3/3554.

А 553.

ЭКОНОМИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ

ТУРКЕСТАНСКАГО РАЙОНА

3а 9911.

обслуживаемаго

Средне-Азіатской желѣзной дорогой.

(Закаспійская, Самаркандская, Ферганская, Сыръ-Дарьинская и Семирѣченская области, а также Бухарское и Хивинское ханства).

съ приложеніемъ оро-гидрографической и промышленно-культурной картъ, картограммъ, діаграммъ и разныхъ статистическихъ матеріаловъ.

ч. I. Производительныя силы страны.

Составилъ С. І. Гулишамбаровъ,

Членъ отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтѣ Управленія Средне-Азіатской желѣзной дороги.

БИБЛІОТЕКА * Ученаго Комитета Ин. Отд.

АСХАБАДЪ,
Электропечатня З. Д. Джаврова.
1913.

Ч. I. Ф.

Обслуживаемый Средне-Азіатской желѣзной дорогой край является самою молодою частію Россійской Имперіи; ему только въ нынѣшнемъ году минуло сорокъ лѣтъ, а между тѣмъ какая безконечная разница между тѣмъ, что было и быльемъ поросло и тѣмъ, что есть и что обрисовывается на горизонтѣ ближайшаго будущаго.

Россія застала его страною безправія въ полудикомъ состояніи съ преобладающимъ кочевымъ и полукочевымъ разноплеменнымъ населеніемъ, постоянно враждовавшимъ между собою и съ сосѣдями; всюду господствовало право сильнаго и связанная съ нимъ необезпеченность жизни и достоянія личности. Такое положеніе дѣла создавало благопріятную почву для развитія въ немъ невольничества, что дѣйствительно и имѣло мѣсто въ широкихъ размѣрахъ: на базарахъ, особенно Бухары и Хивы, всегда можно было купить и продать рабынь и рабовъ всякаго возраста. Еще такъ недавно европейцамъ почти невозможно было проникнуть сюда безъ опасенія за свою жизнь и даже послы великихъ державъ не были гарантированы отъ насилія (въ 1842 г. англійскій посланникъ Конолли былъ преданъ въ Бухарѣ

мучительной казни), а теперь всякій обыватель безбоязненно колеситъ по всей странѣ, не опасаясь ни за жизнь, ни за имущество. Номады, въ свою очередь, начинаютъ осѣдать на землю, предпочитая постоянный трудъ земледѣльца скитальческой жизни кочевника, полной всякихъ случайностей и непредотвратимыхъ невзгодъ.

По великодушному почину ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II, введеніе русской гражданственности въ вновь завоеванномъ краѣ сопровождалось повсюду уничтоженіемъ невольничества и послѣдніе очаги его въ Бухарѣ и Хивѣ были окончательно погашены въ 1873 заключеніемъ дружественныхъ договоровъ съ Хивинскимъ и Бухарскимъ ханами, обязывавшихъ новыхъ вассаловъ Россіи немедленно прекратить въ своихъ владѣніяхъ постыдный торгъ людьми.

Съ умиротвореніемъ края началось широкое развитіе земледѣлія и связанныхъ съ нимъ промысловъ и увеличеніе благосостоянія населенія; оживились торговыя сношенія съ ближайшими сосѣдями и установился товарообмѣнъ съ внутренними губерніями Имперіи: отъ окраинъ къ центру пошли продукты сельскаго хозяйства, а отъ центра къ периферіи—произведенія фабрично-заводской промышленности.

Хозяйственная дѣятельность страны вмѣстѣ съ оживленіемъ стала принимать и болѣе разнообразныя формы примѣнительно къ климатическимъ условіямъ. Особенные успѣхи выпали на долю хлопководства, которое, хотя и было извѣстно въ Средней Азіи съ незапамятныхъ вре-

менъ, но широкіе промышленные размѣры стало принимать лишь за послѣднія 25—30 лѣтъ. Прежде оно удовлетворяло лишь скромнымъ требованіямъ мѣстнаго населенія, а теперь, за удовлетвореніемъ тѣхъ-же потребностей, избытокъ своихъ произведеній—хлопка, масла, сѣмянъ, жмыховъ и пр.—отправляетъ слишкомъ на 150 милліоновъ руб. въ годъ въ другія мѣста Россіи и заграницу. Благополучіе страны вообще и ея хлопководство въ частности въ значительной мѣрѣ обязаны сооруженію Средне-Азіатской желѣзной дороги и ея сначала стратегической, а потомъ и коммерческой дѣятельности. Прочное замиреніе края, безъ упомянутаго рельсоваго пути, едва-ли могло совершиться въ столь короткое время, а коммерческіе успѣхи хлопководства всецѣло обязаны окончанію Самаркандъ-Андижанской желѣзной дороги, связавшей Фергану съ Каспійско-Волжскимъ бассейномъ.

Въ виду столь исключительнаго значенія Средне-Азіатской желѣзной дороги въ трудовой дѣятельности вновь завоеванной обширной территоріи, знавшей въ сѣдой древности лучшія времена, мнѣ казалось полезнымъ ближе ознакомиться съ современнымъ состояніемъ производительныхъ силъ этой любопытной страны и выяснить взаимоотношенія народнаго и желѣзнодорожнаго хозяйствъ въ предѣлахъ Туркестанскаго Генералъ-Губернаторства.

Приступивъ къ изученію экономическаго состоянія двухъ упомянутыхъ обширныхъ, хозяйствъ, я скоро убѣдился въ недостаточности статисти-

ческаго матеріала для освѣщенія предмета съ тою полнотою, какую онъ заслуживаетъ. Наиболѣе полный и достовѣрный матеріалъ даютъ Средне-Азіатская желѣзная дорога и Министерство Финансовъ, которые, въ интересахъ фиска, точно учитываютъ товарообмѣнъ и передвиженіе пассажировъ, какъ во внутреннемъ, такъ и въ международномъ (по среднеазіатской границѣ) сообщеніяхъ.

Основываясь преимущественно на этихъ матеріалахъ, а также принимая во вниманіе данныя Министерствъ Путей Сообщенія, Земледѣлія и Торговли, я сдѣлалъ въ предлежащемъ трудѣ попытку обрисовать общее положеніе хозяйственной дѣятельности нашихъ среднеазіатскихъ владѣній и участіе въ ней Казенной Средне-Азіатской желѣзной дороги.

Первая часть этого труда (290 стр.) посвящена выясненію размѣровъ производительныхъ силъ и характеристикѣ ихъ въ странѣ, въ связи съ физической природой послѣдней; во второй части (89 стр.) изложена исторія сооруженія желѣзной дороги, ея оборудованность, коммерческая дѣятельность за послѣднія 10—12 лѣтъ, ея финансовое состояніе и положеніе ея въ настоящее время въ ряду другихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ; въ третьей и послѣдней части (182 стр.) характеризуется оборудованность отдѣльныхъ станцій и участіе каждой изъ нихъ въ общей работѣ дороги.

Хотя на свою работу я употребилъ болѣе двухъ лѣтъ, но всетаки чувствую, что мнѣ не вполнѣ удалось обнять предметъ совсѣхъ его

сторонъ и соблюсти въ изложеніи равномѣрность отдѣльныхъ частей; найдутся вѣроятно и другіе дефекты, которыхъ трудно избѣжать въ сложномъ и еще очень мало изученомъ дѣлѣ, но всетаки думается, что послѣдующіе изслѣдователи найдутъ въ моемъ трудѣ немало цѣнныхъ справокъ, а мои ошибки дадутъ имъ возможность предупредить ихъ повтореніе въ будущемъ.

Этотъ трудъ, съ соотвѣтствующимъ по обстоятельствамъ времени поправкамъ въ программѣ и матеріалахъ, можетъ лечь въ основу для предпринимаемыхъ, Управленіемъ Средне-Азіатской желѣзной дороги повременныхъ экономическихъ и коммерческихъ обзоровъ района, который обслуживается его дорогой.

Систематическое оглавленіе всѣхъ трехъ частей*).

ч. I Производительныя силы страны . . . . . 1—236
Исторія (1,150,173). Великое переселеніе народовъ (4), морской путь въ Индію (5), завоеваніе края Россіей и уничтоженіе невольничества (6); сформированіе Туркестанскаго Генералъ-Губернаторства (11). . . . . 1—12
Пространство и населеніе (13), распредѣленіе населенія по пространству, возрастнымъ группамъ, по семейному положенію, языку и пр. (14) 12—20
Рельефъ, почва (20), гидрографія (23) и климатъ (33) . . . . . 21—33
Хозяйство: кочевое, богарное и ирригаціонное (34); итоги земледѣльческой промышленности (36), культуры пшеницы и риса (38); культура хлопка (41) и стоимость хлопководства (46); культура льна (49) и люцерны (49), плодоводство (50), виноградарство (54), огородничество (55), табаководство (55), лѣсное хозяйство (56), солодковый корень (57), пчеловодство (57), рыболовство (58), шелководство (59), скотоводство (62), горныя богатства (67). . 34—79
Фабрики и заводы (79): сахарный, нефтеобрабатывающій, сантонинный, хлопкоочистительные (83), маслобойные (85), утилизація отбросовъ (88). . . . . 79—90
Торговля (90), пути и средства сообщенія (91), товарообмѣнъ Туркестанскаго района съ прочими частями Имперіи (95), внѣшняя торговля по Средне-Азіатской границѣ (97), русско-персидскій товарообмѣнъ (101), русско-афганскій товарообмѣнъ (106), русско-китайскій товарообмѣнъ (109), транзитъ (115) и заграничное пассажирское движеніе (117). . 90—120
Мургабское Государево имѣніе . . . . . 121—149
Хивинское ханство, историко-статистическій очеркъ. . . . . 150—172
Бухарское ханство, историко-статист. очеркъ . 173—236
ч. II Исторія сооруженія Средне-Азіатскій ж. д. 1—90
(1), техническое описаніе ея (10), паровозный паркъ (22, 76, 77), движеніе поѣздовъ (32, 78), вагонный паркъ (30, 79, 80). . . .
Утилизація подвижного состава и коммерческая

*) Цифры въ скобкахъ указываютъ страницы. Подробныя оглавленія см. въ концѣ каждой части.

дѣятельность дороги (32, 35, 81), перевозка пассажировъ (35, 83), частныхъ грузовъ (37), воинскихъ грузовъ (52, 83), животныхъ и клади дороги (52, 53, 83), перевозка грузовъ малой скорости по направленіямъ (82), количество и пробѣгъ служебныхъ грузовъ (84). 32—54
Расходъ главнѣйшихъ матеріаловъ и оборотный капиталъ (55, 84) . . . . . .
Населеніе Средне-Азіатской желѣзной дороги (56, 85)
Врачебная помощь (59). . . . . .
Учебныя заведенія (60, 86). . . . . .
Финансовые результаты работы Средне-Азіатской жел. дор. (61, 87). . . . . .
Улучшеніе хозяйства Средне-Азіатской желѣзной дороги (66). . . . . .
Положеніе Ср.-Аз. ж. д. въ ряду другихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 70, 88). . . . . .
ч. III Работа отдѣльныхъ станцій Ср.-Аз. ж. д. 1—18
Кокандъ-Наманганская и часть Ташкентской примыкающія къ Средне-Азіатской жел. дор. 165—169
Распредѣленіе станцій по выручкѣ 1911 г. (170), по отправленіямъ и прибытіямъ по отдѣльнымъ накладнымъ (175), по передачѣ телеграммъ (177) и работа станцій по валовой выручкѣ и перевозкѣ пассажировъ и грузовъ въ 1912 году. (179) . . . . . 170—184

Діаграммы, картограммы и карты.

Діаграмма валовыхъ доходовъ и расходовъ Ср.-Аз. ж. д.
„ денежныхъ доходовъ и расходовъ Ср.-Аз. ж. д.
„ распредѣленія станцій по выручѣ въ 1911 г.
„ переработки оборотной клади въ 1911 г.
„ перевозки грузовъ малой скорости въ 1911 г.
„ пассажирскаго движенія въ 1911 г.
„ товарныхъ отправокъ и прибытій въ 1911 г.
„ переданныхъ станціями телеграммъ въ 1911 г.
Профиль Средне-Азіатской желѣзной дороги . . .
Картограмма культуры пшеницы въ Туркест. краѣ. .
„ культуры хлопчатника „ „ . . .
„ „ винограда „ „ . . .
Промышленно-культурная карта Туркестанскаго края съ обозначеніемъ этнографическаго состава, районовъ орошенія земель и животнаго населенія. .
Промышленно-культурная карта Туркестанскаго края съ обозначеніемъ фабрикъ, заводовъ и ископаемыхъ.
Оро-гидрографическая карта Туркестанскаго края . .

ТУРКЕСТАНСКІЙ[1] РАЙОНЪ И ЕГО ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫЯ СИЛЫ.

Исторія. Районъ[2]), обслуживаемый Средне-Азіатской желѣзной дорогой, занимая обширное пространство, почти равное территоріи четырехъ великихъ державъ[3]) въ совокупности, представляетъ громадный интересъ въ оро-гидрографическомъ и естественно-историческомъ отношеніяхъ.

Окаймляясь съ юго-востока и юга высочайшими горными хребтами Тянь-Шаня и Памира съ вершинами подымающимися въ заоблочную высь[4]), описываемая область къ сѣверу и западу переходитъ въ глубочайшую на земномъ шарѣ Арало-Каспійскую низменность[5]), бывшую когда-то дномъ высохшаго моря, отъ котораго нынѣ остались еще четыре большихъ водоема—Каспій, Аралъ, Балхашъ и Исыкъ-Кюль[6]). Эта низменность съ примыкающими къ ней схожими по при-

---

[1]) Правильнѣе было-бы писать Туркистанъ, подобно Гюлистану, Афганистану, Кафиристану и др.

[2]) Области: Закаспійская—532 т. кв. в., Сыръ-Дарьинская—453 т., Семирѣченская—348 т., Ферганская—121 т., Самаркандская—61 т., Бухара—218 т. и Хива—54 т., а всего—1787 т. кв. в.

[3]) Австро-Венгрія—608 т., Германія—486 т., Франція—483 т. и Италія—258 т., а всего—1835 т. кв. в.

[4]) Вершина Ханъ-Тенгри (царь боговъ), называемая также пикомъ Гумбольдта, 24 т. ф., т. е. почти полтора раза выше Большого Арарата—16,9 т. ф.

[5]) По дорогѣ изъ Мерва въ Хиву есть мѣста на 230 ф. ниже уровня океана.

[6]) Уровень Арала на 162 ф. выше уровня океана; уровень Каспія на 85 ф. ниже уровня океана, а глубина его въ южной части болѣе 500 ф.

родѣ монгольскими и китайскими степями, а съ юга отрогами Гималая съ глубокой древности служила ареной величайшихъ міровыхъ событій.

Еще за 13 вѣковъ до Р. Х. Ассирійскій царь Нинъ доходилъ до Бактра (теперешній Балхъ, лежащій на соименной рѣкѣ, притокѣ Аму-Дарьи), гдѣ онъ женился на Бактрійской принцесѣ Семирамидѣ, которая способствовала ему къ овладѣнію городомъ. Семирамида впослѣдствіи упрочила завоеванія Нина[7]) и расширила Бактрійское царство. Къ этой же эпохѣ относится и сформированіе въ низовьяхъ той же рѣки Харезмской монархіи.

Обѣ эти монархіи сыграли огромную роль въ развитіи человѣчества сѣдой древности. Густонаселенные оазисы постоянно привлекали сюда разныхъ завоевателей и въ бассейнахъ Аму и Сыръ-Дарьи разновременно группировались менѣе значительныя владѣнія—Согдіана, Маргіана, Бухара, Трансоксанія и др.

Политическая географія Средней Азіи часто и рѣзко измѣняла свои контуры, то дробясь на мелкіе участки, между разноплеменными народностями одного и того-же тюркскаго корня, то захватывая все воедино огромнымъ кольцомъ.

Масса населенія, занимая степную часть, вела жизнь кочевую, передвигаясь съ мѣста на мѣсто въ поискахъ лѣтнихъ и зимнихъ пастбищъ. При нѣкоторыхъ географическихъ удобствахъ, часть номадовъ осѣдала на землю, устраивая оазисы и превращая ихъ съ теченіемъ времени въ культурные центры.

Когда же населеніе увеличивалось и скудная природа отказывала ему въ необходимомъ пропитаніи, милліоны людей со своими стадами

---

[7]) Балхъ считается однимъ изъ древнѣйшихъ населенныхъ пунктовъ и на Востокѣ называется матерью всѣхъ городовъ (Умме-эль-беладъ). Костенко, Средняя Азія и водвореніе въ ней русской гражданственности, стр. 19 и 43.

и домашнимъ скарбомъ поднимались на ноги и въ поискахъ лучшихъ мѣстъ живой волной затопляли всѣ на пути встрѣчавшіеся населенные пункты, то сокрушая въ нихъ всякую жизнь и культуру, то увлекая съ собою побѣжденныхъ. Подобно катящейся съ горы снѣжной лавинѣ, первоначальное ядро движущейся массы нерѣдко принимало огромные размѣры и подъ ея напоромъ или натискомъ рушились обширныя монархіи съ выработанной многовѣковой культурой. Эти живыя массы становились особенно страшны, когда выдвигали среди себя талантливыхъ и властныхъ руководителей, могущихъ вести ихъ на грабежи и завоеванія. Шли эти орды по всѣмъ направленіямъ, но преимущественно съ востока на западъ, причемъ нерѣдко встрѣчныя государства разрушались такъ, что отъ нихъ не оставалось камня на камнѣ; иногда происходила ассимиляція побѣдителей съ побѣжденными, но чаще имѣло мѣсто обогащеніе нападавшихъ на счетъ мирныхъ жителей: грабили и воровали не только вещи, но и людей, которыми открыто торговали повсемѣстно.

Откуда шли эти полчища, гдѣ былъ ихъ очагъ—никто не зналъ, но всѣ чувствовали ихъ страшную и неотразимую мощь.

Впервые Европейская цивилизація столкнулась съ Средне-Азіатскою въ эпоху Александра Македонскаго, когда послѣдній проникъ въ эту невѣдомую землю со своими греческими войсками и подчинилъ своей власти всѣ важнѣйшіе оазисы Средней Азіи. Побѣдоносное шествіе этого героя древняго міра ознаменовалось многими культурными начинаніями, память о которыхъ сохранилась въ Туркестанѣ и понынѣ.

Спустя 600 лѣтъ, слѣдовательно, съ III в. нашей эры, изъ Центральной Азіи началось массовое движеніе населенія, извѣстное въ исторіи

подъ именемъ великаго переселенія народовъ. Одинъ изъ знаменитыхъ предводителей ихъ, Атилла, проникъ со своими полчищами далеко въ глубину Европы и въ корнѣ потрясъ весь ея строй и культуру. Другія теченія той же великой живой волны заполонили восточную и южную Европу. Такимъ образомъ, гунны, остъ-готы и др. родственныя имъ племена разновременно осѣли въ Европѣ.

Съ VII в. начинается движеніе арабовъ съ юга на сѣверъ въ Персію, Трансоксанію и далѣе не столько съ завоевательными замыслами, сколько для распространенія новой, только что народившейся тогда, религіи ислама.

Другая часть аравитянъ пошла на западъ, по африканскому побережью Средиземнаго моря вплоть до страны Заходящаго Солнца (Марокко) и затѣмъ заняла даже Испанію.

Въ Средней Азіи ученіе Магомета пришло въ ближайшее столкновеніе съ ученіями древнѣйшихъ проповѣдниковъ Зороастра, Будды и Конфуція. Арабы одержали здѣсь полную побѣду въ политическомъ и религіозномъ отношеніяхъ, но господство ихъ продолжалось сравнительно недолго.

Уже въ X в. новыя тюркскія орды отбили Бухару у Саманидовъ и заняли Персію, но всѣ свои завоеванія тоже скоро должны были уступить Сельджукамъ, занявшимъ Курдистанъ, Афганистанъ, Хоросанъ и даже Сирію и Египетъ. Сельджуки въ свою очередь не могли устоять противъ новоявленнаго „потрясателя міра“—Чингизъ-хана. Новая могучая людская вална, направлявшаяся съ сѣвера на югъ изъ Монголіи, подъ предводительствомъ упомянутаго полководца, быстро неслась впередъ, разрушая на своемъ длинномъ пути всякую культуру. Тѣснимые ор-

дами Чингизъ-хана, часть тюрокъ-огузовъ направилась на западъ и при султанѣ Османѣ отняла у Византіи почти всю Малую Азію.

Въ память этого Султана тюрки стали называть себя османами. Не удовлетворившись занятіемъ Малой Азіи и видя слабость Византіи, османы въ 1356 г. перешли на Балканскій полуостровъ здѣсь они быстро заняли Ѳракію, Сербію, Валахію, Болгарію и уже Султанъ Баязетъ готовился взять Константинополь, но принужденъ былъ отложить этотъ свой замыселъ и поспѣшить въ Азію на встрѣчу Тамерлану, новому великому азіатскому завоевателю. Тамерланъ разбилъ Баязета въ 1402 г., отнялъ у него Малую Азію и часть Аравіи, завоевалъ Персію и часть Индіи и затѣмъ направился черезъ Кавказъ въ восточную Европу. Послѣ ряда побѣдъ въ Европѣ, онъ вернулся въ Самаркандъ, чтобы собраться съ силами и двинуться въ Китай.

Османы скоро оправились отъ пораженія въ Азіи и всѣ свои силы направили противъ Константинополя, который и взяли 29-го Мая 1453 года. Здѣсь погибъ императоръ Константинъ Палеологъ и завершился послѣдній актъ паденія когда-то великой Западно-Римской Имперіи.

Почти одновременно съ этимъ началось и распаденіе наскоро сколоченной монархіи Тамерлана. Средняя Азія вновь стала раздробляться на мелкія владѣнія, и въ лучшемъ случаѣ она могла интересовать собою Европу, лишь какъ транзитный путь для сношенія съ Индіей.

Въ области международнаго товарнаго обмѣна, сначала Венеція и Генуя, а потомъ Ганза и самъ „Господинъ Новгородъ Великій“ сослужили міровой торговлѣ большую службу, установивъ сухопутное черезъ Россію и Среднюю Азію сообщеніе европейскихъ торговыхъ центровъ съ

Индіей, о географическомъ положеніи которой имѣлось тогда очень смутное представленіе даже у наиболѣе образованныхъ народовъ Европы. А между тѣмъ тогдашнимъ предпринимателямъ Индія казалась волшебною страною великаго производства и потребленія, и всѣ стремились найти къ ней болѣе короткій морской путь, такъ какъ сухопутное сообщеніе было сопряжено съ чрезвычайно большими трудностями и опасностями.

Разрѣшеніемъ этой проблемы были заинтересованы всѣ тогдашніе культурные народы и потому неудивительно, что почти одновременно и независимо другъ отъ друга были снаряжены три экспедиціи для отысканія морского пути въ Индію: португальская экспедиція, во главѣ съ Васко-де-Гама, держитъ путь на югъ мимо западнаго побережья Африки, огибаетъ ее и, давъ южной ея оконечности названіе Мыса Доброй Надежды, направляется на востокъ и достигаетъ Индіи; испанская экспедиція, во главѣ съ Колумбомъ, держитъ путь на западъ и открываетъ Америку, а англійская, во главѣ съ Виллуфби, держитъ путь на востокъ и доходитъ только до русскаго побережья Бѣлаго моря и высаживается въ заливѣ Св. Николая, гдѣ по повѣленію царя Іоанна Грознаго былъ заложенъ г. Архангельскъ.[1]).

„Эпоха великихъ открытій“, завершившаяся установленіемъ морского пути въ Индію, не сразу убила сухопутное черезъ Азію сообщеніе Европы съ этой страной и индо-европейскіе караваны долго еще продолжали бороздить оголеныя степи и рѣдкіе оазисы Центральной Азіи.

Сношенія Россіи съ Средней Азіей начались очень давно, а при Іоаннѣ

---

[1]) Гулишамбаровъ. Всемірная Торговля въ XIX вѣкѣ и участіе въ ней Россіи, стр. 166. С.-ПБ. 1898 г.

Грозномъ и особенно Петрѣ Великомъ не однократно обмѣнивались посольствами изъ Россіи въ Хиву и Бухару и обратно съ подарками и изъявленіемъ дружбы, и всетаки хивинцы измѣнически вырѣзали небольшой русскій отрядъ, пришедшій къ нимъ съ кн. Бековичемъ-Черкасскимъ для установленія торговыхъ сношеній и открытія воднаго пути въ Индію по Аму-Дарьѣ[1]).

Какъ ни трудно было бороться съ невѣжествомъ, грубостью и съ разбойничьими склонностями большинства среднеазіатскихъ народностей, но еще труднѣе была борьба съ ихъ суровой природой. Наши войска всегда предпочитали борьбу съ населеніемъ борьбѣ съ природой. Неудивительно, поэтому, что многочисленныя попытки западно-европейскихъ странъ и Россіи установить съ среднеазіатскими народами добрососѣдскія отношенія и товарообмѣнъ почти всегда кончались неудачами.

Россіи чаще другихъ приходилось сталкиваться съ населеніемъ Средней Азіи и печальнымъ опытомъ убѣждаться, что ни устное, ни письменное обѣщаніе для полудикихъ аборигеновъ Средней Азіи не имѣютъ обязательной силы и нарушаются при первомъ удобномъ случаѣ.

Хивинцы часто пользовались отсутствіемъ рѣзкой пограничной черты съ русскими владѣніями, чтобы производить набѣги на мирное русское населеніе для грабежа и захвата людей въ рабство. Россіи нерѣдко приходилось силой оружія отстаивать свои права, но успѣхъ съ перемѣннымъ счастьемъ доставался то одной, то другой сторонѣ, и только полвѣка тому назадъ, 21-го Октября 1860 г., Россіи впервые удалось

---

[1]) Нѣкоторыя подробности о сношеніяхъ Россіи съ Хивой и Бухарой, а также о движеніи русскихъ войскъ противъ нихъ см. ниже въ очеркахъ Хивы и Бухары, стр. 150 и 173.

стать въ Средней Азіи твердою стопою, благодаря пораженію кокандцевъ при Узунъ-Агачѣ, нынѣ сел. Казанско-Богородицкое (въ 50 верст. отъ Вѣрнаго).

Основавъ здѣсь твердую базу, наши войска побѣдоносно пошли глубже и глубже въ страну и мало по малу стали отвоевывать у разноплеменныхъ аборигеновъ пядь за пядью твердыни великаго Тамерлана: достаточно было восьми лѣтъ, чтобы занять Ташкентъ (въ 1865 году) Ходжентъ, Ура-Тюбе, Джизакъ и Самаркандъ (въ 1868 г.) съ прилегающими къ нимъ менѣе значительными населенными пунктами и поставить Бухару въ вассальное положеніе. Понадобилось еще 7 лѣтъ, чтобы занять Хивинское (въ 1873 г.) и Кокандское ханства (въ 1875 г.). Первое было вскорѣ возвращено своему владѣльцу съ обязательствомъ стать въ вассальныя отношенія къ Россіи.

Одновременно съ этимъ, или даже нѣсколько ранѣе, русское вліяніе на Среднюю Азію двинулось и съ запада: сначала на Мангишлакскомъ полуостровѣ, а потомъ и на другихъ пунктахъ восточнаго побережья Каспія, было отвоевано у туркменъ нѣсколько бухтъ. Изъ числа послѣднихъ наибольшее значеніе имѣла Муравьевская бухта въ Балханскомъ заливѣ. Основанный здѣсь въ 1869 г. полковникомъ Столѣтовымъ городъ Красноводскъ долженъ былъ стать опорнымъ пунктомъ для дальнѣйшаго наступательнаго движенія русскихъ войскъ вглубь Азіи; но прекрасный красноводскій заливъ былъ опоясанъ замкнутымъ горнымъ кряжемъ и не имѣлъ прѣсной воды, что значительно задержало развитіе города и прилегающаго къ нему края. Пришлось искать другую морскую базу, которая и нашлась немного южнѣе Красноводска сначала въ Михайловскомъ заливѣ, а позже въ бухтѣ Узунъ-

Ада, болѣе удобной въ географическомъ отношеніи. Движеніе вглубь Средней Азіи пошло изъ Узунъ-Ада, а также изъ Чикишляра.

Аборигены завоеванной страны – Текинцы, однако, не только не сдавались, но вслѣдствіе нѣсколькихъ нашихъ неудачныхъ экспедицій стали смѣлѣе дѣйствовать какъ на сушѣ, такъ и на восточномъ и отчасти южномъ побережьяхъ Каспійскаго моря. Пиратство текинцевъ, стѣснявшее русско-персидскую торговлю, вынудило русское правительство учредить еще въ 1842 г. для преслѣдованія морскихъ разбойниковъ Астрабадскую морскую станцію на небольшомъ, часто затопляемомъ водою, островѣ Ашуръ-Адэ, лежащемъ въ юго-восточномъ углу Каспійскаго моря. Независимо отъ защиты моря, пришлось посылать сильные отряды войскъ и вглубь материка Азіи для окончательнаго усмиренія текинцевъ и на сушѣ, гдѣ они препятствовали сближенію Россіи съ вассальными ей хивинскимъ и бухарскимъ ханствами. Въ результатѣ удачныхъ походовъ явилось занятіе въ 1877 г. Кизилъ-Арвата, а 14 Января 1881 г. въ Ахалъ-Текинскомъ оазисѣ пало укрѣпленіе Геокъ-Тепе, и былъ занятъ Асхабадъ, что окончательно завершило покореніе текинцевъ.

Такимъ образомъ, потребовалось почти двадцать лѣтъ упорной борьбы съ природой и съ безпокойными и полудикими аборигентами, чтобы завладѣть въ Азіи частью въ полную собственность, частью сдѣлать вассальною, обширную территорію первобытной культуры.

Ближайшимъ результатомъ укрѣпленія русской власти явилось повсемѣстно въ Средней Азіи уничтоженіе невольничества и торговли людьми.

Почти повсюду въ Средней Азіи существовало невольничество; въ каждомъ болѣе или ме-

нѣе населенномъ пунктѣ были большіе и малые базары для торговли рабами. Въ этомъ отношеніи особенно славились Хива и Бухара, куда приговяли рабовъ преимущественно туркмены. Приграничныя персидскія владѣнія и юго-восточная часть Каспійскаго моря всегда давали хорошую добычу туркменамъ, постоянно занимавшимся разбоемъ на сушѣ и на морѣ.

По великодушному почину Императора Александра II, собирателю и устроителю среднеазіатскихъ земель генералу Кауфману вмѣнено было въ обязанность во всѣхъ завоеванныхъ земляхъ уничтожать невольничество и освобождать рабовъ, кому бы они ни принадлежали.

Первымъ важнымъ шагомъ въ этомъ направленіи было требованіе предъявленное генераломъ Кауфманомъ Хивинскому хану объ уничтоженіи невольничества въ его владѣніяхъ. Во исполненіе этого требованія, 12-го Іюня 1873 г. въ Хивѣ появилось слѣдующее знаменательное объявленіе:

„Я, Сеидъ-Мухамедъ-Рахимъ-Богадуръ-ханъ, во имя глубокаго уваженія къ Русскому Императору, повелѣваю всѣмъ моимъ подданнымъ предоставить немедленно всѣмъ рабамъ моего ханства полную свободу. Отнынѣ рабство въ моемъ ханствѣ уничтожается на вѣчныя времена. Пусть это человѣколюбивое дѣло послужитъ залогомъ вѣчной дружбы и уваженія всего славнаго моего народа къ великому народу Русскому“.

Это обязательство вошло впослѣдствіи въ п. 17 дружественнаго договора, заключеннаго 12-го Августа 1873 г. Туркестанскимъ Генералъ-Губернаторомъ ген. Кауфманомъ съ Хивинскимъ ханомъ.

Такого-же содержанія актъ былъ продиктованъ ген. Кауфманомъ 28-го Сентября 1873 года Эмиру Бухарскому при заключеніи съ нимъ дружественнаго договора.

Туркестанское Генералъ-Губернаторство, въ своемъ нынѣшнемъ составѣ, почти полностью покрывающее Туркестанскій районъ, обслуживаемый Средне-Азіатской желѣзной дорогой, окончательно сформировалось всего лѣтъ пятнадцать тому назадъ, въ 1898 г.

Первоначальнымъ ядромъ его послужила образованная въ 1865 г. Туркестанская область въ составѣ Оренбургскаго генералъ-губернаторства изъ завоеванныхъ незадолго передъ тѣмъ Средне-Азіатскихъ земель.

Не прекращавшіяся столкновенія съ бухарцами и кокандцами вызвали необходимость сосредоточенія высшей власти ближе къ аренѣ военныхъ дѣйствій и потому Туркестанская область была отдѣлена отъ Оренбурга съ образованіемъ изъ нея самостоятельнаго Генералъ-Губернаторства. Въ 1868 г. происходитъ присоединеніе къ Россіи: Самарканда, Катты-Кургана и другихъ населенныхъ мѣстъ, изъ которыхъ образовалась Самаркандская область.

Послѣдующія затѣмъ событія и взятіе Коканда, Андижана, Маргелана и др. дали Россіи богатую Фергану, переименованную въ Ферганскую область (въ 1877 г.). Такъ сформировались послѣ нѣкотораго перераспредѣленія отдѣльныхъ частей три области коренного Туркестана.

Такъ какъ военныя дѣйствія въ Средней Азіи шли на два фронта, съ востока и запада, то вскорѣ явилась возможность присоединить къ вновь народившейся средне-азіатской географической единицѣ и завоеванныя земли, лежащія къ западу отъ Бухары, въ такъ называемой Цисоксаніи.

Изъ восточнаго побережья Каспія и прилегающихъ къ нему земель въ 1874 г. былъ образованъ Закаспійскій отдѣлъ въ составѣ Кавказскаго Военнаго округа; по присоединеніи къ нему вновь завоеванныхъ земель, отдѣлъ былъ переименованъ въ 1882 г. въ область, которая затѣмъ въ 1890 г. выдѣлена изъ Кавказскаго округа въ самостоятельную область. Къ послѣдней стали присоединяться прежде завоеванныя земли: Кизилъ-Арватъ (въ 1877 г.), Ахалъ-Текинскій (въ 1881 г.), Асхабадскій и Мервскій оазисы, а также Пендинское и Атекское приставства (въ 1885 г.).

Во 1898 г. къ тремъ упомянутымъ выше областямъ коренного Туркестана были присоединены еще съ востока Семирѣченская, а съ запада Закаспійская области (въ 1898 г.). Если прибавить къ этому, что въ силу дружественныхъ договоровъ съ Хивинскимъ ханомъ (12 Авг. 1873 г.) и Эмиромъ Бухарскимъ (28 Сент. 1875 г.) оба вассальныя ханства стали въ непосредственную зависимость отъ Туркестанскаго Генералъ-Губернатора, то будетъ понятно, что послѣдній является теперь главнымъ руководителемъ пяти областей и двухъ ханствъ, обслуживаемыхъ Средне-Азіатскою и частью Ташкентскою желѣзными дорогами.

Пространство и населеніе. Цифры пространства и населенія очерченнаго района не только въ разныхъ источникахъ, но даже въ однихъ и тѣхъ же отличаются большимъ разнообразіемъ и къ сожалѣнію не представляется никакой возможности выяснить причины разнорѣчія. Казалось-бы, что разнорѣчіе не должно имѣть мѣста для столь неизмѣннаго элемента какъ пространство, но и здѣсь отмѣчаются большія разницы. Вотъ, напр., сравненіе пространства Туркестанскаго Генералъ-Губернаторства по тремъ главнымъ источникамъ, въ тыс. кв. в.

Закаспійская область	531,7[1])	535,1[2])	535,2[3])
Самаркандская „	60,6	60,6	60,6
Ферганская „	121,1	126,3	126,8
Сыръ-Дарьинск. „	452,8	441,8	439,3
Семирѣченская „	347,9	329,0	353,0
Всего . .	1514,1	1492,8	1514,9

Вся эта территорія пріобщена къ Россіи въ царствованія Императоровъ Александра II и Александра III. Въ царствованіе Императора Николая II, при разграниченіи Памировъ, она расширилась въ Мервскомъ у. на 121.076 кв. в., Тедженскому у.—на 15.278 кв. в. и въ Атекскомъ приставствѣ—на 6.439 кв. в.[4])

Къ территоріи пяти областей Туркестанскаго края слѣдуетъ прибавить еще соотвѣтствующія цифры для Бухарскаго и Хивинскаго ханствъ. Точныхъ данныхъ и по этимъ ханствамъ не имѣется и приходится довольствоваться приблизительными для перваго 217,7 т. и для второго—54,2 т. кв. в., а всего 1787 т. кв. в.

Населеніе пяти упомянутыхъ областей, по исчисленіямъ Центральнаго Статистическаго Комитета, измѣнялось за послѣднюю четверть вѣка слѣдующимъ образомъ (число жителей въ т. душъ):

---

[1]) Общій сводъ результатовъ Первой Всеобщей Переписи 28 Янв. 1897 г., изд. Центр. Стат. Комитета.

[2]) Ежегодникъ Россіи за 1911 г., изд. Центральнаго Статистическаго Комитета.

[3]) Обзоры мѣстныхъ областныхъ статистическихъ комитетовъ.

[4]) Обзоръ Закаспійской области съ 1882 по 1890 г.г., стр. 9 Асхабадъ, 1897 г.

Области:	На 1 Янв. 1885 г.	На 1 Янв. 1895 г.	На 28 Ян. 1897 г.	На 1 Янв. 1911 г.
Закаспійская . .	301	352	383	451
Самаркандская . .	294	844	860	1184
Ферганская . . .	716	1371	1572	2069
Сыръ-Дарьинская	1214	1305	1478	1874
Семирѣченская . .	667	839	988	1210
Всего .	3292	4711	5281	6788

Населеніе двухъ вассальныхъ ханствъ не подвергалось учету при первой всеобщей переписи и оно опредѣляется по приблизительнымъ соображеніямъ ко времени переписи, 28 Января 1897 г., для Бухары въ 2.500 т. и для Хивы —въ 500 т. душъ; для настоящаго же времени первая цифра измѣняется въ 3.600 и вторая—въ 800 т. Такимъ образомъ, все населеніе туркестанскаго района, для настоящаго времени исчисляется въ 11,188 т. душъ.

Распредѣленіе населенія по пространству и по полу представлена въ приложеніи I, изъ котораго видно, что наибольшею густотою населенія отличаются Самаркандская область—19,5 чел. на кв. версту, Бухарское ханство—16,5 чел., Ферганская область—16,4 чел. и Хива—14,2 чел. Наименѣе же населенной является Закаспійская о.—0,8 чел.—покрытая въ значительной своей части песками.

Вся территорія пяти областей подраздѣляется на 27 уѣздовъ. Повсемѣстно замѣчается перевѣсъ мужского элемента надъ женскимъ. Отношеніе между полами за протекшія 15 лѣтъ со времени первой переписи до послѣдняго исчисленія измѣнялось слѣдующимъ образомъ: 28 Янв. 1897 г. на 1000 мужчинъ приходилось 834 женщины, а 1 Января 1911 г.—840 женщинъ.

Въ наиболѣе счастливыхъ условіяхъ находится Семирѣченская область, гдѣ на 1000 м. приходится 857 ж. Въ другихъ мѣстахъ сильнѣе ощущается недостатокъ женщинъ. Объ этомъ можно судить еще и потому, что „калымъ“ или выкупъ, который платитъ женихъ роднымъ невѣсты, постоянно повышается. Вслѣдствіе такой дороговизны женщинъ, многоженства здѣсь почти не встрѣчается. Напротивъ, наблюдается другое явленіе, что вдовамъ не даютъ долго вдовствовать и ихъ скоро опять выдаютъ замужъ. Была попытка привлеченія женщинъ изъ мусульманскихъ провинцій Европейской Россіи, но успѣха не имѣла.

Обращаясь къ распредѣленію населенія по возрастнымъ группамъ, слѣдуетъ замѣтить, что цитируемый нами источникъ статистическаго матеріала подраздѣляетъ населеніе по десятилѣтнимъ группамъ, причемъ для перваго періода беретъ девятилѣтній періодъ, хотя было-бы гораздо правильнѣе пріурочить группы къ общепринятымъ возрастамъ: младенчество—до 5 лѣтъ включительно, дѣтство отъ 6 до 10 лѣтъ включ., отрочество—11-15 лѣтъ, юность—16-20 л., зрѣлость—21-50 л. и старость свыше 50 лѣтъ.

Изъ приведенной таблицы (приложеніе II) видно, что младенцевъ до одного года насчитывается менѣе одного процента, и въ этомъ возрастѣ преобладаютъ дѣвочки. Въ послѣдующихъ возрастахъ до глубокой старости замѣчается преобладаніе мужскаго элемента, тогда какъ въ возрастѣ свыше 90 лѣтъ преобладаютъ женщины.

Чтобы воспользоваться приведеннымъ матеріаломъ для перераспредѣленія по общепринятымъ возрастнымъ группамъ, придется соединить младенчество съ дѣтствомъ и отрочество съ

юностью и тогда распредѣленіе населенія по возрасту, полу и областямъ представится въ слѣдующемъ видѣ:

	Закаспійск.	Самаркандск.	Ферган.	Семирѣч.	С.-Дарьин.	Всего	Итого
Младенчество и дѣтство М.	49601	94862	168744	127263	174553	615023	1219614
„ Ж.	49937	87267	170281	126286	170820	604591	
Отрочество и юность М.	36301	97370	161027	97733	160377	552808	1017894
„ Ж.	30179	77330	126497	91281	139798	465085	
Зрѣлость М.	104077	224649	381509	232294	359241	1301770	2333240
„ Ж.	69318	172152	315614	188619	215767	1031470	
Старость М.	22319	55102	141128	71656	107937	398142	672015
„ Ж.	20139	40316	90903	52126	77389	280873	

Изъ приведенныхъ таблицъ видно, что населеніе въ дѣтскомъ возрастѣ составляетъ 23.5 проц., юношескомъ — 19.4 проц., зрѣломъ — 44.4 проц., и старческомъ — 12.8 проц.

Въ дѣтскомъ возрастѣ мужской и женскій полъ сходятся довольно близко и до 9 лѣтъ первый составляетъ 50.5 проц., второй — 49.5 проц.; въ юношескомъ—разница нѣсколько увеличивается: первый подымается до 54,3 проц., а второй спускается до 45.7 проц.; въ зрѣломъ возрастѣ разница становится еще рѣзче—мужчины составляютъ 55.8 проц., а женщины — 44.2 проц. Если-же разсмотрѣть состояніе половъ по болѣе малымъ возрастнымъ группамъ, то окажется, что въ ран-

ней молодости и глубокой старости въ населеніи превышаетъ женскій элементъ.

Дополненіемъ къ приведеннымъ свѣдѣніямъ могутъ служить данныя распредѣленія населенія по семейному положенію, приведенныя въ нижеслѣдующей таблицѣ:

	Закаспійская	Самаркандск.	Ферганская	Семирѣченская	Сыръ-Дарьинс.
Холостыхъ . .	149848	267530	440599	305403	465182
Дѣвицъ	71722	150727	259089	199453	283141
Женатыхъ .	86791	193492	393819	209821	317828
Замужнихъ .	80573	198681	398577	223706	334555
Вдовцовъ .	5655	10248	15937	13133	18250
Вдовъ . . .	17345	37708	59585	34636	56285
Разведен. мужч.	48	119	1914	384	619
„ женщ	52	186	1628	370	173
Неуказавшихъ семейнаго положенія мужч.	296	1054	620	474	1512
„ женщ	157	276	416	486	893

28873

Въ этой таблицѣ особенно рѣзко бросается въ глаза значительное превышеніе вдовъ надъ вдовцами и холостыхъ надъ дѣвицами, тогда какъ числа замужнихъ и женатыхъ сходятся довольно близко.

Данныя по распредѣленію населенія по поламъ, по грамотности и сословіямъ приведены въ приложеніи III изъ конхъ видно, что, грамотность въ Туркестанскомъ краѣ развита довольно слабо.

Въ общемъ грамотныхъ насчитывается 3,52 проц.; среди мужчинъ грамотныхъ слишкомъ вчетверо больше, чѣмъ среди женщинъ. Наименѣе грамотныхъ женщинъ даютъ Ферганская и Самаркандская области, а наболѣе грамотныхъ мужчинъ—Сыръ-Дарьинская и Семирѣченская области, въ которыхъ преобладаетъ русское населеніе.

Изъ общаго числа населенія слишкомъ 90 проц. лицъ сельскаго состоянія.

Городская жизнь въ разсматриваемомъ районѣ сравнительно мало развита, что явствуетъ изъ сопоставленія численности городского и сельскаго населенія. Сопоставленіе этого рода для двухъ отмѣченныхъ выше періодовъ представлено въ слѣдующей таблицѣ:

По переписи 28 Января 1897 г.				По исчисленію, на 1 Янв. 1911 г.		
Городское	Сельское	Всего		Городское	Сельское	Всего
41,9	340,6	382,5	Закаспійская обл.	63,0	388,3	451,3
135,3	724,7	860.0	Самар андск. „	193,4	990,2	1183,6
284,4	1287,8	1572,2	Ферганская „	404,9	1664,1	2069,0
205,6	1272,8	1478,4	Сыръ-Дарьин. „	271,8	1602,3	1874,1
62,4	925,9	98,79	Семирѣченск. „	111,9	1098,2	1210,1
729,2	4551,8	5281,0	ВСЕГО . .	1045,1	5743,1	6788,2

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что въ въ 1897 г. сельское населеніе составляло 87,1 проц., а въ 1911 г.—84,6 проц. всего населенія. Такое сокращеніе находится въ связи съ развитіемъ промышленной дѣятельности. Кромѣ того, замѣчено, что и многіе кочевники измѣняютъ свой образъ жизни и дѣлаются осѣдлыми. Такая перемѣна вызывается не только сравнительно большими выгодами постояннаго мѣстожительства, но и уменшеніемъ пастбищныхъ мѣстъ въ связи съ урегулированіемъ пограничныхъ сношеній съ Персіей и Афганистаномъ. Ростъ городского населенія объясняется еще и миграціей изъ внутреннихъ губерній Россіи.

Большихъ городовъ въ Туркестанѣ сравнительно немного и наибольшій интересъ представляютъ слѣдующіе 12 городовъ, въ которыхъ приростъ населенія въ 1909 г. противъ 1897 г. выражается въ слѣдующихъ цифрахъ (въ т. д.):

	1897	1909		1897	1909
Ташкентъ	156,4	191,5	Ошъ	36,5	44,2
Кокандъ	82,1	113,6	Ходжентъ	30,1	39,3
Наманганъ . . .	61.9	73,4	Вѣрный	23,0	31,3
Самаркандъ . . .	54,9	79,9	Асхабадъ . . .	19.4,	43 0
Андижанъ . . .	46,7	76,4	Ура-Тюбе	20,8	24,4
Ст. Маргеланъ . . .	36,6	46.8	Ауліэ-Ата	12,0	19,1

Наибольшій приростъ населенія даютъ Ташкентъ, Кокандъ и Андижанъ [12]).

По вѣроисповѣданію, магометанское населеніе составляетъ 95,6 проц., православное – 3,5 проц., а на всѣ остальныя религіи приходится около 1 проц. По отдѣльнымъ областямъ населеніе въ религіозномъ отношеніи распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Вѣроисповѣданія:	Закасп.	Самар.	Ферг.	Сыр-Д.	Семир.	Всего
Мусульманское .	336826	838861	1577057	1425313	890270	5048327
Православное . .	24055	13800	9969	42266	96741	186831
Еврейское . . .	990	4494	2782	2866	310	11442
Римско-католичес.	4767	1664	1590	2956	226	11203
Армянское .	4234	361	169	45	9	4818
Лютеранское . .	1055	433	370	1209	58	3125

Мусульманское населеніе подраздѣляется на сунитовъ (главная масса), шіитовъ и бабистовъ. Затѣмъ встрѣчается въ небольшомъ количествѣ исповѣдующіе ученія Будды и Конфуція.

Изъ вышеизложеннаго явствуетъ, что въ религіозномъ отношеніи населеніе разсматриваемаго района, несмотря на разноплеменность, представляетъ довольно однообразную массу, исповѣдующую исламъ разныхъ толковъ.

Для характеристики племеннаго состава

---

[12]) Изъ другихъ менѣе значительныхъ городовъ можно указать слѣдующіе съ обозначеніемъ населенія въ 1909 году: Джизакъ—18.794, Чустъ—18.555, Пишпекъ—16.419, Чимкентъ—15.756, Прежевальскъ—14.573, Мервъ—13.658 душъ и др.

населенія, лучше всего распредѣлить его по родному языку, что и представлено въ приложеніи IV. Изъ этой таблицы видно, что главнымъ контингентомъ являются киргизъ-кайсаки, составляющіе 35,7 проц всего населенія; на второмъ мѣстѣ стоятъ сарты 18,3 проц., узбеки—13,7 проц., безъ подраздѣленія — 8,2 проц., гаджики 6,6 проц., кара-киргизы, кара-калпаки, кипчаки — 5,9 проц., русскіе — 3,9 проц. и др.

Эти же народности въ той или другой пропорціи населяютъ Хивинское и Бухарское ханства.

Р е л ь е ф ъ и п о ч в а с т р а н ы. (Приложеніе: оро—гидрографическая карта). Равнинная полоса разсматриваемаго района окаймленнаго съ юга и востока горными кряжами Гималая съ его отрогами и покато спускающаяся къ сѣверу и къ западу, когда-то служила дномъ обширнаго морскаго бассейна и составляетъ часть великой Арало-Каспійской низменности. Она, какъ бывшее морское дно, вся пропитана солями, которыя въ лѣтнія жары сплошь покрываютъ ее бѣлою пеленою; она на громадномъ пространствѣ въ сотни тысячъ кв. верстъ покрыта сыпучими песками, которые при господствующихъ здѣсь сильныхъ вѣтрахъ переносятся съ мѣста на мѣсто, часто измѣняя топографію мѣстности. Пески эти характризуются какъ по цвѣту - черные или красные (Кара-Кумъ и Кизилъ-Кумъ), такъ и по строенію—барханные, бугристые, грядовые, дюнные и, наконецъ, песчанныя степи съ волнистой почвой, покрывающеюся весной травами и цвѣтами. Среди песчаныхъ образованій часто встрѣчаются такъ называемые такыры и шоры (солончаки). Такыръ представляетъ болѣе или менѣе значительное, округлое или удлиненное, пространство съ глинистою почти горизонтальною поверхностью, которая ранней весной покрывается водой, а лѣтомъ сначала превращается въ вязкую

топь, а затѣмъ, высыхая, какъ камень, покрывается сѣтью трещинъ, и, за исключеніемъ рѣдкихъ кустовъ полыни, совершенно лишена растительности [1]). И такими песками съ такырами и шорами покрыты $^4/_5$ Закаспійской области, почти весь Аму-Дарьинскій отдѣлъ и около $^1/_3$ Бухары, Хивы и Самаркандской обл.

Цитированный авторъ замѣчаетъ, что вода не играла почти никакой роли въ созданіи теперяшняго облика Туркестанскихъ степей и пустынь, явившагося результатомъ дѣятельности солнца и вѣтра, властвующихъ здѣсь нераздѣльно: солнце, разрушая почву и твердыя породы, готовитъ матеріалъ для вѣтра, который, не сдерживаясь никакими преградами, подхватываетъ его, перетираетъ, сортируетъ, несетъ за тысячи верстъ, то нагромождая цѣлыя горы песку, погребающіе подъ собою при своемъ движеніи все живое, то оголяя почву до подстилающихъ ее породъ и высасывая изъ нея послѣднія капли влаги. Туркестанъ, а въ особенности его равнинная часть, представляетъ настоящее царство Эола и едва-ли гдѣ либо на земномъ шарѣ, кромѣ Центральной Азіи, эоловые процессы имѣютъ такое огромное въ экономіи края значеніе (стр. 134—5).

Пески Кара-Кумъ, занимающіе около 250 тыс. кв. вер. въ Закаспійской области, Кизилъ-Кумъ, занимающіе такое же пространство между Аму-Дарьей и Сыръ Дарьей, Мюнъ-Кумъ, покрывающіе сѣверо-восточную часть Сыръ-Дарьинской области—служатъ непреодолимой преградой для насажденія здѣсь культуры и растительной и животной жизни На такомъ обширномъ пространствѣ есть дѣйствительно, гдѣ Эолу распѣвать свои мелодіи.

---

[1]) Окраины Россіи: Сибирь, Туркестанъ, Кавказъ, стр 133 СПБ. 1900 г. подъ редакціей П. П. Семенова. Часть о Туркестанѣ принадлежитъ Кн. В. И. Масальскому.

Районъ обслуживаемый Средне-Азіатской дорогой окаймляется съ юга цѣпью горъ, которыя начинаются отъ Красноводска и сначала тянутся вдоль русско-персидской границы, затѣмъ разграничиваютъ Афганистанъ отъ Бухары и сливаются съ массивами Гималайскаго хребта, многочисленные отроги котораго заполняютъ южную часть Самаркандской области и Бухарскаго ханства, а съ юга и востока входятъ въ Ферганскую и Сыръ-Дарьинскую области.

Памирское плоскогорье, окаймляемое хребтомъ Императора Николая II, возвышается на 11 - 12 тыс. фут. надъ уровнемъ моря.

Семирѣчье съ юга граничитъ Тянъ-Шанскимъ (Небеснымъ) хребтомъ, вершины котораго возвышаются иногда выше 22 т. фут. (Пикъ Кауфмана 23 т. ф.). Линія вѣчныхъ снѣговъ, вслѣдствіе сухого климата, проходитъ очень высоко и рѣдко спускается ниже 13 т. фут. и, слѣдовательно, горные кряжи Семирѣчья, Ферганской области и прилегающихъ къ нимъ приграничныхъ Афганистана и Китайскихъ горныхъ кряжей заключаютъ въ себѣ покровъ вѣчныхъ снѣговъ, занимающій меньшее пространство, чѣмъ можно было ожидать по огромной высотѣ горъ.

На сколько безплодна равнинная часть Туркестана безъ искусственнаго орошенія, настолько жа плодоносна вся предгорная полоса, полукольцомъ охватывающая съ юга весь край съ примыкающими къ ней междугорными котловинами и ущельями рѣкъ, несущихъ съ собою колоссальное количество ила. Здѣсь залегаютъ лессъ и лессовидныя глины, составляющія дѣйствительное богатство края и основу всей его сельскохозяйственной дѣятельности. Плодородіе лесса, по словамъ кн. Масальскаго, объясняется какъ мощно-

стью его, доходящею мѣстами до сотенъ и даже тысячъ футовъ, физическимъ состояніемъ и химическимъ составомъ, такъ и въ особенности тѣмъ, что оно постоянно поддерживается отложеніемъ на поляхъ минеральныхъ веществъ, изъ ирригаціонной воды и осѣдающей лессовой пылью, взвѣшенной въ воздухѣ Средней Азіи. Въ особенности первое изъ этихъ явленій имѣетъ для поддерживанія плодородія почвы существенное значеніе. Такимъ образомъ, почва здѣсь постоянно обогащается питательными веществами даже помимо воли человѣка, въ силу природныхъ условій страны [1]). Туркестанскій лессъ уступаетъ своимъ плодородіемъ только плодородію низовьевъ Нила.

Почвы различныхъ зонъ занимаютъ въ Туркестанѣ неодинаковое пространство въ зависимости отъ рельефа мѣстности. Основнымъ типомъ почвы Арало-Каспійской и прибалхашской низменности является такъ называемый сѣроземъ, развивающійся на лессовидныхъ суглинкахъ. На высотѣ около 5000 ф. встрѣчается каштановаго цвѣта почва съ большимъ количествомъ гумуса: она достаточно рыхла и легко поддается обработкѣ.

Наибольшее распространеніе имѣютъ сѣроземы съ ихъ разновидностями; на второмъ мѣстѣ должны быть поставлены каштановыя почвы, залегающія по холмистымъ отрогамъ и нагорнымъ плато и еще меньшую площадь занимаютъ черноземновидныя почвы, районами распространенія коихъ являются высокогорныя долины и плато. Почвы альпійской и суб-альпійской зоны ограничены отдѣльными лужайками. [2]).

Гидрографія. Описываемая страна, судя

---

[1]) Окраины Россіи, стр. 169.

[2]) Юферовъ, В. И. стр. 12.

по многочисленнымъ историческимъ памятникамъ, когда-то была въ цвѣтущемъ состояніи и покрыта сѣтью ирригаціонныхъ каналовъ, но съ теченіемъ времени древняя культура совершенно замерла, каналы заполнились песками и отъ многихъ густо населенныхъ городовъ остались лишь однѣ развалины.

Въ настоящее время на оживленіе ирригаціонной сѣти обращено серьезное вниманіе, и водоснабженіе поддерживается не только въ старыхъ оазисахъ, но созидаются и новые оазисы, въ которыхъ быстро зарождается промышленная жизнь.

Необходимость ирригаціонной сѣти объясняется крайне неравномѣрнымъ распредѣленіемъ водъ въ краѣ. Огромная площадь отъ Каспійскаго моря до Аральскаго и до теченія Аму-Дарьи не имѣетъ ни рѣчной, ни озерной воды; полоса между Аму-Дарьей и Сыръ-Дарьей также лишена воды, тогда какъ предгорія въ изобиліи снабжены ею. Для своихъ ирригаціонныхъ цѣлей въ предгорьяхъ пользуются преимущественно небольшими горными рѣчками, во множествѣ ниспадающими по сѣвернымъ отрогамъ главныхъ хребтовъ. Каждая такая рѣка, говоритъ кн. Масальскій, каждый ручеекъ при выходѣ изъ горъ на болѣе ровную, покрытую лессовой почвой, мѣстность, дѣлится на множество оросительныхъ каналовъ, которые, раскидываясь вѣеромъ по голому скату, расходуются на орошеніе часто до послѣдней капли, разнося влагу и жизнь по полямъ и садамъ. Благодаря именно этимъ мелкимъ рѣкамъ и ручейкамъ, горныя цѣпи Туркестана окаймляются у подошвы почти непрерывной зеленой полосой оазисовъ, за которой, уже внѣ предѣла дѣйствія орошенія, растилаются безбрежныя сѣро-желтыя степи и пустыни.

Хотя наиболѣе важныя Туркестанскія рѣки

берутъ начало внѣ предѣловъ края, главнымъ образомъ въ Афганистанѣ, но питаются болѣе всего притоками съ горъ въ самомъ Туркестанѣ. Достойно вниманія, что вся эта масса внутреннихъ водъ, если такъ можно выразиться, остается въ самомъ краѣ, расходуясь частью на орошеніе и испареніе, частью на питаніе большихъ внутреннихъ же водоемовъ, каковымъ является Аральское море. [1]) поверхностью около 700 т. кв. верстъ; это море имѣетъ горько-соленую воду съ 1.06% солей и, хотя питается двумя многоводными рѣками, но испаряетъ, повидимому, больше, чѣмъ получаетъ. Наибольшая глубина воды не превышаетъ 223 футовъ.

Въ гидрографическомъ отношеніи Туркестанскій край представляетъ ту особенность, что всѣ его рѣки, имѣя своимъ источникомъ вѣчные снѣга Копетъ-Дага и Тянь-Шаня, наибольшее количество воды несутъ въ лѣтнее время вслѣдствіе таянія снѣговъ въ горахъ, а наименьшее—зимою, и потому происходитъ весьма значительная потеря воды отъ испаренія. Главная масса воды направляется въ Аральское море и только весьма незначительная идетъ въ Каспійское море (р. Атрекъ) и озера—Балхашъ, Кара-Куль и др. Многія рѣки, вслѣдствіе измѣненія рельефа мѣстности отъ частыхъ перенесеній вѣтромъ сыпучихъ песковъ съ мѣста на мѣсто, нерѣдко измѣняютъ свое направленіе; притоки рѣкъ отрываются отъ главнаго русла и растекаются меньшими ручьями въ разныя стороны и частью теряются въ безводныхъ пустыняхъ, частью распредѣляются по оросительнымъ каналамъ. Даже такая величественная рѣка, какъ Аму-Дарья, не только теперь постоянно измѣняетъ свой фарватеръ, но она уже измѣнила и свое первоначальное русло. Прежде она впадала въ

[1]) Отъ страны Аралъ въ дельтѣ Аму-Дарьи.

Михайловскій заливъ Каспійскаго моря, а потомъ перемѣнила это направленіе и теперь нѣсколькими рукавами входитъ въ Аральское море. На этомъ пути во многихъ мѣстахъ остались явные слѣды теченія рѣки—такъ называемое сухое русло Узбоя, которое, повидимому, служило ложемъ Аму-Дарьѣ. Причина отклоненія русла Аму-Дарьи точно неустановлена, но нѣтъ сомнѣнія, что въ этомъ явленіи не маловажную роль играли не только заиленіе самой рѣки, несущей массу тонкаго ила, но и измѣненіе рельефа мѣстности отъ перенесенія вѣтрами песковъ съ мѣста на мѣсто и образованіе бархановъ. Возможно, конечно, что измѣненіе направленія Аму-Дарьи связано также и съ какими нибудь невыясненными еще геологическими или космическими явленіями. По Адемару, напр., допускается перемѣщеніе центра тяжести земли, что неминуемо должно повлечь за собою измѣненія направленія рѣкъ. Это предположеніе тѣмъ болѣе вѣроятно, что по не подлежащимъ сомнѣнію фактамъ уровень Каспійскаго моря постоянно измѣняется (по мнѣнію нѣкоторыхъ измѣненіе повторяется періодически черезъ каждыя 30—35 лѣтъ). [1]) Многіе острова то появляются надъ поверхностью воды, то вновь погружаются въ воду и, слѣдовательно, космическія причины продолжаютъ дѣйствовать и по нынѣ. Въ настоящее время уровень Каспійскаго моря находится въ періодѣ пониженія, которое началось въ 1910 г. и въ прошломъ 1911 году проявилось на столько рѣзко, что коммерческій флотъ оказался въ большемъ затрудненіи вслѣдствіе обмелѣнія Красноводскаго, Астраханскаго и Челекенскаго рейдовъ. Это обстоятельство побудило Э. Л. Нобеля обратиться къ Академіи Наукъ съ просьбой изслѣдовать и выяснить причины внезапнаго по-

[1]) С. Гулишамбаровъ. Объ измѣненіи уровня Каспійскаго моря. Баку. 1876 г.

ниженія уровня Каспія. Въ настоящее время (1912 г.) пониженіе, повидимому, пріостановилось. Академія приняла запросъ Э. Л. Нобеля и образовала комиссію для изученія вопроса. Обмелѣніе замѣчается и на Аральскомъ морѣ.

Изъ всѣхъ средне-азіатскихъ рѣкъ Аму-Дарья [1]) является наиболѣе многоводною. Она перерѣзаетъ магистраль Средне-Азіатской жел. дороги въ перпендикулярномъ направленіи на 1070 верстъ отъ Красноводска съ юга на сѣверъ почти пополамъ или нѣсколько ближе къ юго-восточному концу. Она беретъ свое начало съ Пятирѣчья (Пянджъ) сѣвернаго склона Памира, проходитъ около 2000 верстъ и, захвативъ своимъ бассейномъ около 300 тыс. кв. верстъ, впадаетъ въ Аральское море. Около половины своего пути Аму-Дарья проходитъ по Бухарскому ханству, захватываетъ часть Русскаго Туркестана и входитъ въ Хивинское ханство, гдѣ она одна даетъ жизнь всему общирному Хивинскому оазису. Она судоходна на протяженіи около 1000 вер. Центральнымъ пунктомъ Аму-Дарьинскаго судоходства является мѣсто скрещенія воднаго и рельсоваго путей въ Чарджуѣ. Отсюда пароходы и каюки спускаются внизъ къ Петро-Александровску и подымаются вверхъ къ Керкамъ, Термезу и доходятъ до Сарая. Обстоятельныя свѣдѣнія о характерѣ Аму-Дарьи даетъ инж. Ермолаевъ. [2]).

Изъ другихъ рѣкъ, пересѣкающихъ Средне-Азіатскую ж. дор. съ ея вѣтвями, ни одна, не исключая и сравнительно многоводной Сыръ-Дарьи (кромѣ одного рукава при впаденіи въ море), негодится для судоходства, но заслуживаютъ серьезнаго вниманія Зеравшанъ, Мургабъ и Тед-

[1]) Аму-Дарья въ древности называлась Джейхуномъ, позже—Оксусомъ, и только ко времени Чингизъ-Хана она принимаетъ свое теперешнее названіе.

[2]) М. Н. Ермолаевъ. Пропускъ воды р. Аму-Дарьи въ Мервскій и Тедженскій оазисы. 1908. СПБ.

женъ, какъ питательные источники для массы оросительныхъ каналовъ, берущихъ изъ нихъ свое начало.

При впаденіи въ Аральское море Сыръ-Дарья (Желтая рѣка) разбивается на нѣсколько рукавовъ, образуетъ дельту, которая быстро заиливается. Рѣка эта образуется изъ Нарына и Кара-Дарьи, берущихъ начало близъ озеръ Иссыкъ-Куль и Четыръ-Куль. Она имѣетъ въ длину 2370 в. и занимаетъ бассейнъ въ 233 тыс. кв. верстъ. Уровень ея, какъ и многихъ другихъ среднеазіатскихъ рѣкъ, выше окружающей мѣстности, по которой она протекаетъ, и достаточно иногда незначительной прибыли воды, чтобы она тамъ и сямъ вышла изъ береговъ и затопила громадную площадь.

Зеравшанъ („Раздающій золото“, по гречески Политеметусъ) беретъ начало съ сомеинаго горнаго хребта; имѣетъ въ длину около 600 верстъ и протекаетъ въ значительной своей части по Самаркандской области, пересѣкаетъ Бухарское ханство и затѣмъ теряется въ пескахъ, не достигнувъ 20 верстъ до лѣваго берега Аму-Дарьи. Выйдя изъ горъ, многоводный Зеравшанъ разбивается на рукава, изъ коихъ потомъ отходятъ оросительные каналы и почти вся его вода расходится на оживленіе сухихъ и песчаныхъ степей. Въ нѣкоторой своей части рѣка допускаетъ сплавъ лѣса.

„Ирригаціонное значеніе Зеравшана громадно и площадь земли, орошаемая его водою, представляетъ населеннѣйшій и богатѣйшій оазисъ въ Средней Азіи. Основная мысль сложной ирригаціонной системы этой рѣки состоитъ въ томъ, что магистральные арыки ведутся не по наивысшей линіи, господствующей надъ мѣстностью, а по сравнительно низкому мѣсту и уже изъ него на господствующія надъ мѣстно-

стью линіи выводятся отводы. Вслѣдствіе такого устройства, излишне взятая для орошенія вода изъ главнаго магистральнаго канала возвращается опять въ тотъ же каналъ и такимъ образомъ происходитъ, такъ сказать, автоматическое регулированіе расхода воды въ главныхъ магистральныхъ каналахъ, имѣющихъ длину до 1000 в. [1]).

Въ ирригаціонномъ же отношеніи большое значеніе имѣютъ двѣ менѣе значительныя рѣки-Мургабъ и Теджень со своими небольшими притоками. Всѣ эти рѣки берутъ начало въ Афганистанѣ, но въ большей своей части протекаютъ въ русскихъ предѣлахъ, оплодотворяя и поддерживая жизнь въ двухъ большихъ оазисахъ Закаспійской области—Мервскомъ и Тедженскомъ. Эти двѣ рѣки составляли притоки Аму-Дарьи до поворота ея къ Аральскому морю.

Далѣе нужно отмѣтить орошеніе 23 тыс. дес. въ Мургабскомъ Государевомъ имѣніи изъ Мургаба и площадь около 12 тыс. дес. въ Тедженскомъ уѣздѣ, орошенныхъ путемъ установки водоподъемныхъ машинъ на р. Теджень.

Со времени водворенія въ Туркестанѣ русской государственности, говоритъ г. Юферовъ, изъ важнѣйшихъ работъ по орошенію новыхъ площадей предпринимателями и за счетъ государства произведено орошеніе 4 тыс. дес. въ Ташкентскомъ уѣздѣ арыкомъ Искандеръ и 12 тыс. дес. въ Голодной Степи арыкомъ Имп. Николая I. Оба эти сооруженія произведены Е. И. В. В. К. Николаемъ Константиновичемъ.

Въ первое время по этому каналу проходило около 1 куб. саж. воды въ секунду, но потомъ, вслѣдствіе заиленія, фильтраціи и др. потерь цифра эта понизилась до 0,62 куб., а теперь еще меньше. Первоначально было расчитано подавать

[1]) Дмитріевъ—Мамановъ, стр. 340.

въ среднемъ около 400 куб. саж. на десятину въ вегетаціонный періодъ, но потомъ это количество пришлось сократить и въ настоящее время каналомъ Императора Николая I орошается только около 9000 дес. и, слѣдовательно, на десятину теперь расходуется меньше. На своемъ протяженіи около 83 вер., упомянутый каналъ имѣетъ массу отводовъ. [1]).

Въ текущемъ 1912 г. Главнымъ Управленіемъ Земледѣлія предпринято сооруженіе новой каналиэаціонной сѣти, головная часть которой начинается въ 2-хъ верстахъ отъ ст. Хилково, тамъ-же, гдѣ и начало канала Императора Николая I. Магистраль будетъ имѣть въ длину 53 вер., а двѣ ея вѣтви—правая—40 в. и лѣвая—60 в. Все протяженіе сѣти предполагается около 1000 верстъ.

Работы ведутся усиленно съ помощью экскаваторовъ, и предполагается закончить ихъ въ 1914 г. и оросить 89 тыс. дес., на что потребуется около $5^1/_2$ куб. саж. воды въ секунду.

Вода возьмется изъ Сыръ-Дарьи, которая въ полую воду несетъ около 160 куб., а при спадѣ—около 45 куб., въ среднемъ же расходъ воды въ Сыръ-Дарьѣ принимается въ 65 куб. саж. въ секунду. Достойно вниманія, что половодье этой рѣки совпадаетъ съ вегетаціоннымъ періодомъ и, слѣдовательно, въ данномъ случаѣ придется пользоваться лишь избыткомъ воды, тогда какъ въ другихъ мѣстахъ, напр., въ Египтѣ, половодіе Нила не совпадаетъ съ вегетаціоннымъ періодомъ.

Изъ $5^1/_2$ куб. саж., выводимыхъ каналомъ воды изъ рѣкъ, почти около $^1/_3$ возвращается обратно же въ нее, такъ какъ собственно на оро-

---

[1]) Дѣятельность опытныхъ хлопковыхъ учрежденій въ Туркестанѣ и Закаспійской области въ 1906 г. СПБ. изд. Д-та Земледѣлія.

шеніе требуется значительно меньше; кромѣ того, часть испаряется, часть просачивается въ почву и потому дѣйствительный расходъ воды изъ Сыръ-Дарьи на орошеніе 89 т. дес составитъ не болѣе 3½ куб. саж. въ секунду.

Здѣсь умѣстно будетъ замѣтить, что орошеніе въ Туркестанскомъ краѣ имѣетъ значеніе не только въ смыслѣ доставленія землѣ извѣстнаго количества влаги, а и обогащенія почвы плистыми частями, которыя несутъ здѣшнія воды и осаждаютъ ихъ въ нижнемъ своемъ теченіи при ослабленіи его скорости. Эти осадки служатъ превосходнымъ удобрительнымъ матеріаломъ, возстановляющимъ производительность земли, что особенно важно въ странѣ, незнающей искусственнаго удобренія или весьма мало имъ пользующейся.

Остается сказать еще нѣсколько словъ о бассейнѣ пограничной рѣки Атекъ. Хотя этотъ бассейнъ непосредственно и не примыкаетъ къ Средне Азіатской дорогѣ, но онъ въ былое время оросалъ южную часть Іомудской степи [1]), занимающей треугольникъ Ягманъ-Чикишляръ-Кизилъ-Арватъ площадью около 5000 кв. вер. При производствѣ здѣсь топографической съемки въ 1896—8 г г., было констатировано существованіе значительной оросительной сѣти съ развалинами нѣсколькихъ городовъ. Возобновленіе Атекской ирригаціонной сѣти дастъ возможность вызвать къ жизни чрезвычайно богатую и плодоносную южную прикаспійскую область, нынѣ представляющую почти мертвую пустыню, посѣщаемую только на короткое время кочевниками.

Въ заключеніе бѣглаго гидрографическаго обзора ирригаціонныхъ работъ въ Туркестанскомъ краѣ не излишне привести нѣсколько ин-

[1]) Насибянцъ. Къ вопросу объ орошеніи Атекской степи Вѣстникъ Средне-Аз. ж. д. 1912, № 5, въ статьѣ Тихонова.

тересныхъ общихъ замѣчаній В. К. Владимірова[1]) по тому же предмету.

При взглядѣ на карту видно, что весь югъ и юго-востокъ Туркестана окруженъ горами. Вѣтры Туркестана болѣе осаждаютъ на этихъ горахъ влаги, чѣмъ уносятъ. Это очевидно: приносится вся влага только вѣтрами, а уносится вѣтрами и рѣками. Слѣдовательно, одни вѣтры больше даютъ влаги, чѣмъ уносятъ.

„Горы собираютъ изъ атмосферы влагу для края, а рѣки выбрасываютъ ее изъ края за тысячи верстъ въ Аральское море на раскаленную равнину ея по волѣ всевозможныхъ вѣтровъ по всѣмъ направленіямъ.

„То, что собираютъ горы—расточаютъ рѣки. Чтобы уменьшить расточительность рѣкъ, нужно разбирать ихъ на орошеніе въ верховьяхъ.

„Такъ какъ Аральскій бассейнъ дѣлается многоводнѣе, находясь въ періодѣ прибыванія, то, отнимая отъ рѣкъ только избытокъ ихъ, можно напитывать предгорья влагой постепенно, какъ губку, не вызывая уменьшенія Аральскаго моря. При этомъ количество отдаваемыхъ атмосферой Туркестану осадковъ будетъ постепенно возрастать потому, что съ увеличеніемъ мѣстной влажности глетчеры увеличатся. Снѣговая линія горъ понизится, и значитъ горы будутъ сильнѣе охлаждать проходящія тучи и мѣстные туманы, полнѣе отнимая отъ нихъ осадки. Увеличеніе осадковъ увеличитъ количество сбѣгающихъ водъ и половодность рѣкъ. Принимая во вниманіе, что въ увлаженномъ до сыта предгорномъ Туркестанѣ количество мѣстной влаги, находящейся въ „круговоротѣ“, возврастетъ, можно ожидать, что потребность въ использованіи рѣкъ тогда будетъ не

[1]) Владимріовъ, К. Н. Объ измѣненіи дельты р. Аму-Дарьи. Извѣстія Императ. Русс. Географич. О-ва, 1910, VIII—X, стр. 394.

столь велика и эти рѣки могутъ быть используемы въ низовьяхъ на развитіе орошенія".

Климатъ Туркестана, вслѣдствіе крайней разнохарактерности рельефа мѣстности, представляетъ много разнообразія; особенно онъ отличается въ равнинной части отъ нагорной. Въ общемъ, климатъ здѣсь носитъ континентальный характеръ съ рѣзкимъ зноемъ лѣтомъ и суровымъ холодомъ зимой. Разность доходитъ почти до 100°. Напримѣръ, въ Вѣрномъ зимою температура понижается до- 32°, а въ Асхабадѣ или Керкахъ лѣтомъ она доходитъ до+62°. Въ Мургабскомъ Государевомъ имѣніи зимой морозы доходятъ до—27° Ц., а лѣтомъ жара достигаетъ+67° Ц. Въ этомъ имѣніи съ мая по сентябрь почти не бываетъ дождей и изъ 100 дней-95 дней бываютъ съ яснымъ небомъ. Наиболѣе холодное время года бываетъ въ январѣ, наиболѣе жаркое —въ іюлѣ; лучшее время года въ Туркестанѣ— ранняя весна и поздняя осень.

Количество осадковъ очень невелико, особенно въ равнинной части, гдѣ вслѣдствіе этого наблюдается наибольшая сухость воздуха.

Лессовая почва, какъ было указано выше, высыхая даетъ чрезвычайно мелкую пыль, которая при малѣйшемъ дуновеніи вѣтра подымается и виситъ въ воздухѣ иногда нѣсколько дней. Сѣверные и сѣверовосточные вѣтры, отличающіеся большою силою, подымаютъ вмѣстѣ съ лессовою пылью и мелкую песчаную въ такомъ громадномъ количествѣ, что все небо заволакивается красноватой дымкой. Мѣстные жители называютъ это „текинскимъ дождемъ"; онъ сопровождается смерчами, разрушающими на своемъ пути постройки и производящими опустошенія въ стадахъ.

Средняя температура года и количество осадковъ для главнѣйшихъ населенныхъ пунктовъ Туркестанскаго края представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Высота надъ уровнемъ Каспійскаго моря въ саж.	Средняя температура Ц.	Количество осадковъ миллимет.
Скобелево	190.8	13.1	261.5
Красноводскъ	1.95	15.9	114.0
Асхабадъ	11 .7	15.5	252.7
Самаркандъ	334.5	12.9	316.3
Кушка	305.9	14.6	263.1
Мервъ	117.2	15 4	124.1
Ташкентъ	217 3	13.1	384.6
Керки	—	16.5	156.2
Вѣрный	—	7.5	597.8
Джизакъ	194.9	14.2	429.9

Хозяйство. Крайне неравномѣрное распредѣленіе населенія въ степной и гористой частяхъ Туркестана въ связи съ неравномѣрнымъ же распредѣленіемъ орошенія или удобныхъ къ орошенію земель въ краѣ и большимъ разнообразіемъ климатическихъ условій вызываетъ различныя формы хозяйства примѣнительно къ даннымъ обстоятельствамъ. На орошенныхъ земляхъ населеніе осѣло прочно и занялось сельскимъ хозяйствомъ и главнѣйше земледѣліемъ для культуры злаковъ и цѣнныхъ промышленныхъ растеній. Тоже осѣдлое населеніе заняло также и часть не орошенныхъ земель, прилегающихъ къ орошеннымъ, въ надеждѣ воспользоваться зимней влагой въ почвѣ и случайными весенними дождями. Здѣсь вездѣ такія мѣста густо населены и хозяйство ведется интенсивное. Обширныя же безводныя степи даютъ кочевому населенію возможность заниматься лишь скотоводствомъ и частью земледѣліемъ, а изрѣдка и извознымъ промысломъ для перевозки тяжестей на верблюдахъ.

Въ силу историко-географическихъ условій, въ Туркестанскомъ краѣ выработались и укоренились три главныхъ типа хозяйства: кочевое, богарное и ирригаціонное.

Кочевое хозяйство имѣетъ наиболѣе примитивный характеръ и все его благополучіе связано съ развитіемъ скотоводства, которое въ

описываемомъ районѣ постепенно сокращается и кочевники мало по малу переходятъ къ осѣдлой жизни. Съ переходомъ къ осѣдлому быту за кочевымъ населеніемъ укрѣпляются всѣ земли, состоявшія въ его потомственномъ владѣніи. Мѣстныя условія, однако, установили здѣсь множество переходныхъ ступеней между кочевникомъ и осѣдлымъ и разграничить ихъ чрезвычайно трудно. Чаще всего встрѣчается средній типъ: весной онъ производитъ посѣвъ, на лѣто перекочевываетъ со своимъ стадомъ на возвышенные плато, а раннею осенью спускается въ долины, чтобы убрать весенній посѣвъ.

Богарное хозяйство—земледѣліе на не орошенныхъ земляхъ или „сухое земледѣліе“—культивируетъ преимущественно злаки и подъ нимъ занято около полумилліона десятинъ, въ томъ числѣ въ Самаркандской области—230 т., Ферганской—227 т. и Сыръ-Дарьинской—75 т. дес. Богарное хлѣбопашество, особенно въ послѣднее время, развивается и укрѣпляется настолько успѣшно, что даетъ многимъ основаніе думать, что въ недалекомъ будущемъ оно одно можетъ прокормить все туркестанское населеніе, не прибѣгая къ распашкѣ искусственно орошаемыхъ земель, которыя цѣликомъ могутъ быть предоставлены болѣе цѣннымъ культурамъ промышленныхъ растеній.

Ирригаціонное хозяйство захватываетъ собою всѣ культуры на орошенныхъ земляхъ. Изъ общаго количества собираемаго въ краѣ зернового хлѣба, около одной трети приходится съ богарныхъ земель. Слѣдовательно, ирригаціонное хозяйство и въ хлѣбопашествѣ имѣетъ тоже преобладающее значеніе, но болѣе всего оно обслуживаетъ культуру риса, которая для него является наиболѣе выгодной статьей. Для туземнаго населенія рисъ вмѣстѣ съ фруктами и овощами

составляетъ важнѣйшій пищевой продуктъ, а хлопокъ—главнѣйшій источникъ его благосостоянія.

Распредѣленіе земель на удобныя и неудобныя для культуры. Изъ общей площади пяти областей Туркестанскаго края въ 168 мил. дес., только около $3^1/_2$ мил. дес. можетъ быть эксплоатируемо подъ разныя сельско-хозяйственныя и промышленныя культуры.

Распредѣленіе этой площади по свѣдѣніямъ Туркестанскаго Общества Сельскаго Хозяйства *) представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Области	Подъ посѣвы хлѣб. и корм. раст. тыс. дес.	Богарн. земли: Общая площадь тыс. десят.	Богарн. земли: Эксп. подъ посѣвы тыс. дес	Сѣнокосы тыс. десят.	Сады тыс. десят.	Виноградн. тыс. десят.	Огороды тыс. десят.	Пл. уд. но не эксп. не орош зем. тыс. дес.
Сыръ-Дарьинская	887.7	400.0	118	376.6	5	3	20	84.5
Самаркандская .	629.3	674.6	100.4	71.8	3	13	14.5	624.5
Ферганская . . .	633.3	338.8	226.9	31.2	9	7.9	15.4	539.1
Семирѣченская	653.4	280.0	65.0	312.6	4.5	„	„	„
Закасійская . .	122.0	„	„	0.7	„	„	„	„
Всего	2927 0	1613.5	513.9	651.1	21.5	23.9	52.6	1248.2

Изъ 2927 тыс. дес. искусственно орошаемой земли подъ продовольственными хлѣбами занято —2099 тыс., подъ масличными растеніями—60 тыс. дес., хлопкомъ—248 тыс. дес.; кормовые—овесъ, джугура и картофель занимаютъ —224 тыс. дес. и люцерна—242 тыс. десятинъ.

Итоги земледѣльческой производительности. Земледѣльческая производительность края, по исчисленію мѣстнаго Управленія земледѣлія, опредѣляется въ 168 милл.

*) Каталогъ-путеводитель по Туркестанской XXV-лѣтней юбилейной выставкѣ въ Ташкентѣ въ 1909 г., стр. 16.

руб. По отдѣльнымъ областямъ площадь посѣва и сборовъ главнѣйшихъ предметовъ этой промышленности распредѣляются крайне не равномѣрно и общая картина по этому предмету представлена въ особомъ приложеніи VI.

Въ этой таблицѣ сразу бросается въ глаза пріуменьшеніе сбора хлопка и низкая оцѣнка риса. Въ дѣйствительности хлопка было собрано, какъ это видно будетъ далѣе, въ 1909 г.—20 милл. а въ 1910 г.—25 милл. п.; принявъ среднюю стоимость хлопка-сырца въ 3 р. 50 к., сборъ въ 1909 г. году составитъ 70 милл. руб., а сборъ 1910 года—87.5 милл. руб. Рисъ ввидѣ чалтыка тоже стоитъ не ниже 2 руб. п. п, слѣдовательно, общая стоимость его достигаетъ 22½ милл. руб. Такимъ образомъ, только урожай хлопка-сырца и риса въ 1910 отчетномъ году составитъ 110 милл. руб., тогда какъ въ приведенной таблицѣ стоимсть эта исчислена всего лишь въ 63 милл. руб. Сборъ другихъ земледѣльческихъ продуктовъ и стоимость ихъ тоже мало соотвѣтствуютъ дѣйствительности въ смыслѣ пріуменьшенія.

Нѣсколько иную группировку распредѣленія посѣвныхъ площадей и сбора земледѣльческихъ продуктовъ даетъ Центральный Статистическій Комитетъ (Приложеніе VII). По свѣдѣніямъ послѣдняго, всѣхъ продовольственныхъ хлѣбовъ въ 1910 году собрано 94 милл. пуд. противъ 88— милл. средней величины за предшествующее пятилѣтіе и, слѣдовательно, урожай продовольственныхъ хлѣбовъ, во всѣхъ областяхъ, кромѣ Сыръ-Дарьинской, оказался выше средняго. Наибольшее количество хлѣба даютъ Сыръ-Дарьинская и Семирѣченская области, нѣсколько меньше приходится его на Ферганскую и Самаркандскую области и совсѣмъ немного на Закаспійскую обл.

Распредѣляя сборъ продовольственныхъ хлѣ-

бовъ по численности населенія, получимъ слѣ дующую картину:

Области	Сборъ хлѣба сред 1905-9 г.г. въ тыс. пуд.	Населеніе 1910 г. въ тыс. душъ	На душу приходится пуд.
Закаспійская	4.039	441	9.2
Самаркандская	14.835	1170	12.7
Ферганская	16.707	2034	8.2
Семирѣченская	24.200	1188	20.4
Сыръ-Дарьинская	28.398	1858	15.3
Итого	88.180	6691	13.2

Изъ этой таблицы видно, что наиболѣе хлѣбородными частями Туркестана являются Семирѣченская и Сыръ-Дарьинская области и наименѣе благопріятными—Ферганская и Закаспійская. Въ среднемъ на душу продовольственныхъ хлѣбовъ приходится 13,2 пуда, какового количества, конечно, недостаточно даже для туземнаго населенія, которое употребляетъ много овощей и фруктовъ. Недостающее количество хлѣба, преимущественно для Ферганской и Закаспійской областей, покрывается привозомъ изъ степныхъ областей, изъ приволжскаго и сѣверо-кавказскаго района въ видѣ зерна и муки.

Обращаясь за симъ къ обзору отдѣльныхъ предметовъ земледѣльческой промышленности Туркестанскаго края, слѣдуетъ замѣтить, что до послѣдняго времени на первомъ планѣ, какъ по количеству, такъ и по стоимости урожая, стояла пшеница, но успѣхи культуры хлопчатника отодвинули ее теперь на второе мѣсто.

Судя по даннымъ Центральнаго Статистическаго Комитета, въ Туркестанскомъ краѣ собирается въ годъ приблизительно 61—милл. пуд. пшеницы, въ томъ числѣ яровой—38 милл. пуд.

Яровая пшеница высѣвается преимущественно на богарныхъ земляхъ и урожай ея въ значительной мѣрѣ находится въ зависимости отъ

состоянія погоды и атмосферическихъ осадковъ. Въ общемъ, урожай яровой пшеницы ниже урожая озимой.

Рожь культивируется почти исключительно русскимъ населеніемъ и пока общій сборъ ея колеблется около 1 милл. пуд. и потому не имѣетъ большого значенія въ продовольствіи страны.

Ячмень сѣется главнымъ образомъ озимый, сборъ котораго составляетъ около 2/3 всего урожая. Культивируется этотъ хлѣбъ главнымъ образомъ въ Семирѣченской области и отчасти въ Сыръ-Дарьинской и Самаркандской областяхъ. Въ среднемъ, ячменя собирается около 11 милл. пудовъ.

Изъ прочихъ зерновыхъ хлѣбовъ наибольшее значеніе имѣютъ просо, овесъ и кукуруза. Просо культивируется болѣе всего кочевымъ населеніемъ Семирѣченской и Сыръ-Дарьинской обл., а овесъ—только въ двухъ послѣднихъ областяхъ. Кукуруза—же наиболѣе привилась въ Ферганской области, дающей около 90% всего сбора этого хлѣба.

Не останавливаясь на обзорѣ прочихъ хлѣбовъ, не имѣющихъ большого хозяйственнаго значенія, можно прибавить лишь, что картофель и подсолнечникъ не культивировались туземцами до появленія русскихъ; они принесены изъ Россіи и теперь получаютъ здѣсь широкое распространеніе, особенно кортофель.

Изъ туземныхъ хлѣбовъ, имѣющихъ въ краѣ большое распространеніе, заслуживаютъ серьезнаго вниманія джугара и рисъ. Джугара или сорго наиболѣе распространена въ Хивинскомъ и Бухарскомъ ханствахъ, а также въ Сыръ-Дарьинской и Самаркандской областяхъ. Зерно джугары идетъ частью въ пищу бѣднѣйшему населенію, а еще чаще имъ вскормливаются домашніе скотъ и птица. Кромѣ зерна, джугара даетъ

еще большое количество стебля, которое въ сухомъ состояніи идетъ какъ топливо, а въ свѣжемъ видѣ, какъ зеленый кормъ для скота. И то, и другое примѣненіе стебля имѣетъ особенное значеніе въ убогомъ хозяйствѣ кочевника.

Въ общемъ итогѣ джугары собирается въ годъ около $2^1|_2$ мил. пуд., на сумму около $1^1|_2$— милл. руб.

Гораздо большее значеніе имѣетъ другой мѣстный продуктъ—рисъ.

Подъ культурой р и с а въ Туркестанскомъ краѣ занято до 200—тыс. дес. земли; урожай его, смотря по мѣстнымъ условіямъ, колеблется отъ 70 до 320 пуд. съ десятины, что при цѣнѣ въ 2 руб. пудъ, составитъ доходность одной десятины около 400 руб. Риса собирается въ годъ отъ 13 до 16 милл. пуд. и, слѣдовательно, общая стоимость урожая достигаетъ 30 милл. рублей. Однако, при всей выгодности этой культуры въ матеріальномъ отношеніи, она ведется лишь въ силу необходимости, такъ какъ она очень тяжка и, кромѣ того, отравляетъ атмосферу зловредными испареніями.

Культура риса, наиболѣе распостаненная въ Сыръ-Дарьинской, Ферганской, Самаркандской и Симирѣченской областяхъ, извѣстна въ Туркестанѣ съ древнѣйшихъ временъ и такъ какъ она являлась наиболѣе выгоднымъ промысломъ, то въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, напр., въ верховьяхъ рѣки Зеравшана, сдѣлалась привилегіей бековъ и вообще служилыхъ людей, которые легче другихъ могли пользоваться избыткомъ воды. Культура риса наиболѣе укрѣпилась въ заболоченной мостности. Въ долинѣ рр. Чирчикъ и Ангренъ рисовыя плантаціи занимаютъ низменную часть уѣзда, легко заливаемую оросительной водою съ обильнымъ содержаніемъ подпочвенной воды

Наибольшую площадь рисовая культура за-

нимаетъ въ Сыръ-Дарьинской области, около 75 тыс. дес., Ферганской—64 тыс. дес., Самаркандской—44 тыс. дес., и Семирѣченской—около 3 тыс. дес. Начало культуры риса въ послѣдней области дѣло сравнительно новое и относится къ концу 70-хъ годовъ прошлаго столѣтія, когда дунгане, покинувшіе западно китайскій районы Кульджи и Кашгара и поселившіеся въ Пишпекскомъ, Джаркентскомъ и Вѣрненскомъ уѣздахъ, взялись за разведеніе описываемаго злака.[1])

Хлопокъ—кормилецъ Туркестана и притомъ кормилецъ щедрый и какъ таковой заслуживаетъ большаго вниманія, чѣмъ другіе источники благосостоянія страны.

Попытки насажденія культуры хлопчатника въ Россіи ведутъ свое начало со временъ царя Алексѣя Михайловича,[2]) по повелѣнію котораго были впервые выписаны изъ Персіи хлопководы и сѣмена хлопчатника для насажденія культуры послѣдняго въ южныхъ губерніяхъ Европейской Россіи. Послѣдующіе правители въ той или въ другой мѣрѣ продолжали оказывать покровительство развитію хлопководства въ Россіи и хотя оно дѣйствительно продолжало существовать, но промышленнаго развитія не могло принять и лишь удовлетворяло мѣстнымъ требованіямъ южныхъ окраинъ Россіи. Въ видѣ исключенія является кратковременное оживленіе этого дѣла въ поло-

---

[1]) Подробности о культурѣ риса и его хозяйственномъ значеніи въ Туркестанѣ—см. изданіе Управленія Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ въ Туркестанскомъ краѣ: „О культурѣ риса въ Туркестанѣ и вліяніи ея на заболеваемость маляріи". Ташкентъ, 1905 г.

[2]) Историко—Статистическій обзоръ Промышленности Россіи, сост. подъ редакціею Д. А. Тимирязева и В. И. Ковалевскаго. Сборникъ матеріаловъ собранныхъ среднеазіатскою желѣзнодорожною экспедиціею. Выпускъ I. С. П. Б. 1894 г. Сельское и Лѣсное хозяйство Россіи, изданіе М-ва Государственныхъ Имуществъ, подъ редакціею В. И. Ковалевскаго. Корейша, Среднеазіатскій хлопокъ, его культура и пр. Кн. Масальскій, Хлопковое дѣло въ Средней Азіи и его будущее.

винѣ 60 хъ годовъ, вызванное междуусобной войной въ Америкѣ, вслѣдствіе которой былъ прекращенъ вывозъ хлопка изъ Соединенныхъ Штатовъ; европейскіе потребители хлопка были поставлены въ печальную необходимость искать другія мѣста для полученія разсматриваемаго прядильнаго матеріала. Тогда-то и русскіе промышленники обратили свое вниманіе на культуру этого растенія въ Закавказскомъ краѣ и на нѣсколько лѣтъ русское хлопководство, вслѣдствіе высокихъ цѣнъ на хлопокъ, оживилось, но какъ только цѣны понизились.-по окончаніи упомянутой гражданской войны въ Америкѣ, внутреннее производство не смогло конкурировать съ привознымъхлопкомъ и дѣло стало опять затихать.

Въ такомъ положеніи оно продолжало оставаться до начала царствованія Александра III, когда явно стало обозначаться новое направленіе таможенно-тарифной политики правительства въ пользу покровительства отечественной промышленности какъ мѣрами для содѣйствія укрѣпленію культуры хлопчатника въ Закавказьѣ и въ Средне-азіатскихъ владѣніяхъ, такъ и постепеннымъ возвышеніемъ пошлины на привозный хлопокъ. Съ измѣненіемъ взглядовъ правительства на это дѣло измѣнилось къ нему и отношеніе частныхъ предпринимателей: наиболѣе крупные представители отечественной хлопчатобумажной промышленности пришли къ заключенію, что необходимо имъ самимъ принять болѣе дѣятельное участіе въ развитіи въ Россіи культуры высокихъ сортовъ хлопчатника и лучшей организаціи покупки хлопка непосредственно отъ производителей. Съ этою цѣлью сначала Никольская мануфактура Саввы Морозова, затѣмъ Ярославская мануфактура Корзинкина, Т-во Алексѣевъ и К-о и нѣкоторыя другія фирмы стали выписывать изъ Соединен-

ныхъ Штатовъ сѣмена хлопчатника и раздавать ихъ безплатно хлопководамъ съ обязательствомъ продавать имъ весь урожай хлопка по рыночной или по заранѣе договоренной цѣцѣ. Независимо отъ распространенія сѣмянъ, тѣ же фирмы открывали хлопководамъ необходимый кредитъ, а самое главное онѣ же стали распространять между ними усовершенствованнаго типа хлопкоочистители, быстро замѣнившіе собою практиковавшуюся тамъ ручную очистку. Благодаря этимъ условіямъ, хлопководство вновь стало оживляться въ Туркестанѣ.

По умиротвореніи Туркэстана, мѣстная администрація въ свою очередь обратила особенное вниманіе на возможность оживленія тамъ хлопководства, обѣщавшаго сдѣлаться весьма прибыльнымъ занятіемъ мѣстнаго сельскаго населенія. Въ этихъ видахъ были составлены руководства для правильной культуры хлопчатника въ Туркестанѣ и, кромѣ того, были выписаны изъ Америки сѣмена лучшаго сорта этого растенія—Sea Island, но это предпріятіе не имѣло успѣха, такъ какъ климатическія условія Туркестана не отвѣчали вовсе требованіямъ Sea Islnd'a. Впослѣдствіи, когда въ акклиматизаціи американскаго хлопчатника приняли участіе русскіе фабриканты, дѣло пошло гораздо успѣшнѣе: были выписаны сѣмена другого сорта хлопчотника Upland—которыя лучше удержались на средне-азіатской почвѣ. Несмотря на несомнѣнныя преимущества этого сорта предъ туземнымъ, и послѣдній представляетъ нѣкоторыя удобства, благодаря которымъ онъ и до сихъ поръ продолжаетъ культивироваться въ Туркестанѣ. Сооруженіе Закаспійской желѣзной дороги имѣло громадное значеніе для оживленія хлопководства не только по линіи пересѣкамой ею, но и далеко въ сторону отъ этой полосы.

Воспослѣдовавшее въ 1887 году значительное возвышеніе пошлины на привозный хлопокъ съ 45 коп. зол. съ пуда до 1 рубля зол. по морской границѣ и до 1 р. 15 коп. по сухопутной—оказало весьма большое вліяніе на оживленіе хлопководства въ нашихъ Средне-Азіатскихъ владѣніяхъ.

Благодаря значительнымъ выгодамъ, которыя стали получать первые піонеры хлопководства въ Туркестанѣ, дѣло это приняло тамъ весьма большіе размѣры: увлеченные его прибыльностью, многіе, вовсе незнакомые ни съ культурою хлопчатника, ни съ организаціей его торговли, побросали другія занятія, даже государственную службу и занялись арендой и переарендой, продажей и перепродажей удобныхъ участковъ земель, чѣмъ значительно помѣшали прочному и правильному развитію этой отрасли сельско-хозяйственной промышленности. Туркестанскихъ дѣятелей охватила настоящая хлопковая горячка, которая, какъ это всегда бываетъ въ подобныхъ случаяхъ, вскорѣ смѣнилась охлажденіемъ, а затѣмъ и полнымъ разочарованіемъ. Дѣло приняло исключительно спекулятивный характеръ, такъ какъ никто изъ участниковъ въ этомъ хлопковомъ ажіотажѣ непосредственно не занимался ни культурой, ни торговлей хлопкомъ. Это была своего рода биржевая игра, которая вскорѣ достаточно улеглась и дѣло приняло болѣе спокойное направленіе. Установленіе въ 1890 г. надбавки въ 20% къ существовавшей пошлинѣ на привозный хлопокъ и новое возвышеніе послѣдней въ 1891 году до 1 р. 20 к. по морской границѣ и до 1 руб. 35 коп. по сухопутной не оказали значительнаго вліянія на оживленіе хлопководства на этой окраинѣ Россіи. Новое возвыше-

ніе пошлины на хлопокъ, послѣдовавшее въ 1896 г., а особенно дальнѣйшее удлиненіе Закаспійской желѣзной дороги до Ташкента съ вѣткой къ Андижану еще болѣе благотворно повліяло на упроченіе средне азіатскаго хлопководства.

Въ 1884 г. была отправлена въ Москву первая партія хлопка изъ американскихъ сѣмянъ; спустя 5 л., въ 1889 г. площадь подъ американскимъ хлопкомъ достигла 56% противъ 44% подъ туземнымъ; спустя еще 20 лѣтъ, въ 1909 г. первая цифра поднялась до 90, а вторая спустилась до 10.

