в ныне пустынном крае, благодаря рельсовому сообщению, а с другой — от аренды орошаемых земель.

Заключение.

Если сооружение мирового Сибирского пути вызывалось необходимою восстановить равновесие между награвшими потребностями народными и средствами государства для их удовлетворения, то сооружение великой средне-азиатской рельсовой артерии, воскрешающей жизнь в богатой одаренной природою, но забытой краем, бывшем в доисторическую времена колыбелью и колыбелью человечества, с целью — открыть труд русского народа, доступ к его богатствам, довершить разрывание сей великой государственной проблемы, которое составит славную страницу в истории современного нам благополучного Царствования.

С. Мамонтов. А. Антонович.