За послѣднія 8 лѣтъ площади посѣва хлопчатника и сборъ хлопка сырца по отдѣльнымъ областямъ распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

Площадь въ т. десят.						Сборъ хлоп.-сырца въ т. п.				
Закаспійской	Самарк.	Ферган.	Сыръ-Дар.	Всего		Закаспійской	Самарк	Ферган.	Сыръ-Дар.	Всего
20	10	149	11	190	1903	1214	607	11434	602	13.857
15	18	174	17	224	1904	897	1.077	9.924	903	12.801
13	19	153	13	198	1905	809	1.196	10.629	717	13.351
11	14	171	27	223	1906	751	982	11.966	1860	15 559
22	23	200	39	284	1907	1548	933	11.384	1142	15.007
29	22	191	24	264	1908	1500	842	11.904	1034	15.280
26	19	208	26	273	1909	1390	725	16.676	1.218	14.755
28	22	299	29	379	1910	2581	933	20.673	1 301	25.498

Изъ приведенной таблицы видно, что хлопководство сосредоточенно главнымъ образомъ въ Ферганской области, которая одна даетъ слишкомъ 80%—производства всего края. Поэтому, данными по Ферганской области въ значительной мѣрѣ можно охарактеризовать дѣло и въ сосѣднихъ областяхъ.

Относительно соотношенія площадей посѣва и урожая хлопка изъ американскихъ и туземныхъ сѣмянъ данныя по Ферганской области представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Площадь въ тыс. дес.			Собрано хлопка сырца, т. п			Сред. урож съ д. въ пуд.	
	Амер.	Туз.	Всего	Амер.	Туз.	Всего	Амер.	Туз.
1896	155.6	14	170.4	7.996	425	8421	51	29
1900	174.0	12.3	186.3	14.160	715	14875	81	58
1907	188.8	11.2	200.0	10.886	498	11.384	58	46
1908	178.0	12.9	190.9	11.242	662	11.904	63	51
1909	197.3	10.8	208.1	16.092	584	16.676	82	54
1910			299.4			20.673		

Изъ приведенной таблицы видно, что туземный хлопокъ занимаетъ около 5—6% всей площади, находящейся подъ хлопчатникомъ, и даетъ сборъ приблизительно въ такомъ же процентномъ отношеніи.

Въ Самаркандской области въ 1907 г. урожай американскаго хлопка составилъ 42 п. съ десятины, туземнаго—17 п.; въ 1908 году—для перваго урожай поднялся до 43 п., а для второго до—37 п. съ десятины.

Относительно стоимости хлопководства въ Туркестанѣ можно дать сопоставленіе этой величины въ 1895 г. и въ 1909 г. Себѣ-стоимость слагается изъ слѣдующихъ главнѣйшихъ элементовъ: [1]) посѣвъ, обработка и уборка одной десятины обходится около 80 руб. при наемныхъ рабочихъ (если же крестьянская семья сама обрабатываетъ свою плантацію, то цифра эта бываетъ значительно меньше); три вспашки и бороненіе одной десятины—11 р., мотыженіе и разрыхленіе почвы—20 р., аренда земли—10 р., посѣвъ—1 р. 40 к., орошеніе—1 р. 60 к., сѣмена—1 р., полка и прорѣживаніе всходовъ 1 р. 80 к., сборъ хлопка—6 р. 50 к., доставка до джиновъ—3 р., тара, прессовка и разные непредвидѣнные рас-

[1]) Гулишамабаровъ. Историко-статистическій обзоръ промышленности и торговли Россіи, стр. 11—12—С.-П.-Б. 1899 г.

ходы—4 р. 50 к. Урожай съ десятины бываетъ для туземнаге сорта 12 п. чистаго волокна, съ десятины, а для американскаго—15 пуд. волокна, что соотвѣтствуетъ приблизительно 50 пуд. хлопка-сырца. Обыкновенно изъ пуда сырца получается 12—15 фун. волокна и сообразно съ этимъ пудъ сырца цѣнится около 2 руб., а волокно-около 6 руб.

Спустя 15 лѣтъ, для 1909 г. расходъ и доходъ слагается изъ слѣдующихъ элементовъ: [1]) унаваживаніе—21 р., троекратная вспашка—18 р., устройство грядъ—12 руб., сѣмена и посѣвъ—8 р. 40 к., продергиваніе всходовъ—4 р., поливка 8 разъ—4 р. 80 к., окучка—57 р. 60 к., уборка— 18 руб., содержаніе ирригаціонной системы—3 р. 70 к., поземельные и другіе сборы —7 р. 86 к., а всего 155 р. 36 к. Предполагается урожай въ 90 пуд. по 3 р. 50 к.—315 руб. и 400 сноповъ стеблей—20 р., а всего 335 р. Такимъ образомъ, чистая прибыль съ десятины опредѣляется въ 179 р. Этотъ подсчетъ нельзя не признать преувеличеннымъ, такъ какъ урожай въ 90 пуд. бываетъ весьма рѣдкимъ явленіемъ, имѣющимъ мѣсто лишь на опытныхъ поляхъ.

Нѣсколько иначе опредѣляетъ доходность отъ хлопководства Кокандскій Биржевой Комитетъ. Всѣ расходы по обработкѣ одной десятины и сбору урожая К о м и т е т ъ [2]) исчисляетъ въ 205 руб., въ томъ числѣ на трудъ приходится 171 руб.; если принять средній урожай хлопка съ десятины въ Ферганѣ 75 п., то себѣ стоимость хлопка сырца опредѣляется въ 2 р. 73 к., но урожай бываетъ и выше, напр. въ 1909 г.

---

[1]) Юферовъ, В. И.— Сельско-хозяйственный обзоръ Туркестанскаго края, стр. 37.

[2]) Отчетъ Кокандскаго Биржевого Комитета за 1909 г. стр. 55.

онъ достигъ 90 п. или 2 р. 28 к. пудъ. Такой урожай бываетъ, однако, довольно рѣдко. Если принять во вниманіе, что при существующей формѣ мелкаго хлопководства, около 1 десятины, значительная часть (около $^3/_4$)работы производится самимъ земледѣльцемъ и членами его семьи, то окажется, что собственный трудъ оплачивается въ размѣрѣ 128 руб. ($171 \times {}^3/_4$). Среднюю продажную цѣну тотъ-же Комитетъ выводитъ въ 3 р. 22 коп. и, слѣдовательно, при среднемъ урожаѣ въ 75 пуд. общая доходность съ десятины составитъ 241 руб., изъ коихъ 205 р. расходовъ, въ т. ч. 128 руб. вознагражденіе за личный трудъ, и 36 р. предпринимательская прибыль.

При такой оплатѣ труда и при возможности широкаго кредита какъ со стороны банковъ, такъ и со стороны крупныхъ промышленныхъ предпріятій, охотниковъ заниматься хлопководствомъ очень много и территорія распространенія этой культуры постоянно увеличивается. Для дальнѣйшаго ея развитія даже теперь, при сравнительно незначительной ирригаціонной площади, нѣтъ препятствій, какъ это явствуютъ изъ слѣдующаго сопоставленія:

Области	Орошаемая площадь.	Посѣвы хлопка.	% къ орошаемой площади
Ферганская	827 т. дес.	169 т. дес.	20.4
Сыръ-Дарьинская	371 т. дее.	28 т. дес.	7.6
Самаркандская	570 т. дес.	22 т. дес.	4.0
Закаспійская	72 т. дес.	29 т. дес.	40.3
ВСЕГО	2040 т. дес.	248 т. дес.	—

Хлопокъ сырецъ получается неодинаковаго качества и обыкновенно его раздѣляютъ на 4 сорта—1, 2, 3 и межеумокъ, составляющій среднее между первымъ и вторымъ сортами. Американскаго хлопчатника въ среднемъ получается 60—65 п. съ десятины, а туземнаго 50—55 пуд. Въ среднемъ, изъ пуда хлопка сырца получается

60—65 п. съ десятины, а туземнаго 50—55 пуд. Въ среднемъ, изъ пуда хлопка сырца получается 12—13 ф.—перваго сорта, 11.5—12 фун. межеумка, 11—11,5—второго и 10—11 фун.—третьяго сорта. Въ 1909 г. въ Ферганѣ 1-го сорта получилось 85%, минуса и межеумка—5% и только 10% пошли во 2 и 3 сорта, причемъ третьяго сорта получилось очень мало.

Цѣны на сырецъ и волокно обусловливаются качествомъ того и другого и находятся приблизительно въ слѣдующей зависимости между собою (данныя сезона 1909 г.):

	1 сорт.	межеумокъ	2 сорт.	3 сорт.	туземн.
Пудъ хлопка-сырца руб. . .	4.21	4.00	3.74	3.28	2.00
Пудъ волокна .	14.00	12.75	12.51	10.00	-

Въ заключеніе не безъ интересно привести свѣдѣнія объ общемъ количествѣ волокна, вывезеннаго по Средне-Азіатской ж. дорогѣ изъ Туркестанскаго района во внутреннія губерніи Россіи за послѣдніе 23 года:

въ 1889	1471 т. п.	1895	3508 т. п.	1901	6710 т. п.	1907	9986 т. п.
„ 1890	2673 „	1896	3403 „	1902	5990 „	1908	8037 „
„ 1891	2626 „	1897	4998 „	1903	5617 „	1909	9635 „
„ 1892	3027 „	1898	4367 „	1904	6403 „	1910	8428 „
„ 1893	3588 „	1899	2258 „	1905	5152 „	1911	11174 „
„ 1894	2625 „	1900	3134 „	1906	8995 „	Всего	120297 „

За 23 года туркестанскій районъ далъ русской мануфактурной промышленности 120 милл. пуд. волокна средней стоимостью около—1.200 милл. руб. Правда, что не все это количество хлопка собрано на мѣстѣ, а часть поступила изъ Бухары, Хивы, Персіи и Афганистана, но въ общемъ это поступленіе ничтожно сравнительно съсобственнымъ производствомъ описываемаго района.

Изъ другихъ промышленныхъ растеній можно упомянуть еще л е н ъ, к у н ж у т ъ, м а к ъ, п о д с о л н е ч н и к ъ и др., культура коихъ носитъ—болѣе или менѣе случайный характеръ. Въ туземномъ хозяйствѣ гораздо важнѣе куль-

тура люцерны, служащей лѣтомъ и зимою важнѣйшимъ кормовымъ растеніемъ во всемъ районѣ. Разведеніе ея является весьма выгоднымъ дѣломъ и оно постоянно развивается настолько, что сѣмена люцерны, за удовлетвореніемъ громадной мѣстной потребности, становятся предметомъ вывоза за предѣлы Туркестанскаго района и даже за границу.

Плодоводство. Туркестанъ нерѣдко называютъ страною абрикосовъ, персиковъ, дынь и винограда и это не есть преувеличеніе: садоводство или вѣрнѣе плодоводство составляютъ исконный домашній промыселъ туземнаго населенія, для котораго фрукты въ лѣтнее время составляютъ главный пищевой продуктъ. Въ значительной части края природа благопріятствуетъ успѣху культуры фруктовъ, чѣмъ населеніе охотно пользуется, устраивая при каждомъ домѣ или кибиткѣ хотя бы небольшой фруктовый садикъ, который нерѣдко вмѣщаетъ въ себѣ вмѣстѣ съ плодовыми деревьями и огородные овощи и плоды и даже луговыя растенія—люцерну и клеверъ.

Плодовъ поѣдается на мѣстѣ масса, но и за всѣмъ тѣмъ ихъ остается еще такъ много, что они составляютъ предметъ крупнаго и выгоднаго вывоза за предѣлы края, порою весьма отдаленные.

Открытіе Ташкентской жел. дор. 1 янв. 1905 года было особенно знаменательно для туркестанскаго плодоводства, такъ какъ, по справедливому замѣчанію Краинскаго, возможность доставки на русскіе рынки свѣжихъ фруктовъ вызвала къ жизни и сообщила промышленное значеніе древнѣйшимъ туркестанскимъ культурамъ—садоводству и виноградарству .Въ 1906 г. на русскихъ рынкахъ впервые появляются туркестанскіе фрукты, высокое качество которыхъ, сравнительно съ

крымскими и заграничными фруктами, было отмѣчено на спеціальной выставкѣ промышленнаго садоводства. *)

Въ Туркестанскомъ краѣ культивируются или встрѣчаются въ дикомъ состояніи всѣ крупные представители царства Помоны, кромѣ апельсиновъ, лимоновъ, померанцевъ и маслинъ, хотя въ нѣкоторыхъ мѣстахъ и эти плоды могли бы съ успѣхомъ акклиматизироваться.

Въ виду большого значенія плодоводства для туркестанскаго хозяйства, можно остановиться на нѣкоторыхъ его подробностяхъ и привести перечень наиболѣе ходовыхъ плодовъ и ягодъ, обращающихся на мѣстныхъ рынкахъ.

Наиболѣе полный перечень послѣднихъ съ обстоятельною ихъ характеристикою встрѣчается въ трудѣ А. И. Дмитріева-Мамонова, откуда и заимствую нижеприведенное описаніе**).

Туземные сорта яблокъ и грушъ, вездѣ, за исключеніемъ Семирѣчья, мелки и жестки; нѣсколько лучше яблоки хивинскія и бухарскія— ярко-красныя, средней величины, и груши мелкія ходжентскія, сорта „диль-афрусъ“ (услада души) и крупныя „ранетанскія“ изъ породы „маслянокъ“. Яблоки и груши Семирѣчья, въ особенности вѣрненскія и пишпекскія, отличаются необыкновеннымъ разнообразіемъ превосходныхъ сортовъ, служа предметомъ значительнаго вывоза въ г.г. Ташкентъ, Семипалатинскъ, Омскъ и даже Томскъ. Айва не отличается особенными достоинствами—употребляется туземнымъ населеніемъ какъ приправа въ пловъ и шурпу

---

*) Крапинскій, Отчетъ старшаго дѣлопроизводителя управленія по дѣламъ мелкаго кредита по командировкѣ въ Туркестанскій край для изученія условій мелкаго кредита, стр. 2 СПБ. 1909 г.

**) Путеводитель по Туркестану и Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ. СПБ. 1903 г. стр. 92.

(похлебку). Больше значенія и лучшее качество имѣютъ косточковые плоды.

Изъ нихъ а б р и к о с ъ (урюкъ) является важнымъ пищевымъ продуктомъ въ быту туземцевъ. Лепешка и, какъ приправа къ ней, урюкъ или дыня составляютъ лѣтомъ обычную пищу небогатаго туземца. П е р с и к и (шафтала)—самыхъ разнообразныхъ сортовъ и очень хорошіе по вкусу, покрытые сверху пушкомъ и гладкіе (нектарины). Фергана и Шахрисябсъ славятся персиками. Хороши сорта персиковъ въ Ташкентѣ, Самаркандѣ, Закаспійской области и въ Джаркентскомъ уѣздѣ Семирѣченской области. Особенно характерны плоды „Анджиръ-шафтала“, сплющенные въ видѣ винной ягоды. С л и в ы (мурудъ) туземныя, преимущественно черныя, всѣ сплошь подвержены червоточинѣ. Лучшимъ сортомъ считаются самаркандскія черныя круглыя сливы (оль-хури), которыя сушатъ туземцы. В и ш н и (алю) мѣстныя мелки, славятся „шаарскія“ сладкія. Особую группу составляютъ сорта „а л ы ч и“, представляющей середину между урюкомъ и сливою и между сливою и вишнею. Алыча (али-герати) растетъ кустарникомъ, плоды по виду и вкусу похожи на сливу, но съ урюковой косточкой. Г р а н а т ы (анаръ) славятся кислые наманганскіе и крупные сладкіе самаркандскіе. Въ Гиссарѣвообще въ южныхъ при аму-дарьинскихъ бекствахъ Бухары встрѣчаются кишлаки сплошь окруженные гранатовыми садами. А н д ж и р ъ (фиги) встрѣчается двухъ сортовъ—желтый и черный. По вкусу мѣстныя фиги уступаютъ европейскимъ. Ш е л к о в и ц а (тута) разводится въ большомъ количествѣ вдоль арыковъ, главнымъ образомъ для кормленія шелковичныхъ червей и для подѣлокъ изъ древесины. Плоды бѣлой туты, высушенные и истолченные въ темнобурую, сладкую массу, составляютъ важный

суррогатъ хлѣба въ мѣстностяхъ бѣдныхъ посѣвами злаковъ.

Изъ деревьевъ, приносящихъ съѣдобные орѣхи, распространены миндальныя деревья (бадамъ), которыя разводятся въ нѣсколькихъ сортахъ; наиболѣе цѣнные сорта съ крупными плодами и мягкой скорлупой, значительно уступаютъ улучшеннымъ европейскимъ сортамъ. Въ продажѣ много плодовъ такихъ миндальныхъ деревьевъ, въ изобиліи растущихъ на предгорьяхъ Ферганской долины. Грецкій орѣхъ (чахори-магзъ), встрѣчается въ садахъ, какъ красивое дерево; въ продажу идутъ почти исключительно плоды дикихъ деревьевъ, образующихъ въ предгоріяхъ средней и южной частей Туркестана цѣлые лѣса. Фисташка въ садахъ не разводится. Плоды ея, составляющіе непремѣнную принадлежность „дастархана“ для всѣхъ почетныхъ посѣтителей, собираются исключительно съ дикорастущихъ деревьевъ. Джида разводится въ садахъ для полученія съѣдобныхъ мучнистыхъ плодовъ сладковатаго вкуса.

Главнымъ предметомъ мѣстнаго потребленія служатъ преимущественно свѣжіе фрукты: абрикосы, финики, виноградъ, груши, а главнымъ предметомъ вывоза—сушеные фрукты и болѣе всего виноградъ въ видѣ изюма, кишмиша, сабзы и т. п.

Такъ какъ описанію плодоводства въ Туркестанскомъ краѣ я посвятилъ въ текущемъ году спеціальную монографію *), то здѣсь ограничусь лишь приведеніемъ нѣсколькихъ цифръ, характеризующихъ значеніе этого промысла для Турке-

*) „Плодоводство въ міровомъ хозяйствѣ и участіе въ немъ Россіи вообще и Туркестанскаго края въ частности“. Эта монографія помѣщена въ Трудахъ Туркестанскаго Общества Сельскаго Хозяйства въ 1912 году, №№ 1, 2 и 3. Она же вышла отдѣльнымъ изданіемъ въ Ташкентѣ въ 1912 г.

станскаго края вообще и для Средне-Азіатской жел. дор. Въ 1906 г. всѣхъ фруктовъ отправлено по этой дорогѣ—2768 т. пуд., въ 1907 г. 2823 т. пуд., 1908 2095 т., 1909 г.—3047 т. и въ 1910 г.—3017 т. п., что въ среднемъ за пятилѣтіе составитъ 2750 т. пуд., изъ коихъ 1780 т. п. или 65% пошло въ прямомъ сообщеніи на другія дороги сѣти.

Многіе изъ этихъ плодовъ и ягодъ не выдерживаютъ ни долгаго храненія, ни дальней перевозки въ свѣжемъ видѣ и потому ихъ подвергаютъ сушкѣ на солнцѣ и въ продажу поступаютъ въ вяленомъ или сушеномъ видѣ. Натуральная сушка производится при такихъ примитивныхъ условіяхъ (не отдѣляютъ здоровыхъ отъ испорченныхъ, зрѣлыхъ отъ незрѣлыхъ, не предохраняютъ отъ пыли и сора), что хорошіе въ свѣжемъ состояніи плоды теряютъ значительную часть своей цѣнности.

Виноградарство хотя извѣстно здѣсь съ древнѣйшихъ временъ, но широкаго промышленнаго значенія не получило, такъ какъ не могло быть связано съ винодѣліемъ и винокуреніемъ, которыя воспрещаются мусульманскому населенію кораномъ. До водворенія русскихъ въ Туркестанскомъ краѣ, виноградомъ пользовались лишь въ свѣжемъ видѣ или вялили и сушили его для полученія изюма и кишмиша. Съ приходомъ русскихъ началась и лучшая утилизація винограда для винодѣлія и винокуренія; въ настоящее время здѣсь насчитывается около 125 тыс. виноградниковъ, разбросанныхъ на пространствѣ 25 тыс. десятинъ и дающихъ около 6 милл. пуд. винограда въ годъ. Наибольшее развитіе виноградарство получило въ Самаркандской, Ферганской и отчасти въ Сыръ-Дарьинской областяхъ. Въ первой изъ нихъ, дающей урожая болѣе половины всего края, съ десятины полу-

чается около 254 пуд., доходя иногда до 800 п.

Туркестанскій виноградъ мало попадаетъ въ свѣжемъ видѣ на внутренніе рынки Россіи вслѣдствіе отдаленности и трудности пути, но въ вяленомъ и сушеномъ видѣ онъ получаетъ очень широкое распространеніе. Превосходныхъ мѣстныхъ сортовъ винограда насчитывается болѣе 30, но встрѣчаются и Европейскіе сорта для производства спеціальныхъ сортовъ винъ.

Огородничество и такъ называемое бахчеводство въ Туркестанскомъ краѣ не имѣетъ промышленнаго характера и не отличается разнообразіемъ культивируемыхъ овощей и плодовъ. Они въ большинствѣ случаевъ удовлетворяютъ лишь не сложнымъ требованіямъ туземнаго хозяйства. Культивируются преимущественно тыква, морковь, огурцы, лукъ; русскіе переселенцы прибавили къ нимъ капусту, картофель, помидоры и отчасти арбузы. Только дыня, особенно зимній сортъ, является здѣсь наиболѣе распространеннымъ и цѣннымъ продуктомъ, находящимъ обширный сбытъ и на сторону вплоть до столицъ. Дынями особенно славятся Чарджуй, Фарабъ и прилегающее къ нимъ побережье Аму-Дарьи.

Въ общемъ итогѣ подъ огородами исчисляется около 53 тыс. дес., въ томъ числѣ около 20 т. дес. въ Ферганской, столько же въ Сыръ-Дарьинской, около 10 т. въ Самаркандской и около 3 т. дес.—въ Семирѣченской области. Въ Закаспійской обл. дѣло это имѣетъ такіе малые размѣры, что едва поддается цифровому учету.

Доходность огородничества и бахчеводства г. Юферевъ опредѣляетъ приблизительно въ 10 милл. рублей.

Табаководство въ Туркестанѣ пока еще развито довольно слабо, и въ общемъ итогѣ оцѣнивается около 250 т. руб., но благодаря хо-

рошимъ почвеннымъ и климатическимъ условіямъ, дѣло это обѣщаетъ развиться въ ближайшемъ будущемъ. Болѣе всего табакъ культивируется въ Ферганской и Самаркандской областяхъ, тогда какъ въ Семирѣченской и Закаспійской областяхъ его мало разводятъ.

	Число плантацій.	Площадь посѣва въ дес.	Сборъ въ пудахъ.
Самаркандская	710	440	42.880
Ферганская	1428	692	47.441
Семирѣченская	„	161	8.018
ВСЕГО . . .	„	1293	98·339

Культивируются болѣе всего низшіе сорта курительнаго табаку и махорка. Такъ, напр., въ 1908 г. въ Семирѣченской обл. собрано 1480 п. высшаго сорта табаку, 1100 п.—низшаго и 543 п. махорки и зеленаго табаку, такъ называемаго кокъ, употребляемаго туземцами для жеванія и нюханія. Продаются такіе табаки по 2 р. въ среднемъ за пудъ.

Въ Самаркандской обл. табаководствомъ занимаются преимущественно въ Самаркандскомъ и Катты-Курганскомъ уѣздахъ около 700 хозяевъ. Сборъ съ десятины варьируетъ отъ 50 до 80 пуд.

Лѣсное хозяйство Туркестанскаго края находится въ первобытномъ состояніи: лѣса не обмежеваны, нѣтъ правильной охраны и утилизація лѣсныхъ богатствъ, которыми край очень богатъ, производится безъ всякой системы. Приблизительная площадь лѣсовъ, по отдѣльнымъ областямъ, опредѣляется въ слѣдующихъ размѣрахъ:[1])

Области	Число дачъ	Общая площадь въ тыс. дес.	Удобная площадь въ т. д.
Сыръ-Дарьинская . .	159	2.506	1.965
Самаркандская . . .	33	3.914	2.842
Ферганская	39	943	589
Семирѣченская . .	63	1 257	1.257
Закаспійская	„	9.000	„

[1]) Краткій обзоръ Туркестанскаго края (въ каталогѣ), стр. 29.

Лѣсная площадь Закаспійской области изслѣдована наименѣе; даже приблизительные размѣры, опредѣляемые разными учрежденіями, разнятся на милл. дес.[1]) Господствующею породою здѣсь является саксаулъ, а въ горной полосѣ встрѣчаются и орѣховыя и фисташковыя насажденія, дающія не только цѣнные плоды, но и дерево, особенно орѣховое съ наплывомъ. Къ сожалѣнію горные лѣса расположены въ малодоступныхъ для эксплоатаціи мѣстахъ, степныя же заросли повсемѣстно подвергаются истребленію частію на дрова, а еще чаще на выжиганіе угля, котораго въ туземномъ хозяйствѣ требуется очень много.

Солодковый корень встрѣчается во многихъ мѣстахъ въ дикомъ состояніи, особенно въ долинѣ р. Аму-Дарьи, въ предѣлахъ Бухары и Хивы. На ст. Чарджуй собирается этотъ товаръ спеціально для вывоза заграницу. Въ 1910 г. этого товару отправлено изъ названной станціи 177 т. п. въ Батумъ, откуда онъ отправляется главнымъ образомъ въ Соединенные Штаты С. Америки для приготовленія лакрицы.

Пчеловодство въ Туркестанскомъ краѣ сравнительно мало развито и мѣстному населенію почти незнакомо; оно занесено сюда русскими переселенцами и ими же поддерживается по настоящее время, преимущественно въ Семирѣченской области. Особенно быстро въ послѣднее время пчеловодство развивается въ Ферганской области, изобилующей хлопковыми и клеверными полями. Заслуживаетъ особеннаго вниманія, что пчелы собираютъ здѣсь медъ въ довольно большомъ количествѣ и особеннаго качества: въ жидкомъ видѣ хлопчатниковый медъ прозраченъ и почти безцвѣтенъ, но весьма быстро осѣдаетъ и принимаетъ видъ совершенно молочно-

[1]) Въ Обзорѣ Закаспійской обл. она опредѣляется въ 10 милл. дес. 1909 г. стр. 109

бѣлой, довольно плотной массы, весьма пріятной на вкусъ[1]).

Общая картина положенія пчеловодства въ краѣ можетъ быть представлена въ слѣдующихъ цифрахъ:[2])

	Число пасѣкъ.	Число ульевъ	Стоимость полученн меда и воска.
Семирѣченская . . .	1356	63037	138 т. руб.
Сыръ-Дарьинская . .	95	4835	28 „ „
Ферганская	252	5100	40 „ „
Самаркандская . .	96	1136	7 „ „

Урожай меда и воска въ Семирѣченской области въ 1908 г. выразился въ 37016 пуд. меда и 1436 п. воска; продано по всѣмъ уѣздамъ меда на 114 т. и воска на 24 т.[3]) Общую доходность пчеловодства въ краѣ г. Юферевъ опредѣляетъ приблизительно въ 424 т. р. Пока дѣло это еще молодое, но оно должно хорошо упрочиться, такъ какъ медосборъ продолжается здѣсь до 8-ми мѣсяцевъ и зимы отличаются умѣренностью и непродолжительностью.

Рыболовство въ Туркестанскомъ краѣ не имѣетъ серьезнаго значенія: оно развито главнымъ образомъ по восточному побережью Каспійскаго моря и по двумъ большимъ средне-азіатскимъ рѣкамъ—Аму-Дарьѣ и Сыръ-Дарьѣ. Каспійское море въ предѣлахъ Туркестанскаго побережья не принимаетъ ни одной рѣки, кромѣ небольшой пограничной рѣки Атрекъ, вслѣдствіе чего рыба для метанія икры ищетъ себѣ другія мѣста. Ловъ производится въ морѣ въ предѣлахъ Мангишлакскаго и Красноводскаго уѣздовъ. По послѣднему отчету[4]), разной рыбы выловлено въ морѣ 901 тыс. пуд. и, кромѣ того, сельдей $2^{1}/_{2}$ милл. штукъ и 98 т. п. и 20 т. п. тюленя. При раздѣлкѣ рыбы получено 37540 п. икры,

[1]) Въ Закаспійскомъ Обозрѣніи, 1911 г. № 222 отъ 16 Октября подробная статья по пчеловодству въ краѣ.

[2]) Каталогъ, стр. 35.

[3]) Обзоръ Семирѣченской Обл. 1908 г. стр. 56.

[4]) Обзоръ Закаспійской обл. за 1909 г., стр. 21.

412 п. рыбьяго клея, 361 п. рыбьяго жира и 242 п. вязиги.

Рыболовство имѣетъ серьезное значеніе для Сыръ-Дарьинской области, къ которой примыкаетъ часть Аральскаго моря съ устьями Аму-Дарьи и Сыръ-Дарьи. Ловятся въ морѣ главнымъ образомъ сазанъ, лещъ, шипъ и усачъ; всего выловлено въ 1908 г. 199 т. п.; кромѣ того, въ двухъ упомянутыхъ рѣкахъ упромышлено 133 т. п., да въ разныхъ озерахъ еще 550 т. п. Икры же собрано 2160 п. Изъ этихъ данныхъ видно, что главные рыбные рессурсы Сыръ-Дарьинской обл. лежатъ въ озерахъ. Въ озерахъ же, находящихся въ бассейнѣ Сыръ-Дарьи, въ предѣлахъ Самаркандской области, въ 1907 г. выловлено 2500 пуд. сома, 1400 пуд. сазана, 1800 пуд. усача и др.

Въ Семирѣченской обл. озера Балхашъ, Ассa-Куль, Иссыкъ-Куль и др. не отличаются ни численностью, ни разнообразіемъ рыбнаго населенія. Въ 1908 г., по официальному отчету, здѣсь выловлено всякой рыбы, преимущественно окуня и сазана, на 32 тыс. руб.

Въ старину, обслуживаемый нынѣ Средне-Азіатской дорогой районъ, со включеніемъ въ него Бухары и Хивы, славился очень широкимъ развитіемъ ш е л к о в о д с т в а. Еще въ началѣ 70-хъ годовъ прошлаго столѣтія производительность края опредѣлялась въ 100 тыс. п. шелка [1]), изъ коихъ около 20 тыс. пуд. направлялось въ Россію, часть шла черезъ Афганистанъ въ Индію, а все остальное количество передѣлывалось на мѣстѣ на разнообразныя ткани, которыя повсемѣстно пользовались широкимъ успѣхомъ. Кромѣ того, изъ этого же района въ Европу отправлялась масса шелковыхъ очесовъ и грены. Появившаяся въ началѣ 70-хъ годовъ XIX в. болѣзнь шелковичнаго червя—пебрина—застала здѣшнихъ

[1]) Туркестанскія Вѣдомости, 1871 г. № 47 и 48.

шелководовъ въ самомъ безпомощномъ состояніи и положила конецъ ихъ благополучію. Европейскіе шелководы при такомъ же несчастьи спаслись отъ окончательной гибели, принявъ предложенный Пастеромъ способъ приготовленія целлюлярной грены, а азіатскіе ихъ коллеги не придумали ничего лучше, какъ вырубить съ отчаянія всѣ тутовники; съ тѣхъ поръ шелководство стало быстро падать и о возстановленіи его перестали заботиться, тѣмъ болѣе, что къ этому времени стали нарождаться въ краѣ новые промыслы, главнѣйше хлопководство, привлекшее къ себѣ вниманіе всего сельскаго населенія края.

Только одна Фергана [1]) показала въ себѣ нѣкоторую жизнеспособность и она стала приспособляться, по примѣру Европы, къ новымъ условіямъ и въ ней шелководство понынѣ составляетъ весьма прибыльный промыселъ на ряду съ широко и мощно развившимся въ ней хлопководствомъ.

Шелководство издревле составляло въ Ферганѣ главный источникъ благосостоянія края и потому при присоединеніи ея къ Россіи въ 1876 году ей былъ дарованъ гербъ—„бабочка тутоваго шелкопряда“—и, дѣйствительно, нигдѣ въ Россіи нѣтъ столько благопріятныхъ условій для успѣшнаго развитія шелководства, какъ въ Ферганѣ, и нигдѣ населеніе не пользуется ими столь умѣло, какъ именно въ Ферганѣ. Шелковица или тутовое дерево растетъ здѣсь превосходно, но оно требуетъ постояннаго удобренія и обильной влаги, и населеніе легко приспособилось къ этому условію: оно сажаетъ это дерево въ дѣвственной и богатой лесовой почвѣ, вдоль арыковъ, несущихъ вмѣстѣ съ влагою плодородный илъ, слу-

[1]) Отчетъ Кокандскаго Биржевого Комитета 1908 г., ст. о состояніи шелководства въ Ферганѣ и о мѣрахъ къ его расширенію.

жащій естественнымъ удобреніемъ.

Въ Ферганской области шелководство развито въ Маргеланскомъ, Кокандскомъ и Наманганскомъ уѣздахъ. Данныя объ оживленіи грены и полученіи коконовъ по уѣздамъ названной области представляются въ слѣдующей таблицѣ:

	Оживлено грены въ золотникахъ			Получено коконовъ въ пудахъ.		
	1901	1904	1909	1901	1904	1909
Уѣзды Ферган. обл						
Маргеланскій . . .	182708	272898	235886	38609	76876	82114
Кокандскій	127331	130970	102735	23953	35213	21971
Наманганскій . . .	125457	84181	74657	21322	20531	18120
Андижанскій . . .	63957	56105	49492	8602	18040	11419
Ошскій	14877	23891	11919	1648	5143	3117
Всего .	514380	568018	474689	94134	155716	146741

Урожай 1910 года опредѣляется приблизительно въ 115 тысячъ пудовъ сухихъ коконовъ; сырые коконы продавались въ среднемъ по 13 р. 50 к., а сухіе—по 42—46 руб., что въ общемъ составитъ около 5 милл. руб.

Въ Самаркандской обл. оживлено въ 1907 г. 54223 зол. грены и получено 24987 п. коконовъ. Въ Сыръ-Дарьинской обл. это дѣло поставлено еще хуже: тамъ въ 1908 г. оживлено всего 54022 зол грены и получено 2122 пуда коконовъ.

Кокандскій Биржевой Комитетъ очень оптимистически смотритъ на будущее шелководства въ Ферганской области; онъ высказываетъ увѣренность, что теперь начинается оздоровленіе мѣстнаго шелковаго рынка и что дѣло это заслуживаетъ серьезную заботливость со стороны правительства и общественныхъ силъ.

Проэктируется основать въ Скобелевѣ шелководственный институтъ для обученія населенія правильному уходу за червями и за шелковицей. Ближайшими мѣрами дѣйствительной помощи шелководственному дѣлу, по мнѣнію Комитета, будутъ: запрещеніе ввоза не целлюлярной грены и обязательный контроль ея; увеличеніе посадокъ

шелковицы и внушеніе населенію бережнаго ухода за нею и обученіе лучшимъ пріемамъ воспитаніе червей.

Всего по Средне-Азіатской жел. дорогѣ вывезено за предѣлы края коконовъ, шелка и грены въ 1907 г.—84.719 п., 1908 г.—86.276 п., 1909 г —112.549 п. и въ 1910 г.—91.105 п. Собираются эти товары главнѣйше со станцій: Кокандъ—29,7 т. п. (въ 1911 г.), Горчлково—23,5 т. п., Андижанъ—11,8 т. п. и др.

Скотоводство, въ силу историко-географическихъ условій, въ разсматриваемомъ районѣ приняло нѣсколько отличный характеръ, чѣмъ въ другихъ мѣстностяхъ. Обширныя степныя пространства въ западной (Закаспійской обл) и восточной (Семирѣченской обл.) частяхъ Туркестанскаго края позволяютъ содержать скотъ въ большомъ количествѣ, но недостатокъ воды и лѣтній зной заставляютъ жителей перекачевывать лѣтомъ на возвышенныя мѣста, гдѣ встрѣчаются альпійскія пастбища.

Животное населенія въ Туркестанскомъ краѣ, въ тыс. головъ:

Въ 1900 году					Области	Въ 1909 году				
Лошади	Верблюды.	Рогатый скотъ	Овцы и козы	Ослы		Лошади	Верблюды.	Рогатый скотъ	Овцы и козы	Ослы
142	267	55	3600	20	Закаспійская	141	199	50	3682	18
90	37	175	913	50	Самаркандск.	105	44	226	873	37
380	23	451	1226	1	Ферганская	261	16	390	1190	14
394	418	485	4.521	27	Сыръ-Дарьин	645	472	858	5732	11
714	83	462	4663	3	Семирѣченск.	871	70	628	5148	—
1720	828	1628	14.915	11[illegible]	Всего	2023	801	2152	16625	80

Цифры эти, конечно, имѣютъ лишь относительное значеніе, такъ какъ строгаго учета животнаго населенія въ Туркестанскомъ краѣ не ведется, да по существу трудно его и вести, такъ какъ значительная часть скота принадлежитъ

кочевникамъ. Даже число самихъ кочевниковъ не выяснено, а о числѣ у нихъ животныхъ нечего и говорить, тѣмъ болѣе, что колебаніе въ численности животнаго населенія происходитъ не всегда отъ естественнаго прироста, а обусловливаются часто погодой. Въ суровыя зимы, когда степи покрываются крѣпкимъ слоемъ льда, котораго не можетъ разбить животное своимъ копытомъ, погибаетъ масса скота отъ голода, такъ какъ скотъ лѣтомъ и зимой находится на подножномъ кормѣ. Въ такомъ же безпомощномъ состояніи находится населеніе и при эпизоотіяхъ.

Скотъ содержимый осѣдлымъ населеніемъ находится въ нѣсколько лучшемъ положеніи: онъ держится въ крытыхъ помѣщеніяхъ и постоянно зимой пользуется запасомъ сухого корма. Мелкій скотъ—овцы и козы—составляютъ главный предметъ хозяйства для всего кочевого населенія; овца даетъ шерсть, шкуру, молоко, сало, мясо, причемъ послѣднія три съ присоединеніемъ къ нимъ сыра и масла, составляютъ предметъ исключительно мѣстнаго потребленія, тогда какъ первые два товара являются весьма прибыльными источниками народнаго благосостоянія, какъ предметъ отпуска во внутреннія губерніи и заграницу. Шерсти всякой вывезено изъ предѣловъ края въ 1907 г.—528 т. п., 1908 г.—411 т. п., 1909 г.—596 т. п. и въ 1910 г.—563 т. пуд.

Особенностью скотоводства разсматриваемаго района является разведеніе особой породы овецъ, привезенной по преданію изъ Аравіи, а нынѣ разводимой преимущественно въ Бухарѣ, въ мѣстности Кара-Куль, отъ которой она и получила свое названіе. Какъ мясо, такъ и шерсть каракульской овцы ниже мяса и шерсти курдючной овцы, но за то шкурка новорожденнаго барашка, особенно самца, отличается необыкновенною нѣжностью и потому цѣнится очень высоко.

Эта же порода встрѣчается теперь и въ нѣкоторыхъ частяхъ Ферганской, Самаркандской и отчасти Закаспійской областей.

Въ Бухарѣ высшій сортъ каракуля продается по 9 р. за шкурку, фигурный—7 р. 50 к. и головка—6 р. На пудъ идетъ 50 шкурокъ и, слѣдовательно, средняя цѣна пуда каракуля составютъ около 400 руб. Въ 1907 г. изъ разсматриваемаго района вывезено каракуля и мерлушекъ —36.914 п., въ 1908 г.—55.127 п., въ 1909 г. —52.306 п. и 1910 г.—52.122 пуда. Общая стоимость этого груза составляетъ свыше 20 милл. рублей.

Содержаніе крупнаго скота обусловливается прежде всего спросомъ на рабочій скотъ, такъ какъ убойный скотъ въ туземномъ населеніи мало цѣнится, потому что „осѣдлыя туземныя племена не любятъ говядины, киргизы же кочевники, если иногда и ѣдятъ ее, то только изъ нужды, по бѣдности, да и среди нихъ говядина употребляется исключительно низшими членами семьи; главамъ семейства, а тѣмъ болѣе гостямъ, говядина никогда не предлагается, такъ какъ это считается униженіемъ.“ *)

Верблюды и ослы, неприхотливые, мало требовательные и удовлетворяющіеся кормомъ, котораго не ѣстъ никакая другая скотина, разводятся какъ рабочая сила и какъ перевозочное средство—первые въ степныхъ, а вторые въ гористыхъ мѣстностяхъ.

Лошади встрѣчаются здѣсь преимущественно киргизской породы и потомъ помѣси этой основной породы съ другими мѣстными же и привозными. Въ общемъ Туркестанское коневодство, хотя и мало культивируется, но содержитъ нѣсколько весьма цѣнныхъ породъ. Въ Закаспійской области преобладаетъ оченькрасивая турк-

*) Дмитріевъ—Мамоновъ, стр 91

менская порода, а въ Бухарскомъ ханствѣ—помѣсь туркменской и киргизской породъ—карабаиръ.

Свиноводство встрѣчается только въ русскихъ поселеніяхъ, да и то въ очень слабой мѣрѣ; туземное мусульманское населеніе, въ силу своей религіи, воспрещающей ѣсть свинину, вовсе не содержитъ этихъ животныхъ.

Въ общемъ итогѣ, главнѣйшихъ представителей животноводства въ Туркестанскомъ краѣ насчитывается около 20 милл. головъ: въ 1900 г. ихъ насчитывалось 19.208 т. головъ, а спустя десять лѣтъ, цифра эта возрасла до 21.681 т., въ томъ числѣ на овецъ и козъ приходится 16.625 т., на рогатый скотъ—2152 т., на лошадей —2023 т., на верблюдовъ—801 т. и наословъ—80 тыс. головъ.

Скотоводство наиболѣе развито въ Сыръ-Дарьинской и Закаспійской областяхъ, причемъ на первую приходится въ 1910 г. 8.449 т. на 136 милл. р. и на вторую—4.090 тыс. головъ въ 1909 г. т. е. болѣе половины всего животнаго населенія пяти областей указаннаго района.

Относительно Хивы и Бухары имѣются только предположительныя свѣдѣнія, по которымъ въ Хивѣ насчитывается около 2 милл., а въ Бухарѣ —около 8 милл. головъ скота; и въ той, и въ другой странѣ около 50% приходится на мелкій скотъ.

Въ заключеніе обзора животнаго населенія Туркестанскаго района, которое является почти единственнымъ источникомъ благосостоянія качевого хозяйства, необходимо сказать, что въ общемъ итогѣ производительность послѣдняго, сравнительно съ производительностью осѣдлаго населенія, весьма мала. Несмотря на значительную численность скота, ни молочное хозяйство, ни масло- и сыродѣліе, ни, наконецъ, кустарные промыслы

по обработкѣ шерсти, кожи и пр. въ Туркестанскомъ краѣ не имѣютъ серьезнаго промышленнаго значенія и въ лучшемъ случаѣ удовлетворяютъ лишь ограниченному требованію туземнаго населенія. Предметы же отпуска кочеваго хозяйства —кожи, шерсть, овчины, шкуры, войлокъ, ковры и т. п. далеко не сотвѣтствуютъ размѣрамъ скотоводства. Почти нигдѣ во всемъ краѣ не замѣчается тенденціи къ насажденію промышленнаго скотоводства или утилизаціи его продуктовъ въ широкихъ размѣрахъ. Кочевое хозяйство носитъ первобытный характеръ и потому не удивительно, что послѣ суровыхъ зимъ съ метелями кочевникъ разоряется и оказывается въ безпомощномъ состояніи, и его приходится прокармливать на общія средства государственнаго казначейства или благотворительныхъ учрежденій, какъ это имѣетъ мѣсто въ настоящее время на Мангишлакскомъ полуостровѣ. Послѣ такихъ катастрофъ кочевники нерѣдко переходятъ къ осѣданію, но они всегда оказываются плохими земледѣльцами.

Велико и разнобразно животное царство въ описываемомъ районѣ и полная характеристика его потребовала бы много мѣста и времени. Но, сказавъ нѣсколько словъ о нѣкоторыхъ полезныхъ его представителяхъ, нельзя не упомянуть, хотя бы объ одномъ вредномъ насѣкомомъ, населяющемъ Закаспійскую и Ферганскую области (особенно въ Голодной Степи), термитѣ Hodotermes Turkestanicus—имѣющемъ громадномъ значеніе въ строительномъ дѣлѣ вообще и въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ въ частности. Термитъ производитъ громадныя опустошенія въ постройкахъ и жилищахъ, тѣмъ болѣе опасныя, что ихъ нельзя сразу замѣтить, а обнаруживаются тогда, когда нельзя уже предупредить опасность. *) Осо-

*) Г. Якобсонъ. О термитахъ Россіи, стр. 36. Изд. Д-та Земледѣлія.

бенно благопріятный матеріалъ для прикрытія своей разрушительной работы термиты находятъ въ лессовой почвѣ и глинобитныхъ постройкахъ двухъ упомянутыхъ областей. Намѣченный для съѣденія предметъ термиты облѣпляютъ снаружи своими экспрементами (главная часть коихъ состоитъ изъ лесса, заглатываемаго насѣкомыми въ большомъ количествѣ) съ такимъ расчетомъ, чтобы оставить для себя проходъ между экскрементной корою и деревомъ. Прикрывшись такимъ футляромъ, насѣкомое выѣдаетъ всю внутренность, оставляя одну лишь труху. Особенно часто страдаютъ отъ термитовъ телеграфные столбы, потолки и потолочныя балки, не говоря уже о пищевыхъ продуктахъ и домашнемъ скарбѣ.

Разнообразныя горныя богатства Туркестанскаго края, начиная съ золота и кончая минеральными водами, давно уже привлекали къ себѣ вниманіе предпринимателей, но такъ какъ эксплоатація подземныхъ залежей всегда связана съ извѣстнымъ рискомъ и притомъ требуетъ затратъ болѣе или менѣе значительнаго капитала, то серьезныхъ предпринимателей для разработки горныхъ богатствъ здѣсь еще не было, чему не мало препятствуетъ и бездорожье.

Изъ длинной серіи находимыхъ здѣсь ископаемыхъ—золота, ртути, серебросвинцевыхъ, марганцевыхъ, желѣзныхъ и цинковыхъ рудъ, сѣры, каменнаго угля, нефти и озекерита, поваренной и глауберовой солей, алебастра, ферганита, бирюзы, квасцоваго камня и пр.—реальное значеніе имѣютъ въ настоящее время только два предмета —нефть съ сопутствующимъ ее озекеритомъ и каменный уголь.

Нефть встрѣчается на островѣ Челекенѣ и въ другихъ частяхъ Закаспійскаго края, а также въ нѣсколькихъ мѣстахъ Ферганской области. Наиболѣе серьезнымъ дѣломъ является эксплоатація

нефти на Челекенѣ, откуда въ 1910 г. вывезено 7.886 т. пуд. этого ископаемаго.

Островъ Челекенъ, лежащій близь входа въ Красноводскій заливъ и отстоя къ югу на 60 верстъ отъ сименнаго города, разрабатывается уже около 35 лѣтъ, съ 1876 года, но до сихъ поръ не имѣетъ ни сколько нибудь удобныхъ дорогъ на мѣстѣ, ни правильныхъ пароходныхъ и почтово-телегра ныхъ сообщеній съ внѣшнимъ міромъ.

Челекенъ занимаетъ около 450 кв. верстъ (30 в. въ длину и 15 въ ширину) съ тремя не большими населенными туркменами пунктами на окраинахъ острова, гдѣ имѣется нѣсколько небогатыхъ прѣсной водой родниковъ. Въ настящее время на островѣ оперируетъ 16 фирмъ, располагающихъ въ совокупности 1000 десятинъ земли. (Приложеніе VIII).

Въ настоящее время добыча нефти въ промышленныхъ размѣрахъ производится только на двухъ промыслахъ—Нобеля и Гаджинскаго. На обоихъ промыслахъ дѣствовало нѣсколько фонтановъ, выбросившихъ значительное количество нефти, но утилизировать удалось только меньшую ея часть (особенно у Гаджинскаго), вслѣдствіе неприспособленности промысловъ къ собиранію, храненію и транспортированію большихъ количествъ нефти.

Челекенъ, покрытый слоемъ легко переносимаго съ мѣста на мѣсто песка и лессовой пыли, имѣетъ довольно твердый грунтъ, благопріятствующій веденію буровыхъ работъ: проведеніе скважинъ обходится въ среднемъ около 150 руб. сажень. До сихъ поръ найденъ и эксплоатируется только одинъ продуктивный пластъ, залегающій на глубинѣ 75—85 сажень; болѣе глубокое буреніе (у Нобеля имѣется скважина въ 275 сажень, давшая

фонтанъ горячей воды) пока не показываетъ благопріятныхъ результатовъ.

Относительно возможности нахожденія на Челекенѣ болѣе глубокихъ нефтеносныхъ пластовъ взгляды геологовъ расходятся: А. И. Ивановъ*), увѣренъ въ существованіи глубокихъ, болѣе мощныхъ нефтепроизводительныхъ слоевъ, тогда какъ Веберъ и Калицкій **), работавшіе по порученію Геологическаго Комитета, находятъ, что оптимистическіе взгляды на Челекенъ, желающихъ видѣть въ немъ районъ крупнаго промышленнаго значенія, имѣютъ подъ собою весьма мало почвы. Такимъ образомъ, споръ между геологами о дѣйствительномъ богатствѣ острова придется рѣшить только практическимъ путемъ проведенія скважинъ на разныхъ глубинахъ и въ разныхъ его частяхъ.

Нынѣ дѣйствующіе промыслы сконцентрированы главнымъ образомъ на сѣверо-западной части острова; какъ здѣсь, такъ и на остальномъ пространствѣ острова, встрѣчаются сотни ничѣмъ не прикрытыхъ скважинъ и колодцевъ, проведенныхъ въ свое время туркменами.

Челекенская нефть содержитъ довольно большое количество парафина, благодаря чему при испареніи даетъ воскообразную массу, смѣшанную съ мѣстной породой и называемую нафтагиломъ или озекеритомъ, а также горнымъ воскомъ. Это ископаемое залегаетъ въ нѣдрахъ въ видѣ пластовъ или гнѣздъ; извлекается оно съ помощью неглубокихъ колодцевъ въ видѣ полутвердой массы, которая сортируется, а затѣмъ переплавляется въ большихъ чанахъ для отдѣленія землистыхъ примѣсей. Смотря по температурѣ плавленія 75—85°R, озекеритъ цѣнится отъ 3 до 6 р. за пудъ.

*) А. П. Ивановъ. Челекенское мѣсторожденіе нефти. Баку. 1903 г. см. также Нефтяное Дѣло, 1903 г. № 6, 7 и 8.

**) Веберъ и Калицкій. Островъ Челекенъ, предварительный геологическіе отчетъ, 1909 г. СПБ., изд. Геологическаго Комитета.

Сколько нибудь правильная добыча озекерита ведется только на промыслѣ князя Любомірскаго —шахтами и подземными галлереями, а на прочихъ—ограничиваются лишь шахтами, причемъ выбираются изъ шахтъ лишь наиболѣе богатые куски. По количеству добываемаго озекерита первое мѣсто занимаетъ промыселъ А. П. Иванкова, давшій въ 1910 году около 15 тыс. пуд. На другихъ промыслахъ добычи гораздо меньше. Весь товаръ направляется заграницу—въ Австрію и Германію—въ Россіи же онъ не перерабатывается. Ни одна изъ Челекенскихъ озекеритныхъ фирмъ не представляется постояннымъ и прочнымъ промышленнымъ предпріятіемъ; все носитъ временный и случайный характеръ, точно люди пришли и копаются въ землѣ съ единственной цѣлью найти на промыслѣ какіе нибудь признаки обилія нефти или мощности озекеритнаго пласта, чтобы потомъ съ выгодой перепродать его иностранцамъ, такъ какъ отечественные капиталисты не охотно идутъ въ это дѣло. Въ Челекенскихъ предпріятіяхъ участвуютъ нѣсколько московскихъ и варшавскихъ капиталистовъ, но и они не серьезно относятся къ дѣлу и охотно продадутъ его при первомъ удобномъ случаѣ.

Пласты озекерита встрѣчаются еще на Нефтяной горѣ и въ ближайшихъ отрогахъ Балханскихъ горъ.

Озекеритъ добывается также и въ Ферганской области, но тамъ это дѣло стоитъ еще хуже, чѣмъ на Челекенѣ. Въ Ферганѣ работаютъ три фирмы, выработавшіе въ совокупности въ 1908 году—28800 п., въ томъ числѣ фирма Петровой—25000 пуд., и въ 1909 г. только около 13 тыс. п., въ томъ числѣ Петрова получила 10 т. п.

Нефтяные выходы встрѣчаются и на ближайшихъ къ Челекену частяхъ азіатскаго материка, а также въ 30 вер. отъ желѣзнодорожной

станціи Балла-Ишемъ близь такъ называемой нефтяной горы „Нефтедагъ“. Лѣтъ 30 тому назадъ администрація Закаспійской желѣзной дороги заинтересовалась этимъ мѣсторожденіемъ, произвела пробныя буренія, провела узкоколейную дорогу отъ упомянутой желѣзнодорожной станціи до промысла, нашла даже нефть, но дѣло не получило дальнѣйшаго развитія вслѣдствіе неудовлетворительной организаціи хозяйственной части предпріятія.

Поверхностные выходы нефти близь Нефтедага были извѣстны аборигенамъ съ незапамятныхъ временъ, пользовавшихся жидкихъ топливомъ изъ неглубокихъ ручныхъ колодцевъ. Закаспійская желѣзная дорога, въ заботахъ объ обезпеченіи себя дешевымъ топливомъ, произвела буреніе, и на глубинѣ 50 с. нашла обильные выходы нефти, даже иногда выбрасывавшаяся изъ скважины фонтанами. Съ неустройствомъ хозяйственной части эксплоатаціи Нефтедага совпало и значительное паденіе цѣнъ на нефть въ Баку, вслѣдствіе чего добыча нефти здѣсь перестала быть выгодной и дѣло было заброшено. Изъ четырехъ уцѣлевшихъ буровыхъ скважинъ, въ двухъ нефть переливается еще и теперь, образуя кругомъ озера.

Въ настоящее время тамъ имѣется, кромѣ нѣсколько заброшенныхъ буровыхъ скважинъ, еще около 20 верстъ неразобранной узкоколейной дороги и разныя хозяйственныя принадлежности. Дѣло легко можетъ быть оживлено, такъ какъ здѣсь повсемѣстно чувствуется отсутствіе всякаго рода топлива, а доставка бакинской нефти обходится дорого, притомъ же она и тамъ значительно дорожаетъ теперь. Въ настоящее время Управленіе Средне-Азіатской ж. д. возбудило ходатайство о предоставленіи ему 50 дес. нефтеносной земли на Нефтедагѣ для разработки,

БИБЛІОТЕКА * Ученаго Комитета Мин. Фин. *

чтобы пользоваться собственнымъ жидкимъ горючимъ матеріаломъ и не быть въ зависимости отъ спекуляціи.

Въ Ферганской области нефть встрѣчается въ Кокандскомъ, Маргеланскомъ и Наманганскомъ уѣздахъ, гдѣ въ настоящее время оперируетъ 9 фирмъ, изъ коихъ наиболѣе значительными являются „Чиміонъ“ (при ст. Ванновской), Майли—Сайскій промыселъ Валуевой и промыслы въ Сель Рохо. Первая изъ нихъ акціонирована, причемъ большинство акцій (6000 изъ 10000) принадлежитъ Т-ву Бр. Нобель, изъ чего позволительно заключить, что фактическимъ владѣльцемъ „Чиміона“ является названное Т-во. Майли-Сайскій промыселъ, бывшій князя Хилкова и доставшійся Валуевой, перешелъ нынѣ къ иностранной фирмѣ, которая дѣлаетъ большія затраты и, повидимому, хочетъ поставить дѣло на серьезную ногу. Третій промыселъ, на которомъ производятся серьезныя работы, принадлежитъ акціонерному О-ву „Санто“, въ 18 верстахъ отъ ст. Мельниково.

„Чиміонъ“ съ основнымъ капиталомъ въ 2 милл. руб. имѣетъ нефтепроводъ длиною около 18 верстъ отъ промысла до станціи Ванновской, гдѣ устроенъ нефтеобрабатывающій заводъ для переработки 10 милл. пуд. нефти. Заводу предоставлена льгота по выработкѣ керосина, оплачиваемаго пониженнымъ акцизомъ, но дѣло все-таки не можетъ развиваться. Мѣстная нефть содержитъ большое количество парафина, для извлеченія котораго требуются спеціальныя приспособленія, могущія окупиться только при очень большомъ производствѣ. Теперь же парафинъ переходитъ частью въ керосинъ, частью остается въ мазутѣ, состовляя въ обихъ случаяхъ вредную примѣсь. Производительность промысловъ и заводовъ несоотвѣтствуетъ произведеннымъ затра-

тамъ. Добыча нефти идетъ неравномѣрно: въ 1908 г. добыто 2749 тыс-, а въ 1909 г.—783 т. пуд.

Еще менѣе удовлетворительно положеніе О-ва „Санто“. Оно не имѣетъ своего нефтепровода до станціи и нефть доставляется туда гужомъ и продается по мелочамъ для топки паровыхъ котловъ на мѣстныхъ хлопкоочистительныхъ и др. заводахъ.

На прочихъ пяти нефтяныхъ промыслахъ Ферганской области дѣла стоятъ еще хуже; хотя нефть есть вездѣ, но она добывается въ ничтожныхъ размѣрахъ, какъ это видно изъ прилагаемой при семъ таблицы. *)

	Разстояніе отъ города, верстъ	Разстояніе отъ станціи жел. дор	Число дѣйств. буров. скв.	Добыто въ 1909 г. нефти пудовъ	Цѣна нефти за пуд. въ коп.	Число рабочихъ
1) Камышъ-Баши, Петровой	33	22	2	550	20	1
2) Шуръ-Су, Петровой	20	20	св. н.	9000	20	3
3) Сель Рохинскій Средне-Азіатскаго нефтепром. о-ва „Санто“ . . .	72	16	6	10930	33	27
4) Сель Рохинскій, Т-ва Вл. Алексѣевъ . . .	65	12	1	1260	50	3
5) Чиміонское, о-ва Чиміонъ	33	18	20	783152	30	290
6) Майли-Сайскіе, Валуевой .	50	75	2	40000	20	31
7) „ „ Петровой	свѣд.		нѣтъ	150	15	1
8) Кичикъ-Май, Петровой .	—	—	—	1700	15	1
Всего . . .	—	—	—	846742	—	357

Нефтяныя мѣсторожденія встрѣчаются еще на островѣ Огурчинскомъ, но правильной разработки ея тамъ нѣтъ. Затѣмъ она встрѣчается еще во многихъ другихъ мѣстахъ Туркестанскаго района, но промышленнаго значенія пока нигдѣ не имѣетъ. Особенный интересъ представляютъ мѣсторожденія на восточномъ побережьи Каспія,

*) Обзоръ Ферганской области за 1909 г., стр. 46.

противъ Челекена и къ югу отъ него до устьевъ Атрека.

Каменный уголь встрѣчается и разрабатывается главнымъ образомъ въ Ферганской области. Въ настоящее время тамъ оперируетъ 14-ть фирмъ, но всѣ ведутъ неглубокія копи и получаютъ уголь лишь съ поверхностныхъ слоевъ, вслѣдствіе чего уголь не отличается хорошимъ качествомъ. Онъ скорѣе походитъ на лигнитъ, чѣмъ на уголь, мало спекается, быстро вывѣтривается на воздухѣ и разсыпается въ мелкій порошокъ, мало годенъ къ употребленію. Влажность доходитъ до 25%, летучія вещества до 30%, сѣра до $^1/_2$% и зола до 9%.

Вслѣдствіе такихъ свойствъ Ферганскаго угля, его добываютъ только по мѣрѣ надобности и запасовъ на промыслахъ никогда не держатъ.

Наибольшею продуктивностью отличается Кизилъ-Кійскій промыселъ Батюшкова, отстоящій въ 37 верстахъ къ Ю.В. отъ города Скобелево. Копь связана со Средне-Азіатской дорогой узкоколейнымъ рельсовымъ путемъ. Въ 1908 г. добыто 150 т., а въ 1909 г.—707 т. пуд. угля.

Уголь Кизилъ-Кійскихъ копей, какъ и всѣхъ другихъ Туркестанскихъ копей, при выработкѣ даетъ до 30% мелочи. Двухлѣтніе опыты Батюшкова по брикетированію мелочи не привели пока къ удовлетворительнымъ результатамъ. Поэтому, онъ принужденъ два раза пропускать уголь черезъ грохотъ, прежде чѣмъ сдать его покупателю: первый разъ на копи, гдѣ уголь черезъ опрокидыватель и грохотъ поступаетъ автомати ески въ вагонетку узкоколейной желѣзной дороги, а въ другой разъ въ Скобелевѣ предъ погрузкой въ вагоны. Благодаря этому, Кизилъ-Кійскій уголь поступаетъ въ потребленіе съ меньшимъ содержаніемъ мусора, что, однако, увеличиваетъ стоимость его на 30%. Оставленіе же му-

сора въ шахтѣ связно съ опасностью отъ пожаровъ вслѣдствіе самовозгоранія, каковые случаи уже имѣли мѣсто въ шахтахъ Шота въ Маргеланскомъ у., въ шахтахъ Т-ва „Сулхютинскій уголь", Вербова и К-о близь ст. Драгомирово и въ шахтѣ Шурабъ Эйленфельда, быв. Александрова, близъ ст. Мельниково.

Въ 35—40 верстахъ отъ ст. Мельниково разрабатываются шурабскія копи, дающія уголь нѣсколько лучшаго качества. Здѣсь на копяхъ Пивоваровича въ 1908 г. добыто 200 т., а въ 1909 году—303 т. пуд. угля. Близъ Скобелева разрабатывается также копь Ракитина, давшая въ 1909 г.—225 т. п. На прочихъ промыслахъ добыча не достигаетъ 100 т. п.

Большинство предпринимателей работаетъ съ небольшими средствами. Лѣтъ 7—8 тому назадъ образовалось здѣсь акціонерное Туркестанское О-во Каменноугольной и Горной промышленности, которое приступило къ дѣлу съ болѣе широкими затѣями, но вслѣдствіе недостатка капитала не могло довести его до конца. Копь отстоитъ въ 120 верстахъ отъ Самарканда и 80 вер. отъ ст. Ростовцево, куда предполагалось провести канатную подвѣсную дорогу и даже приступили къ ея осуществленію, но предпріятіе не состоялось.

Небольшая добыча угля производится еще въ Самаркандской области, гдѣ получено 867 т. пуд. и въ Сыръ-Дарьинской—77 т. п. на копяхъ Рудометкина и Савинковой.

Въ Мангишлакскомъ у. въ урочищѣ Бешъ-Аши въ 100 верстахъ отъ форта Александровскаго имѣются залежи бурого каменнаго угля, выходящія на дневную поверхность на пространствѣ нѣсколькихъ сотъ кв. верстъ. Это мѣсторожденіе извѣстно съ 1868 г., но до сихъ поръ не разрабатывается.

На ст. Мельниково построенъ недавно брикетный заводъ для брикетированія угольной мелочи Шуръ-Абекскихъ копей; разсчитанъ онъ на производство 2000 п. брикетовъ въ сутки, но результаты пока неизвѣстны. Судя, однако, потому, что для цементаціи угольной мелочи трѣбуется каменноугольный деготь (мазутъ не можетъ его замѣнить), котораго здѣсь вовсе нѣтъ и придется получать изъ-заграницы, трудно ожидать, чтобы это полезное начинаніе дало благотворные результаты.

З о л о т о. Существующій въ Семирѣченской области единственный золотой пріискъ на р. Кетменкѣ, въ Джаркентскомъ уѣздѣ, въ 1908 г. продолжалъ разрабатываться, но серьезныхъ результатовъ пока еще не видно. Всего въ 1908 г. получено 1 ф. 85 зол. золота, что, конечно, не можетъ даже окупить произведенныхъ расходовъ, но оно служитъ явнымъ показателемъ дѣйствительнаго присутствія золота въ этой мѣстности. Золото встрѣчается еще и въ другихъ мѣстахъ, но болѣе или менѣе достовѣрныхъ данныхъ не имѣется. Напр, о золотѣ въ Бухарѣ на дняхъ въ газетахъ появилось слѣдующее извѣстіе: изъ многихъ минераловъ, находящихся въ Бухарѣ въ изобиліи, обращаютъ на себя вниманіе золотыя розсыпи, щедро раскинутыя въ бассейнахъ Аму-Дарьинскихъ верховій. Тамъ золото находится въ пескахъ и въ грунтѣ, конгломератами и самородками съ содержаніемъ до 12 золотниковъ въ 100 п. горной породы. Объ этомъ говорятъ оффиціальные отчеты находящихся тамъ золотоносныхъ пріисковъ французской компаніи и горн. инж. Журавко—Покорскаго. Пріиски послѣдняго, находящіеся въ долинахъ рѣки Сафетъ-Дарьи и Ягъ-Су, притокахъ рѣки Вакша, изъ которой составляется Аму, были обслѣдованы нынѣшнею осенью экспедиціей во главѣ съ геологомъ В А. Архій-

реевымъ, вполнѣ подтвердившей данныя отчета и установившей, что по мѣрѣ углубленія содержаніе золота увеличивается *).

Въ Сыръ-Дарьинской области, въ Ташкентскомъ уѣздѣ, Александровской волости, есть Аурахматскій пріискъ, занимающій 483 дес., но о работахъ на промыслѣ свѣдѣній не имѣется.

Мѣдь. Мѣдное дѣло тоже новое въ Ферганѣ: теперь работаютъ здѣсь 4 фирмы, получившія въ совокупности въ 1908 г. 35000 пуд., а въ 1909 г. около 50 тыс. пуд. руды, но судя по богатству мѣди въ рудѣ и примѣсямъ къ ней рѣдкихъ металовъ, каковы ванадій, ураиъ и радій, можно думать, что дѣло можетъ принять промышленные размѣры. Въ Сыръ-Дарьинской области на 2 рудникахъ добыто всего 4500 п. мѣдной руды.

Въ Ферганской области нѣсколько лѣтъ тому назадъ найдена въ Ошскомъ уѣздѣ рѣдкая разновидность смоляной руды—уранита или настурана, отличающаяся радіоактивными свойствами. Образецъ былъ изслѣдованъ, названъ ферганитомъ. но о дальнѣйшей практической постановкѣ дѣла пока ничего неизвѣстно.

Соль. Изъ прочихъ эксплоатируемыхъ ископаемыхъ можно упомянуть еще о каменной соли добываемой на Челекенѣ и самосадочной получаемой въ Ферганскй области; въ 1909 г. получено ея на Челекенѣ 697 т. п. и на караскапскомъ озерѣ въ 1908 г. 600 т. и въ 1909 г. -650 т. п. Самосадочная же соль извлекается еще и въ Закаспійской области, гдѣ изъ 5 озеръ добыто въ 1909 г. 1807 т. п. Въ Сыръ-Дарьинской области получено также 95 тыс. пуд. и самосадочной соли въ Самаркандской—20 т. п.

*) „Утро Россіи“ и Закаспійское Обозрѣніе, 1911, № 270, 7 декабря.

Особеннаго вниманія заслуживаютъ въ Закаспійской области мощныя залежи глауберовой соли, осаждающейся въ Карабугазскомъ заливѣ. Послѣдній представляетъ собою почти замкнутое озеро, сообщающееся съ Каспійскимъ моремъ чрезъ узкій проходъ; поверхность его около 7500 кв. миль, оно не принимаетъ въ себя ни одной рѣки и питается исключительно изъ моря. Вслѣдствіе большой поверхности Карабугазскаго залива, въ немъ пропсходитъ очень сильное испареніе воды, которая не успѣваетъ пополняться изъ моря, несмотря на очень сильное теченіе въ протокѣ, что вызываетъ осажденіе соли на дно. Существуетъ предположеніе, что если бы искусственно прекратить доступъ воды изъ моря въ заливъ, то послѣдній скоро бы обмелѣлъ, давши толстый слой глауберовой соли. Затѣмъ, по извлеченіи запасовъ самосадочной соли, можно было бы вновь открыть доступъ воды въ заливъ моря и такимъ образомъ создать неизсякаемый источникъ глауберовой соли.

Карабугазскій заливъ въ этомъ направленіи изслѣдовался неоднократно и всегда приходили къ благопріятному выводу въ смыслѣ возможности созданія колоссальнаго натуральнаго выпорительнаго чрена безъ всякаго расхода на топливо, но осуществленіе такого грандіознаго предпріятія возможно лишь при обезпеченномъ сбытѣ неограниченнаго количества глауберовой соли. Между тѣмъ при настоящемъ состояніи міровой химической промышленности, глауберовая соль имѣетъ сравнительно небольшой спросъ, который удовлетворяется частію заводскимъ производствомъ ея, частію утилизаціей мощныхъ естественныхъ залежей, нерѣдко выходящихъ даже на дневную поверхность, какъ это имѣетъ мѣсто, напр., въ Тифлисскомъ уѣздѣ Тифлисской губерніи *).

*) С. Гулишамбаровъ. Обзоръ фабрикъ и заводовъ Тифлисской губ.

Такимъ образомъ, утилизація богатствъ Карабугазскаго залива есть дѣло будущаго, притомъ болѣе или менѣе отдаленнаго.

Сѣра встрѣчается въ Красноводскомъ у. въ верстахъ 70 къ С.С.В. отъ Красноводска, близъ озера Кукуртъ-Ата. Болѣе мощныя залежи самородной сѣры встрѣчаются въ Асхабадскомъ у. на пути въ Хиву, въ мѣстности Киркъ-Чумба. Пласты въ нѣсколько дюймовъ толщиною встрѣчаются на пространствѣ нѣсколькихъ сотъ квадратныхъ верстъ *). Поверхностная разработка мѣсторожденія производилась здѣсь въ 1885 г., но вслѣдствіе недостатка средствъ у предпринимателя дѣло не состоялось.

Фабрики и заводы. Выразить въ цифрахъ состояніе фабрично-заводской промышленности Туркестанскаго района, по даннымъ оффиціальныхъ обзоровъ, не представляется ни какой возможности вслѣдствіе крайней разнохарактерности программъ, по которымъ составляются эти труды. Въ одномъ удѣляется много мѣста мукомольнымъ мельницамъ, въ другомъ онѣ совсѣмъ не упоминаются; шелкомотальныя фабрики совсѣмъ не включаются и въ тоже время региструются кишечно-моечные заводы съ оборотомъ въ нѣсколько десятковъ рублей. Въ Обзорѣ Закаспійской области, напр., пропущена производительность заводовъ Мургабскаго Государева имѣнія, которая одна превышаетъ производительность всѣхъ прочихъ зарегистрованныхъ въ области заводовъ. Если къ этому прибавить, что и самые способы оцѣнки производительности отличаются крайнимъ разнообразіемъ, то будетъ понятно, почему получаются неправильныя свѣдѣнія. По даннымъ 1898 г., общая фабрично-заводская производительность края опредѣляется въ 17.586 т. р., а въ 1909 г. она выразилась въ суммѣ 68.302 т. р. Само со-

*) Коншинъ, Горный журналъ, № 9, 1889 г.

бою разумѣется, что столь значительное увеличеніе произошло не вслѣдствіе естественнаго роста промышленности, а оно обусловливается полнотою регистраціи и системой оцѣнки. Особенно пріуменьшена производительность Закаспійской обл., по которой не зарегистрованы, кромѣ Государева имѣнія, еще и другія очень крупныя предпріятія.

Не имѣя никакихъ другихъ свѣдѣній по этому предмету, кромѣ оффиціальныхъ обзоровъ, приходится довольствоваться ихъ неполными свѣдѣніями, каковыя по пяти областямъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

		Число фабрикъ	Производительность, въ тыс. руб.	Число рабочихъ
Закаспійская,	1909	37	482	?
Самаркандская,	1908	114	14.843	2.283
Ферганская,	1909	271	39.464	7.248
Сыръ-Дарьинская,	1910	185	11.742	2.045
Семирѣченская,	1908	1.930	1.771	2.622
	Всего	2.537	68.302	

Распредѣленіе важнѣйшихъ фабричнозаводскихъ предпріятій въ краѣ показано въ приложеніи IX.

Въ обширной области обрабатывающей промышленности Туркестанскаго края характеръ фабрикъ и заводовъ имѣютъ только весьма немногіе, въ томъ числѣ большинство хлопкоочистительныхъ, нѣсколько маслобойныхъ, пивоваренныхъ, винокуренныхъ, нефтеобрабатывающій, сахарный и паровыя мельницы. Всѣ же остальныя мельницы, кожевенные, кирпичные, кишечно-моечные и т. п. заведенія относятся скорѣе къ кустарнымъ промысламъ, чѣмъ къ фабрикамъ. При большомъ ихъ числѣ и малой производительности, эти предпріятія даютъ общимъ итогамъ производительности страны неправильное освѣщѣніе.

Напр., въ Закаспійской области зарегистрованъ кишечномоечный заводъ производительностью въ 63 руб.; въ семирѣченской области насчитывается 1536 водяныхъ мельницъ простого устройства производительностью 251,330 руб. т. е. въ среднемъ 163 р., а въ сыръ-Дарьинской и Ферганской областяхъ онѣ вовсе не упоминаются. Кромѣ простыхъ мельницъ, въ краѣ дѣйствуетъ еще нѣсколько паровыхъ, но и онѣ не имѣютъ большихъ размѣровъ. Заслуживаетъ еще вниманія зарождающееся здѣсь новое дѣло—фабрикація мыла изъ хлопчатниковаго масла.

Есть еще нѣсколько другихъ заводовъ и фабрикъ, но большая часть ихъ насаждена недавно и не успѣла еще окрѣпнуть или имѣетъ случайный характеръ Изъ нихъ наибольшаго вниманія заслуживаетъ Каунчинскій сахарный заводъ Туркестанскаго Сельскохозяйственнаго и Промышленнаго Товарищества, въ 2 вер. отъ ст. Кауфманская, производительность котораго въ 1907 г. выразилась въ суммѣ 877 тыс. руб.; въ 1908 и 1909 г.г. онъ бездѣйствовалъ, а въ 1910 г.—786 т. р. Въ 1910 г. переработано свекловицы 1253 т. п. и получено сахара 157 т. п., а въ 1911 г. переработано всего 596 т. п. свекловицы и получено сахара 71.439 пудовъ; въ отчетномъ году плантаціи сильно пострадали отъ вредныхъ насѣкомыхъ. Культура свекловицы оказалось менѣе выгодною, чѣмъ хлопчатника и потому предполагается ликвидировать дѣла сахарнаго завода и земли занять подъ хлопчатникъ.

Нѣкоторый интересъ представляютъ еще нефтеобрабатывающій заводъ при ст. Ванновская и сантониновый въ Чимкентѣ.

Заводъ для переработки нефти оборудованъ превосходно и по своимъ размѣрамъ можетъ обслуживать всѣ нынѣ дѣйствующіе нефтяные промыслы Ферганской области.

Сантонинный заводъ въ г. Чимкентѣ, единственный, если не во всемъ мірѣ, то во всей Россіи, заслуживаетъ особаго вниманія. На громадномъ пространствѣ, слишкомъ въ 250 т. дес., въ частяхъ Чимкентскаго и Ташкентскаго уѣздовъ, безводныя глинистыя степи лѣваго берега Сыръ-Дарьи покрываются однимъ изъ видовъ полыни, Artemisia contra, въ цвѣточныхъ головкахъ которой заключается эфирное масло—Oleum cinae—отличающееся глистогоннымъ свойствомъ. Изъ тѣхъ же головокъ, путемъ несложной химической манипуляціи, получается превосходное глистогонное средство—сантонинъ. Упомянутыя цвѣточныя головки, именуемыя цитварнымъ сѣменемъ, собираются киргизами при своихъ кочевкахъ въ количествѣ около 100 т. п. въ годъ и сбываются въ Ташкентѣ по 15 коп. за пудъ. Часть товара перерабатывается на Чимкентскомъ заводѣ, часть въ сыромъ видѣ идетъ заграницу. Туда же направляется и значительная часть приготовляемаго въ Чимкентѣ сантонина.

Большая производительность Самаркандскихъ фабрикъ и заводовъ объясняется тѣмъ, что мѣстная статистика относитъ къ фабрикамъ и такія заведенія, какъ чаерозвѣсочныя, въ которыхъ не производится никакой переработки чая, а онъ только развѣшивается и разсыпается изъ ящиковъ по мѣшечкамъ. Само собою разумѣется, что стоимость чая измѣняется при этомъ только отъ перемѣны одной тары на другую и отъ небольшого расхода по развѣскѣ. Между тѣмъ мѣстная статистика эту простую операцію оцѣниваетъ по полной стоимости чая. Такихъ заводовъ или вѣрнѣе складовъ имѣлось въ Самаркандской об. въ 1909 году 15, производительность коихъ опредѣлена въ 9.088 т. руб.

Въ Семирѣченской области наиболѣе крупными заводами являются винокуренные, во

дочные и спиртоочистительные въ числѣ 12 производительностью 883 т. р.

Исключивъ производительность чаеразвѣсочныхъ складовъ, окажется, что отдѣленіе волокна хлопчатника отъ сѣмянъ и извлеченіе масла изъ послѣднихъ дѣлаетъ оборотовъ 44616 т. и 5103 т. 49713 т. р. т. е. около 84%—всей краевой фабрично-заводской промышленности; если же сюда прибавить и крупное производство Мургабскихъ заводовъ, то участіе хлопкоочистительной и маслобойной промышленности края достигнетъ 90%.

Вся несложная операція очистки хлопка заключается въ отдѣленіи волокна отъ сѣмянъ, въ прессовкѣ волокна въ кипы вѣсомъ отъ 8 до 10 пуд. каждая, причемъ плотность колеблется отъ 15 до 22 фунтовъ въ одномъ кубическомъ футѣ. Размѣръ и форма кипъ расчитываются такимъ образомъ, чтобы вмѣстить въ крытый вагонъ болѣе 600 пуд.

Въ дополненіе къ приведеннымъ свѣдѣніямъ, можно указать еще, что по спеціальной переписи хлопкоочистительныхъ заводовъ, предпринятой Коммерческимъ Отдѣломъ Средне-Азіатской ж. д. въ сезонъ 1906—7 г.г. и 1911 г., оказалось всѣхъ такихъ заводовъ 198, въ томъ числѣ 40 съ гидравлическими прессами; въ 1911 году анкета захватила большій районъ и собрала свѣдѣнія о хлопкоочистительныхъ заводахъ не только въ коренныхъ областяхъ Туркестанскаго края, но и въ Бухарѣ, Хивѣ и примыкающей къ нашей границѣ части Персіи. Всѣхъ заводовъ по послѣднему подсчету оказалось 279, въ томъ числѣ 48 съ гидравлическими и 30 съ пресами Турнаева. Прочіе заводы снабжены частію прессами Грачева, частію прессами неизвѣстныхъ фирмъ. Изъ 279 заводовъ на Бухарское ханство приходится 15, на Хивинское 40 маленькихъ и на Персію 8 съ прессами Грачева. (Приложеніе X).

На этихъ 279 заводахъ въ 1910 г. переработано 25.5 милл. пуд. хлопка-сырца, а въ 1906 г.—14.8 милл. сколько получилось при этомъ волокна и сѣмянъ—точнаго учета нѣтъ и объ этомъ можно судить лишь приблизительно. Матеріаломъ можетъ служить перевозка грузовъ по Средне-Азіатской ж. д., и такъ какъ въ разсматриваемомъ районѣ нѣтъ ни ватныхъ, ни прядильныхъ, ни ткацкихъ фабрикъ, то, надо думать, что все волокно, за исключеніемъ остающагося на мѣстное потребленіе для халатовъ и одѣялъ, поступаетъ на желѣзную дорогу для отправки въ фабричные районы. Такимъ путемъ прошло по Средне-Азіатской ж. дорогѣ въ 1911 г.—11.174 т., 1910 г.—8248 т. п., 1909 г.—9635 т. п., 1908 г.—8037 т., 1907—9986 т. и 1906 г.—8995 т. пуд. волокна.

Чтобы ближе подойти къ дѣйствительному учету получаемаго волокна, можно воспользоваться данными Самаркандскаго Статистическаго Комитета, по которымъ изъ переработки 1906—7 г. —1127 т. п. хлопка-сырца получилось волокна 334 т. п. или 29.6%, сѣмянъ—70% и 0.4%—потери; въ 1907—8 г. по тому же источнику переработано—1256600 п. хлопка-сырца и получено волокна 392960 п. или 31.20%, сѣмянъ—846 т. п. или 67.48% и 1.25%—потерь. Слѣдовательно, въ среднемъ, можно принять выходъ волокна 30%, сѣмянъ—69% и потерь—1%.

Въ Ферганской области выходъ волокна опредѣлился: въ 1907 году—29.5%, 1908 г.—29.0% и 1909 г.—31.25% или въ среднемъ—29.92%.

Судя по этимъ выходамъ, волокна должно было получиться въ 1910 г. 7650 тыс., сѣмянъ—17.595 п. и потерь—255 т. п.

Въ дѣйствительности вывезено на 778 т. п. волокна больше, чѣмъ его могло получиться, что объясняется тѣмъ, что Туркестанское хлопководство обогащается привозомъ частью волокна, а

частью хлопка-сырца изъ сосѣднихъ областей Китая, Афганистана, Персіи, а также Бухары и Хивы.

Изъ вышеизложеннаго явствуетъ, что хлопко-обрабатывающая промышленность въ разсматриваемомъ здѣсь туркестанскомъ районѣ, обслуживаемомъ Средне-Азіатской ж. д., занимаетъ рѣзко выдающееся положеніе въ ряду всѣхъ другихъ отраслей обрабатывающей промышленности и что она развивается чрезвычайно быстро. Поэтому и принимая во вниманіе важное значеніе хлопчатобумажнаго производства въ Россіи, интересно сопоставить ростъ потребленія хлопка въ Россіи вообще и участіе Туркестана въ удовлетвореніи этой потребности.

Всего лѣтъ 30 тому назадъ русская хлопчатобумажная промышленность перерабатывала исключительно иностранное сырье, если не считать нѣсколькихъ сотенъ тысячъ пудовъ хлопка, получавшагося тогда въ Закавказскомъ краѣ и Туркестанѣ. За послѣднія же 20 лѣтъ соотношеніе это представляется въ слѣдующемъ видѣ *):

	1890	1900	1910
Всего переработано въ Россіи хлопка, т. п.	8.328	16.331	22.683
„ въ томъ числѣ русскаго	1.986	6.111	11.240
% отношеніе русскаго	23.9	37.4	50.0

Потребленіе возросло на 172%, мѣстное же производство поднялось на 500%, изъ чего позволительно заключить, что недалеко то время, когда отечественная хлопкообрабатывающая промышленность не будетъ болѣе нуждаться въ иностранномъ хлопкѣ.

Утилизація сѣмянъ. Вывезенному въ 1910 году изъ Туркестана количеству волокна (8428 т. п.) соотвѣтствуетъ 19384 т. п. сѣмянъ, изъ коихъ на маслобойные заводы поступаетъ лишь около 2/3.

---

*) Вѣстникъ Финансовъ, 1911 г. № 44 стр. 202.

Утилизація избытка сѣмянъ слишкомъ вдвое въ хлопкѣ-сырцѣ надъ волокномъ всегда составлялъ предметъ особенной заботливости хлопководовъ, но послѣдніе долго не могли умѣло воспользоваться составными частями сѣмянъ, которыя являлись такимъ образомъ бременемъ для предпринимателя. Правда, хлопчатниковое масло давно было извѣстно здѣсь, но промышленное значеніе получило всего лишь 10—15 лѣтъ тому назадъ, когда появились заводы по американскому образцу и стали утилизировать не только масло, но и всѣ прочіе побочные продукты—пухъ, покрывающій сѣмя, жмыхи и даже шелуху. Масло начали производить высокаго качества и оно получило широкое распространеніе, вмѣстѣ съ чѣмъ началъ увеличиваться и спросъ на сѣмена. Цѣна на нихъ за послѣднія 10-лѣтъ колебалась въ слѣдующихъ предѣлахъ:

Въ 1901 г. отъ	8 до 12 к.	въ 1906 г. отъ	25 до 40 к.
„ 1902 „ „	13 — 22	„ 1907 „ „	35 — 50
„ 1903 „ „	18 — 24	„ 1908 „ „	50 — 70
„ 1904 „ „	22 — 31	„ 1909 „ „	50 — 79
„ 1905 „ „	23 — 32	„ 1910 „ „	69 — 72

Въ 1909 г. въ Ферганской области на 15-ти маслобойныхъ заводахъ было переработано 11.225 т. пуд. чигита (хлопчатниковаго сѣмени), причемъ получены нижепоименованные по количеству и стоимости продукты на сумму 11.384 тыс. руб-; слѣдовательно, пудъ чигита, стоющій на рынкѣ около 50 к., далъ въ переработкѣ больше одного рубля:

Линтерной ваты . .	112 тыс. пуд.	на	672 т. руб	по 6 р.	—
Шелухи	5556 „ „	„	556 „ „	„ „	10 к.
Масла	1800 „ „	„	8280 „ „	„ „	4 р. 60 к
Жмыховъ	3752 „ „	„	1876 „ „	„ „	50 к.

Въ среднемъ, изъ сѣмянъ получается 16% масла, шелухи—49.5%, жмыховъ—33.4% и линтерной ваты—1%, а всего на сумму—11384 т. руб., въ томъ числѣ на масло приходится 72.7%, на жмыхи—16.5%, на линтерную вату—6% и на щелуху—4.8%.

Въ Закаспійской области, занимающей въ маслобойномъ дѣлѣ мѣсто вслѣдъ за Ферганской, и особенно въ Государевомъ имѣніи, производится нѣсколько лучшая утилизація сѣмянъ:

	Изъ американскихъ сѣмянъ на Мургаб. заводѣ.	На частныхъ заводахъ.	Изъ Бухарскихъ сѣмянъ.
Масла	17.30	15.74	11 95
Жмыховъ	43.30	37 30	35.40
Шелухи	35.63	40.10	44.74
Линтера	1.65	1.65	1.85
Потерь	2 12	5.41	6.26
Всего . . .	100%	100%	100%

Масло вывозится въ вагонахъ-цистернахъ и направляется преимущественно на Волгу. Крупными торговыми центрами по торговлѣ хлопчатниковымъ масломъ въ настоящее время являются Москва, Нижній, Самара и Одесса.

Производство масла сосредоточено главнымъ образомъ въ Ферганской и Закаспійской областяхъ на станціяхъ—Кокандъ, Федченко, Андижанъ, Горчаково, Байрамъ-Али и др. Вывозъ масла съ этихъ станцій колебался въ слѣдующихъ предѣлахъ:

	1905	1907	1909	1910	1911
Изъ Коканда, тыс. пуд .	111	157	236	365	428
„ Федченко	134	141	238	326	265
„ Андижана . . .	20	10	318	546	573
„ Горчакова	20	10	60	„	118
„ Байрамъ-Али . .	85	91	154	141	82

О размѣрахъ достигнутыхъ маслобойнымъ дѣломъ въ Туркестанѣ въ связи съ развитіемъ хлопководства можно судить по даннымъ перевозки по Средне-Азіатской ж. д. хлопчатниковаго сѣмени и хлопчатниковаго масла за послѣднія 13-ть лѣтъ (тыс. пуд.):

	Сѣмена	Масло	Въ т. ч. отправ. въ Евр. Рос.
1899	513	15	„
1900	1019	59	27
1901	1635	69	69
1902	1729	61	4
1903	1419	60	23
1904	2287	164	66
1905	2141	401	128
1906	3553	584	358
1907	3915	539	399
1908	4465	590	374
1909	5730	1103	923
1910	5537	1576	1315
1911	7134	1772	1312

Хлопчатниковое масло сначала было встрѣчено на рынкѣ крайне недовѣрчиво, но мало по малу оно завоевало себѣ право гражданства и его употребляютъ теперь не только для техническихъ цѣлей, какъ прежде, но и въ пищу.

Какъ отбросъ хлопкочистительнаго и маслобойнаго производства являются шелуха отъ сѣмянъ и жмыхи. И тотъ, и другой отбросъ въ послѣднее время получаетъ широкое распространеніе.

Жмыхи вывозятся изъ Туркестанскаго края главнымъ образомъ для дальнѣйшаго отправленія заграницу—въ Германію и Великобританію. Всего за послѣднія 6-ть лѣтъ жмыховъ вывезено изъ края:

Въ 1906 г	591 тыс. пуд.	въ 1909 г.	1652 т. п.
„ 1907 „	974 „ „	„ 1910 „	1506 т п.
„ 1908 „	855 „ „	„ 1911 „	1337 „ „

Отпускъ жмыховъ производится преимущественно изъ слѣдующихъ пунктовъ:

	1909	1910	1911
Андижана, т. п.	670	1118	1007
Коканда „ „	60	104	561
Байрамъ-Али „ „	173	282	300
Федченко „ „	577	556	386

Рыночная цѣна жмыховъ въ плиткахъ—35-40 к. п.

Шелуха, идущая преимущественно въ кормъ скоту и какъ топливо, расцѣнивается въ Ферганѣ около 20 коп. пудъ. Вывозится ея сравнительно немного: изъ Андижана въ 1911 г. отправлено 513 т. п. пуд., Коканда—193 т. п., Байрамъ—Али—57 т. п. и т. д.

Объ утилизаціи шелухи нѣкоторыя подробности приведены далѣе въ описаніи Мургабскаго Государева имѣнія.

Линтерный хлопокъ не имѣетъ мѣстнаго потребленія и весь направляется въ Лодзь и Москву по цѣнѣ около 6 руб. за пудъ.

Наконецъ, отбросъ маслобойнаго производства при рафинировкѣ масла, обращающійся здѣсь

подъ англійскимъ наименованіемъ с о п с т о к ъ сбывается на мыловаренные заводы по цѣнѣ 50—90 коп. за пудъ.

М ы л о готовится преимущественно простое и расходится на мѣстѣ же приблизительно по 3 руб. за пудъ. Въ 1911 г. мыла вывезено изъ Коканда—45 т. п., Андижана—36 т. п., Федченко - 22 т. п. и т. д.

Настоящій обзоръ фабрикъ и заводовъ Туркестанскаго края былъ уже законченъ, когда въ печати [1]) появились общіе итоги предпринятаго Министерствомъ Торговли и Промышленности обслѣдованія фабрикъ и заводовъ имперіи по однообразной программмѣ. По этимъ свѣдѣніямъ, состояніе фабрично заводской промышленности Туркестанскаго края къ началу 1909 г. представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Области:	Число фабрикъ	Число рабочихъ	Произв. въ тыс. р.	Производительн. на 1 жителя въ руб.
Закаспійская	19	970	2.634,3	0.5
Самаркандская	68	1331	6.024,4	4.9
Семирѣченская	26	646	1.158,0	0.9
Сыръ Дарьинская	127	2.613	7.179,7	3.7
Ферганская	147	6.452	61.516,9	31.0
Всего .	387	12.012	78.513,3	11.6
Итого по имперіи	19.833	2.168850	4.581515,8	
% отношеніе Турк.	1.95	0.55	1.71	

Пояснительныхъ подробностей пока еще нѣтъ и потому неизвѣстно приняты-ли и здѣсь во вниманіе чаеразвѣсочныя и шелкомотальныя заведенія или нѣтъ. такъ какъ эти предпріятія крупными размѣрами своихъ оборотовъ значительно измѣняютъ характеръ общихъ итоговъ.

Въ приведенныхъ данныхъ общая фабрично-заводская производительность Туркестанскаго края показана слишкомъ на 10 мил р. больше, чѣмъ указано выше на основаніи „Обзоровъ“; число зеведеній показано въ 6 разъ меньше и потому можно думать, что мелкія предпріятія не

[1]) Вѣстникъ Финансовъ и Промышленности, 1912, № 13.

приняты во вниманіе. Производительность Ферганской области опредѣлена выше противъ мѣстнаго „Обзора“ слишкомъ на 22 мил. р.; Сыръ-Дарьинская—пріувеличена на 5 мил. и только Самаркандская пріуменьшена почти на 9 мил. руб., что позволяетъ думать объ исключеніи чаеразвѣсочныхъ заведеній изъ мѣстнаго перечня фабрикъ. Производительность Закаспійской области выведена слишкомъ на 2 мил. больше; по Семирѣченской же области она уменьшена на полтора мил. руб.

Послѣднія двѣ горизонтальныя строки приведенной таблицы показываютъ общіе итоги фабрично-заводской дѣятельности имперіи и отношеніе къ ней фабрикъ и заводовъ Туркестанскаго края: число фабрикъ въ Туркестанѣ составляетъ 1.95 % всѣхъ фабрикъ имперіи, число рабочихъ — 0.55% и производительность 1.71 % производительности обрабатывающей промышленности (кромѣ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ), выразившейся въ огромной суммѣ 4.6 милліарда рублей. Наиболѣе производительнымъ оказывается населеніе Ферганы, въ которой на каждаго жителя приходится 31 р., а наименѣе—населеніе Закаспійской, въ которой душевая производительность понижается до 50 к.

Торговля внутреняя. Туркестанскій районъ, обслуживаемый Средне-Азіатскою желѣзной дорогою, въ отношеніи товарообмѣна представляется чрезвычайно слабо связаннымъ путями и средствами сообщенія съ сосѣдними землями—чужими и своими. Серьезное значеніе имѣютъ только два пути, накрестъ перерѣзывающіе этотъ районъ: желѣзнодорожный съ запада на востокъ съ двумя вѣтвями на востокъ и югъ и водяной—съ юга на сѣверъ.

По первому изъ этихъ путей происходятъ общенія черезъ Ташкентъ и Ташкентскую жел.

дорогу съ Сибирью и внутренними губерніями Европейской Россіи со включеніемъ столицъ и черезъ Красноводскъ, Каспійское и Волжское пароходства сносятся преимущественно съ югомъ и востокомъ и отчасти и западомъ Европейской Россіи и тоже со включеніемъ столицъ.

Всѣ же остальные пути—пѣшеходные, вьючные, грунтовые. шоссейные и сплавные находятся въ такомъ первобытномъ состояніи, что не могутъ удовлетворять нетолько быстро возрастающимъ нуждамъ товарообмѣна съ сосѣдними странами, но не могутъ обслуживать даже свои внутреннія требованія.

Средствами сообщенія по сухимъ путямъ, кромѣ Средне-Азіатской и части Ташкентской жел. дорогъ, служатъ въ степной части верблюды и въ гористой лошади, а по сплавнымъ рѣкамъ—плоты и каюки съ людской тягой въ самой примитивной формѣ.

Само собой разумѣется, что наиболѣе мощнымъ средствомъ, какъ пассажирскаго такъ и грузового движенія во внутреннемъ и международномъ сообщеніяхъ является желѣзная дорога, работѣ которой посвящена вторая часть настоящаго труда; здѣсь же можно привести лишь общіе итоги этой работы, чтобы получить хотя приблизительное понятіе объ ея размѣрахъ:

	1900	1909	1910	1911
Перевезено платныхъ грузовъ . . . . . мил. п.	30.6	72.1	88.5	112.7
пробѣгъ . . . . пудо-вер.	26076	35545	45459	58366
Перевезено служебныхъ грузовъ мил. пуд	65.5	91.1	80.7	93.3
пробѣгъ . . . . . пудо-вер.	15362	22622	21958	
Итого грузовъ . . . . . мил. пуд.	96.1	163.2	169.2	206.0
„ пробѣгъ . . . . . пудо-вер.	41438	58167	67408	
Перевезено пассажировъ, мил.	0.7	3.0	3.4	3,9
пробѣгъ 1) . . . мил. п. вер.	9.480	21.420	25.140	30.240
Всего, милл. пудо-верстъ	50.896	79.587	92.548	

1) Для опредѣленія пробѣга пассажировъ въ пудо-верстахъ я взялъ коэфиціентъ принятый въ статистикѣ Ср.-Аз. ж д., т. е. пассажиръ приравнивается 60-ти пудамъ груза.

За эти 12 лѣтъ перевозка грузовъ увеличилась почти вдвое, пробѣгъ же возросъ только въ полтора раза; перевозка пассажировъ увеличилась впятеро, пробѣгъ же едва утроился.

Въ началѣ разсматриваемаго періода, въ количественномъ отношеніи, служебныхъ грузовъ перевозилось больше, чѣмъ частныхъ, и только въ послѣдніе два года количество платныхъ грузовъ значительно превысило служебную кладь. Пробѣгъ же того и другого рода грузовъ всегда былъ почти вдвое больше для платныхъ, чѣмъ для казенныхъ.

Въ общемъ итогѣ Средне-Азіатская жел. дорога съ 1900 по 1911 гг. увеличила свою провозную способность съ 51-го милліарда до 93 милліардовъ пудо-верстъ, а въ 1911 г. эта цифра вѣроятно превзошла 100 милліардовъ.

Вся эта работа произведена не только на магистрали Красноводскъ—Ташкентъ, но и на примыкающихъ къ ней вѣтвяхъ—Мургабской, Андижанской, Уфринской и Горчаковской.

Кромѣ поименованныхъ вѣтвей, Средне-Азіатская магистраль питается еще цѣлымъ рядомъ другихъ болѣе короткихъ частію принадлежащихъ самой дорогѣ или составляющихъ частную собственность отдѣльныхъ лицъ или торговопромышленныхъ предпріятій. Перечень тѣхъ и другихъ приведенъ во II части настоящаго труда, а здѣсь можно замѣтить, что всѣ пути общаго пользованія къ 1-му Января 1912 года имѣли протяженіе 2.59 вер., а частнаго 18.18, крмѣ Бухарской въ 12 в. Къ этой же категоріи дорогъ должны быть отнесены узкоколейныя дороги частнаго пользованія, примыкающія къ Андижанской вѣткѣ: Салюктинская вѣтка въ 26 верстъ отъ ст. Драгомирово до каменноугольныхъ копей А. М. Вербова и К-о, Шариханская узкоколейная въ 16-ть верстъ отъ ст. Федченко до сел. Шариханъ.

Изъ строющихся нынѣ подъѣздныхъ путей заслуживаетъ особеннаго вниманія Кокандъ-Наманганская ширококолейная дорога отъ Коканда до Намангана на протяженіи 85 верстъ и намѣченныя къ постройки изъ Андижана до Чинъ-Абада—35 вер., отъ ст. Горчаково до ст. Ташлана—4 вер.

Объ единственномъ водномъ пути и грузовомъ движеніи по немъ свѣдѣнія сообщены во III части настоящаго труда при описаніи ст. Чарджуй.

О караванныхъ путяхъ изъ Красноводска въ Хиву и Персію свѣдѣнія помѣщены тамъ же при описаніи станціи Красноводскъ.

Въ силу историко-географическихъ условій, торговля Туркестанскаго района распадается на внутреннюю и внѣшнюю, причемъ каждая изъ нихъ въ свою очередь слагается илъ двухъ частей—внутренняя—товарообмѣнъ въ предѣлахъ самаго края и по сношенію съ другими частями Имперіи; внѣшняя торговля производится съ одной стороны съ чужими странами какъ Китай, Авганистанъ и Персія и съ двумя вассальными ханствами, замкнутыми въ предѣлахъ Россіи.

Внутренняя торговля сосредоточена главнымъ образомъ въ городахъ и нѣкоторыхъ складочныхъ пунктахъ, гдѣ имѣются запасы товаровъ и операціи производятся постоянно оптомъ и въ розницу. Для распространенія же ихъ по менѣе значительнымъ населеннымъ пунктамъ или обратно для собиранія мелкими партіями для оптовыхъ складовъ имѣются ярмарки или такъ называемые базары: по опредѣленнымъ днямъ въ означенные пункты съѣзжаются окрестные покупатели и продавцы, которые обмѣниваются не только товарами, но и всякими новостями. „Въ жизни туземца базары играютъ очень видную роль; на базары ѣдутъ и идутъ часто издалека—не только для того, чтобы купить нужные для обихода предметы или про-

дать свои продукты или издѣлія, но и узнать, что дѣлается на свѣтѣ, обмѣняться впечатлѣніями и пр. Этою чертою туземнаго населенія объясняется, между прочимъ, та замѣчательная быстрота, съ которою дѣлаются извѣстными населенію тѣ или другія событія. Должностныя лица туземной администраціи всякія свои дѣйствія по службѣ какъ-то: вызовы, объявленія, сборъ податей и пр. принаравливаютъ также къ базарнымъ днямъ". [1]) Напр., въ Ферганской области такихъ базаровъ насчитывается 78. Смотря по состоянію урожая хлопка, хлѣбовъ, коконовъ и фруктовъ—главнымъ источникомъ благосостоянія населенія – купля и продажа идутъ съ тѣмъ или другимъ оживленіемъ. На базары, находящіеся по желѣзнодорожной линіи, населеніе стекается въ громадномъ количествѣ и въ эти дни всѣ поѣзда бываютъ перегружены. На такіе базары товары поступаютъ большими партіями, благодаря удобству сообщенія, тогда какъ на базары, въ сторонѣ отъ дороги, товаръ свозится на арбахъ, лошадяхъ и ишакахъ по мелочамъ. Для характеристики общихъ размѣровъ оборотовъ по торговлѣ въ предѣлахъ края могутъ служить общіе итоги перевозки грузовъ по Средне-Азіатской ж. д. въ мѣстномъ сообщеніи съ указаніемъ главнѣйшихъ предметовъ за послѣднія пять лѣтъ, въ т. пуд.:

	1907	1908	1909	1910	1911
Всего	33.945	40.007	39.322	39.364	51.879
въ томъ числѣ пшеница	4976	5075	6396	3566	5062
„ „ мука пшеничная	1169	1956	2263	1414	2000
„ „ рисъ . . .	1927	1677	1869	2225	2669
„ „ жмыхи хлопчатн.			106	849	1266
„ „ лѣсные матеріалы	2372	1887	1885	2368	2844
„ „ нефть, керосинъ . .	3076	3233	3543	4479	6004
„ „ сѣмя хлопчатн. . . .	3846	4440	5681	5507	7077
„ „ уголь кам. и древ.			975	1328	3040
„ „ хлопокъ	779	1075	2236	2087	3426
„ „ мануфактура . . .	580	526	497	616	733
„ „ чай	374	401	432	518	539
„ „ сахаръ	275	218	134	229	268

1) Обзоръ Ферганской Области за 1909 г. стр, 116.

Поименованные 12 предметовъ составляютъ по вѣсу около 70% всего мѣстнаго грузооборота. За эти 5-ть лѣтъ наибольшее оживленіе замѣчается въ торговлѣ нефтью, мазутомъ и керосиномъ, что указываетъ на нѣкоторое оживленіе нефтяныхъ промысловъ въ Ферганѣ. Увеличеніе перевозки хлопчатобумажныхъ сѣмянъ находится въ связи съ маслобойнымъ производствомъ—сѣмѣна изъ хлопкоочистительныхъ заводовъ направляются къ маслобойнымъ. Увеличеніе перевозки угля въ мѣстномъ сообщеніи находится также въ связи съ развитіемъ Ферганской каменноугольной промышленности. Увеличеніе перевозки хлопка въ мѣстномъ сообщеніи должно быть поставлено въ связь съ отправкой его въ прямомъ сообщеніи изъ большихъ центровъ.

Товарообмѣнъ Туркестанскаго района съ прочими частями Имперіи можетъ быть охарактеризованъ данными о поступленіи грузовъ на Средне-Азіатскую ж. д. изъ Россіи и передачѣ съ этой дороги на другія водныя и сухопутныя сообщенія (въ тыс. пуд.):

	1907	1908	1909	1910	1911
Предметы привоза . . .	7330	7190	8810	22488	28562
Черезъ Ташкентъ . . .	6176	5372	4712	7488	10908
„ Красноводскъ .	13506	12562	13522	29976	39470
Всего	772	361	1944	9320	6951
въ томъ числѣ пшеница . . .	. .	. .	. .	1357	2273
„ „ проч. хлѣба въ зернѣ	1729	784	1007	3963	8343
„ „ мука пшеничная . .	532	712	524	749	1067
„ „ чай	1041	1352	1204	2187	3140
„ „ лѣсные матеріалы . .	2021	2432	2021	2366	4656
„ „ дрова	1636	1746	1734	2519	2790
„ „ сахаръ	1513	1179	1189	1577	1920
„ „ мануфактура	538	946	1060		
„ „ желѣзо, чугунъ и т. п					

Поименованныя 9 группъ товаровъ характеризуютъ собою ввозимые изъ Россіи въ Туркестанъ товары: Туркестанъ нуждается преимущественно въ этихъ товарахъ, изъ коихъ наибольшее значеніе имѣютъ, кромѣ хлѣбовъ, лѣсные

матеріалы и дрова, сахаръ и чай, мануфактура Значительная часть этихъ товаровъ поступаетъ на средне-азіатской рынокъ съ сѣвера черезъ Ташкентъ. За послѣднія 5-ть лѣтъ привозъ въ Ташкентскомъ направленіи почти учетверился, тогда какъ въ Красноводскомъ направленіи онъ увеличился только въ полтора раза. Столь рѣзкая разница въ привозѣ по этимъ двумъ направленіямъ объясняется преобладаніемъ хлѣбныхъ грузовъ, приходящихъ черезъ Ташкентъ.

Избытку своихъ произведеній Туркестанъ находитъ выгодное помѣщеніе на внутреннихъ рынкахъ Россіи и данныя по этому предмету по главнѣйшимъ товарамъ представлены въ слѣдующей таблицѣ (въ тыс. пуд.):

Предметы отпуска	1907	1908	1909	1910	1911
черезъ Ташкентъ	6404	6633	9388	7778	9108
„ Красноводскъ .	8351	6210	7199	7279	9027
Всего	14.755	12.843	16.587	15.097	18.135
въ т. ч изюмъ, кишмишъ	1708	1281	1950	1746	2246
жмыхи хлопчат.	974	855	1652	1506	1337
масло хлопчат .	399	374	923	1315	1312
хлопокъ . . .	9986	8037	9635	8428	11.174
шерсть овечья .	—	—	422	535	418

Въ отпускѣ произведеній земли и промышленности Туркестана на внутренніе рынки Россіи домнирующее значеніе имѣетъ хлопокъ, составляющій около 60% всѣхъ грузовъ. Прежде этотъ процентъ былъ еще выше, но съ развитіемъ вывоза и другихъ предметовъ особенно сушеныхъ фруктовъ, жмыховъ и хлопчатниковаго масла участіе хлопка въ процентномъ отношеніи нѣсколько ослабѣло.

ВНѢШНЯЯ ТОРГОВЛЯ ПО СРЕДНЕ-АЗІАТКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦѢ.

Вслѣдствіе отсутствія хорошихъ путей сообщенія, связывающихъ наши владѣнія въ Средней Азіи съ сосѣдними государствами и неименіемъ въ послѣднихъ рельсовыхъ путей или судоходныхъ сообщеній, товарообмѣнъ между ними не имѣетъ того серьезнаго значенія, какой онъ долженъ бы имѣть, такъ какъ вся приграничная область густо населена. Но населеніе здѣсь мало культурное, бѣдное и въ большинствѣ случаевъ довольствуется собственнымъ производствомъ, находящимся въ первобытной стадіи развитія.

Нуждается оно преимущественно въ фабричныхъ издѣліяхъ, главнымъ образомъ въ мануфактурномъ и галантерейномъ товарѣ и нѣкоторыхъ жизненныхъ припасахъ—сахарѣ, чаѣ и керосинѣ. На эти предметы населеніе обмѣниваетъ свой избытокъ сельскохозяйственныхъ произведеній —хлопокъ, шерсть, фрукты и пр.

Чрезъ средне-азіатскую границу товары досматриваются въ приграничныхъ пунктахъ и, кромѣ того, они иногда пропускаются и во внутреннихъ таможняхъ—Бухарѣ, Кокандѣ и Самаркандѣ —преимущественно товары, приходящіе сюда транзитомъ, напр., чай, идущій изъ Китая и Цейлона моремъ черезъ Батумъ-Баку или товары выпускаемые съ возвратомъ пошлины, напр., бумажная мануфактура. Въ общемъ итогѣ по всѣмъ четыремъ границамъ Средне-Азіатской Персидско-Каспійской, Средне-Азіатской персидско-сухопутной-Бухаро-Афганской и Русско-западно-китайской-Россія получаетъ больше, чѣмъ сама вывозитъ за эту границу произведеній своей земли и промышленности. Наиболѣе оживленный товарообмѣнъ происходитъ между Россіей и Персіей какъ моремъ, такъ особенно по сухопутной границѣ.

Привозъ и вывозъ въ 1909 г. по всѣмъ средне-азіатскимъ границамъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Вывезено на тыс. руб.		Привезено на тыс. руб.
3139	„ „ По Афганской гран.	4439 „ „
2691	„ „ „ Китайской „	6808 „ „
4751	„ „ „ Персид.-сухоп.	8009 „ „
1958	„ „ „ „ морской	199 „ „
	Прошло черезъ	
2104	„ „ „ внутр. таможни	5657 „ „
14643	„ „ „ Всего	25112 „ „

Наиболѣе крупные обороты по товарообмѣну дѣлаются съ Персіей—на 14917 т. р.; затѣмъ слѣдуютъ западно китайская граница—9499 т. р., Афганская гр.—7578 т. р. и, наконецъ, чрезъ внутреннія таможни прошло на 7761 т. р.

Общая картина вывоза и привоза по всѣмъ 31 приграничной и 3 внутреннимъ таможнямъ и по четыремъ главнѣйшимъ группамъ товаровъ представлена въ особой таблицѣ (см. приложеніе XII).

Изъ этой таблицы видно, что изъ приграничныхъ таможенъ наиболѣе важное значеніе по привозу имѣютъ Асхабадъ, Бахтъ, Керки, Иркештамъ, Гауданъ, Харчасъ, а по вывозу—Асхабадъ, Керки, Красноводскъ, Бахтъ, Джаркентъ и Душакъ.

Изъ внутреннихъ же таможенъ наибольшіе обороты дѣлаетъ Самаркандская таможня, въ которой главнѣйше происходитъ очистка отъ пошлины чая, приходящаго въ Среднюю Азію моремъ черезъ Батумъ-Баку-Красноводскъ.

Ввозятся къ намъ главнымъ образовъ сырые и полуобработанные продукты и отчасти издѣлія, тогда какъ въ нашемъ отпускѣ первое мѣсто занимаютъ издѣлія, затѣмъ слѣдуютъ жизненные припасы и сырые и полуобработанные матеріалы, преимущественно такіе, по которымъ установленъ возвратъ пошлины или акциза. Въ числѣ транзитныхъ товаровъ, поступающихъ въ районъ обслужи-

ванный Средне-Азіатской жел. дорогой и имѣющихъ наибольшее значеніе, слѣдуетъ указать на чай, приходящій сюда изъ Батума черезъ Баку. Этого товара за послѣдніе четыре года ввезено:

		1910	1909	1908	1907
Всего	Черный. . . . пуды	57654	49296	42865	47674
	Зеленый вс. сорт.	451455	413927	380263	346222
	Кирпичный	111	—	496	315
	Плиточный	84	335	268	56
Въ томъ числѣ:					
По Асхабад. таможнѣ.	Черный	73	239	120	9
	Зелен вс. сорт	93229	93067	78354	68975
По Бухарской	Черный	31	23	35	30
	Зеленый вс. сорт.	110620	105958	98913	70509
По Самаркандской таможнѣ.	Черный	57483	49026	42524	47480
	Зелен. вс. сорт.	225438	201076	192062	198603
	Кирпичный . . .	111	—	496	315
	Плиточный . . .	84	335	268	56
По Кокандской тамож.	Черный	44	—	124	90
	Зелен. вс. сорт.	21220	9213	7130	3510
По Керкинской тамож.	Зелен. вс. сорт.	3947	4604	3572	4631
По прочимъ таможнямъ	Черный	23	8	62	65
	Зелен. вс. сорт.	—	7	232	3

Кромѣ того, по западно-китайской границѣ, въ предѣлахъ Туркестанскаго края, поступило въ 1909 году черезъ Кашгаръ 114 п. кирпичнаго чая и черезъ Нарынскъ—20 пуд.; затѣмъ черезъ Джаркентскій, Харчасскій и Бахтинскій участки прошло 2401 п. байховаго и 8540 п. кирпичнаго чая.

Большое значеніе имѣетъ также привозъ хлопка изъ сосѣднихъ азіатскихъ странъ. Этого товара въ 1909 г. ввезено въ районъ обслуживаемый Средне-Азіатской жел. дорогой 446361 п. на 2757 тыс. руб. и въ 1910 г. ввезено 546047 пуд. на 3285 тыс. р., въ томъ числѣ главнѣйше:

	1909		1910	
	п.	на т. р.	п.	на т. р.
по Асхабадской таможнѣ	311225	2023	308177	2003
„ Артыкской „	27311	„ 166	7884	65 „
„ Душакской „	16286	„ 106	25960	169 „
„ Бахтинской „	16102	„ 81	25164	164 „
„ Хоргосской „	14764	„ 74	7265	41 „
„ Бассагинской „	13712	„ 89	19706	83 „
„ Иркештамской „	12126	„ 61	170	1 „
„ Керкинской „	6427	„ 14	14835	33 „

„ Красноводской „	4364	„	20	—	—	„
„ Пендинской „	1361	„	28	21224	138	„
„ Айвадинской „	3923	„	8	24839	161	„
„ Чушка-Гузарской „	3779	„	21	—	—	„
„ Келифской „	3619	„	24	17951	29	„
„ Иссыкъ-Кульской „	2734	„	15	2682	1	„

По прочимъ таможнямъ ввозъ не великъ.

Къ числу значительныхъ предметовъ привоза къ намъ изъ сосѣднихъ азіатскихъ странъ относятся еще фрукты сушеные, шерсть, шерстяныя издѣлія и пр. и пр., о которыхъ будетъ сказано въ частномъ обзорѣ товарообмѣна между Россіей, Персіей, Афганистаномъ и Китаемъ.

Переходя за симъ къ частному обзору товарообмѣна Россіи съ тремя сосѣдними среднеазіатскими государствами, прежде всего слѣдуетъ остановиться на русско-персидскихъ сношеніяхъ, какъ наиболѣе значительныхъ въ количественномъ и качественномъ отношеніяхъ.

РУССКО-ПЕРСИДСКІЙ ТОВАРООБМѢНЪ.

Средне-Азіатская желѣзная дорога обслуживаетъ нетолько всю сухопутную русско-персидскую пограничную полосу, но даже, и морскую, такъ какъ головной пунктъ этой дороги—Красноводскъ I является въ тоже время важнѣйшей таможней на Средне-Азіатскомъ побережьи Каспія.

Русско-персидская граница въ Средней Азіи начинается отъ устья р. Атрекъ, впадающей въ Гассанъ-Кулинскій заливъ, идетъ вверхъ по этой рѣкѣ до впаденія р. Сумбаръ при укрѣпленіи Чатъ. Отсюда граница отходитъ отъ Атрека и идетъ между нимъ и его притоками Сумбаръ и Чендыръ по водораздѣлу; затѣмъ она поворачиваетъ къ сѣверу, пересѣкаетъ р. Чендыръ при укрѣпленіи Чаканъ-Кала и переходитъ на водораздѣлъ между Сумбаромъ и Чендыромъ, достигаетъ вершинъ Копетъ-Дага, по которымъ про-

должается на востокъ; затѣмъ сворачиваетъ къ югу къ ущелью р. Фирюза и пересѣкаетъ ее такъ, что сел. Фирюза остается на русской территоріи (по соглашенію 27 Мая 1893 г.). Отсюда граница тянется по гребню хребтовъ Ассельма и Зири-Ку до рѣки Баба-Дурмазъ; затѣмъ она идетъ на югъ до Люфтабада, огибая его съ сѣвера и здѣсь Средне-Азіатская ж. д. подходитъ почти вплотную къ границѣ. Послѣдняя отсюда направляется къ долинѣ р. Теджень, къ которой и подходитъ у развалинъ крѣпости Каушутъ-Кала, около Серахса. Далѣе граница идетъ по Теджену вверхъ до точки пересѣченія границъ Персіи, Россіи и Афганистана у развалинъ башни Зульфагаръ. [1])

На всемъ протяженіи русско-персидской границы, около 870 в., имѣются 4 таможни —Красноводская, Асхабадская, Артыкская и Душакская, 7 таможенныхъ заставъ—Чикишлярская, Гасанъ-Кулинская, Кайне-Кассирская, Карахалинская, Гауданская, Хивеабадская и Серахская и 3 переходныхъ пункта—Четлинскій, Чаачинскій и Ходжа-Булакскій.

Русско-Персидскій товарообмѣнъ по всѣмъ границамъ вообще и по средне-азіатской въ частности за послѣднее десятилѣтіе возросъ, причемъ въ первомъ случаѣ балансъ получается съ активомъ въ пользу Россіи, тогда какъ во второмъ случаѣ, т. е. по средне-азіатской торговлѣ, активъ получается въ пользу Персіи, какъ это явствуетъ изъ нижеприведеннаго сопоставленія:

---

[1]) Шокальскій, Физическая географія Россіи, стр. 3 Энциклопед. Словарь Ефрона, кн. 54, „Россія“.

	Привозъ изъ Персіи въ тыс. руб.				Вывозъ въ Персію въ тыс. руб.	
	По всѣмъ границамъ имперіи.	въ томъ числѣ по Средне-Азіатской границѣ. Морской	Сухопутной.	Всего.	По всѣмъ границамъ имперіи.	въ томъ числѣ по Ср.-Аз. морск. и сух.
1900	20413	177	3444	3621	20649	2971
1901	25482	229	4585	4814	23486	3688
1902	23486	223	4839	5062	24045	3767
1903	26480	187	3970	4157	27386	3531
1904	23866	146	3739	3885	27286	3999
1905	22312	182	3659	3841	26060	3827
1906	24503	95	4273	4368	31756	4218
1907	25314	215	5531	5746	28264	4647
1908	28471	331	5269	5600	26657	4169
1909	31579	279	6808	7086	32302	4750
Сред.	25190	206	4612	4808	26769	3957
1910	36702	428	6892	7320	37904	5600

Въ русско-персидскомъ товарообмѣнѣ по всѣмъ границамъ Имперіи активъ превышаетъ пассивъ на 15785 тыс. руб. или въ годъ 1578,5 тыс. р. Спеціально же по средне-азіатской границѣ нашъ товарообмѣнъ заключается въ пользу Персіи: въ среднемъ за 1900—1908 г.г. поступало къ намъ изъ Персіи разныхъ товаровъ на 4808 т. р., а вывозилось туда на 3956,7 тыс. р. или въ годъ на 851,3 тыс. руб. больше. Въ 1910 г. эта разница обозначалась еще рѣзче. Всего за 11 лѣтъ на средне-азіатской границѣ изъ Персіи привезено товаровъ на 55.400 т. р., а вывезено на 45.167 т. р. или Россія передала Персіи за это время 10.233 т. р., что составляетъ приблизительно по 1 милл. рублей въ годъ.

Привозъ и вывозъ товаровъ между Россіей и Персіей по каспійской и средне-азіатской сухопутной границамъ за послѣднее десятилѣтіе не даютъ рѣзкихъ колебаній, а растутъ довольно равномѣрносъ неизмѣннымъ пассивомъ для насъ.

Вывозъ изъ Россіи въ Персію, въ среднемъ, составляетъ только 82% привоза изъ Персіи въ Россію, причемъ вывозъ моремъ не превышаетъ 4%. Наиболѣе оживленный товарообмѣнъ производится черезъ Асхабадъ, Гауданъ, Красноводскъ и отчасти Артыкъ и Хивеабадъ.

Главнѣйшими предметами обмѣна черезъ Асхабадъ въ 1909 г. служили по привозу: хлопокъ —311 т. п., изюмъ и фрукты—242 т. п., шкуры разныя—18 т. п., персиковыя и абрикосовыя миндалины—6890 п., смолы и камеди разныя—4711 п., шерсть—13 т. п. и др. Изъ Асхабадской таможни выпускаются еще на внутреннее потребленіе на значительную сумму разный чай, но товаръ этотъ доставляется туда не изъ Персіи, и въ Асхабадѣ только очищается отъ пошлины.

Въ отпускѣ изъ Россіи черезъ Асхабадъ на первомъ планѣ стоятъ бумажная мануфактура, которой въ 1909 г. вывезено 42 т. п., сахаръ—334 т. п., керосинъ—79 т. п., спички—16 т. п., пряжа бумажная—2 т. п. и др.

Черезъ Гауданъ поступило къ намъ въ 1909 году пшеницы и ячменя—450 т. п., фруктовъ и миндаля—215 т. п., яицъ—12645 п., животныхъ—51 тыс. головъ и др.

Въ томъ же году черезъ Гауданъ вывезено въ Персію жизненныхъ припасовъ на 189 т. р., сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ на 153 т. р., животныхъ на 28 т. р. и издѣлій на 230 т. р.

Красноводская таможня работаетъ преимущественно по вывозу изъ Россіи въ Персію: въ 1908 году вывезено въ общемъ итогѣ—172 тыс. пуд. на 1989 т. р., въ томъ числѣ мануфактуры и издѣлій всякого рода пришлось на 1908 т. р. Поступило же изъ Персіи въ Красноводскъ въ теченіи 1908 г. всего 150 т. п. на 252 т. р. Изъ этого же сопоставленія вѣса и стоимости привозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ видно, что вывозится главнѣйше высокоцѣнный грузъ, а привозится - малоцѣнный.

Такое же отношеніе замѣчается въ русско-персидскомъ черезъ Красноводскъ товарообмѣнѣ и въ 1909 г., когда было вывезено изъ Красноводска въ Персію 263 т. п. на 1958 т. руб. и въ томъ числѣ главнѣйше по стоимости мануфактуры

и издѣлій всякаго рода пришлось 31129 пуд. на 1863 т. р., а въ количественномъ отношеніи—соль —176 тыс. пуд. Привозъ же изъ Персіи въ Красноводскъ въ 1909 году составилъ всего 199 тыс. пуд. на 167 тыс. руб. Массовыми грузами въ томъ направленіи были ячмень—77227 пуд., рисъ —37512 пуда, древесный уголь—14983 пуда, апельсины—4436 пуд., хлопокъ -4364 пуда, деревянныя издѣлія—4240 пуд., дрова—4105 пуд. и др.

Черезъ Артыкъ вывезено всего на 100 тыс. руб., въ томъ числѣ жизненныхъ припасовъ на 71 тыс. руб., сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ на 16 тыс. руб., животныхъ на 2 тыс. руб. и издѣлій—на 11 тыс. руб. Привезено же черезъ Артыкъ на 480 тыс. руб., въ томъ числѣ на 271 тыс. р. жизненныхъ припасовъ, на 195 т. р. сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ, животныхъ—на 3 тыс. руб. и издѣлій на 11 тыс. руб. Главнымъ предметомъ вывоза служатъ: сахаръ, керосинъ, спички, лѣсной матеріалъ, хлѣбное вино и пр. Въ привозѣ же на первомъ планѣ стоятъ фрукты сушеные, хлопокъ-сырецъ, хлопчатниковое сѣмя и др.

Въ дополненіе къ приведеннымъ свѣдѣніямъ по русскимъ источникамъ, можно привести нѣсколько общихъ данныхъ по персидскимъ свѣдѣніямъ для болѣе полнаго освѣщенія размѣровъ русско персидскаго товарообмѣна. Къ сожалѣнію персидская статистика даетъ свѣдѣнія лишь по всей границѣ, не подраздѣляя ихъ по частямъ, какъ это дѣлаетъ русская статистика.

Русско-персидскій товарообмѣнъ, по персидскимъ официальнымъ отчетамъ[1]), за послѣдніе годы представляется въ слѣдующемъ видѣ (въ милкрановъ, кранъ—17 1/4 коп):

[1]) Empire de Perse. Ministère de douanes et des postes. Statistique commerciale. Tableau général du commerce avec les pays étrangers.

Годы[1]).	Ввозъ Всего	въ т. ч. изъ Россіи	Вывозъ Всего	въ т. ч. въ Россію.	Обороты. Всего	въ т. ч. съ Россіей.	Участіе Россіи въ 0/0
1910-11	484,5	219.6	375,4	262,2	859,9	481,8	56,0
1909-10	442,4	226,6	371,5	262,5	814.0	489,1	60,0
1908-9	372,5	178,8	326,5	229,8	698,7	408,6	58,4
1907-8	„	„	„	„	„	„	„
1906-7	431,0	222,4	353,4	225,4	784,4	447,8	57,1
1905-6	386,5	194,4	293,1	197,5	679,6	391,8	57,6
1904-5	385,0	170,5	251,8	147,6	639,8	317,5	49,9

Въ поясненіе этой таблицы можно замѣтить что, судя по даннымъ персидской оффиціальной статистики, главнымъ предметомъ ввоза въ Персію изъ Россіи въ послѣднемъ отчетномъ году былъ сахаръ на 95 милл. крановъ, что составляетъ 44% всего русскаго ввоза. На второмъ мѣстѣ стоитъ ввозъ мануфактуры и пряжи на 60 милл. кр., а затѣмъ идутъ уже менѣе значительные товары: нефть и керосинъ—на 6 м. кр., хлѣбъ въ зернѣ и мукѣ—на 7 м. кр., желѣзо и издѣлія изъ него на 7 мил., серебро и золото въ монетѣ и слиткахъ—на $6^1/_2$ м., спички—на 2 мил. кр. и др.

Судя по тому же источнику, главными предметами отпуска изъ Персіи въ Россію были: хлопокъ-сырецъ—на 69 м. кр., фрукты свѣжіе и сушеные—на 54 м., рисъ—на 29 м., ковры—на 19 м., кожи—на 18 м., шерсть - на 8 м., животныя—на 6 м., рыба всякая—на 4 м. и др. На значительную сумму ввозятся серебро и золото въ монетѣ и слиткахъ, что указываетъ на слабое развитіе банковыхъ сношеній.

Нѣкоторое значеніе имѣетъ ввозъ въ Персію товаровъ по почтѣ въ маловѣсныхъ пакетахъ (до 5 килограм.). Такихъ посылокъ въ 1909—10 ввезено въ Персію на сумму около $3^1/_2$ м. кр. и въ томъ числѣ товаровъ русскаго происхожденія было на 2,8 м. р. Въ послѣднемъ же отчетномъ го-

[1]) Годъ въ Персіи считается съ 21 марта по 20 марта.

ду общій ввозъ почтовыхъ посылокъ возросъ до 9 м. р. и въ томъ числѣ на долю Россіи пришлось—7,8 м. р.

II. РУССКО-АФГАНСКІЙ ТОВАРООБМѢНЪ

Русско-афганская граница отъ Зульфагара сначала идетъ ломанною линіей къ р. Кушка при впаденіи въ нее р. Могоръ, потомъ подымается вверхъ по Кушкѣ до развалинъ Чиндухтера, самаго южнаго пункта Россійской имперіи, близъ конечной станціи Мургабской вѣтви,; отсюда граница идетъ на востокъ, пересѣкаетъ р. Мургабъ, по которой спускается на 25 в.; затѣмъ принимаетъ сѣверо-восточное направленіе и на разстояніи 610 в. достигаетъ пункта скрещенія Русско-бухарской и Афгано-бухарской границъ Отсюда граница идетъ къ лѣвому берегу Аму-Дарьи, которую и пересѣкаетъ близъ Босага, недалеко отъ Келифа. Отъ Келифа Афгано-бухарская граница тянется, сначала вверхъ по Аму Дарьѣ, которая тамъ принимаетъ названіе „Пянджъ“, затѣмъ идетъ по горному хребту и заканчивается на сліяніи рѣкъ Памиръ и Вохаръ-Дарья. Затѣмъ опять начинается Русско-афганская граница, захватывающая Большіе Памиры и озеро Кара-Зюмеръ и подходитъ къ Русско-китайской границѣ въ Кашгаріи.

Почти весь районъ къ сѣверу отъ Афгано-бухарской границы обслуживается исключительно Ср.-Азіатской жел. дорогой и преимущественно ея вѣткой отъ Черняево до Андижана.

Изъ отдѣльныхъ таможенъ по Русско-бухаро-афганской границѣ наибольшее значеніе по привозу имѣютъ Керкинская, Пендинская, Келифская и Патта-Киссарская. По вывозу же наибольшее значеніе имѣетъ Кокандская внутренняя таможня, въ которой производится и досмотръ вывозимыхъ за границу хлопчато-бумажныхъ издѣлій.

Работа этихъ таможенъ выясняется вышеуказанной сводной таблицей товарообмѣна по средне-азіатской государственной границѣ.

За послѣднее десятилѣтіе Русско-афганскій товарообмѣнъ выразился въ слѣдующихъ цифрахъ, въ тыс. руб.:

Года	Привозъ.	Вывозъ.	Года	Привозъ	Вывозъ.
1900	2116	899	1905	2527	2328
1901	2952	1197	1906	2184	1893
1902	2384	1903	1907	2942	2198
1903	2993	2031	1908	2730	3015
1904	2665	2548	1909	4328	3366
	Среднее за 1900-1909 г г			2782	2138
			1910	4486	4399

Слѣдовательно, за 11 лѣтъ Россія переплатила Афганистану 6527 т. р.

Въ Афганскомъ привозѣ за 1909 г. отмѣчаются слѣдующіе главнѣйшіе товары: рисъ—на 1700 р., овощи—на 2833 р., фрукты, орѣхи,миндаль—на 400 т. руб., сахаръ—на 2648 руб., животныя -на 370 т. руб., кишмишъ –на 14 т. р., кожи выдѣланныя—на 40т. р., мягкая рухлядь—на 1941 т., въ томъ числѣ каракуль на 1651 т. р., сѣмя кунжутное—на 370 т. р. и льняное—на 107 т. р., растительныя красильныя вещества—на 20 т. р., хлопокъ—на 188 т. р., шерсть—на 706 т., шелкъ—на 24 т., войлочныя издѣлія—на 15 т. р., ковры шерстяные—на 107 т. р. и др. Всего, слѣдовательно, изъ Афганистана поступило въ Россію жизненныхъ припасовъ—на 408 т. р., сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ—на 3421 т., животныхъ—на 370 т. и готовыхъ издѣлій—на 129 тыс. р.

Въ отпускѣ изъ Россіи въ Афганистанъ въ 1909 г. фигурировали слѣдующіе товары: сахаръ на 155 т., табакъ—на 3 т. р., шелкъ—на 5791 р., пряжа бумажная –на 25 т., металлы не въ дѣлѣ—на 8 т., керосинъ—на 11598 р., стекло и фарфоръ на 24 т., металлическія издѣлія—на 18 т., бумажныя ткани—на 3076 т. р., шелковыя мате-

ріи — на 8., шерстяныя — на 4630 р., бѣлье — на 2 т., галантерея — на 4813 р., свѣчи стеариновыя — на 5591 р. и т. д. Всего жизненныхъ припасовъ вывезено за границу на 160 т. р., сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ — на 55 т. и готовыхъ издѣлій — на 3152 т. р.

Изъ приведеннаго перечня явствуетъ, что въ русскомъ отпускѣ въ Афганистанъ доминирующее значеніе имѣетъ вывозъ хлопчатобумажныхъ тканей, за которыя возвращаются пошлины, и затѣмъ предметы обложенные въ Россіи акцизомъ — керосинъ, сахаръ, табакъ.

Само собою разумѣется, что русско-афганскій товарообмѣнъ могъ-бы быть болѣе значительнымъ, но есть рядъ условій, препятствующихъ этому успѣху и прежде всего отсутствіе сколько нибудь удобныхъ путей и средствъ сообщенія. Аму-Дарья могла бы служить очень хорошимъ путемъ сообщенія, но на ней нѣтъ частныхъ пароходствъ, а военная флотилія находится въ такомъ состояніи, что съ трудомъ обслуживаетъ военныя цѣли, а объ услугахъ торговлѣ съ ея стороны нечего и думать. Товары проходящіе чрезъ Бухарскія владѣнія, вслѣдствіе неурегулированности русско-бухарскихъ отношеній , часто подвергаются разнообразнымъ налогамъ и стѣсненіямъ со стороны бухарскихъ властей, что не только удорожаетъ, но и затрудняетъ торговыя сношенія. Непріязненныя отношенія афганскихъ властей къ Россіи проявляются, между прочимъ, и въ не желаніи ихъ содѣйствовать русскимъ купцамъ взыскивать долги со своихъ афганскихъ должниковъ, что крайне затрудняетъ торговлю въ кредитъ. Афганцы же легко находятъ у насъ средства ко взысканію долговъ съ русскихъ купцовъ. При такихъ условіяхъ, кредитомъ пользуются только немногіе хорошо извѣстные купцы.

Въ настоящее время производятся изысканія

для проведенія рельсоваго пути отъ ст. Каганъ черезъ Карши, Гузаръ къ Термезу. Эта дорога пройдетъ черезъ рядъ густо населенныхъ бухарскихъ городовъ и лучше свяжетъ въ коммерческомъ отношеніи Средне Азіатскую желѣзную дорогу съ Афганистаномъ, чѣмъ это могла сдѣлать Мургабская вѣтвь на Кушку.

III. РУССКО-КИТАЙСКІЙ ТОВАРООБѢНЪ.

Средне-Азіатская Русско-Китайская государственная граница дѣлитъ Туркестанъ на Китайскій и Русскій Туркестанъ; она начинается отъ афганской границы и сначала идетъ на востокъ, затѣмъ направляется къ сѣверу и въ Иркештамѣ пересѣкаетъ караванную дорогу изъ Андижана къ Кашгару. Далѣе граница идетъ по Тянь-Шанскому хребту и здѣсь сфера вліянія Средне-Азіатской желѣзной дороги ограничивается почти исключительно Ферганской областью, такъ какъ Семирѣченская область, хотя географически и относится къ Туркестанскому краю, но въ коммерческомъ отношеніи тяготѣетъ къ району обслуживаемому Ташкентской желѣзной дорогой. Однако, для полноты характеристики русско-китайскаго товарообмѣна по западной границѣ въ общей сводной таблицѣ, приведенной выше, даны свѣдѣнія по привозу и отпуску черезъ Джаркентскую, Бахтинскую и Харчасскую таможни (Кульджа) по четыремъ главнымъ группамъ товаровъ. Кромѣ этихъ трехъ таможенъ, на русско-китайской границѣ имѣются еще таможни въ трехъ другихъ пунктахъ: Иссыкульская, Нарынская и Иркештамская въ предѣлахъ Туркастанскаго района.

Западно-китайская граница продолжается еще внѣ предѣловъ этого района, но уже по территоріи Сибири.

Въ предѣлахъ Китайско-туркестанской госу-

дарственной границы наиболѣе важнымъ пунктомъ по товарообмѣну служитъ Кашгаръ, который производитъ большіе обороты.

Наша статистика не выдѣляетъ китайско-туркестанскаго района особо, а суммируетъ данныя по всей линіи. Но такъ какъ большая часть послѣдней примыкаетъ къ Туркестану, то не будетъ большой ошибкой разсмотрѣть общіе итоги по всей западно китайской границѣ. Данныя по этому предмету представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Ввозъ и вывозъ товаровъ по западно-китайской сухопутной границѣ и по Усинскому округу:

Привозъ, въ тыс. руб.			Вывозъ, въ тыс. руб.	
Годы	Всего изъ Китая	Въ т. ч. по Запад.-Кит. сухопут. гр.	Всего въ Китай.	Въ т. ч. по Запад.-Кит. сухопут. гр.
1900	45945	6515	6701	4959
1901	46903	6928	9711	6006
1902	52177	6155	9315	7016
1903	56498	8040	22441	6681
1904	52455	9054	22972	6504
1905	60549	9147	31588	6259
1906	97427	9362	57530	6813
1907	89742	10683	26440	9179
1908	93344	10020	23285	8022
1909	74607	10641	21782	6103
1910	78813	14071	20158	7542
Всего	718460	100616	251874	75084

Изъ этой таблицѣ видно, что по торговлѣ съ Китаемъ нашъ тороговый балансъ всегда является пассивнымъ, а спеціально по средня-азіатской границѣ Россія за 11 лѣтъ привезла изъ Китая разныхъ товаровъ на 101 мил. руб., а вывезла туда своихъ на 75 мил. Такимъ образомъ, по этой торговлѣ вся потеря Россіи выражается въ суммѣ 56 мил. р. или въ годъ 2, 364 т. р.

Въ привозѣ 1909 г. собственно на западно-китайскую границу приходится 10027 т. р. и на Усинскій округъ—613 т. р.; жизненныхъ припасовъ привезено на 357 т. р., сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ—6003 т., животныхъ—1940 т. р. и издѣлій—на 2341 тыс. руб.

Главнымъ предметомъ привоза въ 1909 г. были шкуры и мягкая рухлядь—на 2487 т руб., шерсть —на 2041 т. р., животныя - - на 1940 т. р., бязь —на 983 т. р., шерстяные ковры—на 169 т. р., шелковыя и полушелковыя матеріи—на 340 т. р., войлочныя издѣлія —на 388 т. р,, хлопокъ трепанный—на 246 т. р., шелкъ—на 279 т. р., хлопокъ—сырецъ—на 250 т. р., кораллы—на 29 т. р., растительныя сѣмена—на 52 т. р., кожи выдѣланныя—41 т,, кожи невыдѣланныя - на 381 т. р., волосъ не въ дѣлѣ—на 72 т р., кишки и др. части животныхъ—на 82 т. р., чай—на 135 т. р., фрукты—на 116 т. р., шляпы —на 59 т. р., бѣлье—на 33 т. р. и т. д.

Въ вывозѣ по западно-китайской гр. въ 1909 году наиболѣе выдаются слѣдующіе предметы: жизненные припасы—на 577 т. р., сырые и полуобработанные матеріалы—на 1335 т. р., животныя —на 37 т. и издѣлія—на 4154 тыс. р., въ томъ числѣ бумажныхъ тканей—70895 п.

Въ предѣлахъ разсматриваемой русско-китайской границы наиболѣе оживленныя торговыя сношенія происходятъ черезъ два китайскихъ города—Кульджа Кашгаръ и обслуживающихъ въ свою очередь обширныя сосѣднія области. Первый изъ названныхъ городовъ, какъ уже было сказано, всецѣло связанъ съ Сибирью и сѣверною частью Семирѣченской области, тогда какъ другой—Кашгаръ—сносящійся съ Россіей черезъ Иркештамъ и Нарынскъ, тяготѣетъ къ Средне-Азіатской жел. дорогѣ только въ восточномъ направленіи черезъ Иркештамъ къ Ферганской области.

Торговые обороты Восточнаго Туркестана съ Кашгаріей за послѣднія 15 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Годы:	1894	1895	1904	1905	1908	1909	1910
Привозъ изъ Кашгаріи, на тыс. рублей	1332	1300	2914	3103	1757	1640	2877
Вывозъ изъ Кашгаріи на тыс. рублей	1895	1787	2929	2786	2815	2003	2991
Обороты, на тыс. рублей	3228	3087	5843	5889	4572	3643	5868

Главнымъ предметомъ обмѣна съ той и съ другой стороны служитъ бумажная мануфактура: культивируемый хлопокъ въ Кашгаріи, не имѣя сбыта въ фабричные районы, остается на мѣстѣ, гдѣ и перерабатывается на грубую пряжу и ткани и благодаря тому, что трудъ тамъ, особенно женскій, цѣнится ни во что, онѣ продаются тамъ очень дешево и составляютъ выгодный предметъ сбыта въ Россію. Товаръ этотъ не такъ еще давно ввозился къ намъ на сумму свыше милл. руб. (въ 1904 г.—1300 т. р.), а въ 1909 г.—вслѣдствіе взеденія пошлины, цифра эта понизилась до 540 т. р. Со стороны же Россіи отпускъ бумажной мануфактуры и пряжи въ Кашгарію замѣтно увеличивается, благодаря возврату пошлины за хлопокъ, краски и пр. Въ послѣднемъ отчетномъ 1909 году изъ общаго количества отпуска нашихъ товаровъ на 2003 т. р. на бумажныя ткани и пряжу пришлось 1236 т. руб., притомъ почти исключительно на премированный товаръ:

		Пуд.	Рублей.
Ткань бумажная по п. Г.	премированный	2080	52346
„ „ А.	непремированн.	„	„
„ „ Д.	премированный	20473	812494
„ „ Б.	непремированн.	16	640
„ „ В.	премированный	7721	276849
„ „ „	непремированн.	„	„
Пряжа бумажная по п. А.	премированный	356	8984
„ „ „	непремированн.	„	„
„ „ В.	премированный	2073	84692
„ „ „	непремированн.	8	320

Изъ приведенныхъ свѣдѣній явствуетъ, что только премія поддерживаетъ отпускъ русской мануфактуры въ Кашгарію.

Изъ прочихъ предметовъ обмѣна обращаютъ на себя вниманіе со стороны Кашгаріи—бараньи шкуры и овчины—на 224 т. р., ковры и войлокъ —на 278 т. р., шелкъ и буръ де-суа—на 219 т. р., хлопокъ сырецъ—на 63 т. руб., шерсть—на 38 т. руб., фрукты, мѣха, кожи, шелковыя и шерстянныя издѣлія, кромѣ войлока и ковровъ, кораллы, китайская обувь и пр.

Въ русскомъ отпускѣ, послѣ бумажной мануфактуры, на первомъ мѣстѣ стоятъ товары обложенные акцизомъ, пользующіеся при вывозѣ возвратомъ акциза: премированнаго сахара-вывезено 200098 п. на 1352 т. р., а непремированнаго - только 1176 п. на 8304 р., спички- -на 22308 р. и др. На значительную сумму вывозится также грена—на 264 т. р., посуда эмалированная и фарфоровая, свѣчи стеариновыя, желѣзо въ лому, писчебумажный матеріалъ и пр.

Проэктъ распространенія европейскаго таможеннаго тарифа съ 1 Марта 1909 года на западно-китайскую границу вызвалъ въ средѣ заинтересованныхъ лицъ большую сенсацію своей неожиданностью. Этотъ тарифъ является почти запретительнымъ и потому Кокандскій биржевой Комитетъ возбудилъ ходатайство о пріостановленіи введенія этого тарифа и пересмотрѣ всего вопроса. Упомянутый Комитетъ по этому поводу телеграфировалъ Министру Финансовъ между прочимъ слѣдующее: „вслѣдствіе вновь введенныхъ пошлинъ, кашгарцы не будутъ ввозить въ Туркестанъ своихъ издѣлій, которыхъ ввозилось въ послѣднее время на три съ половиной милл. рублей, причемъ главный предметъ ввоза составляла туземная грубая хлопчато-бумажная ткань—мата —въ которую одѣвалось бѣднѣйшее населеніе Ферганы. Вполнѣ замѣнить мату, въ виду крайней ея дешевизны, русская мануфактура не можетъ; затѣмъ кошмы и ковры. На деньги выру-

ченныя отъ продажи своихъ товаровъ, кашгарцы покупали русскіе товары, особенно мануфактуру, сахаръ, желѣзо—приблизительно на ту же сумму. Сношенія усиливались съ каждымъ годомъ и русская мануфактура успѣшно боролась съ англійской, особенно въ виду поощренія вывоза путемъ возврата пошлины". Введеніе европейскаго тарифа было пріостановлено впредь до болѣе полнаго выясненія сначала до 1 Января 1910 г., а затѣмъ до 1 Августа 1911 г. Такимъ образомъ, развитіе торговли съ Кашгаріей находится въ зависимости отъ сохраненія стараго порядка т. е. допущенія безпошлиннаго ввоза въ Фергану китайскихъ произведеній.

Въ ожиданіи введенія пошлины, купцы поспѣшили запастись заблаговременно безпошлиннымъ китайскимъ товаромъ, благодаря чему наши обороты съ Кашгаріей въ 1910 г. поднялись на 45% противъ оборотовъ предшествующаго года. Столь сильному увеличенію оборотовъ косвенно содѣйствовало и другое обстоятельство—хорошій урожай хлопка въ Ферганѣ, привлекшій къ себѣ массу рабочаго люда изъ Кашгаріи: въ 1910 г. ихъ пришло въ Фергану 20402 человѣка—противъ 12725 чел. 1909 г. Эти рабочіе, по окончаніи хлопковаго сезона, возвращаются обратно на родину, причемъ уносятъ съ собою на заработанныя деньги массу русскихъ товаровъ. Вывозъ мануфактуры въ 1910 г. изъ Россіи въ Кашгарію увеличился на 676 т. р., грены—на 336 т. р., сахара—на 70 т. р. и пр., а всего на 1237 тыс. руб.

Въ привозѣ товаровъ изъ Кашгаріи наиболѣе выдаются слѣдующіе: бумажныя ткани—на 221 т. р., хлопокъ-сырецъ—на 192 т. шелкъ—сырецъ—на 158 т., войлокъ—на 217 т. р., сѣмя клевера—на 13 т. р. и др., всего на 988 т. р.

IV. ТРАНЗИТЪ.

Облегченіе пересылки по почтѣ товаровъ транзитомъ изъ Европы въ Персію черезъ Россію взволновало наши торговыя сферы, заинтересованныя въ персидской торговлѣ. Опасались, что это облегченіе въ корнѣ подорветъ русскіе интересы, но ближайшая практика показала, что опасность совсѣмъ не такъ велика.

По даннымъ 1908 года, въ почтовыхъ посылкахъ прошло изъ Европы въ Персію черезъ Россію 7200 пуд. всякаго товару на сумму 446 т. р., въ томъ числѣ черезъ Закаспійскую область прошло 2233 пуда Провозится самый разнообразный товаръ и преимущественно мануфактура, золото и серебро въ слиткахъ и издѣліяхъ, галантерея, обувь, химическіе продукты и пр. пр.

Черезъ Закаспійскую область въ отчетномъ году провезено транзитомъ 1085 пуд. бумажной мануфактуры, 133 пуда шелковой и полушелковой и 102 пуда шерстяной мануфактуры и пряжи всякой 72 пуда; игрушекъ и галантерейныхъ вещей—249 пуд., бѣлья и готоваго платья—41 п., писчебумажнаго товара—117 п., металлическихъ издѣлій—35 п., позументной работы, золотошвейныя нитки и т. п.—56 п. и пр.

Обратнаго движенія товаровъ изъ Персіи въ Европу черезъ Россію въ почтовыхъ посылкахъ русская статистика не учитываетъ; она региструетъ лишь транзитъ персидскихъ товаровъ въ Европу въ таможняхъ. Такимъ путемъ прошло черезъ Россію въ 1908 г. 174 т. п. на 6082 т. р., въ томъ числѣ черезъ Асхабадъ—37 т. п. и черезъ Душакъ—26 т. пуд. Идутъ главнымъ образомъ шерстяные ковры—47 т. п. на 2777 т. р., въ т. ч. черезъ Закаспійскую область 10 т. п.; на второмъ планѣ стоятъ коконы и буръ-де суа—53 т. п. на 2751 т. р., но этотъ товаръ почти со-

вершенно минуетъ Закаспійскую область. Черезъ послѣднюю проходитъ много шерсти—49 т. п. и шкуры—2 тыс. пуд. *)

Данныя 1909 года показываютъ значительное оживленіе товарообмѣна въ области русско-персидской транзитной торговли: всего въ почтовыхъ посылкахъ изъ Европы въ Персію черезъ Россію прошло 34 т. п. на сумму 1609 т. р.; изъ этого количества черезъ Асхабадскую таможню прошло 5051 пуд., въ томъ числѣ 2109 пуд. бумажныхъ, 388 п. шелковыхъ и 1384 п. шерстяныхъ тканей; прочіе товары имѣютъ уже меньшее значеніе: галантерейныхъ вещей прошло 252 п., писчебумажнаго товара—144 п., вязанныхъ издѣлій—115 пуд., пуговицъ—50 п.; готоваго бѣлья и платья—74 п. и т. д. Въ 1910 г. черезъ Асхабадъ прошло 8237 п. на 535 т. р.

Изъ Персіи въ Европу черезъ Россію на Батумъ прошло 454 т. пуд. на 14 милл. руб.: изъ этого количества черезъ Асхабадъ прошло 58858 п., въ томъ числѣ шерстяныхъ ковровъ 28 т. п., шерсти—26 т. п., шкурокъ барашковыхъ 2693 п. и шерстяныхъ тканей 1777 п. Черезъ Душакъ прошло 50 т. п. шерсти и 340 п. шкурокъ. Наконецъ, черезъ Артыкъ прошло 879 п. шерсти. Въ 1910 г. черезъ Асхабадъ, Душакъ и Артыкъ прошло 77.360 п., въ т. ч. шерсти 49.997 п., ковровъ—16947 п., шкуръ—5003 п. и др.

Къ этой же категоріи иностранныхъ транзитныхъ товаровъ слѣдуетъ отнести и провозъ черезъ Красноводскъ на Асхабадъ въ Персію 1501 п. разныхъ товаровъ, въ томъ числѣ 859 п. табаку въ листахъ и 192 п. шелка-сырца и крученаго. **)

---

*) Составлено на основаніи данныхъ Обзора Внѣшней Торговли Россія—1908 и 1909 г.г.

**) Обзоръ Внѣшней Торговли Россіи за 1909 г. стр. 452.

Въ томъ же 1909 году изъ Европы черезъ Петербургъ и Батумъ прошло на Кашгаръ 1292 п. на 19 т. р., въ томъ числѣ чая всякаго на 15 т. р., фарфора съ живописью на 3660 р. и т. д.

Изъ вышеизложеннаго видно, что по всѣмъ тремъ средне-азіатскимъ границамъ наша внѣшняя торговля заключается съ пассивомъ для насъ, выразившимся за 1900—1910 г.г. въ суммѣ: по персидскій—10233 т. р., афганской—6527 т. и китайской—25532 т., а всего 42292 т. р. или въ среднемъ въ годъ по 3845 т. р.

Въ виду столь не выгоднаго для насъ баланса, ближайшей нашей заботой должно быть содѣйствіе къ усиленію сбыта произведеній руской земли и промышленности въ сосѣднія средне-азіатскія страны, хотя бы до размѣровъ привоза оттуда сырыхъ и полуобработанныхъ товаровъ.

V. ЗАГРАНИЧНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ ДВИЖЕНІЕ.

Разсматриваемый туркестанскій районъ, обслуживаемый Средне-Азіатской желѣзной дорогой, гранича на протяженіи нѣсколькихъ тысячъ верстъ съ тремя значительными государствами, сравнительно мало сообщается съ ними и обмѣнъ пассажирскаго движенія между ними едва достигаетъ одной сотни тысячъ людей. Происходитъ это главнымъ образомъ отъ того, что наша средне-азіатская государственная граница нигдѣ не прорѣзывается нетолько рельсовымъ путемъ, но даже и хорошей шоссейной дорогой. Только однимъ изъ своихъ развѣтвленій Средне-Азіатская желѣзная дорога тупикомъ упирается въ Афганскую границу (Кушка), но вслѣдствіе недружелюбнаго отношенія къ намъ афганскаго правительства Мургабская вѣтка очень слабо обслуживаетъ русско-афганское пассажирское движеніе. Въ этомъ отношеніи гораздо болѣе значетильнымъ пунктомъ является Термезъ или Патта-Киссаръ на

верхнемъ теченіи Аму-Дарьи. Черезъ этотъ пунктъ происходитъ наиболѣе оживленное какъ пассажирское, такъ и товарное движенія между Афганистаномъ и Бухарой.

Между Россіей и Персіей въ предѣлахъ Средней Азіи пассажирское движеніе поддерживается главнымъ образомъ мусульманскими поломниками, отправляющимися на поклоненіе своимъ святынямъ, находящимся въ предѣлахъ Персіи. Кромѣ паломничества, пассажирское движеніе съ Персіей поддерживается и рабочими, которые въ сезонъ сельскохозяйственныхъ работъ массами приходятъ къ намъ изъ Персіи и по окончаніи таковыхъ возвращаются во свояси. Такой же характеръ имѣетъ и пассажирское движеніе черезъ русско-китайскую границу въ предѣлахъ Средней Азіи.

Распредѣленіе пассажирскаго движенія по тремъ упомянутымъ направленіямъ представлено въ слѣдующей таблицѣ:[1])

Выбыло въ Персію	Выбыло въ Афганистанъ	Выбыло въ Китай	ТАМОЖНИ	Прибыло изъ Персіи	Прибыло изъ Афганистана.	Прибыло изъ Китая
„	962	„	Айваджская . .	„	1024	„
2987	„	„	Артыкская . . .	3373	„	„
„	„	4538	Бахтинская. . .	„	„	4979
„	3036	„	Богоракская . .	„	2557	„
7473	„	„	Гауданская . .	5134	„	„
„	„	11479	Иркештамскій . .	„	„	12725
43	„	„	Кайне-Касирская .	62	„	„
731	„	„	Каракалинская .	609	„	„
712	„	„	Красноводская .	26	„	„
„	128	„	Кушкинская . .	„	49	„
„	6530	„	Патта-Кисарская .	„	5792	„
„	„	603	Иссыкульская . .	„	„	916
„	„	1607	Нарынская . . .	„	„	3217
5171	„	„	Хивеабадская . .	7630	„	„
59	„	„	Ходжа-Булакская.	293	„	„
„	„	5910	Хорговскій . . .	„	„	7240
86	„	„	Чаачлинскій . .	101	„	„
45	„	„	Четлинскій . . .	75	„	„
353	„	„	Чикишлярскій . .	986	„	„
„	98	“	Чубекская . . .	„	155	»
17160	10754	24167	Итого . .	18289	9577	29077
	52081		Всего . .		56913	

[1]) Составлена по таб. XVII—Обзора Внѣшней Торговли Россіи за 1909 г.

Изъ приведенной таблицы видно, что въ общемъ итогѣ черезъ нашу среднеазіатскую государственную границу въ 1909 г. прошло 109024 человѣка, въ томъ числѣ выбыло изъ Россіи 52081 ч. и прибыло къ намъ 56943 чел. Соотношеніе между прибытіемъ и выбытіемъ устанавливается главнымъ образомъ урожаемъ хлѣбовъ и хлопка.

Въ русско-китайскомъ пассажирскомъ движеніи, составляющемъ 49.9% общаго движенія, прибыло въ Россію больше—29077, чѣмъ выбыло туда изъ Россіи—24167 чел. Сообщенія эти происходятъ главнымъ образомъ черезъ Иркештамскій и Нарынскій пункты.

Наименьшее значеніе имѣетъ русско-афган: ское пассажирское движеніе, составляющее 18.7%-изъ Афганистана въ 1909 г. прибыло къ намъ меньше—9577, чѣмъ выбыло туда—10754 чел. Движеніе происходитъ главнымъ образомъ черезъ Патта-Кисарскій, Богаракскій и отчасти Айджанскій пункты.

Остальной контингетъ—31.4% пассажировъ получается въ русско-персидскихъ сношеніяхъ: въ 1909 г. изъ Персіи прибыло къ намъ 18289 чел. и выбыло туда 17160, преимущественно черезъ Хивеабадскую, Гауданскую и Артыкскую таможни.

Распредѣленіе по полам пассажировъ прослѣдовавшихъ черезъ средне-азіатскую государственную границу въ 1909 г. по главнѣйшимъ пунктамъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Выбыло изъ Россіи					Прибыло въ Россію.		
М.	Ж.	Всего			М.	Ж.	Всего
			Афганск. гр., кромѣ				
10151	475	10626	Кушки . . .		9327	201	9528
5605	1868	7473	Персид.	Гауданская	3719	1415	5134
2904	83	2987	„	Артыкская	3296	77	3373
4460	711	5171	„	Хивеабадск.	6214	1416	7630
11389	90	11479	Китайск.	Иркештам.	12577	148	12725
1601	6	1607	„	Нарынская	3101	116	3217
36111	3233	32343	Итого		38234	3373	41607

Изъ этой таблицы видно, что въ средне-азіатскомъ пассажирскомъ движеніи женскій элементъ

не имѣетъ серьезнаго значенія, такъ какъ по прибытію пассажировъ въ Россію женщинъ насчитывается едва 9%, а по выѣзду изъ Россіи въ Персію цифра эта подымается только до 10. Объясняется это тѣмъ, что пассажирами являются главнымъ образомъ рабочіе мужчины, переходящіе государственную границу для сезонныхъ работъ, по окончаніи коихъ возвращаются во свояси.

Таковы въ общихъ чертахъ производительныя силы Туркестанскаго района, обслуживаемаго Средне-Азіатской желѣзной дорогой, насколько онѣ проявляются въ крупной добывающей и обрабатывающей промышленности. Изъ приведенныхъ данныхъ явствуетъ, что какъ ни велики успѣхи послѣдней, но онѣ еще далеко не соотвѣтствуетъ мощнымъ размѣрамъ первой.

Здѣсь нѣтъ еще ни одной бумагопрядильной, бумаготкацкой, шелкомотальной, шелкокрутильной и шелкоткатцкой фабрики. Были попытки вызвать къ жизни другія легчедоступныя отрасли обрабатывающей промышленности и насадить въ широкихъ размѣрахъ сахароваренiе, винокуренiе, винодѣлiе, пивоваренiе, обработку нефти, извлеченiе озокерита и добычу каменнаго угля, но къ сожаленію ни одна изъ нихъ, кромѣ развѣ пивоваренія, проявляющаго нѣкоторую жизнеспособность, не имѣла замѣтнаго успѣха.

Такимъ образомъ, все благоденствiе Туркестана зиждется въ настоящее время преимущественно на культурѣ промышленныхъ растеній, главнымъ образомъ хлопка и шелковицы, и злаковъ и на ихъ переработкѣ въ первой стадіи. Дальнѣйшая же болѣе полная утилизація производительныхъ силъ почвы и нѣдръ Туркестанскаго района—дѣло будущаго.

МУРГАБСКОЕ ГОСУДАРЕВО ИМѢНІЕ.

Изъ многихъ оазисовъ и культурныхъ центровъ, зародившихся или оживившихся въ Туркестанскомъ краѣ за послѣднія 50 лѣтъ, наибольшаго вниманія заслуживаетъ Мургабское Государево имѣніе,[1]) въ Мервскомъ уѣздѣ Закаспійской области, невеликое по пространству, но чрезвычайно интересное въ хозяйственномъ и техническомъ отношеніяхъ.

Несмотря на свою относительную молодость — ему 6 Августа 1912 г. минуло только четверть вѣка — оно можетъ гордиться своимъ образцовымъ хозяйствомъ и превосходнымъ техническимъ оборудованіемъ нѣсколькихъ заводовъ. Здѣсь мы встрѣчаемъ единственное въ краѣ пользованіе въ широкихъ размѣрахъ водою для орошенія и ея силой для полученія электрической энергіи и передачи послѣдней на далекое разстояніе; наиболѣе раціональное пользованіе водою для оживленія въ Мервскомъ оазисѣ низовьевъ Мургаба культурами промышленчыхъ растеній, зерновыхъ хлѣбовъ, виноградниковъ, плодовыхъ деревьевъ и кормовыхъ травъ; здѣсь поставлены всѣ усовершенствованные аппараты для наиболѣе полнаго отдѣленія волокна хлопчатника отъ сѣмянъ, для полученія масла изъ послѣднихъ, для фабрикаціи мыла изъ остатковъ маслодѣлія, для утилизаціи масляничныхъ жмыховъ и, наконецъ, здѣсь же произ-

[1]) Приведенный въ настоящемъ очеркѣ цифровой матеріалъ полученъ, главнымъ образомъ, изъ конторы Управленія, благодаря любезности Управляющаго Мургабскимъ Государевымъ Имѣніемъ Д. С. С. А. Н. Малахова и, кромѣ того, я пользовался, между прочимъ, слѣдующими литературными источниками: Гофмейстеръ—Новые продукты вырабатываемые изъ хлопковой шелухи, его же докладъ на I Съѣздѣ хлопководовъ въ Ташкентѣ; Дылевскій—Нарождающаяся отрасль хлопковой промышленности въ Туркестанскомъ краѣ „Туркест. Сельск. Хоз." 1911 года Авг., стр. 542—559; Барцъ—Орошеніе въ долинѣ Мургаба и Мургабское Государево имѣніе, СПБ. 1910 г.

водятся опыты съ цѣлью использованія и разныхъ другихъ отбросовъ, между прочимъ, шелухи сѣмянъ для полученія делинта, превосходнаго суррогата писчебумажнаго производства, приготовленія изъ той-же шелухи кормовой муки и пр. и пр. Къ этому надо прибавить, что вся техническая сторона заводскаго дѣла оборудована по послѣднему слову науки съ принятіемъ мѣръ для предупрежденія несчастныхъ случаевъ, введеніемъ наиболѣе гигіеническихъ условій работы и пр.

Много труда и средствъ стоило руководителямъ Мургабскаго Государева имѣнія заронить плодоносное зерно въ безжизненной пустынѣ, устроить раціональное хозяйство, насадить въ ней фабричныя производства въ широкихъ промышленныхъ размѣрахъ и въ четверть вѣка создать прекрасный оазисъ въ оазисѣ, если можно такъ выразиться, ибо нигдѣ въ Мервскомъ оазисѣ никто не пользуется силами природы и искусствомъ человѣка такъ раціонально, какъ Мургабское Государево имѣніе. А если прибавить къ этому, что оно не окружаетъ себя китайской стѣной и не дѣлаетъ секрета изъ своихъ дорого стоющихъ новшествъ, то будетъ понятно его громадное культурное значеніе. Такой исключительный характеръ хозяйства Мургабскаго Государева имѣнія даетъ ему право на особливое вниманіе къ себѣ изслѣдователя экономической жизни Туркестанскаго района, обслуживаемаго Средне-Азіатской жел. дорогой, въ которомъ оно является драгоцѣнной жемчужиной.

Мѣстность, занятая нынѣ Мургабскимъ Государевымъ имѣніемъ съ центромъ въ Байрамъ-Али[2]), близъ развалинъ стараго Мерва, имѣетъ

---

[2]) Названіе Байрамъ-Али, говоритъ Барцъ (стр., 157), происходитъ отъ того, что въ прежнія времена цвѣтущаго Мерва, при Султанѣ Магомегѣ Али, въ мѣстности этой, „представлявшей собою рай землой, Али справлялъ свой праздникъ Байрамъ“.

великое прошлое, теряющееся въ глубочайшей древности. По преданію,[3]) Адамъ здѣсь получилъ отъ ангела первыя наставленія въ земледѣліи и эта именно область служила основой благосостоянія народовъ населявшихъ этотъ край. Мервъ лежалъ не на самой рѣкѣ Мургабѣ, а на разстояніи около 20 в. къ востоку. Вода въ рѣкѣ, нѣсколько выше Гиндукуша, подпиралась фашинной плотиной и пропускалась по искусственнымъ стокамъ и наполняла огромный водоемъ около Мерва. Упомянутый Мервъ лежалъ въ центрѣ цвѣтущаго оазиса, оплодотворяемаго водами изъ Мургаба, разносимыми на далекое разстояніе большими и малыми ирригаціонными каналами; городъ велъ обширную торговлю съ сосѣдями и долго служилъ средоточіемъ наукъ и искусствъ. Его значеніе было такъ велико, что онъ назывался царемъ міра.[4]) О древности Мерва можно судить, между прочимъ, по тому факту, что въ XIII в. до Р. Х. черезъ этотъ городъ проходилъ Ассиріискій царь Нинъ, осаждавшій Бактръ, нынѣшній Балхъ, столицу Бактріи. Спустя 6 вѣковъ, Мервъ входитъ въ составъ великой персидской монархіи эпохи Кира и дѣлается украшеніемъ и житницей Хоросана. Спустя еще 3 вѣка, Мервомъ завладѣваетъ Александръ Македонскій, который обращаетъ его въ базу для своихъ дальнѣйшихъ завоеваній въ Средней Азіи.

Въ эпоху своего разцвѣта, Мервъ, раскинувшись на пространствѣ около 40 кв. верстъ, насчитываетъ у себя до милліона жителей и считается третьимъ городомъ культурнаго міра: первымъ былъ Балхъ—Матерь всѣхъ городовъ (Умме Эль-Беладъ), вторымъ Гератъ—„Ворота міра“.

---

[3]) Л. Костенко. Средняя Азія и водвореніе въ ней русской гражданственности. СПБ. 1871, стр. 21.

[4]) „Шахджеиакъ“ или „Шахджанъ“—царь міра или царская душа.

Само собою разумѣется, что такая благодатная страна всегда служила приманкой для воинственныхъ сосѣдей, предпочитавшихъ воинственную жизнь, связанную съ грабежами и легкой наживой, жизни трудовой земледѣльческой и торговой, и потому Мервъ не разъ дѣлался добычей завоевателей, приходившихъ то съ сѣвера—монголы и киргизы, то съ востока—китайцы, то съ запада—туркмены, а позже съ юга—арабы.

Наиболѣе глубокіе слѣды въ жизни Мерва оставило появленіе здѣсь арабовъ, принесшихъ сюда вмѣстѣ съ своей культурой и новыя міровоззрѣнія въ области религіи. Исламъ распространялся сначала, какъ и вездѣ, силой оружія, а потомъ онъ и своею духовною мощью легко вытѣснилъ, какъ ученіе Зороастра, такъ и ученія Будды и другихъ религіозныхъ учителей Востока.

Эпоха владычества арабовъ была весьма благопріятна для Мерва и особенно памятнымъ въ его исторіи осталось управленіе (въ XI вѣкѣ по Р. Х.) послѣднихъ сельджукидовъ—султановъ Алпъ Арслана и Санджара, увѣковѣчившихъ свое имя первый сооруженіемъ грандіозной плотины на Мургабѣ нѣсколько выше Гиндукуша (Султанъ-бентъ) съ соотвѣтствующимъ магистральнымъ каналомъ (Султанъ-Ябъ) для орошенія правой стороны Мургаба, а второй—Султанъ Санджаръ—возстановленіемъ той-же плотины послѣ ея разрушенія отъ половодья. Благодаря этому сооруженію, Мервскій оазисъ значительно расширился, но не долго продолжалось благоденствіе его жителей: надъ Мервомъ проносятся съ сѣвера полчища монголовъ и киргизовъ, сметая на своемъ пути все живое. Все, что уцѣлѣло отъ „бича Божьяго„ Чингизъ-хана,— то довершилъ его достойный сынъ Туликанъ; онъ разорилъ Мервъ, предавъ смерти, по преданію, болѣе милліона жителей, и разрушилъ Султанъ-бентскую плотину. Послѣ такой жестокой

расправы Мервъ сталъ оправляться лишь спустя 200 лѣтъ, когда сынъ другого великаго азіатскаго завоевателя Тамерлана—Шахрохъ—возстановилъ плотину въ 1409 году. Хотя оазисъ вновь сталъ оживать, но Мервъ не могъ добиться своего былого могущества. Въ продолженіе послѣдующихъ четырехъ вѣковъ созидающія и разрушающія начала съ перемѣннымъ счастьемъ чередовались въ исторіи Мерва и послѣдній сталъ переходить то къ узбекамъ, то къ персамъ, то къ афганцамъ. то къ хивинцамъ, то къ бухарцамъ. Ближайшая къ намъ эпоха отмѣчаетъ разрушительный подвигъ Эмира Бухарскаго Шахъ-Мурада, который въ 1784 г. срылъ Султанъ-бентскую плотину, взялъ городъ и разорилъ его населеніе. Часть оставшихся жителей выселилась изъ разореннаго города и въ 25 верстахъ отъ него на Мургабѣ же образовала новое поселеніе, которое нынѣ именуется Новымъ Мервомъ или просто Мервомъ, такъ какъ старый Мервъ окончательно опустѣлъ.

За послѣдующія 100 лѣтъ Мервскій оазисъ безъ Султанъ-бентской плотины могъ только кое-какъ прозябать и даже сталъ приходить въ запустѣніе.

При мирномъ присоединеніи Мервскаго оазиса съ немногочисленнымъ и бѣднымъ населеніемъ къ Россіи въ 1884 г., ближайшей заботой русскаго правительства стало возстановленіе Мургабской ирригаціонной сѣти и ровно черезъ сто лѣтъ послѣ дикаго подвига Шахъ-Мурада, сюда является въ началѣ 1885 г. русскій инженеръ Поклевскій-Козеллъ съ грандіознымъ планомъ возстановленія Султанъ-бентской плотины и связанной съ нею канализаціи. Древняя плотина была земляная, на основаніи изъ хвороста и колючки съ каменнымъ водосливомъ, состоявшимъ изъ трехъ ступеней, общею шириною 17 саж., а высотою около 4-хъ саж. надъ меженью. Плотина образовывала

громадную подпруду, длиною не менѣе 30 вер. и объемомъ около 4 милл. куб. саж. Изъ этой подпруды по обѣимъ сторонамъ рѣки выходили два большихъ канала—Султанъ-Ябы. Входы въ каналы не загражданись шлюзами.

При ближайшемъ ознакомленіи съ состояніемъ древнихъ гидротехническихъ сооруженій, выяснилось, что одно возстановленіе древнихъ сооруженій, оцѣненное въ 204 т. р., не можетъ удовлетворить современнымъ требованіямъ, для коихъ необходимы еще и другія сооруженія. Осуществленіе намѣченнаго широкаго плана требовало очень большихъ средствъ, которыхъ трудно было ожидать въ то время отъ Государственнаго Казначейства. Тогда Государь Императоръ Александръ III, желая ускорить выполненіе этого высокополезнаго предпріятія, призналъ за благо включить въ составъ Государевыхъ имѣній прилегающую къ Султанъ-бентской плотинѣ часть присоединенныхъ къ Россіи земель и повелѣлъ произвести всѣ предстоящіе расходы на счетъ Департамента Удѣловъ.

Съ этого времени въ жизни захудалаго Мервскаго района наступаетъ новая эра - возстановителемъ древняго источника благополучія страны является Русскій Царь. Государь Императоръ 6 Августа 1887 года далъ Правительствующему Сенату слѣдующій Указъ по этому предмету:

1) Всѣ впустѣ лежащія земли по теченію р. Мургаба, на которыя, по сооруженіи плотины, извѣстной подъ названіемъ Султанъ-бентской, будетъ возможно распространить орошеніе, безъ ущерба, однако же, для прочихъ, орошаемыхъ уже водами этой рѣки, частей Мервскаго оазиса, признать собственностью Царствующаго Императора, съ наименованіемъ Мургабскимъ Государевымъ имѣніемъ.

2) Управленіе симъ имѣніемъ возложить на

Департаментъ Удѣловъ, съ отнесеніемъ на счетъ удѣльныхъ суммъ всѣхъ расходовъ по сооруженію Султанъ-бентской плотины, проведенію ирригаціонныхъ каналовъ, заселенію имѣнія и введенію въ немъ соотвѣтствующей мѣстнымъ условіямъ культуры.

3) По возмѣщеніи Департаменту Удѣловъ изъ доходовъ съ Мургабскаго Государева имѣнія расходовъ, которые имъ будутъ произведены на устройство онаго и управленіе, часть ихъ, по соглашенію Министровъ Императорскаго Двора и Финансовъ, обращать въ пользу Государственнаго Казначейства.

По ближайшемъ ознакомленіи съ мѣстными условіями, оказалось возможнымъ выдѣлить подъ Государево имѣніе пространство въ 103908 дес. по правому берегу Мургаба, начиная отъ Султанъ-бента до ст. Байрамъ-Али Средне-Азіатской магистрали на протяженіи около 60 в. Въ сѣверной части имѣніе пересѣкается магистралью въ сѣверовосточномъ направленіи на протяженіи около 45 в. и заканчивается между станціями Анненково и Равнина. Имѣніе имѣетъ форму равнобедреннаго треугольника съ вершиной въ Байрамъ-Али и основаніемъ между Султанъ-бентомъ и Анненковомъ.

Такъ какъ все благополучіе имѣнія зиждется на водѣ, то весьма важно было распредѣлить пользованіе водою изъ Мургаба между Государевымъ имѣніемъ и другими хозяйствами Мервскаго оазиса. Нормы для этого установлены по соглашенію Министровъ Императорскаго Двора и Военнаго (Представителя интересовъ Закаспійской Области) и Управляющаго Государевымъ Имѣніемъ. Нормы эти заключаются въ слѣдующемъ:

Въ Январѣ имѣніе получаетъ изъ Мургаба 65% всей воды и столько же въ Февралѣ до начала посѣвовъ населеніемъ Мервскаго уѣзда хлѣбовъ и травъ;

послѣ же этого и во все продолженіе Марта Государеву имѣнію удѣляется только 15%.

Въ Апрѣлѣ и въ Маѣ при расходѣ воды до 6 куб. с. въ секунду имѣнію удѣляется 10%, при расходѣ же болѣе 6 кубовъ оно получаетъ еще 75% съ излишка сверхъ 6 кубовъ.

Въ Іюнѣ при расходѣ воды до 4 куб. с въ секунду имѣніе получаетъ 10%, при бо́льшемъ же расходѣ ему удѣляется еще 75% съ излишка сверхъ 4 кубовъ.

Въ Іюлѣ и Августѣ имѣніе получаетъ по 10% , въ Сентябрѣ—25% и въ Октябрѣ 15%.

Въ Ноябрѣ до окончанія посѣвовъ на земляхъ Мервскаго уѣзда хлѣбовъ и травъ имѣніе получаетъ 15%, а послѣ окончанія посѣвовъ и во все продолженіе Декабря—65%.

Вслѣдствіе возникшихъ недоразумѣній по примѣненію этихъ нормъ, было признано необходимымъ учредить спеціальный Водяной Комитетъ для завѣдыванія водою р. Мургаба, для наблюденія за ирригаціонной системой этой рѣки и для распредѣленія воды между Мургабскимъ имѣніемъ и населеніемъ Мервскаго уѣзда, что и было сдѣлано въ 1909 г. На обязанности Комитета возложено: завѣдываніе водой рѣки Мургаба и наблюденіе за ирригаціонной системой этой рѣки. Въ силу этого, никто не можетъ получать воду изъ р. Мургаба безъ вѣдома Комитета, а равно никто не можетъ безъ вѣдома Комитета измѣнять существующую ирригаціонную систему, поскольку она имѣетъ общее значеніе для всей орошаемой рѣкой площади, или возводить на рѣкѣ новыя ирригаціонныя сооруженія. На тотъ же Комитетъ возложено изученіе существующихъ условій орошенія земель водою рѣки Мургаба, изслѣдованіе обнаруженныхъ недостатковъ въ этомъ орошеніи, выясненіе способовъ ихъ устраненія, изысканіе и проектированіе

мѣръ, которыя могли бы способствовать наиболѣе раціональному использованію воды рѣки Мургаба для нуждъ орошенія.

Все хозяйство имѣнія—управленіе, склады и заводы—сосредоточены около Байрамъ-Али. Близъ послѣдняго же расположены виноградники, сады, огороды и культуры зерновыхъ хлѣбовъ; промышленныя же растенія—главнымъ образомъ хлопокъ—отстоятъ нѣсколько далѣе.

Распредѣленіе площадей подъ культурами, равно какъ и размѣры послѣднихъ, обусловливаются густою сѣтью ирригаціонныхъ каналовъ, покрывающею, преимущественно, западную часть имѣнія.

Въ Мургабскомъ Государевомъ имѣніи въ настоящее время проживаетъ около 11 т. туземцевъ, преимущественно текинцевъ, ведущихъ частію осѣдлую, частію кочевую жизнь, и около 3000 русскихъ поселенцевъ.

Много труда и средствъ потребовалось не только для выполненія колоссальныхъ гидротехническихъ сооруженій и побочныхъ связанныхъ съ ними предпріятій, но и на организацію собственной хозяйственной части по эксплоатаціи орошенныхъ земель.

Къ возстановленію древнихъ гидротехническихъ сооруженій было приступлено съ 1889 г. и работы были въ полномъ ходу, когда осенью 1890 г., послѣ окончанія 2 и 3 водосливовъ, подняли запруду настолько, что вода направилась къ приводному каналу и стала переливаться черезъ новый водосливъ. Осенній паводокъ 1890 г. не могъ быть предупрежденъ и всѣ произведенныя постройки были разрушены. Въ слѣдующемъ году было рѣшено, вмѣсто возстановленія Султанъ-бентской плотины, приступить къ сооруженію новой Гиндукушской, которая и была своевременно выполнена. Вода, подпертая Гиндукушской

плотиной и собираемая въ трехъ водохранилищахъ общею емкостью 4.711 т. куб. саж., спускается по магистральному каналу, называемому Царскимъ, имѣющему въ длину около 26 в. Изъ боковыхъ каналовъ наибольшее значеніе имѣетъ Толстовскій, длиною около 12 в., и Пятый. Царскій каналъ оконченъ въ 1895 г. и въ настоящее время Гиндукушская ирригаціонная сѣть имѣетъ въ длину свыше 235 верстъ. Такъ какъ вода Мургаба несетъ въ себѣ массу ила, которая осаждается въ водохранилищахъ, то оказалось, что водохранилища сильно заиливаются, вслѣдствіе чего первоначальная емкость ихъ, въ настоящее время, спустя 15 лѣтъ, понизилась до $1^1/_2$ мил. куб. саж. Такъ какъ заиливаніе постоянно продолжается, то для предупрежденія недостатка въ водѣ пришлось подумать о новыхъ водохранилищахъ и въ этихъ видахъ было приступлено къ возстановленію сначала Султанъ-бентской плотины, а потомъ и Іолотанской. Эти плотины образуютъ огромныя вмѣстилища, около 7 мил. куб. саж., которыя наполняются, главнымъ образомъ, зимою и во время паводковъ. Новая ирригаціонная сѣть, обслуживаемая Султанъ-бентской плотиной и дѣйствующая съ 1910 г., имѣетъ въ длину 350 в.; въ 1911 и 1912 гг. она удлинена еще на нѣсколько верстъ.

До 1 Января 1910 г. всей орошенной земли въ имѣніи было 25 т. дес.; новая сѣть прибавила еще 15 т. д., такъ что къ 1 Января 1913 г. вся орошенная площадь достигаетъ 40 т. дес.

Такимъ образомъ, Мургабское Государево имѣніе обслуживается нынѣ тремя плотинами съ сѣтью ирригаціонныхъ каналовъ въ 585 вер.

Къ важнымъ гидротехническимъ сооруженіямъ относится также и Гиндукушская гидроэлектрическая станція, откуда электрическая энергія передается на разстояніи $36^1/_2$ вер. въ Бай-

рамъ-Али и утилизируются тамъ частію для привода въ движеніе заводскихъ двигателей, частью для освѣщенія заводовъ, дворца и всѣхъ его службъ.

Вода, подпираемая Гиндукушской плотиной, даетъ паденіе около $4^1/_2$ саж. Для утилизаціи потенціальной энергіи этой воды здѣсь поставлены три турбины, но онѣ никогда не работаютъ одновременно, такъ какъ получаемая электрическая сила, около 17 т. вольтъ, значительно превышаетъ нужды Мургабскаго хозяйства.

На заводахъ Мургабскаго имѣнія, а также для усадьбы, мощность всѣхъ механическихъ и электрическихъ установленій опредѣляется въ 700 лош. силъ, причемъ наибольшее требованіе предъявляется къ ней осенью и зимою, т. е. въ промежутокъ между двумя вегетаціонными періодами, когда вода почти совсѣмъ не нужна для орошенія. На Гиндукушской плотинѣ, даже при минимальномъ расходѣ воды въ 1 куб. саж., можно получить до 1200 л. с., т. е. почти вдвое больше, чѣмъ требуется для всѣхъ нуждъ Мургабскаго хозяйства.

Использованіе избытка энергіи обходится сравнительно недорого, и инж. Барцъ предложилъ утилизировать его для добыванія азота изъ воздуха путемъ окисленія его съ помощью электрическаго тока постояннаго напряженія. Фабрикація селитры изъ полученной, такимъ образомъ, азотной кислоты давно уже практикуется въ Англіи и Норвегіи и она не представляетъ никакихъ затрудненій въ техническомъ отношеніи. Это производство особенно важно именно здѣсь, въ Туркестанѣ, гдѣ нѣтъ дешеваго удобренія, въ которомъ земля такъ сильно нуждается. Вопросъ этотъ находится пока еще въ разсмотрѣніи, но не подлежитъ сомнѣнію, что его разрѣшеніе въ

положительномъ смыслѣ должно быть дѣломъ ближайшаго будущаго.

Съ цѣлью использованія избытка электрической энергіи существуетъ еще предположеніе поставить рефуллеры или землечерпалки для вычерпыванія ила со дна водохранилищъ и утилизаціи его, какъ удобрительнаго средства. Но вопросъ о годности Мургабскаго ила для удобренія не имѣетъ практическаго рѣшенія, да и стоимость употребленія рефуллеровъ не достаточно выяснена. Между тѣмъ борьба съ заиленіемъ пріобрѣтаетъ съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе острый характеръ.

Изъ общаго пространства орошаемой въ настоящее время земли въ 40 т. дес., подъ разными культурами въ послѣднемъ отчетномъ году (1912) было только нѣсколько болѣе половины —20.909 дес. Вся орошаемая площадь разбита на квадраты по 25 дес. каждый. Этотъ размѣръ является еденицей, которая сдается Управленіемъ арендатору. Послѣдній въ свою очередь производитъ дальнѣйшее дробленіе участка для раздачи частей субъ-арендаторамъ.

Подробное распредѣленіе земель Государева имѣнія по главнѣйшимъ культурамъ за послѣднія 17 лѣтъ приведено въ слѣдущей таблицѣ:

РАСПРЕДѢЛЕНІЕ ЗЕМЕЛЬ ПО ГЛАВНѢЙШИМЪ КУЛЬТУР., ВЪ ДЕС.

	Хлопчатника	Пшеницы	Ячменя	Кунжута	Бахчи и огороды	Люцерны	Джугуры	Всего
1896	473	255	15	306	52	—	—	1101
1900	3672	4117	167	467	26	26	—	9431
1906	4678	3096		—	20	449	—	8258
1907	6203	5985		—	20	558	—	12779
1908	6417	7280		—	25	501	-	14274
1909	4859	8906		—	65	332	—	14162
1910	8075	5997		23	89	630	—	14814
1911	12879	6386		2,01	107	594	1,19	19909
1912	13093	7231		0,51	69	584	0,05	20909

Изъ этого перечня явствуетъ, что въ описываемомъ хозяйствѣ культура хлопчатника занимаетъ доминирующее положеніе; второе мѣсто принадлежитъ зерновымъ хлѣбамъ и, главнымъ образомъ, пшеницѣ, третье—кормовымъ травамъ, огородамъ и пр. Сообразно съ этимъ, Управленіемъ выработаны три типа условій съ арендаторами. Главнѣйшія основы соглашенія заключаются въ слѣдующемъ:

А) По арендѣ земель подъ хлопчатникъ: [1])

2) Въ теченіе аренды арендаторъ обязанъ проживать въ предѣлахъ имѣнія и лично руководить всѣми работами на заарендованномъ участкѣ.

3) Передавать въ аренду снятую землю другимъ лицамъ, безъ согласія на то Управляющаго имѣніемъ, арендаторъ не имѣетъ права и всякое заключенное арендаторомъ, безъ разрѣшенія Управляющаго имѣніемъ, условіе о передачѣ считается недѣйствительнымъ.

4. Для производства необходимыхъ на снятомъ участкѣ полевыхъ и другихъ работъ, арендатору разрѣшается принимать къ себѣ въ долю издольщиковъ; при этомъ отвѣтственность за дѣйствія издольщиковъ и за точное исполненіе ими всѣхъ условій аренды лежитъ исключительно на арендаторѣ.

10. Въ отношеніи производства полевыхъ работъ, арендаторъ обязанъ: а) ко времени полива подъ посѣвъ, очистить посѣвной участокъ отъ колючки, старыхъ хлопковыхъ стеблей, зарослей кустарниковъ и т. п. и приготовить чили[2]); б) послѣ смачиванія посѣвного участка, озаботиться выполненіемъ своевременнаго посѣва, безъ

---

[1]) Изъ нормальныхъ договоровъ приведены лишь тѣ пункты, которые имѣютъ общій интересъ.

[2]) Чиль—это гряда или бугорокъ для задерживанія поливной воды.

пересушки поля, такъ какъ второго полива для смачиванія почвы того же участка дано не будетъ; в) послѣ всходовъ, произвести, въ случаѣ надобности, прорѣживаніе и во время произрастанія хлопчатника производить на плантаціи надлежащее выпалываніе сорныхъ травъ и другой посторонней растительности; г) начать и производить сборъ хлопка въ указанный Управленіемъ имѣнія срокъ, въ противномъ случаѣ сборъ заканчивается средствами имѣнія и собранный хлопокъ поступаетъ полностью въ пользу имѣнія; при этомъ арендаторъ обязанъ строго слѣдить за своими рабочими, чтобы хлопокъ собирался однородный и не мѣшался бы ими съ недозрѣвшими и нераспустившимися коробками, въ случаѣ же обнаруженія подобнаго крайне убыточнаго способа сбора хлопка, арендаторъ подвергается штрафу по усмотрѣнію Управляющаго имѣніемъ.

11. Отвѣтственность за сохранность собраннаго хлопка до сдачи его имѣнію лежитъ на арендаторахъ, почему, въ случаѣ пожара, кражи или утери онаго, арендаторъ обязанъ уплатить имѣнію стоимость пропавшаго или испорченнаго хлопка по опредѣленію Управленія имѣнія.

12. Арендная плата за посѣвы хлопка взимается натурою въ размѣрѣ половины урожая, причемъ весь урожай хлопка обязательно долженъ быть безъ остатка сданъ арендаторомъ имѣнію для очистки на хлопкоочистительномъ заводѣ имѣнія и для продажи вмѣстѣ съ хлопкомъ имѣнія. Кромѣ того, арендаторъ обязанъ уплатить имѣнію по 3 коп. съ пуда, приходящагося на его и его издольщиковъ долю урожая хлопка на содержаніе полиціи. Съ своей стороны арендаторъ пользуется отъ имѣнія безплатно:

а) сѣменами для посѣва (не свыше $4^1/_2$ пуд.

на десятину); б) мѣшками для сбора хлопка съ обязательствомъ вернуть таковые обратно или уплатить имѣнію за утраченный или признанный Управленіемъ имѣнія негоднымъ къ дальнѣйшему употребленію мѣшокъ стоимостью 1 р. 25 к.; в) очисткою принадлежащей арендатору и его издольщикамъ доли урожая на хлопкоочистительномъ заводѣ съ прессовкою и упаковкою; г) правомъ ремонтировать пріобрѣтенныя имъ отъ имѣнія усовершенствованныя сельскохозяйственныя орудія въ мастерскихъ имѣнія.

13. Въ случаѣ недостатка въ оборотныхъ средствахъ для веденія хозяйства на арендуемыхъ земляхъ, на покупку сельскохозяйственнаго инвентаря и на расходы по уходу за хлопковыми плантаціями и сбору урожая, арендаторамъ, по усмотрѣнію Управляющаго имѣніемъ, могутъ быть выдаваемы краткосрочныя ссуды, за которыя взимаются проценты въ размѣрѣ шести годовыхъ. Размѣръ ссуды опредѣляется особой Комиссіей, разсматривающей ходатайство каждаго арендатора и утверждается Управляющимъ имѣнія или заступающимъ его мѣсто.

14) Весь полученный урожай хлопка, по своевременной его уборкѣ, арендаторъ и его издольщики обязаны доставлять, по мѣрѣ сбора, полностью въ Байрамъ-Али и сдавать его имѣнію на устроенной для сего хлопковой площади имѣнія. При пріемѣ партіи, имѣніе сортируетъ принимаемый хлопокъ на сорта: высшій (полевой), первый, межеумокъ, второй, третій четвертый и курекъ и записываетъ количество принятаго, такимъ образомъ, отъ каждаго арендатора и его издольщиковъ хлопка по сортамъ на ихъ личные счета, выдавая при этомъ доставившему хлопокъ арендатору или издольщику отъ 50 до 75 коп. за каждый доставленный пудъ хлопка. Изъ сданнаго арендаторомъ съ издольщиками сырца половина

зачисляется въ пользу имѣнія въ уплату за аренду земли, а на другую половину хлопка, составляющую собственность арендатора и его издольщиковъ, выдается арендатору авансъ. Размѣръ этого аванса устанавливается имѣніемъ, съ утвержденія Главнаго Управленія Удѣловъ, въ зависимости отъ цѣны на волокно въ Москвѣ. Высшій размѣръ аванса выдается за полевой и первый сортъ сырца, а затѣмъ размѣръ аванса уменьшается на 25 коп. съ пуда на каждые слѣдующіе два сорта сырца, за исключеніемъ курека, за который назначается особая цѣна Управленіемъ имѣнія. При выдачѣ аванса удерживаются взятые арендаторомъ займы, суммы, полученныя въ силу упомянутой выше выдачи на пудъ доставленнаго хлопка, а равно всѣ числящіеся за арендаторомъ и его издольщиками срочные платежи, долги имѣнію и недоимки.

15). Изъ остающейся, за уплатою имѣнію, половины урожая хлопка съ площади земли, обрабатываемой при помощи издольщиковъ, арендаторъ обязанъ предоставить этимъ послѣднимъ $^4/_5$ этой половины (40% всего урожая) и оставить въ свою пользу лишъ $^1/_5$ часть (10% всего урожая)

16. Принадлежащій арендатору и его издольщикамъ хлопокъ, очищенный на хлопкоочистительномъ заводѣ, отправляется вмѣстѣ съ волокномъ имѣнія для продажи установленнымъ Главнымъ Управленіемъ Удѣловъ порядкомъ. Получающіяся послѣ очистки сырца сѣмена остаются въ распоряженіи имѣнія и поступаютъ на масляный заводъ, причемъ, по выясненіи количества полученныхъ отъ всего собраннаго въ имѣніи хлопка сѣмянъ по сортамъ, цѣна ихъ опредѣляется Управляющимъ имѣніемъ по средней цѣнѣ партіонныхъ продажъ сѣмянъ въ Мервѣ, бывшихъ до 1 Января, за вычетомъ изъ этой

средней цѣны четырехъ копѣекъ; на основаніи этихъ данныхъ Управленіе имѣніемъ дѣлаетъ разсчетъ стоимости сѣмянъ въ пудѣ сырца, для окончательнаго разсчета съ арендаторомъ.

17. По полученіи затѣмъ изъ подлежащихъ мѣстъ свѣдѣній о количествѣ, сортахъ, продажныхъ цѣнахъ проданнаго Главнымъ Управленіемъ Удѣловъ волокна и о размѣрѣ произведенныхъ торговыхъ расходовъ (фрахтъ, страховка въ пути, складочныя и страховыя въ мѣстахъ продажи, комиссіонное вознагражденіе), Управленіе имѣніемъ учиняетъ окончательный разсчетъ по продажѣ хлопка и производитъ арендатору и его издольщикамъ доплату, если таковая будетъ причитаться, на каждый пудъ принадлежащаго имъ хлопка, кромѣ курека.

Б) по арендѣ земель подъ зерновые хлѣба:

2) Постоянное проживаніе арендатора внѣ имѣнія безусловно воспрещается. Передавать въ аренду снятую землю другимъ лицамъ, безъ согласія на то Управляющаго имѣніемъ, арендаторъ не имѣетъ права и всякое заключенное арендаторомъ безъ разрѣшенія Управляющаго имѣніемъ условіе о передачѣ, считается недѣйствительнымъ.

9) Арендная плата за посѣвы зерновыхъ хлѣбовъ взимается деньгами по двадцать пять рублей (25) въ годъ за десятину (2400 кв. саж.) земли, причемъ означенную арендную плату арендаторъ обязанъ вносить въ кассу Управленія Мургабскаго имѣнія не позднѣе 30 Апрѣля; въ случаѣ же просрочки въ платежѣ, арендаторъ долженъ платить пеню по $^1/_2$ коп. на каждый неуплаченный рубль за каждый просроченный мѣсяцъ впредь до полной уплаты всей недоимки; при разсчетѣ пени, части рубля считаются за полный рубль, а части мѣсяца за цѣлый мѣсяцъ.

10) Если къ 1 Мая арендаторъ не внесетъ въ кассу имѣнія всей причитающейся съ него за посѣвъ зерновыхъ хлѣбовъ арендной платы, то имѣніе можетъ наложить арестъ на урожай хлѣбовъ; взысканіе арендной платы, въ такомъ случаѣ, можетъ быть произведено натурою, въ размѣрѣ тридцати (30) пудовъ провѣяннаго зерна за каждую десятину посѣва, причемъ причитающееся количество зерна въ пользу имѣнія арендаторъ обязанъ доставить своими средствами въ складъ имѣнія; въ случаѣ же, если арендаторъ замедлитъ уборкою хлѣба, или совершенно откажется отъ уборки, то таковая будетъ произведена средствами имѣнія за счетъ арендатора.

В) по арендѣ земель подъ огороды, подъ люцерну и т. п.

1) Срокъ аренды участковъ подъ усадьбу, сады, огороды и подъ люцерну назначается двѣнадцатилѣтній.

3) За пользованіе сданнымъ по сему договору участкомъ арендаторъ обязанъ уплачивать Управленію Мургабскаго имѣнія деньгами по двадцати пяти рублей въ годъ за десятину земли, подъ озимые посѣвы и по пятидесяти рублей въ годъ за десятину земли, приходящейся подъ усадьбу, садъ, огородъ и посѣвъ люцерны. При чемъ за первый годъ посѣва люцерны платится лишь по двадцати пяти рублей за десятину.

4) Арендную плату деньгами арендаторъ обязанъ вносить въ кассу имѣнія впередъ за каждое полугодіе, 2-го Января и 1-го Іюля поровну.

11) Для удобренія полей подъ посѣвъ хлопка, Управленіе имѣніемъ по мѣрѣ возможности, отпускаетъ арендатору за половинную плату: муку изъ жмыховъ, чилійскую селитру, суперфосфатъ, томасовый шлакъ и другія покупныя удобренія, по разсчету на десятину въ количествѣ признанномъ необходимымъ Управленіемъ имѣнія,

арендаторъ же обязанъ содержать въ теченіе круглаго года не менѣе условленнаго количества лошадей и коровъ и весь получаемый отъ нихъ навозъ вывозить на арендуемыя имъ поля.

22) При нарушеніи арендаторомъ настоящаго договора въ отношеніи срочныхъ взносовъ арендной платы и условій сдачи хлопка Управленію имѣніемъ, или въ чемъ бы то ни было, послѣднее имѣетъ право, кромѣ взысканія штрафа, въ размѣрѣ по усмотрѣнію Управляющаго имѣніемъ, и пени, во всякое время года безъ суда удалить арендатора изъ имѣнія, дѣйствіе настоящаго договора прекратить, отобрать сданный участокъ отъ арендатора со всѣми находящимися на немъ постройками, скотомъ, инвентаремъ, произведенными посѣвами и посадками и собранными продуктами урожая, сдѣлать разсчетъ слѣдуемыхъ съ арендатора имѣнію суммъ, на пополненіе коихъ продать съ торговъ постройки и другое имущество арендатора и обратить суммы, какія слѣдовали бы ему за хлопокъ, словомъ ликвидировать арендное хозяйство арендатора собственнымъ распоряженіемъ и, только по окончательной ликвидаціи хозяйства, выдать арендатору по явкѣ его могущія оказаться за пополненіемъ всѣхъ взысканій суммы; недостающія же суммы, слѣдуемыя съ арендатора, взыскать со всякаго его имущества, гдѣ бы оно ни находилось, административнымъ порядкомъ черезъ полицію.

Управленіе имѣніемъ не только сдаетъ орошаемыя земли арендаторамъ, но и само ведетъ на нихъ собственное хозяйство. За послѣдніе 4 года посѣвы въ собственномъ полеводствѣ колебались въ слѣдующихъ предѣлахъ (въ десятинахъ):

	1909 г.	1910 г.	1911	1912 г.
Озимые хлѣба	240	102	98	54
Хлопчатникъ	102	100	104	86
Травы	281	235	134	153
Просо	—	1	—	—
Кукуруза	—	—	4	—
Кормовая свекла	—	—	—	4
Маша на зеленое удобреніе	—	—	10	—
Всего	623	438	351	297

Изъ приведенныхъ данныхъ явствуетъ, что въ полеводствѣ Мургабскаго имѣнія доминирующее значеніе имѣютъ культуры хлопчатника, пшеницы и люцерны. Всѣ же остальныя культуры имѣютъ болѣе или менѣе случайный характеръ и серьезнаго значенія для описываемаго хозяйства не имѣютъ. Поэтому, для характеристики экономическаго состоянія полеводства, достаточно привести здѣсь только стоимость обработки трехъ вышеупомянутыхъ главныхъ предметовъ—хлопчатника, пшеницы и люцерны.

Экономическая сторона культуры хлопчатника представляется въ слѣдующемъ видѣ. Считая стоимость одного рабочаго дня въ 50 коп., стоимость всѣхъ работъ на одну десятину слагается изъ слѣдующихъ частей:

1) Чистка распредѣлительныхъ каналовъ осенью, постройка поперечныхъ валиковъ, поливъ пахоты, вспашка плугомъ и бороньба въ два слѣда—8 руб. 5 коп.

2) Поливъ подъ посѣвъ весною, мочка сѣмянъ и перетираніе съ золой, пахота плугомъ, боронованіе въ два слѣда, сборъ корневищъ и сора, маркированіе, посѣвъ рядовой, постройка поперечныхъ земляныхъ валиковъ—9 р. 20 коп.

3) Во время роста первый поливъ, мотыженіе, первая выполка, прорѣживаніе, второй поливъ, мотыженіе, третій поливъ, выполка вторая, четвертый поливъ—31 руб.

4) Сборъ хлопчатника въ разные сроки, шитье мѣшковъ, сушка и набивка въ мѣшки, подвозка сырца на заводъ и взвѣшиваніе—24 руб. 85 коп., а всего расходовъ на десятину—73 руб. 10 коп.

Къ этому надо прибавить, что сѣмена отпускаются имѣніемъ безплатно и въ этотъ расходъ не включается ни стоимость удобренія (обыкновенно на четвертый годъ), ни амортизація мертваго и живого инвентаря.

Средній урожай за пятилѣтіе 1903 и 1907 г. опредѣлился въ 50 пуд. хлопка-сырца; въ 1908 г. урожай достигъ всего 39 п., въ 1909 г.—47 п., въ 1910 г.—82 п., въ 1911 г.—46 п. и въ 1912 г.—70 п.; изъ пуда сырца получается около 26-ти фунтовъ сѣмянъ и около 14-ти фунтовъ волокна. При обиліи воды урожай бываетъ гораздо выше, доходя до 82 пуд., а при ея недостачѣ падаетъ до 29 пуд.

Стоимость культуры зерновыхъ хлѣбовъ слагается изъ слѣдующихъ элементовъ: посѣвъ и пр. осенью—8 р. 70 коп. съ десятины, уходъ весною—2 р. 50 к., жатва и уборка—19 р. 70 к., а всего 30 р. 90 к., а съ арендной платой—55 р. 90 к. Средній урожай пшеницы составляетъ около 60 пуд. и ячменя около—88 пуд.

Культура люцерны является болѣе выгодной: высѣвается въ первый годъ около 2-хъ пуд. на десятину, по 6 р., поливъ и посѣвъ—2 р. 64 к.; затѣмъ ежегодно по 2 полива, жатва серпомъ и уборка въ стога—12 р. 60 к. на каждый укосъ. Въ первомъ году люцерна даетъ два укоса или около 120 пуд. на десятину; въ слѣдующія шесть

лѣтъ производится по 5 укосовъ или около 680 пуд. сѣна въ годъ. Цѣна сѣна по 40 коп. за пудъ.

Прочія культуры не имѣютъ серьезнаго значенія въ хозяйствѣ Мургабскаго Государева имѣнія. Нѣсколько больше интереса представляетъ плодоводство, несмотря на то, что оно не вполнѣ оправдало первоначально возлагавшіяся на него надежды. Виноградникъ раскинулся на 22 десятинахъ; была посажена миндальная роща, устроены фруктовые сады, огороды и пр. на пространствѣ 165 дес., и былъ устроенъ заводъ для сушки и консервированія фруктовъ, но, къ сожалѣнію, эти предпріятія не оправдали возлагавшихся на нихъ надеждъ и были совершенно оставлены.

Въ настоящее время подъ садомъ занято 33 десятины съ виноградниками и фруктовыми деревьями—абрикосы, сливы, персики, груши и т. п., всего въ количествѣ 13.688 деревьевъ, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы:

Названіе деревьевъ по породамъ.	Количество деревьевъ	Въ 1910 г. получено плодовъ, въ пудахъ
Абрикосы	4462	2617
Сливы	6001	955
Персики	670	75
Яблоки	314	188
Черешни	269	2
Груши	719	95
Вишни	336	20
Айва	93	15
Алча	111	7
Виноградъ	677	1900
Миндаль	36	40
Итого	13688	5913

Кромѣ фруктоваго сада, здѣсь же имѣется питомникъ, отпускающій на сторону за недорогую цѣну хорошій посадочный матеріалъ: карагачъ, шелковицу, тополь, кибиточный камышъ и др.. Какъ питомникъ, такъ и плодоносящій садъ съ виноградникомъ сданы въ аренду, и арендаторъ эксплоатируетъ ихъ въ свою пользу. Сушеныхъ фруктовъ вывозится въ годъ около 1000 пуд. и они отличаются хорошими качествами.

Описанная здѣсь часть хозяйства Мургабскаго Государева имѣнія носитъ почти исключительно земледѣльческій характеръ; другая же часть обнимаетъ обрабатывающую промышленность.

Имѣніе не ограничивается сборомъ хлопка, а подвергаетъ его дальнѣйшей переработкѣ для отдѣленія сѣмянъ отъ чистаго волокна и утилизаціи нѣкоторыхъ отбросовъ, получающихся при этомъ. Съ этою цѣлью въ Байрамъ-Али построено нѣсколько заводовъ съ примѣненіемъ послѣднихъ усовершенствованныхъ приборовъ и аппаратовъ, какъ для наиболѣе полной и экономной переработки сырого матеріала, такъ и для предупрежденія несчастныхъ случаевъ и предохраненія рабочихъ отъ пыли и другихъ вредныхъ условій.

Вся заводская работа въ Мургабскомъ имѣніи распадается на 6 главныхъ частей:

1) отдѣленіе сѣмянъ отъ волокна и сортировка послѣдняго,

2) отдѣленіе пуха отъ сѣмянъ (линтеровка),

3) обработка сѣмянъ для полученія хлопчатниковаго масла,

4) фабрикація мыла,

5) обработка шелухи для полученія кормовой муки, делинта и др. продуктовъ и

6) обработка жмыховъ.

Въ хлопкоочистительномъ отдѣленіи сырецъ высушивается (теряетъ около 12%

влаги) и очищается отъ пыли и сора, которые улавливаются особо; затѣмъ происходитъ первое отдѣленіе волокна отъ сѣмянъ (на 14 джинахъ съ 80 пилами каждый) съ подраздѣленіемъ волокна на сорта: первый, минусъ, межеумокъ, второй, третій и четвертый.

За послѣднія 7 лѣтъ переработка хлопка-сырца и полученіе волокна почти удвоилось, причемъ соотношеніе между тѣмъ и другимъ изъ года въ годъ неодинаково, какъ это видно изъ нижеприводимаго соотношенія:

	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Переработано сырца, т. п.	333	637	654	362	471	826	654
Получено волокна „ „	94	173	176	98	124	226	171
„ линтера „ „	7.4	7.1	7.0	6.3	6.4	8.6	5.5

Въ этомъ отдѣленіи не все волокно отдѣляется отъ сѣмянъ; на послѣднихъ еще остается легкій пухъ, который отдѣляется на другихъ джинахъ съ болѣе частыми пилами; отдѣляемое здѣсь короткое волокно, называемое хлопковымъ линтеромъ, тоже получается (въ количествѣ около 1%) нѣсколькихъ сортовъ.

И изъ этого отдѣленія сѣмена получаются не окончательно оголенными, а покрыты еще подшерсткомъ. Въ этомъ видѣ сѣмя поступаетъ въ гулерное или шелушильное отдѣленіе, гдѣ оно подвергается дробленію и просѣиванію для отдѣленія шелухи отъ ядра.

Ядро размалывается въ муку, поджаривается и поступаетъ подъ прессы для отжиманія масла. Послѣднее проходитъ рядъ манипуляцій по рафинировкѣ для полученія съѣдобнаго продукта.

Маслобойное дѣло, по размѣрамъ производства, послѣ очистки хлопка, занимаетъ второе мѣсто. Полученіе масла изъ хлопковыхъ сѣмянъ было извѣстно въ краѣ давно и даже имѣлось нѣсколько маленькихъ примитивнаго

устройства заводовъ для выжиманія масла съ помощью разныхъ прессовъ, но дѣло это не имѣло промышленнаго значенія и носило кустарный характеръ.

Мургабское имѣніе, озабочиваясь лучшей утилизаціей получаемыхъ у себя продуктовъ, обратило вниманіе и на сѣмена, коихъ накоплялось громадное количество. Съ цѣлью изученія правильной постановки хлопковаго хозяйства, Управленіе имѣніемъ разновременно командировало спеціалистовъ въ Соединенные Штаты, и по американскимъ образцамъ были построены въ Байрамъ-Али маслобойный и мыловаренный заводы съ примѣненіемъ послѣднихъ техническихъ усовершенствованій. Маслобойный заводъ построенъ въ 1903 г. на 4 пресса по 16-ти плитъ для переработки 1 милл пуд. сѣмянъ.

На этомъ заводѣ изъ сѣмянъ получается въ въ среднемъ 17.3% — масла, 43.3% — жмыховъ, 35.6% — шелухи, 1.7% — линтера и 2.1% — потерь. Линтеръ получаемый въ этомъ отдѣленіи называется маслобойнымъ линтеромъ. Недавно стали прибѣгать къ линтерованію въ третій разъ и тогда получаютъ такъ называемый линтеръ интесивной переработки въ количествѣ около 1%. Хлопковый линтеръ цѣнится на рынкѣ отъ 6 до 8 р. за пудъ, маслобойный линтеръ—4--5 р. и линтеръ интенсивной переработки по 3—3¼ р. за пудъ.

Здѣсь же будетъ кстати замѣтить, что сѣмена отъ туземнаго хлопчатника (Gossipium herbaceum) даютъ больше линтернаго волокна отъ 8 до 9%, чѣмъ сѣмена отъ американскаго (Gossipium hirsitum) сорта, дающія около 7½% линтера.

Изъ сѣмянъ туземнаго хлопчатника масло получается болѣе высокаго качества.

Количество сѣмянъ, перерабатываемыхъ на маслобойномъ заводѣ, равно какъ и количество

полученнаго масла за послѣднія 7 лѣтъ показано въ слѣдующей таблицѣ:

	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Переработано сѣмянъ, т. п.	724	587	577	669	831	811	615
Получено сырого масла, т. п.	117	94	87	100	123	119	112
„ жмыховъ, т. п.	279	230	222	250	310	294	249

При маслобойномъ заводѣ имѣется рафинировочное отдѣленіе, гдѣ часть сырого хлопчатниковаго масла подвергается очисткѣ и рафинировкѣ. Данныя по этому предмету представлены въ слѣдующей таблицѣ:

	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Переработано сырого масла, т. п.	107	100	78	103	129	118	109
Получено рафинир. масла, т. п.	99	91	69	94	115	105	110

Остающіеся въ прессахъ жмыхи въ видѣ плитъ, по надлежащей просушкѣ, дробятся и размалываются въ такъ называемую жмыховую муку, которая почти вся идетъ заграницу, не находя себѣ выгоднаго сбыта въ Россіи. Она представляетъ прекрасное удобрительное средство и кормъ для скота.

Часть сырого масла и остатки послѣ рафинировки идутъ въ мыловаренное отдѣленіе, гдѣ приготовляется не только простое дешевое мыло, но и болѣе высшіе сорта его. Хотя производство мыла установилось въ Мургабскомъ имѣніи давольно давно, но широкіе размѣры оно стало принимать только въ послѣднее время. Въ этомъ же отдѣленіи перерабатывается такъ называемый сопстокъ, а также получаются олеинъ и гудронъ.

Свѣдѣнія о работѣ мыловареннаго отдѣленія представлены въ слѣдующей таблицѣ:

	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Переработ. сопстока, п.	—	—	9195	17756	19743	18472	16855
Сварено мыла „	110	300	580	3590	9741	9818	16444
Получено олеина	—	—	—	5476	8009	—	—
„ гудрона	—	—	—	997	2293	—	—

Дробленная шелуха, послѣ отсѣиванія ядрышекъ, поступаетъ либо въ прессовальное отдѣленіе для полученія изъ нея брикетовъ, находящихъ себѣ сбытъ, какъ топливо, либо поступаетъ въ дальнѣйшую переработку съ цѣлью полученія новыхъ продуктовъ. Нерѣдко шелуха употребляется въ туземномъ хозяйствѣ, какъ дешевый кормъ для верблюдовъ, овецъ и рогатаго скота, но такъ какъ этотъ товаръ содержитъ въ себѣ еще около 20% подшерстка, не перевариваемаго животнымъ, то въ желудкѣ послѣдняго скопляются клубки пуха, вызывающія различныя болѣвыя ощущенія. Шелуха въ этомъ видѣ не можетъ замѣнить кормовыхъ травъ и служитъ къ нимъ лишь суррогатомъ.

Между тѣмъ техника нашла возможнымъ отдѣлять отъ шелухи подшерстокъ и, такимъ образомъ, сдѣлать его лучше усвояемымъ кормовымъ средствомъ и попутно получать еще волокнистый матеріалъ, который можетъ быть съ большой выгодой использованъ для ряда производствъ.

Отдѣленіе подшерстка отъ шелухи, называемое делинтованіемъ, а также тонкой подкожицы и части мякоти является дѣломъ сравнительно новымъ и весьма выгоднымъ. Оно достигается какъ химическимъ, такъ особенно механическимъ путемъ и въ настоящее время лучшимъ средствомъ для этого является машина П. Минка, называемая делинтернымъ сепараторомъ.

Такая машина впервые поставлена въ Мургабскомъ Государевомъ имѣніи 5 Марта 1911 г. и, несмотря на короткій срокъ своего дѣйствія, дала прекрасные результаты: шелуха, уже дважды линтерованныхъ сѣмянъ, даетъ около 63% совершенно голой шелухи, 20% делинта 1 сорта, 5%-жировой муки, 5%-делинта 2 сорта и 7%-жировой пыли.

Делинтъ по своей короткости не годится для пряденія, но онъ является превосходнымъ матеріаломъ для приготовленія целлюлозы, бездымнаго пороха, искусственнаго шелка, искусственнаго конскаго волоса и т. п. предметовъ.

По словамъ г. Гофмейстера, делинтъ, будучи обезжиренъ, представляетъ собою чистѣйшую натуральную целлюлозу, состоящую изъ химически нетронутыхъ волоконецъ хлопка. Онъ обладаетъ эластичностью хлопка и въ тоже время мало уступаетъ по прочности льняному волокну и потому является превосходнымъ матеріаломъ для приготовленія, безъ другихъ примѣсей, бумаги: первосортной печатной, рисовальной, промокательной, фотографической, пергаментной и др. Делинтъ въ переработкѣ даетъ 75% чистѣйшей отбѣленной целлюлозы.

Шелуха изъ сепаратора будучи размолота, даетъ кормовую муку, легче перевариваемую животнымъ. Для большей питательности, къ кормовой мукѣ прибавляютъ около 3% жмыховой муки, въ которую входятъ всѣ крупныя механически перемѣшанныя частички ядра и подкожицы, отдѣленныя сепараторомъ отъ шелухи. Затѣмъ утилизируется еще такъ называемая жировая пыль, жирный на ощупь порошокъ, состоящій изъ мельчайшихъ частицъ ядра и подкожицы хлопчатниковаго сѣмени, улавливаемыхъ въ спеціальной пылевой камерѣ. По словамъ г. Гофмейстера, жировая мука и пыль въ натуральномъ видѣ могутъ идти какъ посыпка для сдабриванія кормовъ животнымъ или же онѣ могутъ быть прибавляемы въ кормовую муку для увеличенія процентнаго содержанія бѣлка и жира. Тотъ же авторъ сдѣлалъ попытку примѣшать кормовую муку въ количествѣ $^1/_3$ къ пшеничной или ржаной мукѣ и печь хлѣбъ. „Тѣсто всходило нормально, хлѣбъ получался безъ закала, пышный

хорошаго вкуса и только окраска хлѣба, въ зависимости отъ цвѣта самой кормовой муки, пріобрѣтала темнокоричневый оттѣнокъ"[1]). Кормили этимъ хлѣбомъ нѣсколько чѣловѣкъ въ продолженіи недѣли и жалобъ съ ихъ стороны не было.

На сколько кормовая мука можетъ служить суррогатомъ хлѣба, конечно, подлежитъ еще продолжительному и детальному изученію, но не сомнѣнно, что отдѣленіе делинта отъ шелухи улучшаетъ питательность и усвояемость ея животнымъ, что для Средней Азіи, небогатой кормами, представляетъ серьезный интересъ, ибо кормовой муки можно получать здѣсь милліоны пудовъ.

Въ заключеніе можно прибавить, что на устройство Мургабскаго Государева имѣнія затрачено по настоящее время около 13 мил. руб. и чистаго дохода оно даетъ въ годъ около полутора милліона рублей.

---

[1]) Утилизаціей делинта впервые въ Туркестанскомъ краѣ занялся В. Г. Гофмейстеръ въ Мургабскомъ Государевомъ имѣніи и подробности по этому предмету изложены имъ въ брошюрѣ: „Новые продукты, вырабатываемые въ Туркестанскомъ краѣ изъ хлопковой шелухи". Ташкентъ, 1911 г.

ХИВИНСКОЕ ХАНСТВО.

Исторія. Хивинское ханство въ нынѣшнихъ его предѣлахъ есть лишь маленькій осколокъ когда-то великой Ховарезмской или Харезмской[1]) монархіи, основанной, по преданію, въ XIII в. до Р. Х. За первое тысячелѣтіе ея существованія почти нѣтъ достовѣрныхъ свѣдѣній. Извѣстно только, что харезмійцы находились въ прямыхъ сношеніяхъ съ вавилонскимъ, ассирійскимъ и др. центрами культуры сѣдой древности.

По преданію, аборигены Харезма пришли съ Памировъ, исповѣдывали ученіе Будды и ко времени появленія Александра Македонскаго въ Средней Азіи они достигли значительнаго благополучія; ихъ владѣнія простирались до предѣловъ Колхиды, т. е. берега Чернаго моря. Столкновеніе Харезма съ великимъ завоевателемъ кончилось въ пользу послѣдняго и Харезмъ вошелъ въ составъ вновь народившейся еще болѣе великой монархіи, которая, однако, тоже скоро распалась, уступивъ свое мѣсто множеству мелкихъ владѣній, которыя, въ продолженіи ряда вѣковъ, часто измѣняли свои государственныя границы.

Въ II в. нашей эры Харезмомъ завладѣваетъ Китай,который вноситъ въ него свою своеобразную культуру и міросозерцаніе. Въ VI вѣкѣ тюрки вытѣсняютъ китайцевъ, но и сами недолго господствуютъ въ Харезмѣ. Прошло еще два столѣтія надъ жизнью Харезма, когда послѣдній подпадаетъ подъ власть арабовъ въ 712 г. Эта эпоха явля-

---

[1]) Знатокъ Средней Азіи и ея языковъ Г. Вамбери говоритъ: „я читаю Харезмъ, а не Ховарезмъ, потому что самъ слышалъ въ Ираиѣ и Харезмѣ всегда такой именно выговоръ этого слова и никто не станетъ меня увѣрять, что харезмійцы дѣлаютъ ошибку въ названіи своей родной страны". Исторія Бохары или Трансоксаніи, т. I, стр. XIX. Тотъ-же авторъ говоритъ, что въ древнія времена Хива называлась Хивукъ—слово туземнаго происхожденія, еще неизвѣстное при Сельджукидахъ (стр. 195).

ется наиболѣе знаменательной, какъ въ жизни разсматриваемаго ханства, такъ и въ жизни всей Центральной Азіи въ широкомъ смыслѣ этого слова. Арабы принесли съ собою не только новую культуру, но и новыя вѣрованія, совершенно не гармонировавшія съ туземными. Однако, культурное вліяніе арабовъ было такъ велико, что въ корнѣ потрясло старые устои и водворило новую жизнь. Въ это время столица Харезма-Джорджанія (близъ теперешняго Куня Ургенча)-дѣлается центромъ умственной жизни Востока.

Въ политическомъ отношеніи Харезмъ не отличался устойчивостью и вскорѣ онъ распался на двѣ части: во главѣ одной стали туземные харезмшахи, во главѣ другой—арабскіе эмиры. Въ концѣ X в. на короткое время востановилось единство Харезма, но въ половинѣ XI в. онъ вошелъ въ составъ сельджукской монархіи и, благодаря мирному періоду, вновь достигаетъ къ началу XIII в. высокаго благоденствія и могущества: въ его составъ входятъ обширныя владѣнія Мавераннегра,[2]) Ирана и даже часть восточнаго побережья Аравіи.

Недолго, однако, продолжалось и это благоденствіе: движеніе монголовъ съ сѣвера во главѣ съ Чингизъ-ханомъ снесло на своемъ пути всякую культуру и въ корнѣ разрушило всю политическую организацію Харезма. Погибла его столица Джорджанія, занимавшая около 30 кв. в., и развалины ея и до сихъ поръ свидѣтельствуютъ о былой величіи и культурѣ города.

Нашествіе полудикихъ монголовъ надолго оставило неизгладимый слѣдъ въ жизни описываемой области, ибо въ „доброе старое время" жестокіе были нравы: обширные цвѣтущіе оазисы

---

[2]) Буквальный переводъ съ арабскаго—Мавера-ун-негръ—т. е. по ту сторону рѣки. Этимъ именемъ называлась область между Аму и Сыръ-Дарья.

обращались въ пустыни и населеніе истреблялось поголовно; послѣ городовъ съ массой ученыхъ и учебныхъ заведеній и памятниковъ религіознаго культа оставались одни развалины съ кое-какими остатками надписей или архитектурныхъ сооруженій, по которымъ потомкамъ приходилось судить о быломъ величіи. И что хуже всего это то, что такой вандализмъ считался чуть не высокою добродѣтелью. Такою именно добродѣтелью отличался Чингизъ-ханъ,— самъ называвшій себя бичемъ Божьимъ, и его достойный сынъ, разрушившій плотину на Мургабѣ и тѣмъ обрѣкшій обширный Мервскій оазисъ на гибель. Спустя полтора столѣтія, Чингизъ-хана смѣняетъ другой великій азіатскій завоеватель— Тамерланъ и вноситъ свои измѣненія въ политическій и общественный строй средне-азіатскихъ народностей. Вскорѣ послѣ Тамерлана, Харезмъ подвергается нашествію кочевыхъ узбековъ—отпрыскъ тюрковъ, —которые вносятъ въ жизнь побѣжденной страны совершенно новый духъ. Узбекъ — „самъ себѣ господинъ“ —достаточно характеризуетъ его міровоззрѣніе; онъ не любитъ или вѣрнѣе не долженъ работать; за него должны трудиться другіе, а ему слѣдуетъ жить на всемъ готовомъ. Узбеки, оставаясь истыми кочевниками, съ презрѣніемъ относились къ земледѣльцамъ, и мирныхъ осѣдлыхъ аборигеновъ клеймили унизительнымъ именемъ „сартовъ“. За короткое время своего владычества узбеки успѣли дружно сплатиться и на развалинахъ Харезма формируется новое государство— Хивинское ханство, въ которомъ правящимъ классомъ являются узбеки, послѣдніе, какъ уже отмѣчено выше, не отличались работоспособностью: „узбецкое завоеваніе, по справедливому замѣчанію Бартольда, увеличило количество населенія, не увеличивъ производительности страны (кочевые завоеватели жили на счетъ осѣд-

лаго коренного населенія); отсюда усиленный спросъ на трудъ рабовъ, постоянные набѣги на сосѣднія области, ограбленіе каравановъ", и такимъ разбойничьимъ гнѣздомъ Хивинское ханство оставалось вплоть до водворенія въ немъ русскаго владычества.

Узбеки въ свою очередь не долго сохранили свою самостоятельность и вскорѣ подпали подъ власть Бухары, которая была для нихъ весьма тягостною. Чтобы свергнуть съ себя Бухарское иго, Хивинскій ханъ Шахъ-Ніазъ отправилъ въ 1700 г. посольство къ Петру Великому съ просьбой принять Хиву подъ свое подданство, на что Государь изъявилъ свое согласіе. Въ 1703 и 1714 г. г. по тому же дѣлу прибыли изъ Хивы новыя посольства. Дальнозоркій преобразователь Россіи хотѣлъ воспользоваться предложеніемъ Хивинскаго хана, чтобы проложить черезъ Хиву и Бухару водный путь въ Индію, такъ какъ онъ думалъ, что Аму-Дарья беретъ начало въ Индіи. Въ этихъ видахъ онъ повелѣлъ снарядить большую экспедицію подъ командою кн. Бековича-Черкасскаго, По этому предмету былъ изданъ указъ, въ которомъ, между прочимъ, сказано слѣдующее:

„Надлежитъ надъ гаваномъ, гдѣ было устье Аму-Дарьи рѣки, построить крѣпость человѣкъ на тысячу...

„Ѣхать къ хану Хивинскому посломъ, а путь имѣть подлѣ той рѣки, и осмотрѣть прилежно теченіе этой рѣки, также и плотины, ежели возможно оную воду пока обратить въ старый токъ, къ тому же протчія устья запереть, которыя идутъ въ Оральское море ..

„Осмотрѣть мѣсто близъ плотины, или гдѣ удобно, на настоящей Аму-Дарьи рѣки, для строенія же крѣпости, тайнымъ образомъ, а бу-

де возможно будетъ, то и тутъ другой городъ здѣлать...

„Ежели симъ или инымъ образомъ склонится Хивинскій ханъ, то просить его, дабы послалъ своихъ людей (при которыхъ и нашихъ два бы человѣка было) водою по Сыръ-Дарьѣ рѣкѣ вверхъ до Иркети городка, для осмотрѣнія золота.

„Также просить у него судовъ и на нихъ отпустить купчину по Аму-Дарьѣ рѣкѣ въ Индію, наказавъ, чтобы изъѣхалъ ее пока суды могутъ идти, и оттоль бы ѣхалъ въ Индію, примѣчая рѣки и озера и описывая водяной и сухой путь, а особливо водяной къ Индіи тою или другими рѣками, и возвратиться изъ Индіи тѣмъ же путемъ или ежели услышитъ въ Индіи еще лутчей путь къ Каспійскому морю, то онымъ возвратиться и описать...

„По симъ пунктамъ господамъ Сенату съ лутчаю ревностью сіе дѣло, какъ наискоряя, отправить, понеже зѣло нужное“...

Экспедиція кн. Бековича-Черкасскаго, какъ извѣстно, успѣха не имѣла; она была измѣнически завлечена и весь отрядъ въ $3^1/_2$ тысячъ человѣкъ перебитъ.

Въ половинѣ XVIII в. Хивинское ханство переходитъ на короткое время во власть Персіи, но затѣмъ въ Хивѣ воцаряется новая династія хановъ, которые вели безконечныя распри не только съ сосѣдними независимыми бухарцами, туркменами и киргизами, но и между собою. Въ началѣ XIX в. ханскій титулъ принялъ Ильтезеръ, потомокъ котораго и въ настоящее время правитъ Хивой.

Неудача экспедиціи Бековича-Черкасскаго такъ ободрила хивинцевъ, что они смѣло продолжали безнаказано грабить киргизское населеніе въ предѣлахъ степныхъ областей Россіи и уводить русскихъ подданныхъ въ рабство. Чтобы

наказать хивинцевъ и обезпечить спокойствіе и торговлю въ приграничныхъ съ Хивой мѣстностяхъ Россіи, а также освободить русскихъ людей изъ плѣна, въ 1839 г. былъ предпринятъ большой походъ, но вслѣдствіе недостаточнаго знакомства съ топографіей мѣстности и крайне тяжелыми климатическими условіями, походъ кончился неудачей и хивинцы стали еще смѣлѣе совершать свои набѣги.

Спустя 30 лѣтъ, одинъ изъ изслѣдователей Средней Азіи [1]) объ отношеніи Хивы къ Россіи писалъ, между прочимъ, слѣдующее: „это ничтожное ханство, пользуясь своимъ трудно доступнымъ географическимъ положеніемъ, столько разъ оскорбляло достоинство русскаго государства, столько разъ проявляло вѣроломство и измѣну трактатамъ, заключеннымъ съ ними, что расчитывать серьезно на какія-нибудь правильныя дипломатическія сношенія съ нимъ было бы нелѣпо и смѣшно. Въ послѣднее время ханство это дѣлается очагомъ всего недовольнаго противъ Россіи, гнѣздомъ всѣхъ агитаторовъ и пристанищемъ всѣхъ бродягъ и проворовавшихся русскихъ подданныхъ... Полутора вѣковой опытъ достаточно убѣдилъ, что усмирить это ханство можно только уничтоживъ въ немъ всякую самостоятельность". Такой взглядъ на Хиву раздѣлялся тогда и въ высшихъ сферахъ, безъ покушенія, однако, на независимость страны.

Поэтому, вновь было рѣшено идти на Хиву и на этотъ разъ походъ былъ обставленъ всѣми предосторожностями; несмотря на крайне тяжелыя естественныя условія, Хива была взята 29 Мая 1873 г. генераломъ Кауфманомъ. „Окружающія хивинскій оазисъ пустыни, по своимъ громаднымъ размѣрамъ, безплодію и безводію, въ высшей

[1]) Кап. Л. Костенко. Средняя Азія и водвореніе въ ней русской гражданственности. СПБ. 1871 г., стр. 345.

степени затрудняютъ сухопутное сообщеніе оазиса съ внѣшнимъ міромъ. Этимъ и обусловились тѣ неимовѣрныя трудности, которыя пришлось испытать нашимъ войскамъ ранѣе достиженія хивинскаго оазиса въ походѣ 1873 г., по трудности преодолѣнія естественныхъ препятствій, признаваемомъ однимъ изъ величайшихъ военныхъ предпріятій, занесенныхъ въ лѣтописи исторіи".

Тогдашній Хивинскій ханъ бѣжалъ изъ своихъ владѣній къ туркменамъ, ища у нихъ спасенія, но такъ какъ присоединеніе вновь покоренной страны къ Россійской Имперіи не входило въ Высочайше предначертанный планъ дѣйствій, то Туркестанскій генералъ-губернаторъ предложилъ законному владѣтелю ханства Сеидъ-Мухамедъ-Рахимъ-Богадуръ-хану вернуться въ свою столицу для принятія отъ него утраченной власти и прежнихъ правъ.

Вслѣдствіе этого приглашенія, ханъ прибылъ въ лагерь русскихъ войскъ и изъявилъ полную и чистосердечную свою готовность на исполненіе всѣхъ требованій и на принятіе всѣхъ условій, которыя будутъ ему предложены командующимъ войсками ген. Кауфманомъ.

На этомъ основаніи, 12 августа 1873 г., съ возстановленнымъ въ своихъ правахъ ханомъ былъ заключенъ нижеслѣдующій договоръ:

1) Сеидъ-Мухамедъ-Рахимъ-Богадуръ-Ханъ признаетъ себя покорнымъ слугою Императора Всероссійскаго. Онъ отказывается отъ всякихъ непосредственныхъ и дружескихъ сношеній съ сосѣдними владѣльцами и ханами и отъ заключенія съ ними какихъ-либо торговыхъ и другихъ договоровъ, и безъ вѣдома и разрѣшенія высшей русской власти въ Средней Азіи не предпринимаетъ никакихъ военныхъ дѣйствій противъ нихъ.

2) Границей между русскими землями и хивинскими служитъ Аму-Дарья отъ Кукертли

внизъ по рѣкѣ до отдѣленія отъ нея самаго западнаго протока Аму-Дарьи, а отъ этого мѣста по сему протоку до впаденія его въ Аральское море; далѣе граница идетъ по берегу моря на мысъ Ургу, оттуда вдоль подошвы южнаго чинка Усть-Урта, по такъ называемому старому руслу рѣки Аму-Дарьи.

3) Весь правый берегъ Аму-Дарьи и прилегающія къ нему земли, донынѣ считавшіяся хивинскими, отходятъ отъ хана во владѣніе Россіи со всѣми проживающими и кочующими тамъ народами. Участки земель по правому берегу, составляющіе нынѣ собственность хана и жалованные имъ для пользованія сановникамъ ханства, отходятъ вмѣстѣ съ тѣмъ въ собственность русскаго правительства, безъ всякихъ претензій со стороны прежнихъ владѣльцевъ. Хану предоставляется вознаградить ихъ убытки землями на лѣвомъ берегу.

4) Въ случаѣ, если по Высочайшей волѣ Государя Императора, часть этого праваго берега будетъ передана во владѣніе Бухарскаго Эмира, то Хивинскій ханъ признаетъ сего послѣдняго законнымъ владѣтелемъ этой части прежнихъ своихъ владѣній и отказывается отъ всякихъ намѣреній возстановить тамъ свою власть.

5) Русскимъ пароходамъ и другимъ русскимъ судамъ, какъ правительственнымъ, такъ и частнымъ, предоставляется свободное и исключительное плаваніе по Аму-Дарьѣ. Этимъ правомъ могутъ пользоваться суда хивинскія и бухарскія не иначе, какъ съ особаго разрѣшенія высшей русской власти въ Средней Азіи.

6) Въ тѣхъ мѣстахъ на лѣвомъ берегу, гдѣ окажется необходимымъ и удобнымъ, русскіе имѣютъ право устраивать свои пристани. Хивинское правительство отвѣчаетъ за безопасность и сохранность этихъ пристаней. Утвержденіе

выбранныхъ мѣстъ для пристаней зависитъ отъ высшей русской власти въ Средней Азіи.

7) Независимо отъ этихъ пристаней, предоставляется русскимъ право имѣть на лѣвомъ берегу Аму-Дарьи свои факторіи для склада и храненія своихъ товаровъ. Подъ эти факторіи, въ тѣхъ именно мѣстахъ, гдѣ указано будетъ высшею русскою властью въ Средней Азіи, ханское правительство обязуется отвести свободныя отъ населенія земли въ достаточномъ количествѣ для пристаней и для постройки магазиновъ, помѣщеній для служащихъ въ факторіи и имѣющихъ дѣла съ факторіей, для помѣщенія подъ купеческія конторы и для устройства хозяйственныхъ фермъ. Эти факторіи, со всѣми живущими въ нихъ людьми и сложенными въ нихъ товарами, находятся подъ непосредственнымъ покровительствомъ ханскаго правительства, которое отвѣчаетъ за сохранность и безопасность таковыхъ.

8) Всѣ вообще города и селенія Хивинскаго ханства отнынѣ открыты для русской торговли. Русскіе купцы и русскіе караваны могутъ свободно разъѣзжать по всему ханству и пользоваться особеннымъ покровительствомъ мѣстныхъ властей. За безопасность каравановъ и складовъ отвѣчаетъ хивинское правительство.

9) Русскіе купцы, торгующіе въ ханствѣ, освобождаются отъ платы зякета и всякаго рода торговыхъ повинностей, такъ точно, какъ хивинскіе купцы не платятъ съ давнихъ поръ зякета, ни по пути черезъ Казалинскъ, ни въ Оренбургѣ, ни на пристаняхъ Каспійскаго моря.

10) Русскимъ купцамъ предоставляется право безпошлиннаго провоза своихъ товаровъ черезъ хивинскія владѣнія во всѣ сосѣднія земли (безпошлинная транзитная торговля).

11) Русскимъ купцамъ предоставляется право, если они пожелаютъ, имѣть въ г. Хивѣ и

другихъ городахъ ханства своихъ агентовъ для сношенія съ мѣстными властями и для наблюденія за правильнымъ ходомъ торговыхъ дѣлъ.

12) Русскимъ подданнымъ предоставляется право имѣть въ ханствѣ недвижимое имущество. Оно облагается поземельною податью, по соглашенію съ высшей русской властью въ Средней Азіи.

13) Торговыя обязательства между русскими и хивинцами должны быть исполняемы свято и ненарушимо, какъ съ той, такъ и съ другой стороны.

14) Жалобы и претензіи русскихъ подданныхъ на хивинцевъ хивинское правительство обязуется безотлагательно разслѣдовать, и буде, окажутся основательными, немедленно удовлетворять. Въ случаѣ разбора претензій со стороны русскихъ подданныхъ и хивинскихъ, преимущество при уплатѣ долговъ отдается русскимъ предъ хивинцами.

15) Жалобы и претензіи хивинцевъ на русскихъ подданныхъ, въ томъ даже случаѣ, если послѣдніе находятся въ предѣлахъ ханства, передаются ближайшему русскому начальству на разсмотрѣніе и удовлетвореніе.

16) Ханское правительство ни въ коемъ случаѣ не принимаетъ къ себѣ разныхъ выходцевъ изъ Россіи, являющихся безъ дозволительнаго на то выхода отъ русской власти, къ каковой бы національности они ни принадлежали. Если кто изъ преступниковъ, русскихъ подданныхъ, будетъ скрываться отъ преслѣдованія законовъ въ предѣлахъ ханства, правительство ханское обязывается изловить таковыхъ и доставить ближайшему русскому начальству.

17) Объявленіе Сеидъ-Мухамедъ-Богадуръ-Хана, обнародованное 12 минувшаго Іюня, объ освобожденіи всѣхъ невольниковъ въ ханствѣ и

объ уничтоженіи на вѣчныя времена рабства и торга людьми, остается въ полной силѣ и ханское правительство обязуется всѣми зависящими отъ него мѣрами слѣдить за строгимъ и добросовѣстнымъ исполненіемъ этого дѣла.

18) На хивинское ханство налагается пеня въ размѣрѣ 2.200.000 руб, для покрытія расходовъ русской казны на веденіе послѣдней войны, вызванной самимъ ханскимъ правительствомъ и хивинскимъ народомъ.

12 Августа 1873 г. (мѣсяца Раджаба въ 1 день 1290 года).

Границы. Въ новыхъ, отмѣченныхъ въ договорѣ предѣлахъ, Хивинское ханство потеряло около 60% своей территоріи: до 1873 г. оно занимало 130950 кв. в. по обѣимъ сторонамъ нижняго теченія Аму-Дарьи и устьевъ этой рѣки, а послѣ заключенія договора, когда все правое побережье отпало отъ него, за ханствомъ осталось только лѣвое побережье въ размѣрѣ 54.246 кв. в. (по Стрѣльбицкому). Въ настоящее время Хивинское ханство лишь часть Хивинскаго оазиса: съ сѣвера и востока оно граничитъ Аральскимъ моремъ, а также Казалинскимъ, Чикментскимъ и Перовскимъ уѣздами Сыръ-Дарьинской области и съ Джизакскимъ уѣздомъ Самаркандской области; на югѣ примыкаетъ къ Бухарскимъ владѣніямъ и граничитъ съ Мервскимъ, Асхабадскимъ и Красноводскимъ уѣздами, а съ запада—Мангишлакскимъ уѣздомъ Закаспійской области.

Занимая лѣвый берегъ Аму-Дарьи, Хивинское ханство вытянулось вдоль рѣки на протяженіи 360 в.; сначала оно идетъ параллельно рѣкѣ, а потомъ отклоняется къ западу до стараго русла Узбоя и, такимъ образомъ, принимаетъ форму треугольника.

Находясь среди великой пустыни, между Кизилъ-Кумскими и Кара-Кумскими песками, на-

селенныя мѣста располагаются не только по рѣкѣ и ея протокамъ, а также по многочисленнымъ каналамъ и ихъ развѣтвленіямъ, снабжающимъ живительной влагой страну.

Аму-Дарья въ предѣлахъ Хивинскаго ханства течетъ по возвышенной равнинѣ и потому во многихъ мѣстахъ не трудно отводить изъ нея каналы шириною до 25 с. Тамъ же, гдѣ топографическія условія мѣстности не позволяютъ пользоваться естественнымъ теченіемъ рѣки, тамъ воду подымаютъ чигирями и пускаютъ по ирригаціонной сѣти, которая густо покрываетъ ханство и оплодотворяетъ оазисъ. Послѣдній мѣстами глубоко вдается въ пески, образуя небольшіе острова. Во время половодья переполняется не только вся ирригаціонная сѣть съ магистралями, но и сама рѣка нерѣдко выходитъ изъ низменныхъ береговъ и на сотни верстъ растекается по оазису, частью образуя озера, частью заболочивая мѣстность на громадномъ пространствѣ.

Особенно богата каналами южная часть ханства отъ Питняка до Ходжейли среднею шириною около 50 в. и длиною въ 200 в. Наиболѣе значительными каналами являются здѣсь Палаванъ-Ата, Шахъ-Абазъ, Хазаватъ, Дарьялыкъ, Лаузанъ и др., протяженіемъ по нѣсколько десятковъ верстъ каждый. Въ сѣверной же части ханства арыки менѣе многоводны и заполняются только во время половодья.

Аму-Дарья, подходя къ устью, распадается на нѣсколько рукавовъ и протоковъ, образующихъ обширную дельту съ заболоченными сѣверною и сѣверо-западною частями [1]).

Аму-Дарья, какъ было упомянуто неоднократно, несетъ массу ила, количество котораго

---

[1]) Дельта Аму-Дарьи подробно описана въ послѣднемъ трудѣ Л. А. Молчанова: „Поѣздка въ дельту Аму-Дарьи лѣтомъ 1911 г.“ Извѣстія Имп. Рус. Геогр. О-ва 1912, т. 48, стр. 101.

въ устьяхъ рѣки исчисляется приблизительно въ 45 мил. куб. метровъ въ годъ. Часть его осаждается въ протокахъ и обширныхъ камышевыхъ зарослях, откуда вода выходитъ въ море почти въ чистомъ видѣ.

На дельтѣ есть нѣсколько озеръ, изъ коихъ наибольшее Кара-Терень длиною около 15 в., и нѣсколько населенныхъ пунктовъ, въ томъ числѣ сел. Чимбай, въ 54 в. отъ гор. Никуса. Около этого же города беретъ начало протокъ Куваншъ-Джерма, окаймляющій дельту съ восточной стороны, и затѣмъ впадаетъ въ озеро Кара-Терень. Съ лѣвой стороны этого рукава отходятъ нѣсколько широкихъ каналовъ, орошающихъ часть культурныхъ земель дельты.

Другой важный протокъ Аму-Дарьи Талдыкъ окаймляетъ дельту съ западной стороны и въ свою очередь даетъ съ лѣваго берега начало множеству каналовъ, орошающихъ сѣверную часть хивинскаго ханства.

Климатъ въ южной части оазиса болѣе умѣренный, чѣмъ въ сѣверной. Средняя температура года колеблется около 12.5^0 Лѣто продолжается около 5 мѣсяцевъ, зима—3 мѣсяца и остальные 4 мѣсяца служатъ переходнымъ періодомъ отъ лѣта къ зимѣ и отъ послѣдней къ лѣту. Количество осадковъ колеблется около 88.6 м. м. Климатъ отличается континентальностью: лѣтомъ бываютъ сильныя жары, а зима отличается суровостью.

Въ силу приведеннаго выше договора 1873г., тогдашній ханъ призналъ себя покорнымъ слугою Императора Всероссійскаго и остался правителемъ въ качествѣ вассала, который подчиняется указаніямъ русскихъ властей. Наслѣдникъ его, Асфендіаръ-ханъ, вступившій въ управленіе въ 1910 г., сохраняетъ независимость во внутреннихъ дѣлахъ; въ текущемъ 1913 г. ему пожалованъ титулъ Высочества.

Во внутреннихъ дѣлахъ ханъ является лицомъ, въ которомъ сосредоточивается высшая административная, законодательная и судебная власти. Непосредственныхъ же сношеній не только съ сосѣдними странами, но и съ высшими русскими властями онъ не имѣетъ. Онъ сносится со всѣми только черезъ Начальника Аму-Дарьинскаго отдѣла Сыръ-Дарьинской области.

Въ административномъ отношеніи Хивинское ханство дѣлится на 20 бекствъ: Питнякъ, Хазаръ-Аспъ, Ханки, Ургенчъ, Кашъ-Купыръ, Хазаватъ, Кятъ, Шахъ-Абатъ или Шаватъ, Ташаузъ, Амбаръ-Манакъ, Гурленъ, Мангытъ, Клычъ-Ніазъ-бай, Кипчакъ, Порсу, Ильялы, Куня-Ургенчъ, Ходжейли, Чумпкай и Кунградъ.

Важнѣйшимъ населеннымъ пунктомъ и столицей является г. Хива, а наиболѣе крупнымъ торговымъ и промышленнымъ центромъ служитъ Новый-Ургенчъ. Въ третьемъ населенномъ пунктѣ —Куня Ургенчѣ—сосредоточивается, главнымъ образомъ, мѣновая торговля туркменъ, а въ Ильялу торговля лошадьми.

Населеніе. Общая численность населенія собственно Хивинскаго ханства трудно поддается правильному учету, но, насколько можно было выяснить путемъ разспросовъ мѣстныхъ властей, общее число дворовъ къ концу перваго десятилѣтія текущаго вѣка опредѣляется въ 107600, а число душъ 646 т., въ томъ числѣ 394.574 въ южной части, 186.450—въ средней и 65.002 чел въ сѣверной части.

На всей территоріи страны на квадратную. версту приходится 11.9 чел., а на ея культурной площади—33.1 человѣка.

Господствующимъ племенемъ являются узбеки и сарты, численность коихъ опредѣляется въ 397 т. чел.; второе мѣсто занимаютъ туркмены- 184 т., третье—каракалпаки—34 т., а затѣмъ

идутъ киргизы—23 т. и персы—6 т. Эти пять народностей составляютъ контингентъ аборигеновъ; пришлаго же населенія насчитывается около 2 т. человѣкъ—русскіе, армяне, нѣмцы, *) афганцы, бухарцы и др.

Изъ общаго числа населенія ханства 94.1% составляютъ осѣдлые и только 5.9% кочевники, преимущественно киргизы и каракалпаки.

Важнѣйшимъ источникомъ благосостоянія населенія служитъ земледѣліе. Площадь всей земли опредѣляется въ 54.246 кв. в., но большая часть ея (34180 кв. в.) представляетъ пустыню и только 20.066 кв. в. составляетъ оазисъ, на сѣверную часть котораго приходится 8870 кв. в., на среднюю—5430 кв. в. и на южную—5766 кв. в. Земли оазиса въ послѣднихъ двухъ частяхъ пропитаны различными солями, препятствующими всякой земледѣльческой культурѣ, и въ то же время почти не содержатъ фосфорныхъ солей и азотистыхъ соединеній. Много труда приходится употреблять хивинцамъ, чтобы сдѣлать свои земли пригодными для посѣвовъ хлѣбовъ или промышленныхъ растеній. Прежде всего требуется обиліе воды для промывки почвы отъ вредныхъ солей и такъ какъ вода не всегда подходитъ самотекомъ, то ее приходится подымать на нѣкоторую высоту механическими способами, что значительно удорожаетъ ея пользованіе. Съ другой стороны и соли, растворяясь въ водѣ, вновь выдѣляются изъ нея по мѣрѣ высыханія почвы и послѣдняя покрывается солончаковымъ налетомъ, который приходится сгребать лопатами, а то и просто руками.

И освобожденная отъ соли почва еще не вполнѣ пригодна для культуры и ее приходится искусственно унаваживать, для чего употребляет-

*) Заслуживаетъ вниманія нахожденіе въ ханствѣ нѣмецкой колоніи менонитовъ въ 137 чел.; колонія имѣетъ въ Акъ-Мечетѣ свою школу, и нѣмцы являются единственными винодѣлами въ странѣ

ся смѣсь 20% навоза съ 80% песку. Навоза здѣсь, однако, мало вслѣдствіе слабаго развитія скотоводства, притомъ уменьшающагося съ каждымъ годомъ отъ недостатка подножнаго корма. Поэтому отъ имѣющагося навоза ничего не пропадаетъ и имъ пользуются полностью. Туземцы, за отсутствіемъ выгоновъ и пастбищъ, скотъ держатъ въ хлѣвахъ круглый годъ, причемъ подстилкой имъ служитъ песокъ. Извержения скота перемѣшиваются съ пескомъ, самими же животными, который два раза въ недѣлю замѣняется новымъ. Песокъ пропитанный навозомъ собирается въ кучи, изрѣдка перелопачивается и выносится въ поле послѣ вспашки. Земледѣльцы же, не имѣющіе скота, удобряютъ свои поля иломъ изъ арыковъ и даже мелочью отъ старыхъ глинобитныхъ построекъ. *) Въ сѣверной части оазиса, въ дельтѣ, наносная плистая почва болѣе пригодна для земледѣлія, но и здѣсь хозяйство встрѣчается съ другого рода неудобствомъ: либо половодье сноситъ все посѣянное, либо при мелководіи все высохнетъ. Приспособить примитивное хозяйство къ непостояннымъ и перемѣнчивымъ условіямъ Аму-Дарьи — дѣло не легкое и требующее затраты массы труда. Если къ этому прибавить, что и всѣ орудія, которыми хивинецъ располагаетъ для обработки почвы, крайне примитивнаго устройства, то будетъ понятно, какъ трудно завести тамъ большое хозяйство. Только при крайне интенсивной культурѣ и постоянномъ упорномъ трудѣ возможно прокормиться семьѣ при 1—2 танапахъ земли (танапъ около 900 кв. с.). Благодаря такому труду, земледѣліе въ Хивинскомъ ханствѣ находится въ прекрасномъ состояніи и даетъ блестящіе результаты.

Наиболѣе выгоднымъ занятіемъ является разведеніе хлопчатника и люцерны; но ввиду изоли-

*) Матеріалы для изученія хлопководства, вып. III, стр. 8.

рованности страны отъ хлѣбородныхъ частей Имперіи и неимѣнія возможности своевременно пріобрѣтать запасы хлѣбовъ, населеніе принуждено часть земель отводить и подъ зерновые хлѣба и кормовыя травы.

Въ среднемъ, въ Хивинскомъ ханствѣ собирается ежегодно около 2 мил. п. хлопка-сырца, около 3.5 м. п. пшеницы, 5 м. п. джугары (сорго), 3.5 м. п. риса, 1.5 м. п. проса и по полумилліону пудовъ ячменя и меша (особый видъ гороха).

Раньше всего родятся пшеница и ячмень. По уборкѣ ихъ земля вновь обрабатывается для вторичныхъ посѣвовъ кунжута, меша, кормовой джугары, дынь и др.

Посѣвная площадь простирается до 240 т. д., въ томъ числѣ подъ пшеницей около 50 т. д., хлопкомъ—35 т. д., люцерной 35 т. д., джугарой—30 т. д., рисомъ—25 т. д., огородами—13 т. д., просомъ—9 т. д., горохомъ—6 т. д. и т. д. Люцерна разводится, главнымъ образомъ, для сѣмянъ, которыя находятъ себѣ чрезвычайно выгодный сбытъ въ Соединенныхъ Штатахъ, такъ какъ тамъ люцерна употребляется какъ зеленое удобреніе. Спросъ тамъ на этотъ предметъ почти неограниченъ, такъ какъ онъ считается лучшимъ средствомъ для возвращенія силы, истощенной хлопчатникомъ, почвѣ.

Хлопководство извѣстно въ Хивѣ очень давно, задолго до ея покоренія, но промышленныхъ размѣровъ до сихъ поръ не могло принять вслѣдствіе отсутствія удобныхъ путей сообщенія для сбыта волокна. Прежде культивировался только туземный сортъ хлопчатника съ нераскрывающимися коробками, а съ 1887 г., по иниціативѣ Московскихъ фабрикантовъ, появились и американскія сѣмена, которыя, несмотря на свою выгодность, до сихъ поръ все-таки не могутъ вытѣс-

нить прежнія сѣмена, такъ какъ послѣднія легче переносятъ климатическія невзгоды и даютъ масло лучшаго качества. Въ настоящее время около двухъ третей площади занято подъ американскимъ хлопчатникомъ и одна треть туземнымъ.

По послѣднимъ извѣстіямъ, въ Хивинскомъ ханствѣ подъ посѣвами хлопчатника находится около 85 т. танаповъ. Считая средній сборъ хлопка-сырца съ танапа въ 25 пуд., окажется, что Хива производитъ въ годъ около 2 мил. пуд. сырца, среднею стоимостью, въ 3 р. пуд. и, слѣдовательно, на общую сумму 6 мил. р. Въ 1911 г. чистаго волокна получено 658 т. п. при среднемъ его выходѣ 29.62% изъ хлопка-сырца.

Культивируется хлопчатникъ, главнымъ образомъ, въ южной части ханства, въ бекствахъ: Илайлинскомъ—9 тыс. т., Мангытскомъ—9 т., Ташаузскомъ—8 т., Хивинскомъ—7.5 т., Гурлянскомъ—6 т., Ургенчскомъ—5 т. т. и др.

При опредѣленіи средней доходности[1]) культуры хлопчатника, необходимо принимать во вниманіе какой именно хлопчатникъ культивируется—американскій или туземный—и орошается ли поле естественнымъ теченіемъ воды или ее приходится подымать съ помощью чигирей. Чистая доходность съ танапа, занятаго американскимъ хлопчатникомъ и орошаемаго напускомъ воды—40 р. 30 к., а если поливка производится съ помощью чигиря, то доходность понижается до 28 р. 15 к. съ танапа. При культурѣ туземнаго сорта въ первомъ случаѣ доходность опредѣляется въ 22 р. 90 к., а во второмъ—въ 17 р. 65 к., т. е. слишкомъ на 40% ниже.

Для отдѣленія сѣмянъ отъ волокна въ Хивѣ имѣется 11 паровыхъ хлопкоочистительныхъ заведеній и 40 заводовъ съ механическими при-

[1]) Матеріалы для изученія хлопководства, вып. III, стр. 8-9.

водами—съ керосиновыми и др. двигателями. Паровые хлопкоочистительные заводы расположены: 1—въ Ханкахъ, 1—въ Хивѣ, 1—въ Гурлянѣ, 1—въ Мантагѣ, 3—въ Ташаузѣ и 4—въ Новомъ Ургенчѣ.

Часть очищеннаго хлопка, въ количествѣ нѣсколькихъ десятковъ тысячъ пудовъ, остается въ самой странѣ для мѣстнаго потребленія—для одѣялъ и халатовъ—а все остальное количество направляется разными путями во внутреннія губерніи Россіи. Для послѣднихъ шести лѣтъ вывозъ хлопка изъ Хивы опредѣляется въ слѣдующихъ цифрахъ:

въ	1906	. .	480 т. п.
„	1907	. .	500 „ „
„	1908	. .	460 „ „
„	1909	. .	500 „ „
„	1910	. .	600 „ „
„	1911	. .	680 „ „

Хлопокъ вывозится преимущественно водою вверхъ по Аму-Дарьѣ до Чарджуя, около 300 т. п., въ томъ числѣ слишкомъ 90% направляется въ каюкахъ и лишь около 10%—на пароходахъ Аму-Дарьинской Военной флотиліи.

Почти все каючное хозяйство Аму-Дарьи принадлежитъ хивинцамъ, которые отлично справляются съ этимъ дѣломъ. Всѣхъ каюковъ насчитываются на рѣкѣ около 250; за періодъ навигаціи, при благопріятныхъ условіяхъ пріема и сдачи груза, можно совершить 5 рейсовъ между Новымъ Ургенчемъ и Чарджуемъ (около 30 дней), но такъ какъ сезоны прибытія и отправки грузовъ не совпадаютъ, то простои являются неизбѣжными и въ такихъ случаяхъ хивинскіе каючники часто принимаютъ грузъ для верхнихъ плесовъ Аму-Дарьи. Средняя грузоподъемность каюка около 1500 п. Фрахтъ, смотря по сезону, для перевозки вверхъ до Чарджуя колеблется до 50 к. съ

пуда; для спуска же внизъ онъ нѣсколько ниже Въ полую воду спускъ продолжается около 10 дней. Навигація продолжается около 9 мѣсяцевъ.

Другая половина хлопка перевозится на верблюдахъ—въ Красноводскъ, Чарджуй, Асхабадъ, Мервъ и отчасти въ Казалинскъ. Продолжительность переходовъ опредѣляется въ 20—40 дней при стоимости фрахта отъ 60 к. до 1 р. съ пуда, смотря по времени года. Верблюдъ подымаетъ только 16 пуд. и туземные чарвадары (вожатые верблюдовъ) свято исполняютъ это, такъ какъ по Шаріату запрещается обременять животное большею тяжестью.

Сѣмена хлопчатника не имѣютъ сбыта за предѣлы ханства: часть, остающаяся по обсѣмененіи полей, идетъ на маслобойные заводы, а остальная расходуется какъ горючій матеріалъ.

Масло получается на туземныхъ заводахъ примитивнаго типа, рафинировкѣ не подвергается и потому удовлетворяетъ только не требовательному вкусу туземцевъ.

Жмыхи, также какъ и масло, не составляютъ предмета вывоза и идутъ въ кормъ скоту.

Изъ другихъ отраслей сельскаго хозяйства заслуживаетъ вниманія плодоводство, виноградарство и шелководство. Фруктовъ здѣсь собирается много, но за неимѣніемъ дешевыхъ путей и средствъ сообщенія они остаются въ странѣ для мѣстнаго потребленія, которое такъ велико, что иногда не удовлетворяется мѣстнымъ производствомъ и спросъ покрывается привозомъ фруктовъ изъ Бухары.

Виноградарство составляетъ лишь часть садоводства и промышленнаго значенія не имѣетъ. Виноградъ поѣдается на мѣстѣ же въ свѣжемъ, сушеномъ или вяленомъ видѣ. Винодѣлія вовсе нѣтъ, такъ какъ туземцамъ религія запрещаетъ это занятіе, а пришлаго населенія слишкомъ ма-

ло. Только нѣмцы въ Акъ-Мечетѣ приготовляютъ для себя небольшое количество вина.

Шелководство развито только въ южной части Ханства; въ годъ разматывается около 350 п. шелка-сырца, стоимостью около 200 руб. пудъ.

Кустарное шелкоткацкое производство сосредоточено въ Ханкахъ и въ Кишлакѣ Дургадынъ. Промышленность эта серьезнаго значенія не имѣетъ и едва удовлетворяетъ мѣстному спросу.

Изъ минеральныхъ богатствъ заслуживаютъ вниманія только соляные промыслы: близъ г. Питнякъ имѣется соляное озеро Султанъ-Санджаръ, дающее довольно хорошую самосадочную соль. Въ 45 верстахъ отъ г. Куня Ургенча въ ур. Караулбентъ производится ломка каменной соли. Близъ того же города на развалинахъ древняго Харезма производится добыча селитры, которую туземцы употребляютъ для приготовленія пороха.

Наконецъ слѣдуетъ упомянуть еще о самосадочномъ озерѣ Султанъ-Сарай, которое даетъ очень хорошую соль. Послѣдняя развозится отсюда по всей Хивѣ. Недалеко отъ берега упомянутаго озера есть пещера, въ которой производится ломка квасцоваго камня, употребляемаго для протравы въ набивномъ дѣлѣ. Правильной же разработки квасцовъ пока еще нѣтъ.

Скотоводство ведется не только у кочевниковъ, число коихъ сокращается съ каждымъ годомъ, но оно развито и у осѣдлыхъ; у первыхъ насчитывается около 100 тыс. головъ овецъ и около 10 тыс. верблюдовъ, тогда какъ у другой части населенія насчитывается: 335 тыс. овецъ, 175 тыс. крупнаго рогатаго скота, 110 тыс. лошадей, 70 тыс. верблюдовъ, 44 тыс. козъ и 21 т.ословъ, а всего 420 тыс. головъ. Скотоводство наиболѣе развито въ Куня Ургенчѣ, въ Хазаватѣ,

Мангытѣ, Ильялы, Питнякѣ, Хивѣ, Порсу и др. мѣстахъ.

Въ показанныхъ размѣрахъ скотоводство едва удовлетворяетъ мѣстнымъ требованіямъ, и даетъ очень мало продуктовъ молочнаго хозяйства для вывоза за предѣлы страны. Молочнаго хозяйства въ промышленныхъ размѣрахъ почти вовсе нѣтъ. Изъ продуктовъ скотоводства изъ Хивы вывозится шерсть, масло коровье, кожи и шкуры, въ томъ числѣ каракуль и кишки бараньи для отправки заграницу.

Часть шерсти перерабатывается на мѣстѣ на разныя издѣлія, изъ коихъ особенно славятся ковры, приготовленные текинками.

Обращаясь за симъ къ характеристикѣ внутренней торговли Хивинскаго ханства, необходимо отмѣтить полное отсутствіе какой-либо статистики, могущей освѣтить этотъ предметъ въ количественномъ отношеніи, если такъ можно выразиться, такъ какъ учета обращающемуся въ странѣ товару нигдѣ не ведется. Нѣкоторыя данныя можно получить изъ конторъ транспортныхъ обществъ и управленія Аму-Дарьинской флотиліи, но и здѣсь нѣтъ точной классификаціи товаровъ, да притомъ и трудно раздѣлить грузы идущіе съ лѣваго хивинскаго берега Аму-Дарьи отъ идущихъ съ праваго ея берега, т. е. изъ Аму-Дарьинскаго Отдѣла

Вся внутренняя торговля сосредоточена исключительно на базарахъ или вѣрнѣе ярмаркахъ, собирающихся въ опредѣленныхъ пунктахъ и въ назначенные дни. Торговля мелкая, товары и продаваемые и покупаемые собираются по мелочамъ въ не сортированномъ видѣ. Послѣдней операціи подвергается лишь товаръ предназначенный къ вывозу, такъ какъ онъ въ большинствѣ представляетъ массовый грузъ и покупатель требуетъ его опредѣленныхъ качествъ.

Предметами вывоза являются, главнымъ образомъ: хлопокъ, шерсть, овчины, каракуль, рыба, рисъ, сѣмя люцерны, невыдѣланныя кожи и шкуры, масло коровье и т. п. Ввозится же, главнѣйше: мануфактура, чай, сахаръ, керосинъ, лѣсной строительный матеріалъ, ламповый и ножевой товаръ, желѣзныя издѣлія и т. д. По приблизительнымъ подсчетамъ, Хива больше спрашиваетъ товаровъ, чѣмъ сама ихъ отпускаетъ. Торговля хлѣбомъ носитъ болѣе или менѣе случайный характеръ; ввозится хлѣбъ въ зернѣ и мукѣ только при неурожаяхъ, обыкновенно же страна обходится хлѣбомъ собственнаго производства. Да его, впрочемъ, здѣсь не особенно много и потребляется такъ какъ хивинцы предпочитаютъ фрукты, молочные продукты и мясо.

Хива, особенно ея южная и средняя части, имѣетъ всѣ задатки для оживленной торговопромышленной дѣятельности, которая не проявляется теперь вслѣдствіе отсутствія правильныхъ путей сообщенія. Поэтому, проектируемое нынѣ Кокандъ-Наманганскимъ Обществомъ соединеніе Чарджуя съ Кунградомъ черезъ Хиву имѣетъ огромное значеніе. Несомнѣнно, что намѣченный рельсовый путь не остановится въ Кунградѣ, а пойдетъ впослѣдствіи и дальше до соединенія съ Ташкентской желѣзной дорогой и тогда для хивинскаго товарообмѣна сѣверное направленіе получитъ преобладающее значеніе, по крайней мѣрѣ для болѣе цѣнныхъ грузовъ. Несомнѣнно также и то, что съ сооруженіемъ желѣзной дороги вся прорѣзанная ею полоса будетъ по возможности орошена и занята подъ посѣвы хлопчатника; подъ эту же культуру отойдетъ и большая часть земель нынѣ занятыхъ зерновыми хлѣбами.

БУХАРСКОЕ ХАНСТВО.

Бухара [1])—одинъ изъ древнѣйшихъ памятниковъ первобытной исторіи человѣчества, колыбелью котораго является Центральная Азія,—не разъ служила ареной исторической борьбы Ирана съ Тураномъ, причемъ и размѣры ея измѣнялись съ перемѣной счастья въ ту или другую сторону. Она то разросталась въ мощное государство съ громаднымъ вліяніемъ на весь тогдашній культурный міръ, то теряла самостоятельность и обращалась въ скромную провинцію какой-нибудь вновь народившейся монархіи.

Занимая центральное положеніе въ Туранѣ, Бухара всегда принимала большое участіе въ исторической судьбѣ народовъ Средней Азіи. Ея исторія можетъ быть разбита на три періода: первый обнимаетъ эпоху отъ зарожденія ея до нашествія арабовъ, второй—наиболѣе интересный—начинается отъ владычества арабовъ (666 г. отъ Р. Х.) и заканчивается паденіемъ Тимуридовъ (1500 г.), и третій періодъ знимаетъ послѣднія четыреста лѣтъ

Первый мифическій періодъ Бухары теряется во мракѣ неизвѣстности и даже нельзя установить въ точности время основанія ея.

Существуетъ легенда, что Сіаушъ, сынъ Кейкауса, бѣжалъ изъ Ирана къ могущественному

---

[1]) Наиболѣе полная исторія Трансоксаніи и Бухарскаго ханства принадлежитъ перу Гер. Вамбери: „Исторія Бохары или Трансоксаніи съ древнѣйшихъ временъ до настоящаго". СПБ. 1873 г. Первый томъ этого труда посвященъ исторіи Трансоксаніи, второй—исторіи Бухарскаго ханства. Въ этомъ трудѣ (т. 1, стр. 15) говорится, что неизвѣстно, съ какого времени древній иранскій городъ Джему-кетъ получилъ туранское имя Бохара; бухаромъ по-монгольски называется буддистскій храмъ, монастырь; у мусульманскихъ писателей тоже приводится такая этимологія, съ присовокупленіемъ, что бухаромъ на языкѣ идолопоклонниковъ называется Моджма-и-илмъ, т. е. сборный пунктъ знанія, слѣдовательно, коллегія или училище. Турки и до сихъ поръ произносятъ это слово правильно Бухара, а персы говорятъ—Бохара

Туранскому князю Ефрасіабу въ Заамударьинскую область, въ такъ называемую Трансоксанію, т. е. въ страну, лежащую по ту, отъ Ирана, сторону—восточную—рѣки Окса, переименованную впослѣдствіи въ Аму-Дарью.[2]) Желая оставить по себѣ память, Сіаушъ основалъ городъ Бухару. По другой версіи, этотъ городъ основанъ самимъ Ефрасіабомъ, а по третьей версіи, Бухара есть позднѣйшее названіе города Джемкента, основаннаго при первомъ бухарскомъ князѣ Аберци. Побѣдоносное шествіе Александра Македонскаго по Средней Азіи захватило также и Бухару, вошедшую въ составъ образовавшейся тогда монархіи, которая, однако, какъ извѣстно, продержалась недолго. Искусственно сплоченныя великимъ завоевателемъ народности мало по малу стали послѣ его смерти отвоевывать себѣ независимость. Изъ глубины Азіи (Тибета) стали появляться на Трансоксанской территоріи разные номады и въ томъ числѣ тюрки основали приблизительно во 2 вѣкѣ до Р. Х. свое царство на развалинахъ греко-бактрійскаго владычества, продержавшееся до начала 3 вѣка по Р. Х. Въ эту эпоху въ Персіи Артаксеркъ, изъ семейства Сасановъ, возсталъ противъ Парфянскаго царя Ардабана и принялъ въ 226 г. послѣ Р. Х. титулъ „Царя царей“, который потомъ перешелъ къ персидскимъ шахамъ, пользующимся имъ и до нынѣ. Сасаниды—величайшая изъ персидскихъ династій—успѣшно боролись сначала съ римлянами, а позже съ византійцами, но въ началѣ VII вѣка были побѣждены арабами, которые по смерти Магомета стали во всѣ стороны успѣшно распространять исламъ. Въ 642 г. при Ездегардѣ III —послѣднемъ Сасанидѣ—Персія была покорена арабами; послѣдніе продолжали свое побѣдонос-

[2]) Оксъ есть пограничная линія между Ираномъ и Тураномъ; лѣвый берегъ рѣки принадлежитъ Ирану, правый Турану.

ное шествіе и за ея предѣлы по направленію къ Белху, считавшемуся однимъ изъ южныхъ воротъ Трансоксаніи, и богатой Согдіанѣ. Арабское движеніе не ограничилось этой богатой добычей, а захватило еще въ 672 г. Бухару, которою владѣла тогда царица Хатунъ. Арабы скоро укрѣпились въ завоеванныхъ владѣніяхъ и съ этого времени начинается второй періодъ Бухары.

Арабы съ большимъ рвеніемъ стали вербовать поклонниковъ ученія своего пророка Магомета, всячески поощряя прозелитовъ; суровыя наказанія упорствующимъ и отступникамъ въ связи съ наградами увѣровавшимъ, произвели большой переворотъ въ религіозныхъ вѣрованіяхъ многомилліоннаго населенія Ирана и Турана, исповѣдывавшихъ, главнымъ образомъ, ученія Зороастра и Будды. Кое-гдѣ эти вѣрованія приходили въ столкновенія между собою, но, въ общемъ, уживались довольно хорошо, такъ какъ ни съ той, ни съ другой стороны не проявлялось особеннаго фанатизма. Такимъ отсутствіемъ фанатизма воспользовались и первые проповѣдники ученія Христа еще при жизни Апостоловъ, но серьезное распространеніе христіанское ученіе стало получать въ Средней Азіи съ изгнаніемъ изъ Византійской имперіи несторіанскихъ сепаратистовъ. Послѣдніе, по словамъ Вамбери,[3]) принуждены были очень рано перенести свою дѣятельность на далекій Востокъ. Ихъ дикая ярость противъ Византіи пріобрѣла имъ на время расположеніе Сасанидовъ, и до появленія ислама, дѣятельность ихъ была весьма успѣшна, особенно въ тѣхъ странахъ, гдѣ столкновеніе буддизма съ парсизмомъ подготовило почву для религіозныхъ спекуляцій. Образовались даже епископіи въ Самаркандѣ и Бухарѣ, но, съ усиленіемъ ислама, христіанство потеряло значительную

[3]) Гер. Вамбери, Трансоксанія, т. I., стр. 17.

часть своихъ прозелитовъ; изъ городовъ оно совершенно исчезло и сохранилось только въ горахъ. Эта знаменательная борьба четырехъ вѣроученій—Зороастра, Будды, Христа и Магомета—закончилась уже въ XIII в. укрѣпленіемъ ислама, ставшаго въ Средней Азіи господствующей религіей.

Велико было вліяніе арабовъ на Трансоксанію и въ политическомъ отношеніи, но арабскій халифатъ не могъ удержать въ цѣлости своей обширной монархіи, которая распалась, причемъ часть ея досталась Саманидамъ (819 г.), потерявшимъ ее въ концѣ перваго тысячелѣтія христіанской эры (999 г.), когда тюркскій князь Илекъ-ханъ въѣхалъ побѣдителемъ въ Бухару.

При Саманидахъ было составлено первое географическое описаніе Трансоксаніи и при нихъ же страна прожила свой золотой вѣкъ. Особенно прославился Эмиръ Измаилъ, при которомъ власть повелителя Бухары простиралась на сѣверъ до границы великой пустыни, на востокъ до предгорій Тяня-Шаня и на югъ почти до Индіи. Бухара сдѣлалась не только резиденціей Эмира, но и центромъ духовныхъ вождѣленій, одушевлявшихъ восточную часть мусульманскаго міра. Онъ построилъ много дворцовъ, выказалъ особенную заботливость въ сооруженіи водопроводовъ и ирригаціонной сѣти; число школъ при немъ въ Бухарѣ было больше, чѣмъ въ прочихъ городахъ восточной Азіи; городъ процвѣталъ и сталъ средоточіемъ богатства, науки, торговли и промышленности, преимущественно, шелковой. При немъ его владѣнія во всемъ мусульманскомъ мірѣ пріобрѣли славу Благородной или Благочестивой Бухары (Бохара-и-шерифъ).

Бухару и ея достопримѣчательности описываютъ многіе туземные и арабскіе историки. Внутренній городъ, окруженный стѣною съ семью

въ ней верстами, былъ не особнно видный; за то тѣмъ великолѣпнѣе была загородная часть, орошенная обильнымъ водою каналомъ и гдѣ великолѣпіе зданій соперничало съ роскошью природы. На берегу только одного изъ этихъ каналовъ находилось 2000 увеселительныхъ замковъ. Первые арабскіе путешественники очень восхваляютъ обширные сады съ небольшими, но вкусными плодами, и алумъ-бухара (бухарская слива), знаменитая уже за 1000 лѣтъ, и теперь по всей Азіи считается за самую лучшую изъ всей породы этихъ фруктовъ. Но Бухара была не только пышнымъ городомъ, славившимся богатствомъ своей природы, она служила также и громаднымъ складочнымъ пунктомъ для торговли Китая съ Западной Азіей; кромѣ большихъ магазиновъ шелковыхъ, парчевыхъ и бумажныхъ матерій, прекрасныхъ ковровъ, серебряныхъ и золотыхъ издѣлій, въ ней былъ большой денежный рынокъ и она служила мѣняльной лавкой для народовъ Восточной и Западной Азіи.[4])

Саманидовъ смѣняетъ новая династія Сельджукидовъ, давшихъ знаменитаго султана Санджара, называемаго вторымъ Александромъ Македонскимъ. Династія продержалась всего около 130 лѣтъ и по прекращеніи ея, въ продолженіе слишкомъ 70 лѣтъ, Бухарой владѣли то тюрки, то хивинцы.

Начало XIII вѣка, не только въ исторіи Бухары, но и всего древняго міра, знаменуется движеніемъ монголовъ изъ глубины великой пустыни Гоби. Этими полчищами предводительствовалъ Чингизъ-ханъ, родившійся въ 1154 году. Почти полвѣка прожилъ онъ на родинѣ, воюя съ соплеменниками и другими народностями и только на рубежѣ XII и XIII вѣковъ двинулся во главѣ

---

[4]) Вамбери, стр. XII—XIII

слишкомъ полумилліонной орды, все опрокидывая и разрушая на своемъ пути. Обладая желѣзной волей и сильнымъ характеромъ, честолюбивый и жестоконравный, онъ всецѣло подчинилъ себѣ монголовъ и сдѣлалъ изъ нихъ непобѣдимыхъ воителей. До 1206 г. онъ покорилъ почти всѣхъ кочевниковъ Гоби и обратился къ Югурамъ и, побѣдивъ ихъ, направился вмѣстѣ съ побѣжденными противъ Китая, гдѣ имѣлъ огромный успѣхъ. Затѣмъ онъ двинулся на западъ и первымъ великимъ его подвигомъ было разрушеніе Харезмской монархіи въ 1218 г. Вскорѣ пала и Бухара, разрушенная, разгромленная и сожженная. Населеніе частью было вырѣзано, частью уведено въ рабство. Прошло еще немного времени, чтобы завоевать всю Трансоксанію и превратить въ груды развалинъ все, что сооружалось и пріобрѣталось вѣками.

По смерти Чингизъ-хана, обширныя его владѣнія были раздѣлены между его тремя сыновьями—Чегетаемъ, Октаемъ и Джюджи. Въ 1273 году Бухару разграбилъ и разорилъ Абака, взявъ съ собою 50 тысячъ плѣнныхъ. Дѣти Чингизъ-хана продолжали систему отца и Чингизиды властвовали въ описываемой мѣстности около 200 лѣтъ, когда на смѣну имъ явился еще болѣе могущественный міропотрясатель- Тимуръ или Тамерланъ (1363—1405 г.г.). Наскоро сколоченное монгольское владычество въ Средней Азіи оставило по себѣ только развалины когда-то великихъ культурныхъ центровъ. На смѣну монголамъ явились тюрки, мало уступавшіе своимъ предшественникамъ въ жестокости, убійствахъ и грабежахъ.

Трансоксанія и вообще вся Средняя Азія, раздробленная на множество мелкихъ владѣній, разстроенныхъ и разоренныхъ междоусобными войнами, представляла собой прекрасную арену

для побѣдоноснаго шествія Тамерлана, который въ сравнительно короткое время собралъ подъ свои знамена самыя разнородныя народности, образовавъ великую монархію, простиравшуюся отъ Западнаго Китая къ западу до Мраморнаго моря и отъ Иртыша на сѣверѣ до Ганга на югѣ. Столицей своего царства онъ избралъ Самаркандъ, который обстроилъ съ рѣдкимъ великолѣпіемъ и роскошью и куда привозилъ всѣ богатства, награбленныя въ побѣжденныхъ странахъ. Въ отличіе отъ Чингизъ-хана, Тамерланъ не только разрушалъ, но и созидалъ многое; покровительствуя процвѣтанію наукъ, искусствъ и промышленности, Тамерланъ привелъ въ цвѣтущее состояніе излюбленныя имъ мѣста Средней Азіи и преимущественно Самаркандъ и Бухару. Между прочимъ онъ много сдѣлалъ по улучшенію путей сообщенія, чѣмъ сильно содѣйствовалъ развитію торговли.

Подъ управленіемъ Тимуридовъ великая монархія просуществовала очень недолго, она распалась вслѣдствіе постоянныхъ распрей между дѣтьми и внуками Тамерлана и началось разложеніе культурнаго строя, созданнаго великимъ завоевателемъ Азіи.

Она распалась подъ натискомъ узбековъ, тюрко-монгольскихъ племенъ, такъ называемой, Голубой Орды, жившей въ низовьяхъ Волги, Урала и Эмбы вплоть до Аральскаго моря. Узбекскіе князья стали мало по малу отвоевывать у Тимуридовъ ихъ владѣнія, пока, наконецъ, знаменитый узбекъ Шейбани не взялъ въ 1500 г. Бухару и Самаркандъ, чѣмъ и положилъ конецъ династіи Тамерлана и основаніе Бухарскаго ханства.

„Средняя Азія, по словамъ Вамбери[5]), по-

[5]) Вамбери, стр. 274.

слѣ паденія Тимуридовъ, по немногу съ высокой степени образованности и истиннаго влеченія къ прекрасному, упала въ ту тину невѣжества, дошла до того варварства, изъ котораго уже никогда не будетъ въ состояніи высвободиться. Съ угасаніемъ ея культурной эпохи, стало блѣднѣть и ея государственное значеніе, и Бухара и Самаркандъ, которыхъ государи считали въ продолженіе вѣковъ наилучшими частями магометанской Азіи, уже сыграли до конца свою роль на сценѣ всемірной исторіи".

Такой мрачный взглядъ знаменитаго историка Трансоксаніи не вполнѣ оправдывается послѣдующими событіями и особенно зарожденіемъ новой культурной жизни, начавшейся въ Средней Азіи за послѣдніе полвѣка, съ водвореніемъ русскаго владычества надъ большею частью земель бывшей монархіи Тамерлана.

Неправъ Вамбери и въ томъ отношеніи, что и Шейбаниды, особенно Абдуллахъ-ханъ, не разъ показывали заботливость свою о процвѣтаніи страны, которая при упомянутомъ ханѣ вновь достигла во второй половинѣ XVI вѣка высокаго благоденствія и могущества. Китайскій багдыханъ, Константинопольскій султанъ и Крымскій ханъ одинаково искали дружбы Абдуллахъ-хана, имя котораго потомство долго связывало со всѣми общеполезными сооруженіями. Самъ Вамбери восклицаетъ „да, на правленіе Абдуллахъ-хана можно, по справедливости, смотрѣть, какъ на послѣдній лучъ того блеска, который не разъ исходилъ отъ престола Трансоксаніи.

Шейбаниды продержались въ Бухарѣ всего около 100 лѣтъ до конца XVI в.; ихъ смѣнили Аштарханиды, продержавшіеся нѣсколько дольше, около 150 лѣтъ. Послѣдній Аштарханидъ—Эбулфеизъ-ханъ—сначала лишился всей Цисоксанской области съ Чарджуемъ, а потомъ потерялъ и всѣ

остальныя владѣнія, которыя достались Надиръ-шаху персидскому.

Въ 1784 г. на Трансоксанскій престолъ вступаетъ Эмиръ Маасумъ и первымъ его подвигомъ является разгромъ Мерва; узбеки совершенно опустошили окрестности Мерва, жителей угнали въ рабство въ Бухару и чтобы окончательно воспрепятствовать возрожденію этого города разрушили старинную плотину, много вѣковъ снабжавшую Мервскій оазисъ водой изъ Мургаба[6]). И съ тѣхъ поръ отъ древней Маргіаны остались лишь однѣ развалины, разбросанныя на громадномъ пространствѣ, служа печальными памятниками былого величія.

Аштарханидовъ смѣняютъ Мангиты, все изъ того же племени узбековъ, при которыхъ, вмѣсто заботъ о просвѣщеніи и благоденствіи народовъ, всюду проявляется ханжество, приведшее къ упадку нравовъ. Въ 1826 г. на престолъ вступилъ Насруллахъ, о которомъ Вамбери говоритъ (т. II 138), что въ продолженіе 34-лѣтняго правленія этотъ эмиръ представлялъ міру примѣръ того, какъ много мерзостей способенъ совершить магометанскій государь въ Азіи и какое тиранство въ состояніи выноситъ народъ, порабощенный ханжествомъ. При немъ были казнены, послѣ продолжительныхъ и мучительныхъ пытокъ, два англійскихъ посланника—Стоддартъ и Конолли, которыхъ не могло спасти отъ смерти ни заступничество русскаго посольства, находившагося въ то время въ Бухарѣ, ни ходатайство турецкаго султана.

Въ 1860 г. бухарскій престолъ унаслѣдовалъ сынъ Насруллаха Сеидъ Мозафферъ-Эддинъ, которому пришлось пожать горькіе плоды посѣяннаго его отцомъ зла.

---

[6]) По другимъ источникамъ, разрушеніе плотины на Мургабѣ приписывается Эмиру Шахъ-Мураду.

Съ управленіемъ Мозафферъ-Эддина связано начало серьезнаго движенія русскихъ въ Центральную Азію вообще и въ Бухару въ частности, причемъ Бухара потеряла свою независимость и сдѣлалась вассальной областью Россіи. По смерти его, въ 1885 г. управленіе Бухарой перешло къ сыну его Сейдъ-Абдулла-Ахадъ-хану. По смерти же послѣдняго, въ 1911 г., Эмиромъ Бухары объявляется Сейдъ Мирза-Али.

Сношенія Россіи съ Бухарой начались очень давно, еще до выступленія монголовъ, но въ первое время они имѣли болѣе или менѣе случайный характеръ. Спустя нѣсколько вѣковъ, въ 1675 г., царь Алексѣй Михайловичъ шлетъ своего посла Даудова къ Бухарскому хану Абдулъ-Азизу. Петръ великій, очень интересовавшійся воднымъ путемъ въ Индію, поручилъ въ 1716 г. кн Бековичу-Черкасскому, посланному имъ въ Хиву, и Флоріо Беневени, посланному царемъ въ 1719 г. въ Бухару, завязать торговыя сношенія съ средне-азіатскими народами. Посольство Императрицы Екатерины учреждаетъ въ Бухарѣ медресе Эрназаръ. Въ 1819 г., въ Бухару было послано дипломатическое посольство съ Негри и Мейендорфомъ во главѣ и при участіи натуралистовъ Эверсмана и Пандера Въ 1834 и 1835 г. въ Бухару ѣздили Демезонъ и Витковичъ, между прочимъ для освобожденія русскихъ плѣнныхъ. Наиболѣе интересное, въ научномъ отношеніи, посольство Россіи въ Бухару имѣло мѣсто въ 1841 г. Подъ начальствомъ инженера Бутенева была снаряжена большая экспедиція, съ участіемъ нѣсколькихъ выдающихся ученыхъ силъ, въ томъ числѣ Ханыкова; хотя въ политическомъ отношеніи экспедиція и не имѣла особаго успѣха, но, благодаря ученымъ трудамъ отдѣльныхъ членовъ ея, Россія довольно близко познакомилась съ исторіей и современнымъ состояніемъ

Бухары въ политическомъ и торгово-промышленномъ отношеніяхъ. Затѣмъ въ 1859 г. былъ посланъ полк. Игнатьевъ, въ 1865 г.—Струве и Глуховской, а послѣдняя миссія подъ начальствомъ Носовича имѣла мѣсто въ 1870 г.

Движеніе русскихъ войскъ во второй половинѣ прошлаго вѣка то противъ хивинцевъ, то противъ другихъ, менѣе значительныхъ народностей Средней Азіи, и особенно взятіе Ташкента, вызвало со стороны Эмира Бухарскаго рядъ непріязненныхъ отношеній къ Россіи. Онъ потребовалъ отъ Россіи очищенія завоеванныхъ ею земель, конфисковалъ имущество русскихъ подданныхъ, проживавшихъ въ Бухарѣ, и даже собирался силой оружія привести въ исполненіе свои требованія. Это привело къ столкновенію его съ русскими войсками 20 мая 1866 г. на лѣвомъ берегу Сыръ-Дарьи при Ирджирѣ, гдѣ Эмиръ потерпѣлъ полное пораженіе и долженъ было спастись бѣгствомъ въ Джизакъ. „Ирджирское сраженіе, говоритъ Вамбери (т. II, 182). было Каннами для Туркестана; здѣсь погибли болѣе, чѣмъ тысячелѣтняя независимость, его значеніе и вліяніе его власти на прочіе народы Центральной Азіи". Положеніе Музафферъ-Эддина стало чрезвычайно затруднительнымъ, его даже заподозрили въ тайныхъ сношеніяхъ съ Россіей, и онъ былъ вынужденъ продолжать войну, но всюду терпѣлъ пораженіе за пораженіемъ и терялъ одну за другою крѣпости и укрѣпленныя позиціи. Прошло всего два года послѣ знаменитаго боя при Ирджирѣ, какъ Бухара потеряла Ура-Тюбе, Джизакъ, Ходжентъ и даже 20 Мая 1868 г. палъ Самаркандъ—твердыня великой монархіи Тамерлана. Черезъ двѣ недѣли, 2 Іюня того же года, на Зирабулакскихъ высотахъ Эмиръ Бухарскій потерпѣлъ окончательное пораженіе и принужденъ былъ просить у Россіи миръ. По договору

23 Іюня 1868 г. Бухара уступила Россіи Самаркандское, Катты-Курганское, Пенджекентское и Ургутское бекства и, кромѣ того, обязалась уплатить 500 т. р. военной контрибуціи; предоставить русскимъ подданнымъ, безъ различія вѣры, свободныя торговыя сношенія во всемъ ханствѣ и защищать ихъ имущество и личную безопасность, дозволить русскимъ купцамъ учрежденіе торговыхъ агентствъ во всемъ ханствѣ, взимать пошлину съ привозныхъ русскихъ товаровъ не свыше $2^1/_2\%$ ad valorem, а также предоставить русскимъ купцамъ свободный проѣздъ черезъ ханство.

Заключеніе дружескаго договора съ Россіей было вынужденное для Музафферъ-Эддина, такъ какъ не только его приближенные, но и другіе мусульманскіе владыки видѣли въ этомъ актѣ измѣну исламу и старались всѣми мѣрами заставить Эмира продолжать войну съ невѣрными. Его хотѣли свергнуть съ престола, и провозгласить Эмиромъ его сына Кетте-Тюре, но Музафферъ-Эддинъ собралъ остатки своихъ силъ и при сильной поддержкѣ русской власти подавилъ возстаніе. Кетте-Тюре вмѣстѣ съ Шегри Себзъ пытался свергнуть отца съ престола, но русскія войска разогнали мятежниковъ, и взявъ Карши — второй городъ ханства—возвратили его Эмиру Бухарскому къ общему удивленію всего населенія.

Въ послѣдующія нѣсколько лѣтъ русскія войска смирили еще нѣсколько мелкихъ мятежныхъ ханствъ и тѣмъ упрочили положеніе Музафферъ-Эддина въ Бухарѣ, которая сильно сократилась послѣ отдѣленія отъ нея Самарканда, Катта-Кургана, Джизака и др., вошедшихъ въ составъ Россійской Имперіи. Побѣдой надъ Музафферъ-Эддиномъ фактически закончилось завоеваніе коренного Туркестана и утвержденіе русскаго владычества въ Центральной Азіи.

По этому поводу Вамбери замѣчаетъ: „отъ русскихъ успѣховъ въ Центральной Азіи исламъ вообще получилъ опаснѣйшую рану, какую досихъ поръ въ состояніи былъ нанести ему крестъ въ продолженіе болѣе чѣмъ тысячелѣтней борьбы. Въ новое время могучее вліяніе христіанскаго запада насквозь проникло магометанскую Западную Азію во всѣхъ ея частяхъ... Не Мекка, а Бухара была духовнымъ центромъ ислама. Сюда стремились ревностные мусульмане изъ всѣхъ частей Оттоманской Имперіи, Египта, Феца и Марокко и здѣсь почерпали живительную силу для своего религіознаго фанатизма. Вступленіе невѣрныхъ на священную почву и господство ихъ должно страшно потрясти благочестивыя души правовѣрныхъ и пыль, поднявшаяся отъ развалинъ этой главной опоры ислама (какъ всегда величалась Бухара)

„Кувети исламъ у динъ эстъ“

будетъ подобно черному облаку несчастья еще долго, долго, если не навѣки, омрачать небо будущности ислама (т. II, 198)“.

Побѣда русскаго оружія имѣла еще и то громадное значеніе, что вездѣ, гдѣ укрѣплялась русская власть, она первымъ дѣломъ уничтожала невольничество, прекращала куплю-продажу рабовъ и томившихся въ неволѣ, кому бы они ни принадлежали, отпускала на свободу.

Бухара была не только опорой ислама, но и главнымъ рынкомъ во всей Средней Азіи для торговли живымъ товаромъ. Десятки тысячъ людей—мужчинъ и женщинъ, взрослыхъ и дѣтей,—томились въ каторжныхъ работахъ при самыхъ ужасныхъ условіяхъ жизни. Съ покореніемъ Ташкента и особенно послѣ взятія Самарканда, бѣглые невольники со всѣхъ концовъ Бухарскаго ханства стали искать и находить спасеніе у русскихъ. Спасаться, однако, было нелегко и еще въ

1870 году русская миссія подъ начальствомъ Носовича въ одной только столицѣ Бухары застала до 10000 рабовъ.

Какъ только Бухара стала въ вассальныя отношенія къ Россіи и явилась возможность руководить политикой Эмира. Туркестанскій Генералъ-Губернаторъ Кауфманъ, при заключеніи съ нимъ 28 Сентября 1873 г. дружественнаго договора, потребовалъ включеніе въ него слѣдующаго знаменательнаго пункта: „Въ угоду Государю Императору Всероссійскому и для вящей славы Его Императорскаго Величества Высокостепенный Эмиръ Музаффераъ постановилъ: отнынѣ въ предѣлахъ Бухарскихъ прекращается на вѣчныя времена постыдный торгъ людьми, противный законамъ человѣколюбія".

Во исполненіе этого обязательства, Эмиръ освободилъ тысячи разноплеменныхъ рабовъ, которые быстро разбрелись во всѣ стороны, благословляя великодушнаго Бѣлаго Царя.

Такъ закончилась вѣковая борьба разноплеменныхъ народовъ Средне-Азіатскаго мусульманства между собою, и усмиреніемъ ихъ Россія сослужила великую службу культурному міру.

Послѣ заключенія перваго дружественнаго договора между Россіей и Бухарой въ 1868 г., прошло еще пять лѣтъ, когда былъ заключенъ въ Шаарѣ другой такой-же договоръ о дружбѣ 28 Сентября 1873 г., болѣе полный. За это короткое время весь край былъ умиротворенъ и границы между владѣніями, которыя Россія сохранила за Бухарскимъ Эмиромъ, и тѣми, которыя она оставила за собою, вполнѣ опредѣлились и потому явилась возможность войти между собою въ болѣе детальное соглашеніе, заключающееся въ слѣдующемъ:

1) Пограничная черта между владѣніями Его Императорскаго Величества Императора Всероссійскаго и Его Высокостепенства Эмира Бухарскаго остается безъ измѣненія.

Съ присоединеніемъ нынѣ къ русскимъ владѣніямъ всѣхъ хивинскихъ земель, лежащихъ на правомъ берегу рѣки Аму-Дарьи, прежняя граница владѣній Бухарскаго Эмира съ Хивинскимъ ханствомъ, идущая на западѣ отъ урочища Халъата, по направленію къ тогаю Гугертли на правомъ берегу Аму, уничтожается. Къ владѣніямъ Бухарскаго Эмира присоединяется земля, заключающаяся между прежнею бухаро-хивинскою границею, правымъ берегомъ Аму-Дарьи, отъ Гугертли до тогая Мешекли включительно и чертою, идущею отъ Мешекли къ точкѣ соединенія прежней бухарско-хивинской границы съ граничною чертою Россійской Имперіи.

2) Съ отдѣленіемъ праваго берега Аму-Дарьи отъ Хивинскаго ханства, всѣ караванныя дороги, ведущія изъ Бухары на сѣверъ въ русскія владѣнія, проходятъ черезъ земли исключительно бухарскія и русскія. За безопасностью караваннаго и торговаго движенія по этимъ дорогамъ будутъ блюсти оба Правительства, русское и бухарское, каждое внутри своихъ предѣловъ.

3) Въ той части рѣки Аму-Дарьи, которая принадлежитъ Бухарскому Эмиру, предоставляется свободное плаваніе по рѣкѣ, наравнѣ съ бухарскими судами, русскимъ пароходамъ и другимъ русскимъ судамъ, какъ правительственнымъ, такъ и частнымъ.

4) Въ тѣхъ мѣстахъ на бухарскихъ берегахъ Аму-Дарьи, гдѣ окажется необходимымъ и удобнымъ, русскіе имѣютъ право устраивать свои пристани и склады для товаровъ. Наблюденіе за безопасностью и сохранностью этихъ пристаней и складовъ беретъ на себя Бухарское правитель-

ство. Утвержденіе выбранныхъ мѣстъ для пристаней зависитъ отъ высшей русской власти въ Средней Азіи.

5) Всѣ города и селенія Бухарскаго ханства открыты для русской торговли. Русскіе купцы и русскіе караваны могутъ свободно разъѣзжать по всему ханству и пользуются особеннымъ покровительствомъ мѣстныхъ властей. За безопасность русскихъ каравановъ внутри бухарскихъ предѣловъ отвѣчаетъ Бухарское правительство.

6) Со всѣхъ безъ исключенія товаровъ, принадлежащихъ русскимъ купцамъ, идущихъ изъ русскихъ предѣловъ въ Бухару, или изъ Бухары въ Россію, будетъ взиматься въ Бухарѣ по два съ половиной процента со стоимости товаровъ, подобно тому, какъ и въ Туркестанскомъ краѣ взимается одна сороковая часть. Сверхъ этого зякета не будутъ взиматься никакія постороннія, добавочныя пошлины.

7) Русскимъ купцамъ предоставляется право безпошлиннаго провоза своихъ товаровъ черезъ Бухарскія владѣнія во всѣ сосѣднія земли.

8) Русскимъ купцамъ будетъ дозволено имѣть въ бухарскихъ городахъ, гдѣ окажется необходимымъ, свои караванъ сараи, въ которыхъ бы они могли складывать свои товары.

Тѣмъ же правомъ будутъ пользоваться бухарскіе купцы въ городахъ Туркестанскаго края.

9) Для наблюденія за правильнымъ ходомъ торговли и за законнымъ взиманіемъ пошлины, а также и для сношеній по купеческимъ дѣламъ съ мѣстными властями, предоставляется русскимъ купцамъ право имѣть во всѣхъ бухарскихъ городахъ торговыхъ агентовъ. Право это предоставляется и бухарскимъ купцамъ въ городахъ Туркестанскаго края.

10) Торговыя обязательства между русскими и бухарцами должны быть исполняемы свято и

ненарушимо, какъ съ той, такъ и съ другой стороны. Бухарское правительство обѣщается слѣдить за честнымъ исполненіемъ всякихъ торговыхъ сдѣлокъ и добросовѣстнымъ веденіемъ торговыхъ дѣлъ вообще.

11) Русскимъ подданнымъ, наравнѣ съ подданными бухарскими, предоставляется право заниматься въ бухарскихъ владѣніяхъ разными промыслами и ремеслами, допускаемыми шаріатомъ, такъ точно, какъ это дозволено и бухарскимъ подданнымъ въ русскихъ владѣніяхъ, по отношенію къ промысламъ и ремесламъ, допускаемымъ русскими законами.

12) Русскимъ подданнымъ предоставляется право имѣть въ ханствѣ недвижимое имущество, т. е. покупать дома, сады и пашни. Имущество это облагается поземельною податью, наравнѣ съ имуществомъ бухарскихъ подданныхъ. Тѣмъ же правомъ будутъ пользоваться и бухарскіе подданные въ предѣлахъ Россійской Имперіи.

13) Русскіе подданные пріѣзжаютъ въ бухарскія владѣнія съ выданными имъ отъ русскаго начальства билетами на свободный проѣздъ за границу; они имѣютъ право свободно разъѣзжать по всему ханству и пользуются особеннымъ покровительствомъ бухарскихъ властей.

14) Правительство бухарское ни въ какомъ случаѣ не принимаетъ на себя разныхъ выходцевъ изъ Россіи, являющихся безъ дозволительнаго на то вида отъ русской власти, къ какой бы національности они ни принадлежали. Если кто изъ преступниковъ, русскихъ подданныхъ, будетъ скрываться отъ преслѣдованія законовъ въ предѣлахъ бухарскихъ, то таковой изловится бухарскими властями и доставится ближайшему русскому начальству.

15) Дабы имѣть непрерывное непосредственное сношеніе съ высшею русскою властью въ

Средней Азіи. Эмиръ Бухарскій назначаетъ изъ числа своихъ приближенныхъ довѣренное лицо постояннымъ посланцемъ и уполномоченнымъ отъ себя въ Ташкентъ.

Этотъ уполномоченный будетъ жить въ Ташкентѣ въ Эмировскомъ домѣ и на счетъ Эмира.

16) Русское Правительство точно такъ же можетъ имѣть постояннаго своего представителя въ Бухарѣ при Высокостепенномъ Эмирѣ. Уполномоченный русской власти въ Бухарѣ точно такъ же, какъ и уполномоченный Эмира въ Ташкентѣ, будетъ жить въ домѣ и на счетъ Русскаго Правительства.

17) Въ угоду Государю Императору Всероссійскому и для вящей славы Его Императорскаго Величества, Высокостепенный Эмиръ Сеидъ Музафферъ, постановилъ: отнынѣ въ предѣлахъ бухарскихъ прекращается на вѣчныя времена постыдный торгъ людьми, противный законамъ человѣколюбія. Согласно съ этимъ постановленіемъ, Сеидъ Музафферъ нынѣ же разсылаетъ ко всѣмъ своимъ бекамъ строжайшее въ этомъ смыслѣ предписаніе, въ пограничные же города бухарскіе, куда привозятся изъ сосѣднихъ странъ невольники, для продажи бухарскимъ подданнымъ, пошлется, кромѣ помянутаго предписанія о прекращеніи торга невольниками, еще и повелѣніе о томъ, что, если, вопреки приказанію Эмира, будутъ туда привозиться невольники, то таковыхъ отобрать отъ хозяевъ и немедленно освободить.

18) Его Высокостепенство Сеидъ Музафферъ, отъ искренней души, желая развить и упрочить дружескія сосѣдскія отношенія, существующія для блага Бухары уже пять лѣтъ, принимаетъ къ руководству вышеизложенныя 17 статей, составляющія договоръ о дружбѣ Россіи съ Бухарой.

За послѣдующія десять лѣтъ взаимоотношенія между Бухарою и Россіей стали осложняться, осо-

бенно много новыхъ вопросовъ выдвинулось съ рѣшеніемъ продолженія Закаспійской военной желѣзной дороги черезъ территорію Бухарскаго ханства. Потребовалось отчужденіе земель подъ полотно дороги, подъ станціи и пр.

Въ основу правъ сооруженія желѣзной дороги черезъ упомянутыя владѣнія, а также право на пользованіе землями и водою въ тѣхъ же предѣлахъ, положенъ нижеслѣдующій протоколъ дружественнаго соглашенія между Эмиромъ и Туркестанскимъ Генералъ Губернаторомъ, состоявшагося 25 Іюня въ г. Карши въ 1885 г.

1) Желѣзная дорога, которая, по Высочайшей волѣ Его Величества Государя Императора, будетъ проведена изъ Закаспійской области до города Ташкента, пройдетъ черезъ владѣнія Его Высокостепенства Бухарскаго Эмира.

2) О направленіи, по коему пройдетъ желѣзная дорога, Его Высокопревосходительство Г. Туркестанскій Генералъ-Губернаторъ въ свое время сообщитъ Его Высокостепенству Бухарскому Эмиру. При выборѣ сего направленія будутъ приняты во вниманіе какъ техническія условія проведенія рельсоваго пути, такъ и интересы Бухарскаго правительства, и благосостояніе населенія Бухарскаго ханства.

3) Въ виду существенной пользы, которая проистечетъ для жителей и для торговли Бухарскаго ханства, вслѣдствіе открытія улучшеннаго пути сообщенія, Его Высокостепенство Бухарскій Эмиръ, съ своей стороны, обязуется отчудить безвозмездно подъ линію желѣзной дороги и подъ относящіяся къ оной постройки и товарные склады, казенныя земли, которыя окажутся для сего нужными и пригодными, въ тѣхъ размѣрахъ, кои опредѣлены общими правилами постройки желѣзныхъ дорогъ, а равно и мѣстные, принадлежащіе казнѣ, пригодные строительные матеріалы.

4) Въ тѣхъ-же видахъ, Его Высокостепенство Бухарскій Эмиръ окажетъ полное и дружественное содѣйствіе къ тому, чтобы земли, принадлежащія частнымъ лицамъ и которыя потребовались-бы для устройства желѣзной дороги, могли быть проданы для сей надобности не по произвольной цѣнѣ, а по справедливой оцѣнкѣ, которая будетъ устанавливаться по соглашенію между Русскими и Бухарскими властями.

5) Сверхъ того, Его Высокостепенство Бухарскій Эмиръ будетъ оказывать таковое-же полное и дружественное содѣйствіе лицамъ, на коихъ будетъ возложена постройка помянутой желѣзной дороги, во всемъ, что можетъ способствовать успѣху порученнаго имъ общеполезнаго дѣла, какъ, наприм., по найму рабочихъ, покупкѣ у частныхъ лицъ строительныхъ матеріаловъ и т. д.

Спустя два года послѣ заключенія въ Карши дружественнаго договора, жизнь выдвинула еще рядъ вопросовъ, которые надо было такъ или иначе выяснить. По этому предмету между Туркестанскимъ Генералъ-Губернаторомъ и Эмиромъ Бухарскимъ состоялось новое соглашеніе, оформленное нижеприведеннымъ протоколомъ, для содѣйствія развитію обоюдовыгодныхъ торговыхъ сношеній, а также для обезпеченія порядка и благоустройства въ мѣстностяхъ, прилегающихъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и пароходнымъ пристанямъ въ предѣлахъ Бухарскаго ханства:

1) Русскіе подданные, пріобрѣтающіе въ Бухарскомъ ханствѣ земельные участки для устройства товарныхъ складовъ, промышленныхъ заведеній, лавокъ, домовъ, пристаней и т. п.. путемъ частныхъ сдѣлокъ съ Бухарскимъ правительствомъ или Бухарскими подданными, сообразно статьямъ 4, 8, 11 и 12 Договора о дружбѣ, заключеннаго между Россіей и Бухарой 28 Сен-

тября 1873 года, подчиняются изложеннымъ въ настоящемъ соглашеніи правиламъ:

2) Всѣ акты на пріобрѣтаемые русскими подданными въ предѣлахъ Бухарскаго ханства земельные участки должны быть совершаемы, сообразно дѣйствующимъ въ Бухарѣ законамъ и обычаямъ и являемы сначала у Бухарскаго Кушбеги, а затѣмъ въ Россійскомъ Политическомъ Агентствѣ, въ Бухарѣ. Только по утвержденіи Политическимъ Агентствомъ акта, таковой получитъ законную силу.

3) Въ видахъ облегченія доступа къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и пароходнымъ пристанямъ въ предѣлахъ Бухарскаго ханства и обезпеченія благоустройства поселеній, кои могутъ образоваться около нихъ, прилегающія къ станціямъ и пристанямъ мѣстности снимаются на планы и разбиваются на участки, сообразно мѣстнымъ условіямъ и предусматриваемымъ потребностямъ. Планы эти утверждаются по соглашенію между Туркестанскимъ Генералъ-Губернаторомъ и Его Высокостепенствомъ Эмиромъ Бухарскимъ, и тѣмъ же порядкомъ опредѣляются для каждой мѣстности правила, касающіяся проведенія улицъ, построекъ помѣщеній, устройства мостовыхъ и водоснабженія, полицейскаго и санитарнаго порядка, а также сборовъ съ земельныхъ участковъ, домовъ, торговыхъ и промышленныхъ заведеній, предназначаемыхъ для удовлетворенія этихъ потребностей. Всѣ таковыя правила одинаково обязательны для всѣхъ, желающихъ селиться въ означенныхъ мѣстностяхъ, или пріобрѣтать въ оныхъ земельные участки, безъ различія подданства и происхожденія.

4) Пріобрѣтеніе бухарскими подданными земельныхъ участковъ въ предѣлахъ мѣстностей, нанесенныхъ на помянутые планы, совершается, согласно законамъ, дѣйствующимъ въ Бухарскомъ

ханствѣ, и настоящимъ правиламъ, по полученіи на то предварительнаго разрѣшенія отъ Бухарскаго правительства, которое обязуется своевременно сообщить о таковыхъ разрѣшеніяхъ Политическому Агентству въ Бухарѣ.

Примѣчаніе: Пребываніе въ означенныхъ мѣстностяхъ азіатскихъ уроженцевъ, не принадлежащихъ къ Россійскому или Бухарскому подданству и пріобрѣтеніе ими земельныхъ участковъ разрѣшается по соглашенію, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, Политическаго Агентства съ Бухарскимъ правительствомъ.

5) Одному и тому же лицу дозволяется пріобрѣсти участокъ, не превышающій слѣдующихъ нормальныхъ размѣровъ: для товарнаго склада или промышленнаго заведенія отъ 750 до 1500 квадратныхъ саженей; для дома или иного жилого помѣщенія отъ 300 до 750 квадратныхъ саженей; для лавки въ базарномъ ряду отъ 5 до 15 кв. саженей, смотря по мѣстнымъ обстоятельствамъ.

Въ случаѣ, когда размѣры, или распредѣленіе предпринимаемыхъ построекъ потребуютъ отвода въ однѣ руки болѣе одного участка, дѣло рѣшается по соглашенію Россійскаго Политическаго Агентства съ Бухарскимъ правительствомъ.

6) Производство построекъ, въ предѣлахъ мѣстности, нанесенной на планъ, согласно § 3 настоящихъ правилъ, разрѣшается не иначе, какъ по представленіи плана построекъ и участка, на коемъ онѣ предположены (§§ 7 и 8). Для храненія при дѣлахъ Политическаго Агентства должна быть доставляема въ оное копія съ означенныхъ плановъ.

7) Всѣ обязанности по наблюденію за выполненіемъ изложенныхъ выше правилъ въ мѣстности, прилегающей къ желѣзнодорожной станціи Чарджуй, возлагаются временно на лицо,

коему ввѣрено Туркестанскимъ Генералъ-Губернаторомъ завѣдываніе полицейскимъ порядкомъ среди русскихъ подданныхъ, проживающихъ въ этой мѣстности, каковому лицу со стороны мѣстныхъ Бухарскихъ властей будетъ оказываемо полное дружественное содѣйствіе.

8) Выполненіе тѣхъ же обязанностей въ мѣстности, прилегающей къ желѣзнодорожной станціи Бухара, возлагается временно на Политическое Агентство.

Что же касается мѣстностей, прилегающихъ къ другимъ желѣзнодорожнымъ станціямъ и пароходнымъ пристанямъ, то порядокъ завѣдыванія оными и наблюденія за выполненіемъ постановленныхъ въ настоящемъ соглашеніи правилъ будетъ опредѣляемъ, по мѣрѣ надобности, вслѣдствіе соглашенія Туркестанскаго Генералъ-Губернатора съ Его Высокостепенствомъ Эмиромъ Бухарскимъ.

Въ удостовѣреніе чего, настоящій протоколъ утвержденъ подписью и печатью Императорскаго Россійскаго Политическаго Агента въ Бухарѣ Камеръ-Юнкера Двора Его Величества Николая Чарыкова и уполномоченнаго Бухарскаго правительства Главнаго Закетчія Бухары Астанакулъ Инака. Г. Бухара $\frac{\text{23 Іюня 1888 года}}{\text{25 Шаваля 1305 г.}}$ Настоящій протоколъ и приложеніе къ оному составлены и подписаны въ двухъ экземплярахъ, изъ коихъ одинъ имѣетъ храниться въ Императорскомъ Россійскомъ Политическомъ Агентствѣ въ Бухарѣ, а другой у Бухарскаго правительства.

За послѣдующую четверть вѣка жизнь вновь выдвинула много вопросовъ, преимущественно изъ области русско-бухарскаго товарообмѣна, изъ коихъ нѣкоторые получили частныя рѣшенія, другіе еще ждутъ своей очереди.

Г р а н и ц ы.[1]) Линія, пересѣкающая станцію Караулъ-Кую на Средне-Азіатской магистрали и идущая параллельно Аму-Дарьѣ, составляетъ западную границу Бухарскаго ханства, примыкающую къ Закаспійской области. Къ сѣверу западная пограничная линія доходитъ до урочища Дога́ни-Ширъ, а къ югу идетъ до пересѣченія съ Афганской границей у сел. Босага. Отсюда южная граница почти перпендикулярно идетъ къ Келифу на Аму-Дарьѣ и затѣмъ вьется по теченію этой рѣки до сел. Богоракъ, гдѣ пересѣкаетъ рѣку Пянджъ и тянется по лѣвому притоку послѣдняго р. Зарнуту, по направленію къ Памиру.

Восточная граница Бухары примыкаетъ къ русской части Памира, начиная отъ сліянія рр. Памиръ и Воханъ-Дарья до Заалайскаго хребта. Далѣе граница идетъ на западъ по Гиссарскому хребту черезъ Зеравшанскій ледникъ, проходитъ по южной сторонѣ Ферганской и Самаркандской областей и близъ Катты-Кургана пересѣкаетъ Средне-Азіатскую дорогу на 1327 верстѣ и заканчиваетъ восточную границу Бухары. Отсюда пограничная линія входитъ въ Зеравшанскую долину, захватываетъ конецъ Міанкаля и направляется черезъ Акъ-Тау къ Нуратинскому хребту. Затѣмъ граница сворачиваетъ черезъ Кизилъ-Кумскіе пески до урочища Ичке-Яръ на Аму-Дарьѣ.

Здѣсь умѣстно будетъ замѣтить, что хотя на громадномъ протяженіи Аму-Дарья является пограничной линіей то лѣвымъ, то правымъ берегомъ, но Россія, при заключеніи договоровъ съ Хивой, Бухарой и Афганистаномъ, выговорила

---

1) Наиболѣе полную картину современнаго состоянія Бухарскаго ханства можно найти въ слѣдующихъ сочиненіяхъ: Д. Н. Логофетъ, Бухарское ханство подъ русскимъ протекторатомъ, СПБ. 1911 г. 2 тома; А. Губаревичъ-Радобыльскій, Экономическій очеркъ Бухары и Туниса. Опытъ сравнительнаго изслѣдованія двухъ системъ протектората. СПБ. 1905 г.

себѣ исключительное право владѣнія рѣкой и безъ ея разрѣшенія никакое судно не можетъ быть спущено въ эту рѣку. Благодаря этому, все судоходство по Аму-Дарьѣ находится въ рукахъ русскихъ подданыхъ или хивинцевъ и бухарцевъ, но съ разрѣшенія русскаго правительства.

Въ ор о-г и д р о г р а ф и ч е с к о м ъ отношеніи Бухара довольно рѣзко разграничивается съ Ю.-В. на С.-З. линіей Келифъ-Каршн-Нурата. Западная полоса съ долиной Аму-Дарьи представляетъ собою низменность, мѣстами совершенно пустынную и лишенную воды. Въ западной своей части она захватываетъ Кара-Кумскіе, а въ сѣверной Кизилъ-Кумскіе пески. Восточная же Бухара почти сплошь занята горными кряжами, начинающимися съ Памиро-Алайскихъ массивовъ, продолженіемъ коихъ является Гиссарскій хребетъ. Послѣдній служитъ водораздѣломъ для бассейновъ Аму и Сыръ-Дарьи. Внутри самой Бухары тянутся также нѣсколько большихъ горныхъ хребтовъ—Петра Великаго, Дарвазскій, Гази-Малекъ и др.,—образующихъ своими отрогами рядъ горныхъ ущелій, переходящихъ къ югу въ широкія долины. По этимъ ущельямъ текутъ довольно многоводные притоки Аму-Дарьи съ правой стороны—Ванчъ, Вахшъ, Кафирингапъ, Сурханъ и др. Низовья поименованныхъ рѣкъ сплошь изрѣзаны ирригаціонными каналами и покрыты плантаціями хлопчатника и др. культурами.

Въ сѣверную часть Бухары входитъ долина Зеравшана, а нѣсколько южнѣе, въ глубинѣ страны, пролегаетъ долина р. Кашка-Дарья. Обѣ эти рѣки, когда-то впадавшія въ Аму-Дарью, теперь сплошь разбираются для оросительныхъ цѣлей и далеко не всегда удовлетворяютъ мѣстнымъ потребностямъ. Это особенно справедливо для Зеравшана, который разбирается въ значительной

своей части въ верхнемъ и среднемъ теченіи въ предѣлахъ Самаркандской области, гдѣ она еще довольно многоводна. Зеравшанъ течетъ въ предѣлахъ Бухары на протяженіи около 214 верстъ, начиная отъ сел. Хаджи Курганъ; на этомъ разстояніи съ правой стороны рѣки выводится 25, а съ лѣвой 18 арыковъ, общимъ протяженіемъ 955 верстъ. Вдоль Зеравшана расположены всѣ главнѣйшіе населенные пункты со столицей ханства во главѣ.

Къ Бухарѣ Зеравшанъ доходитъ въ видѣ очень маловодной рѣки, которая въ сухіе годы вовсе высыхаетъ. При общемъ расходѣ воды въ Зеравшанѣ около 803 мил. кб. с., на долю Бухары приходится всего 230 мил. кб. саж. Такое тяжелое положеніе теперь урегулировано въ значительной мѣрѣ не только ограниченіемъ въ Самаркандской о. размѣровъ рисовыхъ плантацій, но и прямымъ опредѣленіемъ доли участія Бухары въ водѣ Зеравшана. Потребовалось особое Высочайшее повелѣніе, въ силу котораго Бухарскому ханству удѣляется одна треть воды. Это количество воды обыкновенно бываетъ недостаточно бухарской части Зеравшанской долины. Въ нѣсколько лучшемъ положеніи находятся долины Сурхана и Кафирнигана, притоковъ Аму-Дарьи съ правой стороны, въ верхнемъ теченіи этой рѣки. Кашка-Дарья въ широкой долинѣ Шааръ-Сабиза питаетъ оазисы Карши, Китаба и Гузара, служа основой благоденствія всей примыкающей къ ней мѣстности. Она протекаетъ по долинѣ на протяженіи около 120 верстъ и вся вода ея, равно какъ и бассейна этой рѣки, разбирается для орошенія слишкомъ 400 тыс дес.

Вслѣдствіе разнообразія топографическихъ условій страны, к л и м а т ъ въ Бухарѣ не вездѣ одинаковъ: въ равнинной части онъ континентальный: лѣтомъ температура подымается не-

рѣдко до 55° Р., а зимой опускается до 30° ниже ноля, причемъ постоянно наблюдаются чрезвычайно рѣзкіе переходы отъ тепла къ холоду и обратно. Въ горной части и въ предгоріяхъ, смотря по высотѣ мѣстности и направленію горныхъ хребтовъ, климатъ не подвергается столь рѣзкимъ перемѣнамъ и болѣе умѣренный. Здѣсь чаще выпадаютъ дожди, которыхъ въ равнинной части почти не бываетъ лѣтомъ, и лѣтній зной умѣряется обиліемъ воды и растительности. Зима здѣсь непродолжительная и уже въ Февралѣ исчезаетъ весь небольшой запасъ снѣга, поля покрываются на очень короткій весенній періодъ зеленью, которая выгораетъ съ наступленіемъ жаровъ.

Почва въ низменной части лессовая, плодородная, но требующая ухода, въ которомъ бухарцы не отказываютъ своей землѣ. „Порядокъ, въ которомъ содержатся пашни и сады, по истинѣ заслуживаетъ удивленія: нѣтъ ни одной пяди земли безплодной—все сплошь засѣяно, отлично размежевано и образцово снабжено арыками“.[1]) Въ равнинной части почва часто солончаковая и требуется много труда, чтобы сдѣлать ее плодородной.

Бухарское ханство, раскинувшееся на пространствѣ 217.674 кв. вер., дѣлится на 27 бекствъ или губерній, не включая въ это число Шугнана и Рушана, находящихся на особомъ положеніи.

1) Кулябское бекство съ главнымъ городомъ Кулябъ (нас. 24 т. душъ), 2) Курганъ-Тюбинское съ гл. городомъ Курганъ-Тюбе (нас. 4 т. д.). 3) Бальджуанское, гл. городъ Бальджуанъ, 4) Дарвазское, гл. гор. Кала и Хумбъ (нас. 3 т. д.), 5) Каратегинское, гл. гор. Гормъ (нас. 7 т. д.), 6)

---

[1]) Костенко, Путешествіе въ Бухару русской миссіи въ 1870 г., стр. 103.

Гиссарское, гл. гор. Гиссаръ (нас. 8 тыс. душъ), 7) Денауское, гл. гор. Денау (нас. 6 тыс. д.), 8) Кабадіанское, гл. гор. Кабадіанъ (нас. 11 т. душъ), 9) Байсунское, гл. городъ Байсунъ (нас. 9 т. д.), 10) Ширабадское, гл. гор. Ширабадъ (нас. 10 т. д.), 11) Келифское, гл. гор. Келифъ (нас. 2 т. д.), 12) Керкинское, гл. гор. Керки (нас 14 т. д.), 13) Бурдалыкское, кишлакъ Бурдалыкъ (нас. 2 т. д.), 14) Чарджуйское, гл. гор. Чарджуй (нас. 14 т. д.), 15) Каршинское гл. гор. Карши (нас. 85 т. д.), 16) Чиракчинское, гл. гор. Чиракчи (нас. 10 т. д.), 17) Гузарское, гл. гор. Гузаръ (нас. 20 т. д.), 18) Якка-Багское, гл. гор Якка-Багъ (нас. 13 т. д.), 19) Китабское, гл. гор. Китабъ (нас. 15 т. д), 20) Шахризябское, гл. гор. Шахризябсъ (нас. 65 т. д., 21) Зіадинское, гл. гор. Зіадинъ (нас. 5 т. д.), 22) Керминекское, гл. гор. Кермине (нас. 8 т. д.), 23) Хатырчинское, гл. гор. Хатырчи, 24) Нуратинское, гл. гор. Нурата (нас. 5 т. д.), 25) Бухарское, гл. гор. Бухара (нас. 125 т. д.), 26) Каракульское, гл. гор. Каракуль (нас. 8 т. д.), 28) Кабаклинское, гл. гор. Кабаклы (нас. 2 т. д.).

Кромѣ поименованныхъ городовъ, крупными населенными пунктами считаются еще Дюшамбе—28 т. д., Файзабадъ—7 т. д., Регаръ—7 т. д., Термезъ—7 т. д., Ширабадъ—10 т. д., Дербентъ—3 т. д. и др.

Точнаго учета всего населенія ханства никто не ведетъ, и всѣ цифры, относящіяся къ этому предмету, болѣе или менѣе гадательны. Учетъ иногда производится для отдѣльныхъ пунктовъ въ фискальныхъ цѣляхъ и тогда нерѣдко тамъ оказывается населенія вдвое больше, чѣмъ принималось раньше. При этомъ надо имѣть всегда въ виду, что въ Бухарѣ, при учетѣ населенія, дѣти, особенно дѣвочки, почти никогда не учитываются; рѣдко учитываются и женщины.

Поэтому, слѣдуетъ согласиться съ обще распространеннымъ мнѣніемъ, что въ Бухарѣ населенія гораздо больше, чѣмъ официально принимается. Не надо забывать и то, что при существующей тамъ системѣ управленія, каждому беку выгоднѣе показывать пріуменьшенныя числа, чѣмъ дѣйствительныя.

На сколько, однако, можно разобраться въ этомъ хаотическомъ матеріалѣ, можно думать, что въ Бухарскомъ ханствѣ насчитывается не менѣе 3.600 т. душъ, всего населенія — городского и сельскаго, осѣдлаго и кочевого.

Городского населенія считается въ Бухарѣ около 800 т. д., въ томъ числѣ на русскую часть приходится не менѣе 50 т. Кромѣ городскихъ жителей, осѣдлую жизнь ведутъ около 800 т. д. сельскаго населенія, а остальная часть падаетъ на полукочевое - 1.500 т и кочевое—500 т. д. населенія.

Господствующею частью населенія являются у з б е к и—турано-монгольское племя, пришедшее въ Среднюю Азію съ устьевъ Урала, Волги и Эмбы. Названіе свое они производятъ отъ Узбекъ-хана владѣтеля Малой Орды. Они пополняютъ собою многочисленный правящій классъ, но многіе изъ нихъ занимаются и скотоводствомъ, для чего въ нѣкоторыхъ частяхъ ханства имъ приходится вести полукочевой образъ жизни. Узбеки раздѣляются на множество родовъ, изъ коихъ въ Бухарѣ проживаютъ болѣе ста.

Т а д ж и к и суть коренные жители Бухары, разсѣяны по всей странѣ, преимущественно въ Дарвазскомъ, Кулябскомъ и др. бекствахъ; они иранскаго происхожденія и до сихъ поръ сохранили въ чистотѣ свой языкъ. Таджики магометане—шіиты. Узбеки мало смѣшиваются съ таджиками, считая ихъ ниже себя.

Третьей народностью являются т у р к м е н ы

отличающіеся воинственностью. Они хорошо сохранили свою самобытность, несмотря на частыя столкновенія съ ближайшими своими сосѣдями персами, къ которымъ они относятся съ презрѣніемъ. Несмотря, однако, на это, въ прежнее время, вслѣдствіе недостатка у нихъ женщинъ, туркмены часто покупали персіанокъ и брали ихъ себѣ въ жены. Обратнаго же явленія, т. е. чтобы туркменка вышла замужъ за перса, почти не бывало. Туркмены тоже подраздѣляются на множество родовъ, изъ коихъ въ Бухарѣ насчитывается до 30.

К и р г и з ы или кайсаки, составляющіе господствующее населеніе въ Средней Азіи, встрѣчаются въ Бухарѣ сравнительно мало; они чаще ведутъ кочевую и полукочевую жизнь. Они живутъ преимущественно въ Кара-Тегинскомъ, Бальджуанскомъ и др. бекствахъ. О киргизахъ Вамбери[1]) замѣчаетъ, что они смотрятъ на осѣдлыхъ жителей какъ на больныхъ или сумасшедшихъ; монгольскій типъ съ выдающимися скулами для нихъ идеалъ красоты, потому что это напоминаетъ имъ морду лошади, которая для киргиза является вѣнцомъ созданія.

П е р с ы — пришлый элементъ — занимаются торговлею, ведутъ исключительно осѣдлую жизнь. Въ управленіи страной они играютъ видную роль, какъ ближайшіе сотрудники узбековъ и нерѣдко достигаютъ высокихъ должностей на государственной службѣ

Изъ прочихъ бухарскихъ народностей слѣдуетъ упомянуть еще арабовъ, индусовъ и евреевъ. Арабы, выродившіеся потомки первыхъ завоевателей Туркестана. Они живутъ осѣдло или ведутъ полукочевой образъ жизни; индусы занимаются, главнымъ образомъ, ростовщичествомъ, а

1) Путешествіе по Средней Азіи, стр. 322.

евреи — торговлею; послѣдніе находятся въ большомъ пренебреженіи въ Бухарѣ, живутъ особнякомъ, но между ними много зажиточныхъ.

Въ Бухарѣ только два главныхъ п у т и — водный и рельсовый — которые пересѣкаются въ перпендикулярномъ направленіи близъ западной границы страны. Первымъ служитъ рѣка Аму-Дарья, а вторымъ — Средне-Азіатская ж. д. магистраль. Кромѣ этихъ путей, въ Бухарѣ почти нѣтъ благоустроенныхъ дорогъ. Сколько нибудь сносной дорогой можетъ быть признана такъ называемая почтовая дорога отъ Самарканда въ Термезъ черезъ Китабъ, Шахризябсъ, Гузаръ и Ширабадъ на протяженіи 373 в. На этомъ трактѣ устроены почтовыя станціи и содержатся лошади; мѣстами дорога шоссирована и поддерживается въ исправности. Бухара прорѣзывается еще колесными дорогами на протяженіи около 2000 в. и вьючными тропами около 7000 в. Колесныя дороги связываютъ, между прочимъ, Зирабулакъ съ Чарджуемъ — 246 в., Чарджуй съ Керками по лѣвому берегу Аму-Дарьи — 200 в., Катта-Курганъ — Петро-Александровскъ — 577 в., Катта-Курганъ — Зіадинъ — Бухара — Кондакъ — 283 в., Чарджуй — Кабаклы 125 в. и др. Вьючныя же дороги прорѣзываютъ, главнымъ образомъ, Горную Бухару.

Какъ по колеснымъ, такъ и по вьючнымъ дорогамъ передвигается масса грузовъ въ мѣстномъ сообщеніи и транзитомъ, но учета никакого здѣсь нѣтъ. Поэтому, особеннаго вниманія заслуживаютъ лишь вышеупомянутые пути — Аму-Дарья и Средне-Азіатская жел. дорога.

В о д н ы й п у т ь, прорѣзывающій Бухарское ханство на громадномъ протяженіи, благодаря многоводности Аму-Дарьи, а также притоковъ ея Вахша и Пянджа, могъ-бы имѣть въ жизни страны гораздо больше значенія, чѣмъ онъ имѣетъ те-

перь, если бы не измѣнчивость фарватера рѣки. Громадное количество ила, несомаго водою, осаждается въ пути, образуя мели и тѣмъ содѣйствуя уклоненію рѣки въ ту или другую сторону. Вода широко разливается и не имѣетъ сколько нибудь постояннаго и глубокаго русла. Правильное пароходное сообщеніе возможно здѣсь на сравнительно короткомъ разстояніи и на короткое время. Поэтому, водный путь бассейна Аму-Дарьи обслуживается преимущественно каюками, подымающими иногда до 3000 пуд., но чаще они бываютъ меньшихъ размѣровъ, въ особенности въ верхнихъ плесахъ- подымаютъ не болѣе 600—800 пуд.

Въ дополненіе къ сказанному по этому предмету,[1]) можно привести еще слѣдующія свѣдѣнія.

Правильной регистраціи каюковъ никто не ведетъ; по приблизительному подсчету транспортныхъ обществъ, всѣхъ каюковъ на Аму-Дарьѣ насчитывается до 500. Принадлежатъ они преимущественно хивинцамъ, которые считаются лучшими знатоками рѣки и хорошими работниками въ каючномъ хозяйствѣ. Они ходятъ не только въ предѣлахъ Хивинскаго ханства, но прорѣзываютъ даже всю Бухару вплоть до Фейзабъ-Калы, въ 16 верстахъ выше Сарая, послѣдняго значительнаго пункта въ верхнемъ плесѣ Аму-Дарьи. Бухарскіе каюки ходятъ, кромѣ Аму-Дарьи, и по рѣкѣ Вахшъ, причемъ подымаются до Джели-Куль, обслуживая нѣсколько богатыхъ бекствъ. Каюки имѣютъ иногда и туркмены и даже афганцы, но число ихъ незначительно.

Каюки собираютъ съ бухаро-афганскихъ береговъ, главнымъ образомъ: хлѣбъ въ зернѣ, хлопокъ, шерсть, шкуры и т. п. произведенія земле-

---

1) Часть I—стр. 27, 161, ч. II—стр. 12 и 18, ч. III—стр. 73—6.

дѣлія и скотоводства. Каюки при движеніи вверхъ тянутся лямкой, а внизъ идутъ на веслахъ или сносятся теченіемъ рѣки. Вслѣдствіе частой измѣнчивости береговъ, тяга лямкой очень тяжела и продолжается очень долго: отъ Чарджуя до Сарая каюкъ идетъ мѣсяцъ, а то и полтора, тогда какъ на обратный проходъ этого пути требуется всего около одной недѣли. Сообразно съ этимъ, фрахтъ между одними и тѣми-же пунктами превышаетъ 5 –6 разъ при перевозкѣ вверхъ.

Каючники занимаются не только перевозкой чужихъ грузовъ, но нерѣдко развозятъ и свои собственные товары: скупаютъ въ Чарджуѣ и Керкахъ разные русскіе товары, съ которыми ѣдутъ вверхъ по Аму-Дарьѣ, останавливаясь у всѣхъ населенныхъ пунктовъ на правомъ (бухарскомъ) или на лѣвомъ (афганскомъ) берегу и обмѣниваютъ свои товары на мѣстныя произведенія. Такая мѣновая торговля въ опытныхъ рукахъ является весьма прибыльною и много содѣйствуетъ успѣху товарообмѣна.

Въ болѣе мелководныхъ частяхъ Аму-Дарьи и ея притоковъ употребляются иногда камышевые плоты и даже понтоны на надутыхъ воздухомъ мѣхахъ животныхъ.

Стоимость большихъ каюковъ доходитъ до 2000 руб., а малыхъ –до 500 руб. Общая ихъ грузоподъемность опредѣляется приблизительно въ 500 т. пуд.

Центральнымъ пунктомъ судоходства является Чарджуй; занимающій и въ географическомъ отношеніи почти середину всего воднаго пути. Въ нижнемъ плесѣ большіе каюки доходятъ только до Петро-Александровска и Новаго Ургенча, а въ верхнихъ плесахъ обслуживаютъ Керки, Термезъ, Сарай и др.

Аму-Дарьинская Военная Флотилія едва обслуживаетъ военныя нужды и въ коммерческомъ

отношеніи не имѣетъ серьезнаго значенія. Въ общемъ она перевозитъ въ годъ около 600 т. п. груза и около 20 т. пассажировъ. Данныя по этому предмету, а также по приходу и расходу за послѣдніе три года представлены въ слѣдующей таблицѣ;

Приходо-расходная вѣдомость Аму-Дарьинской флотиліи за 1909—1911 г.г.

	ПЕРЕВЕЗЕНО				Тысяча рублей		
	Пассажировъ	Грузовъ, т. пуд.			Выручка	Расходъ	Убытокъ
		Казен.	Частн.	Всего			
1909	20.000	142	393	535	144	382	238
1910	19.400	141	385	526	136	349	213
1911	22.000	208	365	573	153	388	235

Изъ сопоставленія этой таблицы съ данными приведенными въ ч. III стр. 74 настоящаго труда видно, что за послѣдніе 22 года число пассажировъ увеличилось почти въ 20 разъ, тогда какъ количество перевезенныхъ грузовъ только удесятерилось. За все это время расходъ всегда превышаетъ приходъ и убытокъ отъ эксплоатаціи достигаетъ нѣсколькихъ сотъ тысячъ рублей въ годъ: въ 1905 году онъ выразился въ наибольшемъ размѣрѣ— 351 т. р., а въ послѣднемъ 1911 отчетномъ году онъ составилъ 235 т. р. Всего же за 22 года убытокъ достигъ значительной суммы 3.652 т. р.

Дальнѣйшее существованіе столь убыточнаго предпріятія можетъ находить себѣ оправданіе лишь въ стратегическихъ соображеніяхъ, въ коммерческомъ-же отношеніи, конечно, было-бы выгоднѣе передать его въ частныя руки.

Рельсовая сѣть въ Бухарскомъ ханствѣ имѣетъ въ длину 313 верстъ, въ томъ числѣ 301

верста по Средне-Азіатской магистрали и 12 вер. особой вѣтки; развитіе послѣдней представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Закаспійская военная желѣзная дорога, пріостановленная въ 1881 году въ Кизилъ-Арватѣ, стала вновь подвигаться только черезъ $3^1/_2$ года: 2 Іюля 1885 г. началось дальнѣйшее удлиненіе рельсоваго пути, 6-го Декабря того-же года дорога подошла къ Асхабаду, а 2-го Іюля 1886 года —къ Мерву. По дружественному соглашенію съ Эмиромъ Бухарскимъ, въ томъ-же году дорога врѣзалась въ предѣлы Бухарскаго ханства и 1-го Декабря 1886 года уперлась въ лѣвый берегъ Аму-Дарьи, недалеко отъ сел. Чарджуй. Неизвѣстно, по топографическимъ-ли условіямъ мѣстности или по политическимъ соображеніямъ, но такъ или иначе столица ханства—гор. Бухара—осталась въ сторонѣ, приблизительно въ 12-ти верстахъ отъ ближайшаго къ ней на магистрали пункта, гдѣ была открыта станція Новая Бухара, переименованная позже въ Каганъ. Прокладка деревяннаго моста черезъ Аму-Дарью и проложеніе рельсоваго пути до Самарканда потребовало еще полтора года времени и 15-го Мая 1888 года древняя резиденція Тамерлана была связана сплошной желѣзной дорогой съ Каспійскимъ моремъ.

Открытіе грузового движенія по новому пути сразу показало всю невыгодность оставленія гор. Бухары въ сторонѣ, но уже было поздно.

Поэтому, Эмиръ Бухарскій задумалъ въ 1899 году связать свою столицу съ магистралью. Переговорами съ Политическимъ агентомъ было установлено, что вѣтку построитъ Эмиръ на свой счетъ, а эксплоатацію ея передастъ Управленію Средне-Азіатской дороги.

Правительство пошло охотно на встрѣчу желанію Эмира предоставленіемъ нѣкоторыхъ льготъ по перевозкѣ нужныхъ для вѣтки строительныхъ

матеріаловъ, и сооруженіе ея было поручено Эмиромъ инженеру Федорову, который и закончилъ свою работу 23-го Сентября 1901 года и уже 15-го Октября того-же года открылось по ней правильное движеніе.

За послѣднія 10 лѣтъ, при всякихъ политическихъ осложненіяхъ возникалъ вопросъ о расширеніи въ Бухарѣ желѣзнодорожной сѣти, не разъ даже производились спѣшныя изысканія (напр. Самаркандъ—Термезъ, Фарабъ—Термезъ, Термезъ—Карши—Каганъ и др.), которыя при измѣнившихся условіяхъ откладывались въ долгій ящикъ. Такъ обстоитъ дѣло до настоящаго времени. Теперь частная предпріимчивость взялась за него и, повидимому, можно надѣяться на скорое осуществленіе связи наиболѣе важныхъ населенныхъ пунктовъ ханства: Каганъ—Карши — Гузаръ—Термезъ, Карши — Китабъ, Чарджуй—Кунградъ и др.

Земледѣліе въ Бухарскомъ ханствѣ является важнѣйшимъ источникомъ благосостоянія населенія, но вслѣдствіе недостатка воды оно не даетъ ей того благоденствія, какого можно было бы ожидать при болѣе правильномъ распредѣленіи воднаго богатства и пользованія имъ.

Дѣло въ томъ, что хотя съ юга ханство омывается многоводною Аму-Дарьей, которая и на западѣ пересѣкаетъ страну на протяженіи около 400 вер., но водами этой рѣки по топографическимъ условіямъ мало пользуются для оросительныхъ цѣлей. Главнымъ воднымъ рессурсомъ Бухары являются Зеравшанъ, Кашка-Дарья и Сурханъ, изъ коихъ двѣ первыя не достигаютъ Аму-Дарьи и только третья впадаетъ въ нее. Зеравшанъ и Кашка Дарья до капли разбираются въ самой же Бухарѣ и тѣмъ не менѣе воды не хватаетъ для орошенія, такъ какъ въ Бухарѣ съ Апрѣля по Ноябрь не бываетъ дож-

дей. Въ случаѣ холоднаго лѣта, въ Самаркандской области разбирается много воды и тогда въ Бухарѣ выгораютъ посѣвы.

Культурной земли исчисляется въ Бухарѣ около 2.2 м. д., въ томъ числѣ по Аму-Дарьѣ—750 т., въ Каршахъ 600 т., въ долинахъ Восточной Бухары—500 т. и въ долинѣ Зеравшана—360 т. д. Въ число этихъ земель входитъ около 700 т. дес. богары.

Въ общемъ итогѣ здѣсь орошается около 1.700 т. д. подъ разныя культуры, въ ряду коихъ, по площади посѣва, первое мѣсто занимаетъ пшеница, которой отводится около половины, т. е. 800 т. д. Затѣмъ въ убывающемъ порядкѣ слѣдуютъ культуры: ячменя—300 т. д., джугары—200 т., льна—150 т., риса—100 т., хлопчатника—75 т., кунжута и люцерны—по 70 т., просо—25 т. и бахчи и огороды—25 д.

Пшеница наиболѣе культивируется въ бассейнѣ Кашка-Дарья и верхняго теченія Аму-Дарьи. Часть пшеницы засѣвается на богарныхъ земляхъ, которыхъ имѣется около 700 т. д. въ нагорныхъ частяхъ Бухары. Своимъ хлѣбомъ, при настоящихъ размѣрахъ его производства, Бухара не можетъ удовлетвориться и она снабжается имъ изъ русскихъ губерній.

На первомъ мѣстѣ по количеству сбора въ ряду Бухарскихъ земледѣльческихъ продуктовъ стоитъ джугара (Soghum cernum), похожая съ виду на кукурузу, но вмѣсто початка имѣетъ метелку съ бѣлыми зернами, состоящими преимущественно изъ клѣтчатки. Каждая метелка даетъ такихъ зеренъ около 2 фун. и въ общемъ съ десятины этого кормового продукта получается около 300 пуд. Зерно джугары идетъ, главнымъ образомъ, въ кормъ скоту, но и бѣднѣйшее населеніе подмѣшиваетъ его къ мукѣ и получаетъ довольно хорошій хлѣбъ. Стебель джугары также

находитъ себѣ примѣненіе какъ кормъ для скота.

Пшеница занимаетъ второе мѣсто; ея получается въ среднемъ съ десятины около 60 пуд. и въ общемъ не превышаетъ 55 м. п.

Ячменя собирается въ Бухарѣ всего около 20 м. п. или около 80 п. съ десятины.

Ленъ культивируется въ Бухарѣ исключительно для сѣмянъ, идущихъ на маслобойное производство. Льняное масло рѣдко употребляется въ чистомъ видѣ, а чаще всего его смѣшиваютъ съ кунжутнымъ или хлопчатниковымъ. Въ годъ собирается около 7 м. пуд. льняного сѣмени; льняного-же стебля не раздѣлываютъ на волокно.

Другое масличное растеніе — кунжутъ (Sesamum orientalis) культивируется на пространствѣ около 70 т. д., съ которыхъ собирается до 3 м. п. кунжутныхъ сѣмянъ.

Наиболѣе прибыльнымъ предметомъ земледѣльческой культуры въ Бухарѣ считаются рисъ, хлопокъ и люцерна. Рисъ, требующій воды въ изобиліи, культивируется преимущественно въ верхнемъ и среднемъ теченіи Аму-Дарьи въ Гисарскомъ, Кулябскомъ, Белуджанскомъ и сосѣднихъ бекствахъ въ долинахъ Вакша, Яхъ-Су, Пянджа и др. Подъ рисомъ въ Бухарѣ занято около 100 т. д. земли, съ которой собирается около 10 м. п. зерна въ зависимости отъ обилія оросительной воды. Нетребуя спеціальнаго удобренія, рисъ даетъ урожай нерѣдко самъ-десять и даже самъ — 12. Средняя доходность рисовой плантаціи достигаетъ 200 р. съ десятины.

Хлопчатникъ культивируется на пространствѣ около 75 т. д., съ которыхъ собирается около 5 мил. пуд. хлопка-сырца, преимущественно мѣстнаго сорта съ нераскрывающимися коробками. Несмотря на рядъ преимуществъ американскихъ сѣмянъ, послѣднія очень медленно

завоевываютъ себѣ мѣсто въ земледѣльческой культурѣ Бухарскаго ханства. Главной причиной этого является способъ взиманія поземельнаго налога въ пользу Эмира. Налогъ этотъ составляетъ десятую часть урожая, который въ интересахъ фиска опредѣляется на корню и на глазокъ, по усмотрѣнію агента правительства. При американскихъ сѣменахъ необходимо, чтобы, по мѣрѣ раскрыванія коробокъ, хлопокъ вынимался изъ нихъ немедленно, въ противномъ случаѣ частью вѣтеръ разнесетъ его, частью упадетъ на землю и засорится и запылится. При туземныхъ же сѣменахъ, нераскрывающіяся коробки могутъ держаться болѣе продолжительное время, что особенно важно, такъ какъ на своевременный приходъ податного агента никогда нельзя расчитывать.

По дѣйствующей въ Бухарѣ податной системѣ, налоговая тяжесть ложится не одинаково на американскій и туземный хлопокъ. Дѣло въ томъ, что кромѣ хераджа—десятиннаго сбора (на самомъ дѣлѣ этотъ сборъ не бываетъ ниже 15%), торговля хлопкомъ облагается еще рядомъ другихъ сборовъ. Сырецъ долженъ поступить въ правительственные склады, сдаваемые на откупъ, гдѣ онъ облагается тораздарскимъ (комиссіонный), чуляшъ (вѣсовой), чинокъ (рабочій), раисовскій (полицейскій) и др. сборами, достигающими въ общемъ итогѣ 20%. Американскій сырецъ проходитъ черезъ эти склады только одинъ разъ, тогда какъ туземный проходитъ два раза: въ первый разъ въ сыромъ видѣ въ закрытыхъ коробкахъ; затѣмъ гуза передается въ гузеломочныя заведенія и хлопокъ-сырецъ, освобожденный отъ кожуры, вновь поступаетъ въ склады и, слѣдовательно, вновь оплачиваетъ 20% своей стоимости, что вмѣстѣ съ хераджемъ для американскаго составитъ 35%, а для туземнаго—55%.

Затѣмъ нужно имѣть въ виду, что хлопкоочистительные и гузеломные заводы разрѣшаются правительствомъ только при желѣзнодорожныхъ станціяхъ, вслѣдствіе чего гузу съ кожурой (составляющую около 25 проц по вѣсу) приходится перевозить на дальнія разстоянія, что очень удорожаетъ гужевую перевозку.

Въ послѣднее время Бухарское правительство пошло на встрѣчу требованіямъ времени и увеличило штатъ податныхъ чиновниковъ (амлякдаровъ), что немедленно же усилило посѣвъ американскаго хлопчатника, который почти на 40 проц. выгоднѣе туземнаго сорта.

Культура л ю ц е р н ы чрезвычайно выгодна при условіи хорошаго орошенія и удобренія почвы. Урожай нерѣдко достигаетъ 400 пудовъ сухого корма съ десятины. Сухой кормъ особенно важенъ въ Бухарѣ, гдѣ подножнаго корма очень мало. Поэтому, удобреніе пріобрѣтаетъ особый интересъ, но для этого нѣтъ необходимаго матеріала въ виду недостаточности рогатаго скота, являющагося въ то-же время и рабочей силой. „По меньшей мѣрѣ восьмая часть домохозяйствъ, владѣющая 1—2 дес. посѣвной площади, имѣетъ лишь по одному волу, и для обработки земли соединяются въ товарищества, причемъ обработка производится по очереди. Иногда встрѣчается болѣе тяжелая система найма однихъ воловъ, при которой, за день работы на нихъ. нанявшій воловъ платитъ своими двумя днями работы на полѣ того, у кого онъ ихъ нанялъ. Этотъ способъ найма яснѣе всего показываетъ, какъ великъ недостатокъ скота въ ханствѣ и какова трудность прокорма его, а также обнаруживаетъ, насколько значительно развитъ сельскій пролетаріатъ въ ханствѣ. И дѣйствительно, часть землевладѣльцевъ является совершенно не обезпеченной тѣмъ количествомъ земли, какимъ она

владѣетъ, а очень многіе и вовсе не имѣютъ земли".[1]) Поэтому, обработка земли въ Бухарѣ интенсивная и сколько нибудь удовлетворительные сборы произведеній земли трудно достаются населенію.

Особенно тщательно обрабатывается земля подъ о г о р о д ы или бахчи, гдѣ главнымъ предметомъ культуры является дыня (арбузовъ почти не встрѣчается), которыми славится Бухара, особенно Чарджуй и Фарабъ. Чарджуйскія дыни, съ проведеніемъ Средне-Азіатской желѣзной дороги стали вывозиться изъ Бухары въ Россію и такъ какъ хорошо сохраняются до осени и даже до зимы, то районъ распространенія ихъ расширяется.

С а д о в о д с т в о, виноградарство и вообще плодоводство не имѣетъ здѣсь промышленнаго значенія, но такъ какъ предъ каждымъ домомъ имѣется небольшой садикъ съ фруктовыми деревьями и виноградникомъ, то плодовъ въ общемъ итогѣ собирается много. Но большая часть ихъ поѣдается на мѣстѣ въ свѣжемъ и сушеномъ видѣ и ихъ вывозится за предѣлы ханства весьма немного, преимущественно сливы и изюмъ. Въ бассейнѣ Кашка-Дарьи культивируется ароматный мускатный кишмишъ. Предметомъ же вывоза служатъ также орѣхи и фисташки, растущіе въ большомъ количествѣ въ дикомъ состояніи. Виноградъ культивируется здѣсь до высоты 5000 ф., а въ дикомъ состояніи встрѣчается еще выше — до 7000 ф. Виноградѣліемъ занимаются въ Бухарѣ только не многіе изъ русскихъ поселенцевъ.

Въ равнинной части Бухары часто встрѣчается и с о л о д к о в ы й к о р е н ь, распро-

---

1) Губаревичъ-Радобыльскій. Экономическій очеркъ Буха ры и Туниса, стр. 47.

страненный по берегамъ Аму-Дарьи почти сплошь отъ Аральскаго моря до Афганской границы. Запасы его исчисляются милліонами пудовъ, но пока населеніе пользуется только ничтожною его частію по близости къ желѣзной дорогѣ, такъ какъ этотъ дешевый товаръ не выноситъ дальней перевозки въ сыромъ видѣ. Корень доставляется на ст. Чарджуй, гдѣ онъ сортируется, очищается отъ грязи, сушится и прессуется, чтобы отправить его за границу. Въ настоящее время солодковаго корня собирается въ окрестностяхъ Чарджуя только нѣсколько сотъ тыс. пудовъ въ годъ.

Въ числѣ полевыхъ культуръ слѣдуетъ упомянуть еще о т а б а к о в о д с т в ѣ, которое особенно развито въ Шахрибазскомъ бекствѣ. Культура табаку находится пока въ первобытномъ состояніи и разводимые сорта удовлетворяютъ только не требовательному вкусу небогатаго туземнаго населенія. Состоятельная же часть предпочитаетъ употреблять привозный изъ внутреннихъ губерній Россіи табакъ фабричнаго производства и папиросы.

Ш е л к о в о д с т в о составляетъ въ Бухарѣ одинъ изъ древнѣйшихъ промысловъ, къ которому населеніе вполнѣ приспособилось. Шелковица сажается вдоль оросительныхъ арыковъ и она даетъ въ большомъ количествѣ кормъ для шелковичнаго червя. Несмотря на обиліе тутовыхъ деревьевъ и простоту шелководственнаго хозяйства, дѣло это плохо развивается за неимѣніемъ у населенія целлулярной грены. При нѣсколько лучшей постановкѣ дѣла и заботливомъ отношеніи къ нему Бухарскаго правительства оно могло бы стать весьма прибыльнымъ источникомъ благосостоянія населенія.

С к о т о в о д с т в о въ Бухарѣ, вслѣдствіе недостатка пастбищныхъ мѣстъ въ горахъ, нахо-

дится не особенно въ хорошемъ состояніи Въ общемъ итогѣ здѣсь насчитывается около 20 мил. головъ скота, въ томъ числѣ около 10 м. овецъ, 6,5 м. козъ, 1,7 мил. крупнаго рогатаго скота, 1 мил. ословъ, 500 т. верблюдовъ и 400 т. лошадей.

Изъ всѣхъ отраслей скотоводства наиболѣе важнымъ въ хозяйственномъ отношеніи является овцеводство, дающее не только шерсть, шкуры, мясо, но и высокоцѣнныя шкурки отъ молодыхъ ягнятъ. Здѣсь разводится порода овецъ, называемая каракульской, въ количествѣ около $3^1/_2$ милліоновъ головъ, шкурки которой въ очень раннемъ возрастѣ отличаются необыкновенною нѣжностью и очень высоко цѣнятся на рынкѣ. Каракульская порода разводится, главнымъ образомъ, въ Каракульскомъ, Каршинскомъ, Керкинскомъ, Келифскомъ и Курганъ-Тюбинскомъ бекствахъ. Ягнятъ рѣжутъ для шкурокъ въ возрастѣ 3—4 недѣль; чѣмъ крупнѣе завитокъ шерсти, тѣмъ выше цѣнится шкурка. Шкуры съ недостаточнымъ завиткомъ исправляются иногда зашиваніемъ ягненка въ холстъ: съ ростомъ ягненка шерсть плотнѣе прилегаетъ къ тѣлу и болѣе скручивается. Каракулевыхъ шкурокъ вывозится изъ Бухарскаго ханства ежегодно отъ 30 до 40 т. п., преимущественно изъ Кагана, Бухары и Чарджуя.

Шерсти разной вывозится въ годъ около 200 т. п., но еще большее количество ея остается въ самой странѣ и кустарнымъ способомъ передѣлывается на разнообразныя войлочныя и ковровыя издѣлія, которыми такъ славится Бухара.

Козы, преимущественно тибетской породы, разводятся въ горной Бухарѣ; онѣ даютъ очень длинную и нѣжную шерсть, изъ которой ткутъ не только матеріи, но и вьютъ веревки; этотъ родъ животноводства тоже считается очень выгоднымъ.

Крупный рогатый скотъ имѣетъ значеніе только для мѣстнаго хозяйства и его здѣсь сравнительно немного.

Верблюды и ослы, наименѣе прихотливые въ отношеніи содержанія и пищи животныя, имѣютъ огромное значеніе въ хозяйствѣ бухарцевъ какъ удобныя перевозочныя средства.

Лошадь является любимымъ животнымъ въ Бухарѣ; наиболѣе распространенными породами являются туркменская и бухарская.

Горная часть Бухары очень обильна минеральными богатствами, въ числѣ коихъ первое мѣсто занимаютъ мѣсторожденія мѣди, серебра, золота, свинца.

Золото встрѣчается въ Дарвазскихъ горахъ и въ верховьяхъ Аму-Дарьи по притокамъ ея—Сафетъ-Дарьѣ, Мазаръ-Су, Якъ-Су, Ніу, Сары-Обь, Киламбая и Чабсая.

На Сафетъ-Дарьинскомъ промыслѣ Журавко-Покорскаго промывается около 1 мил. пуд. въ годъ золотоноснаго песку (въ 100 пудахъ песку около $^1/_2$ золотника золота). Въ 1909 году промыто 1.372 т. п. песка и извлечено 16 ф. 2 зол. 34 доли золота.[1])

Мѣдная руда встрѣчается близь города Рагара и въ Нуратинскихъ и Буканскихъ, а также Дарвазскихъ горахъ. Серебросвинцовая руда замѣчена въ Кугестанѣ близь Гиссара.

Выходы нефти на дневную поверхность имѣются въ 8-верстахъ на В. отъ Каратага, къ С. отъ сел. Шильмакъ, къ В. отъ города Байсука, близь Ширабада, а также у кишлаковъ Бишъ и Буюкъ и въ Курганъ-Тюбинскомъ бекствѣ.

Каменная соль добывается въ горѣ Ходжа-Мумикъ, въ Кулябскомъ и Гиссарскомъ

---

1) Логофетъ, 1,268.

бекствахъ, близь Келифа, близь укрѣпленія Нурокъ въ 3 верстахъ отъ моста черезъ рѣку Вакшъ. Самосадочная соль получается въ озерахъ Каракульскаго бекства.

Каменный уголь встрѣчается близь городовъ Карши и Кермине. Здѣсь же недалеко отъ Кермине и Зіадина есть превосходный сѣрый и черный мраморъ; онъ встрѣчается также около Дербента и Гиссара.

Въ числѣ многихъ полублагородныхъ камней, встрѣчающихся въ Бухарѣ, чаще другихъ попадается бирюза, преимущественно въ Ю. Бухарѣ.

Несмотря на разнообразіе и обиліе минеральныхъ богатствъ, нигдѣ разработка ихъ не имѣетъ промышленныхъ размѣровъ. Зарожденіе горной промышленности въ Бухарѣ—дѣло будущаго, хотя можетъ быть и не очень отдаленнаго.

Изъ приведеннаго краткаго обзора видно, что добывающая промышленность Бухары далеко не соотвѣтствуетъ дѣйствительнымъ размѣрамъ ея производительныхъ силъ. Пока только земледѣльческая промышленность, или вѣрнѣе одно хлопководство, заслуживаетъ серьезнаго вниманія.

Что-же касается обрабатывающей промышленности, то она представляется либо къ кустарной, либо въ ремесленной формѣ и только очень слабо прсявляется въ фабричныхъ размѣрахъ.

Кустарная промышленность Бухары находится почти исключительно въ рукахъ женщинъ и состоитъ въ обработкѣ волокнистыхъ веществъ —шерсти, хлопка и шелка.

Населеніе Бухары, живя по преимуществу въ кибиткахъ, въ которыхъ роль строительнаго матеріала принадлежитъ войлочнымъ и ковровымъ издѣліямъ, принуждено озаботиться приготовленіемъ этихъ предметовъ своими собственны-

ми руками изъ собственныхъ-же сырыхъ матеріаловъ, главнымъ образомъ, шерсти—овечьей, козьей и верблюжьей. Мужская половина населенія подготовляетъ лишь шерсть, а обработкой ея—валяніе, пряденіе и тканье выполняется женской половиной. Валянымъ производствомъ занимаются преимущественно киргизскія женщины, а ковровымъ—туркменки. Въ кочевомъ и полукочевомъ хозяйствѣ болѣе всего требуются войлочныя издѣлія и эти товары, какъ болѣе простые и дешевые, почти полностью остаются на мѣстѣ, тогда какъ ковровыя издѣлія въ значительной своей части вывозятся изъ страны либо въ Россію, либо заграницу. Болѣе тонкія ткани, какъ-то шали и т. п. рѣдко производятся въ Бухарѣ.

Шелкоткацкое производство когда-то славилось въ Бухарѣ и обширное мѣстное потребленіе шелковыхъ тканей для халатовъ, женскихъ костюмовъ, одѣялъ и пр. полностью удовлетворялось мѣстнымъ же производствомъ. Но по мѣрѣ развитія русско-бухарскаго товарообмѣна и сокращенія шелководства, кустарное шелкоткацкое производство стало падать, уступая свое мѣсто фабричнымъ издѣліямъ, болѣе дешевымъ и болѣе ярко и красиво окрашеннымъ. Справедливость требуетъ сказать, что эти издѣлія не отличаются прочностью какъ самой ткани, такъ и красокъ но дешевизна фабричнаго товара побѣждаетъ и вытѣсняетъ съ рынка кустарный. Почти съ увѣренностью можно сказать, что больше половины шелковыхъ тканей и даже готовыхъ халатовъ и женскихъ костюмовъ, платковъ и пр. на базарахъ Бухары московскаго производства.

Для укрѣпленія за собой бухарскихъ рынковъ московскіе производители охотно идутъ на встрѣчу азіатскимъ потребителямъ и готовятъ товары по ихъ вкусу, по ихъ рисункамъ, по ихъ цвѣтамъ,

Изъ всѣхъ отраслей хлопчатобумажной промышленности въ Бухарѣ встрѣчается только ватное производство, такъ какъ ваты требуется для халатовъ здѣсь очень много. Что-же касается до прядильнаго и ткацкаго производствъ, а также красильнаго, то они въ настоящее время почти не встрѣчаются; бумажныя издѣлія изъ Москвы совершенно убили мѣстное ихъ производство, благодаря своей дешевизнѣ.

Къ фабричнымъ же заведеніямъ слѣдуетъ отнести и гузеломочные и хлопкоочистительные заводы. На первыхъ производится разбиваніе гузы—хлопчатниковыхъ коробочекъ мѣстнаго сорта хлопчатника для освобожденія хлопка-сырца отъ кожуры, а на вторыхъ отдѣляется волокно отъ сѣмянъ. Такихъ заводовъ во всей Бухарѣ насчитывается 20, въ томъ числѣ 2 въ Каганѣ и Зирабулакѣ, принадлежащіе Бухарскому правительству, а остальные 18 поименованы въ прилагаемомъ при семъ спискѣ

Изъ производствъ по обработкѣ животныхъ продуктовъ нѣкоторое развитіе получили овчинное, кожевенное и отчасти мыловаренное.

Издѣлія изъ серебра и золота имѣютъ ремесленный характеръ и производство ихъ встрѣчается во многихъ бухарскихъ городахъ, такъ какъ они имѣютъ здѣсь очень большое распространеніе въ видѣ разнообразныхъ бляхъ для украшенія женскихъ нарядовъ, мужскихъ и женскихъ поясовъ, уборовъ для оружія, сѣделъ и т. п.

Золотошвейное дѣло слабо развито и притомъ весь сырой матеріалъ получается изъ Москвы. Въ Москвѣ же въ послѣднее время начали готовить фабричнымъ способомъ золотошвейныя издѣлія и парчу по бухарскимъ образцамъ, которыя легко вытѣсняютъ туземныя.

Маслобойное производство существу-

еть въ Бухарѣ очень давно; прежде масло получали, главнымъ образомъ, изъ сѣмянъ кунжута и льна, а въ послѣднее время предпочитаютъ обрабатывать хлопчатниковыя сѣмена. Большихъ заводовъ этого рода здѣсь нѣтъ.

Въ небольшихъ размѣрахъ производится фруктововодочное винокуреніе изъ изюма и шелковицы лишь для удовлетворенія потребностей мѣстныхъ евреевъ. Винодѣлія же здѣсь нѣтъ, такъ какъ туземцамъ религія запрещаетъ пить вино. Есть одна попытка, сдѣланная строителемъ Средне-Азіатской ж. д. ген. Анненковымъ въ Каракулѣ, насажденія виноградія по французскому образцу, но пока это дѣло слабо развивается.

Вотъ тѣ немногіе промыслы, которые имѣютъ фабрично-заводской или ремесленный характеръ. Пока все находится въ зачаточномъ состояніи и вѣроятно на дальнѣйшее развитіе могутъ разсчитывать только хлопкоочистительное и хлопкомаслобойное производства.

Переходя къ обзору внѣшней торговли въ Бухарскомъ ханствѣ, приходится остановиться исключительно на товарообмѣнѣ по Бухаро-Афганской границѣ, такъ какъ со всѣхъ другихъ сторонъ Бухара окружена русскими владѣніями. О русско-афганской торговлѣ уже говорилось выше (стр. 106) и въ приложеніи XII приведенъ перечень таможенныхъ пунктовъ по Средне-Азіатской границѣ съ указаніемъ стоимости привозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ въ 1909 г. Въ дополненіе къ сказанному можно привести данныя о товарообмѣнѣ по Бухарской границѣ въ 1911 году по каждой изъ десяти таможенныхъ пунктовъ, имѣющихся тамъ. (Приложеніе XIII, русско-афганскій товарообмѣнъ по Бухарской границѣ въ 1911 г.).

По всѣмъ таможнямъ привезено всѣхъ това-

ровъ на сумму 6.159 т. р. въ томъ числѣ сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ (главнѣйше хлопокъ и шерсть) на 3.441 т. р., жизненныхъ припасовъ (главнѣйше чай) на 2243 т. р. и издѣлій (главнѣйше ковры) на 403 т. р. Наибольшее количество товаровъ прошло черезъ Керкинскую, Бухарскую и Айваджскую таможни.

Черезъ тѣже таможни въ 1911 г. вывезено всякихъ товаровъ на 4728 т. р. ,въ томъ числѣ почти двѣ трети прошло черезъ Керкинскую таможню. Въ нашемъ отпускѣ преобладаютъ готовыя издѣлія, составившія слишкомъ 90 проц. всего отпуска, а въ привозѣ—сырые матеріалы и жизненные припасы.

Характеръ русско-афганскаго товарообмѣна черезъ отдѣльныя таможни выясняется изъ слѣдующаго сопоставленія данныхъ за 1911 годъ:

1) Айваджская: привезено всякаго товара на 644 т. р. 254 т. п., въ томъ числѣ 127 т. п. кунжутнаго и 85 т. п. льняного сѣмянъ, 25 т. п. хлопка-сырца, 13.116 п. фруктовъ свѣжихъ и сушенныхъ, 1079 п. шерсти, 723 п. шкурокъ и мѣховъ и пр. Въ томъ-же году вывезено на 42.678 р. 5000 п. всякихъ товаровъ, въ томъ числѣ 155 п. чая, 313 п. сахару, 813 п. чугунныхъ издѣлій, 962 п. желѣза, 1290 п. керосина, 375 п. спичекъ и пр. Пассажировъ прибыло 844 и выбыло 1384 человѣка.

2) Бассагинская: привезено всего 25 т. п. на 282 т. р., въ томъ числѣ 20 т. п. хлопка, 59 п. коконовъ, 2299 п. шерстяныхъ ковровъ, 773 п. сѣмени кунжутнаго, 149 п. шкуръ и мѣховъ, 1020 п. фруктовъ и пр. Вывезено же всего 1569 п. на 17 т. р., въ томъ числѣ фарфоровыхъ издѣлій 1091 п., шерстяныхъ издѣлій 28 п. и др.

3) Богоракскій переходный пунктъ не имѣетъ торговаго значенія: привезено всего на 1017 р. и вывезено на 2500 р.; пассажировъ прибыло 602 и выбыло 823.

4) Бухарская: привезено всего 121 т. п. на 1837 т. р., въ томъ числѣ чая 121104 п., бумажныхъ тканей 14 пуд., канители, бити, мишуры и т. п. 81 фунтъ. По вывозу отмѣчено[1]) 1723 пуд. на 96 т. р. исключительно бумажная пряжа и ткани вывезенныя черезъ Пендинскую, Сарайскую и Патта-Кисарскую таможни. Собственно Бухара въ данномъ случаѣ служитъ только мѣстомъ для досмотра.

5) Келифская: товаровъ привезено 69 т. п. на 300 т. р., въ томъ числѣ хлопка 17034 п., шерсти 1126 п., ковровъ 969 п., кунжутныхъ и льняныхъ сѣмянъ 5360 п., фруктовъ 1893 п., рогатаго скота 7791 головъ и пр. Вывезено же 44 т. п. на 810 т. р., въ томъ числѣ сахара—19015 п., бумажной пряжи и тканей—18630 п., керосина—3295 п. и др.

6) Керкинская: привезено 160 т. п. разнаго товара на 2223 т. руб., въ томъ числѣ шерсти 86198 п., хлопка 14959 п., шерстяныхъ ковровъ—2118 п., фруктовъ —35526 п., чая—6058 п., шкуръ и мѣховъ—10468 п. и др. Весь отпускъ въ количествѣ 68520 п. на 2732 т. р. состоялъ исключительно изъ бумажной пряжи и тканей и сахара—6889 пуд.

7) Патта-Киссарская: привезено всего 118 т. п. на 633 т. р., въ томъ числѣ хлопка—65826 п., шерсти—2355 п., фруктовъ 22029 п., шкуръ и мѣховъ—1685 п. и др. Въ вывозѣ, въ количествѣ 48 т. п. на 993 т. р., преобладаетъ бумажная мануфактура—14855 п., желѣзо и чугунъ и издѣлія изъ нихъ—6221 п. и др.

Пассажировъ прибыло 6396 и выбыло 7289 человѣкъ.

---

1) Вывозимые черезъ Сарайскую таможню товары, подлежащіе возврату пошлины, досматриваются въ Бухарѣ, а вывозимые черезъ Чубекскую—досматриваются въ Самаркандѣ.

8, 9, 10) Сарайская, Чубекская и Чушка-Гузарская таможни ни по привозу, ни по вывозу не имѣютъ большого коммерческаго интереса.

Пассажирское движеніе отмѣчено только по тремъ таможнямъ и черезъ нихъ прибыло въ общемъ итогѣ 7083 и выбыло 9803 человѣка; всѣ они либо афганцы, либо бухарцы, такъ какъ другія народности не имѣютъ доступа въ Афганистанъ по Бухарской границѣ.

Внутренняя торговля производится, главнымъ образомъ, въ нѣсколькихъ большихъ городахъ—Бухарѣ, Каганѣ, Карши, Гузарѣ и др.и на базарахъ, собирающихся въ опредѣленныхъ пунктахъ и въ назначенные дни. Для выясненія размѣровъ этой торговли и рода обращающихся товаровъ единственнымъ источникомъ является работа мѣстной желѣзнодорожной сѣти и судоходства по Аму-Дарьѣ. О послѣднемъ уже говорилось, а теперь можно привести свѣдѣнія о перевозкѣ грузовъ по станціямъ Средне-Азіатской жел. дороги въ предѣлахъ ханства и по Бухарской вѣткѣ, ведущей свою спеціальную отчетность.

Средне-Азіатская желѣзная дорога, какъ уже было упомянуто выше, входитъ въ Бухару съ запада на 1026верстѣ отъ Красноводска и восточную границу пересѣкаетъ между Зирабулакомъ и Катты-Курганомъ на 1327 верстѣ. На желѣзнодорожной сѣти Бухарскаго ханства имѣется 16 станцій, отстоящихъ одна отъ другой въ среднемъ на разстояніи 19 вер.: Караулъ-Кую—1026 в., Барханы—1049 в., Чарджуй—1069 в., Фарабъ—1077 в., Ходжа-Давлетъ—1097 в., Каракуль — 1117 в., Якатутъ—1141 в., Мургакъ—1159 в., Каганъ—1181 в., Бухара—1193 в., Кую-Мазаръ—1205 в., Кизилъ-Тепе—1223 в., Маликъ 1244 в., Кермине —1258 в., Зіадинъ—1290 в. и Зирабулакъ—1315 в.

Изъ поименованныхъ станцій пять—Караулъ-Кую, Барханы, Ходжа-Давлетъ, Мургакъ, и Маликъ въ товарообмѣнѣ не имѣютъ никакого значенія; важнѣйшими-же являются Чарджуй, Каганъ и Бухара. Какъ работаетъ каждая изъ 16 станцій указано въ III части настоящаго труда, страницы 68—94 и 156; здѣсь же можно привести дополнительно свѣдѣнія (Приложенія XIV и XV) о работѣ каждой станціи въ 1911г. по прибытію и отправленію частныхъ грузовъ съ указаніемъ количества и рода ихъ. Такъ какъ эти станціи работаютъ не столько между собою, сколько съ другими станціями сѣти россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, то одна изъ указанныхъ таблицъ можетъ служить отвѣтомъ на вопросъ—что дало Бухарское ханство Россіи въ 1911 г., а другая—что дала Россія Бухарскому ханству въ 1911 г.

Въ общемъ итогѣ, Бухара дала Россіи частныхъ грузовъ 7.468 т. п., въ томъ числѣ на долю Чарджуя пришлось 2.731 т. пуд., Кагана—1409 т., Кермине—993 т., Зирабулака—625 т. Бухары—403 т., и т. д. Главнымъ предметомъ отправленія были: хлопокъ—2.487 т., хлопчатниковое сѣмя—862 т., гуза—717 т., известь и кирпичъ—452 т., хлѣбные грузы—388 т. п. и др.

Здѣсь умѣстно будетъ вновь напомнить, что станція Чарджуй обслуживаетъ не только Бухарское ханство, но и верхніе и нижніе плесы Аму-Дарьи, т. е. Афганистанъ и Хиву.

Бухара въ свою очередь получила изъ Россіи разныхъ грузовъ 12 361 т. п., въ томъ числѣ на долю Чарджуя пришлось болѣе трети—4.788 т., Бухары—3098 т., Кагана—2075 т. п. и др. Главнымъ предметомъ привоза были: хлѣбные грузы—3.317 т., лѣсной строительный матеріалъ—1091 т., сахаръ—618 т., сѣмя хлопчатниковое—476 т., чай—330 т. п. и т. д.

Вся работа желѣзнодорожныхъ станцій въ Бухарѣ въ 1911 г. по валовой выручкѣ, по отправленію и прибытію пассажировъ, отправленію и прибытію грузовъ большой и малой скорости, переработкѣ оборотной клади, товарныхъ отправокъ и прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ, и по передачѣ частныхъ и служебныхъ телеграммъ представлена въ сводной таблицѣ (Приложен. XVI).

Изъ этой таблицы видно, что изъ всѣхъ бухарскихъ станцій наиболѣе значительной какъ по доходности, такъ и по оборотамъ являются Чарджуй, Каганъ и Бухара.

Валовая выручка Бухарской сѣти достигла 6378 т. руб., что составляетъ почти седьмую часть выручки всей дороги; пассажировъ прибыло и отправлено 1485 т.; грузовъ малой скорости отправлено и прибыло 19,6 мил. пуд., что составляетъ шестую часть всей работы дороги; оборотной клади переработано 25,8 мил. п. противъ 223,4 м. п. на всей Средне-Азіатской ж. д.

Въ хозяйственной жизни Бухарскаго ханства небольшая желѣзнодорожная вѣтка въ 11.7 в. связывающая Средне-Азіатскую магистраль съ древней столицей ханства отъ станціи Каганъ, имѣетъ большое значеніе и, кромѣ того, такъ какъ она составляетъ частную собственность, то умѣстно будетъ сказать здѣсь нѣсколько подробнѣе о работѣ этой вѣтки и объ ея отношеніи къ магистрали.

По окончаніи постройки вѣтки, Министерство Путей Сообщенія изъявило согласіе на примкнутіе ея къ магистрали и возложеніе ея эксплоатаціи на Управленіе Средне Азіатской желѣзной дороги.

Разстояніе между осями конечныхъ станцій оказалось 11.73 в., строительная длина—11.70 в., а тарифная—12 вер. По всему пути уложены

стальные рельсы въ 18 фун. въ погонномъ футѣ и длиной въ 28 футовъ.

Для перевозки пассажировъ и грузовъ по вѣткѣ т а р и ф ы были назначены нижеслѣдующіе, значительно повышенные противъ дѣйствующихъ на магистрали тарифовъ.

а) П о п е р е в о з к ѣ п а с с а ж и р о в ъ.

1. При проѣздѣ пассажировъ II и III классовъ и перевозкѣ ихъ багажа по Бухарской вѣтви Средне-Азіатской жел. дороги (Бухара—Каганъ) примѣняются нижеслѣдующіе тарифы и правила: перевозка пассажировъ совершается въ вагонахъ II и III классовъ.

За проѣздъ пассажировъ взимаются слѣдующія, со включеніемъ Государственнаго сбора, платы:

въ вагонахъ II класса по $3^1/_3$ к. съ пассажира и версты или 40 коп. конецъ и

въ вагонахъ III класса по $1^2/_3$ к. съ пассажира и версты или 20 к.

За каждые 10 фун. багажа, сверхъ провозимаго безплатно 1 пуда на каждаго взрослаго пассажира, взимается плата, со включеніемъ Государственнаго сбора, по 0.125 к. съ 10 фунтовъ и версты, считая не полные 10 фунтовъ за 10 фун., но не менѣе 10 коп. по каждой отдѣльной отправкѣ.

Дѣти, въ возрастѣ до 5 лѣтъ, слѣдующія при взрослыхъ пассажирахъ, но не болѣе одного при каждомъ взрослomъ пассажирѣ, перевозятся безплатно, съ дѣтей же въ возрастѣ, отъ 5 до 10 лѣтъ взимается съ каждаго ребенка половина платы, установленной для взрослаго пассажира.

2. Въ отношеніи льготнаго проѣзда находящихся на дѣйствительной военной службѣ: офицеровъ, подпрапорщиковъ, подхорунжихъ, эстандартъ-юнкеровъ, врачей, а равно лицъ учебнаго состава Императорской Военно-Медицин-

ской Академіи, льготнаго проѣзда служащихъ на дорогѣ и ихъ семействъ, проѣздъ лицъ мѣстной администраціи, перевозки воинскихъ чиновъ и ихъ багажа и перевозки конвойныхъ и арестантовъ—на Бухарскую вѣтвь распространяются правила и тарифы, дѣйствующіе по главной линіи Средне-Азіатской жел. дороги.

3. Переселенцы и перевозимые по Средне-Азіатской жел. дорогѣ по тарифу IV класса рабочіе по Бухарской вѣтви перевозятся за плату по $1^2/_3$ коп. съ пассажира и версты или по 20 коп. конецъ.

4. Отдѣльные вагоны предоставляются въ предѣлахъ Бухарской вѣтви лишь при возможности; плата за наемъ отдѣльныхъ вагоновъ взимается по соотвѣтственному классу пассажирскаго тарифа (для взрослыхъ пассажировъ), примѣняемому на вѣтви за полное число мѣстъ въ каждомъ вагонѣ.

5. Отдѣльные поѣзда, по заказамъ частныхъ лицъ, предоставляются по правиламъ, дѣйствующихъ на Средне-Азіатской жел. дорогѣ, и съ разсчетомъ на протяженіи вѣтви за все число мѣстъ, входящихъ въ составъ поѣзда, классныхъ вагоновъ, по дѣйствующему на вѣтви тарифу для перевозки пассажировъ и грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами.

б) По перевозкѣ грузовъ.

1. При перевозкѣ грузовъ по Бухарской вѣтви взимаются нижеслѣдующія платы.

А. Грузы и поштучные предметы, перевозимые съ большою скоростью, расчитываются по удвоеннымъ ставкамъ тарифовъ малой скорости показаннымъ ниже въ п. Б.

Б. При попудныхъ и вагонныхъ перевозкахъ грузовъ малой скорости, кромѣ перевозимыхъ повагонно: извести гашеной и негашенной и известковаго порошка (изъ группы I номенклату-

ры), I, II и III категорій (изъ пк. А, гр. 28/55), и всѣхъ предметовъ 31 группы, камня (изъ группы 41), отнесеннаго по классификаціи Отдѣла Б настоящей части къ дифференціалу № 38, и сѣмена хлопчатниковаго (изъ группы 106),—провозные платы взимаются въ нижеслѣдующихъ размѣрахъ:

а) за грузы, отнесенные по классификаціи Отдѣла Б настоящей части, въ графѣ „Попудно", къ I-А, I-Б, I-В, I, II и III классамъ или къ дифференціальнымъ схемамъ, начальныя ставки которыхъ не ниже III класса — $^1/_8$ коп. съ пуда и версты;

б) за грузы, отнесенные по той же классификаціи, въ графѣ „Попудно", къ IV и низшимъ классамъ или къ дифференціаламъ и схемамъ, начинающимся со ставокъ этихъ классовъ— по $^1/_{10}$ к. съ пуда и версты.

Примѣчаніе. При перевозкахъ сахара-рафинада и сахарнаго песка платы увеличиваются на 8 процентовъ;

и в) за перевозимые повагонно: известь гашеную и негашеную и известковый порошекъ (изъ группы 1), грузы I, II и III категорій (изъ пк. А. гр. 28/55) и всѣ предметы 31 группы, камень (изъ группы 41), отнесенный по классификаціи Отдѣла Б настоящей части къ дифференціалу № 38, и сѣмя хлопчатниковое (изъ группы 106)—по $^1/_{12}$ коп. съ пуда и версты.

В. За перевозку съ малою скоростью поштучныхъ предметовъ и животныхъ провозная плата взимается въ нижеслѣдующихъ размѣрахъ:

а) лошадей, жеребятъ ростомъ въ 2 аршина и болѣе, ословъ, муловъ, верблюдовъ и крупнаго рогатаго скота—по 6 коп. со штуки и версты.

б) жеребятъ ростомъ менѣе 2 аршинъ—по 2 коп. со штуки и версты.

в) собакъ, барановъ, овецъ, свиней, кургашекъ (барашковъ), козъ, поросятъ, телятъ, ягнятъ —по 1 коп. со штуки и версты;

г) гробовъ съ покойниками по 40 коп. съ вагона и версты;

д) дрожекъ и экипажей всякихъ, кромѣ четырехъ-колесныхъ и четырехъ-мѣстныхъ—по 20 коп. со штуки и версты; при перевозкахъ экипажей всякихъ четырехъ-колесныхъ и въ четыре и болѣе мѣстъ - по 30 коп. со штуки и версты.

Г. а) Тяжеловѣсные предметы, вѣсящіе въ одной штукѣ свыше 200 пудовъ, но не болѣе полной подъемной силы вагона, допускающіе по размѣрамъ своимъ погрузку въ одинъ вагонъ или на одну платформу, перевозятся за плату по соотвѣтственнымъ ставкамъ, указаннымъ выше въ пунктѣ Б, съ разсчетомъ за дѣйствительный вѣсъ груза;

б) тяжеловѣсные предметы, вѣсъ коихъ въ одной штукѣ превышаетъ подъемную силу вагона, а равно и тяжеловѣсные предметы, хотя и не превышающіе по вѣсу подъемной силы вагона, но, вслѣдствіе своего объема или вслѣдствіе невозможности распредѣлить грузъ на двѣ оси вагона, помѣщающіеся лишь на двухъ и болѣе платформахъ, перевозятся за плату по соотвѣтственнымъ тарифнымъ ставкамъ, съ разсчетомъ платы за дѣйствительный вѣсъ груза, но не менѣе, чѣмъ по 40 коп. съ версты и каждой занятой подъ перевозку этихъ предметовъ платформъ;

в) предметы хотя и тяжеловѣсные, но не помѣщающіеся въ одномъ вагонѣ или на одной платформѣ и погруженные на двѣ или болѣе платформъ, таксируются по соотвѣтственнымъ тарифнымъ ставкамъ, съ разсчетомъ платы за дѣйствительный вѣсъ груза, но не менѣе, чѣмъ по 40 коп. съ версты и каждой занятой подъ перевозку платформы.

Примѣчаніе. При погрузкѣ вмѣстѣ съ тяжеловѣсными или не помѣщающимися на одной платформѣ предметами частей этихъ предметовъ, провозная плата взимается за дѣйствительный вѣсъ всего груза, но не менѣе 40 коп. съ платформы и версты.

Д. За обратную перевозку тары изъ подъ товаровъ и особыхъ приспособленій для перевозки провозная плата взимается согласно пункту Б сего тарифа, но въ половинномъ размѣрѣ.

Е. За проѣздъ проводниковъ, сопровождающихъ перевозимые съ товарными поѣздами гробы съ покойниками, лошадей, рогатый скотъ, птицъ и проч. домашнихъ животныхъ и дикихъ звѣрей, а равно грузы, которые, по условіямъ перевозки, требуютъ такого сопровожденія, взимаются:

а) при слѣдованіи проводниковъ въ товарныхъ вагонахъ вмѣстѣ съ сопровождаемыми грузами въ служебныхъ отдѣленіяхъ товарныхъ вагоновъ, на тормазныхъ площадкахъ,—по $1^1/_2$ коп. съ проводника и версты или по 18 коп. въ конецъ, безъ взиманія Государственнаго сбора;

б) при слѣдованіи проводниковъ въ вагонахъ третьяго класса, хотя бы послѣдніе были прицѣплены къ товарному поѣзду, взимаются съ проводника полная стоимость билета III класса.

Не считая 1901 года, когда дорога работала всего $2^1/_2$ мѣсяца, общіе результаты эксплоатаціи вѣтки за первыя 10 – лѣтъ[1]), по 1-е Января 1912 года, выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Пассажировъ отправлено 1.189.585 и прибыло 1232396; багажа и грузовъ большой скорости отправлено 245.554 п. и прибыло 375481 п.,

---

1) Данныя о работѣ ст. Бухара изъ года въ годъ съ основанія по 1-е Января 1912 года приведены далѣе въ III ч. стр. 157.

грузовъ малой скорости отправлено 2276480 п. и прибыло 13539032 п.

Въ послѣднемъ 1912 отчетномъ году пассажировъ отправлено 258449 и прибыло 251734; багажа и грузовъ большой скорости отправлено 38374 п. и прибыло 58690 п.; грузовъ малой скорости отправлено 521195 п. и прибыло 2403292 пуд.

Суммируя всѣ данныя объ эксплоатаціи Бухарской вѣтки со дня ея открытія 15-го Октября 1901 года по 1-е Января 1913 года, получатся слѣдующія результаты: пассажировъ отправлено 1462016 и прибыло 1496253 и, слѣдовательно, превышеніе составляетъ 34237 человѣкъ. Такъ какъ прибытіе въ Бухару почти постоянно превышаетъ отправленіе оттуда, то позволительно заключить, что населеніе столицы Бухарскаго ханства и его ближайшихъ окрестностей ежегодно приращается въ желѣзнодорожномъ сообщеніи на 3112 человѣка.

Такое-же превышеніе прибытія надъ отправленіемъ замѣчается въ перевозкѣ багажа и грузовъ большой и пассажирской скоростей, каковыхъ за тотъ же періодъ времени отправлено 285.248 п. и прибыло 455.231 п., т. е. слишкомъ по 15 т. п. въ годъ.

Но наиболѣе рѣзкое превышеніе прибытія надъ отправленіемъ замѣчается въ движеніи грузовъ малой скорости. Таковыхъ съ 15-го Октября 1901 года по 1-е Января 1913 года прибыло въ Бухару 16.068.887 п. и отправлено оттуда 2.814.933 п., т. е. слишкомъ въ пять разъ больше или въ среднемъ на 1.200 т. п. въ годъ.

Въ чемъ-же нуждается Бухара и что въ ней въ избыткѣ? Отвѣтомъ на этотъ вопросъ послужитъ перечень главнѣйшихъ предметовъ прибытія и отправленія. Болѣе всего Бухара нуждается въ пищевыхъ продуктахъ и особенно въ хлѣбѣ—въ

зернѣ и мукѣ: въ 1911 году хлѣбныхъ грузовъ прибыло 755 т. п., въ томъ числѣ пшеницы было 225 т. п. и муки пшеничной—329 т. п.; риса получено 397 т. п.; сѣмянъ растительныхъ—96 т., сахара—146 т. п., чая—42 т. п., масла растительнаго—11 т. п. и пр. Она нуждается также въ мануфактурѣ, которой получено въ 1911 г.—93 т. п., и въ строительныхъ матеріалахъ и топливѣ: лѣсныхъ матеріаловъ ввезено 484 т. п., дровъ—100 т. п., желѣза—27 т. п., нефти и керосина—135 т. п., угля каменнаго—30 т. п. и др. Бухара нуждается еще и въ живыхъ животныхъ: овецъ ввезено—3.905 и лошадей—278 головъ.

Отъ своего избытка Бухара удѣляетъ другимъ: фрукты сушеные 89 т. п., каракуль—12 т. п., хлопокъ—2440 п., шерсть—21 т. п. Кромѣ того, изъ привозныхъ товаровъ часть вывозится обратно для перераспредѣленія по другимъ менѣе значительнымъ пунктамъ: пшеницы въ 1911 году было вывезено 30 т., муки—23 т., мануфактуры—29 т., чая—18 т., сахара—6. т. п. и т. д.

Изъ этого сопоставленія явствуетъ, что Бухара больше нуждается въ чужихъ товарахъ, чѣмъ сама можетъ предложить своихъ произведеній другимъ.

Обращаясь къ финансовой сторонѣ эксплоатаціи Бухарской вѣтви, предпріятіе представляется чрезвычайно выгоднымъ. За все время существованія Бухарской вѣтки убыточныхъ было только четыре года, а прибыльныхъ — восемь. Соотношеніе валового дохода и расхода представлено въ слѣдующей таблицѣ (въ рубляхъ):

	Доходъ	Расходъ	Разница
1901	7265	10102	2863
1902	41815	44760	2945
1903	53066	37446	15020
1904	59742	41479	18263
1905	53944	53214	730
1906	58665	70844	12170
1907	59603	61410	1807
1908	74342	69206	5136
1909	83699	57902	25797
1910	101723	63151	38571
1911	142996	84243	58752
1912	146626	86233	60392

Всего дохода поступило 883.496 р. и израсходовано 679.990 руб., чистаго остатка получилось 203.506 р

Доходъ слагается, главнымъ образомъ, изъ поступленій по продажѣ пассажирскихъ билетовъ, какъ это видно изъ нижеприведеннаго сопоставленія за послѣднія пять лѣтъ (въ рубляхъ):

	Отъ пассажировъ	Отъ баг. и груз. пасс. скорости	Отъ груз. большой и мал. скор.	Дополн. сборы	ВСЕГО
1908	41705	2226	19608	10804	74343
1909	45509	2744	24170	11277	83700
1910	55649	3104	28772	14197	101722
1911	78231	3462	36618	22756	142996
1912	93414	3434	32619	19290	146626

Въ минувшемъ 1912 году доходъ отъ пассажировъ составилъ около 63 проц. всего дохода. Чтобы судить о томъ какого класса пассажиры даютъ наибольшій доходъ, можно привести слѣдующія цифры: пассажировъ II класса было всего 8.032, въ томъ числѣ дѣтей—117 и воинскихъ чиновъ—24; въ III классѣ было всего—184.917, въ томъ числѣ дѣтей—2665 и воинскихъ чиновъ—858 и, наконецъ, пассажировъ IV класса было 24 234 и въ томъ числѣ дѣтей 452. Всего же въ 1911 г. было продано 217.183 пассажирскихъ билета.

Въ заключеніе небезъинтересно взглянуть на распредѣленіе доходовъ и расходовъ по Бухарской вѣткѣ на версту пути, на 100 поѣздо-верстъ и на 10 000 осе-верстъ вагоновъ. Данныя по этому предмету приведены ниже.

Сравнивая результаты эксплоатаціи Бухарской вѣтви и всей Средне-Азіатской желѣзной дороги, окажется, что вѣтка работаетъ успѣшнѣе магистрали. За послѣднія пять лѣтъ ч и с т а я п р и б ы л ь съ того и другого предпріятія представлена въ слѣдующемъ сопоставленіи:

Средне-Азіатская ж. д.					Бухарская вѣтка			
	Вся чистая прибыль въ рубляхъ	На версту дороги въ рубляхъ	На 100-поѣздо-верстъ въ рубляхъ	На 10000 осе-верстъ вагоновъ		Вся чистая прибыль въ рубляхъ	На версту дороги въ рубляхъ	На 100 поѣздо-верстъ въ рубляхъ	На 10000 осе-верстъ вагоновъ
—1961762	—830.9	—22.43	—42.86	1908	5136	484	11	60
—732929	—310.3	—8.16	—16.18	1909	25797	2159	49	260
2103769	890.7	21.77	49.09	1910	38571	3214	73	371
6082747	2575.3	60.32	109.11	1911	58752	4862	111	452
6146781	2602.4	62.87	114.52	1912	60392	5033	104	450

Изъ разсматриваемаго пятилѣтія два первые года для Средне-Азіатской жел. дороги были убы-

точны и только послѣдніе три года дали чистую прибыль, тогда какъ для Бухарской вѣтки весь періодъ былъ прибыльный, особенно послѣдніе два года. Распредѣляя чистую прибыль на версту дороги или на поѣздо и осе-версты, окажется, что вѣтка все время работала успѣшнѣе магистрали. Столь счастливые для Бухарской вѣтки результаты несомнѣнно обусловливаются болѣе всего высокими товаро-пассажирскими тарифами, дѣйствующими на ней. Несомнѣнно также и то, что при существующей организаціи отчетности вѣтки и магистрали, не всѣ расходныя статьи вѣтки попадаютъ въ учетъ т. е. часть ея расходовъ, трудно поддающаяся точному учету, оплачивается за счетъ Средне-Азіатскай желѣзной дороги. И если вспомнить, что привозъ въ Бухару почти вдвое превышаетъ вывозъ оттуда, то нельзя не согласиться, что значительная доля тарифнаго бремени болѣе всего ложится на произведенія русской земли и промышленности или короче сказать эти предметы косвенно облагаются въ пользу Бухарской казны.

Приложенія и дополненія. **I. Къ стр. 14**

Пространство тыс. кв. верстъ	По переписи 28 Января 1897 г., тыс.			Пространство и населеніе	По исчисленію на 1 Января 1911 г., тыс.			На 1 кв. вер. прих. жит.
	м.	ж.	всего		м	ж.	всего	
535,1	206,1	166,1	372,2	Закаспійск. обл.	247,2	204,1	451,2	0,8
86,7	52,5	39,8	92,3	Асхабадскій у. . .	71,4	54,7	126,1	1,5
109,9	30,4	23,5	53,9	Красноводскій у. [1]	34,6	28.4	63,0	0,6
193,7	30,9	30,4	61,3	Мангишлакскій у.	40,8	39.8	80,6	0,4
110,8	66.7	52.6	119,3	Мервскій у. . .	69,9	55,3	125,2	1,1
34,0	25,6	19,8	45,4	Тедженскій у.	30,5	25,0	56,4	1,1
60,6	472,9	384,9	857,8	Самарканд. обл.	650,1	533.5	1183,6	19,5
7,8	190,9	159,5	341 3	Самаркандскій у. .	258,2	204,1	462,3	59,7
25,8	119,8	100,1	219,9	Джизакскій у. . .	161,4	135.8	297,2	11,5
7,0	61,0	49,0	110,0	Катта-Курганскій у.	98.2	79,9	178,1	25,4
20,0	101,3	85,4	186,6	Ходжентскій у .	132,3	113.7	246,0	12,3
126,3	852,3	707,1	1560,4	Ферганск. обл.	1106,0	963,0	2069,0	16,4
14,1	179.1	147.0	326,1	Маргеланскій у. .	247,3	211,7	459,0	32,6
13,3	191.8	159,3	351,2	Андижанскій у. .	244,8	217,6	462,4	34,7
13,1	202,3	163,1	365,4	Кокандскій у. . .	260.0	217,3	477,4	36,4
15 3	195,2	161 9	357,1	Наманганскій у.	248,1	219,4	467,5	30,6
24,9	83,5	74,7	158,2	Ошскій у. . . .	104,3	95,6	199,9	8,0
45,6	1.3	1.1	2,4	Памиръ . . .	1,4	1,4	2.8	1,0
441,8	804,1	675,7	1479,8	Сыръ-Дар. обл.	1014,4	859,7	1874,1	4,2
38,1	249,3	198,4	447,7	Ташкентскій у.	310,5	251,3	561.8	14,7
97,1	100,8	92,7	193,5	Аму-Дарьинскій отд.	128,3	116,7	245,0	2,5
62,2	152,1	126 9	274,0	Ауліэатинскій у.	187,7	158,6	346,3	5,6
58,5	73,6	67 0	140,6	Казалинскій у.	96,5	89,0	185,5	3,2
90,1	70,8	63,0	133,8	Перовскій у. .	94,5	86,1	180,6	2,0
95,8	157,6	127,6	285,2	Чимкентскій у.	196.9	158,0	354,9	3,7
329,0	531.4	458,7	990,1	Семирѣчен. обл.	656,8	553,3	1210,1	3,7
45,6	120,1	104,8	224,9	Вѣрненскій у. .	144,2	126,1	270,3	5,9
25,6	64,8	58,4	123,2	Джаркентскій у.	85,6	73,0	158,6	6,2
75,8	72.6	63,7	136,3	Копальскій у. .	98,3	81,7	186,0	2,4
63,9	97,6	84,2	181.8	Лепсинскій у. .	97,4	80,8	178,2	2,8
77,7	95,2	81,0	176.2	Пишпекскій у. .	121,0	99,8	220,8	2.7
40,4	81.1	66,8	147.9	Пржевальскій у.	110,3	91,9	202,2	5,0
1492,8	2867,8	2392,6	5.260,4	Всего . . .	3674	3114	6788	4,5
217.7	—	—	2500,0	Бухара	—	—	3600,0	16,5
—	9,1	3,0	12,2	Русск. нас. въ Бух.	—	—	50,0	—
54,2	—	—	500,0	Хива	—	—	800,0	14,8
—	2,2	1,7	4,0	Русск. нас. въ Хивѣ	—	—	5,1	—
1764,7	—	—	8.276,6	Итого . . .	—	—	11.243	6,3

Приведенныя здѣсь цифры пространства и населенія въ 1897 г., взятыя изъ трудовъ Цен. Стат. Ком., нѣсколько отличаются отъ таковыхъ, приведенныхъ въ „Общемъ сводѣ по имперіи результатовъ разработки данныхъ первой всеобщей переписи населенія 28 Января 1897 г., т. I. стр. 3. Въ этомъ изданіи пространство и населеніе пяти областей показано въ слѣдующихъ цифрахъ: пространство —1514234 кв. в., населеніе—5.280983 чел., въ томъ числѣ 2.87 0.626 м. и 241(.357 ж. Всѣ послѣдующія таблицы взяты изъ этого изданія и только данныя о пространствѣ и населеніи съ подраздѣленіемъ по уѣздамъ взяты изъ стараго источника за неимѣніемъ въ новомъ соотвѣтствующаго подраздѣленія.

[1]) Со включеніемъ острововъ: Челекенъ, Огурчинскій и Дарджа.

II. Распредѣленіе населенія по полу, возрастнымъ группамъ и по областямъ

	Закаспійская		Самаркандская		Ферганская		Семирѣченская		Сыръ-Дарьинск.	
	М.	Ж.	М.	Ж.	М.	Ж.	М.	Ж.	М.	Ж.
до 1 г.	2178	2268	2548	2394	5575	5627	7240	7274	4882	4898
1—9	47423	47669	92314	84873	163169	164654	120023	119012	169671	165822
10—19	36301	30179	97370	77330	161027	126497	97733	91281	160377	139798
20—29	53778	30060	98083	92403	155664	138838	102798	84445	158785	126207
30—39	31459	23611	74081	60216	122271	111250	73978	60152	113406	93667
40—49	18840	15647	52485	39533	103574	80961	55518	44022	87050	65893
50—59	12186	10272	32870	23922	76024	49493	35791	25657	54856	38396
60—69	6915	6684	16963	11866	46504	28634	23202	16464	35187	24092
70—79	2421	2312	4201	3481	14398	9450	9547	7404	13797	10907
80—89	673	733	973	879	3676	2784	2745	2290	3669	3476
90—99	110	116	84	151	479	482	347	354	405	492
100--109	12	20	10	17	45	54	21	33	18	24
110 и выше	2	2	1	—	5	6	3	5	5	2

къ стр. 15

III. Распредѣленіе населенія по полу, грамотности и сословіямъ, 28 Янв. 1897 г.

	Закаспійская	Самаркандская	Ферганская	Семирѣченская	Сыръ-Дарьинская	Туркестанская
I Мужское населеніе	212638	472443	852919	529215	803411	2870626
въ т. ч грамотныхъ	23262	24237	35895	34893	49077	1573 4
II Женское населеніе	169849	387578	719295	458648	674987	2410357
въ т. ч. грамотныхъ	4108	2966	4516	6480	10777	28847
III Населеніе обоего пола	382487	860021	1572214	987863	1478398	5280983
въ т. ч. грамотныхъ	27370	27203	40411	41373	59854	186211
На 1000 мужчинъ приходится женщинъ	799	820	843	867	842	840
Лица сельскаго состоянія, мужчинъ	193117	465861	848905	510169	788927	2806979
» » » женщинъ	162884	383410	716610	440993	663666	2367563
Потомственные дворяне, м.	1048	507	452	546	1065	3618
» » ж.	770	491	421	659	1113	3454
Личные дворяне, м.	1004	450	503	877	1488	2834
» » ж.	708	438	440	901	1432	3923
Прочія сословія, мужчинъ	17469	5625	3059	17623	11931	55697
» » женщинъ	5487	3239	1824	16095	8776	35421

къ стр. 17

VI. Распредѣленіе населенія по языку **къ стр. 20.**

Языки:	Закасп.	Самарк.	Ферган	Сырь-Дар.	Семирѣч.	ВСЕГО
Киргизъ-Кайсакскій . .	74225	63091	—	952061	794815	1884192
Сартскій	778	18073	788989	144275	14895	967010
Узбекскій	470	507587	153780	64235	26	726098
Тюркскія	16	19993	261234	158675	12	439930
Таджикскій	35	230384	114081	5557	264	350321
Туркменскій	248651	—	—	—	52	248703
Кара-Киргизскій . . .	—	—	201579	—	—	201579
Великорус., Малорос. .	33273	14006	9842	44834	95465	197420
Каракалпакскій	—	—	11056	93215	—	104271
Таранчинскій . . .	425	28	—	9	55999	56461
Татарскій	3510	460	852	5257	8353	18432
Китайскій	8	10	1640	509	14130	16297
Кашгарскій	23	—	14915	—	—	14938
Персидскій	8015	1723	1765	1661	18	12982
Польскій	3812	1531	1535	2825	185	9888
Кипчакскій	—	—	7584	—	—	7789
Еврейскій	860	1312	1378	1975	274	7599
Армянскій	4256	370	177	43	1	4847
Нѣмецкій	1026	440	369	1887	40	3762
ВСЕГО	379383	859008	1570576	1478018	984529	5271514
Итого съ прочими	382487	860021	1572214	1478398	987863	5280983

V. Итоги земледѣльческой производительности по количеству и стоимости въ 1909—1910 гг.*)

Къ стр. 37

	Сборъ урожая, въ тысячахъ пудовъ						Всего на сумму, тыс. руб.
	Закаспійск.	Самаркан.	Ферган.	Сыръ-Дар.	Семирѣч.	Итого	
Хлопокъ . . .	1065	902	11904	266	—	14137	49479
Рисъ	—	2075	312	7731	540	11288	13546
Пшеница озимая . .	1565	8389	632	8681	299	19567	23480
„ яровая	2035	7179	9738	5956	18705	43613	43613
Овесъ .	—	0,5	7	374	10237	10619	8495
Ячмень	1203	5237	482	2564	5375	14861	11889
Джугара . . .	76	776	185	1503	—	2541	1524
Кукуруза .	2	18	184	163	59	427	256
Просо . .	156	509	33	5592	4968	11117	8893
Рожь	—	—	—	—	332	332	99
Кунжутъ . .	38	81	8	63	—	189	303
Подсолнечникъ . .	—	1	2	15	178	196	627
Машъ	326	18	—	—	—	344	134
Горохъ . . .	—	52	2	48	198	300	300
Ленъ . .	—	237	213	821	118	1389	833
Конопля . . .	—	—	0,5	24	28	53	32
Макъ	—	17	2	1	2	22	26
Картофель . .	13	83	42	297	923	1359	543
Сафларъ . . .	—	18	—	—	—	18	18
Люцерна . .	2002	5030	19041	34591	15596	76260	3820

*) Сельскохозяйственный обзоръ Туркестанскаго края, Изд. Управленія Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ въ Туркестанскомъ краѣ, 1911 г. стр. 31, 46, 47, 48.

Площадь посѣва и сборъ хлѣбовъ[1]) въ 1910 г. **Къ стр. 37**

	Закаспійск.	Самаркан.	Ферган.	Семирѣч.	Сыръ-Дар.	Всего
I Посѣвная площадь						
Подъ озимые хлѣба т. д.	31,3	187,8	127,6	6,1	185,7	538
„ яровые „ „	41,9	314,8	209,6	408,9	455,9	1431
Итого „ „	73,2	502,6	337,2	415,0	641,6	1969
II Сборъ всѣхъ продов. хлѣб. въ 1910 г. т. п.	4787	18623	19286	24703	27363	94263
Средн. сборъ хлѣб. въ 1905 - 1909 г. „ „	4039	14835	16707	24200	28398	88180
Озимая рожь „ „	—	180	0,7	62	149	391
„ пшеница „ „	1913	7515	9098	247	7414	26186
„ ср. сборъ пш. за 1905—9 г. „ „	1584	6447	5558	385	9415	23388
Яровая рожь „ „	—	352	12	339	348	1051
„ пшеница „ „	2082	7657	4855	14433	12487	41514
„ ср. сборъ пш за 1905—9 г. „ „	1994	5297	6019	14394	9983	37685
Ячмень „ „	282	2244	785	4933	2720	10965
„ ср. сб. за 1905-9 г. „ „	393	1954	822	3911	2503	9583
Просо „ „	10	314	481	4473	3761	9038
Бобы „ „	—	8,1	8,0	1,0	05	17,6
Кукуруза „ „	0,8	22	3863	57	228	4170
Горохъ „ „	—	106	11	122	45	283
Овесъ „ „	7,7	64	101	5738	1413	7324
Чечевица „ „	—	159	165	10	85	419
Картофель „ „	6,1	138	409	997	661	2212
Сб. сѣна съ естест. луг. „ „	195	1280	3745	43672	20818	69710

[1]) Ежегодникъ Россіи на 1910 г. стр, 360—413

VIII Сборъ хлѣбовъ, джугары, картофеля, сѣна, соломы, люцерны, въ 1911 г., въ т. пуд. къ стр. 37.

	Закасп.	Самарк.	Ферган.	Сыръ-Дарин.	Семирѣч.	ВСЕГО
Озимая рожь	—	621	2,5	62	83	769
Озимая пшеница	1929	5344	5425	5797	422	18916
Озимый ячмень	807	2004	123	273	0,3	3209
Яровая рожь	—	365	3	278	293	938
Яровая пшеница	2091	6727	4057	10471	18919	42065
Яровой ячмень	388	1373	736	2397	6792	11686
Овесъ	1	33	59	1068	7657	8818
Полба	—	30	0,5	184	149	363
Гречиха	—	12	0,7	3,5	8	24
Просо	6,4	393	557	3618	5606	10180
Кукуруза	0,4	51	2603	235	141	3030
Горохъ	—	62	7	58	226	353
Чечевица	—	192	150	138	5,5	486
Бобы	—	8	1,6	7	3,8	20
Картофель	30	170	328	499	1511	2535
Рисъ	—	272	5352	4189	540	15055[2]
Джугара	17,6	13	3186	809	—	7984
Сѣно	176	1808	1732	15718	44437	63872
Солома озимой ржи	0,1	1256	3,3	60	69	1388
„ „ пшеницы	1555	6993	4890	5464	510	19412
„ „ ячменя	406	2682	105	225	0,1	3417
„ яровой ржи	—	193	13	195	191	582
„ „ пшеницы	2111	8089	3931	9184	12886	36201
„ „ ячменя	346	1542	570	1913	4371	8741
„ овса	1	55	42	795	4777	5669
„ полбы	—	36	0,5	223	83	342
„ гречихи	—	10	0,4	4	5	19
„ проса	7	342	457	2814	3023	6642
„ кукурузы	0,5	82	3223	219	52	3576
Люцерны	353	4247	19976	21185	15572	61333

1) Ежегодникъ Россіи на 1911 г., Уражай яровыхъ хлѣбовъ въ 1911 г. Урожай озимыхъ хлѣбовъ въ 1911 г, изд. Статистическаго Комитета.

2) Урожай яровыхъ хлѣбовъ и картофеля, С. П. Б. 1912 г. стр. XXI.

Къ стр. 45.

Посѣвъ и сборъ хлопка въ Туркестанскомъ краѣ въ 1911 г.

	Тысячъ		% отношеніе	Выходъ волокна изъ сырца, въ %	Всего получено волокна, т. пуд.
	десят.	хлопка п.			
Андижанскій у.	81,1	6408	18,0		
Кокандскій у.	45,4	3632	10,1		
Наманганскій у.	44,5	3560	10,0		
Ошскій у.	9,9	792	2,0		
Маргеланскій у.	85,2	6816	19,0		
Ферганская обл.	265,1	21206	59,2	30,25	6415
Аму-Дарьинскій отд.	5,4	324	0,9		
Ташкентскій у.	38,6	2316	6,5		
Чимкентскій у.	5,0	300	0,8		
Сыръ-Дарьинская обл.	49,0	2943	8,2	30,00	883
Катта-Курганскій у.	16,0	1200	3		
Самаркандскій у.	4,5	338	0,9		
Джизакскій у.	0,6	45	0,1		
Ходжентскій у.	8,0	600	1,6		
Самаркандская обл.	29	2170	6,0	29,62	643
Мервскій у.	18,8	1222	3,4		
Асхабадскій у.	0,9	59	0,2		
Теджентскій у.	1,6	98	0,3		
Байрамъ-Али	13,2	858	2,4		
Закаспійская обл.	34,5	2242	6,3	29,00	650
ВСЕГО	377,6	28581	79,7		
Бухара	100,0	5000	14,0	25,0	1250
Хива	31,7	2221	6,2	29,62	653
Туркестанскій край	409,3	35802	100,0		10229

Вывозъ хлопка изъ Ферганской области въ 1902-1911 г. Къ стр. 45

Годы	Площадь въ десятинахъ	Количество вывезеннаго хлопка	Въ томъ числѣ тары 1,5 проц. лент. 2,5 проц.	Остается чистаго волокна	Приходится волокна на 1 десят.
1902	151232	2154000	86160	2067840	13,67
1903	135342	3548000	141920	3406080	25,16
1904	173586	3101000	126440	2974560	17,13
1905	152697	5000000	200000	4800000	31,43
1906	177636	5500000	260000	5240000	29,49
1907	187633	6719469	268779	6450690	34,37
1908	—	5557389	222296	5335093	—
1909	199413	7615223	304609	7310614	36,66
1910	228203*)	7183145	287326	6895819	30,21
1911	265080	8190000	327600	7812400	29,47
Среднее за 9 лѣтъ					27,51

*) Ошибочно не включены сюда площади занятыя мѣстнымъ (не изъ американскихъ сѣмянъ) хлопкомъ, коихъ было 8976 дес.

Къ стр. 49.

Культура льна и конопли въ 1910 г.

	Закасп.	Самарк.	Ферганск.	Сыръ-Дар.	Семирѣч.
I. ЛЕНЪ.					
Площадь посѣва, т. д. . . .	—	15,8	6,6	12,6	2,7
Сборъ сѣмени, т. п.	—	383	154	434	104
„ волокна	—	514	243	319	76
II. КОНОПЛЯ.					
Площадь посѣва, т. д. . . .	—	0,1	3,9	0,6	1,2
Сборъ сѣмени. т. п.	—	2,8	150,9	22,2	39,2
„ волокна, т. п.	—	3,1	176,1	16,2	47,4

Цѣны на среднеазіатскій хлопокъ[1]) въ Москвѣ и СПБ., въ руб за пудъ.

къ стр. 49.

	1900	1904	1908	1909	1910
Въ Москвѣ:					
Ферганскій изъ амер. сѣм. 1 с	12,26	13,27	13,64	14,23	16,78
Хивинскій, изъ амер. сѣм., 1 с.	—	—	13,84	14,54	17,03
„ „ мѣст. сѣм. . .	10,34	10,26	11,95	12,14	14,45
Бухарскій, мѣст. сѣм., гузолом.	10,11	10,79	10,79	11,05	13,28
„ „ „ ручной	—	—	9,47	10,85	12,88
Въ С.-Петербургѣ:					
Средне-Аз., изъ амер. сѣм., 1 с.	12,93	14,16	10,63	14,31	17,00
Бухарскій, 1 с.	10,19	11,87	—	11,45	13,70

[1]) Сводъ товарныхъ цѣнъ на главныхъ русскихъ и иностранныхъ рынкахъ, за 1910 г. СПБ. 1911 г. Изд. М-ва Торговли и Промышленности.

Къ стр. 55.

Виноградарство Туркестанскаго края еще очень мало обслѣдовано въ статистическомъ отношеніи, несмотря на его громадное значеніе для мѣстнаго хозяйства. Объясняется это между прочимъ тѣмъ, что виноградарство существуетъ здѣсь не какъ самостоятельное хозяйство, а какъ часть болѣе обширнаго отдѣла—садоводства. Не удивительно, поэтому, что о размѣрахъ виноградарства въ Туркестанскомъ краѣ встрѣчаются самыя разнобразныя свѣдѣнія. Напр., въ Статистическомъ Ежегодникѣ Россіи (1911 г., отд. VII стр. 131) приводятся слѣдующія свѣдѣнія:

	Площадь виноградниковъ въ дес.	Сборъ винограда въ пуд.	Производ. сусла въ вед.
въ Самаркандской обл.	20.011	1.222.766	11.221
„ Сыръ-Дарьинской	2.515	47 684	22.650
„ Ферганской	7.280	1.059.825	22.110
Всего	29.806	2.330.275	55.981

Судя по этимъ даннымъ, виноградарство наиболѣе развито въ Самаркандской об., а винодѣліе въ Сыръ-Дарьинской. между тѣмъ, не подлежитъ сомнѣнію, что винодѣліемъ особенно славится Самаркандская обл. Вѣроятно ближе къ истинѣ стоитъ извѣстный знатокъ туркестанскаго сельскаго хозяйства, А. А. Дылевскій, который въ своемъ докладѣ, 6 Окт 1912 г. въ Обществѣ Плодоводства въ С. Петербургѣ, высказалъ, что Самаркандская обл. даетъ въ годъ около 10 мил. пуд. винограда. Кромѣ того, статистика перевозки виноградnаго вина показываетъ, что одинъ Самаркандъ отправляетъ болѣе 100 тыс. пуд. виноградnаго вина, а между тѣмъ Ежегодникъ отмѣчаетъ полученіе сусла во всей области лишь 11 тыс. ведеръ.

Къ стр. 56.

Въ дополненіе къ общимъ итогамъ по лѣсному хозяйству въ Туркестанскомъ краѣ можно привести еще слѣдующія за 1909 г.

		Самар.	Фергап.	С.-Дар.	Семирѣчен.
Площадь устроенныхъ лѣсовъ	т. д.	169,9	158,8	—	—
Отпущенно растущаго лѣса	т. куб. с.	0,4	64,0	0,6	6,0
„ мертваго „	„ „ „	10,2	177,3	32,5	17,0
Валовой доходъ казны	т. р.	54	934	249	73
„ расходъ „	„ „	37	522	73	45
Чистый доходъ „	„ „	17	412	176	28

Къ стр. 57.

Въ виду развитія въ краѣ мелкаго кожевеннаго производства, утилизація мѣстнаго дубильнаго матеріала имѣетъ весьма важное значеніе. Въ ряду другихъ дубильныхъ веществъ, въ Ферганской обл., главнымъ образомъ, въ Андижанѣ и Ходжентѣ, населеніе добываетъ въ лѣсныхъ зарослях корни кустарниковаго растенія, извѣстнаго подъ мѣстнымъ названіемъ таранъ. Товаръ этотъ въ Андижанѣ и Ходжентѣ подвергается сортировкѣ и сушкѣ и затѣмъ перемалывается въ муку, которая получается трехъ сортовъ; высшій сортъ цѣнится около 2 р. 70 к. пудъ, средній 1 р. 80 к. и низшій—1 р. 50 к. Таранъ въ сыромъ видѣ цѣнится около 50 к. пудъ.

Къ стр. 74

Кизилъ-Кійскій каменноугольный промыселъ Батюшкова съ 1 Мая 1912 г. перешелъ въ полную собственность Акціонернаго Общества подъ фирмой „Средне-Азіатское каменноугольное Акціонерное общество Кизилъ-Кія.“ Основной капиталъ 3 милл. руб. Главная контора О-ва въ г. Скобелевѣ.

Состояніе шелководства въ Туркестанѣ. къ стр. 61

Въ Ферганской области:

Годы	Оживлено грены, золотниковъ	Получено коконовъ сырыхъ, пудовъ	Изъ 1 зол. получено коконовъ фунт.
1907	433330	176346	12,8
1908	446310	153118	12,7
1909	474689	146741	11,5
1910	537251	163972	—
1911	478900	147800	—

Въ Ходжентскомъ уѣздѣ Самаркандской области:

1907	59745	11723	9
1908	68139	19308	10
1909	84491	20599	8⅓
1910	87475	23753	8½
1911	77649	19405	7

Въ Сыръ-Дарьинской области:

1906	11089	3745	—
1907	—	1624	—
1908	6032	3127	—
1909	3865	2196	—
1910	—	1921	—

Къ стр. 77

Недавно въ газетахъ (Туркестанскія Вѣдомости, 1912 г. № 226 и Закаспйское обозрѣніе 1912 г. №252) появилось черезвычайно интересное сообщеніе объ открытіи жильнаго м ѣ с т о р о ж д е н і я золота въ Аму-Дарьинскомъ отдѣлѣ Сыръ-Дарьинской области въ Кизилъ-Кумской пустынѣ Н. А. Заруднымъ при изученіи имъ зоогеографіи мѣстности. По этому предмету П. С. Назаровъ пишетъ слѣдующее: „обстоятельное изученіе всѣхъ встрѣчающихся выходовъ коренныхъ породъ и возвышеностей этой великой пустыни и систематическій сборъ матеріаловъ по геологіи посѣщенныхъ мѣстностей привели г. Зарудnаго къ замѣчательному открытію кореннаго, жильнаго мѣсторожденія золота въ Кизилъ-Кумахъ,

блестяще подтвердившему тѣ даныя о предполагаемомъ характерѣ нашихъ средне-азіатскихъ коренныхъ мѣсторожденій золота, которыя можно было вывести изъ изслѣдованій проф. Богдановича въ Хатанѣ и инж. Вебера въ Каратау и Алаѣ.

Дополнительный списокъ ископаемыхъ богатствъ: къ стр. 79

Азбестъ: въ Ходжентскомъ у. у села Мурза-Рабатъ; Кокандскомъ у. у сел. Сель-Рохо; Маргеланскомъ у.—Таю-Ташъ, а также въ Наманганскомъ, Ауліэатинскомъ и Пржевальскомъ уѣздахъ.

Аметистъ и бирюза: въ Ходж., Самаркандскомъ. Ташкентскомъ, Перовскомъ, Наманг. и Кокан. уѣздахъ.

Берилъ: въ Аму-Дарьинскомъ отд., гора Султанъ-Уизъ-Дагъ.

Глина огнеупорная: въ Кокан., Марг. и Ташкентскомъ уѣздахъ.

Графитъ: въ Самарк., Коканд., Пишпекскомъ и Лепсинскомъ уѣздахъ.

Грязи и мин. воды: въ Красноводскомъ Асхабадскомъ, Тедженскомъ, Джизакскомъ, Ходж., Катта-Курганскомъ, Коканд., Наманг., Андижанскомъ, Ташк., Казалинскомъ и Лепсинскомъ уѣздахъ.

Желѣзныя руды: въ Мангишлакскомъ, Ходж., Джиз., Кокан., Наман., Ошскомъ, Ташк., Чимкентскомъ, Перов. и Джарк. уѣздахъ.

Золото: въ Самарк. об. по рѣкамъ Зеравшанъ, Веръ, Варзаминоръ, Матча, близъ г. Самарканда; въ Бухарѣ-по рр. Сафетъ-Дарья, Мазаръ-Су, Яхъ-Су, Ніу, Канимбая, Чобсая; Наманг. у.—по рр. Чаткалъ, Солталашъ, Кара-Карумъ, Косоку, Итальчи; Коканд. у.—по рр. Сохъ, Кокъ-Су; Коканд. у., Ташк., Чимк., Ауліэат. уѣздахъ и въ Семирѣченской обл. по рр. Или, Лепсѣ, и Нарынскомъ уѣздѣ.

Литографскій камень: въ Самарк. и Асхаб. уѣздахъ.

Каолинъ: въ Ташк. и Вѣрненскомъ уѣздахъ.

Квасцы: въ Асхаб., Ходж., Самарк., Коканд., Наман., Ташк. и Джарк. уѣздахъ и въ Хивѣ.

Марганецъ: въ Самарк., Коканд., Ошск., Ташк. и Джарк. уѣздахъ.

Реальгаръ: въ Маргел и Коканд. уѣздахъ.

Мѣдь и мѣдная руда: въ Мангиш., Красн., Самарк., Ходж., Коканд., Марг., Наманг., Андиж., Ошск., Ташк., Чимк., Ауліэат., Пишпек., Копальскомъ и Лепсин. уѣздахъ и въ Бухарѣ.

Нефть: въ Красн. (Челекенъ), Нефтяная гора близъ Айдина, Мангишл., Ходж., Коканд., Марг., Наманг., Андижан. и Вѣрн. уѣздахъ и въ Бухарѣ у Шарабада.

Ртуть: въ Манг., Коканд., Ошск., Пер. и Пишпекскомъ уѣздахъ.

Серебросвинцовая руда: въ Красн., Мангиш., Ходж., Самарк., Коканд., Марг., Андижан., Намачган., Ташкен., Чимк., Пишпек., Пржев., Джарк., Копаль. и Лепс. уѣздахъ.

Соль: въ Красн. (Челекенъ), Мангишл., Тедж., Асхабад., Ходж., Джиз, въ Бухарѣ у Келифа, Коканд., Наманг., Чимк., Ауліэат., Казал., Перов., Пишп., Вѣрн., Пржев. и Лепсин. уѣздахъ.

Сѣра: въ Красн. (Челекенъ и Чикишляръ), Асхаб., Самарк., Коканд. и Марг. уѣздахъ.

Сурьма: въ Ходж. и Коканд. уѣздахъ.

Уголь: въ Красн., Манг., Самарк., Бухарѣ у Карши., Ходж., Джиз., Маргел., Наманг., Андиж., Ошск., Ташк., Казил., Чимк., Ауліэат., Вѣрн., Пишпек., Джарк., Копаль. и Лепсин. уѣздахъ.

Цинковая руда: въ Ходж., Коканд. и Чимк. уѣздахъ.

IX Производительность фабрикъ и заводовъ Туркестанскаго края въ 1898 и 1909 г.г. (въ тыс. руб.)

1898 г. Закасп.	Самарк.	Ферган.	Сыръ-Дарьин.	Семир.	Всего		1909 г. Всего	Закасп.	Самарк.	Ферган.	Сыръ-Дарьин. 1910 г.	Семир.
124	2584	8560	1234	--	12502	Хлопкоочистительное	44616	276	3234	33317	7789	—
2	70	263	40	29	404	Маслобойное	5103	35	220	4775	—	73
70	461	707	358	114	1710	Мукомольное	1027	92	682	2	—	251
—	165	57	11	—	233	Винодѣльное	362	—	206	5	151	—
—	208	73	352	345	978	Винокуренное, водочное	2418	—	329	180	1341	568
4	132	293	163	172	764	Кожевенное	1084	14	203	479	89	299
—	101	60	145	31	337	Пивоваренное	1374	—	399	245	614	116
—	25	169	40	—	234	Шелкометальное и ткац.	—	—	—	—	—	—
—	—	—	47	—	47	Табачное	102	—	—	—	51	51
—	—	—	—	—	—	Сахарное*)	786	—	—	—	786	—
—	—	—	—	—	—	Чаеразвѣсочное	9088	—	9066	22	—	—
—	—	—	115	—	115	Сантонинное	115	—	—	—	115	—
—	27	—	—	—	27	Стеклянное	—	—	—	—	—	—
2	—	115	113	5	235	Кирпичное	613	—	158	237	215	3
—	—	—	—	—	—	Чугунолитейное	134	—	—	—	134	—
—	—	—	—	—	—	Типографское	385	—	113	—	272	—
—	—	—	—	—	—	Минер. водъ и льда	159	—	25	35	85	14
202	3773	10297	2618	696	17612	Мыловаренное	53	—	—	—	35	18
						Всего съ прочими	68302	482	14843	39464	11742	1771

*) Въ 1912 г. прекратилъ свое существованіе.

Къ стр. 80.

Фабрики и заводы [1]) **къ стр. 80.**

	Число заводовъ	Производительн. въ тыс. руб.	Число рабочихъ
Закаспійская обл. (1909 г.)			
Хлопкоочистительные	11	276	—
Паровыя мельницы	10	92	—
Всего съ прочими	37	482	—
Самаркандская обл. (1910 г.)			
Хлопкоочистительные	35	9464	881
Маслобойные	5	430	120
Пивоваренные	1	450	181
Чайно-разсыпочные	13	11347	835
Винокурен. и спиртоочистительные	5	346	78
Винодѣльные	20	131	109
Мельницы вальцовыя	5	635	160
Всего съ прочими	114	23747	2772
Ферганская обл. (1910 г.)			
Хлопкоочистительные	152	35671	6979
Маслобойные	17	6947	985
Пивоваренные	5	266	112
Чайно-разсыпочные	3	300	70
Всего съ прочими .	252	43328	8196
Сыръ-Даринская (1910 г.)			
Хлопкоочистительные	36	7758	512
Сахарные	1	786	121
Водочные и винокуренные . . .	6	1341	178
Пивоваренные	9	614	168
Чугуннолитейные	10	134	94
Табачные	4	51	30
Сантонинные	1	115	40
Всего съ прочими	185	11742	2045
Семирѣченская (1910 г.)			
Винокуренные и водочные	4	1786	230
Шерстемойные	6	665	650
Пивоваренные	9	215	120
Мельницы паровыя	5	155	74
Всего съ прочими .	1916[2])	3384	3407
Итого по 5 областямъ	2504	94596	—

1) Составлено по областнымъ Обзорамъ.
2) Въ томъ числѣ 1512 простыхъ мельницъ производительностью 146 т. р.

Къ стр 82.

Первый сантонинный заводъ устроенъ Савинковымъ въ Чимкентѣ въ 1884 году: дѣло было задумано въ широкихъ размѣрахъ, на заводъ было затрачено 400 т. р. и онъ былъ расчитанъ на производство 2000 п. сантонина, что значительно превышало все міровое потребленіе этого препарата. Нѣсколько позже открылись еще два завода—Никитина и Пфаффа—и началась между ними конкуренція. Такъ какъ міровая торговля сантониномъ сосредоточена въ Гамбургѣ, то всѣ три производителя сантонина должны были сбывать свои произведенія именно туда и Гамбургъ устанавливалъ цѣны на сантонинъ. При попыткѣ русскихъ производителей установить между собою соглашеніе, гамбурскіе предприниматели выписывали отъ насъ сырой матеріалъ и переработку его производили у себя. При дальнѣйшей попыткѣ стѣснить экспортъ сырья, гамбургскіе предприниматели стали небезуспѣшно культивировать Artemis'iю въ Монголіи. Вслѣдствіе этого, нашимъ предпринимателямъ пришлось уступить Гамбургу, который продолжаетъ получать отъ насъ на ряду съ сантониномъ и цитварное сѣмя.

Заросли полынной артемизіи въ Чимкентскомъ уѣздѣ занимаютъ около 10 тыс. кв. верстъ, близъ урочища Кара-Джентакъ и по рѣкамъ Арысь и Сыръ-Дарья. Земля эта сдана кочевникамъ киргизамъ въ безсрочное пользованіе. Попытки сдѣлать изъ нея казенную оброчную статью, чтобы сдавать ее въ аренду, не имѣли успѣха. Въ урожайные годы сборъ цитварнаго сѣмени, по заявленію предпринимателей, можетъ достигнуть 4 мил. пуд., что значительно превышаетъ спросъ на этотъ товаръ.

Списокъ хлопкоочистительныхъ заводовъ Туркестанскаго края.

къ стр. 83

Фамиліи владѣльцевъ и мѣстонахожденія заводовъ.	Число джиновъ.	Двигатель	Число и система пресса
I. Ферганская область.			
1. Даутбаевъ, Э. Ш., осн. 1896 г., въ 20 в. отъ г. Скобелева	4	в., 20 с.	1 Грач.
2. Ходжаевъ, Абд. Ходжа Бузурукъ, осн. 1902 г., въ сел. Ташлакъ, въ 6 вер. отъ ст. Горчаково	6	в., 30 с.	1 Грач.
3. Бергеневъ, Мухамедъ Рахимъ Худай, въ Маргеланѣ, въ 4 вер. отъ ст. Горчаково	3	в., 15 с.	1 Винт.руч.
4. Даутбаевъ и Баевъ, осн. 1897 г., въ Маргеланѣ, въ 4 вер. отъ ст. Горчаково	4	п., 20 с.	1 Турн.
5. Ходжаевъ, осн. 1891 г., въ Маргеланѣ, въ 2 в. отъ Горч.	4	в., 10 с. и п., 20 с.	1 винт. съ прив.
6. Ходжаевъ, Маг. Шаходжа С. М., осн. 1896 г., въ 3 вер. отъ Маргелана	3	в., 15 с.	1 винт.руч.
7. Керимбековъ, А. М., основ. 1891 г., въ Маргеланѣ, въ 3 вер. отъ ст. Горчаково . .	4	в., 20 с.	1 Грач.
8. Ходжаевъ, М. Ш. С. М., осн. 1886 г., въ Маргеланѣ, въ 4 вер. отъ ст. Горчаково . . .	6	п., 25 с.	1 прив.
9. Разыкбаевъ, осн. 1891 г., въ Маргеланѣ, въ 4½ вер. отъ ст. Горчаково	4	п., 8 с.	1 Грач.
10. Ходжаевъ, Сеидъ Ахмедъ Ходжа Гіязъ, осн. 1896 г., въ с. Ташлакъ, въ 4 вер. отъ Горчаково	5	м., 45 с.	1 Грач.

Сокращенія означаютъ: в.—водяной, п.—паровой, с.—сила м.—моторъ, л.—локомобиль.

Грач. означаетъ систему гидравлическаго пресса съ приспособленіями Грачева.

Турн. означаетъ систему гидравлическаго пресса съ приспособленіями Турнаева.

Винт. руч. означаетъ ручной прессъ. **Винт. прив.** означаетъ прессъ съ приводомъ, г.—гидравлическій, н.—нефтяной, зот.—Зотова.

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
11. Юсупбаевъ, осн. 1893 г., въ с. Ташлакъ, въ 5 вер. отъ ст. Горчаково	5	п., 30 с.	2 руч.
12. Т-во Большой Ярославской Мануфактуры, осн. 1896 г., въ с. Яръ-Мазаръ, въ 1 вер. отъ Скобелева	5	в.	1 г.
13. Баевъ, осн. 1896 г., въ сел. Кекиръ, въ 5 вер. отъ Горчаково	6	—	2 руч.
14. Даутбаева, Э. Ш., осн. 1898 г., въ с. Ташлакъ, въ 5 вер. отъ Горчаково	6	—	1 г.
15. Т-во Большой Ярославской Мануфактуры, осн. 1896 г., въ с. Кува, въ 4 вер. отъ ст. Федченко	8	н., 35 с.	1 г.
16. Баевъ, Джур. Мад. Ю., осн. 1897 г., въ с. Ніязъ-Батыръ, въ 11 вер отъ ст. Федченко	6	н., 50 с.	1 г.
17. Аюповъ, А. М., осн. 1896 г., въ 6 вер. отъ ст. Ассаке . .	4	п., 10 с.	1 Грач.
18. Симхаевъ, А. М., осн. 1896 г., въ $2^1/_2$ вер. отъ ст. Ассаке	8	в., 70 с.	1 г.
19. Аленовъ, И. Н., осн. 1892 г., въ 6 вер отъ ст. Ассаке	4	в., 20 с.	1 г.
20. Аюповъ, А. М., осн. 1891 г., въ $2^1/_2$ вер. отъ ст. Ассаке .	4	в., 20 с.	1 прив.
21. Вадьяевы, Бр. (перест. 1911 г.), въ 1 вер отъ ст. Ассаке	6	в., 22 с. и п., 28 с.	1 Грач.
22. Баевъ, А. Б, осн. 1891 г., въ с Шариханъ, въ 16 вер. отъ ст. Федченко . . .	3	в., 20 с.	1 руч.
23 Ходжаевъ, С. А. Г., основ. 1897 г., въ с. Кува, въ 4 в. отъ ст. Федченко	5	п.	1 прив.

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
24. Московское Торгово - Промышленное Т-во, осн. 1899 г., въ с. Кува, вблизи ст. Федеченко	4	н.	1 Турн.
25. Садыкбаевъ, Я. С. (перестр. 1909 г.), въ 4 вер. отъ ст. Ассаке	6	в. и н.	2 Грач. и г.
26. Исаковъ, А., осн. 1896 г., въ с. Охчи, въ 18 вер. отъ ст. Ассаке	4	в. и н.	1 Турн.
27. Хановъ, осн. 1894 г., въ с. Алты-Арыкъ, въ 6 вер. отъ ст. Ванновская	6	н.	2 Грач
28. Вадьяевы, Бр., осн. 1903 г., въ 3 вер. отъ Скобелева .	5	н.	1 прив.
29. Каюпбаевъ, осн. 1899 г. въ с. Джурекъ, въ 7 вер. отъ ст. Ванновская . . .	4	н.	1 Турн.
30. Джановъ, М., осн. въ 1900 г., въ с. Шариханъ, въ 16 вер. отъ ст. Федченко . . .	6	н.	2 винт
31. Вадьяевы, Бр. (перестр. 1907 г.), въ 4 вер. отъ ст. Ассаке	5	н.	1 Грач.
32. Баевъ, М. У. Бай Из., осн. 1901 г., въ с. Кара-Тепе, въ 15 вер. отъ ст. Федченко .	4	в.	1 Грач.
33. Мумимбаевъ, М. Х., основ. 1902 г., въ 3 вер. отъ ст. Ассаке	7	н.	1 г.
34. Ядгаровъ, осн. 1902 г., въ 3 вер. отъ ст. Ассаке . . .	4	н.	1 Турн.
35. Худаярбековъ, въ 3 вер. отъ ст. Федченко	4	н.	1 Грач.
36. Калантаровъ, А., въ с. Шариханъ, въ 16 вер. отъ ст. Федченко	4	н. и н.	1 Турн.

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
37. Давыдовъ, М. В., въ с. Шарихань, въ 16 вер. отъ ст. Федченко	4	п	1 Грач.
38. Кутлукбаевъ, Х., въ с. Шарихань, въ 16 вер. отъ ст. Федченко	5	п.	2 Грач.
39. Зигель и Рейсгагенъ, въ с. Шарихань, въ 16 вер. отъ ст. Федченко	4	п.	1 прив.
40. Пинхасовъ, Або, въ 1 вер. отъ ст. Ассаке . . .	3	п.	1 Турн.
41. Умаровъ, въ с. Шарихань, въ 16 вер. отъ Федченко .	6	—	2 Грач и Турн.
42. Зиябиддиновъ и Шамуратовъ, въ с. Баба-Мирза, при ст. Федченко	4	п.	1 Грач.
43. Котельниковъ, П. Н., въ с. Лайлянъ-Хана, въ 6 вер. отъ ст. Ванновская	5	п.	1 Турн.
44. Хандарбаевъ, въ с. Кува, въ 2 вер. отъ ст. Федченко . .	4	п.	1 Грач.
45. Миллябаевъ, въ с. Ташлакъ, въ 6 вер. отъ Горчакова	6	п.	1 Грач.
46. Быковъ, Н. Г. и Баевъ М. Н. М., осн. 1907 г., въ сел. Кули, въ 16 вер. отъ ст. Ассаке	4	в.	1 Винт. прив.
47. Мухамедовъ, осн. 1909 г., въ $1^1/_2$ вер. отъ гор. Скобелева	3	п.	1 Грач.
48. Быковъ, Н. Г., осн. 1908 г., въ с. Аравань, въ 35 в. отъ ст. Ассаке	3	в.	1 Турн.
49. Мошковъ, В. П., въ Русскомъ Селѣ, въ 35 вер. отъ ст. Ассаке	3	п.	1 Турн.

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
50. Зигиль и Рейсгагенъ, въ с. Кули, въ 12 вер. отъ ст. Ассаке	4	в.	1 Турн.
51. Бобошинъ, И Ф., въ Русскомъ Селѣ, въ 35 вер. отъ ст. Федченко	4	п.	—
52. Тарсинъ, П. С., осн. 1910 г, въ с. Баба-Мирза, въ 1/4 вер. отъ ст. Федченко . . .	6	п.	1 Грач.
53. Сарымсановъ, осн. 1909 г., въ с. Суха-Тепе, въ 1/2 вер. отъ ст. Горчаково . . .	3	п.	1 Грач.
54. Крафтъ, Бр., осн. 1895 г., въ 1 1/2 вер. отъ г. Коканда	8	в.	3. 2 винт. и 1 г.
55. Махмудовъ, осн. 1892 г., въ 1 1/2 вер. отъ г. Коканда .	4	п.	1 Грач.
56. Вадьяевъ, И. Х., осн. 1910 г, въ 1 вер. отъ г. Коканда	8	п.	2 г.
57 Потеляховъ, Р.Ш., осн. 1907 г., въ 2 1/2 в. отъ г. Коканда	12	п.	1 г.
58. Потеляховъ, Р. Ш., осн. 1895 г., въ 2 1/2 в. отъ г. Коканда	4	м.	1 Грач.
59. Джановъ, осн. 1896 г., въ 3 вер. отъ г. Коканда . .	4	п.	1 винт.
60. Баевъ, М. А., осн. 1896 г., въ 4 вер. отъ г Коканда .	2	в.	1 Грач.
61. Абдулбаевъ, Мунаваровъ, Якуббаевъ, и Гачибаевъ, осн. 1891 г., въ 4 вер. отъ г. Коканда	6	в.	1 Грач.
62. Мухамедовъ, М. Х., основ. 1892 г., въ г. Кокандѣ .	4	в.	1 Грач.
63. Крафтъ, Н. Н., осн. 1897 г., въ с. Дурманъ, въ 5 вер. отъ ст Сѣрово	4	н.	2 Грач.
64. Общество „Хлопокъ“, осн. 1896 г., въ с. Багданъ, въ 3 вер. отъ ст. Сѣрово	—	—	—

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
65. Полынскій, Ф. И., осн. 1893 г., въ с. Бишъ-Арыкъ, въ $1^1/_2$ вер. отъ ст. Посьетовка	8	п. и н.	1 г.
66. Торговый Домъ Бр. Крафтъ, осн. 1908 г., въ с. Бишъ-Арыкъ, въ $1^1/_2$ вер. отъ ст. Посьетовка	4	п.	2 Турн. и Грач.
67. Баевъ, М. М., осн. 1898 г., въ с. Канибадамъ, въ 6 вер. отъ ст. Мельниково . . .	4	п.	1 винт.
68. Давыдовъ, Ю., осн. 1893 г., въ с. Канибадамъ, въ 6 вер. отъ ст. Мельниково .	4	н.	1 Турн.
69. Московское Торгово - Промышленное Т-во, осн. 1897 г., въ с. Найманчи, въ 6 в. отъ Коканда	6	н.	1 прив. винт.
70. Т-во Большой Ярославской Мануфактуры, осн. 1888 г., въ с. Тухлы, въ 7 вер. отъ Коканда	7	н. и в.	1 г.
71. Магомедовъ, осн. 1893 г., въ 6 вер. отъ Коканда . .	6	н.	1 прив.
72. Махмудовъ, осн. 1899 г., въ с. Ахунъ-Кайноръ, въ 4 вер отъ Коканда	3	в.	1 руч.
73. Симхаевъ, осн. 1900 г., около ст. Сѣрово	3	п.	1 руч.
74. Мусабаевъ, Х. З., основ. 1901 г.	5	в.	2 руч.
75. Закирбаевъ, У. И., основ. 1901 г., близъ с. Наубухаръ, въ 6 вер отъ Коканда	5	п.	2 Турн. и Грач.
76. Шведовъ, А. В., въ с. Кушъ, въ 3 вер. отъ Коканда . .	6	п.	1 прив
77. Азимбаевъ, А., въ с. Риштанъ, въ 2 вер. отъ Сѣрово	6	п.	1 Турн.

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
78. Раухъ, около ст. Сѣрово .	4	2 п.	1 Турн.
79. Черновъ, И. Л., въ 60 вер. отъ Коканда	3	п.	1 Турн.
80. Зигель и Рейсгагенъ, въ 25 вер. отъ Коканда . . .	4	п.	2 Турн.
81. Рустамбековъ, Н. Б. основ. 1910 г., въ 1 вер. отъ гор. Коканда	6	п.	1 Зот.
82. Каримбаевъ, И. М., основ. 1910 г., въ с. Бишъ-Арыкъ, въ 3 вер. отъ Посьетовки	6	п.	1 Грач.
83. Т-во Большой Ярославской Мануфактуры, осн. 1888 г., въ г. Наманганѣ, въ 70 вер. отъ ст. Горчаково . .	8	в,	1 г.
84. Средне-Азіатское Товарищество, осн. 1888 г., въ г. Наманганѣ, въ 70 вер. отъ ст. Горчаково	6	п	1 г.
85. Туркестанское Торгово-Промышленное Т-во К. М. Соловьевъ и К-о, осн. 1894 г., въ г. Наманганѣ, въ 70 вер. отъ Горчаково . . .	14	п.	2 г.
86. Ходжаевъ, осн. 1892 г., въ г. Наманганѣ, въ 70 в. отъ Горчаково	4	п.	1 прив.
87. Общество „Хлопокъ“, основ. 1891 г., въ Наманганѣ, въ 70 вер. отъ Горчаково . .	4	в.	1 руч.
88. Давыдовъ, Ю., осн. 1892 г., въ г. Наманганѣ, въ 70 вер. отъ Горчаково . . .	8	п.	2 руч.
89. Ишановъ, осн. 1891 г., въ Наманганѣ, въ 70 вер отъ Горчаково	3	в.	1 руч.

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
90. Ходжаевъ, осн. 1893 г., въ Наманганѣ, въ 70 вер. отъ Горчаково	7	п.	1 г.
91. Матсубаевъ, Ю. Б., въ Наманганѣ, въ 70 вер. отъ ст. Горчаково	3	в.	1 г.
92. Халыкбаевъ, Алимбаевъ, Мирзоевъ и Машсилабаевъ, осн. 1891 г., въ г. Наманганѣ, въ 70 вер. отъ ст. Горчаково	4	в.	2 руч.
93. Тюряевъ, К. Б., осн. 1891 г., въ г. Наманганѣ, въ 70 в отъ ст. Горчаково	5	в.	1 прив
94. Даутбаевъ, Э. Ш., осн. 1892 г., въ г. Наманганѣ, въ 70 вер. отъ ст. Горчаково	5	п.	1 прив.
95. Хановъ, осн. 1897 г., въ г. Наманганѣ, въ 70 вер. отъ ст. Горчаково	12	п. и в.	3., 2 руч. 1 г.
96. Мухамединовъ и Матмусабаевъ, осн. 1891 г., въ г. Наманганѣ, въ 70 вер. отъ ст. Горчаково	4	п. и в.	1 г.
97. Баевъ, осн. 1897 г., въ г. Наманганѣ. въ 70 вер. отъ ст. Горчаково	6	в.	2 руч.
98. Евсѣевъ, Ф. А., осн. 1892 г., въ с. Тена-Курганъ, въ 75 вер. отъ Коканда	4	в.	1 Турн.
99. Ходжаевъ, осн. 1891 г., въ г. Чустъ, въ 75 вер. отъ Коканда	5	п.	1 прив.
100. Рустамбековъ, М. Б., основ. 1891 г., въ г. Чустъ, въ 75 вер. отъ Коканда	3	в.	1 руч.

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
101. Туркестанское Торгово-Промышленное Т-во Соловьевъ и К-о, осн. 1892 г., въ гор. Чусть, въ 75 вер. отъ Коканда	4	п.	1 Турн.
102. Вадьяевы, Бр. осн. 1889 г., въ г Чусть, въ 75 вер. отъ Коканда	4	н.	1
103. Зигель и Рейсгагенъ, осн. 1896 г., въ с. Машатъ, въ 76 вер. отъ ст. Горчаково . .	—	в.	1 Турн.
104. Матмусабаевъ, Ю., осн. 1897 г., въ с. Харасанъ, въ 76 в. отъ ст. Горчаково .	4	в.	1 прив.
105 Баевъ, Мулла Мир. Х. Б. А. Б., въ с. Патъ, въ 47 в. отъ Коканда	3	в.	2 руч.
106 Мухамедовъ, въ с. Шаганъ, въ 50 вер. отъ Коканда .	2	в.	1 руч.
107. Баевъ, Д. Али Х., осн. 1891 г., въ с. Тюря-Курганъ, въ 87 вер. отъ Коканда . .	6	в.	1 прив.
108 Вадьяевы, Бр. осн. 1900 г., въ с. Тюря-Курганъ, въ 87 вер. отъ Коканда	4	п.	1 прив.
109. Зигель и Рейсгагенъ, осн. 1901 г., въ с. Ходжа-Кургизъ, въ 85 вер. от. г. Коканда	4	п.	1 Турн.
110. Гиндинъ, Ф. А., осн 1902 г., въ г. Чустъ, въ 75 вер., отъ Коканда	4	п.	1 прив.
111. Нехорошевъ, Е. И, основ. 1903 г., въ с. Тюря-Курганъ, въ 87 вер. отъ Коканда . .	5	в, и п.	1 прив.
112. Юсуповъ, Ю. Б., въ с. Беляга-Арыкъ, въ 50 вер. отъ Коканда	2	в.	1 руч.

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
113. Матмусабаевъ, Ю., осн. 1907 г., въ Наманганѣ, въ 70 в. отъ Горчаково	5	н.	1 прив.
114. Агалыковъ, въ с. Кизилъ-Арватъ, въ 90 вер. отъ ст. Горчаково	2	в.	—
115. Зигель и Рейсгагенъ, въ с. Харрамъ-Сарай въ 35 вер. отъ Коканда . . .	4	п.	1 Турн.
116. Вадьяевы, Бр., осн 1889 г., въ г. Андижанѣ . . .	6	в. и н.	2 прив.
117. Мушіевъ, Ю. Ф., осн. 1889 г., въ г. Андижанѣ . .	3	в.	1 руч.
118. Мушіевъ, Ю. Ф., осн. 1889 г., въ г. Андижанѣ . . .	6	в.	2 руч.
119. Алексѣевъ, В. Т-во Промышленности и Торговли, осн. 1910 г., въ 6 вер. отъ гор Андижана	8	н. и в.	1 г.
120. Крафтъ, Бр., осн. 1896 г., въ г. Андижанѣ . . .	6	в.	2 руч.
121. Ходжаевъ. Х. С., осн. 1885 г., въ г. Андижанѣ . .	9	в.	4 руч.
122. Т-во Большой Ярославской Мануфактуры, осн 1889 г., въ г. Андижанѣ . .	5	в. и н.	1 г.
123. Общество „Хлопокъ“, осн. 1896 г., въ 6 вер. отъ гор. Андижана	5	н.	1 г.
124. Вадьяевы, Бр., осн. 1892 г., въ г. Андижанѣ	4	в.	1 руч.
125. Мумимбаевъ, М., осн. 1891 г., въ 1/2 вер. отъ Андижана	9	н.	1 Грач.
126. Наслѣдниковъ Сабирова, осн. 1889 г., въ г. Андижанѣ	11	п. и в.	3., 2 руч. 1 прив.

	Число давлен.	Двигатель	Число и система пресса
127. Джановъ, осн., 1896 г., въ г. Андижанѣ . .	5	в.	2 руч.
128. Худаярбековъ, осн. 1888 г., въ г. Андижанѣ . .	5	в.	1 руч.
129. Т-во Большой Ярославской Мануфактуры, осн. 1890 г., въ Андреевскомъ хуторѣ, въ 30 вер. отъ Андижана	4	в.	1 г.
130. Куловъ, въ с. Коканъ-Кишлакъ, въ 25 вер. отъ Андижана	4	в.	1 руч.
131. Мумимбаевъ, М., осн. 1899 г., въ с. Курганъ, въ 18 вер. отъ Андижана . . .	4	п.	1 Турн.
132. Крафтъ, Бр., осн. 1900 г., въ с. Тублды, въ 22 в. отъ г. Андижана	6	в.	2 прив.
133. Мукимджанъ и Хановы, осн. 1901 г., въ сел. Кушъ-Арыкъ, въ 6 вер. отъ Андижана	3	в.	1 руч.
134. Бековъ, осн. 1901 г., въ г. Андижанѣ	6	п.	2 Турн.
135. Потеляховъ, Р. Ш., основ. 1901 г., въ 1 вер. отъ Андижана	6	п.	2 Грач.
136. Бековъ, осн. 1902 г., въ г. Андижанѣ . . .	6	в.	2 руч. винт.
137. Мумимбаевъ, М., осн., 1900 г., въ с. Курганъ-Тепе, въ 25 вер. отъ Андижана .	6	в.	2 руч. винт.
138. Зигель и Рейсгагенъ, осн. 1903 г., въ с. Учъ-Тепе, въ 70 вер. отъ ст. Горчаково .	4	в.	1 Турн.
139. Бековъ, осн. 1903 г., въ с. Хакуль-Абадъ, въ 38 в. отъ Андижана	6	п.	1 винт.прив.

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
140. Ягудаевъ, Ю., осн. 1903 г., въ с. Чилъ-Абадъ, въ 36 в. отъ ст. Федченко	4	п.	1 Турн.
141. Ходжаевъ, М. Т. Х. О., въ г. Андижанѣ	6	п.	1 винт. прив.
142. Худаярбековъ, въ с. Хакулъ-Абадъ, въ 38 вер. отъ Андижана	4	п.	1 винт. прив.
143. Московское Торгово - Промышленное Т-во, осн. 1903 г., въ с. Алты-Куль, въ 12 вер. отъ Андижана . .	3	в.	1 винт. прив.
144. Ходжаевъ, И. А. осн. 1906 г., въ с. Кокандъ-Кишлакъ, въ 25 вер. отъ Андижана	5	в.	2 руч.
145. Кабильджановъ, Р. и Потеляховъ,, Р., въ г. Андижанѣ	5	п	1 винт. съ прив.
146. Нурхановъ, С. Ш., основ. 1907 г. въ г. Андижанѣ	6	п.	1 Турн.
147. Муходжаевъ, О. Х., основ. 1907 г. въ г. Андижанѣ . .	6	в.	2 винт. съ прив.
148. Ходжаевъ, И. А., осн. 1907 г., въ 2 вер. отъ Андижана	5	в.	1 Грач.
149. Вадьяевы, Бр., осн. 1907 г., въ 1/4 вер. отъ Андижана .	8	п.	2 Грач.
150. Хашратбаевъ, А., въ с. Дарданъ, въ 35 вер. отъ Андижана	5	в.	1 прив.
151. Агалыковъ, осн. 1901 г., въ с. Хишрабади, въ 27 вер. отъ Намангана	2	в.	1 руч.
152. Устимовъ и Муравьевъ, осн. 1910 г., въ гор. Андижанѣ	4	п.	1 г.
153. Муркинъ, Л. М., осн. 1911 г., въ г. Андижанѣ	4	п.	1 прев. винт.

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
158. Московское Торгово-Промышленное Т-во, въ г. Андижанѣ	6	н.	1 прив.
155. Садыкбаевъ, Я. С., въ гор. Андижанѣ	4	п.	1 прив.
156. Андреевъ, К. Н. и Короткинъ, Л. М., осн. 1911 г., въ с. Найманъ, въ 35 вер. отъ Ассаке	4	п.	1 прив. винт.
II. Самаркандская Область.			
157. Исхакбаевъ, Х., основ. 1901 г., въ 12 вер. отъ Ходжента	4	л.	1 руч.
158. Азызбаевъ, осн. 1909 г., въ 12 вер. отъ Ходжента . .	3	н.	1 руч.
159. Пинхасовъ и К-о, осн. 1892 г., въ 15 в. отъ Ходжента .	4	м.	1 Блока
160—164. Кромѣ этихъ трехъ заводовъ, въ Ходжентскомъ у. имѣются еще 5, о которыхъ свѣдѣнія еще не получены			
166. Калантаровыхъ, Бр., основ. 1908 г., въ 5 вер. отъ Самарканда	5	н.	1 г.
167. Фузаиловыхъ, Бр., осн. 1902 г., въ 6 вер. отъ Самарканда	4	в.	1 Грач.
168. Фузаиловыхъ, Бр., въ 6 в. отъ Самарканда	7	в.	1 Грач.
169. Шапировъ, въ 6 вер. отъ Самарканда	8	в.	1 руч.
170. Абрамовъ, въ 6 вер. отъ Самарканда	3	п.	1 руч.
171. Ильясовъ и К-о, въ 6 вер. отъ Самарканда	4	н.	1 руч.
172. Каузовъ, въ 6 вер. отъ Самарканда	5	в.	1 руч.

	Число дѣлов.	Двигатель	Число и система пресса
173. Абрамовъ, въ 6 вер. отъ Самарканда	3	в.	1 руч.
174—176. Кромѣ того, въ городѣ Самаркандѣ имѣются 2 завода и 1 въ уѣздѣ, о которыхъ свѣдѣнія еще не получены.			
177. Абаева (перестр. 1909 г.), въ с. Митанъ, въ 25 в. отъ К.-Кургана	5	л.	1 Грач.
178. Абдухакимбаевъ, въ 2 вер. отъ с. Пейшамба . . .	3	в.	1 Грач.
179. Абдухакимбаевъ, въ 1¼ в. отъ ст. К.-Курганъ . . .	4	п.	1 Грач.
180. Хакимбаевъ, К. А. (перестр. 1910 г.), въ 1 вер. отъ К.-Кургана	3	м.	1 Грач.
181. Симхаевъ и Кусаевъ, осн. 1907 г., въ 1 вер. отъ К.-Кургана	4	м.	1 Грач.
182. Чембарисовъ, осн. 1907 г., въ ½ вер. отъ К.-Кургана .	6	ч.	1 Грач.
183. Тюменевыхъ, Бр., осн. 1897 г., въ ½ вер. отъ К.-Кургана	8	п.	1 Грач.
184. Фузаиловы, Бр., осн. 1906 г., вблизи К.-Кургана . .	5	н.	1 Грач.
185. Батраковъ (перестр. 1910 г.), въ 2 вер. отъ К.-Кургана	3	в.	1 руч.
186. Хакимбаевъ Ш. А. (перестр. 1910 г.), въ с. Матанъ, въ 25 вер. отъ К.-Кургана	3	п.	1 руч.
187. Хальмуратовъ, М. З., въ с. Матанъ, въ 25 вер. отъ К.-Кургана	3	м.	1 Грач.

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
188. Гафурджаевъ, М. У., въ с. Чалякъ, въ 25 вер. отъ К.-Кургана	3	в.	1 руч.
189. Шамсудиновъ, въ с. Чалякъ	—	—	—
190. Давлекановъ, въ с. Чалякъ	—	—	—
191. Гаевичъ, Л. Ф., въ с. Чалякъ	—	—	—
192. Аренбристеръ, В. Я., въ с. Чалякъ	—	—	—
193. Насырбековъ, А. М., въ с. Пеймамбе	—	—	—
194. Пастуховъ, Н. Н. (бывшій Туркест. Товарищества) вблизи К.-Кургана, закрытъ	—	—	—
Ш. Сыръ-Дарьинская область.*			
195. Торговый Домъ Юсуфъ Давыдовъ, въ Ташкентѣ . .	7	м.	—
196. Торгово-Промышленное Товарищество Ярославск. Большой мануфактуры, въ Ташкентѣ	6	в.	—
197. Московское Торгово-Промышленное Товарищество, въ Ташкентѣ	5	в.	—
198. Лисицина, Н. Н. въ Ташкентѣ	4	н.	—
199. Дададжанбаевъ, Б., въ Ташкентѣ	6	в. и н.	—
200. Рубенчикъ, М. И. и Рудницкій М. Н. Товарищество, въ Ташкентѣ	6	м.	—
201. Наслѣдники Хакимбекова, въ Ташкентѣ	3	в.	—

*) Въ свѣдѣніяхъ по Сыръ-Дарьинской области, собранныхъ мѣстнымъ областнымъ механикомъ, система прессовъ не указана.

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
202. Давыдовъ, Торговый Домъ, въ с. Пскентъ, въ Ташкентскомъ уѣздѣ	6	п.	—
203. Тарсинъ, С. И., въ с. Пскентъ, въ Ташкентскомъ уѣздѣ	6	п.	—
204. Торговый Домъ Братья Якушевы, въ с. Аленкентъ . .	5	в.	—
205. Торговый Домъ Братья Якушевы, ст. Келесъ	6	н.	—
206. Малькинъ, Д. И., въ Ніазбеской волости	4	в.	—
207. Михайловъ, Н., въ с. Чиназъ	4	в.	—
208. Пугасовъ, В. Н., въ Османъ-Отинской волости . .	3	в.	—
209. Торговый Домъ В. Алексѣевъ, осн. 21 Сен. 1912 г., ст. Кауфманская	6	п.	—
210. Сазоновъ, Н. И., (перестр. 1912 г.), въ г. Чимкентѣ .	2	в.	—
211. Гатіатулины, Бр., въ г. Чимкентѣ	2	в.	—
212. Бергеневы, Бр., въ г. Чимкентѣ	2	в.	—
213. Ніязовъ, Т. Х., въ г. Чимкентѣ	2	в.	—
214. Наслѣдники Бая, въ г. Чимкентѣ	1	в.	—
215. Исхаковъ, Ю. М., въ г. Туркестанѣ	4	п,	—
216. Баевъ, въ г. Туркестанѣ .	2	н.	—
217. Амиковъ, М. Р., въ г. Туркестанѣ	1	прив.	—
218. Мануиловъ, П. А., въ гор. Петро-Александровскѣ . .	5	п.	—

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
219. Рявиловъ, А., въ г. Петро-Александровскѣ	3	н. м.	—
220. Баяновъ, А., въ г. Петро-Александровскѣ	2	н. м.	—
221. Щаповъ, А. А., въ г. Петро-Александровскѣ	1	н. м.	—
222. Сазоновъ, П. А., въ г. Петро-Александровскѣ	2	п.	—
123. Календаревъ, Х. Б., въ с. Шураханъ	1	н.	—
224. Ніязовъ, М. Б., въ с. Шураханъ	1	н.	—
225. Аминовъ, С. М., въ Дюрткульской волости	4	н.	—
226. Девищевъ, А., въ Дюрткульской волости	2	н.	—
227. Аллакуловъ, Б., въ Дюрткульской волости	2	н.	—
228. Першинъ, И. И., въ с. Сарыбій	3	н.	—
229. Ибайдуллаевъ, въ с. Сарыбій	2	н.	—
230. Кара, К. С., въ с. Багябское Общество	1	н.	—
231. Сафаевъ, въ с. Шаббазъ .	2	н.	—
232. Баккаловъ, М. А., въ сел. Шаббазъ	2	н.	—
233. Надировъ, въ с Шаббазъ .	1	н.	—
234. Равиловъ, А., въ с. Шаббазъ	2	н.	—
235. Першинъ, И. И., въ с. Бій-Базаръ	2	н.	—
236. Сейли, К., въ с. Бій-Базаръ	1	н.	—
IV. Закаспійская область.			
237. Государево имѣніе, въ 1/4 вер. отъ Байрамъ-Али . . .	—	—	г.

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
238. Бухарское Правительство, въ 1 вер. отъ Мерва . . .	4	п.	1 г.
239. Бр. Сагателовы, въ 1 вер. отъ Мерва	5	п.	1 г.
240. Бр. Аветисовы, въ 1 в. отъ Мерва	4	п.	1 Грач.
241. Бр. Сулеймановы, въ Мервѣ	5	п.	1 Грач.
242. Миндеръ, въ 2 вер. отъ Мерва	4	п.	1 г.
243. Хаидаровъ, въ 2 вер. отъ Мерва	4	п.	1 г.
244. Антоновъ, въ 1 вер. отъ Мерва	4	п.	1 г.
245. Торговый Домъ Арисъ и К-о, въ $1^1/_2$ вер. отъ Теджена .	4	н.	1 г.
246. Торговый Домъ Теръ-Микиртичевы, осн. 1902 г., въ $2^1/_2$ вер. отъ г. Асхабада . .	4	н.	1 г.
247. Бр. Теръ-Терьянцъ и К-о, осн. 1910 г., $^1/_2$ вер. отъ Асхабада	2	н.	1 Грач.
248. Арзумановъ (бывшій Миндера), въ 1 в. отъ Асхабада	—	—	—
249. Пейросъ, въ $1^1/_2$ вер. отъ Геокъ-Тепе	—	—	—
V. Бухарское Ханство.			
250. Бухарское Правительство, осн. 1906 г., вблизи Зирабулака	8	м.	1 г.
251. Цегельбаумъ, вблизи Кермине	6	п.	1 руч.
252. Чуркинъ и Мухединовъ, Т-во, вблизи Кизиль-Тепе	11	п. и н.	1 г.
253. Левинъ, осн. 1891 г., вблизи Каракуля	7	п.	1 г.

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
254. Флаксманъ, М. Г., осон. въ 1893 г., въ 1/2 вер. отъ Кагана	12	п.	1 г.
255. Бухарское Правительство, осн. 1900 г., въ 1/4 вер. отъ Кагана	10	п.	1 г.
256. Т-во Большой Яровславской Мануфактуры, осн. 1891 г., въ 1/2 вер. отъ Кагана . . .	8	3, п.	1 г,
257. Левъ, В. И., осн. 1904 г., въ 1/2 вер. отъ Кагана . . .	8	п.	1 Грач.
158. Познанскій, И. К., въ 3/4 в. отъ Кагана	8	п.	1 г.
257. Т-во для торговли и промышленности въ Персіи и Средней Азіи, осн. 1893 г., въ 1 вер. отъ Кагана . . .	9	п.	1 Грач.
260. Полякъ и Вишнякъ, въ 1 вер. отъ Кагана	3	п.	1 Грач.
261. Балабаевъ, въ 1 1/2 вер. отъ Кагана	2	п.	1 руч.
262. Доберскій, осн. 1904 г., въ 1 вер. отъ Чарджуя	8	п.	1 г.
263. Т-во Большой Ярославской Мануфактуры, осн. 1892 г., въ 1/2 вер. отъ Чарджуя . .	5	п.	1 винт.
264. Абдугафуровъ, осн. 1910 г., въ 1 1/2 вер. отъ Чарджуя .	6	п.	1 прив.,3 от.
165. Торговый Домъ „Стукенъ“, въ 1 вер. отъ Чарджуя . .	3	п.	1 Грач.
266. Бухарское Правительство, въ укр. Керки	—	—	—
267. Нуркапта, въ укр. Керки .	—	—	—
268. Ананьевъ, въ Термезѣ . .	—	—	—
269. Мачимбаевъ, въ Термезѣ .	—	—	—

	Число джинов.	Двигатель	Число и система пресса
VI. Персія.			
270. Мехтіевъ, въ Мамедъ-Абадѣ	—	—	Грач.
271. Бурчіянцъ, въ с. Бабаджикъ въ 4 вер. отъ Артыка . .	—	—	Грач.
272. Торговый Домъ Теръ-Микиртичевы, въ г. Нишапуръ	—	—	Грач.
273. Познанскихъ, въ г. Нишапуръ	—	—	Грач.
274. Караманянцъ, въ г. Нишапуръ	—	—	Грач.
275. Обіянцъ, въ г. Нишапуръ	—	—	Грач.
276. Познанскихъ, въ Сабзеварѣ			
277. Ризаевъ, въ Сабзеварѣ .	—	—	Грач.
VII. Хива			
278—288. По сообщенію Его Высочества Хивинскаго хана (Матеріалы для изученія хлопководства въ Хивѣ, СПБ., 1912 г., стр. 17), въ его ханствѣ насчитывается 11 паровыхъ хлопкоочистительныхъ заводовъ, въ томъ числѣ 1 — въ Хивѣ, 1 — въ Ханкахъ, 4 — въ Ургенчѣ, 3 — въ Ташаузѣ и по одному въ Гурнянскомъ и Мангытскомъ бекствахъ.			

Свѣдѣнія о хлопкоочистительныхъ заводахъ собирались по разнымъ программамъ: по Ферганской, Самаркандской и Закаспійской обла-

стямъ, а также по Бухарскому ханству и Персіи собраны Коммерческимъ Отдѣломъ Средне-Азіатской ж. д., а по Сыръ Дарьинской области—мѣстнымъ Губернскимъ Механикомъ.

Суммируя приведенныя свѣдѣнія, оказывается, что:

1) въ Ферганской области насчитывается 156 заводовъ, изъ коихъ: 24 завода имѣютъ гидравлическіе прессы, 30 заводовъ имѣютъ прессы системы Инженера Турнаева, 63 завода имѣютъ прессы съ приводными ремнями системы Грачева и др. и 37 заводовъ имѣютъ винтовые ручные прессы системы Грачева.

2) въ Самаркандской области всего 38 заводовъ, изъ нихъ: 2 завода имѣютъ гидравлическіе прессы, 13 заводовъ имѣютъ прессы Грачева съ приводомъ, 9 заводовъ имѣютъ прессы Грачева и Блока ручные безъ приводовъ и 14 заводовъ имѣютъ неизвѣстной системы прессы.

3) въ Сыръ-Дарьинской области всего 42 хлопкоочистительныхъ завода съ 132 джинами, 65 линтерами и 5 гузоломками.

4) въ Закаспійской области насчитывается 14 заводовъ изъ нихъ: 10 заводовъ съ гидравлическими прессами, 1 заводъ имѣетъ прессъ Грачева съ приводомъ и 3 завода съ прессами неизвѣстной системы.

5) въ Бухарскомъ ханствѣ всего 20 заводовъ, изъ нихъ: 9 заводовъ съ гидравлическими прессами, 5 заводовъ съ приводными прессами Грачева и Зотова, 2 завода съ прессами безъ приводовъ системы Грачева и Густава Листа и 4 завода съ прессами неизвѣстныхъ системъ.

6) въ Персіи всего 8 заводовъ съ прессами системы Грачева.

7) въ Хивѣ насчитывается 11 заводовъ съ разными двигателями и 40 мелкихъ заводовъ безъ механическихъ двигателей.

Привозъ хлопка въ Россію по Средне-Азіатской границѣ въ 1911 г., по таможнямъ, въ пуд.

къ стр. 85.

Айваджская . . .	24755	Пендинская	31188
Артыкская	20128	Прижвальская, Нарынскій	8245
Асхабадская	307899	„ Иссыкульск.	3966
Бассагинская	19877	Сарайская	636
Бахтинская	65349	Серахская	4443
Гассанъ-Кулинская . .	329	Хивеабадская	1344
Душакская	30329	Ходжа-Булакская . .	28
Иркештамская	20610	Хоргосская	13958
Келифская	17034	Чаачинская	43
Керкинская	14959	Чубекская	186
Патта-Кисарская . . .	65826	Чушка-Гузарская . . .	10567
		Всего . . .	666600

Къ стр. 89.

Расходъ топлива на фабрикахъ и заводахъ Туркестанскаго края*), въ тыс. руб.

	Каменный уголь	Жидкое топливо	Древесное топливо	Разные отбросы	Всего
Всего	18,9	4,40	58,7	259,3	765,9
Закаспійской обл.	—	79,1	—	56,9	136,0
Самаркандской обл.	5,3	45,4	5,2	29,3	85,2
Семирѣченской обл.	—	—	38,3	2,7	41,0
Сыръ-Дарьинской обл. . . .	10,2	160,7	14,6	40,8	226,3
Ферганской обл.	3,4	148,8	0,6	129,6	282,4

1) Варзаръ, Обрабатывающая промышленность Имперіи. Вѣст. Финансовъ, 1912, № 32, стр. 236.

Списокъ маслобойныхъ заводовъ

1. Кары-Сарымсакова, въ 2 вер. отъ ст. Горчаково. Годовая произ. 250 т. п.

2. Торговаго Дома Бр. Крафтъ, въ 2 вер. отъ ст. Посьетовка. Годовая произв. 400 т. п.

3 Туркест. Торг. Пром. Т-ва „К. М. Соловьева и К-о“ въ г. Чустѣ. Годовая производительность 400 т. п.

4. Андреевскаго Торгово-Промышленнаго Товарищества, въ 60 вер. отъ ст. Горчаково, въ г. Наманганѣ. Годовая произв. 700 т. п.

5. Туркестанскаго Торг. Промышл. Т-ва „К. М. Соловева и К-о“ въ 60 вер. отъ ст. Горчаково, въ г. Наманганѣ. Годовая произв. 700 т. п.

6. Андреевскаго Торгово-Промышленнаго Т-ва, при ст. Федченко. Годовая произв. 2. 800 т. п.

7. Батырбекова Карабека, въ 5 вер. отъ ст. Горчаково. Годовая произ. 450 т. п.

8. Ферганскаго Маслобойнаго Товарищества, при ст. Андижанъ. Годовая произ. 200 т. п.

9. Туркестанскаго Торг. Промыш. Т-ва „К. М. Соловьева и К-о,“ при ст. Андижанъ. Годовая произ. 2800 т. п.

10. Потеляхова Р. Ш., въ 1/2 вер. отъ ст. Кокандъ. Годовая произ. 1200 т. п.

11. Гіязъ-Ходжаева, при ст. Горчаково. Годовая произ. 500 т. п.

12. Умарова, около 1 вер. отъ ст. Кокандъ. Годовая произ. 200 т. п.

13. Наманганскаго Торг.-Пром. Т-ва маслобойныхъ и хлопков. производ., въ 60 вер. отъ ст. Горчаково, въ г. Наманг. Годовая произ. 700 т. п.

14. Торговаго Дома Бр. Вадьяевыхъ, при ст. Кокандъ. Годовая произв. 2800 т. п.

15. Валюли С. и К., въ 48 вер. отъ ст. Андижанъ, сел. Дардакъ Андижанскаго у. Годовая производительность 140 т. п.

16. Бр. Теръ-Микиртичевыхъ, въ г. Асхабадѣ.

17. Въ Мургабскомъ Государевомъ Имѣніи

18. Миръ-Бадалева, въ старомъ Ташкентѣ.

19 Мануилова П. А., въ г. Петро-Алексанлр.

20.—22. Три паровыхъ маслобойныхъ завода въ Хивинскомъ ханствѣ.

Къ стр. 90.

Государственный промысловый налогъ, поступившій по тремъ кореннымъ областямъ Туркестанскаго края въ 1910—1911 г.*)

	Сыръ-Дарьинск.		Самаркандская		Ферганская	
	1910	1911	1910	1911	1910	1911
За свидѣт. 1 и 2 гильдіи	3810	4020	2445	2415	3270	3390
Сумма основного налога для торговыхъ предпріятій:						
1 разряда . . .	15755	18490	16135	1850	33255	37815
2 „ . . .	73025	80290	24447	27042	63176	76149
3 „ . .	81032	82893	37394	37899	79151	91095
4 „ . .	41668	41834	32315	31667	95764	95662
5 „	380	436	63	6	206	313
Сумма основного налога для промышл. предпріятій:						
1—3 разрядовъ .	500	1250	500	500	500	1500
4—5 „ . . .	3450	3475	2450	2575	17675	19475
6—8 „ . .	2409	2354	1172	1251	2476	2570
Сумма основного налога для личныхъ промысл. занятій:						
1 разряда . .	856	1036	—	—	2603	1449
2—4 „ .	700	435	165	250	1290	2103
Приказчики 1 кл.	10319	10709	2939	3083	9186	11172
„ 2 „	2113	2165	773	787	2277	3082
Сумма основ. пром. налога, поступ. безъ выбора пром. свид. .	4210	3255	1738	1830	6711	5434
Сумма всѣхъ прибавочныхъ сборовъ въ казну	40221	42285	18482	19091	42770	49183
Штрафъ и взысканія по наруш. основ. промысл. налога . . .	2015	2089	1173	1018	3298	2386
Всего сборовъ съ документовъ и по взысканіямъ	282473	297016	142191	147543	363607	402777

*) По даннымъ Туркестанской Казенной Палаты.

Къ стр. 90

Распредѣленіе наличности государственныхъ и гарантированныхъ процентныхъ бумагъ, въ тыс. руб.

На 1 Января	1907	1908	1909	1910	1911
Закаспійская область	1573	1887	1954	2174	1982
Самаркандская „	1210	1160	925	1002	980
Ферганская „	1366	1164	1350	1614	1622
Сыръ-Дарьин. „	5607	5694	4567	4424	5118
Семирѣченская „	1952	1979	2619	2489	2068
Бухарское ханство	21605	23660	24854	26104	27348
Всего .	33313	35544	36269	37807	39118

*) Статистическій Ежегодникъ на 1912 г. Изд. Совѣта Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли, стр. 81

Къ стр. 96.

Вывозъ хлопка за предѣлы Ср.-Аз. жел. дор въ 1912 году.

Со станцій въ предѣлахъ областей	Черезъ		ВСЕГО
	Красноводскъ	Ташкентъ	
Закаспійской	1320437	2545	1322982
Бухарскаго ханства . . .	1839365*)	63056	1902421
Самаркандской	625128	326785	951913
Сыръ-Дарьинской . . .	261760	84784	346544
Ферганской	3768382	5158265	8926647
Итого . . .	7815062	5635445	13450507

*) Въ томъ числѣ хивинскаго хлопка черезъ ст. Чарджуй около 800 т. пудовъ.

Товарообмѣнъ района обслуживаемаго Ср.-Аз. ж. д. съ прилегающими къ нему государствами, въ 1911 г.

Вывозъ, въ тыс. руб.					Таможенныя учре кденія:	Поступило пошлинъ, т. руб.	Привозъ, въ тыс. руб.				
Жизнен. припасы	Сырые матер.	Животныя	Фабричн. издѣлія	Всего			Жизнен. припасы	Сырые матер.	Животныя	Фабрич. издѣлія	Всего
10,1	6.1	—	26,5	43	Айваджская, Бух.-Афг.	15,5	46,6	596,6	—	0,9	644
154,9	24,5	—	42,3	222	Артыкская, Пер.	45,2	283,4	156,3	14,7	19,9	474
1381,4	265,4	—	2395,0	4042	Асхабадская, Пер.	1338,6	2024,0	2500,1	—	123,8	4648
0.1	1,0	—	16,2	17	Бассагинская. Бух.-Афг.	18,8	4,7	109,0	—	168,5	282
132,4	225,1	7,1	2339,8	2704	Бахтинскій, Кит.	3,6	53,7	2422,3	654,1	155,7	3286
—	0,2	—	2,3	3	Богоракскій, Бух.-Афг.	0,2	0,02	0,9	—	0,1	1
—	0,5	—	95,2	96	Бухарская. ви.	1458,8	1817,0	0,003	—	20,0	1837
132,1	40,5	—	81,5	254	Гасанъ-Кулинская, Пер.	10,6	48,3	81,5	3,4	27.2	160
275,5	194,6	19,4	435,1	924	Гауданская, Пер.	90.0	762,5	36,0	407,3	34,2	1240
1160,8	127,9	—	531,5	1820	Душакская, Пер.	74,3	168,3	706,8	—	14,3	890
81,5	77,3	0,2	1906,2	2065	Джаркентская, Кит.	4,6	55,5	148,1	656,9	128,9	989
10,5	839,5	—	230,0	1080	Иркештамскій, Кит.	0,02	0,9	16,3	8,7	31,0	57
0,8	0,3	—	0,01	1	Кайне-Касирская, Пер.	0,1	28,0	1,2	0,6	1,2	31
0,1	0,02	—	1.5	2	Каракалинская, Пер.	0,6	1,1	0.4	—	5,2	7
77.1	21,8	—	710,9	810	Келифская, Бух.-Афг.	15,4	5,6	160,0	70,7	64,1	300
26,2	15,6	—	2690,4	2732	Керкинская, Бух.-Афг.	146,5	211,2	1868,2	—	143,4	2223
78.4	85,8	—	2702,6	2874	Кокандская, ви	491,0	562,8	—	—	—	563
81,2	197,2	—	1765,6	2044	Красноводская, Пер.	26,4	281,6	59,4	18,8	61,2	421
—	1,1	—	—	1	Кушкинская, Русско-Афг.	3,1	8,1	18,4	—	11,5	38
151,0	26,0	—	816,0	993	Патта-Кисарская Бух.-Афг.	36,8	106,6	522.6	—	3,5	633
263,8	6,0	—	554,9	825	Пендинская, Русско-Афг.	58,9	409,6	476,3	—	76,0	962

Къ стр. 98.

Товрообамѣнъ района обслуживаемаго Ср.-Аз. ж. д съ прилегающими къ нему государствами, 1911 г.

Окончаніе

Вывозъ, въ тыс. руб.					Таможенныя учрежденія:	Поступило пошлинъ, т. руб.	Привозъ, въ тыс. руб.				
Жизнен. припасы	Сырые матер.	Животныя	Фабрич. издѣлія	Всего			Жизнен. припасы	Сырые матер.	Животныя	Фабрич. издѣлія	Всего
1,2	9,9	—	7,0	18	Пржевальскій: Иссыкульскій, Кит. . .	0,4	28,3	29,9	—	14,7	73
1,1	55,0	1,2	22,2	79	„ Нарынскій „	0,1	97,1	67,5	—	568,0	733
—	—	—	31,4	31	Самаркандская, вн.	4408,3	4532,8	—	—	—	4533
1,2	3,2	—	7,8	12	Сарайская, Бух.-Афг.	2,3	42,5	6,9	—	0,4	50
—	—	—	—	—	Серахская, Пер.	7,1	1,7	86,8	—	18,6	107
4,4	161,6	4,0	15,5	185	Хивеабадская, (Каахка) Пер. . . .	74,8	27,5	42,9	51,6	768,9	891
—	—	—	—	—	Ходжа-Буланскій Пер.	—	0,6	0,4	—	0,9	2
26,8	50,7	5,9	84,8	168	Хоргосскій, Кит.	—	246,3	914,2	1163,5	150,2	2474
—	—	—	—	—	Чаачинскій, Пер.	—	0,4	9,2	—	0,1	10
3,3	0,2	—	—	3	Челекенская, Пер.	—	26,4	9,5	6,5	0,1	44
—	—	—	—	—	Четлинскій, Пер.	—	0 03	2,5	—	12,6	15
—	—	—	—	—	Чикишлярскій, Пер.	1,2	0,1	0,3	—	0,2	1
3,0	1,1	—	12,1	16	Чубекская, Афг.	0,7	6,4	2,6	—	0,2	9
—	—	—	—	—	Чушка-Гузарскій. Бух.-Афг.	—	2,0	74,7	—	3,0	80
—	—	—	—	4626	Бухаро-Афганскій	—	—	—	—	—	4222
—	—	—	—	826	Русско-Афганскій	—	—	—	—	—	1000
—	—	—	—	9497	Русско-Персидскій	—	—	—	—	—	8941
—	—	—	—	6114	Русско-Китайскій	—	—	—	—	—	7612
—	—	—	—	3001	Внутреннія	—	—	—	—	—	6933

Къ стр. 98.

Окончаніе

Русско-Персидскій товарообмѣнъ по Средне-Азіатской границѣ, въ 1911 г.

Къ стр. 102.

Вывозъ, въ тыс. руб.					Таможенныя учрежденія	Поступило пошлинъ, т. руб.	Привозъ, въ тыс. руб.				
Жизнен. припасы	Сырые матеріалы	Животныя	Издѣлія	Всего			Жизнен. припасы	Сырые матер.	Животныя	Издѣлія	Всего
154,9	24,5	—	42,3	222	Артыкская	45,2	283,1	156.3	14,7	19,9	474
1381,4	265,4	—	2395,0	4042	Асхабадская	1338,6	2024,0	2500,1	—	123,8	4.648
132,1	40,5	—	81,5	254	Гасанъ-Кулинская	10,6	48,3	81,5	3,4	27,2	160
275,5	194,6	19,4	435,1	924	Гауданская	90,0	762,5	36.0	407,3	34,2	1240
1160,8	127.9	—	531.5	1820	Душакская	74,3	168.3	706,8	—	14,9	890
0,8	0.3	—	0,01	1	Кайне-Касирская	0,1	28,0	1,2	0,6	1,2	31
0,1	0,02	—	1,5	2	Каракалинская	0,6	1,1	0,4	—	5,2	7
81,2	197,2	—	1765,6	2044	Красноводская	26,4	281,6	59,4	18,8	61,2	421
—	—	—	—	—	Серахская	7,1	1,7	86,8	—	18,6	107
4,4	161,6	4,0	15,5	185	Хивеабадская	74,8	27,5	42,9	51,6	768,9	891
—	—	—	—	—	Ходжа-Буланскій	—	0,6	0,4	—	0,9	2
—	—	—	—	—	Чаачинскій	—	0,4	9,2	—	0,1	10
3,3	0,2	—	—	3	Челекенская	—	26,4	9,5	6,5	1,0	44
—	—	—	—	—	Четлинскій	—	0,03	2,5	—	12,6	15
—	—	—	—	—	Чикишлярскій	1,2	0,1	0,3	—	0,2	1
3194,5	1012,2	23,4	5268,0	9497	И Т О Г О	1668,9	3653,63	3693,3	502,9	1089	8941

Русско персидскій товарообмѣнъ въ 1911—1912 году, по персидскому официальному отчету: ввозъ всего 520,2 м. кр., въ т. ч. изъ Россіи 267,8 м. к., вывезено всего 420,8 м. кр., въ т. ч. въ Россію— 284,3 м., а всего оборотъ 991,0 м., въ т. ч. съ Россіей—552 м. к. или 54,7 %.

Къ стр. 105

Таможенныя учрежденія	Поступило пошлинъ т. руб.	Привозъ, въ тыс. руб.				
		Жизнен. припасы	Сырые матер.	Животныя	Издѣлія	Всего
Внутреннія						
Бухарская	1458,8	1817,0	0,003	—	20,	1837
Кокандская	491,0	562,8	—	—	—	563
Самаркандская	4408,3	4532,8	—	–	—	4533
	6358,1	6912,6	0,003	—	20,0	6933
Русско-Китайскія						
Бахтинскій —	3,6	53,7	2422,3	654,1	155,7	3286
Джаркентская	4,6	55,5	148,1	656,9	128,9	989
Иркештамскій — —	0,02	0,9	16,3	8,7	31,0	57
Пржевальскій: Иссыкульскій	0,4	28,3	29,9	—	14,7	73
„ Нарынскій	0,1	97,01	67,5	—	568,0	733
Хоргосскій	—	246,3	914,2	1163,5	150,2	2474
	8,72	481,7	3598,3	2483,2	1048'5	7612
Русско-Афганскія						
Кушкинская	3,1	8.1	18,4	—	11,5	38
Пендинская	58,9	409,6	476,3	—	76,0	962
	62,0	417,7	494,7	—	87,5	1000

Вывозъ, въ тыс. руб.				
Жизнен. припасы	Сырые матер.	Животныя	Издѣлія	Всего
—	0,5	—	95,2	96
78,4	85,8	—	2709,6	2874
—	—	—	31,4	31
78,4	86,3	—	2836,2	3001
132,4	225,1	7,1	2339,8	2704
81,5	77,3	0,2	1906,2	2065
10,5	839,5	—	230,0	1080
1,2	9,9	—	7,0	18
1,1	55,0	1,2	22,2	79
26,8	50,7	5,9	84,8	168
263,5	1257,3	14,4	6590,0	6114
—	1,1	—	—	1
263,8	6,0	—	554,9	825
263,8	7,1	—	554,9	826

Къ стр. 120.

Государственныя сберегательныя кассы.

		Закасп.	Самарк.	Фергап.	Сыръ-Дар.	Семирѣч.	Всего
Число кассъ	1906	45	13	12	16	17	103
„ „	1907	45	13	13	15	18	104
„ „	1908	45	13	13	16	18	105
„ „	1909	46	14	14	17	20	111
„ „	1910	48	14	15	19	21	117
Число вкладчиковъ	1906	19,1	6,9	8.4	15,1	7,2	56,7
„ „	1907	20,6	7,4	9,5	15,9	7,8	62,2
„ „	1908	21,6	7,8	9,9	16,9	7,9	64,1
„ „	1909	22,8	8,1	10,9	18,6	8,2	68,6
„ „	1910	24,2	8,2	11,6	20,9	9,1	74,0
Общая сумма вкладовъ, въ мил. руб.	1906	2,7	1,0	1,4	2,5	1,3	8.9
„ „ „ „ „	1907	3,0	1,0	1,6	2,5	1,4	9,5
„ „ „ „ „	1908	3,2	1,2	1,6	2,6	1,3	9,9
„ „ „ „ „	1909	3,4	1,2	2,0	3,1	1,5	11,2
„ „ „ „ „	1910	3,8	1,4	2,6	3,7	1,8	13,3
Средній вкладъ 1 вкладчика въ руб. .	1906	138	146	167	164	170	157
„ „ „ „	1907	144	138	170	160	178	158
„ „ „ „	1908	145	137	167	155	169	155
„ „ „ „	1909	149	148	183	167	176	165
„ „ „ „	1910	157	173	220	175	198	185

Изъ этихъ данныхъ видно, что общая сумма сбереженій возрасла за послѣднее пятилѣтіе на 50 %; число вкладчиковъ, хотя и слабо, но возрастаетъ, что указываетъ на растущее довѣріе населенія къ сберегательнымъ кассамъ. Увеличеніе же средняго размѣра вклада съ 157 р. до 185 р. служитъ показателемъ нѣкотораго увеличенія благополучія.

Учебное дѣло въ Туркестанскомъ краѣ на 1 Января 1910 г.

къ стр. 120

Среднія и низшія, общія и спеціальныя учеб. завед.	Закасп.	Самарк.	Ферган.	Сыръ-Дарьин.	Семи-рѣч.
Гимназіи, прогимназіи и реаль. учил. число зав.	7	2	2	4	2
„ „ учениковъ	2984	287	299	800	358
„ „ учениць		486	349	868	466
Сельскохозяйственныя и техническія, число заведеній	2	1	—	2	5
„ „ учениковъ	213	31	—	189	60
Коммерческія и промышленныя, число заведеній	—	—	5	1	—
„ учениковъ	—	—	123	140	—
„ учениць	-	—	108	20	—
Частныя и церковныя иностр. испов., число заведеній	4	3	2	11	—
учениковъ	189	63	74	166	—
учениць		24		357	—
Религіозныя не христіанскія, число зав.	465	2079	2621	1489	465
учениковъ	7697	20729	33822	18790	9169
учениць		611	6193	4559	2187
Низшія учебныя заведенія число	167	44	39	919	156
учениковъ	3419	1401	1925	14784	7522
учениць		586	641	3147	2946
Всего учебныхъ заведеній	645	2129	2669	2428	628
„ учениковъ	10914	22511	43534	35220	17109
„ учениць		1707		8951	5599

1) Ежегодникъ Россіи на 1911 г. отд. I стр. 88.

Организація врачебной помощи въ 1909 г.

	Закасп	Самарк.	Семи-рѣч.	Сыръ-Дар.	Ферган.
Больницъ	14	15	2	31	13
Кроватей	258	196	38	355	242
Зарегистровано больныхъ	7075	3058	796	5220	4329
Умерло въ больницахъ	329	146	37	436	183
Медицинскій персоналъ: врачей мужчинъ	23	23	22	44	27
„ женщинъ	2	5	2	7	9
фельдшеровъ мужчинъ	59	48	40	60	46
„ женщинъ	2	18	4	7	12
Акушерокъ	28	16	16	33	21
Зубныхъ врачей	7	—	1	14	4
Дантистовъ	5	6	1	6	3
Фармацевтовъ	19	12	7	33	18
Число вольныхъ аптекъ	12	6	4	11	10
Число рецептовъ	62086	34442	25488	107250	47710
Выручennая сумма по рецептамъ и ручной продажѣ	70963	55261	38781	129982	59604

XIII. Русско-Афганскій товарообмѣнъ по Бухарской границѣ въ 1911 г.

Вывозъ въ тыс. руб.					Таможенныя учрежденія	Поступило пошлинъ т. р.	Привозъ, въ тыс. руб.				
Жизнен. припасы	Сырые матеріалы	Животныя	Издѣлія	Всего			Жизнен. припасы	Сырые матеріалы	Животныя	Издѣлія	Всего
10,1	6.1	—	26,5	43	Айваджская	15.5	46,6	596,6	—	0,9	644
0,1	1,0	—	16,2	17	Басагинская	18,8	4.7	109,0	—	168,5	282
—	0,2	—	2,3	3	Богоракская	0,2	0,02	0,9	—	0,1	1
—	0,5	—	95,2	96	Бухарская[1])	1458,8	1817,0	0,003	—	20,0	1837
77,1	21,8	—	710,9	810	Келифская	15.4	5,6	160,0	70,7	64,1	300
26,2	15,6	—	2690,4	2732	Керкинская	146,5	211,2	1868,2	—	143,4	2223
151,0	26,0	—	816,0	993	Патта-Кисарская	36,8	106,6	522,6	—	3,5	633
1,2	3,2	—	7,8	12	Сарайская	2,3	42,5	6.9	—	0,4	50
3,0	1.1	—	12,1	16	Чубекская	0,7	6,4	2,6	—	0,2	9
—	—	—	—	—	Чушка-Гузарская	—	2,0	74,7	—	3,0	80
268,7	75.5		4367	4722	ВСЕГО въ 1911 . . .	1696	2243	3441	70,7	403	6159
113	48	89	3438	3688	ВСЕГО въ 1910 . . .	1533	1957	3318	55	201	5531

1) **Таможня внутренняя.** Здѣсь происходитъ, главнымъ образомъ, очистка отъ пошлинъ чая, привозимаго въ Бухару черезъ Батумъ—Баку—Красноводскъ.

Къ стр. 220.

XIV. Работа Бухарскихъ станцій по отправленію грузовъ

I. Что дало Бухарское ханство Россіи въ 1911 г.

Отправленіе грузовъ изъ Бухары, въ тыс. пудовъ	Чарджуй	Фарабъ	Каракуль	Якатутъ	Каганъ	Бухара	Кую-Мазаръ	Кизилъ-Тепе	Керминe	Зіадинъ	Зирабулакъ	ИТОГО
Хлѣбные грузы	146,7	—	10,5	—	47,2	31,2	—	31,8	43,0	44,2	33,8	388,4
Лѣсной строительный матер.	14,4	0,8	2,1	0,5	10.4	5,8	—	1,9	3.9	0,4	61,6	101,8
Кожи невыдѣланныя	18,5	0,6	1,4	—	8,7	4,9	—	2,6	0,7	—	1,3	38,7
Шерстяныя ткани (ковры)	21,2	—	—	—	1,9	3,6	—	—	—	—	—	26,7
Корень солодковый	133,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	133,5
Овчины всякія	18,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,5
Овощи огородные	86,9	—	—	—	—	—	—	48,6	—	—	—	135,5
Бутылки водочныя	38,2	—	—	—	32,8	—	—	—	—	—	—	71,0
Сѣмя хлопковое и кормовыхъ травъ	418,2	0,2	35,2	—	241,4	23,9	—	14,1	12,5	10,6	105,6	861,7
Сѣно	14,2	—	—	—	—	—	—	—	14,6	—	—	28,8
Уголь всякій	10,4	—	—	—	0,3	2,0	—	—	1,5	10,4	20,0	50,6
Орѣхи всякіе	36,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36,9
Хлопокъ	1326,7	10,5	101,6	—	681,2	—	—	146,9	77,2	29,1	114,1	2487,3
Гуза	42,2	74,5	86,9	103,5	—	—	19,5	111,1	193,5	49,5	36,2	716,9
Шерсть всякая	14,2	—	21,7	0,2	7,9	21,4	—	0,3	7,1	0,6	0,4	201,6
Деревянныя издѣлія	14,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,3
Платье готовое	16,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,7
Вата	12,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,0
Дрова	0,9	13,3	—	—	3,4	—	—	—	—	16,3	5,6	39,5
Чай	0,09	—	—	—	18,2	17,6	—	0,1	—	—	0,2	36,2
Фрукты сушеные и кишмишъ	13,2	36	0,9	—	26,6	88,7	1,1	6,6	18,5	0,8	53,1	245,8

Къ стр 224.

Работа Бухарскихъ станцій по отправленію грузовъ

II. Что дало Бухарское ханство Россіи въ 1911 г.

Къ стр. 224.

Отправленіе грузовъ изъ Бухары, въ тыс. пудовъ	Чарджуй	Фарабъ	Каракуль	Якатутъ	Каганъ	Бухара	Кую-Мазаръ	Кизилъ-Тепе	Кермине	Зіадинъ	Зирабулакъ	ИТОГО
Жмыхи хлопчатниковые	—	—	—	—	60,2	—	—	—	—	—	—	60,2
Меша	1,0	—	—	—	14,2	—	—	—	—	—	—	15,9
Мануфактура	4,6	—	0,2	—	34,7	27,8	—	0,3	0,2	—	—	67,8
Каракуль и мерлушка	3,8	—	—	—	16,0	12,0	—	—	—	—	—	31,8
Табакъ и табачныя издѣлія	—	—	—	—	10,3	—	—	—	—	—	—	10,3
Масло хлопчатниковое	1,7	—	—	—	40,2	2,1	—	—	0,8	—	0,4	45,2
Соль всякая	0,3	—	5,2	—	1,3	22,5	—	—	—	—	—	29,3
Известь и кирпичъ	—	—	—	—	15,0	—	—	—	257,0	24,9	155,2	452,1
Камень строительный и алебастръ	—	—	—	—	13,1	—	—	—	238,8	81,2	—	333,1
Вино виноградное и хлѣбное	11,3	—	2,6	—	7,3	—	—	—	—	—	—	21,2
Желѣзо и сталь	3,1	—	—	—	1,1	1,9	—	0,1	—	—	—	6,2
Нефть и остатки	0,3	—	—	—	1,2	0,9	—	—	0,5	—	—	2,9
Керосинъ	0,4	—	1,2	—	1,6	—	—	0,6	—	—	1,7	5,5
Сахаръ-рафинадъ	2,0	—	—	—	5,7	3,1	—	—	0,1	—	—	10,9
Сахарный песокъ	4,4	—	5,3	—	9,4	2,5	—	—	—	—	—	21,6
ВСЕГО багажа и грузовъ большой и малой скорости	2731	128,5	312,1	106,5	1408,9	403,3	26,0	416,0	993,2	310,6	625,2	7468,1

Къ стр. 224 окончаніе

XV. Работа Бухарскихъ станцій по прибытію грузовъ

I. Что дала Россія Бухарѣ въ 1911 г.

Прибытіе грузовъ изъ Россіи, въ тыс. пуд.	Чарджуй	Фарабъ	Ходжа-Давлетъ	Каракуль	Якатутъ	Каганъ	Бухара	Кую-Мазаръ	Кизилъ-Тепе	Кермине	Зіадинъ	Зирабулакъ	ВСЕГО
Хлѣбные грузы	1555,4	23,8	13,9	175,6		276,8	755,0	—	333,2	79,6	29,6	74,0	3317
Известь и цементъ	26,3	—	—	—	—	29,2	72,6	—	—	—	—	—	128
Рисъ	172,5	—	—	45,0	—	—	397,3	—	204,6	40,0	13,9	—	863
Чай всякій	98,2	—	—	—	—	179,5	41,8	—	—	3,9	1,5	5,2	330
Бумага всякая	10,0	—	—	—	—	11,5	—	—	—	—	—	—	22
Веревки	19,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
Вино виноградное и хлѣбное	13,1	—	—	12,5	—	24,0	0,4	—	—	—	—	—	50
Лѣсной строительный матер.	367,9	1,2	6,6	43,0	5,3	109,5	483,5	—	41,0	18,0	9,3	5,6	1091
Дрова	113,7	—	—	7,6	0,2	149,0	97,3	0,1	3,4	5,4	—	3,3	381
Желѣзо желѣзн. и чуг. издѣл.	213,8	—	—	—	0,8	33,6	53,4	—	3,8	1,9	1,2	1,8	310
Краски всякія	10,8	—	—	—	—	12,5	10,2	—	—	—	—	—	34
Мыло всякое	16,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
Мануфактура	240,6	0,06	—	3,5	—	145,0	88,8	—	4,0	10,6	1,9	10,5	505
Нефть и остатки	341,1	—	—	—	—	30,6	5,6	—	11,1	9,7	0,6	17,2	416
Керосинъ	269,2	0,2	—	11,9	1,2	41,2	128,9	—	22,0	15,2	4,1	14,8	409
Машинныя части и земл. орудія	40,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
Овощи огородные	51,8	—	—	—	—	18,2	24,2	—	—	—	—	—	94
Портеръ и пиво	129,6	—	—	—	—	43,5	—	—	—	—	—	—	173
Пряжа всякая	30,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
Сахаръ-рафинадъ	205,1	—	—	1,5	—	18,8	29,3	0,1	2,5	3,9	0,7	2,7	265
Сахарный песокъ	195,6	—	—	—	—	20,2	113,4	—	6,8	10,7	0.2	5,2	352

Къ стр. 224.

Работа Бухарскихъ станцій по прибытію грузовъ.

II. Что дала Россія Бухарѣ въ 1911 г.

Прибытіе грузовъ изъ Россіи въ тыс. пуд.	Чарджуй	Фарабъ	Ходжа-Давлетъ	Каракуль	Якатутъ	Каганъ	Бухара	Кую-Мазаръ	Кизилъ-Тепе	Кермине	Зіадинъ	Зирабулакъ	ВСЕГО
Патока картофельная	26,7	—	—	—	—	11,7	24,3	—	—	—	—	—	63
Соль всякая	11,2	—	—	0,3	—	3,7	9,2	0,8	0,6	1,9	1,6	1,7	31
Спички	12,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
Табакъ всякій.	30,8	—	—	—	—	—	13,2	—	—	—	—	—	44
Сѣно	10,0	—	—	—	—	—	15,1	—	—	—	—	—	25
Уголь каменный и древесный	38,2	—	—	—	—	33,3	54,6	—	1,0	0,4	0,6	0,9	129
Посуда фарфор. и стекл.	33,8	—	—	—	—	—	20,8	—	—	—	—	—	55
Хлопокъ	12,1	—	—	7,2	—	43,4	1,2	—	4,5	0,2	4,7	2,7	76
Гуза (хлопокъ не очищен.)	52,9	—	—	125,3	—	400.1	—	—	33,9	11,2	12,1	29,5	665
Шерсть овечья всякая	10,5	—	—	2,2	—	1,1	1,5	0,2	1,2	—	—	—	17
Сѣмя хлопчатниковое	4,1	3,6	28,8	122,7	14,2	168,7	7,8	10,3	52,3	34,7	20,8	7.6	476
Шелуха хлопчатников. сѣмянъ	—	—	—	25,9	—	—	—	—	—	—	—	—	26
Фрукты сушеные и кишмишъ	17,5	0,07	—	—	—	2,1	15.0	—	5,5	0,3	0,5	0,3	41
Кирпичъ и камень строит.	—	—	—	—	—	36,6	294,6	—	15,7	—	—	—	362
Сало всякое	—	—	—	—	—	—	15,7	—	—	—	—	—	16
Кожи невыдѣланныя	8,7	0,01	—	1,3	—	5,9	15,5	—	2,2	—	—	0,1	34
И т о г о.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10918
Всего съ прочими	4787,6	39,9	59,8	711,7	31,4	2075.4	3098,3	37,0	850,2	311,9	136,2	221,3	12361

Къ стр. 224. окончаніе

XVI Работа желѣзнодорожныхъ станцій въ предѣлахъ Бухарскаго ханства въ 1911 г.

къ стр. 225.

	Валовая выручка въ тыс. руб.	Пассажировъ отправ. и прибыло	Багажа и грузовъ больш. скор. отпр. и прибыло, пуд.	Грузовъ мал. скор. отправ. и прибыло, т. пуд.	Переработ. оборот. клади, т. п.	Товарныхъ отправокъ и прибыт. по отд. накл.	Передано служебныхъ и частныхъ телеграммъ
Караулъ-Кую .	0,086	88	8	0,010	7.8	12	37
Барханы	0,090	125	95	—	49	12	40
Чарджуй . . .	2538	335416	121053	7471	10221	42340	1620
Фарабъ	18	46609	23446	158	532	1294	52
Ходжа-Давлетъ.	18	38832	4903	65	167	677	40
Каракуль . . .	184	96141	18916	1015	1239	4591	87
Якатутъ	12	9144	4904	137	310	1211	42
Мургакъ	2	5401	4371	0005	.8	13	36
Каганъ	1430	237115	48612	3463	4658	22419	301
Бухара	1384	446622	87102	3370	3143	24166	42
Кую-Мазаръ . .	13	12974	4531	61	127	683	41
Кизилъ-Тепе .	319	84679	20204	1258	2044	7905	116
Маликъ	0,313	728	15	0,002	52	28	39
Кермине	253	61675	17670	1298	1349	5250	54
Зіадинъ. . . .	73	43024	21707	432	1528	5045	22
Зирабулакъ . . .	133	66059	22169	836	485	5016	49
Итого.	6378	1484632	399706	19564	25828	120662	2618

Содержаніе первой части.

Исторія 1
Великое переселеніе народовъ 4
Поиски морского пути въ Индію 5
Сношенія Россіи со Средней Азіей и покореніе ея . . 6
Уничтоженіе невольничества въ Средней Азіи въ 1873 г. . 9
Сформированіе Туркестанскаго Генералъ-Губернаторства . 11
Пространство и населеніе 12
Распредѣленіе населенія по пространству и по полу . . 14
„ „ „ по возрастнымъ группамъ . 15
„ „ „ по семейному положенію, по грамотности и по сословіямъ . . 17
„ „ „ на городское и сельское . 18
„ „ „ по вѣроисповѣданію . . . 19
Племенной составъ населенія 19
Рельефъ и почва страны 20
Гидрографія 23
Климатъ и почва 33
Хозяйство кочевое, богарное и ирригаціонное . . . 34
Итоги земледѣльческой промышленности . . . 36
Хлопокъ 41
Цѣны на хлопокъ 49
Ленъ, конопля, кунжутъ, люцерна 49
Плодоводство 59
Виноградарство 54
Огородничество и табаководство . . . 55
Лѣсное хозяйство 56
Пчеловодство 57
Рыболовство 58
Шелководство 59
Скотоводство 62
Горныя богатства 67
Фабрики и заводы: хлопкоочистительные, маслобойные и др. заводы 79
Торговля внутренняя; грузооборотъ въ мѣстномъ сообщеніи . 91
„ „ грузооборотъ съ друг. част. имперіи . 95
Внѣшняя торговля по Средне-Азіатской границѣ . . 97
Русско-Персидскій товарообмѣнъ 100
Русско-Афганскій товарообмѣнъ 106
Русско-Китайскій товарообмѣнъ 109
Транзитная торговля 165
Заграничное пассажирское движеніе . . . 117
Мургабское Государево имѣніе и краткая исторія Мерва . 121
Образованіе Государева имѣнія 125
Распредѣленіе воды р. Мургаба и устройства плотинъ . 129
Условія сдачъ участковъ земель по культурамъ арендаторамъ 132
Экономическая сторона разныхъ культуръ . . . 140
Заводская промышленность и утилизація отбросовъ 143
Хивинское ханство: исторія Харезма и образованіе Хивинскаго ханства 150
Русско-Хивинскія сношенія 153
Дружественный договоръ съ Хивой и уничтоженіе невольничества 156
Новыя границы ханства. Почва и климатъ . . . 160
Населеніе и источники его благосостоянія . . 163
Торговля 171

Бухарское ханство 173
Историческій очеркъ образованія Бухарскаго ханства . . 173
Русско-Бухарскія сношенія 182
Дружественные договоры съ Эмиромъ Бухарскимъ и уничтоженіе невольничества 186
Границы 196
Оро-гидрографическій очеркъ 197
Климатъ и почва 198
Административное дѣленіе 199
Населеніе 200
Пути сообщенія 203
Земледѣліе и главнѣйшія культуры 208
Скотоводство. 214
Минеральныя богатства 216
Обрабатывающая промышленность 217
Внѣшняя торговля 220
Внутренняя торговля и Русско-Бухарскій товарообмѣнъ . 223
Бухарская ж. д вѣтка и ея тарифы по перевозкѣ пассажировъ и грузовъ 225
Финансовое состояніе Бухарской вѣтки 233

Приложенія и дополненія

Къ стр.

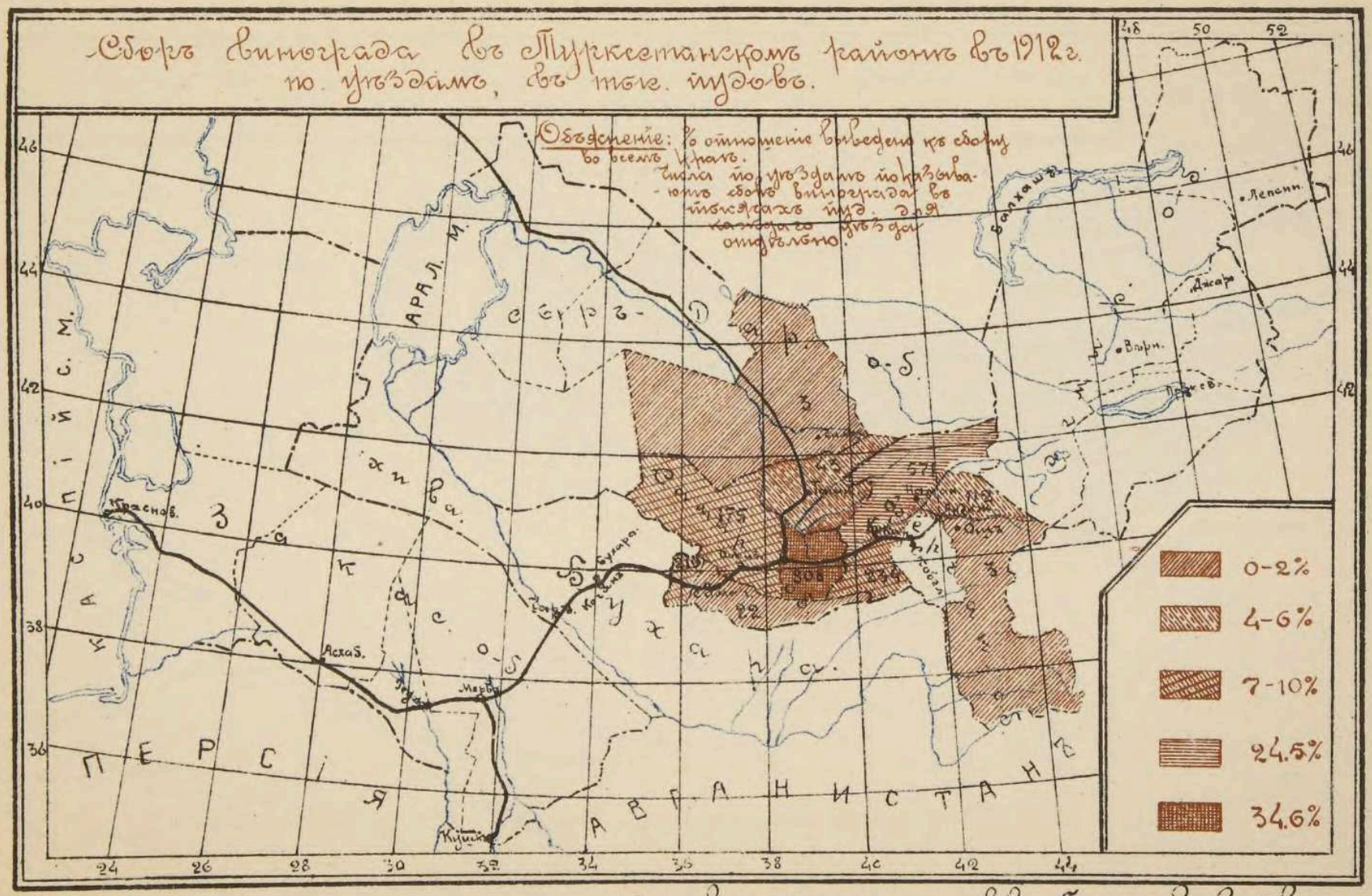
Распредѣленіе пространства по областямъ и уѣздамъ . . 14
„ населенія по полу и возрасту . . 15
„ „ по грамотности и сословіямъ . . 17
„ „ по языку и племенной составъ . 20
Итоги земледѣльческой производительности по количеству и стоимости 37
Площадь посѣва и сборъ хлѣбовъ, картофеля и сѣна въ 1910 г. 37
Сборъ хлѣба, джугары, картофеля, сѣна, соломы и люцерны въ 1911 г. 37
Культура хлопчатника въ 1911 г. по уѣздамъ . . . 45
Хлопководство въ Ферганской области въ 1902—1911 г. г. . 45
Цѣны на средне-азіатскій хлопокъ въ Москвѣ . . . 49
Виноградарство 55
Лѣсное хозяйство 56
Кожевенное производство 57
Дубильный матеріалъ таранъ 57
Переименованіе Кизилъ-Кійскаго каменноугольнаго промысла 74
Мѣсторожденія золота 77
Дополнительный списокъ ископаемыхъ богатствъ . 79
Распредѣленіе фабрикъ и заводовъ 80
Сантонинный заводъ. 82
Списокъ хлопкоочистельныхъ заводовъ 83
Привозъ хлопка въ Россію по Средне-Азіатской границѣ . 85
Списокъ маслобойныхъ заводовъ 87
Расходъ топлива на фабрикахъ и заводахъ . . . 89
Поступленіе Государственнаго промысловаго налога . . 90
Распредѣленіе наличности Госуд. и гарант. процентныхъ бум. 90
Вывозъ хлопка изъ Туркестана во внутрен. губ. въ 1911 г. 96
Товарообмѣнъ по Средне-Азіатской Государственной границѣ 98
„ Россіи съ Персіей въ 1911 г. . . . 102
„ Россіи съ Китаемъ и Афганистаномъ . . 106

Распредѣленіе Государственныхъ Сберегательныхъ Кассъ . 120
„ учебныхъ заведеній 120
Организація врачебной помощи 120
Русско—Афганскій товарообмѣнъ по Бухарской границѣ . 220
Что дало Бухарское ханство Россіи въ 1911 г. ?
Что дала Россія Бухарскому ханству въ 1911 г. ?
Работа желѣзнодорожныхъ станцій въ предѣлахъ Бухарскаго ханства 225

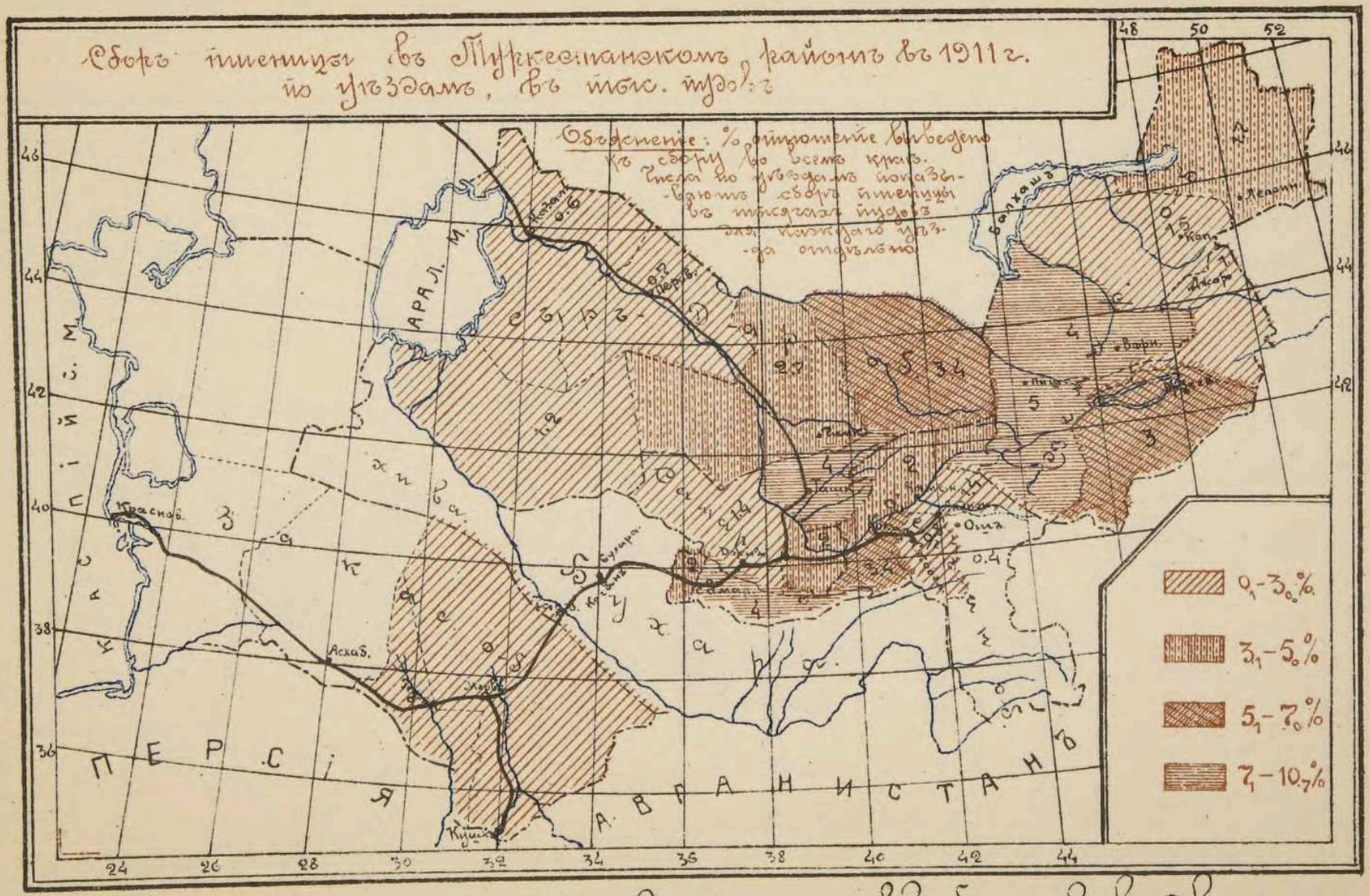
Карты и картограммы

Оро-гидрографическая карта Туркестанскаго края . .
Промышленно-культурная карта Туркестанскаго края съ обозначеніемъ этнографическаго состава, районовъ орошенія земель и животнаго населенія . . . . . .
Промышленно-культурная карта Туркестанскаго края съ обозначеніемъ фабрикъ, заводовъ и ископаемыхъ . . .
Картограмма культуры пшеницы въ Туркестанскомъ краѣ .
Картограмма культуры хлопчатника „ „ .
Картограмма культуры винограда „ „ .

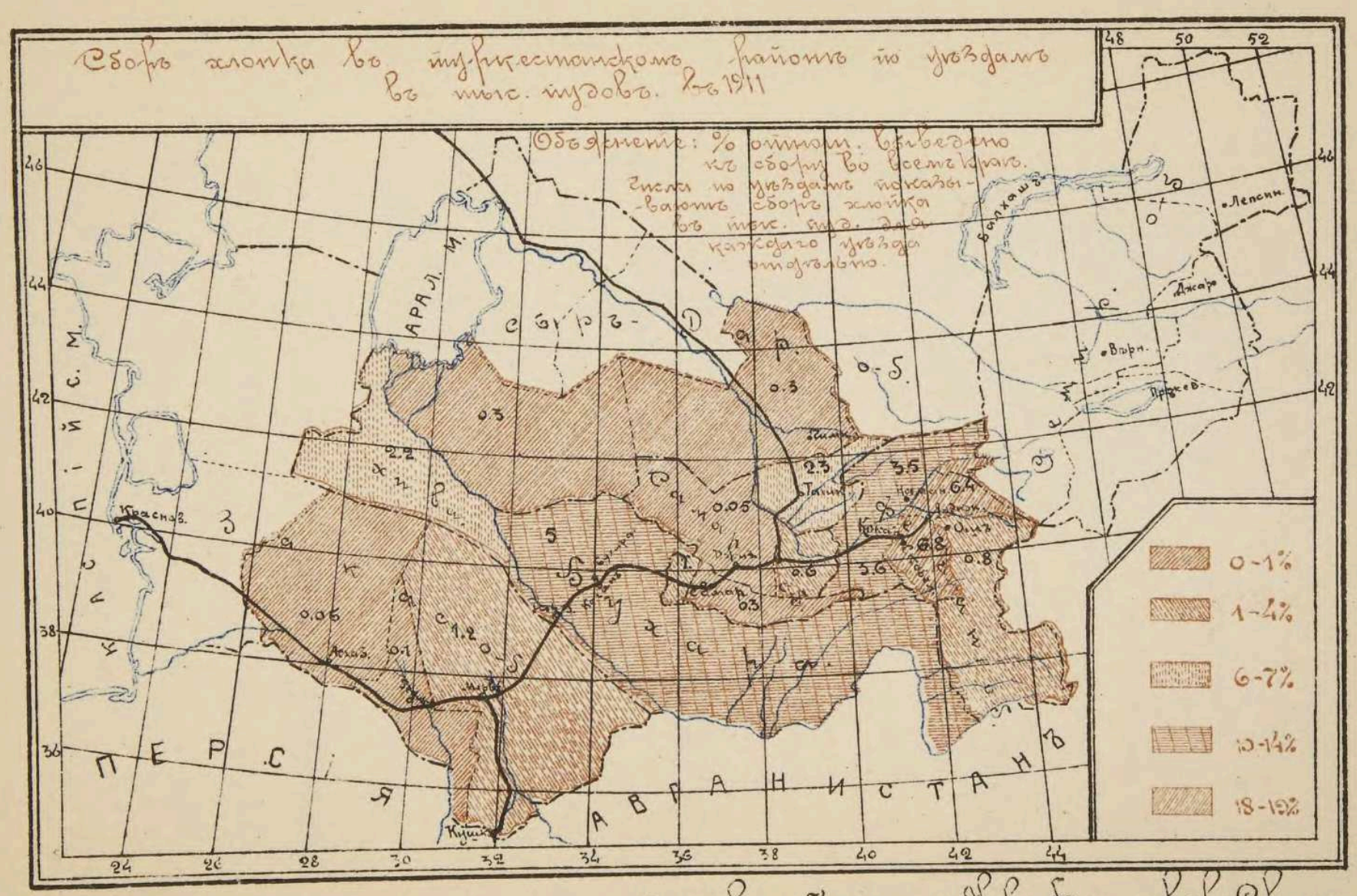
Сборъ винограда въ Туркестанскомъ районѣ въ 1912 г. по уѣздамъ, въ тыс. пудовъ.



Составилъ Глѣбъ отъ М-ва Финансовъ въ Совѣтѣ Управленія Ср.-Аз. ж. д. Ст. Э. Зульпикаровъ.



Составилъ Членъ отъ М-ва Финансовъ въ Совѣтѣ
Управл. Ср.-Аз. эк. э. Ст. э. Тутышкинъ.



Составилъ Членъ отъ М.-ва Финансовъ въ Совѣтѣ Управленія Ср.-Аз. ж. д. Ст. Д. Булгаковъ.

ЭКОНОМИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ

ТУРКЕСТАНСКАГО РАЙОНА

обслуживаемаго

Средне-Азіатской желѣзной дорогой.

(Закаспійская, Самаркандская, Ферганская, Сыръ-Дарьинская и Семирѣченская области, а также Бухарское и Хивинское ханства).

съ приложеніемъ оро-гидрографической и промышленно-культурной картъ, картограммъ, діаграммъ и разныхъ статистическихъ матеріаловъ.

ч. II. Сооруженіе дороги и ея работа.

Составилъ С. І. Гулишамбаровъ,

Членъ отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтѣ Управленія Средне-Азіатской желѣзной дороги.

АСХАБАДЪ,
Электропечатня З. Д. Джаерова.
1913.

II СООРУЖЕНІЕ И РАБОТА СРЕДНЕ-АЗІАТСКОЙ ЖЕЛ. ДОРОГИ.

Исторія сооруженія. Постоянныя нападенія хивинцевъ и киргизовъ на южную пограничную полосу нашихъ степныхъ владѣній, а также пиратство на Каспійскомъ морѣ со стороны жителей восточнаго побережья Каспія—текинцевъ—не разъ вынуждали Россію предпринимать походы противъ нихъ, но эти предпріятія всегда имѣли лишь карательный характеръ. Бывали при этомъ случаи занятія нашими войсками отдѣльныхъ владѣній, но такъ какъ Россія не преслѣдовала завоевательныхъ цѣлей[1]), то ихъ вновь возвращали прежнимъ владѣльцамъ, стараясь лишь объ установленіи и упроченіи съ ними добрососѣдскихъ отношеній. Послѣднія, однако, туземцами соблюдались очень не долго, и при первой же возможности они возобновляли разбой и пиратство съ уводомъ людей въ рабство. Чтобы положить конецъ такому ненормальному явленію, Россія рѣшила силою оружія окончательно подчинить своей власти всѣхъ непокорныхъ и нарушающихъ договорныя отношенія среднe-азіатскихъ сосѣдей.

Предпринятые въ этомъ направленіи шаги очень скоро дали благіе результаты и, несмотря на крайне тяжелыя условія, при которыхъ пришлось дѣйствовать нашимъ войскамъ, престижъ русской власти въ Средней-Азіи настолько утвердился, что нѣкоторыя самостоятельныя владѣнія

---

[1]) Напримѣръ, по взятіи Хивы въ 1873 году генералъ-губернаторъ Кауфманъ предложилъ бѣжавшему къ туркменамъ хивинскому хану вернуться въ свою столицу для принятія отъ него, ген. Кауфмана, утраченной власти, такъ какъ присоединенія вновь покоренной страны къ Россіи не входило въ Высочайше предначертанный планъ дѣйствій. Тоже было и съ Бухарой.

стали добровольно присоединяться къ Россіи и искать ея покровительства и защиты противъ сосѣдей.

Такимъ образомъ, вся восточная часть обозрѣваемой территоріи, примыкающая къ Китаю, и все предгорье отроговъ Тянь-Шаня вплоть до „Крыши міра“ (Памиръ) и престола царя Соломона[2]) на афганскомъ рубежѣ были присоединены къ Россіи, и началось тамъ мирное культурное строительство.

Для окончательнаго утвержденія русской власти въ Средней Азіи надобно было завоевать еще нѣсколько небольшихъ оазисовъ по теченіямъ рѣкъ Мургаба и Теджена и въ низовьяхъ древняго русла Аму-Дарьи, занятыхъ самымъ разбойничьимъ и воинственнымъ туркменскимъ племенемъ Т е к е. Послѣднее, защищенное съ юга Копетъ-Дагомъ, а съ сѣвера и востока сыпучими песками, дольше другихъ сопротивлялось подчиненію русской власти и потому для окончательнаго умиротворенія края было признано необходимымъ направить противъ него сильную экспедицію.

Принимая во вниманіе трудности переходовъ черезъ безводныя пустыни и недостаточное знакомство съ географическими условіями текинскихъ земель, было рѣшено, вопреки установившемуся взгляду, воспользоваться для перевозки войскъ, фуража и провіанта не живой силой верблюдовъ и лошадей, а соорудить легкаго типа рельсовый путь отъ каспійскаго побережья внутрь азіатскаго материка, приспособленный исключительно для упомянутой военной задачи.

---

1) Невысокій (окол. 4 т. ф. пикъ), возвышающійся надъ старою частью г. Ошъ въ Ферганской области. По преданію, гора эта служила тропомъ (тахта Сулейманъ) библейскому царю Соломону, съ котораго онъ производилъ свой судъ. У подошвы пика расположенъ мавзолей съ предполагаемой гробницей упомяну таго царя.

Однако, Ахалъ-Текинская экспедиція 1879 г., ввиду ея спѣшности, не могла воспользоваться такимъ рѣшеніемъ и печальнымъ опытомъ убѣдила своихъ руководителей, что нашимъ войскамъ въ Закаспійскомъ краѣ легче бороться съ людьми, чѣмъ съ природой, вслѣдствіе чего для успѣха послѣдующаго похода первымъ услвіемъ было поставлено сооруженіе желѣзной дороги отъ Каспійскаго моря вглубь азіатскаго материка по направленію къ Кизилъ-Арватскому и Асхабадскому оазисамъ.

Выполненіе этой трудной и казавшейся неосуществимой задачи къ счастью попало въ умѣлыя руки и цѣль была достигнута. Строителемъ дороги былъ назначенъ начальникъ военныхъ сообщеній и членъ-дѣлопроизводитель Барановской желѣзнодорожной коммисіи генералъ М. Н. Анненковъ, хорошо знакомый съ примѣненіемъ желѣзныхъ дорогъ къ военному дѣлу. Въ сотрудничествѣ съ инженеромъ Лессаремъ онъ энергично приступилъ къ своей работѣ.

Для возможнаго облегченія подвоза экспедиціонныхъ запасовъ первоначально было рѣшено воспользоваться декoвилевской системой переносной конножелѣзной дороги на протяженіи 100 в.; однако, первый-же опытъ прокладки на 22 в. такого пути по песчанному участку оказался непрактичнымъ и тогда было рѣшено эту часть пройти обыкновенной паровой тягой, а затѣмъ конной, но и второй опытъ прокладки коннс-желѣзной дороги на протяженіи 35 в. оказался несоотвѣтствующимъ цѣли, такъ какъ по ней нельзя было перевозить тяжелыхъ грузовъ. Тогда окончательно было признано наиболѣе цѣлесообразнымъ проведеніе паровой желѣзной дороги до самого Кизилъ Арвата, а декoвилевскимъ путемъ пользоваться только какъ вспомогательнымъ.

Высочайшее соизволеніе на сооруженіе паровой

желѣзной дороги отъ Михайловскаго залива до Кизилъ-Арвата послѣдовало 25 Ноября 1880 г. и уже къ 1 Январю 1881 г. дорога была готова на протяженіи 59 в. до Балла-Ишема; къ 25 Апрѣлю дорога прошла еще 60 в. до Ахча-Куйма, а къ 1 Сентябрю она подошла къ конечному своему пункту—Кизилъ-Арвату и 20 того-же Сентября было открыто сплошное непрерывное движеніе отъ Михайловскаго залива до Кизилъ-Арвата на протяженіи 217 в.

Въ этотъ короткій промежутокъ времени въ жизни описываемой мѣстности произошло событіе громадной важности: 12 Января 1881 г. былъ взятъ штурмомъ послѣдній укрѣпленный оплотъ текинцевъ—Геокъ-Тепе, и Ахалъ-Текинскій оазисъ фактически подпалъ подъ владычество Россіи.

Съ Сентября 1881 г. желѣзнодорожное строительство въ Закаспійской области было пріостановлено до 1885 г. и въ этотъ періодъ времени начальный и конечный пункты новаго пути были оборудованы необходимыми мастерскими, депо, складами и др. приспособленіями. Кизилъ-Арватъ сдѣлался центромъ желѣзнодорожнаго управленія.

Паденіе Геокъ-Тепе и сооруженіе, хотя и на скорую руку, желѣзной дороги произвели на все населеніе края огромное подавляющее впечатлѣніе: разныя племена, одно за другимъ, стали являться съ покорностью, и престижъ русской власти быстро окрѣпъ. Въ 1884 г. добровольно присоединились къ Россіи обширные и богатые Асхабадскій и Мервскій оазисы, а вслѣдъ за ними состоялось присоединеніе двухъ другихъ оазисовъ—Іолотанскаго и Серахскаго съ низовьями р. Теджень. Въ слѣдующемъ году произошло столкновеніе съ афганцами при Ташъ-Кепри, закончившееся пораженіемъ ихъ и присоединеніемъ въ 1885 г. Пендинскаго и въ 1886 г. Атекскаго оазисовъ къ Россіи.

Въ слѣдующемъ году было предпринято разграниченіе между Афганистаномъ и Россіей, которое вновь дало намъ обширныя области по теченіямъ рр. Мургабъ и Тедженъ, причемъ крайній южный пунктъ русско-афганской границы оказался въ 120 верстахъ отъ Герата.

Какъ ни трудно было сооруженіе рельсоваго пути черезъ безводныя пустыни и песчаныя степи, рельефъ которыхъ быстро измѣнялся съ перемѣной вѣтра, но для укрѣпленія за собой завоеванныхъ позицій и болѣе успѣшнаго наступательнаго движенія войскъ впередъ нельзя было ограничиться только соединеніемъ Михайловскаго залива съ Кизилъ-Арватомъ, а слѣдовало продолжить желѣзную дорогу черезъ Ахалъ-Текинскій, Асхабадскій, Тедженскій и Мервскій оазисы до Бухарской границы или вѣрнѣе до Чарджуя на лѣвомъ берегу Аму-Дарьи на протяженіи 777 в. 12 іюля 1885 г. было начато отъ Кизилъ-Арвата сооруженіе новаго пути; 6-го декабря того-же года была открыта станція Асхабадъ, а 2-го іюля 1886 года пришелъ первый поѣздъ въ Мервъ. Пройдя затѣмъ зыбучіе пески Каракумской пустыни, 1 Декабря 1886 г. поѣздъ подошелъ къ лѣвому берегу великой Средне-Азіатской рѣки Аму-Дарьи, которая явилась непреодолимымъ, казалось, препятствіемъ для дальнѣйшаго продленія рельсоваго пути. Препятствіемъ служила нестолько масса, хотя и очень большая, воды, сколько неправильность ея русла и измѣнчивость фарватеровъ и направленія теченія. Вслѣдствіе низменности береговъ и особой волнистости окружающей мѣстности, масса воды свободно перекидывалась съ одного направленія на другое, то промывая себѣ новыя ложа, то обнажая мели. Около Чарджуя рѣка раскидывалась слишкомъ на 2 версты, а во время половодья образовывала даже безбрежную водную поверхность. О поднятіи бере-

гсвъ, требующихъ колоссальныхъ средствъ и труда, нечего было и думать, и потому пришлось для ускоренія продленія пути соорудить черезъ Аму-Дарью временно дервянный мостъ длиною первоначально около 900 сажень: главная его часть въ 811 саж. связывалась со второй частью въ 80 саж. дамбой въ 300 саж. Такимъ образомъ, мостъ растянулся почти на протяженіи 2 верстъ. Хотя сооруженіе носило временный характеръ и не имѣло необходимой устойчивости, вслѣдствіе чего оно часто разрушалось, размывалось, прерывая правильность движенія, но тѣмъ не менѣе оно успѣшно обслуживало тогдашнія нужды и принесло огромную пользу. Съ переходомъ рельсового пути на правый берегъ Аму-Дарьи, описываемое предпріятіе стало подвигаться далѣе вглубь материка и 15 Мая 1888 г. достигло Самарканда—346 вер., пройдя глубокіе пески и барханы Благородной Бухары.

Семилѣтняя практика показала, что первоначально выбранный головной пунктъ Закаспійской желѣзной дороги въ глубинѣ мелководнаго Михайловскаго залива не вполнѣ отвѣчаетъ своему назначенію и потому рѣшено было передвинуть его къ западу въ томъ-же заливѣ къ небольшому поселенію Узунъ-Ада, отстоявшему въ 27 верстахъ отъ Михайлова, ближе къ морю.

Вскорѣ, однако, выяснились крайнія неудобства эксплоатаціи головной части магистрали и въ новой, тоже не очень глубоководной, бухтѣ Узунъ-Ада, а совпавшее съ этимъ временемъ землетрясеніе, разрушившее станцію Узунъ-Ада и часть пути, ускорило рѣшеніе вопроса о новомъ перенесеніи прикаспійской станціи на другое мѣсто. Первоначально возникла мысль о дальнѣйшемъ передвиженіи головной станціи къ западу на островъ Челекенъ и въ этихъ видахъ въ 1892 г. были произведены соотвѣтствующія изы-

сканія, указавшія на возможность перенесенія начальнаго пункта дороги въ южную часть Челекена, вблизи аула Огоманъ[3]).

Предполагалось начать измѣненіе дороги отъ ст. Балла-Ишемъ и пересѣчь небольшой островокъ Аулакъ, лежащій между Челекеномъ и материкомъ Азіи. При этой версіи, протяженіе дороги опредѣлялось приблизительно въ 100 вер. Дорога почти сплошь должна была проходить по нефтеносной мѣстности близь нефтяной горы Буя-Дагъ и пересѣчь два небольшихъ пролива. отдѣлявшихъ Аулакъ отъ Челекена и материка.

По другой версіи, головной участокъ предполагалось перенести въ болѣе глубоководную Муравьевскую бухту Красноводскаго залива, что, однако, нѣсколько удлиняло путь.

Несмотря на нѣкоторыя благопріятныя условія первой версіи, проектируемое челекенское направленіе не могло быть принято вслѣдствіе неудовлетворительности челекенской бухты, къ которой должна была примкнуть Закаспійская ж. д., и потому строители рѣшили воспользоваться для головной части дороги красноводскимъ направленіемъ. Въ этихъ видахъ былъ сооруженъ вновь Джебелъ—Красноводскій участокъ съ вѣткой до Уфры—7.32 в. Старый же путь изъ Михайловскаго залива отъ Узунъ-Ада до Джебела былъ разобранъ. Съ 15 Октября 1896 г. изъ Красноводска открылось коммерческое движеніе вплоть до Самарканда по Закаспійской военной желѣзной дорогѣ.

Въ послѣдующіе затѣмъ 4 года продолжалось дальнѣйшее развитіе этой основной магистрали присоединеніемъ къ ней новыхъ дорогъ. Сначала по соображеніямъ политическаго и стратегическаго характера, а потомъ и въ ком-

[3]) С. Тихановъ. Вѣстникъ Средне-Азіатской жел. дор. 1912 г. № 5, стр. 42—43.

мерческихъ интересахъ, были сооружены дороги отъ Самарканда до Андижана (11 Апрѣля 1899 г.) съ вѣткой Горчаково - Скобелево и отъ Черняева до Ташкента (11 Апрѣля 1899 г.). Потребовалось двадцатилѣтняя упорная работа, чтобы связать рельсовымъ путемъ три крупныхъ пункта Центральной Азіи — Ташкентъ, Самаркандъ и Андижанъ съ Каспійскомъ моремъ въ Красноводскѣ.

Новое столкновеніе съ афганцами, имѣвшее мѣсто въ 1891 г. и окончившееся пораженіемъ ихъ, дало Россіи обширную область Памира и вызвало необходимость сооруженія особой рельсовой вѣтви къ афганской границѣ. Работа эта — соединеніе Мерва съ Кушкой на афганской границѣ на протяженіи 294 вер — была окончена 16 Іюля 1900 года.

Если прибавить къ этому, что въ 1908 г. была построена на средства казны небольшая вѣтка въ 4.92 вер. отъ ст. Джебелъ до ст. Молла-Кара, то этимъ исчерпываются всѣ развѣтленія Средне-Азіатской казенной рельсовой сѣти изъ 11 отдѣльныхъ участковъ[4]) общею длиною 2366.64 в., покрывшей собою огромное пространство отъ Красноводска черезъ Самаркандъ до Ташкента съ вѣтками до Андижана, Скобелева, Кушки, Молла-Кары и Уфры. Эта непрерывно связанная сѣть получила общее названіе Средне-Азіатской казенной желѣзной дороги.

Значительная доля тяжести выполненія этихъ сооруженій, при крайне неблагопріятныхъ условіяхъ, работы выпала на долю военнаго вѣдомства, которое съ честью выполнило эту неимовѣрно трудную задачу, главнымъ образомъ силами своихъ

---

4) Михайлово—Джебелъ, 2) Джебелъ—Кизилъ-Арватъ, 3) Кизилъ-Арватъ—Чарджуй, 4) Чарджуй—Самаркандъ, 5) Красноводскъ—Джебелъ, 6) Красноводскъ—Уфра, 7) Самаркандъ—Андижанъ, 8) Черняево—Ташкентъ, 9) Горчаково—Скобелово, 10) Мервъ—Кушка и 11) Джебелъ—Молла-Кара.

солдатъ и энергіей и знаніемъ своихъ офицеровъ-руководителей. Для этого вѣдомства сооруженіе такой огромной магистрали было первымъ опытомъ при необычайно тяжелыхъ климатическихъ условіяхъ и по пустынной, песчанной, безводной мѣстности среди враждебнаго полудикаго туземнаго населенія.

Вслѣдствіе крайней спѣшности, нѣкоторыя сооруженія носили временный характеръ, но позже, по мѣрѣ возможности, они перестраивались, да и продолжаютъ еще перестраиваться и по нынѣ. Теперь вся дорога находится въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія, къ которому она перешла 14-го Іюля 1899 г. и, слѣдовательно, ей, въ цѣломъ ея составѣ, насчитывается всего только тринадцать лѣтъ. Поэтому, въ дальнѣйшемъ изложеніи, при характеристкѣ дѣятельности разсматриваемой дороги, будемъ имѣть въ виду лишь періодъ 1900—1912 г г. и. насколько позволитъ стастическій матеріалъ, сопоставлять относящіеся къ нему данныя того, что́ было, съ тѣмъ, что́ стало.

За эти 13 лѣтъ новыхъ большихъ сооруженій по удлиненію или развѣтлѣнію пути не было. Слѣдуетъ только упомянуть, что въ самомъ началѣ этого періода, Эмиръ Бухарскій пожелалъ соединить рельсовымъ путемъ свою резиденцію г. Бухара съ ближайшимъ пунктомъ среднеазіатской магистрали ст. Каганъ, что и выполнилъ на свои средства съ помощью приглашенныхъ имъ частныхъ инженеровъ. По окончаніи постройки, вѣтка въ 11.74 вер. была сдана для эксплоатаціи Управленію Средне-Азіатской жел. дороги и движеніе по ней открыто 15 Октября 1901 г.

Здѣсь же умѣстно будетъ сказать пару словъ и объ Оренбургъ—Ташкентской жел. дорогѣ, составляющей какъ бы продолженіе Средне-Азіатской.

Постройка первой предполагалась даже ранѣе послѣдней, но ходъ военныхъ событій далъ другое направленіе дѣлу, и къ сооруженію Ташкентской дороги было приступлено лишь по окончаніи Средне-Азіатской, въ 1900 г. Часть новой дороги была открыта 1 Іюля 1905 г,. а вся она на протяженіи 1736 вер. открылась 1 Января 1906 года и связала собою отдаленныя окраины Россіи—Красноводскъ, Андижанъ, Кушку Теджень и промежуточные пункты съ общею желѣзнодорожною сѣтью Имперіи. Это обстоятельство въ значительной мѣрѣ измѣнило характеръ дѣятельности Средне-Азіатской жел. дороги. При изолированности послѣдней, почти всѣ массовые грузы направлялись къ волжско-каспійскому бассейну черезъ Красноводскъ и оттуда же дорога принимала грузы, приходившіе изъ внутреннихъ губерній Россіи воднымъ путемъ. Такимъ оброзомъ, понадобилось равно четверть вѣка, чтобы блестяще завершить колоссальную работу, которая не задолго передъ тѣмъ казалась невыполнимой самымъ смѣлымъ предпринимателямъ.

Техническое описаніе Средне-Азіатской жел. дороги. Магистраль Средне-Азіатской жел. дороги—Красноводскъ-Ташкентъ—протяженіемъ 1747.5 вер. начинается въ Красноводскѣ, при отмѣткѣ 1.82 саж. выше уровня Каспійскаго моря. Сначала линія идетъ въ юго-восточномъ направленіи по берегу Красноводскаго и Балханскаго заливовъ, гдѣ на 104 вер. дорога поворачиваетъ внутрь материка и проходитъ у подножья хребта Большіе Балханы по довольно ровной мѣстности. Отъ ст. Айдинъ (185 вер.) дорога подымается вдоль хребта Малые Балханы и достигаетъ высоты 60 саж. Далѣе она къ Казанджику спускается до 20 саж. и тянется сначала вдоль хребтовъ Кюренъ-Дага, потомъ Копетъ-Дага, гдѣ вновь подымается на высоту 100 саж.

Все это протяженіе характеризуется полнымъ отсутствіемъ прѣсной воды, которая подвозится сюда преимущественно изъ Кизилъ-Арвата. На ст. Джебелъ дорога проходитъ очень близко къ горамъ. Дорога по возможности вьется у подножья горъ, чтобы избѣгнуть сыпучихъ песковъ Кара-Кумы, покрывающихъ собою обширное пространство Великой пустыни къ сѣверу отъ рельсоваго пути.

Вся эта полоса, лишенная воды, наиболѣе страдаетъ въ тоже время отъ размывовъ и наводненій, какъ это ни странно съ перваго взгляда. Дѣло, однако, въ томъ, что въ горахъ выпадаетъ больше дождя, чѣмъ на равнинѣ: силевыя воды, стремительно сбѣгая съ сосѣднихъ каменистыхъ горныхъ кряжей, широко разливаются по ровной лёсовой или такырной[5]) поверхности, не пропускающей воды вглубь, и разрушаютъ все попадающееся имъ на пути. По спадѣ воды все вновь высыхаетъ, оголяется и поверхность такыра становится точно остеклованной.

Отъ ст. Казанджикъ (245 в.) кое-гдѣ появляются горные ручьи, оживляющіе природу культурными насажденіями и дорога тянется черезъ Кизилъ-Арватъ и Асхабадъ по однообразной мѣстности. На 685 вер., не доходя до Душака, магистраль достигаетъ наиболѣе южнаго пункта и затѣмъ принимаютъ сѣверо-восточное направленіе для пересѣченія бассейновъ р. р. Теджена и Мургаба.

На 700 верстѣ дорога пересѣкаетъ обширный такыръ Шоръ-Богинъ, весною превращающійся въ озеро, и близъ ст. Тедженъ она входитъ въ населенный и богатый Тедженскій оазисъ.

Хотя русло р. Теджень проходитъ по глубокому оврагу, но послѣдній во время половодья

---

[5]) Такыромъ называется ровное мѣсто, бывшее дно озера или рѣки, покрытое спекшимся солончаковымъ слоемъ.

легко переполняется, и вода свободно разливается на громадномъ пространствѣ по ровной мѣстности. Рѣка Теджень даетъ жизнь обширному Тедженскому оазису, орошаемому водою частью съ помощью арыковъ, частью съ помощью механическихъ приспособленій для подъема воды. Рѣка Мургабъ въ свою очередь оживляетъ еще болѣе обширный Мервскій оазисъ, включающій въ себѣ Мургабское Государево имѣніе.

Здѣсь вода подымается изъ рѣки съ помощью шести плотинъ, въ томъ числѣ три, обслуживающія Государево имѣніе, вполнѣ благоустроены, чего нельзя сказать о трехъ другихъ туземнаго типа

Пересѣкши на 725 и 843 верстахъ рѣки Теджень и Мургабъ, линія приближается къ Бухарскому ханству, западная граница котораго проходитъ черезъ ст. Караулъ-Кую (1026 вер.) и подходитъ къ рѣкѣ Аму-Дарья, которую переходитъ на 1071—1073 вер. двадцати пяти пролетнымъ желѣзнымъ мостомъ съ отверстіемъ каждаго пролета по 30 саж. Въ этомъ мѣстѣ Аму-Дарья имѣетъ низкіе берега и потому приходится постоянно устраивать и укрѣплять дамбы для направленія воды подъ пролеты моста, что встрѣчаетъ большія затрудненія вслѣдствіе измѣнчивости фарватера рѣки.

Отъ ст. Фарабъ, на правомъ берегу Аму-Дарьи, дорога тянется по Бухарской равнинѣ, представляющей песчаную пустыню, въ которой пески—сундукли—въ настоящее время закрѣплены искуственными насажденіями. Здѣсь дорога, проходя по сѣверному предгорью Зеравшанскаго хребта, вновь пересѣкаетъ оазисъ, оживляемый рѣкой Зеравшанъ (въ переводѣ означаетъ „раздаватель золота“), а со станціи Зирабулакъ (1327 вер.) выходитъ изъ предѣловъ Бухарскаго ханства; далѣе она идетъ въ восточномъ направ-

леніи въ гору и подходитъ къ ст. Самаркандъ, лежащей на 334,3 саж. надъ уровнемъ моря. Отсюда дорога продолжаетъ идти мимо „Арки Тамерлана“ по лѣвому берегу Зеравшана, которую пересѣкаетъ желѣзнымъ мостомъ въ 56 с. и подымается въ гору къ водораздѣлу этой рѣки и Санзара, гдѣ линія достигаетъ своей наибольшей высоты — 403.[8] с. надъ уровнемъ Каспійскаго моря. Переваливъ близъ ст. Куропаткино хребетъ Карага-Тау, дорога спускается къ ст. Милютинская, откуда она направляется въ извилистое ущелье рѣки Санзаръ. Здѣсь на 1510 верстѣ дорога входитъ въ наиболѣе узкую часть ущелья, напоминающую гигантскую расщелину.[6]) Мѣсто это называется Тамерлановыми воротами въ память знаменитаго героя Тамерлана или Тимура. Судьба покровительствовала его побѣдоносному

---

[6]) Здѣсь на отвѣсной скалѣ одинъ изъ ближайшихъ потомковъ великаго завоевателя Улугъ Бекъ высѣкъ на арабскомъ языкѣ надпись о своемъ походѣ:

„Съ помощью Господа Бога, великій султанъ, покоритель царей и народовъ, тѣнь Божія на землѣ, опора постановленій Сунны и закона божескаго, государь вспомоществующій вѣрѣ, Улугъ-Бекъ-Караганъ (да продлитъ Богъ время его царствованія и правленія) предпринялъ походъ въ страну Джетовъ и Монголовъ и отъ того народа возвратился въ эти страны невредимымъ въ 828 новолунномъ году.“

Позже, другой завоеватель высѣкъ надпись о своемъ жестокомъ подвигѣ:

„Да вѣдаютъ проходящіе пустыню и путешествующіе по пристанищамъ на сушѣ и водѣ, что въ 979 году происходило сраженіе между отрядомъ вмѣстилища калифатства, тѣни всевышняго великаго хакана Абдулла Хана, сына Искандеръ-Хана, 30.000 человѣкъ боевого народа и отрядомъ Дервишъ-Хана и Баба-Хана и прочихъ сыновей. Сказаннаго отряда было всего родичей султановъ до 50.000 человѣкъ и служащихъ людей до 40.000 изъ Туркестана, Ташкента, Ферганы и Дешта-Кипчака. Отрядъ обладателя счастливаго сочетанія звѣздъ одержалъ побѣду. Побѣдивъ упомянутыхъ султановъ, онъ изъ того войска предалъ столькихъ смерти, что отъ убитыхъ въ сраженіи и въ плѣну, въ теченіи одного мѣсяца въ рѣкѣ Джизакской на поверхности воды текла кровь. Да будетъ это извѣстно!“

Спустя еще 400 лѣтъ, на той же скалѣ, появляется третья надпись подъ сѣнью двуглаваго орла на мѣдной доскѣ золотыми буквами, возвѣщающая Высочайшую Государя Императора Николая II волю о сооруженіи желѣзной дороги съ указаніемъ времени начала и окончанія его.

шествію изъ Азіи въ Европу и, по преданію, каменная гора, преграждавшая путь, раскололась предъ нимъ, чтобы пропустить его воиновъ.

Выйдя изъ ущелья рѣки Санзаръ, дорога вступаетъ въ совершенно безлюдную, но чрезвычайно плодородную (при условіи орошенія) мѣстность, именуемую Голодною Степью, лежащую на 141 саж. выше уровня моря. Въ настоящее время часть этой степи уже напоена водою и заселяется поселенцами.

Между станціями Сыръ-Дарьинская и Вревская дорога переходитъ черезъ вторую большую средне-азіатскую рѣку Сыръ-Дарью (1682 вер.) и приходитъ къ своему конечному пункту—Ташкенту. Перейдя Сыръ-Дарью, дорога вступаетъ въ бассейнъ р. Чирчикъ, покрытый садами и хлопковыми плантаціями.

Станція Ташкентъ, составляющая конечный пунктъ Средне-Азіатской магистрали, отъ послѣдней имѣетъ здѣсь только свои главныя мастерскія, тогда какъ сама станція со всѣми прочими сооруженіями передана въ вѣдѣніе Ташкентской желѣзной дороги.

Отъ ст. Черняево съ магистральной линіи отходитъ вѣтвь въ восточномъ направленіи къ Андижану—305 вер—и, не доходя до своего конечнаго пункта, даетъ отъ себя въ южномъ направленіи короткую вѣтку отъ ст. Горчаково до ст. Скобелево—8 вер. Андижанская вѣтвь сначала тянется по Голодной Степи, а отъ Ходжента пересѣкаетъ густонаселенную и весьма оживленную въ промышленномъ отношеніи Ферганскую долину.

Отъ ст. Кокандъ къ Намангану нынѣ закончена постройкой Кокандъ-Наманганскаго Общества вѣтка въ 85 вер., которая пересѣкаетъ очень оживленныя и съ богатою производительностью мѣста. Это же Общество продолжаетъ свою сѣть

глубже въ страну: отъ Намангана дорога продолжается къ Джалалъ-Абаду на протяженіи 183 вер. и отъ Андижана къ Коканъ-Кишлаку на протяженіи 19 вер. Къ Андижанскому же участку примыкаютъ еще три болѣе короткіе узкоколейные пути частнаго пользованія: отъ ст. Скобелево отходитъ вѣтка въ 32 в. къ каменноугольнымъ копямъ Батюшкова, отъ ст. Драгомирово—вѣтка въ 26 в. къ каменноугольнымъ копямъ Вербова и отъ ст. Федченко—широколейная вѣтка Давидбаева въ 17 вер.

Мургабская вѣтка, протяженіемъ 294 вер., идетъ отъ ст. Мервъ сначала въ юго-восточномъ, а затѣмъ въ южномъ направленіяхъ. Отъ станціи Мервъ, лежащей на 117.17 саж. надъ уровнемъ Каспія, дорога все время идетъ въ гору, причемъ до ст. Ташъ-Кепри на 197.64 в. она подымается до 162.29 саж., а послѣднія двѣ станціи круто идетъ вверхъ и въ конечномъ своемъ пунктѣ—Кушкѣ—достигаетъ высоты 305.89 саж. надъ уровнемъ моря. Здѣсь она почти вплотную подходитъ къ афганской границѣ. Въ 18 вер. отъ Кушки къ югу въ мѣстности Чильдухтеръ (Сорокъ дѣвъ) находится постъ таможенной стражи, являющійся наиболѣе южнымъ пунктомъ Россійской имперіи.

Бухарская вѣтка отходитъ отъ ст. Каганъ или Новая Бухара на средне-азіатской магистрали и связываетъ ее со Старой Бухарой. Общій подъемъ на протяженіи 11.74 в.—6 саж.

На всемъ протяженіи Средне-Азіатской желѣзной дороги со всѣми вѣтками линія имѣетъ одну колею шириною 5 фут.; длина всѣхъ станціонныхъ и разъѣздныхъ путей—477.15 версты, служебныхъ вѣтвей—30.57 вер. и вѣтвей частнаго пользованія 15.0 вер.

Полотно. Земляное полотно имѣетъ по верху ширину 2.2 саж., за исключеніемъ участковъ Самаркандъ—Ташкентъ, Черняево—Анди-

жанъ и Горчакого—Скобелево, гдѣ она доходитъ до 2.35 саж.

Ни высокихъ насыпей, ни глубокихъ выемокъ на магистрали почти не встрѣчается. Насыпи выше 1 саж. составляютъ всего 8%, а выемки глубиною 1 саж.—2% всего протяженія.

Общее протяженіе всѣхъ подъемовъ составляютъ 37%, а протяженіе скатовъ—29% длины магистрали.

Въ настоящее время проектируется рядъ работъ по смягченію уклоновъ, преимущественно въ западной половинѣ магистрали, съ осуществленіемъ коихъ получится значительное облегченіе и ускореніе движенія. Особенно трудные профили имѣются на участкахъ Краснаводскъ—Кизилъ-Арватъ въ обоихъ направленіяхъ и здѣсь нормальный вѣсъ поѣзда -43 т. п.—приходиться понижать до 38 т. п. Затѣмъ, трудный профиль имѣется еще на участкахъ Кизилъ-Тепе—Куропаткино въ нечетномъ направленіи и Куропаткино—Джизакъ въ четномъ направленіи; здѣсь вѣсъ поѣзда приходится понижать еще болѣе—до 34 т. п. Въ настоящее время приступлено къ смягченію продольнаго профиля пути до 0.006 на участкѣ Кизилъ-Арватъ—Самаркандъ.

Толщина балластнаго слоя въ общемъ 0.15 саж., но есть еще небольшая часть пути не вполнѣ забалластированной со слоемъ въ 0.08—до 0.1 с.

Измѣненіе профиля Средне Азіатской дороги, возвышеніе полотна надъ уровнемъ Каспійскаго моря, раздѣленіе его на участки и др. свѣдѣнія показаны на прилагаемомъ при семъ чертежѣ I.

Полотно Средне-Азіатской дороги, особенно въ западной ея части, вслѣдствіе спѣшности сооруженія, спроектировано чрезвычайно низко и очень мало возвышается надъ окрестностью, вслѣдствіе чего на значительномъ протяженіи у подножія горныхъ кряжей, оно постоянно под-

вергалось сильнымъ размывамъ отъ горныхъ потоковъ и силевыхъ водъ. Хотя для предупрежденія этихъ несчастій были предприняты кое-какія работы, но ихъ оказалось весьма недостаточно и потому съ переходомъ дороги изъ военнаго въ гражданское вѣдомство потребовались новыя сооруженія для перехвата и направленія силевыхъ водъ искусственными руслами къ мостовымъ отверстіямъ.

„Общій типъ такихъ сооруженій состоитъ изъ двухъ значительнаго профиля нагорныхъ канавъ, расходящихся подъ угломъ отъ полотна къ горамъ и образующихъ съ линіей послѣднихъ треугольникъ значительной площади. Вся атмосферная вода съ этого треугольника, а также вода, поступающая изъ выходящихъ на него горныхъ ущелій, этими канавами перехватывается и направляется къ вершинѣ треугольника въ опредѣленную точку полотна, гдѣ и пропускается подъ мостъ“. [7])

Кромѣ того, въ мѣстахъ подверженныхъ дѣйствію силевыхъ водъ полотно подымается и, гдѣ требуется, укрѣпляется каменною и фашинною одеждою на 0.25 саж. выше уровня высокихъ водъ.

Всѣхъ такихъ работъ по всей линіи въ 1907 г. насчитано на 1.366 т. руб., изъ коихъ по 1913 г использовано уже 1057 т. руб. Изъ этого видно, что противоразмывныя работы на Средне-Азіатской жел. дорогѣ ведутся по строго опредѣленному плану, который выполняется уже около 5 лѣтъ и на окончаніе котораго потребуется еще около 2—3 лѣтъ.

Къ началу 1913 года было построено 96 мостовъ общимъ отверстіемъ 495 погонныхъ саженъ и прорыто около 40000 погонныхъ саженъ канавъ.

---

[7]) „Вѣстникъ Средне-Азіатской желѣзной дороги“ 1912 г., № 8, стр. 14.

Для той же цѣли—предохраненія полотна отъ размывовъ—предпринять рядъ болѣе значительныхъ работъ по урегулированію теченій рѣкъ: Аму-Дарьи, Сыръ-Дарьи, Чирчика, Теджена и Мургаба. Такъ, на Аму-Дарьѣ сдѣланы свайныя струенаправляющія сооруженія на протяженіи около версты, и производятся изысканія по выясненію мѣръ борьбы съ этой рѣкой въ широкомъ масштабѣ. На рѣкахъ Сыръ-Дарьѣ и Чирчикѣ исполненныя фашинно-каменныя полузапруды остановили значительное разрушеніе береговъ.

На рѣкахъ Теджень и Мургабѣ подняты и уширены продольныя дамбы, а также произведена подъемка пути въ мѣстахъ затоплявшихся водой и сдѣланы дополнительные пропуски для свободнаго стока разливающейся въ половодье воды, что значительно уменьшило опасность прорывовъ полотна.

Наиболѣе глубокіе п е с к и, по которымъ проходитъ Средне-Азіатская желѣзная дорога, тянутся съ небольшими перерывами на протяженіи 439 верстъ между слѣдующими станціями: Ягманъ—Джебелъ—4 вер.. Джебелъ—Ахча-Куйма—100 вер., Ахча-Куйма—Казанджикъ—7 вер., Асхабадъ—Гяурсъ—10 вер., Геокъ-Сюръ—Карабата—70 вер., Карабата—Мервъ—6 вер., Курбанъ-Кала—Чарджуй—170 вер., Фарабъ—Каганъ—36 вер., Черняево—Голодная-Степь—6 вер., Сары-Язы и Кала-и-Моръ—30 вер.

Въ наиболѣе опасныхъ мѣстахъ, преимущественно между Ходжа-Давлетъ—Репетекъ, на протяженіи 44 верстъ, разведены искусственныя защитныя насажденія и, кромѣ того, приняты мѣры къ охранѣ по этому пути естественныхъ зарослей отъ истребленія. Затѣмъ, на протяженіи 40 верстъ начаты такія же искусственныя насажденія, главнымъ образомъ, между станціями Репетекъ—Барханы.

Для болѣе полной характеристики въ почвенномъ отношеніи мѣстности, по которой пролегаетъ полотно Средне-Азіатской желѣзной дороги можно привести слѣдующую справку: по магистрали преобладаетъ лёсъ, который тянется съ перерывами на протяженіи 644 вер.; затѣмъ слѣдуютъ солончаки—366 вер.; такыръ 319 вер., поросшіе и не поросшіе пески—286 вер., культурная земля—104 вер. и скалы—28 верстъ.

Здѣсь-же умѣстно будетъ сказать пару словъ о мѣстахъ наиболѣе подверженныхъ песчанымъ заносамъ и дождевымъ размывамъ. Въ общемъ итогѣ магистраль подвергается размывамъ на протяженіи около 320 вер. и песчанымъ заносамъ на протяженіи около 160 вер. Въ 1911 г. движеніе прерывалось 5 разъ отъ размывовъ силевыми водами.

Шпалы употребляются сосновыя, длиною 1,15 саж., пропитанныя и непропитанныя; для пропитанныхъ гарантированный срокъ 8 лѣтъ, для непропитанныхъ—5 лѣтъ. На главныхъ путяхъ пропитанныхъ въ 1911 г. было 2376 т. и непропитанныхъ—1137 т. шт; на станціонныхъ путяхъ уложены непропитанными—716 т. шпалъ.

На 1 Января 1913 года находится въ пути 3525 т. шпалъ, въ томъ числѣ пропитанныхъ 2747 т. Пропитка хлористымъ цинкомъ производится въ Астрахани на заводѣ Рюдгерса, въ количествѣ не менѣе 500 т. штукъ въ годъ.

На всѣхъ путяхъ на 1 Января 1912 г. имѣлось 2038 стрѣлочныхъ переводовъ, 25 поворотныхъ круговъ, 3 телѣжки и 25 вѣсовыхъ помостовъ системы Фербенкса.

На Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ уложены стальные рельсы: на протяженіи 541,61 вер. —18 фунтовые въ погонномъ футѣ, на 593,84 в. —$21^2/_3$ фунт., на 933,21 вер.—$22^1/_2$ фунт., на 98,5 вер. тоже $22^1/_2$ фунт., но типа IV, болѣе длинные, и на 194,56 в. 23 фунт. типа IV-а. 18 фун-

товые рельсы постепенно замѣняются 23 фунтовыми, причемъ ежегодно смѣняется около 55 в. На участкѣ Каганъ-Бухара уложены 18 фунтовые рельсы..

Смѣна рельсовъ легкаго типа и замѣна ихъ болѣе тяжелыми вызывалась не исключительно требованіями рельсовой колеи въ надлежащей исправности, а необходимостью приведенія таковой въ соотвѣтствіе съ условіями движенія, требующими большой сопротивляемости пути, а именно съ увеличеніемъ скорости движенія и обращеніемъ тяжелыхъ паровозовъ.

Крайній восточный пунктъ Средне-Азіатской дороги—Андижанъ—отстоитъ отъ крайняго западнаго пункта—Красноводска на 1 часъ 18 минутъ времени.

Складовъ и складочныхъ помѣщеній, находящихся въ пользованіи Средне-Азіатской жел. дор., въ 1912 г. было: 1734 кв. саж. (562 ваг.) пакгаузовъ. 6548 кв саж. (на 2177 ваг.)—крытыхъ платформъ, 8309 кв. саж. (на 2770 ваг.)—открытыхъ платформъ, 20399 кв. саж. (на 4080 в.)—помѣщеній, временно-приспособленныхъ для склада грузовъ, 8328 кв. саж. (на 1666 ваг.)—площади, отведенной для нагрузки и выгрузки навалочныхъ грузовъ, 13891 кв. саж., площадь свободной земли, предоставляемой во временное пользованіе грузоотправителямъ, 79016 кв. саж. площадь, предназначенная для сдачи въ аренду и, наконецъ, 68 складовъ и складочныхъ помѣщеній, приписанныхъ къ дорогѣ, вмѣстимостью 33299 вагоновъ.

На 18 станціяхъ имѣются желѣзные резервуары для храненія жидкаго топлива общей емкостью 5345 т. п.

Площадь казармъ, полуказармъ и сторожевыхъ домовъ—11262 кв. саж. и службъ при нихъ—4800 кв. саж.

Площадь пассажирскихъ зданій—3152 кв. с. и службъ при нихъ—1061 кв. саж.

Площадь жилыхъ домовъ, дежурныхъ помѣщеній, школъ и бань—34075 кв. саж. и службъ при нихъ—9342 кв. саж.

На всей линіи имѣются двѣ главныя мастерскія—въ Кизилъ-Арватѣ и Ташкентѣ—и малыя мастерскія—въ Красноводскѣ, Казанджикѣ, Асхабадѣ, Мервѣ, Чарджуѣ, Самаркандѣ, Черняевѣ, Кокандѣ и Кушкѣ.

На 1 Января 1912 г. значилось паровозныхъ зданій съ мастерскими средняго и текущаго ремонта на 18-ти станціяхъ, изъ коихъ на 9-ти имѣются основныя депо и на 9-ти—оборотныя.

Площадь, занятая мастерскими подвижного состава и вагонными сараями равняется 8768 кв. саж.; площадь паровозныхъ сараевъ—3407 кв. с.

Къ числу большихъ сооруженій Средне-Азіатской ж. д. принадлежитъ желѣзный мостъ черезъ Аму-Дарью съ ѣздою по низу, состоящій изъ 25 тридцатисаженныхъ пролетовъ, всего 750 саж., вѣсъ пролетовъ 312550 п. и настила 44296 п., а всего 356846 пуд. Этотъ мостъ считается наиболѣе длиннымъ въ Россіи; желѣзный мостъ черезъ Сыръ-Дарью, съ ѣздою по низу, состоитъ изъ 4-хъ сорокасаженныхъ пролетовъ, всего 160 саж., вѣсъ пролетовъ—62510 пуд. и настила—8859 п., а всего—71369 пуд. Менѣе значительныхъ желѣзныхъ и желѣзобетонныхъ мостовъ насчитывается 640 длиною 1844 п. с.; каменныхъ мостовъ съ деревянными пролетными частями—686 общей длиною 820 пог. саж.; гофрированныхъ трубъ—5858 п. с, каменныхъ трубъ—661 п. саж., каменныхъ и кирпичныхъ лотковъ 580 шт., деревянныхъ лотковъ—97 шт., сифоновъ—68 шт., и, наконецъ, нагорныхъ канавъ и искусственныхъ руслъ—373182 пог. саж.

На протяженіи всей линіи изъ 99 станцій

самостоятельное водоснабженіе имѣютъ только 65, а остальные 34 ни питьевой, ни для питанія паровозовъ воды не имѣютъ, а пользуются привозною водою. Водоемныхъ и водоподъемныхъ зданій имѣется 113; источниковъ водоснабженія 67 и протяженіе водопроводной сѣти 180 т. саж., въ томъ числѣ наиболѣе длинные водопроводы имѣются на слѣдующихъ 4-хъ станціяхъ: Джебелѣ—19971 с., Красноводскѣ—17849 саж., Казанджикѣ- 13524 саж. и Каганѣ—12491 саж.

Паровозный паркъ. Коммерческая дѣятельность желѣзной дороги обуславливается прежде всего и болѣе всего работой паровозовъ, но къ сожалѣнію принятая система опредѣленія ея размѣровъ въ паровозо-верстахъ даетъ не вполнѣ правильное освѣщеніе, такъ какъ пробѣгъ одной версты по горизонтальной плоскости и прямой линіи или по волнистой мѣстности съ крутыми закругленіями, требуетъ далеко не одинаковую силу тяги; равнымъ образомъ и скорость движенія, количество передвинутаго груза и система паровоза имѣютъ большое значеніе для выясненія утилизаціи силы тяги. Не всѣ данныя по этому предмету разрабатываются Средне-Азіатской жел. дор., также какъ не разрабатываются они и на другихъ дорогахъ, и потому приходится пользоваться только немногими свѣдѣніями.

Паровозный паркъ и работа паровозовъ на Средне-Азіатской жел. дорогѣ, за послѣднія 13 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ (Приложеніе II).

Изъ прилагаемой при семъ таблицы измѣненія паровознаго парка видно, что за послѣднія 13 лѣтъ число паровозовъ возросло до 88%, причемъ улучшилось и качество ихъ: легкіе двухъосные остались и по нынѣ, а 3-хъ и $^2/_3$ осные паровозы стали замѣняться 4-хъ и $^3/_4$ осными

сначала для товарныхъ поѣздовъ, а въ послѣдніе три года и для пассажирскихъ.

Въ послѣднемъ 1912 отчетномъ году число $^2/_3$ осныхъ пассажирскихъ паровозовъ сократилось на 5, а также сократилось на 21 число трехосныхъ товарныхъ паровозовъ и тѣмъ не менѣе въ паровозахъ не требовалось недостатка. благодаря поступленію въ предыдущемъ году 33 пассажирскихъ $^3/_4$ осныхъ паровозовъ и 90 товарныхъ четырехосныхъ. Въ общемъ, въ 1912 г. противъ 1911 г. число паровозовъ сократилось, но сила ихъ возросла.

Справедливость требуетъ сказать, что Средне-Азіатская жел. дор. не всегда пользовалась благорасположеніемъ паровознаго хозяйства казенныхъ желѣзныхъ дорогъ: ей нерѣдко присылались старые, изношенные и слабосильные паровозы, которые только доживали здѣсь свой вѣкъ, поглощая въ то же время массу топлива и денегъ на ремонтъ ихъ. Вслѣдствіе такой системы обновленія и пополненія паровознаго парка Средне-Азіатской ж. дороги, на послѣдней скопилась масса исключенныхъ изъ инвентаря паровозовъ, стоявшихъ длинными рядами и занимавшихъ на нѣкоторыхъ станціяхъ всѣ станціонные пути. Такія станціи получили характерное названіе кладбища паровозовъ. Чтобы очистить мѣсто для новыхъ покойниковъ, въ настоящее время продано въ ломъ 227 паровозовъ и намѣчено къ этому еще 16 паровозовъ.

Замѣчаніе о ветхости поставляемыхъ на Средне-Азіатскую жел. дорогу паровозовъ необходимо имѣть въ виду при опредѣленіи расхода топлива на ихъ отопленіе и при выводѣ ихъ полезной работы.

Работа паровозовъ. Въ прилагаемой при семъ таблицѣ (Приложеніе III) работы паровозовъ наглядно характеризуется эта работа:

пробѣгъ паровозовъ во главѣ поѣздовъ систематически возрастаетъ до 1904 г. включительно и вмѣстѣ съ этимъ увеличивается примѣненіе двойной тяги. Съ этого же года сразу падаютъ объ эти величины, т. е. пробѣгъ паровозовъ во главѣ поѣздовъ и двойной тягой, что объясняется отчасти окончаніемъ Ташкентской жел. дороги и прекращеніемъ перевозки для ея нуждъ разной клади по Средне-Азіатской жел. дорогѣ, а частію слабосильностью прежде имѣвшихся старыхъ $^2/_3$ осныхъ паровозовъ; съ 1903 г. на дорогу начинаютъ поступать на подмогу 4-хъ осные паровозы и съ этого времени нужда въ двойной тягѣ стала уменьшаться. Впрочемъ, послѣдняя перестала требоваться и вслѣдствіе уменьшенія пробѣга одиночныхъ паровозовъ: для освобожденія перегона, взамѣнъ посылки одиночнаго паровоза, таковой посылался при посредствѣ двойной тяги.

Увеличеніе двойной тяги въ 1911 и особенно въ 1909 году вызвано необходимостью, во избѣжаніе нарушенія равномѣрнаго движенія поѣздовъ, на нѣкоторыхъ, болѣе тяжелыхъ участкахъ (перевалахъ), установить подталкивающіе паровозы. Благодаря этому, на перевалахъ стало возможнымъ протаскивать поѣзда въ такомъ же составѣ, въ какомъ они слѣдовали по всѣмъ другимъ перегонамъ. Въ 1911 г. пробѣгъ паровоза двойной тяги составилъ 7,4% всего пробѣга.

Незначительный пробѣгъ резервныхъ паровозовъ въ прежніе года объясняется недостаточностью имѣвшихся на дорогѣ паровозовъ, вслѣдствіе чего паровозы на резервѣ не держались.

Нормальный пробѣгъ резервныхъ паровозовъ долженъ быть 19×24×365 (19—число депо, 24—число верстъ въ сутки, 365—число дней въ году)=165440 верстъ. Такимъ образомъ, пробѣгъ резервныхъ паровозовъ въ 1910 году надлежитъ считать нормальнымъ.

Въ общемъ, непроизводительный пробѣгъ паровозовъ на Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ не превышаетъ нормальнаго (25% отъ общаго пробѣга).

Сравнительно большой пробѣгъ рабочихъ паровозовъ въ прошлые года объясняется отсутствіемъ въ то время правилъ, въ силу коихъ дорога не имѣетъ права отправлять въ поѣздъ паровозныя бригады, не предоставивъ имъ законнаго отдыха, хотя бы сами паровозныя бригады и заявили, что чувствуютъ себя достаточно отдохнувшими [9]).

Въ прежніе года, въ виду недостаточнаго числа паровозовъ, приходилось по возможности сокращать отдыхъ паровозныхъ бригадъ, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ назначать на паровозъ двѣ бригады. При этомъ, конечно, на сколько возможно, откладывали постановку паровозовъ въ большой и средній ремонтъ.

Незначительный пробѣгъ инвентарнаго паровоза въ 1907 г. объясняется большимъ числомъ паровозовъ, поставленныхъ въ ремонтъ, для чего паровозы отправлялись на другія дороги и на заводы.

Сравнительно небольшой расходъ нефти на отопленіе паровозовъ при значительномъ повышеніи тоннажа поѣзда (съ 44 пудовъ въ 1903 г. до 149 пуд.—въ 1911 г.), объясняется установленіемъ на Средне-Азіатской дорогѣ преміи за экономное расходованіе нефти; въ особенности значительная экономія въ 1910 году объясняется тѣмъ, что, начиная съ этого года, бригадамъ стали платить за пудъ сбереженной нефти не 3 коп., какъ было въ прежніе года, а 50% покупной ея стоимости. Болѣе наглядно это видно изъ прилагаемой таблицы сравнительнаго расхода

---

[9]) Циркуляръ Управленія дороги № 1447—1907 года.

мазута на 100 паровозо-верстъ въ 1909—1911 г. (Приложеніе IV).

Увеличеніе же тоннажа поѣзда зависило отъ замѣны 3-хъ осныхъ паровозовъ 4-хъ осными.

Полная работа паровозовъ слагается изъ пудоверстныхъ данныхъ перевозки грузовъ всякаго рода, частныхъ и служебныхъ, пассажировъ и, наконецъ, тары необходимой для передвиженія грузовъ и пассажировъ. Къ сожалѣнію, данныя о соотношеніи тары къ перевозимой тяжести мало разрабатываются желѣзнодорожной статистикой и потому, по необходимости, работу паровоза приходится пріурочивать исключительно къ перевозкѣ грузовъ и пассажировъ, игнорируя тару.

Для сложенія пудоверстъ грузовъ съ пассажироверстами, на Средне-Азіатской жел. дорогѣ принятъ коэффиціентъ, по которому пассажиръ приравнивается 60 [10]) пудамъ и, слѣдовательно, если число пассажироверстъ умножить на 60, то получимъ пассажиропуды. Сдѣлавъ соотвѣтствующій подсчетъ, полная работа паровоза за 1900—1911 г. г. выразится въ слѣдующихъ цифрахъ: [11])

1900 .	50.924 мил. п. в.	1906	78.546 мил. п. в.
1901 .	62.695 „ „	1907 .	73.547 „ „
1902 .	71.987 „ „	1908 .	76.738 „ „
1903	92.167 „ „	1909 .	77.191 „ „
1904 .	91.918 „ „	1910 .	91.455 „ „
1905 .	68.013 „ „	1911 .	112.634 „ „

Наибольшей своей величины работа паровоза достигла въ 1903 и 1904 г.г., когда по Средне-Азіатской жел. дорогѣ перевозились грузы для сооруженія Ташкентской жел. дороги. По окончаніи послѣдней, грузооборотъ сразу упалъ на

---

[10]) На прочихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ цифра эта нѣсколько ниже—50.

[11]) Отдѣльныя слагаемыя этихъ итоговъ будутъ приведены далѣе.

26%, но тутъ необходимо принять во вниманіе, что этотъ слѣдующій годъ 1905 г. былъ весьма тяжелымъ въ жизни всей русской желѣзнодорожной сѣти по случаю массовыхъ забастовокъ и прекращенія движенія по дорогамъ. Со второй половины перваго десятилѣтія текущаго столѣтія грузооборотъ Средне-Азіатской жел. дороги вновь сталъ возрастать и въ 1910 г. достигъ 91.6 милліардовъ пудоверстъ, а въ 1911 г. поднялся еще выше—112.6—милліардовъ пудоверстъ.

Движеніе поѣздовъ. Пробѣгъ, составъ и нагрузка пассажирскихъ, товарныхъ и хозяйственныхъ поѣздовъ представлены въ приложеніи V, изъ котораго видно, что наибольшее и притомъ постоянное оживленіе замѣчатся въ движеніи пассажирскихъ поѣздовъ. Пробѣгъ послѣднихъ въ 1910 году достигъ 4.758 т. поѣздоверстъ противъ 1803 т. поѣздоверстъ въ 1900 г. Въ 1911 г. пробѣгъ пассажирскихъ поѣздовъ нѣсколько сократился 4.123 т. поѣздоверстъ, а въ 1912 г. онъ вновь поднялся. Въ движеніи товарныхъ поѣздовъ замѣчается нѣкоторая заминка: въ первой половинѣ разсматриваемаго періода оно растетъ очень сильно, тогда какъ во второй замѣчается даже ослабленіе, что находится въ зависимости, какъ отъ прекращенія перевозки грузовъ для Ташкентской дороги, такъ и отъ увеличенія нагрузки поѣзда и средняго его состава, причемъ нагрузка возросла съ 9.569 п. въ 1900 г. до 13.372 п.—въ 1911 г., а составъ товарныхъ поѣздовъ коммерческаго движенія увеличился съ 55.8 осей до 71.2 въ тѣ же крайніе годы.

Пробѣгъ поѣздовъ, включая пассажирскіе, товарные и служебные, за разсматриваемый періодъ, колебался отъ 6 до 10 мил. поѣздоверстъ; вначалѣ пассажирскіе поѣзда составляли треть и даже четверть пробѣга всѣхъ поѣздовъ вообще, но позже пробѣгъ ихъ сталъ еще болѣе увеличи-

ваться и въ 1910 г. онъ поднялся до половины, а въ 1909 году даже превысилъ ее. За 12 лѣтъ пробѣгъ пассажирскихъ поѣздовъ увеличился почти въ $2^1/_2$ раза. Столь значительное возростаніе объясняется постепеннымъ увеличеніемъ числа ихъ: въ 1902 г. прибавилась одна пара товаропассажирскихъ поѣздовъ отъ Черняева до Андижана, въ 1903 и 1904 г. г. прибавилась пара тоже товаропассажирскихъ поѣздовъ отъ Чарджуя до Ташкента, въ 1905 г.—одна пара товаропассажирскихъ поѣздовъ отъ Красноводска до Чарджуя, въ 1909 г. прибавилась вторая пара между Красноводскомъ и Уфрой. Затѣмъ прибавилась одна пара смѣшанныхъ поѣздовъ на участкахъ: Красноводскъ—Ташкентъ, Черняево—Андижанъ и Мервъ—Кушка. Въ 1910 г. прибавилась одна пара пассажирскихъ поѣздовъ на всей дорогѣ, одна пара смѣшанныхъ поѣздовъ на участкѣ Горчаково—Скобелево, одна пара дачныхъ поѣздовъ на участкѣ Джебелъ—Молла-Кара и ученическихъ на участкѣ Кушка—Алексѣевскій.

Нѣкоторое уменьшеніе пробѣга пассажирскихъ поѣздовъ, замѣчаемое въ 1901, 1907 и 1911 г. г., повидимому, находится въ связи съ уменьшеніемъ въ эти годы воинскихъ и служебныхъ поѣздовъ.

Пробѣгъ товарныхъ поѣздовъ изъ года въ годъ колеблется въ очень широкихъ предѣлахъ—отъ 3.465 т. поѣздоверстъ въ 1900 г. до 6.245 т. поѣздоверстъ въ 1904 г., причемъ это колебаніе не имѣетъ опредѣленнаго характера, а обусловливается въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ разными причинами. Значительное увеличеніе пробѣга товарныхъ поѣздовъ въ 1901 г. объясняется открытіемъ вѣтокъ Мервъ—Кушка и Каганъ-Бухара. Увеличеніе же пробѣга въ 1904 г. находится въ связи съ усиленной перевозкой матеріаловъ для постройки южной части Оренбургъ—

Ташкентской жел. дороги, а сокращеніе пробѣга въ слѣдующемъ 1905 г. было вызвано забастовкой рабочихъ.

Сокращеніе пробѣговъ товарныхъ поѣздовъ во второй половинѣ разсматриваемаго періода сравнительно съ его первой половиной объясняется вступленіемъ дороги въ прямое сообщеніе, что вызвало работу дороги на болѣе коротком протяженіи, а именно, отъ Андижана и Самарканда грузы направились къ Ташкенту вмѣсто прежняго движенія къ Красноводску.

Значительное паденіе пробѣга въ 1909 году объясняется отнесеніемъ пробѣга ускоренныхъ товарныхъ поѣздовъ, къ коимъ прицѣплялись пассажирскіе вагоны IV класса, къ пробѣгу пассажирскихъ поѣздовъ, чѣмъ отчасти обусловливается рѣзкое увеличеніе пробѣга послѣднихъ въ 1909 году противъ предшествующихъ лѣтъ.

Поднятіе среднихъ составовъ въ поѣздахъ въ 1903, 1904 и 1905 г.г. объясняется усиленной перевозкой сквозными полными поѣздами строительныхъ матеріаловъ отъ Красноводска до Ташкента; въ обратномъ же направленіи поѣзда шли порожнякомъ въ еще большемъ количествѣ.

Повышеніе составовъ поѣздовъ съ 1906 г. объясняется поступленіемъ на дорогу паровозовъ „Компаундъ“ съ большею подъемной силой; оно же вызвало и нѣкоторое сокращеніе поѣздовъ.

Точно также и поступленіе новыхъ пассажирскихъ паровозовъ вызвало ускореніе поѣздовъ: въ 1909 г. скорость составляла 30.18 в. въ часъ, въ 1910 г.— 30.3 и въ 1911 г.—31.32 в. Въ движеніи товарныхъ поѣздовъ тоже замѣчается нѣкоторое ускореніе, но здѣсь оно обусловливается еще въ значительной мѣрѣ сокращеніемъ стоянокъ поѣздовъ дальняго слѣдованія.

За разсматриваемое время въ составѣ поѣздовъ замѣчается нѣкоторое улучшеніе: число

вагоновъ и число осей увеличивается почти на 20%, а въ зависимости отъ этого увеличивается и нагрузка поѣздовъ съ 7830 п. въ 1906 г. до 13.372 п. въ 1911 г.

Для характеристики движенія хозяйственныхъ поѣздовъ съ кладями дороги имѣется очень мало матеріала, особенно за прежніе годы, такъ какъ клади дороги нерѣдко перевозились не только въ хозяйственныхъ, но и въ коммерческихъ поѣздахъ, причемъ вагоны не всегда распредѣлялись по принадлежности перевозимыхъ грузовъ.

Движеніе грузовъ въ продолженіе года не можетъ происходить равномѣрно, такъ какъ значительную часть его составляетъ хлопокъ, появленіе котораго имѣетъ сезонный характеръ. Въ зависимости отъ этого, грузовое движеніе начинаетъ усиливаться съ Сентября, наибольшаго своего размѣра достигаетъ въ Ноябрѣ—Январѣ и падаетъ въ серединѣ года. Въ среднемъ же въ мѣсяцъ перевозится около 14 мил. пудовъ.

Вагонный паркъ. Въ вагонномъ паркѣ Средне-Азіатской жел. дороги на 1 Января 1913 г. состояло всего 9255 вагоновъ, въ томъ числѣ пассажирскихъ 643; распредѣленіе ихъ по назначенію указано въ приложеніяхъ VI и VII.

Обращаясь къ характеристикѣ работы вагоновъ, слѣдуетъ замѣтить, что все сказанное выше о работѣ поѣздовъ распространяется и на работу вагоновъ.

Пробѣгъ всѣхъ вагоновъ вообще (Приложеніе VIII) въ 1912 г. выразился въ суммѣ 537 мил. пудоверстъ, въ томъ числѣ около четверти 120 м. пв. приходится на пассажирскіе, а три четверти—на товарные и хозяйственные. Пробѣгъ первыхъ за 12 лѣтъ увеличился слишкомъ $2^1/_2$ раза, тогда какъ пробѣгъ вторыхъ возросъ всего на 75%. Средній годовой пробѣгъ

вагона, какъ инвентарнаго такъ и рабочаго во второй половинѣ разсматриваемаго періода ниже, чѣмъ въ первой его половинѣ. Такое же явленіе замѣчается относительно пудоверстъ товарнаго --рабочаго и инвентарнаго—вагона.

Средняя нагрузка на ось замѣтно увеличилась, особенно для груженаго вагона: средняя нагрузка груженаго вагона въ 1909 г. составляла всего 442 пуда, въ 1910 г. эта цифра поднялась до 508, а въ 1911 г. достигла 534. Столь значительному успѣху нагрузки въ послѣдніе годы содѣйствовало усиленіе перевозки хлѣба въ зернѣ, что дало возможность полнѣе использовать подъемную силу вагона.

Успѣхъ же работы товарнаго вагона выразился въ сокращеніи оборота его: прежде онъ обращался въ 15.7 сутокъ, а въ 1912 г. цифра эта уменьшилась почти вдвое—6.7. Такой успѣхъ нельзя, однако, относить цѣликомъ на улучшеніе хозяйства, а слѣдуетъ приписать въ значительной мѣрѣ сокращенію пробѣга всѣхъ грузовъ съ 1906 г. т. е. съ открытія дѣйствія Ташкентской жел. дороги. Нѣкоторое-же увеличеніе продолжительности оборотовъ вагоновъ, замѣченное въ 1904 и 1905 г., является слѣдствіемъ введенія въ это время сквозныхъ поѣздовъ отъ Красноводска до Ташкента, вызваннаго потребностью достраивавшейся тогда южной части Ташкентской жел. дороги.

Колебанія пудоверстъ, приходившихся на 1 вагонъ, объясняется зависимостью отъ сдѣланныхъ пудоверстъ, отъ наличія рабочихъ вагоновъ, на что уже было указано выше при объясненіи средней нагрузки товарнаго поѣзда.

Стоимость гражданскихъ сооруженій и инвентаря Средне-Азіатской дороги въ общемъ итогѣ опредѣляется въ 1909 г.— 192989 т. р., 1910 г.—198895 т. р. и въ 1911 г.—199 882 т. р.

Утилизація подвижного состава. При опредѣленіи полезной работы подвижного состава Ср.-Аз. жел. дороги за послѣднія 13 лѣтъ необходимо постоянно имѣть въ виду три существенныхъ обстоятельства, неоднократно упомянутыя выше и красною нитью проходящія во всѣхъ отрасляхъ коммерческой дѣятельности разсматриваемой дороги: сначала доставка матеріаловъ для Бухарской и Мургабской вѣтвей, а потомъ привлеченіе ими новыхъ грузовъ; затѣмъ сначала доставка изъ Красноводска матеріаловъ для Ташкентской дороги, а потомъ отвлеченіе ею грузовъ въ свою сторону, что значительно сокращало ихъ пробѣгъ по Средне-Азіатской жел. дорогѣ и, наконецъ, забастовки рабочихъ и частыя пріостановки движенія поѣздовъ въ 1905 году. При этомъ условіи, прилагаемая при семъ сводная таблица (Приложеніе IX)— общихъ итоговъ грузового и пассажирскаго движенія даетъ наглядную картину коммерческой дѣятельности дороги. Перевозка платныхъ грузовъ съ 1900 года учетверилось, поднявшись съ 30.6 м. до 112.7 м. п. въ 1911 г. и хотя средній пробѣгъ груза сократился съ 853 в. до 524 в., всетаки общій пробѣгъ возросъ на 127%--съ 26 мил. пудоверстъ въ 1900 г. до 59 мил. въ 1911 г.

Въ передвиженіи служебныхъ грузовъ замѣчается значительное возрастаніе—съ 65 м. п. въ 1900 г. до 93 м. п. въ 1911 г.; почти въ такой же мѣрѣ или нѣсколько болѣе возросъ и общій пробѣгъ ихъ съ 15 мил. пудоверстъ въ 1900 г. до 24 мил. пудоверстъ въ 1911 г.

Наибольшее же оживленіе замѣчается въ пассажирскомъ движеніи, особенно въ послѣдніе 3—4 года: число пассажировъ болѣе чѣмъ упятерилось, но такъ какъ средній пробѣгъ сократился почти вдвое, то общій пробѣгъ возросъ не пропорціонально росту числа пассажировъ—съ

158 м. до 493 мил. пассажироверстъ.

Отмѣченное выше увеличеніе перевозки частныхъ и хозяйственныхъ грузовъ и оживленіе пассажирскаго движенія при одной и той-же длинѣ рельсоваго пути указываетъ на большое прирощеніе густоты перевозокъ и пробѣговъ грузовъ и пассажировъ, приходящихся на версту протяженія сѣти.

Увеличеніе перевозки особенно сильно растетъ въ нечетномъ направленіи отъ Красноводска къ Ташкенту. Данныя по этому предмету за послѣдніе 3 года представлены въ слѣдующей таблицѣ:

	1909	1910	1911
Нечетное, т. п.	90748	99716	118864
Четное „ „	70980	67766	86281
В с е г о	161728	167482	205145

Въ первомъ случаѣ отношеніе перевозки въ нечетномъ направленіи составило 56.6% всей перевозки, въ 1910 г.—59.5% и въ 1911 г.—57.9%. Такое превышеніе объясняется отчасти тѣмъ, что именно въ нечетномъ направленіи возвращается много порожнихъ вагоновъ и дорога пользуется ими для перевозки своихъ хозяйственныхъ грузовъ въ коммерческихъ поѣздахъ.

Здѣсь же будетъ кстати прибавить, что около 10% всей перевозки производится въ спеціальныхъ наливныхъ вагонахъ—цистернахъ. Въ 1911 г. такимъ образомъ перевезено 19342 т. пуд. грузовъ, въ томъ числѣ 7826 т. п. частныхъ и 11516 т. п. хозяйственныхъ. Болѣе всего перевозится нефтяныхъ остатковъ—10689 т. п., сырой нефти—3883 т. п., керосина—2998 т. и хлопчатниковаго масла—1722 т. п.

Прежде чѣмъ переходить къ обзору движенія отдѣльныхъ предметовъ, полезно указать распредѣленіе всѣхъ грузовъ идущихъ малою скоростью по сообщеніямъ: мѣстному, привозному и вывозному.

Какъ видно изъ таблицы X, до 1906 г. всѣ грузы шли исключительно въ красноводскомъ направленіи; съ этого-же времени начинается участіе ташкентскаго направленія, которое уже въ слѣдующемъ году занимаетъ господствующее положеніе и это господство съ каждымъ годомъ обозначается рѣзче, особенно по ввозу товаровъ изъ внутреннихъ губерній Россіи въ Туркестанскій край.

Вывозъ въ прямомъ сообщеніи за послѣднія 13 лѣтъ учетверился, поднявшись съ 4569 т. п. въ 1900 г. до 18135 т. п. въ 1911 г.; за это же время привозъ увеличился почти въ шестнадцать разъ т. е. вчетверо противъ вывоза.

Въ 1911 году при общемъ ввозѣ въ 39.470 тыс. пуд., на ташкентское направленіе пришлось 28,562 т. п. или 73%, а на красноводское только 27%. Въ 1912 г. ввозъ—23.011 т. п.—сократился слишкомъ на 5.5 мил. п. исключительно за счетъ ташкентскаго направленія. По отпуску произведеній туркестанской земли и промышленности въ томъ-же 1911 году, въ количествѣ 18 мил. пуд., въ ташкентскомъ направленіи пошло 9.108 т. п. и почти столько же въ красноводскомъ—9027 т. п. Въ 1912 г. вывозъ возросъ слишкомъ на 3,5 мил. п., преимущественно въ ташкентскомъ направленіи—съ 9108 т. до 11820 т. п. Изъ приведенныхъ данныхъ позволительно заключить, что въ привозныхъ товарахъ наибольше нуждается восточная часть Туркестанскаго района, обслуживаемаго Средне-Азіатской желѣзной дорогой, но при этомъ необходимо сдѣлать оговорку, что дешевизна фрахта Волжско-Каспійскаго бассейна нерѣдко отвлекаетъ часть грузовъ отъ кратчайшаго направленія.

Транзитные грузы на Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ имѣютъ болѣе или менѣе случайный характеръ и въ общемъ не превышаютъ двухъ трехъ десятковъ тысячъ пудовъ въ годъ.

Несмотря на оживленіе перевозки въ прямомъ сообщеніи, перевозка въ мѣстномъ сообщеніи все еще остается господствующей, за исключеніемъ 1910 г., когда перевозка въ первомъ направленіи достигла 45033 т. п., а въ мѣстномъ сообщеніи—38778 т. п.

Коммерческая дѣятельность. Обращаясь къ выясненію коммерческой дѣятельности Средне-Азіатской желѣзной дороги по перевозкѣ пассажировъ и грузовъ, необходимо разбить этотъ предметъ на три группы: перевозка пассажировъ, частныхъ грузовъ и кладей дороги.

I. Первозка пассажировъ растетъ чрезвычайно быстро и за послѣднія тринадцать лѣтъ она болѣе чѣмъ упятерилась: въ 1900 году перевезено всего 748 т. пассажировъ, а въ 1912 г.—4240 т.; наиболѣе сильное движеніе замѣчается за послѣднее пятилѣтіе, какъ это явствуетъ изъ нижеприведеннаго сопоставленія:[12])

Перевозка:	1907	1908	1909	1910	1911
Всѣхъ пассажировъ, т.	1938	2715	2986	3432	3933
въ томъ ч. прямого сооб.	33	37	48	61	54
По общему тарифу	1872	2585	2857	3266	3770
По воинскому „	54	77	67	81	87
По обратнымъ билет.	6.5	7.4	6.5	9.7	8.9
Арестантовъ	5.6	8.1	8.0	13.0	13.9
Общій пробѣгъ всѣхъ пас., мил. вер.	267	338	357	421	493
Средній пробѣгъ, в.	137	124	119	123	125

Для характеристки распредѣленія поѣздовъ и его измѣненія въ продолженіе ряда лѣтъ, можно привести свѣдѣнія съ 1900 г. и указать распредѣленіе пассажировъ по классамъ (Приложеніе XI). Изъ этой таблицы видно, что пассажиры 1-го класса едва составляютъ 0,3%, причемъ наибольшее число ихъ достигло въ 1912 году. Сравни-

[12]) Отчетъ Средне-Азіатской желѣзной дороги за 1910—1911 г.г. Вѣд. № 7.

тельно рѣдкая населенность 1-го класса объясняется между прочимъ и тѣмъ, что въ вагонномъ паркѣ Средне-Азіатской жел. дороги преобладаютъ старые тряскіе трехосные вагоны 1-го класса, тогда какъ вагоны 2 класса Пульмановскаго типа, новаго устройства и съ большими удобствами. Не удивительно, поэтому, что многіе пассажиры, ѣздящіе въ 1 кл. на другихъ дорогахъ, переходятъ во 2 классъ на Средне Азіатской жел. дорогѣ. Число пассажировъ 2 класса колеблется около 5% и, въ общемъ, въ населеніи первыхъ двухъ классовъ замѣчается весьма слабый ростъ. Сокращеніе населенія 1 и 2 классовъ произошло вслѣдствіе временнаго повышенія тарифа, съ пониженіемъ котораго населенность 1 класса вновь стало рости На возростаніе населенія 2 класса имѣло вліяніе также увеличеніе числа вагоновъ этого класса.

Населеніе 3 го класса въ первое время тоже слабо росло, потомъ стало сильно рости и въ 1910 году оно поднялось до 1617 т., а за послѣдніе три года оно начало нѣсколько понижаться. Введеніе 4 класса и особенно замѣна для пассажировъ этого класса вагоновъ типа товарныхъ типомъ пассажирскихъ и прицѣпка ихъ къ почтовымъ поѣздамъ вызвало значительное оживленіе въ ихъ населеніи. Въ 1912 г. замѣчается значительное преобладаніе 4 кл. – 57.5%, 3 кл.— 35.0%, 2 кл.— 5.2%, 1 кл.—0.3%. Принимая во вниманіе преобладаніе въ Туркестанскомъ краѣ туземнаго элемента, весьма мало требовательнаго и притомъ передвигающагося на сравнительно небольшія разстоянія, не трудно предсказать, что въ ближайшемъ будущемъ населеніе 4 класса въ численномъ отношеніи еще болѣе превыситъ три первыхъ класса, что отчасти уже наблюдается и теперь. Перевозка пассажировъ по воинскому тарифу составляетъ отъ 0.6 до 2%. Число арестан-

товъ стало увеличиваться только за послѣдніе два года и колеблется около 0.3%.

Населенность пассажирскихъ вагоновъ за послѣдніе годы подтверждаетъ вышеозначенное замѣчаніе о сокращеніи числа пассажировъ 1 класса и увеличеніе населенія въ вагонахъ 4 класса.

	I	II	III	IV
1909	6	16	30	28
1910	5	16	39	29
1911	4	20	38	31

Общій пробѣгъ за послѣднія 12 лѣтъ болѣе чѣмъ утроился, поднявшись съ 158 т. в. въ 1900 г. до 531 т. в.—въ 1912 году, но въ тоже время средній пробѣгъ одного пассажира понизился съ 211 в. до 125 в. Такое рѣзкое паденіе средняго пробѣга обусловливается исключительно отвлеченіемъ части пассажирскаго движенія отъ Красноводскаго направленія на Ташкентское послѣ открытія желѣзной дороги на Оренбургъ, а также усиленіемъ населенія IV кл., передвигающагося на сравнительно короткія разстоянія.

Послѣдніе три столбца таблицы XI—показываютъ, что около 88% пассажирскаго движенія приходится на мѣстное сообщеніе и только 12%—на сообщеніе съ сѣтью, причемъ прибытіе съ другихъ дорогъ въ общемъ превышаетъ переходъ съ Средне-Азіатской жел. дороги на другія. Это показываетъ, что край начинаетъ привлекать къ себѣ публику извнѣ.

Средняя выручка съ пассажироверсты колеблется около 0.78 коп. Цифра эта за послѣдніе три года нѣсколько понизилась вслѣдствіе увеличенія населенія IV класса.

II. Перевозка частныхъ грузовъ, которыхъ можно подраздѣлить на 6 группъ—багажъ, грузы пассажирской, большой и малой скоростей, поштучные предметы и животныя—съ

БИБЛІОТЕКА * Ученаго Комитета Мин. Фин. *

1900 г. почти учетверилась, поднявшись съ 30.6 милл. пуд. въ 1900 г. до 112.4 мил. пуд. – въ 1912 г., но въ тоже время пробѣгъ его возросъ всего съ 26 милліардовъ пудо-верстъ до 59 милліардовъ, что составляетъ всего лишь 127%. Главнѣйшій товарообмѣнъ между московскимъ промышленномъ райономъ и центромъ туркестанской промышленности – Ферганой – пошелъ по кратчайшему черезъ Ташкентъ направленію вмѣсто Красноводска.

Для выясненія соотношенія между разными грузами, можно привести за послѣднее пятилѣтіе слѣдующую таблицу перевозки частныхъ грузовъ по главнѣйшимъ группамъ, въ т. п.:

	1907	1908	1909	1910	1911
Багажа . . .	549	573	630	687	782
Грузовъ пассаж. и боль. скор.	723	671	785	1014	1021
Малой скор.	62363	65859	69873	85696	109632
Поштучн. пред.	108	84	192	356	330
Животныхъ	441	636	581	869	884
Всего	64186	67.825	72063	88.528	112651

Изъ приведеннаго сопоставленія видно, что въ перевозкѣ частныхъ грузовъ доминирующее значеніе имѣетъ перевозка грузовъ малой скорости, такъ какъ на багажъ и грузы большой и пассажирской скорости едва приходится по 1 проценту; въ грузахъ пассажирской и большой скорости на первые приходится около одной трети. Равнымъ образомъ и поштучные предметы и животныя чаще всего идутъ малой скоростью. Перевозка поштучныхъ предметовъ носитъ болѣе или менѣе случайный характеръ: въ 1908 г. ихъ перевезено 84 т. п., а въ 1911 г. – 330 т. п. Перевозка животныхъ постоянно возростаетъ и въ общемъ составляетъ около 1% всѣхъ частныхъ грузовъ.

Средній пробѣгъ багажа колеблется около

200 вер. (въ 1911—187 в.), грузовъ большой скорости—около 350 вер. (въ 1911 г.—354 вер.) и грузовъ малой скорости около 500 вер. (въ 1911 г.—528 вер.).

Въ грузахъ идущихъ пассажирскою и большою скоростью преобладаютъ фрукты и др. скоропортящіеся предметы, а также болѣе цѣнные товары, какъ, напр.: чай, мануфактура и т. п., могущіе выдержать болѣе высокій тарифъ, но и они въ массѣ идутъ малой скоростью. Такимъ образомъ, въ хозяйственной жизни дороги наибольшее значеніе имѣетъ перевозка грузовъ малой скорости.

Несмотря на громадное разнообразіе ассортимента такого рода грузовъ, на Ср.-Аз. ж. д. преобладающее значеніе въ перевозкѣ ихъ имѣютъ только 16-ть предметовъ, составляющихъ около 90% всей перевозки. Въ числѣ массовыхъ грузовъ на первомъ планѣ стоятъ: хлопокъ, пшеница, мука, рисъ, хлопчатниковое сѣмя, фрукты сушеные, лѣсной строительный матеріалъ, дрова, мануфактура, чай, сахаръ, нефть, керосинъ, хлопчатниковое масло, соль и немногіе другіе.

Главными предметами перевозки по Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ въ вывозномъ направленіи служатъ хлопокъ, фрукты сушеные и вяленые, хлопчатниковое масло и отчасти мануфактура, въ томъ числѣ ковры и другія шерстяныя и шелковыя издѣлія туземныхъ кустарей.

Въ привозномъ направленіи въ числѣ грузовъ на первомъ планѣ стоятъ хлѣбъ въ зернѣ и мукѣ, чай, сахаръ, дрова, лѣсные строительные матеріалы и мануфактура почти исключительно бумажная. Въ мѣстномъ сообщеніи большое значеніе имѣетъ перевозка хлопчатниковаго сѣмени, риса, керосина, нефти, мазута и соли.

Поименованные грузы заслуживаютъ наибольшаго вниманія и относительно важнѣйшихъ

изъ нихъ будутъ сдѣланы указанія мѣстъ отправленія и назначенія.

Хлопокъ для Средне-Азіатской желѣзной дороги является наиболѣе интереснымъ грузомъ, какъ въ количественномъ, такъ и въ качественномъ отношеніяхъ, если такъ можно выразиться, подразумѣвая доходность. Перевозка этого товара въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ за послѣднія 6 лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ, въ тысячахъ пудовъ:

Перевезено:	1907	1908	1909	1910	1911	1912
„ въ мѣст. сооб.	779	1075	2236	2087	3426	3281
вывезено	9986	8037	9635	8428	11164	11947
привезено	„	2	5	6	„	2
транзитъ	2	5	8	11	3	—
Всего	10767	9119	11884	10532	14603	15230

Хотя въ приведенныхъ цифрахъ перевозки хлопка заключается и гуза (хлопчатникъ съ сѣменами въ коробкѣ), но этого товара бываетъ обыкновенно весьма немного, напр., въ 1911 году было только 1511 т. пуд. и притомъ онъ обращается исключительно только въ мѣстномъ сообщеніи. Въ этомъ-же сообщеніи перевезено кромѣ того, 1917 т. пуд. хлопковаго волокна, а все остальное количество послѣдняго идетъ въ прямомъ сообщеніи и распредѣляется по двумъ главнымъ хлопкообрабатывающимъ районамъ Россіи — Лодзинскому и Московско-Владимирскому. С.-Петербургскій районъ тоже пользуется средне-азіатскимъ хлопкомъ, но сравнительно немного.

Увеличеніе вывоза хлопка въ 1912 г. на 773 т. п. пошло главнымъ образомъ на Моск.-В.-Рыб., Моск.-Каз. и Ряз.-Уральскую дороги.

Почти все количество вывозимаго изъ Туркестанскаго края хлопка поставляется нижепоименованными станціями Средне-Азіатской желѣзной дороги, но справедливость требуетъ сказать,

что не всѣ эти станціи отправляютъ товаръ собственнаго производства, а собираютъ его въ окрестностяхъ, иногда очень отдаленныхъ. Напр., Чарджуй отправляетъ не только собственный хлопокъ, но также и хивинскій и афганскій, получаемый водою по Аму-Дарьѣ.

Наиболѣе крупнымъ отправнымъ пунктомъ хлопка въ 1911 г. былъ Андижанъ, сдавшій 2505 т. пуд. этого товара, въ томъ числѣ для Сѣверной желѣзной дороги—698 т., Московско-Казанской—563 т., Московско-Нижегородской—292 т., Николаевской—260 т., Лодзинской—131 т. п. и др. Кокандъ отправилъ 1565 т. п., въ томъ числѣ на Сѣверную—458 т., Московско-Казанскую—416 т., Николаевскую—136 т. п. и др. Горчаково отправилъ 1356 т. п., въ томъ числѣ на Сѣверную—435 т., Московско-Казанскую—360 т., Московско-Нижегородскую—122 т. п. и др. Чарджуй отправилъ всего 1327 т. п., въ томъ числѣ на Московско-Казанскую—325 т., Сѣверную—288 т., Владикавказскую—145 т. п. и др.

Приблизительно по тѣмъ-же дорогамъ назначенія распредѣляются и слѣдующія отправки: изъ Ассаке—779 т. п., изъ Кагана—681 т. п., Ростовцева—531 т. п., Асхабада—390 т. п., Мерва—386 т. п., Ташкента—307 т. п., и Байрамъ-Али—175 т. п.

Не весь этотъ хлопокъ, однако, туркестанскаго происхожденія и, главнымъ образомъ, какъ упомянуто выше, отправка изъ Чарджуя представляетъ собою сборный грузъ, поступающій туда частью изъ верховьевъ Аму-Дарьи по Бухаро-Афганской границѣ, частью съ низовьевъ этой же рѣки изъ Хивы и Аму-Дарьинскаго Отдѣла Сыръ-Дарьинской области. Здѣсь нѣтъ никакой статистики для установленія сколько хлопка и откуда идетъ. Единственнымъ матеріаломъ для

этого являются свѣдѣнія транспортныхъ конторъ, перевозящихъ грузы по Аму-Дарьѣ вверхъ и внизъ отъ Чарджуя. Судя по этимъ даннымъ, въ сезонъ 1910—1911 г. изъ Хивы или вѣрнѣе съ низовьевъ Аму-Дарьи прибыло хлопка въ Чарджуй 381.526 п. и въ сезонъ 1911—1912 г. —364502 п.; изъ Керковъ и Термеза прибыло туда-же въ 1910—1911 г. —114158 п. и въ 1911—1912 г.—32127 т. п.

Въ дополненіе къ этимъ свѣдѣніямъ можно сказать, что изъ Катта-Киссарской и Керкинской таможенъ на Бухаро-Афганской границѣ по Аму-Дарьѣ въ 1910 г. выпущено на внутреннее потребленіе изъ первой 13666 п. и изъ второй—14835 п. хлопка, а всего—27502 пуда.

Часть хлопка поступаетъ въ Туркестанскій край и изъ Персіи какъ по сухопутной, такъ и по морской границамъ въ Красноводскъ. По сухопутной-же границѣ наибольшее количество хлопка поступаетъ въ Асхабадъ.[13])

Вторымъ значительнымъ предметомъ отпуска изъ Туркестанскаго края служатъ сушеные и вяленые фрукты, включая сюда и кишмишъ. Данныя поэтому предмету за послѣднія 6 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Перевезено, тыс. п.:	1907	1908	1909	1910	1911	1912
въ мѣстн. сообщен.	799	548	640	780	572	607
Вывезено	1708	1281	1950	1746	2246	2519
Ввезено	3	4	2	9	7	3
Транзитъ	—	—	—	—	—	—
Всего	2510	1833	2592	2535	2825	3129

Вывозъ фруктовъ постоянно ростетъ. Товаръ этотъ получаетъ широкое распространеніе не только въ Россіи, но составляетъ также и предметъ вывоза заграницу. Наибольшее количество сушеныхъ и вяленыхъ фруктовъ приходится на кишмишъ,

[13]) Размѣры привоза хлопка изъ Персіи по отдѣльнымъ границамъ указаны въ I и III частяхъ настоящаго труда.

изюмъ, персики и абрикосы. Крупными отправными пунктами служатъ Самаркандъ и Асхабадъ.

Часть перевозимыхъ по Сред.-Азіат. жел. д. сушеныхъ фруктовъ персидскаго, афганскаго и бухарскаго происхожденія.[14])

Серьезнаго вниманія заслуживаетъ перевозка хлопчатниковаго масла. Извлеченіе масла изъ сѣмянъ хлопчатника-дѣло сравнительно новое, но развивается съ такою быстротою, что вызываетъ опасеніе, какъ бы часть сѣмянъ для обсѣмененія не пошла на маслобойное дѣло. Сравнительная дешевизна хлопчатниковаго масла противъ другихъ растительныхъ маслъ и высокія его качества сразу дали ему на рынкѣ прочное положеніе и спросъ на него продолжаетъ увеличиваться, особенно во внутреннихъ губерніяхъ Россіи. Въ 1908 г. его вывезено изъ края 374 т. п., въ 1909 г.—923 т., 1910 г.—1315 т., 1911 г.—1312 т. и въ 1912 г.—1955 т. п.

Районъ распространенія масла постепенно расширяется. Усиленно спрашиваютъ его со станцій Юго-Западныхъ ж. д.

Перевозка хлопчатниковаго масла въ мѣстномъ сообщеніи колеблется около 400 т. п. въ годъ. Всего же этого товара перевезено въ 1910 г.—1576 т. п., въ 1911 г.—1772 т. п. и въ 1912 г.—2.382 т. п.

Въ предметахъ привоза въ Туркестанскій край наиболѣе массовымъ грузомъ является хлѣбъ въ зернѣ и мукѣ. Изъ этой группы товаровъ наиболѣе крупнымъ является пшеница, перевозка которой представляется въ слѣдующимъ видѣ, въ тыс. пуд.:

---

[14]) Плодоводству въ Туркестанѣ мною посвящена спеціальная монографія: Плодоводство въ міровомъ хозяйствѣ и участіе въ немъ Россіи вообще и Туркестанскаго края въ частности. Ташкентъ, 1912 года.

	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Въ мѣст. сооб	4976	5075	6396	3566	5062	5758
Вывозъ	53	529	49	„	1	2
Привозъ	772	361	1944	9320	6951	3588
Всего	5801	5965	8389	12886	12014	9349

Значительное увеличеніе привоза пшеницы въ 1910 г. объясняется не только естественнымъ ростомъ потребленія въ связи съ приращеніемъ народонаселенія и неурожаемъ хлѣбовъ постигшихъ хлѣбородныя области Туркестана въ предыдущіе годы, но и спекуляціей. Увеличеніе привоза хлѣбовъ въ страну не должно быть связываемо съ расширеніемъ культуры хлопка. Въ привозѣ пшеницы въ 1912 году замѣчается новое сокращеніе противъ предшествующаго года почти на 50%. Привозъ сократился болѣе всего съ Ташкентской и Самаро-Златоустовской ж. д. Главными станціями назначенія пшеницы въ 1910 г. были: Кокандъ, куда прибыло—3399 т. п., Андижанъ—3173 т., Горчаково—1478 т., Ассаке—861 т., Федченко—469 т. п. и др. Въ 1911 г. пшеницы прибыло: въ Кокандъ—2.793 т., Андижанъ—1.917 т., Горчаково—848 п., Самаркандъ—741 т., Ассаке—566 т., Федченко—406 т., Сѣрово—386 т. п. и т. д. Такимъ образомъ, почти весь привозъ пшеницы поглощаетъ районъ Андижанской вѣтви, обслуживающей части Самаркандской и Ферганской областей.

Особенно рѣзкое увеличеніе замѣчается въ привозѣ муки, что опять таки находится въ связи съ неуражаемъ въ Ферганской области. Здѣсь, однако, есть и другое обстоятельство, придающее росту привоза муки болѣе постоянный характеръ. Населеніе, особенно городское, начинаетъ переходить отъ туземнаго печенія хлѣба къ русскому и для этого приходится приспособляться къ свойствамъ муки. Мука туземнаго помола, годная для туземнаго способа печенія, оказыва-

ется не вполнѣ пригодной для новаго способа. При томъ-же привозная мука отличается чистотою, чего нельзя сказать относительно туземной

Распредѣленіе перевозки муки въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ за послѣднее шестилѣтіе представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Въ мѣстн. сооб	1169	1956	2263	1414	2000	2117
Вывозъ	8	20	5	2	4	1
Привозъ	1729	784	1007	3963	8343	7846
Всего	2906	2760	3275	5379	10347	9.967

За разсматриваемый періодъ мѣстное сообщеніе сравнительно мало измѣнилось—только удвоилось, привозъ же возросъ очень сильно, особенно въ послѣдніе три года. Привозъ муки въ 1911 году увеличился съ Ташкентской желѣзной дороги до 1 мплл. п., съ Самаро-Златоустовской до 1300 т. Владикавказской—до 1370 т.. и затѣмъ отъ 25 до 140 т. пудовъ дали увеличенія дороги Сибирская, Сызрано-Вяземская, Юго-Восточныя, Юго Западныя, Московско-Казанская и Южныя. Въ текущемъ 1912 г. въ привозѣ муки замѣчается сокращеніе на полмилліона пудовъ. Увеличеніе спроса замѣчается и на ржаную муку. Почти весь привозъ пшеничной муки поглощается Андижанскимъ райономъ: въ 1910 г. на ст. Андижанъ прибыло 1135 т. п. этого груза, въ Кокандъ—760 т,, Горчаково—658 т., Федченко—386 т., Ассаке—180 т., Скобелево - 169., Мельниково—57 т. п. и др. Русская мука начинаетъ распространяться и среди туземцевъ Туркестанскаго края. Между прочимъ, Бухара получила въ 1910 г.—188 т. п., Каганъ—117 т. пуд. муки. Въ 1911 г. наибольшее количество муки прибыло почти на тѣже станціи: Андижанъ—1911 т., Кокандъ—1433 т., Горчаково—960 т., Федченко—889 т., Ассаке—314 т., Бухара—224 т., Каганъ—166 т. п. и т. д. Приходящая къ намъ

мука собирается изъ очень отдаленныхъ районовъ. Напр., въ 1910 г. Владикавказская дорога дала намъ— 756 т. п., Самаро-Златоустовская—427 т. п., Астраханская—254 т., Московско-Казанская —58 т., Юго-Восточныя—35 т. пуд. и др.

Привозъ ячменя сокращается въ послѣдніе три года: въ 1910 г. привезено 614 т. п., 1911 г. —601 т. п., въ 1912 г.—81 т. п.

Въ привозѣ другихъ хлѣбовъ не замѣчается особенно рѣзкихъ колебаній и въ общемъ ихъ движеніе связано тоже съ урожаемъ хлѣбовъ въ Туркестанѣ. Всего хлѣба въ зернѣ, кромѣ пшеницы и риса, привезено въ 1910 г.—1357 т., въ 1911 г.—2273 т.

Значительный ростъ перевозки лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ объясняется развитіемъ строительной дѣятельности въ краѣ почти при полномъ отсутствіи мѣстнаго лѣса не только для строительныхъ цѣлей, но даже и для топлива. Лѣсной строительный матеріалъ получается, главнымъ образомъ, съ верховьевъ Оки и Камы по Волгѣ и Каспію, а также черезъ Оренбургъ. Хотя на мѣстѣ есть дрова, такъ называемыя саксауловыя, но ихъ слишкомъ мало сравнительно съ потребностью въ нихъ, да притомъ-же они нужнѣе для укрѣпленія на мѣстѣ песковъ, чѣмъ для топлива. Поступленіе строительныхъ матеріаловъ и дровъ на Средне-Азіатскую желѣзную дорогу съ другихъ путей за послѣднее шестилѣтіе представляется въ слѣдующемъ видѣ, въ т. п.:

Привезено:	1907	1908	1909	1910	1611	1912
Лѣсныхъ матер	1041	1887	1885	2368	3140	4137
Дровъ	2021	1433	1388	1122	4656	4155

Увеличеніе привоза лѣса въ 1912 г. почти на 1 мил. пуд. имѣло мѣсто главнѣйше съ Сызрано-Вяз. и Богословской ж. д.

Особенное увеличеніе привоза дровъ въ 1911 г. объясняется, между прочимъ, и воспослѣ-

довавшимъ въ нѣкоторыхъ частяхъ края запрещеніемъ или ограниченіемъ вырубки саксаула. Главными пунктами отправленія дровъ служатъ: Искандеръ, Учъ-Аджи, Равнина и др. Спросъ-же къ дровамъ предъявляютъ болѣе всего: Кокандъ, Андижанъ, Самаркандъ, Горчаково, Асхабадъ и др. Равнымъ образомъ и на лѣсные матеріалы спросъ предъявляютъ болѣе всего станціи Андижанской вѣтки, которыя усиленно обстраиваются въ послѣднее время. Доставляются эти матеріалы, главнымъ образомъ черезъ Красноводскъ изъ Астрахани и вообще съ Поволожья. Въ 1912 г. уменьшился привозъ дровъ болѣе всего съ Ташкентской ж. д.

Въ связи съ развитіемъ строительства находится и перевозка цемента, котораго перевезено въ 1910 г. 348 т. и въ 1911 г.—486 т. п. Потребляется онъ болѣе всего въ Андижанѣ, Кокандѣ, Самаркандѣ, Асхабадѣ и др. мѣстахъ.

Въ ряду товаровъ, которыми край снабжается изъ внутреннихъ губерній Россіи наибольшее значеніе имѣютъ: мануфактура и сахаръ, спросъ на которые за послѣднее шестилѣтіе выразился въ слѣдующихъ цифрахъ, въ тыс. пуд.:

Привезено:	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Мануфактуры	1513	1179	1189	1577	1907	1767
Сахара	1636	1746	1734	2519	2790	2553

Оба эти товара приходятъ въ край не только для мѣстнаго потребленія, но главнымъ образомъ, для вывоза въ сосѣдніе азіатскіе страны—Персію, Афганистанъ и Китай. Потребленіе ихъ имѣетъ, повидимому, опредѣленные размѣры и нѣкоторое увеличеніе привоза въ 1911 г. носитъ спекулятивный характеръ, такъ какъ въ 1912 году замѣчается нѣкоторое сокращеніе.

Торговля чаемъ обыкновенно связана съ торговлей сахаромъ и только въ 1911 г. замѣчается особенное оживленіе ея, вызванное исклю-

чительно спекуляціей: въ 1911 г. чая всякаго было привезено 1066 т. п. противъ 749 т. п. въ 1910 г., т. е. почти въ полтора раза больше. Масса товара осталась въ таможняхъ не выкупленою и была продана съ аукціона. Въ 1912 г. привозъ чая сократился почти вдвое. Зеленаго чая ввезено въ 1912 г. изъ Батума и Новороссійска на 613 т. п. меньше, чѣмъ въ 1911 г. Вся же перевозка чая по Средне-Аз. ж. дор. выразилась въ послѣднее время въ слѣдующихъ цифрахъ: въ 1908 г.—962 т. п., 1909 г.—1275 т. п., 1911г.—1617 т. и 1912 г. —1084 т. пуд. Чай поступаетъ, главнымъ образомъ, въ Самаркандъ и Асхабадъ—главные распредѣлительные пункты—откуда онъ направляется частью заграницу—въ Персію—частью же идетъ на внутреннее потребленіе. Наибольшее значеніе имѣетъ Самаркандъ, гдѣ имѣется нѣсколько крупныхъ чаеразсыпочныхъ и чаеразвѣсочныхъ заведеній. Чай приходитъ изъ Китая въ Туркестанъ, главнымъ образомъ, водою черезъ Великій и Индійскій океаны, Суэзскій каналъ, Черное море, Батумъ—Баку и Красноводскъ.

Въ перевозкѣ товаровъ по Средне-Азіатской жел. дор. въ мѣстномъ сообщеніи большое значеніе имѣетъ хлопчатниковое сѣмя, которое не такъ еще давно являлось отбросомъ на хлопкоочистительныхъ заводахъ; теперь же оно получило столь разнообразныя примѣненія, что не залеживается на мѣстѣ, а передвигается по всему краю. За послѣднія 6 лѣтъ перевозка хлопчатниковаго сѣмени почти удвоилась, какъ это видно изъ нижеслѣдующей таблицы (въ тыс. пуд.):

Перевезено:	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Въ мѣстн. сооб.	3846	4440	5681	5507	7078	7466
Вывозъ	68	19	22	16	49	27
Ввозъ	1	6	27	14	7	8
Всего	3915	4465	5730	5537	7134	7501

Передвиженіе хлопчатниковаго сѣмени въ вывоз-

номъ и привозномъ направленіяхъ не имѣетъ серьезнаго значенія и оно обусловливается, главнымъ образомъ, расположеніемъ маслобойныхъ заводовъ.

Въ связи съ развитіемъ хлопкомаслобойнаго производства находится и перевозка маслянич-ныхъ жмыховъ, находящихъ себѣ сбытъ преимущественно внѣ предѣловъ края: въ 1910 г. перевезено этого товара всего 2356 т. п., въ томъ числѣ въ прямомъ сообщеніи 1506 т. п.; въ 1911 г. всего перевезено 2602 т. п., въ томъ числѣ въ прямомъ сообщеніи—1266 т. п. Въ 1912 г. перевезено 3665 т. п., въ т. ч. въ прямомъ сообщеніи—2593 т. п.; избытокъ въ 1.257 т. п. пошелъ на Ташкентскую и Самаро-Злат. ж. д.

Перевозка риса въ мѣстномъ сообщеніи имѣетъ большое значеніе, какъ это явствуетъ изъ нижеприводимаго сопоставленія всей перевозки съ перевозкой въ мѣстномъ сообщеніи, въ тыс. пуд:

	1908	1909	1910	1911	1912
Всего перевезено	1764	1957	2309	2893	2606
въ т. ч. въ мѣстн. сооб.	1678	1869	2225	2669	2068

Нѣкоторое увеличеніе замѣчается въ привозѣ риса, составляющаго весьма существенный суррогатъ хлѣба среди туземнаго населенія: въ послѣднее время этого зерна привозилось около 100 т. п. и только въ 1911 г. цифра эта поднялась до 221 т., а въ 1912 г. достигла даже до 534 т. Главными станціями отправленія риса служатъ Ташкентъ, Самаркандъ, Вревская и др. а прибытія—Горчаково, Бухара, Кизилъ-Тепе, Сѣрово, Ванновская и др.

Большой ростъ замѣчается также и въ перевозкѣ нефти и ея остатковъ и керосина, что совершенно понятно, такъ какъ разсматриваемая страна страдаетъ отъ недостатка горючаго и

освѣтительнаго матеріаловъ, а между тѣмъ жизнь оживляется, промышленность развивается и усиленно требуетъ тепла и свѣта. Наиболѣе удобнымъ для этого товаромъ являются мазутъ и керосинъ, доставляемые сюда почти исключительно изъ Баку, такъ какъ мѣстное производство этихъ предметовъ не имѣетъ еще промышленнаго значенія.

Въ статистикѣ Средне-Азіатской желѣзной дороги эти товары показываются лишь въ мѣстномъ сообщеніи, тогда какъ въ дѣйствительности они приходятъ изъ Баку на пароходѣ и только учетъ ихъ начинается съ Красноводска. Нефть и керосинъ мѣстнаго производства, по своей незначительности, принимаютъ очень слабое участіе въ общей перевозкѣ по Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ. Потребителями нефтяныхъ остатковъ и керосина являются: Ташкентъ, Чарджуй, Асхабадъ, Андижанъ, Самаркандъ и др. Малыми партіями керосинъ расходится повсемѣстно.

Еще одинъ товаръ с о л ь—имѣетъ большое значеніе для мѣстнаго сообщенія. Соль добывается во многихъ частяхъ Туркестанскаго края и затѣмъ распредѣляется по всюду. Въ общемъ она перевозится въ количествѣ около полутора милліона пуд., въ томъ числѣ на мѣстное сообщеніе приходится около 90%. Въ 1912 г. всей соли перевезено 1425 т. п., въ томъ числѣ въ мѣстномъ сообщеніи 1387 т.; тогда же привезено ея 30 т. и вывезено 8 т. п.

Обзоръ перевозки главнѣйшихъ грузовъ можно дополнить еще нѣсколькими предметами, представляющими для мѣстной торговли большой интересъ.

Въ группѣ продуктовъ животнаго происхожденія фигурируютъ: к а р а к у л ь, м е р л у ш к а, о в ч и н ы и ш к у р ы, м е ш а, к о ж и, ш е р с т ь и

др. Перевозка ихъ за послѣднее пятилѣтіе представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1907	1908	1909	1910	1911
Каракуль, тыс пуд.	54	68	59	65	45
Очины „ „	382	302	346	355	323
Кожи „ „	191	187	218	231	188
Шерсть „ „	579	509	709	658	507
Меша „ „	32	34	32	37	27
Ковры „ „	48	43	66	61	73

Каракуль отправляется преимущественно изъ Бухары, Кагана, Ташъ-Кепри, Чарджуя и др. Шерсть частью мѣстная, а еще болѣе привозная съ верховьевъ и низовьевъ Аму-Дарьи; отправляется она болѣе всего изъ Чарджуя, Душака (персидская), Ташъ-Кепри (афганская), Мерва, Асхабада и др.

Ковры собираюся изъ тѣхъ-же мѣстъ, которыя даютъ шерсть: Чарджуя, Бухары, Асхабада, Мерва, Коканда и др.

Въ строительномъ дѣлѣ требуется большой ассортиментъ металловъ, въ ряду которыхъ желѣзо занимаетъ первое мѣсто и ввозъ его постоянно возрастаетъ: въ 1909 г. перевезено 680 т. п., въ 1910 г.—1043 т. п. и въ 1911 г.—1174 т. п. Весъ этотъ товаръ расходится, главнымъ образомъ, по Андижанской вѣткѣ: въ 1910 г. въ Андижанъ прибыло желѣза всякаго 246 т. п., Кокандъ—218 т., Скобелево—64 т. п., Чарджуй—101 т. п., Самаркандъ—98 т. п. и т. д. Такимъ образомъ 3 станціи упомянутой вѣтки приняли больше половины всего перевезеннаго желѣза.

При слабомъ развитіи въ краѣ винокуренія и связаннаго съ нимъ водочнаго производства, потребность въ спиртныхъ напиткахъ, а также въ пивѣ, виноградномъ винѣ и даже фруктовыхъ водахъ удовлетворяется привознымъ товаромъ, который поступаетъ сюда въ значительной мѣрѣ въ стеклянной тарѣ, которая потомъ возвращает-

ся обратно. Движеніе поименованныхъ напитковъ и порожней стеклянной посуды за послѣдніе 2 г. видно изъ слѣдующей таблицы:

		1910	1911
Пиво и т. п.	т. п.	703	807
Водочныя издѣлія	„		246
Фруктовыя воды	„		21
Виноградныя вина	„		263
Спиртъ всякій		55	58
Бутылки порожнія		497	553

Столь значительное количество порожней стеклянной посуды изъ подъ напитковъ объясняется тѣмъ, что почти весь поименованный товаръ, кромѣ, конечно, фруктовыхъ водъ, перевозился не въ бочечной тарѣ, какъ-бы слѣдовало ожидать, а въ стеклянной, чтобы онъ могъ поступать въ продажу безъ разливки или переливки. Такъ, изъ общаго привоза пива въ 1912 г. 764 т. п., товаромъ малой скорости привезено всего 573.335 п. и въ томъ числѣ въ бочечной тарѣ было получено только 45.056 п., т. е. около 8%; того-же товара и тогда-же получено еще 187953 п. большой скоростью, причемъ въ бочкахъ его не было совсѣмъ; затѣмъ пассажирскою скоростью прибыло еще 2450 п. пива и опять не въ бочкахъ или боченкахъ, а въ стеклянной посудѣ. Водочныя издѣлія еще рѣже пользуются бочечной тарой и потому понятно, что въ этой отрасли торговли должна оставаться масса порожней стеклянной посуды. Здѣсь она не находитъ сбыта, за отсутствіемъ соотвѣтствующихъ производствъ, и возвращается обратно, чтобы вновь прибыть сюда съ тѣмъ-же грузомъ.

Вотъ въ общихъ чертахъ картина передвиженія главнѣйшихъ частныхъ массовыхъ грузовъ по Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ.

Размѣръ воинскихъ перевозокъ показанъ въ Приложеніи XII.

Для полноты представленія о работѣ дороги слѣдуетъ сюда-же прибавить еще перевозку животныхъ. Послѣднихъ, вообще говоря, перевозится по Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ немного, но за послѣднее время въ этомъ дѣлѣ замѣчается нѣкоторое оживленіе: въ 1907 г. перевезено всѣхъ животныхъ 76 т. головъ, въ 1908 г. —138 т., 1909 г. —113 т., 1910 г.—182 т. и въ 1911 г.—168 т. головъ. Главную массу ихъ, около 85%, составляютъ овцы и бараны, лошади—около 8% и на всѣ прочія животныя приходится около 7%.

Въ 1912 г. общее число перевезенныхъ животныхъ сократилось приблизительно на 600 головъ, въ томъ числѣ наибольшее уменьшеніе пришлось на лошадей, коихъ перевезено 12545 противъ 16.400 гол. въ 1911 г., а число перевезенныхъ овецъ и барановъ возрасло на 4.4 т. головъ.

Колебаніе въ перевозкѣ животныхъ за послѣднія 13-лѣтъ представлено въ приложеніи XIII

III Кладидороги. Кромѣ платныхъ грузовъ, дорога перевозитъ еще значительное количество грузовъ для собственной надобности. Въ количественномъ отношеніи служебныхъ грузовъ за первыя десять лѣтъ разсматриваемаго тринадцатилѣтняго періода перевозилось въ $1^1/_2$ и даже 2 раза больше, чѣмъ платныхъ грузовъ; съ 1910 г. это отношеніе рѣзко мѣняется: количество служебныхъ грузовъ почти не измѣняется, тогда какъ частныхъ прибавляется на 20—30% ежегодно, благодаря чему въ 1912 г., напр., частныхъ грузовъ перевезено на 19996 т. п. больше хозяйственныхъ, и это явленіе не есть случайное; дѣятельность дороги дѣйствительно расширяется и можно думать, что въ дальнѣйшемъ отношеніе перевозокъ частныхъ и казенныхъ грузовъ будетъ выражаться еще болѣе въ пользу частныхъ. По пробѣгу

хозяйственные грузы проходятъ очень короткія разстоянія, вслѣдствіе чего работа дороги въ пудоверстномъ отношеніи для платныхъ грузовъ слишкомъ вдвое превышаетъ работу для служебныхъ грузовъ: въ 1911 году, напр., средній пробѣгъ первыхъ достигъ 524 в. противъ 257 в. для послѣднихъ. Въ 1912 г. сохранилось приблизительно такое-же соотношеніе.

Перевозка хозяйственныхъ грузовъ не попадаетъ въ общую статистику и она учитывается особо. Болѣе трети ихъ составляетъ балластъ, и если къ нему прибавить и воду, то эти два предмета составятъ въ общемъ около 60% всѣхъ хозяйственныхъ грузовъ.

Въ общемъ итогѣ, для хозяйственныхъ нуждъ дороги въ рабочихъ поѣздахъ и въ поѣздахъ коммерческаго движенія разнаго груза перевезено въ 1911 г. 93.3 мил. пуд. съ пробѣгомъ 24 милліарда пудоверстъ. Въ 1912 г. разсматриваемаго груза перевезено нѣсколько меньше—93 м. п. съ пробѣгомъ 23 милліарда пудоверстъ.

Главнымъ грузомъ, какъ по количеству, такъ и по пробѣгу, является балластъ, который въ послѣднее время составляетъ почти половину всѣхъ хозяйственныхъ грузовъ; второе мѣсто занимаетъ вода, которою приходится снабжать многія станціи, главнымъ образомъ, въ Закаспійской области, расположенныя въ степяхъ, лишенныхъ воды. Послѣдняя требуется не только для паровозовъ, но и для питья, такъ какъ и питьевой воды во многихъ мѣстахъ вовсе не имѣется. Средній пробѣгъ воды составляетъ 250 вер.

Изъ прочихъ хозяйственныхъ грузовъ наиболѣе значительнымъ является топливо, въ томъ числѣ нефтяные остатки достигаютъ 10 мил. пуд., такъ какъ паровозы на всей сѣти Средне-Азіатскихъ желѣзныхъ дорогъ отопляются исключительно этимъ жидкимъ горючимъ матеріаломъ.

Затѣмъ требуется масса строительнаго матеріала, шпалы, рельсы, металлы и пр. пр. Всѣ эти товары, составляя въ совокупности около 24 мил. пуд., поступаютъ на дорогу изъ другихъ губерній и областей Россіи.

Въ дополненіе къ таблицѣ XIV, характеризующей хозяйственные грузы въ количественномъ отношеніи, можно привести другую, выясняющую стоимость потребляемыхъ предметовъ (кромѣ воды и балласта). Дѣйствительный расходъ на матеріалы употребленные эксплоатаціей дороги въ 1908 г. достигъ 9356 т., въ 1909 г. 7.718 т., 1910 г. —8444 т. и, въ 1911г. —8130 т. руб. Въ эти суммы входитъ, однако, и стоимость использованныхъ старыхъ и негодныхъ предметовъ, общая стоимость коихъ въ послѣднемъ отчетномъ году (1911 г.) достигла 780 т. руб. Въ приложеніи XV приведены свѣдѣнія за послѣдніе 4 года о стоимости предметовъ потребленія дороги по 12 главнѣйшимъ группамъ, изъ коихъ наиболѣе крупнымъ является топливо вообще и нефтяное въ частности. Въ 1911 г. жидкаго топлива израсходовано на 2247 т. руб., что составляетъ около 28% расхода всѣхъ матеріаловъ —8130 т. р.

Затѣмъ на большую сумму требуются рельсы, шпалы и скрѣпленія для нихъ, лѣсной строительный матеріалъ, металлы не въ дѣлѣ и др.

Расходъ матеріаловъ, разумѣется находится въ прямой зависимости отъ размѣровъ движенія и вообще интенсивности работы дороги. Сопоставленіе данныхъ по этому предмету представляется за послѣдніе 3 года въ слѣдующемъ видѣ:

	1909	1910	1911
Сдѣлано поѣздо-вер., тыс.	8983	9664	10084
„ осевер. ваг., тыс.	452924	499774	557478
Налич. остатокъ матеріаловъ на 1 Янв., на т. р.	8513	9130,	7117

	1909	1910	1911
Въ теченіе года поступило на тыс. руб. .	8556	5978	8048
„ „ израсходовано .	7939	7991	8130
Остатокъ на 1-Января .	9130	7117	7367

Норма оборотнаго капитала для Средне-Аз. жел. дор- съ 1910 г. опредѣлена въ 5 530 т. р. и, слѣдовательно, переобремененность его за разсматриваемый періодъ составитъ около 33%, что объясняется перезаготовками въ прежніе годы матеріаловъ, приборовъ и инструментовъ, которые, небудучи использованы своевременно, частію вышли изъ употребленія, частью пришли въ негодность, а частью продолжаютъ оставаться въ запасахъ. За послѣднее время было обращено особенное вниманіе на уменьшеніе этой переобремененности и, благодаря этому, въ 1910, 1911 и 1912 г. матеріаловъ пріобрѣталось меньше, чѣмъ ихъ расходовалось: въ 1910 г. разница эта достигла 2 милл. р., въ 1911 г.—96 т. р.

На 1 Янв. 1912 г. въ складахъ дороги оставалось разныхъ годныхъ къ употребленію матеріаловъ на 7021 т. р. и, слѣдовательно, переобремененность оборотнаго капитала на это число выразится въ суммѣ 1.491 т. р, что составляетъ только 27%.

Къ приведенному обзору инвентаря Средне-Азіатской желѣзной дороги и ея работы необходимо прибавить нѣсколько словъ о численности ея населенія, составляющаго ея живой инвентарь, если такъ можно выразиться.

На разсматриваемой дорогѣ ежегодно работаетъ около полутора десятка тысячъ служащихъ и рабочихъ, постоянныхъ, временныхъ и поденныхъ всякихъ профессій, зарабатывающихъ въ годъ около 7—8 мил. руб. или въ среднемъ около 470 р. въ годъ каждый. Въ 1909—1911 г. г., по которымъ имѣются наиболѣе полныя свѣдѣнія, всѣхъ

служащихъ на дорогѣ начиная отъ инженеровъ—руководителей до чернорабочихъ—исполнителей насчитывалось 15811 чел. въ 1909 г., 17369 въ 1910 г. и 17.846—въ 1911 г., получившихъ въ общемъ итогѣ въ 1909 г. 7379 т. р., или въ среднемъ по 467 руб. каждый въ годъ, въ 1910 г.—8073 тыс. руб., а въ среднемъ- 465 руб. и въ 1911 г. 8416 тыс. р., а въ среднемъ 472 руб.

Цифры эти по главнѣйшимъ службамъ распредѣлялись слѣдующимъ образомъ:

	Число			Общее содержаніе въ тыс. руб.			Среднее содерж. въ р.		
	1911	1910	1909	1911	1910	1909	1911	1910	1909
Управленіе	1675	1458	1356	1135	1070	975	678	730	715
Сл. Пути	6513	6840	5764	2002	2063	1785	307	302	309
„ Тяги	5680	5502	5256	3453	3271	3045	607	594	580
„ Движен.	3978	3569	3435	1827	1668	1573	459	467	458

Управленіе обнимаетъ собою Канцелярію Начальника Дороги, Службу Сборовъ, Главную Бухгалтерію, Коммерческій Отдѣлъ, Врачебный, Учебный и др. менѣе значительныя Службы. По числу личнаго состава, первое мѣсто занимаетъ Служба Пути, а по заработку— Служба Тяги, что весьма понятно, такъ какъ въ первой контингентъ простыхъ рабочихъ, тогда какъ во второй преобладаютъ дѣятели съ болѣе высокимъ техническимъ цензомъ—техники всякого рода, машинисты, мастера и т. п. со спеціальными образованіемъ и подготовкой.

По способу найма, служащіе и рабочіе подраздѣляются на постоянныхъ, временныхъ и поденныхъ Въ тѣхъ же 1909, 1910 и 1911 г. г. общій итогъ служащихъ слагается изъ слѣдующихъ данныхъ:

	Число			Общее содержаніе въ тыс. руб.			Среднее содержаніе въ руб.		
	1909	1910	1911	1909	1910	1911	1909	1910	1911
Постоянныхъ.	10406	10793	11388	5221	5581	5895	502	517	518
Временныхъ	195	273	95	86	103	69	441	377	729
Поденныхъ	5210	6303	6363	2072	2389	2452	398	379	389
Всего .	15811	17369	17846	7379	8073	8416	467	465	472

Къ этому числу слѣдуетъ прибавить еще рабочихъ отъ подрядчиковъ и рядчиковъ—1412—и тогда общій итогъ служащихъ и рабочихъ въ 1909 г. достигнетъ 16223 чел.*). Къ населенію же Средне-Азіатской ж. д. слѣдуетъ причислить также женъ, дѣтей, родителей и родственниковъ, находящихся на иждивеніи служащихъ и пользующихся отъ дороги разными пособіями и льготами. Въ 1909 г. такихъ лицъ оказалось—39446 человѣкъ и, слѣдовательно, населеніе Средне-Азіатской желѣзной дороги, прямо или косвенно заинтересованное въ работѣ послѣдней, выразится въ суммѣ 55669 человѣкъ.

Все населеніе дороги къ 1910 году 50711 ч., въ томъ числѣ 16927 служащихъ и рабочихъ, 33784 членовъ ихъ семействъ, въ томъ числѣ женъ, родственниковъ, прислуги и пр.—13812, дѣтей служащихъ—13997 и учениковъ техническихъ и др. желѣзнодорожныхъ школъ—5971.

По отдѣльнымъ службамъ служащіе распредѣляются слѣдующимъ образомъ: Управленіе дороги—1261, въ т. ч. 60 женщинъ, Служба Пути—4717, въ т. ч. 123 женщины, Служба станціонная—2193, поѣздная—931, депо—1183, мастерскія—5401, телеграфа—753, въ т. ч. 48 женщинъ, врачебная—282, въ томъ числѣ 75 женщинъ и жандармская—206, а всего 16927 человѣкъ, въ томъ числѣ 306 женщинъ.

*) Данныя о числѣ служащихъ въ разныхъ источникахъ показывается не одинаково, но ими все-таки приходится пользоваться для распредѣленія ихъ по группамъ.

Въ 1911 г. число служащихъ опредѣлилось въ 16901 чел., въ томъ числѣ женщинъ —346; къ нимъ слѣдуетъ прибавить еще 31826 человѣкъ состоящихъ изъ женъ, дѣтей, родственниковъ и прислуги и такимъ образомъ общая численность населенія опредѣлится въ 48727. или 65.4%, т. е. почти на каждаго служащаго приходится по 2 человѣка членовъ семьи.

Въ отчетѣ дороги, изъ котораго взяты приведенныя цифры, перечислены не всѣ службы и потому въ дѣйствительности населеніе дороги нѣсколько больше. По моему частному подсчету, населеніе Средне-Азіатской желѣзной дороги къ концу 1911 г. опредѣлилось въ 17706 чел. Примѣняя къ 1911 году масштабъ 1910 г., общее число населенія составитъ 57 тыс. душъ.

По національностямъ число служащихъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ: русскіе составляютъ 80.7%, мусульмане —14.6%, поляки— 2.6, нѣмцы—0.8, армяне —0.7, евреи —0.2% и т. д. Болѣе детальное распредѣленіе по службамъ и по національностямъ представлено въ таблицѣ XVI.

В р а ч е б н а я п о м о щ ь. Врачебный персоналъ въ 1911 году состоялъ изъ 26 врачей, въ томъ числѣ одна женщина, 2 провизоровъ, 124 фельдшеровъ, 21 акушерки и 122 остальныхъ служащихъ: сидѣлокъ, кухарокъ, прачекъ, сестеръ милосердія и др.

Для леченія больныхъ на дорогѣ при станціяхъ имѣется 12 больницъ съ 323 кроватями, 7 пріемныхъ покоевъ съ 14 кроватями и 32 фельдшерскихъ околодка, изъ коихъ 20 при врачахъ и 12—въ завѣдываніи фельдшеровъ.

Въ 1911 г. пользовано служащихъ, рабочихъ и членовъ ихъ семействъ—145136 человѣкъ, въ томъ числѣ служащихъ на дорогѣ 54006, учениковъ—4654, членовъ семействъ 42760, дѣтей служащихъ 42245 и пассажировъ 445 человѣкъ.

Уволено въ неспособные: по увѣчью—14 и по болѣзни—24 человѣка.

Умерло всего 935 чел., въ томъ числѣ служащихъ 122, учениковъ, членовъ семьи, дѣтей служащихъ, постороннихъ лицъ и пассажировъ—813 человѣкъ.

Въ 1911 г на дорогѣ было 2938 несчастныхъ случаевъ, въ томъ числѣ легкихъ поврежденій—2659, среднихъ поврежденій—130, тяжелыхъ поврежденій—107 и смертей—42. Въ числѣ пострадавшихъ было 2062 служащихъ, 761—членовъ ихъ семействъ, 51 пассажиръ и 64 постороннихъ лица.

Учебныя заведенія. Средне-Азіатская желѣзная дорога имѣла на 1 Января 1912 года всего 25 учебныхъ заведеній, въ томъ числѣ 5 двухклассныхъ мужскихъ, 4—двухклассныхъ женскихъ, 5 двухкласныхъ смѣшанныхъ, 10—одноклассныхъ смѣшанныхъ и одно одноклассное женское училище.

Всѣхъ учащихся насчитывалось на 1 Января 1912 г.- 2819, въ томъ числѣ 1621 мальчикъ и 1198 дѣвочекъ.

Учительскій персоналъ всѣхъ училищъ состоялъ изъ 105 лицъ, въ томъ числѣ 24 преподавателя и 38 преподавательницъ общеобразовательныхъ предметовъ, законоучителей—12, учителей пѣнія—6, учительницъ рукодѣлія—3, и учителей гимнастики—16.

Распредѣленіе учащихся по отдѣльнымъ учебнымъ заведеніямъ на 1 Января 1912 г. показано въ приложеніи XVII.

Для облегченія возможности дѣтямъ линейныхъ служащихъ, проживающихъ внѣ мѣстъ нахожденія школъ, получать первоначальное образованіе, на дорогѣ къ 1 Января 1912 г. состояло 5 интернатовъ, въ томъ числѣ при Красноводскомъ училищѣ на 10 мальчиковъ, при Казан-

джикскомъ смѣшанномъ на 15 мальчиковъ, при Бахарденскомъ смѣшанномъ— на 21 мальчика и на 19 дѣвочекъ, при Фарабскомъ смѣшанномъ — на 18 мальчиковъ и 13 дѣвочекъ и, наконецъ, при Каганскомъ смѣшанномъ—на 25 мальчиковъ.

Всего въ интернатахъ 89 мальчиковъ и 32 дѣвочки.

Въ интернатахъ дѣти получаютъ безплатно помѣщеніе, постельныя принадлежности и пищевое довольствіе.

По національностямъ и по вѣроисповѣданію учащіеся распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

По національност.:	мальч.	дѣв.	По вѣроисповѣдан.:	мальч.	дѣв.
Русскихъ	1580	1143	Православнаго	1573	1162
Поляковъ	7	11	Армяно-Григор.	10	4
Армянъ	25	15	Римско-катол.	10	11
Нѣмцевъ	7	2	Іудейскаго	1	1
Грузинъ	3	3	Магометанскаго	6	1
Евреевъ	1		Прочихъ вѣроис.	32	13
Туркменъ	2				
Прочихъ національн.	7	1			

По возрасту дѣти распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

Лѣта	7	8	9	10	11	12	13	14	15-18
Мальчики	52	249	310	302	214	227	142	83	56
Дѣвочки	14	162	239	216	290	174	81	22	3

Наибольшее число дѣтей приходится на возрастъ отъ 9 до 12 лѣтъ.

Кромѣ поименованныхъ училищъ и интернатовъ, содержимыхъ на средства Средне-Азіатской желѣзной дороги, на тотъ-же источникъ содержится и интернатъ при Асхабадскомъ техническомъ желѣзнодорожномъ училищѣ. На 1 Января 1913 г. въ этомъ интернатѣ числилось 100 воспитанниковъ.

Финансовые результаты работы Средне-Азіатской желѣзной дороги. Для опредѣленія дѣйствительныхъ размѣровъ оборотовъ по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ должны приниматься во вниманіе не только чисто де-

нежные доходы и расходы, но подлежать учету и такъ называемые безденежные, вызываемые или обусловливаемые перевозками хозяйственныхъ грузовъ, наймомъ отъ казенныхъ дорогъ у другихъ подвижного состава, оборотомъ старыхъ, уже отнесенныхъ въ свое время, при употребленіи въ дѣло, на подлежащіе источники матеріаловъ (рельсовъ, шпалъ и т. п.) и т. п.

Распредѣляя доходы и расходы по эксплоатаціи Средне-Азіатской жел. дор. по этимъ двумъ категоріямъ за послѣднія 13 лѣтъ, получится слѣдующая картина (Приложеніе XVIII):

Изъ приведеннаго сопоставленія явствуетъ, что безденежный доходъ составляетъ въ среднемъ около 11% всего дохода, безденежный же расходъ нѣсколько больше—около 12,5%.

Средній денежный доходъ дороги за 1900—1911 г.г. составляетъ 14,302 т. р., а средній расходъ 12,416 т. р. и, слѣдовательно, средній коэффиціентъ эксплоатаціи выразится въ цифрѣ 86,9. Въ началѣ этого періода коэффиціентъ эксплоатаціи былъ 74,1, а въ концѣ 71,1.

По предварительнымъ даннымъ, за минувшій 1912 г. денежный доходъ поднялся до 22,497 т. р., т. е. на 787 т. р. больше противъ предшествующаго; расходъ же не только не возросъ, но даже нѣсколько понизился на 112 т. р. за тѣ же годы, соотвѣтственно чему увеличилась и прибыль на 899 т. р., а коэффиціентъ эксплоатаціи понизился до 68,1.

Дѣло въ томъ, что пока Средне-Азіатская дорога была изолирована отъ общей сѣти желѣзныхъ дорогъ, хозяйство ея было въ такомъ удовлетворительномъ состояніи что давало чистую прибыль, возраставшую съ каждымъ годомъ. Въ началѣ разсматриваемаго періода чистой денежной выручки оказалось 2.652 т.р.; спустя 5 лѣтъ, цифра эта почти удвоилась, достигнувъ въ 1904 г.—4,801 т.

р., но уже въ слѣдующемъ 1905 году, вслѣдствіе забастовокъ рабочихъ и пріостановокъ движенія поѣздовъ, чистая выручка сразу понизилась до 781 т. р. Когда же затѣмъ, въ Январѣ 1906 г., Ташкентская дорога была открыта для желѣзнодорожныхъ операцій, прибыль понизилась сначала до 462 т. р., а потомъ перешла уже въ убыль, которая имѣла мѣсто въ 1907, 1908 и 1909 г.г. Слѣдующіе три года дорога работала весьма интенсивно и, благодаря хорошимъ урожаямъ хлѣбовъ въ Россіи въ 1909 и 1910 гг. и хлопка въ Туркестанѣ, обмѣнъ товаровъ между центромъ Россіи и ея средне-азіатской окрайной принялъ чрезвычайно большіе размѣры, прямымъ результатомъ чего вновь оказалась перевыручка, которая въ 1910 г. выразилась въ суммѣ 2,369 т. р., въ 1911 г.—6,268 т., а въ 1912 году достигла 7 милл. рублей.

На доходность дороги въ первыя 10 лѣтъ разсматриваемаго періода имѣло серьезное вліяніе, между прочимъ, пользованіе дешевымъ войнскимъ трудомъ, продолжавшееся до 1909 г., когда войнскія команды были освобождены отъ желѣзнодорожной службы и окончательно замѣнены болѣе дорогими вольнонаемными служащими.

За разсматриваемый 13 лѣтній періодъ наилучшій коэффиціентъ эксплоатаціи—68.1, имѣлъ мѣсто въ 1912 г., а наихудшій-120,2-- въ 1908 г.

Въ дополненіе къ приведенной таблицѣ можно указать, что безденежный доходъ въ 1911 г. образовался отъ служебныхъ перевозокъ для нуждъ эксплоатаціи—1,731 т., для новыхъ дополнительныхъ работъ—26 т., отъ отдачи въ наемъ во временное пользованіе подвижного состава—6 т. и отъ продажи стараго и негоднаго имущества—235 т. р.

Безденежный же расходъ въ томъ же 1911 г. въ суммѣ 2,322 т. р. образовался изъ слѣду-

ющихъ статей: изъ стоимости служебныхъ перевозокъ—1,731 т., изъ стоимости старыхъ матеріаловъ, употребленныхъ для нуждъ эксплоатаціи и для работъ—149 т., по конвенціоннымъ и другимъ разсчетамъ съ казенными желѣзными дорогами—248 т., стоимости % начисленій на рабочую силу—28 т., суммъ поступившихъ на возстановленіе кредита въ возвратъ расходовъ— 11 т., пожарныхъ убытковъ—15 т. и наградныхъ за результаты эксплоатаціи въ 1909 г.—140 т. р.

Для выясненія соотношенія главнѣйшихъ статей доходовъ и расходовъ можно представить слѣдующую таблицу съ подраздѣленіемъ дохода по 6 главнѣйшимъ статьямъ (въ тыс. руб.):

	От перевозки пассажировъ	От перевозки багажа и грузовъ большой скорости	От перевозки грузовъ малой скорости	Дополнительные сборы связанные съ движеніемъ	Служебныя перевозки	Разныя статьи дохода	Дохода всего
1906 . .	1734	235	12148	612	1394	187	16.310
1907 . .	2102	272	10743	681	1734	256	15.788
1908 . .	2635	273	9063	662	1995	757	15.385
1909 .	2941	310	10197	737	1586	356	16.127
1910 .	3304	340	12121	936	1597	600	19 248
1911 . .	3886	409	15721	1356	1757	605	23.709
1912*) .	4250	395	15924	1309	1611	408	23.896

Въ этой таблицѣ первыя три статьи относятся къ выручкѣ по движенію и операціямъ связаннымъ съ нимъ и составляютъ въ общемъ итогѣ 84,4% всѣхъ доходовъ, остальные же 15,6% слагаются изъ дохода отъ таксировки служебныхъ перевозокъ (7,5%), изъ дохода по финансовымъ и дополнительнымъ оборотамъ и предпріятіямъ (5,7%) и разныхъ статей дохода (2,5%).

Въ доходахъ зависящихъ отъ движенія выручка отъ перевозки грузовъ малой скорости занимаетъ доминирующее положеніе и она особенно выросла въ 1911 г. противъ предшествующихъ

*) Цифры предварительныя.

лѣтъ—на 23%. Увеличилась также и выручка отъ пассажирскаго движенія, но всего на 15%. Нѣкоторыя объясненія о причинахъ столь значительнаго увеличенія доходныхъ статей будутъ указаны ниже, послѣ обзора расходныхъ статей.

За послѣднія 6 лѣтъ расходъ по главнѣйшимъ 9 рубрикамъ распредѣлялся слѣдующимъ образомъ (въ тыс. р.):

	Центральн. Управл. Сборы. Коммерч. отд. и общіе расходы по Управленію	Управленіе дороги, Врачебная и Матеріальная части	Надзоръ за путемъ и зданіями; содержаніе и ремонтъ ихъ	Движеніе, Телеграфъ и Телефонъ	Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава	Особые обязательные расходы	Расходы вызываемые чрезвычайными обстоятельствами съ продоволь. кредитомъ	Расходы по финансовымъ дополнительнымъ оборотамъ и предпріятіямъ	Расходы отъ таксировки служебныхъ перевозокъ	ВСЕГО
1906	763	978	3 188	1763	6960	140	412	23	1394	15.621
1907	909	1075	3.644	2014	7506	145	404	12	1734	17.443
1908	1000	1134	3.504	2217	6857	140	631	6	1934	17.347
1909	765	1120	3.815	2227	6833	97	434	0.8	1568	16.859
1910	857	1105	3.898	2479	6729	79	408	2 7	1587	17.144
1911	1090	1108	3.357	2770	7206	82	281	0.3	1731	17.626
1912	689	1124	3.475	2677	6846	80	439	—	1761	17.091

Наибольшая часть расхода въ 1911 г. приходится на V отдѣлъ—тягу поѣздовъ и содержаніе и ремонтъ подвижного состава—7206 т. р. (40,6%); на второмъ мѣстѣ стоитъ расходъ по надзору за путемъ и сооруженіями, содержанію и ремонту ихъ—3357 т. (18,9%), третье мѣсто принадлежитъ расходу по службѣ движенія, телеграфа и телефона 2770 т. (15,6%); четвертая статья—таксировка служебныхъ грузовъ—1,731 т. р. (9,8%); пятая статья—расходъ по содержанію Управленія дорогою, Врачебной и Матеріальной службъ—1108 т. (6,2%); шестая статья—расходы по содержанію службъ Сборовъ и Коммерческой—1090 т. (6 1%) и т. д.

Интенсивность грузового движенія по Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ въ 1911 г., вызванная отчасти спекулятивнымъ характеромъ торговли хлѣбомъ въ зернѣ и мукѣ, а также сахаромъ и нѣкоторыми другими товарами, вызвала въ свою очередь и усиленное передвиженіе пассажировъ. Число ихъ, равно какъ и пробѣгъ, значительно увеличились, но на средней выручкѣ это отразилось несоотвѣтственно: въ 1909 г. средняя выручка съ пассажиро версты достигла 0,82 к., въ 1911 г. цифра эта упала до 0,78 к., что объясняется необычайнымъ приливомъ населенія IV класса, перемѣщающагося по дешевому тарифу и на короткія разстоянія. Послѣднее обстоятельство обусловило непзмѣнность средней выручки отъ перевозки багажа: въ 1909 г. пудъ багажа, при среднемъ пробѣгѣ въ 269 в., далъ 0,08 к. на версту и эта же цифра получилась въ 1911 г. при пониженіи средняго пробѣга до 239 в. Перевозка грузовъ малой скорости также характеризуется паденіемъ средней выручки съ пуда и версты съ 0,029 к. въ 1909 г., 0,028 к.—въ 1910 г., 0,027 к.—въ 1911 г. при возрастаніи средняго пробѣга съ 497 в. до 518 и 528 в., что объясняется наибольшимъ приливомъ грузовъ, перевозимыхъ по дешевому тарифу.

Расходныя статьи 1912 г. показываютъ еще большее улучшеніе хозяйства Средне-Азіатской ж. д. При одинаковомъ количествѣ перевозки въ 1911 и 1912 г.г. грузовъ, перевозка пассажировъ въ 1912 г. значительно возросла противъ 1911 г. и, несмотря на это, расходъ сократился съ 17626 т. р. въ 1911 г. до 17091 т. р.—въ 1912 г., т. е. слишкомъ на полмилліона р. Большое сокращеніе замѣчается, въ частности, и по Тягѣ и Центральному Управленію.

Ничто не предвѣщало такого значительнаго прилива массовыхъ грузовъ, какой въ дѣйстви-

тельности имѣлъ мѣсто въ 1911 г., вслѣдствіе чего и смѣтныя предположенія, вообще составляемыя очень осторожно, на этотъ разъ сильно разошлись съ дѣйствительными приходомъ и расходомъ: по смѣтѣ 1911 г. ожидалось къ поступленію 16,996 т. р., въ дѣйствительности же поступило 23,709 т. р. Само собою разумѣется, что столь значительная перевыручка не могла не вызвать соотвѣтствующаго перерасхода. И, дѣйствительно, по смѣтѣ предполагалось израсходовать 15,674 т. р., а было израсходовано 17,471 т. р., всего на 1,797 т. р. больше, въ томъ числѣ по расходамъ независящимъ отъ движенія—1.050 т. р. и по расходамъ измѣняющимся соотвѣтственно размѣрамъ движенія—747 т. р.

Наибольшее превышеніе поступленія противъ смѣтнаго предположенія получилось по перевозкѣ грузовъ большой и малой скорости: предполагалось къ поступленію 10,695 т. р., а поступило—15,875 т. По остальнымъ статьямъ разница не столь значительна.

Обращаясь за симъ къ распредѣленію доходовъ и расходовъ на версту дороги, на поѣздоверсту и осе-версту, дѣло представляется въ слѣдующемъ видѣ (Приложеніе XIX).

Денежные доходы на версту дороги въ послѣдніе годы значительно увеличиваются и наибольшей величины достигли въ 1912 году—9.524 р. противъ 4331 т. р. въ 1900 г., т. е. на 134%, что совершенно отвѣчаетъ росту доходовъ, такъ какъ за это время длина дороги не измѣнялась.

Доходъ на 100 поѣздоверстъ въ 1912 г. возросъ на 30% противъ 1900 г., а доходъ на 10 тысячъ осеверстъ въ тотъ же періодъ возросъ всего на 20%. Меньшій приростъ дохода на осеверсту противъ поѣздоверсты находитъ себѣ объясненіе въ томъ, что въ послѣднее время вводятся многоосные вагоны, какъ для удобства и ком-

форта пассажировъ, такъ и для спеціальныхъ перевозокъ—скоропортящихся товаровъ.

На ряду съ увеличеніемъ дохода по тремъ упомянутымъ измѣрителямъ, замѣчается сокращеніе расходовъ по тѣмъ же измѣрителямъ, что указываетъ, какъ на улучшеніе паровознаго хозяйства, такъ и на упорядоченіе всего грузового движенія.

Для выясненія причины начавшагося улучшенія хозяйства Средне-Азіатской ж. д. можно привести слѣдующія соображенія. Урожай хлопка, давшій Средне-Азіатской дорогѣ въ 1909 г.—11,884 т. п. этого товара противъ 9,119 т. п. въ 1908, вызвалъ приливъ въ Туркестанъ большихъ капиталовъ, а совпавшій съ этимъ временемъ неурожай хлѣбовъ въ Хивѣ и на богарныхъ земляхъ коренного Туркестана потребовалъ привоза изъ внутреннихъ губерній хлѣба въ зернѣ и мукѣ: пшеницы было привезено въ 1910 г.—9320 т. п. противъ 1,944 т. п. въ 1909 г. и муки 3,963 т. п. противъ 1,007 т. п. въ 1908 г. Хотя въ слѣдующемъ 1911 г. привозъ пшеницы нѣсколько сократился (до 6951 т. п.), за то привозъ муки вновь возросъ до 8343 т. п. Столь значительное превышеніе привоза пшеницы и муки противъ дѣйствительной потребности вызвало въ 1911 г. на мѣстныхъ рынкахъ спекуляцію, захватившую и нѣкоторыя другія отрасли торговли: чайную, сахарную, мануфактурную и др. Если къ этому прибавить, что и политическія неурядицы въ Персіи сократили спросъ оттуда на русскіе товары, то будетъ понятно, почему предложеніе значительно превысило спросъ; спекуляторы не могли расторговаться во время, вслѣдствіе чего часть товаровъ осталась за банками и въ таможняхъ и была продана съ аукціона.

На ряду съ торговлею спекулятивнаго характера, бойко шла и торговля предметами нормаль-

наго обихода. Успѣхи культуры хлопчатника вызвали расширеніе заводовъ, перерабатывающихъ этотъ товаръ, для чего потребовались разнообразные строительные матеріалы, топливо и т. п. и начался оживленный обмѣнъ торговли между внутренними губерніями Россіи и Средне-Азіатской окраиной. Благодаря этому, обычный ежегодный приростъ перевозки частныхъ грузовъ— около 5 м. п., въ 1910 г. возросъ до 16½, а въ 1911 даже до 24 м. п.: въ 1910 г. всего перевезено 89 м., въ 1911 г.—113 м.

Этотъ годъ былъ крайне тяжелымъ для Туркестанскаго края, который понесъ тогда около 40 м. р. убытка вслѣдствіе паденія цѣнъ на хлопокъ. Столь значительное ослабленіе платежной способности населенія особенно рѣзко сказалось на сокращеніи почти всѣхъ привозныхъ товаровъ, вслѣдствіе чего общая перевозка частныхъ и воинскихъ грузовъ въ 1912 г. (112371 т. п.) не только не могла превысить перевозки 1911 г. (112651 т. п.), но даже не могла сравниться съ нею. Перевозка предметовъ спекуляціи стала значительно сокращаться: пшеница, мука, чай, мануфактура, сахаръ —пошли на убыль, давши сокращеніе почти на 4 мил. п., какъ это видно изъ прилагаемой при семъ таблицы перевозки грузовъ малой скорости:

	1910	1911	1912
Пшеница	12,886	12,014	9,349
Мука	5,379	10,347	9,967
Чай	1275	1,617	1,084
Мануфактура	2269	2,705	2,476
Сахаръ	2748	3,058	2,553
Всего	24,557	29,741	25,429
Хлопокъ	10,532	14,603	15,230
Сѣмя хлоп.	5,537	7,134	7,501
Фрукты	2,535	2,825	3,129
Дрова	3,488	6005	5,387

	1910	1911	1912
Лѣсные матер.	4,555	5984	6902
Нефть	2030	3,·51	3000
Керосинъ	2511	2803	3129
Соль	1189	1584	1425
Масло хлопч.	1576	1772	2382
Всего	33,953	45961	48085
И т о г о	58,510	75702	73,514

Перевозка же другихъ 9 предметовъ дала прироста около 2 мил. п. и такъ какъ и всѣ прочіе грузы также дали нормальный приростъ, то въ общемъ итогѣ перевозка за два послѣдніе года грузовъ малой скорости почти не пострадала: уменьшилась перевозка дешевыхъ грузовъ, увеличилась перевозка болѣе цѣнныхъ, что вмѣстѣ съ ростомъ пассажирскаго движенія (4250 т.—3933 т.) увеличило доходность дороги на 1787 г. р. (22497 т.—21710 т.) и сдѣлало 1912 отчетный годъ наиболѣе прибыльнымъ и рекорднымъ.

Заканчивая обзоръ техническаго и хозяйственнаго состоянія Средне-Азіатской ж д., не изляшне очертить нѣсколькими штрихами и положеніе ея среди всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Длина послѣдней къ концу 1911 г. достигла 41.901 в. и, слѣдовательно, Средне-Азіатской дорогѣ (2362 в.) принадлежитъ въ ней 5.6% пройдено паровозами сѣти 392.2 м. в., а Сред.-Аз.—13.4 м. в. или 3.4%; пройдено поѣздами 279.9 м. в. и 10.4 м. в. или 3.7%.

Сопоставить перевозки пассажировъ и грузовъ нѣсколько труднѣе, такъ какъ въ сводныхъ итогахъ работы сѣти заключаются повторительныя показанія вслѣдствіе передачи пассажировъ и грузовъ съ однѣхъ дорогъ на другія. Приблизительное же соотношеніе видно изъ слѣдующаго сопоставленія. Платныхъ пассажировъ перевезено

по сѣти 158.7 м., а по Средне-Азіатской дорогѣ —3.9 м. или 2.5%. Товаровъ большой и малой скорости (кромѣ хозяйственныхъ) перевезено въ первомъ случаѣ 9.115 м. п. и 111.5 м. п. во второмъ или 1.2%. Чистый доходъ выразился въ суммахъ 281.9 м. р. и 6.2 м. р. или 2.2%. Доходъ на версту дороги составилъ 6727р. и 2641р., т. е. на Ср.-Аз. ж. д. въ два съ половиной раза меньше; доходъ на 100 поѣздо-верстъ выразился въ 101 и 62 р., а на 10 т. осе-верстъ—175 р. и 112 р.

По общему расходу на одну версту эксплоатаціонной длины Средне-Азіатская дорога занимаетъ третье мѣсто среди другихъ казенныхъ дорогъ (всѣхъ дорогъ 20), а по общему доходу—17 мѣсто; такое же мѣсто она занимаетъ и по общему расходу и чистому доходу на поѣзду версту, а также по коэффиціенту эксплоатаціи; третье мѣсто она занимаетъ по расходамъ независящимъ отъ движенія на версту. По густотѣ товарнаго движенія (въ тысячахъ пудо-верстъ на версту) ей принадлежитъ 19 мѣсто, а по густотѣ товарнаго движенія (въ тысячахъ пассажиро-верстъ на версту) Средне-Азіатская дорога занимаетъ послѣднее мѣсто.

Принимая для 1911 г. общее число служащихъ и рабочихъ на Ср.-Азіат. ж. д. въ 17.846 человѣкъ, на эксплоатаціонную версту придется всего только 7.56 человѣка, тогда какъ на всей сѣти Имперіи приходится 13.83 чел., т. е. почти вдвое болѣе, чѣмъ на Средне-Азіатской дорогѣ. Она въ этомъ отношеніи занимаетъ послѣднее мѣсто въ ряду всѣхъ другихъ дорогъ (исключая Баскунчакской). Слабая населенность Сред.-Аз. дороги объясняется отчасти большими разстояніями между станціями и немногочисленностью крупныхъ пунктовъ отправленія и прибытія.

Почти всю работу несутъ 10—15 станцій, тогда какъ ихъ насчитывается болѣе 100; рабо-

чихъ и служащихъ на большинствѣ дорогъ на версту приходится вдвое, а на нѣкоторыхъ (Николаевской, Московско - Курской)—даже втрое больше, чѣмъ на Средне-Азіатской. Правда, что среднее содержаніе ихъ на Средне-Азіатской ж. дор. больше, чѣмъ на другихъ (только на Забайкальской оно еще выше), но все-таки работы ложится на нихъ очень много. Если же принять во вниманіе дороговизну жизни въ Туркестанѣ, полное отсутствіе удобствъ, какъ на многихъ станціяхъ, такъ и на большей части линіи, и тяжелыя климатическія условія, требующія спеціальныхъ приспособленій, то нельзя не согласиться, что сравнительно высокое вознагражденіе далеко не покрываетъ всѣхъ дефектовъ. Въ связи съ этими дефектами находится и чрезвычайно-высокая смѣняемость, наблюдаемая среди населенія Средне-Азіатской дороги.

Врачебная служба обходится Средне-Азіатской дорогѣ довольно дорого: въ 1911 году на версту эксплоатаціоннаго пути она расходовала 165 р. 56 к., тогда какъ въ среднемъ для всей сѣти эта цифра была ниже—151 р. 30 к.; средній расходъ на одного служащаго составилъ 23 руб. 14 к.—высшая цифра на всей сѣти, для которой средній расходъ былъ 10 р. 21 к.; на 1 больного израсходовано 2 р. 71 к. и на каждаго изъ всего населенія дороги израсходовано 8 р. 3 к. при среднемъ расходѣ на сѣти 2 р. 88 к.

Среднее суточное содержаніе больного въ своихъ больницахъ обходилось Ср.-Аз. дорогѣ въ 2 р. 8 к., а въ постороннихъ—1 р. 39 к.

Изъ приведенныхъ немногихъ основныхъ данныхъ видно, что интенсивность работы Сред.-Азіатской ж. д. ниже интенсивности работы всей сѣти. Въ какой именно мѣрѣ эта слабость проявляется въ той или другой отрасли хозяйства видно изъ нижеприводимаго (Приложеніе XX)

сопоставленія главнѣйшихъ итоговъ по эксплоатаціи всей сѣти и Средне-Азіатской ж. дор. въ 1911 г., по которому имѣются окончательные отчеты.

Сравнительно слабая интенсивность работы Средне-Азіатской дороги находитъ себѣ нѣкоторое объясненіе и въ исторіи ея сооруженія примѣнительно, главнымъ образомъ, къ стратегическимъ цѣлямъ: изумительная скорость сооруженія вполнѣ отвѣчала основнымъ заданіямъ, и ей нерѣдко приносилась въ жертву прочность; дорога была въ значительной своей части построена на пескѣ, въ буквальномъ смыслѣ этого слова; профиль ея часто отступалъ отъ техническихъ условій; полотно не защищалось ни отъ песчаныхъ заносовъ, ни отъ наводненій, а во многихъ мѣстахъ даже вовсе не было забалластировано; рельсы были легкіе, мосты деревянные и дорога не знала капитальныхъ гражданскихъ сооруженій. Она обслуживалась исключительно военной силой, хотя и очень дешевой, но мало опытной въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ. Этой услугой дорога пользовалась не только во все время военнаго режима, но и въ первое дѣсятилѣтіе вѣдѣнія Министерствомъ Путей Сообщенія. Въ такомъ состояніи оставалась она почти въ продолженіи двадцати лѣтъ, когда стратегическіе виды по немногу стали уступать мѣсто коммерческимъ интересамъ. Чтобы удовлетворить возраставшимъ требованіямъ послѣднихъ, пришлось перестраивать и балластировать полотно, смягчать уклоны, передѣлывать деревянные мосты на желѣзные и желѣзобетонные, сокращать длинные переѣзды между станціями устройствомъ разъѣздовъ для увеличенія пропускной способности дороги, легкіе рельсы замѣнять тяжелыми, легкіе паравозы--компаундами, примитивные вагоны смѣнять пульмановскими и барачныя постройки замѣнять прочными и постоянными сооруженіями.

Воинскія команды постепенно освобождались отъ несенія желѣзнодорожной службы и участіе ихъ окончательно закончилось въ 1909 году. Благодаря поименованнымъ мѣропріятіямъ, пропускная и провозная способности дороги увеличены настолько, что въ послѣдніе годы, несмотря на усиленіе грузооборота, вовсе не наблюдается образованія залежей. Но оборудованность станціи въ смыслѣ удобствъ для жизни служащихъ, а также для пріема, отправленія и храненія грузовъ, заставляетъ еще желать многого. На покрытіе остающихся дефектовъ для приведенія дороги въ соотвѣтствіе съ требованіями правильно организованнаго предпріятія потребуется еще отпускъ не одного милліона рублей.

Насколько легко находились силы и средства при военномъ режимѣ, настолько трудно добывать ихъ теперь въ коммерческихъ цѣляхъ. Не было увѣренности въ цѣлесообразности ихъ затратъ, мало кто предвидѣлъ какую великую службу сослужитъ коммерческая дѣятельность Средне-Азіатской дор. не только въ хозяйственной жизни края, но и въ его умиротвореніи.

Желѣзная дорога, даже и такая несовершенная какъ Средне-Азіатская, вызвала интенсивную эксплоатацію разнообразныхъ производительныхъ силъ страны и въ томъ числѣ наиболѣе способствовала зарожденію и укрѣпленію хлопководства со связаннымъ съ нимъ рядомъ побочныхъ производствъ. Она въ короткое время сдѣлала то, чего не могли сдѣлать прежнія многолѣтнія попытки насажденія промышленныхъ культуръ и заводской дѣятельности. Зараженное желѣзной дорогой подъ знойнымъ солнцемъ плодотворное зерно, нашло себѣ благодатную почву не только въ коренномъ Туркестанѣ, но и въ примыкающихъ къ нему съ запада и востока Закаспійской и Семирѣченской областяхъ. Если при сравнительно

малыхъ затратахъ труда и средствъ съ помощью Средне-Азіатской жел. дор. всетаки сдѣлано много, то несомнѣнно, что при болѣе хозяйственномъ отношеніи къ дѣлу достигнется еще больше и всѣ затраты труда или капитала возвратятся сторицей.

Въ настоящее время въ описываемомъ районѣ на первой очереди стоитъ вопросъ государственной важности—урегулированіе воднаго хозяйства: страна обильна водою и въ тоже время страдаетъ отъ безводія. Милліоны десятинъ земли жаждутъ воды и въ тоже время милліоны кубовъ живительной влаги проходятъ мимо ихъ по безжизненнымъ „голоднымъ степямъ", испаряются или теряются въ пескахъ и въ лучшемъ случаѣ обогащаютъ почти бездоходное Аральское море. По настоящее время водными рессурсами страны пользуются только въ верховьяхъ и низовьяхъ двухъ велпкихъ средне-азіатскихъ рѣкъ Аму—и Сыръ-Дарьи. Все же необъятное пространство ихъ средняго теченія остается понынѣ тунележащимъ.

Великъ и обиленъ водный запасъ бассейновъ двухъ упомянутыхъ рѣкъ и если разумно использовать его сѣтью ирригаціонныхъ каналовъ и орошенныя мѣста прорѣзать сѣтью подъѣздныхъ путей, то Туркестанскій районъ, обслуживаемый Средне-Азіатской желѣзной дорогой, станетъ русской Калифорніей и будетъ снабжать разнообразными произведеніями своей земли и промышленности не только другія части Россіи, но дастъ еще большой избытокъ ихъ для вывоза заграницу и привлеченія оттуда иностранныхъ капиталовъ.

Приложенія.

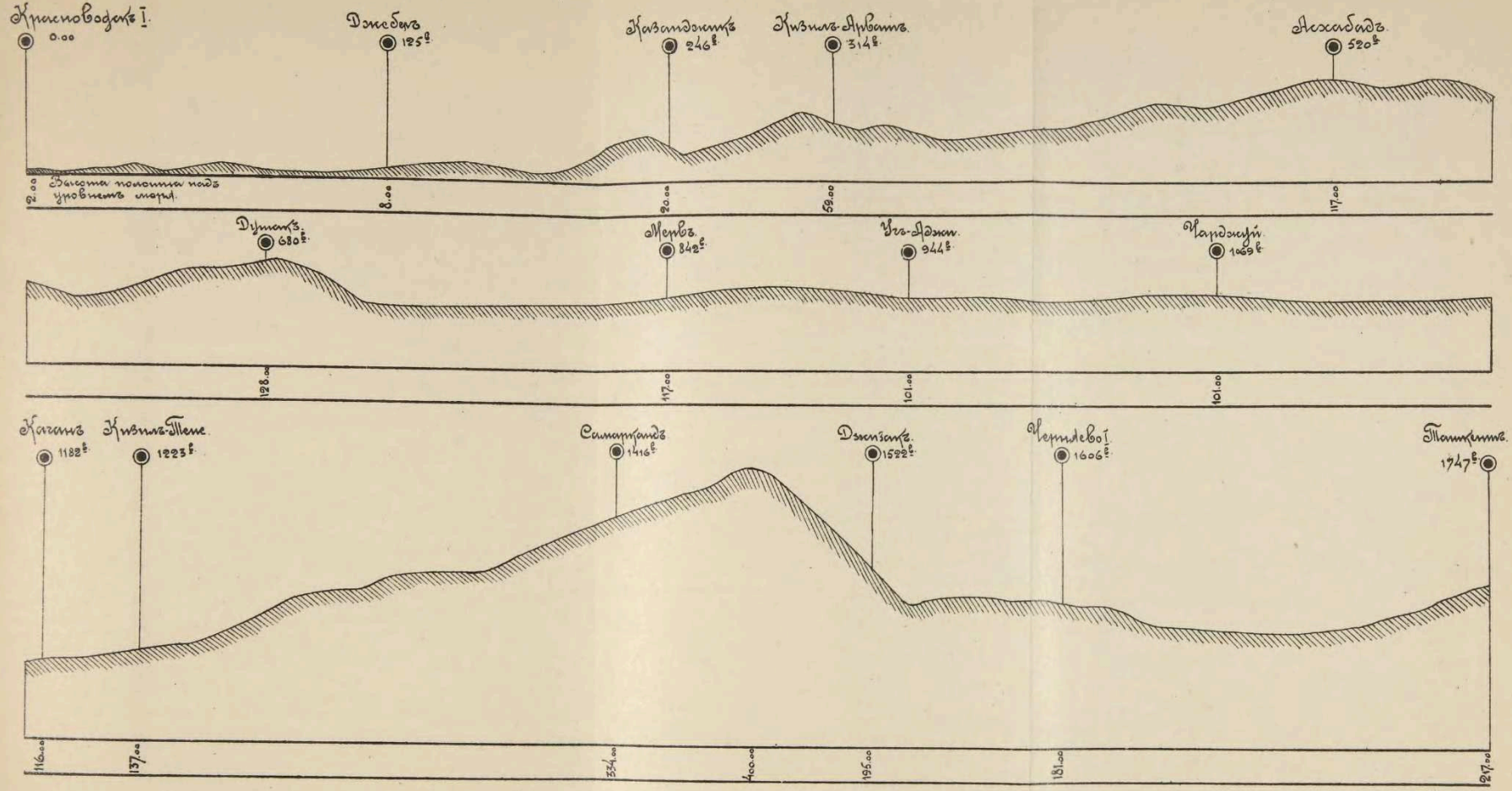
ПАРОВОЗНЫЙ ПАРКЪ СРЕДНЕ-АЗІАТСКОЙ Ж. Д. II.

ГОДЫ	Пассажирскіе		Товарные		Танковые 2-хъ осные	Всего
	2/3 осные	3/4 осные	3-хъ осные	4-хъ осные		
1900	16	0	292	0	3	311
1901	16	0	292	0	6	314
1902	16	0	355	19	6	396
1903	23	0	364	77	6	470
1904	37	0	369	106	6	518
1905	46	0	369	136	6	557
1906	46	0	369	146	6	567
1907	52	0	348	163	6	569
1908	51	0	313	170	6	540
1909	50	9	271	200	6	536
1910	36	40	213	200	6	495
1911	28	73	186	290	6	583
1912	23	73	165	290	6	557

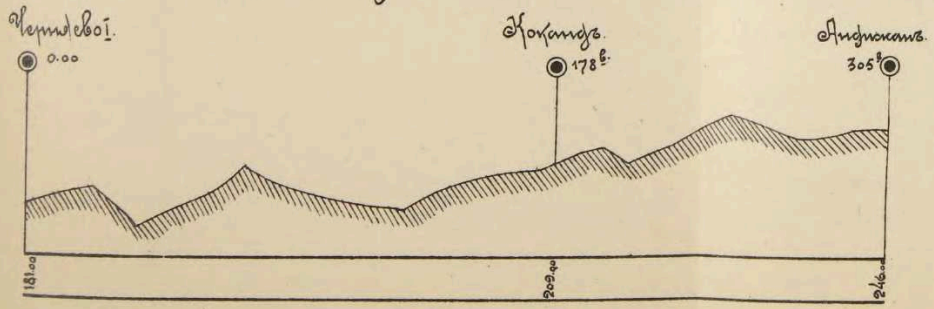
РАБОТА ПАРОВОЗОВЪ III.

	Пробѣгъ паровозовъ, въ т. в.						Средній годовой пробѣгъ паровоз. въ верстахъ		На 1000 п.-в. употр. нефти п.	Стоимость израсх. нефти т. р.	Израсходовано нефти тыс. пуд.	На 1 п.-в въ поѣздахъ кромѣ пассажир. приходит. груза п.
	Во главѣ поѣзда	Двойной тягою	Одиноч. паровоз.	На маневрахъ	Въ резервѣ	Всего	Инвентарнаго	Рабочаго				
1900	6041	234	376	1070	28	7750	31126	42585	572	771	4435	—
1901	7468	387	263	1156	26	9301	34772	47336	589	871	5477	—
1902	8480	1051	287	1286	20	11126	32087	45255	596	—	—	—
1903	8705	1426	378	1436	38	11986	28799	43907	611	—	—	44
1904	9498	1188	311	1454	40	12493	25336	41925	614	1218	7846	49
1905	8016	835	223	1182	27	10283	19065	35917	591	1018	6081	54
1906	8476	699	224	1287	33	10719	20854	39408	606	1788	6501	60
1907	8427	630	229	1532	49	10867	19800	38957	612	2030	6728	65
1908	8745	843	187	1678	45	11499	21231	42596	612	2212	7042	78
1909	8983	1156	196	1657	69	12061	22639	40418	617	2128	7448	86
1910	9664	934	331	1634	126	12689	25583	37765	612	1722	7771	130
1911	10084	995	405	1826	132	13441	23401	36761	588	1766	7901	149
1912	9777	794	349	1764	168	12852	22428	37251	553	1692	7105	—

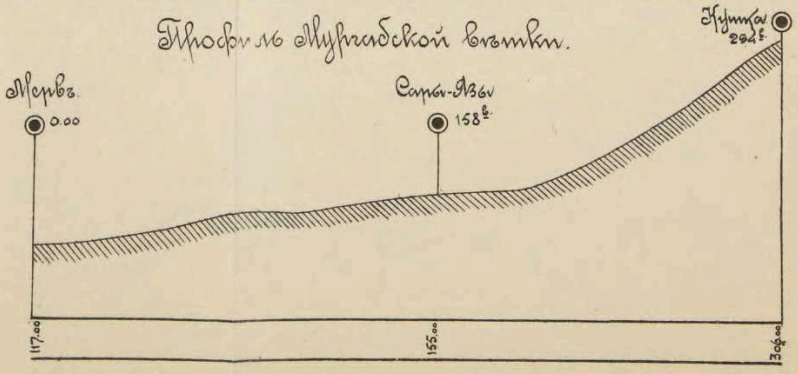
Профиль Средне-Азіатской магистрали.



Профиль Андижанской вѣтки.



Профиль Мервской вѣтки.



СРАВНИТЕЛЬНЫЙ РАСХОДЪ ЖИДКАГО ТОПЛИВА НА 100 ПАРОВОЗО-ВЕРСТЪ IV.

	1912 годъ			1911 годъ			1910 годъ			1909 годъ		
	Сдѣлано тыс. паровозо-верстъ	Израсходовано нефти		Сдѣлано тыс. паровозо верстъ	Израсходовано нефти		Сдѣлано тыс. паровозо-верстъ	Израсходовано нефти		Сдѣлано тыс. паровозо-верстъ	Израсходовано нефти	
		Всего т. п.	На 100 п.-в. пуд.		Всего т. п.	На 100 п.-в. пуд.		Всего т. п.	На 100 п.-в. пуд.		Всего т. п.	На 100 п.-в. пуд.
Январь	1085	655	60,38	1343	926	68,95	1121	777	69,32	1014	667	65,81
Февраль.	1028	611	59,41	1048	679	64,75	986	663	67,24	872	540	62,00
Мартъ	1128	655	58,07	1126	675	59,95	1000	633	63,27	969	581	59,86
Апрѣль	1125	616	54,75	1024	579	56,52	971	572	58,89	937	547	58,41
Май	1098	576	52,50	1059	569	53,74	1003	555	55,32	1046	594	56,76
Іюнь.	981	481	49,07	993	529	53,27	929	522	56,22	944	538	56,94
Іюль.	981	489	49,82	990	505	51,04	967	517	53,48	960	552	57,50
Августъ	1013	509	50,25	1131	617	54,56	1078	598	55,46	941	541	57,49
Сентябрь	1008	521	51,69	1098	592	53,94	1055	600	56,87	1004	600	59,72
Октябрь.	1134	607	53,49	1170	662	56,61	1186	706	59,52	1032	670	64,90
Ноябрь.	1164	705	60,61	1212	757	62,47	1131	750	66,27	1162	786	67,60
Декабрь.	1107	674	60,88	1248	811	64,97	1262	877	69,65	1181	833	70,09
Всего.	12852	7111	55,32	13441	7901	59,00	12689	7770	61,23	12061	7448	61,75

ПРОБѢГЪ, СОСТАВЪ И НАГРУЗКА ПОѢЗДОВЪ. V.

	Пассажир. поѣз.-в., т.	Товарныхъ поѣз.-в., т.	Хозяйств. поѣз.-в., т.	Итого поѣз.-в., т.	Сред. сост. тов. поѣз. въ осяхъ	Сред. нагр. товар. поѣз. пудовъ	Сред. число осей пассаж. вагоновъ въ поѣздахъ пас. дв.	Число поѣздовъ: Пассаж.	Товарн. и воин.	Товарн. и остальн.	Всего
1900	1803	3465	774	6042	55,80	9569	—	—	—	—	—
1901	1752	4821	895	7468	53,49	7992	—	—	—	—	—
1902	1998	5411	1071	8480	54,10	7830	—	—	—	—	—
1903	2484	5275	947	8706	61,80	11309	—	—	—	—	—
1904	2484	6245	771	9499	59,12	10760	—	—	—	—	—
1905	2940	4350	727	8016	58,52	10709	—	—	—	—	—
1906	3264	4511	701	8476	61,72	11749	—	—	—	—	—
1907	3194	4520	712	8427	66,45	10810	—	—	—	—	—
1908	3311	4607	827	8745	63,76	10114	—	4501	21434	25935	
1909	4593	3630	820	8983	70,66	11226	25,81	12512	23245	35757	
1910	4758	4098	808	9664	66,50	12252	24,43	17310	37919	55229	
1911	4123	5486	475	10084	71,2	13372	26,67	18464	49724	68188	
1912	4232	5128	416	9776	70,6	13357	27,27	19069	47515	66584	

СОСТОЯНІЕ ВАГОННАГО ПАРКА НА 1 ЯНВАРЯ 1913 Г. VI

	Число	На 4-хъ осяхъ	На 3-хъ осяхъ	На 2 хъ осяхъ
I. Вагоны пассажирскаго парка:				
Классные: I и II классовъ	406	61	44	1
„ III класса	128	28	99	1
„ IV „	198	—	—	198
Вагонъ Е. В. Эмира Бухарскаго	2	1	1	—
Литерные	10	2	6	2
Служебные	66	—	—	66
Рѣшетки	2	—	—	2
Почтовые	16	16	—	—
Почтово-багажные	6	—	3	—
Санитарные	21	—	—	21
Арестантскіе	9	4	—	5
Столовые	8	—	6	2
Кухни	9	—	—	9
Рестораны	4	4	—	—
Церкви	3	2	—	1
Вагоны артельщиковъ	17	—	—	17
Библіотека	1	—	—	1
Багажные	37	15	7	15
Всего	643	133	169	341
II. Вагоны товарнаго парка:				
Спеціальные	484	1	—	483
Крытые	4355*)	—	—	4355
Платформы	1670	8	3	1659
„ съ чанами	410	—	—	410
Цистерны	1694	—	—	1694
Всего	8613	9	3	8601
Итого.	9256	142	172	8942

*) Въ томъ числѣ 450 теплушекъ.

ВАГОННЫЙ ПАРКЪ СРЕДНЕ-АЗІАТСКОЙ Ж. Д. VII.

На 31 Декабря	Пассажирскій			Товарный				Всего	Среднее наличіе въ году	
	Классные I-IV кл.	Почтовые, служебные, арест., вспомогат. и др.	Багажные	Прис. для перв.	Прис. для пер. гр.		Всѣ осталь. вагоны товарнаго парка		Пассажирск. вагоновъ	Товарныхъ вагоновъ
					Крытыхъ платфор.	Прочіе назначенные для пер. гр.				
1900	179	130	17	65	3287	432	442	4552	326	4226
1901	185	121	14	65	4689	544	517	6135	320	5815
1902	188	120	14	67	6041	522	549	7501	322	7179
1903	208	125	22	67	6391	520	556	7889	355	7534
1904	245	133	30	192	6422	844	615	8481	408	8073
1905	244	134	28	192	6367	828	688	8481	406	8075
1906	244	134	28	199	6319	829	728	8481	406	8075
1907	280	176	31	195	6230	829	736	8477	487	7996
1908[1])	362	172	31	217	6139	1725	149	8795	514	7962
1909[1])	379	184	30	221	6155	1837	149	8955	578	8263
1910[1])	381	180	29	480	5853	1954	142	9019	599	8632
1911	435	175	29	265	6014	1064	687	8669	639	8840
1912	432	174	37	259	6014	1164	584	8664	635	8395

[1]) Отчеть по эксплоатаціи казенныхъ желѣз. дорогъ

Примѣчаніе: а) вагоны частныхъ владѣльцевъ въ настоящее свѣдѣніе не вошли.
б) свѣдѣнія за 1900—1007 г. г. и за 1911 г. составлены по **инвентарнымъ** даннымъ.

РАБОТА ВАГОНОВЪ VIII.

	Пробѣгъ вагоновъ, въ милліонахъ осе-верстъ			Средняя нагрузка на ось товарнаго вагона, въ пуд.		Средній годовой пробѣгъ товарнаго вагона въ верстахъ		Оборотъ товарнаго вагона, въ сутках	Количество пудо-верстъ на 1 вагонъ	
	Пассажир.	Товарныхъ	Всего	Груженн.	Груженн. и порожн.	Инвентарнаго	Рабочаго		Инвентарный	Рабочій
1900	49,4	241	291	238	172	—	—	15,7	—	—
1901	56,6	309	365	192	145	30818	32580	13,2	8923	9433
1902	62,0	359	421	203	151	27204	30657	11,2	8201	9236
1903	68,6	392	460	252	183	26494	49264	10,4	9701	18039
1904	73,9	433	507	245	180	27029	47210	12.4	9713	16966
1905	67,4	321	388	226	174	19684	48478	11 8	6823	16804
1906	72,7	351	424	263	203	21203	33194	10,7	8601	13466
1907	81,0	352	433	219	163	20610	26316	10,1	6721	8585
1908	100,3	357	458	221	157	20951	24449	8,4	6589	7699
1909	119,7	333	453	221	162	20412	24382	9,5	6474	7737
1910	118,4	381	500	259	185	22803	30859	8,3	7220	9006
1911	113,9	444	558	271	191	26174	29511	6,7	9946	10530
1912	120,0	416,7	536,7	282	201	23803	29071	5,6	—	—

Общіе итоги грузового и пассажирскаго движенія по Ср.-Аз. ж. д. IX.

Годы	Платные грузы			Служеб. грузы			Всего платныхъ и служебныхъ грузовъ		Пассажир. движеніе				Об. проб. плат. и служ. гр. и пасс. въ мил. пудо-вер.
	Перевезено, тыс. пуд.	Общій пробѣгъ, въ мил. п.-вер.	Средн. пробѣгъ 1 пуд. въ верст.	Перевезено въ тыс. пуд.	Общій пробѣгъ, въ мил. п.-вер.	Средн. пробѣгъ 1 пуд. въ верст.	Перевезено тыс. пуд.	Общій пробѣгъ, въ мил. п.-вер.	Перевезено пассажир., въ тыс.	Общій проб. пассаж., въ мил. вер.	Средн. пробѣгъ 1 пас. въ верст.	Общій проб. пассаж.. въ мил. п.-в.*)	
1900	30570	26076	853	65470	15362	236	96040	41438	748	158	211	9480	50924
1901	39935	33867	849	67498	10425	157	107433	44451	1064	304	266	18240	62695
1902	41493	35725	861	67138	17900	267	108631	53824	1224	303	247	18180	71987
1903	51061	50318	985	51719	21534	416	102780	71852	1279	339	265	20340	92167
1904	55745	54523	978	72763	23350	321	128508	77873	1420	234	166	14040	91918
1905	45367	40594	894	61996	15074	243	107363	55668	1320	206	155	12360	68013
1906	57312	48626	848	68609	15061	219	125921	63687	1534	248	161	14880	78546
1907	64186	37962	591	62989	19553	310	127175	57515	1934	267	137	16020	73547
1908	67825	32332	476	94113	23948	254	161938	56280	2710	338	124	20280	76738
1909	72063	35545	493	91083	22622	231	163146	56497	2982	357	119	21420	77191
1910	88528	45450	513	80659	21958	255	169187	66315	3425	422	123	25140	91455
1911	112651	59037	524	93276	24017	258	205927	83054	3933	493	125	39580	112634
1912	112371	58989	525	92975	23178	249	205346	82167	4250	531	125	32403	114570

*) Одинъ платный пассажиръ по статистикѣ Ср.-Аз. ж. д. приравнивается 60 пудамъ груза. Этотъ коэффиціентъ принятъ для отчетовъ Средне-Азіатской желѣзной дороги. По отчетамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (Отчетъ за 1910 г., стр. 143) одинъ пассажиръ приравнивается 50 пудамъ.

Перевозка всѣхъ коммерческихъ грузовъ малой скорости по направленіямъ, безъ воинскихъ и поштучныхъ перевозокъ (въ тыс. пуд.) X.

Годы	Мѣстное сообщеніе	ПРЯМОЕ СООБЩЕНІЕ									ВСЕГО
		Вывозъ			Ввозъ			Транзитъ			
								По напр.			
		Черезъ Краснов.	Черезъ Ташкен.	Итого	Черезъ Краснов.	Черезъ Ташкен.	Итого	Отъ Красн.	Отъ Ташкен.	Итого	
1900	19969	4569	—	4569	2512	—	2512	—	—	—	27050
1901	20627	8931	—	8931	6374	—	6374	—	—	—	35932
1902	21184	8555	—	8555	9373	—	9373	—	—	—	39112
1903	26067	8756	—	8756	13083	—	13083	—	—	—	47906
1904	29225	9333	—	9333	14020	—	14020	—	—	—	52578
1905	25417	8075	—	8075	8831	—	8831	—	—	—	42323
1906	29258	10579	2956	13535	8303	2636	10939	16	1	17	53750
1907	33018	8351	6404	14755	6176	7330	13506	3	2	5	61284
1908	39192	6210	6633	12843	5372	7190	12562	2	5	7	64604
1909	38327	7199	9388	16587	4712	8810	13522	3	11	14	68450
1910	38778	7279	7778	15057	7488	22488	29976	3	13	16	83827
1911	51191	9027	9108	18135	10908	28562	39470	7	3	10	108806
1912	52682	9843	11820	21663	10685	23011	33696	31	—	31	108072

ПЕРЕВОЗКА ПАССАЖИРОВЪ. XI.

	Всего, тыс.	I кл., тыс.	II кл., тыс.	III кл., тыс.	IV кл., тыс.	По воинскому тарифу, тыс.	Арестан. и конвойные, т.	Пассажиро-версты платныхъ, милл.	Средній пробѣгъ 1 пассажир.-вер.	Средняя выручка съ пасс.-вер., коп.	Пассаж. движ. по напр., тыс.		
											Мѣстное сообщеніе	На другія дороги	Съ друг. дорогъ
1900	748	0,04	57	616	8	62	5	158	211	0,82	748	—	—
1901	1064	4,7	74	925	3	53	3,2	304	235	0,56	1064	—	—
1902	1224	5,2	73	1060	34	51	—	303	247	0,62	1224	—	—
1903	1279	6,6	83	1055	70	64	0,4	339	265	0,55	1279	—	—
1904	1414	6,8	81	1041	224	59	1	234	166	0,77	1414	—	—
1905	1324	5,6	65	844	357	49	3,3	206	155	0,81	1324	—	—
1906	1537	6,2	80	813	556	75	6	248	161	0,70	1526	10	1
1907	1938	8,0	98	948	825	54	5,6	267	137	0,78	1904	19	15
1908	2715	6,1	101	1130	1392	77	8,1	338	124	0,78	2494	73	148
1909	2986	4,4	88	1369	1433	84	8,0	357	119	0,83	2690	106	190
1910	3432	5,9	113	1617	1601	81	13,0	421	123	0,79	3045	169	218
1911	3933	9,0	151	1565	2108	87	13,9	493	125	0,78	3477	230	226
1912	4240	12,6	223	1485	2438	68	14,6	531	125	0,80	3680	296	264

Перевозка пассажировъ и средній и общій пробѣгъ ихъ показанъ со включеніемъ проводниковъ.

РАЗМѢРЫ ВОИНСКИХЪ ПЕРЕВОЗОКЪ. XII

	Число воинскихъ чиновъ	Общій пробѣгъ воин. чиновъ, мил. п.-з.	Средній пробѣгъ воинск. чиновъ, вер.	Колич. воин. баг. и грузовъ пасс. ск., т. п.	Общій проб. багажа и груз. мил. пудовъ	Средній пробѣгъ багажа и грузовъ, вер.	Доходы съ воинскихъ чиновъ, руб.
1908	76941	34	442	146	60	414	37801
1909	84361	36	428	179	80	446	11587
1910	81284	38	469	300	133	445	19496
1911	86523	37	433	184	76	411	12036
1912	67531	38	564	388	172	444	141046*)

Перевозка животныхъ большой и малой скорости. XIII.

	Лошади	Крупный рогатый скотъ	Овцы	Свиньи	Собаки	Прочія животныя	ВСЕГО
1900	7797	712	19885	63	558	552	29568
1901	7795	1397	50480	140	504	773	61089
1902	7855	1302	51768	78	507	439	61949
1903	7300	1354	133186	87	460	2569	144956
1904	8675	3633	75120	123	—	—	—
1905	7071	4082	69907	73	315	399	81847
1906	9575	2765	63703	52	215	160	76470
1907	9244	4024	58197	93	350	352	72260
1908	10546	2572	123356	211	700	1075	138455
1909	10839	3680	95224	546	1096	1166	112549
1910	14376	4962	156947	448	1917	3505	182155
1911	16400	6203	141906	200	1709	1839	168257
1912	12545	5070	146315	285	2001	1382	167598

*) Увеличеніе произошло вслѣдствіе измѣненія порядка учета воинскихъ перевозокъ въ кредитъ.

Количество и пробѣгъ служебныхъ грузовъ. XIV.

	Вѣсъ, въ тыс. пуд.			Пробѣгъ, въ милл. пуд.-вер.		
	1909	1910	1911	1909	1910	1911
Топливо (дрова, нефть, уголь)	9976	10203	14139	7581	7775	9788
Шпалы	4301	2830	2307	3109	2128	2007
Рельсы и скрѣпленія . .	693	626	899	657	365	815
Телеграфные столбы . . .	13	49	56	85	51	36
Разный строительный матер.	3209	4707	7748	1335	1525	2443
Металлы и прочіе предметы	2304	2774	1515	1149	1936	1496
Вода	19999	21326	28500	4897	3088	3495
Балластъ	50592	38134	38112	3890	5090	3837
Итого хозяйственн. груз.	91593	80659	93276	22622	21958	24017

Расходъ главнѣйшихъ матеріаловъ на нужды Средне-Азіатской желѣзной дороги, тыс. руб. XV.

	1909	1910	1911
Топливо	3016	2745	2801
„ „ въ т. ч. дровъ	178	172	297
„ „ „ каменнаго угля и кокса .	226	366	245
„ „ „ нефти и нефтян. остат. .	2599	2195	2247
Смазочные матеріалы	57	53	55
Освѣтительные матеріалы	199	240	242
Рельсы и скрѣпленія	642	1243	1221
Шпалы и переводные брусья . . .	1355	1050	572
Запасныя части подвижного состава . .	765	631	674
Металлы и металлическія издѣлія . . .	558	622	63
Лѣсной матеріалъ	298	307	414
Матеріалы для каменныхъ работъ . . .	202	204	313
Мануфактура, маскательные и др. предм.	308	355	377
„ „ въ т. ч. матеріи и пряжа шерст.	18	17	13
„ „ „ концы бум., тряпки и др.	47	47	52
„ „ „ стекла, стеклян. предм.	19	27	20
„ „ „ краски, масла и др. . . .	53	70	76
„ „ „ медикаменты	30	25	45
Канцелярскія принадлежности	71	78	104
Обмундировочные предметы	161	110	128
Инвентарные предметы	310	355	393
„ „ въ т. ч. машины и станки . .	59	79	138
„ „ „ механ., химич. и др. приб.	16	28	34
„ „ „ мебель	27	33	41
Старое и негодное имущ. (рельсы, шп. и пр.)	188	452	780
Всего со старыми матеріалами	8128	8444	8130
Наличный остат. новыхъ мат. на 1 Ян. .	8513	9130	7117
Въ теченіе года поступило	8556	5978	7820
„ „ „ израсходовано нов. мат.	7939	7991	7916

XVI.

Населеніе Средне-Азіатской жел. дороги по національностямъ.

	Русскихъ	Персовъ	Бухарцевъ	Хивинцевъ	Нѣмцевъ	Поляковъ	Грузинъ	Армянъ	Евреевъ	Магометанъ разныхъ національн.	Эстонцевъ	Разн. національн.	Всего
Канцелярія	34	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	35
Служба Пути . . .	4021	1177	280	5	15	37	—	35	6	661	—	21	6258
Служба Тяги	4807	119	11	1	81	246	—	57	24	296	—	1	5642
Служба Движенія . .	3586	3	—	—	11	78	—	21	11	5	—	—	3715
Служба Телеграфа . .	451	—	—	—	7	21	—	5	—	2	—	—	486
Коммерческій Отдѣлъ	54	—	—	—	—	8	—	1	—	—	—	—	63
Служба Сборовъ . .	191	—	—	—	5	12	—	4	2	—	—	—	214
Сл. Матеріальная .	179	—	—	—	1	7	—	1	—	16	1	1	206
Сл. Врачебная . .	257	—	—	—	8	29	—	3	4	1	—	—	302
Главная Бухгалтерія	78	—	—	—	1	3	—	1	—	1	—	—	84
Асхаб. Технич. Учил.	11	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	13
Образовательн. Учреж.	102	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102
Пенсіонная касса .	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21
Юрисконсульт. часть .	12	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	14
Мобилизаціонный Отд.	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Охранная стража . .	214	—	—	—	2	7	36	3	—	14	—	—	276
Церковный Отдѣлъ .	22	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	23
Служба Жандармская	244	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	245
Всего	14291	1299	291	7	134	450	37	131	47	996	1	23	17706

Число учащихся на 1-ое Января 1912 г. въ училищахъ Средне-Азіатской желѣзной дороги. XVII.

УЧИЛИЩА	Мужскаго пола	Женскаго пола	ВСЕГО
Красноводское мужское	183	--	183
„ женское	—	110	110
Джебельское	10	10	20
Казанджикское	48	18	66
Кизилъ-Арватское мужское	258	—	258
„ женское	--	211	211
Бахарденское	37	33	70
Асхабадское	90	75	165
Каахкинское	48	30	78
Душакское	13	11	24
Тедженское	16	18	34
Мервское	147	84	231
Чарджуйское мужское	193	—	193
„ женское	—	157	157
Фарабское	27	22	49
Каганское	57	29	86
Самаркандское мужское	152	—	152
„ женское	—	121	121
Черняевское	104	84	188
Ташкентское мужское	95	—	95
„ женское	—	67	67
Ходжентское	23	14	37
Кокандское	89	61	150
Горчаковское	25	18	33
Андижанское	34	39	73
Итого	1639	1200	2839

Финансовые результаты работы Средне-Азіатвкой жел. дороги XVIII.

	Доходы, въ тыс. руб.			Расходы, въ тыс. руб.			Прибыль тыс. руб.	Убытокъ тыс. руб.	Коэффиціентъ эксплоатац.
	Денежные	Безденежные	Всего	Денежные	Безденежные	Всего			
1900	10229	893	11122	7577	925	8502	2652	—	74,1
1901	11948	1267	13215	8870	1304	10174	3078	—	74,2
1902	12746	1711	14457	9754	1756	11510	2992	—	76,5
1903	13849	1609	15458	10073	1659	11732	3776	—	72,7
1904	15860	1847	17716	11068	1898	12966	4801	—	70,3
1905	12278	2057	14335	11497	1585	13082	781	—	93,5
1906	14430	1880	16310	13968	1653	15621	462	—	96,8
1907	13979	1809	15788	15267	2176	17443	—	1288	109,2
1908	12756	2629	15385	15229	2412	17641	—	2473	120,2
1909	14302	1825	16127	15095	1929	17024	—	793	105,5
1910	17527	1721	19248	14985	2159	17144	2104		89,07
1911	21710	1999	23709	15304	2322	17626	6083	—	74,34
Всего	171623	21247	192870	148687	21778	170465	26729	4554	—
Среднее	14302	1771	16073	12391	1815	14205	2190	380	88,4
1912	21336	1903	23239	15056	2035	17091	6148	—	73,5

Распредѣленіе денежнаго дохода и денежнаго расхода на версту, на 100 поѣздо-верстъ и 10000 вагонныхъ осе-верстъ (въ рубляхъ) XIX.

	ДОХОДЪ			РАСХОДЪ		
	На версту	На 100 поѣздо-в.	На 10,000 осе-верстъ	На версту	На 100 поѣздо-в.	На 10,000 осе-верстъ
1900	4331	169	352	3209	125	261
1901	5060	160	327	3755	119	243
1902	5398	150	303	4131	115	232
1903	5866	159	301	4266	116	219
1904	6721	167	313	4730	117	220
1905	5200	153	316	4869	143	296
1906	6012	170	341	5977	167	333
1907	5921	166	323	6466	181	352
1908	5400	146	279	6450	174	333
1909	6055	159	304	6401	168	322
1910	7420	181	351	6344	155	300
1911	9192	215	389	6473	152	275
1912	9033	218	398	6374	154	231

XX.

Положеніе Средне-Азіатской желѣзной дороги въ сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1911 году.[1])

Сѣть казенн. жел. дор. 1911	ОБЩІЕ ИТОГИ:	Ср.-Аз. желѣзн. дор. 1911
41901	Эксплоатаціонная длина . . . . . вер.	2362
392	Пройдено паровозами . . . . . мил. вер.	13
280	„ поѣздами . . . . . мил. вер.	10
16116	Пройдено вагонами . . . мил. осе-вер.	557
3812	„ въ т. ч. пассажирскими „ „	114
12305	„ „ „ товарными . . . „ „	444
1592)	Перевезено платныхъ пассажировъ мил.	3,9
16598	Сдѣлано пассажиро-верстъ . . . . . „	493
104,63)	Средній проѣздъ 1 пассажира . . . вер.	125,3
68,22)	Перевозка багажа и товаровъ большой скорости . . . мил. п.	1,2
17055	Пудо-верстъ багажа и товаровъ большой скорости . . . . . мил.	276
2503)	Средній пробѣгъ 1 пуда . . . . вер.	239
91152)	Перевозка товаровъ большой и малой скор. (кромѣ хозяйст.) мил. п.	111
2312953	Пудо-верстъ товаровъ большой и малой скорости (кр. хозяйст.) мил.	58761
2543)	Средній пробѣгъ 1 пуда . . . вер	527
732,9	Выручка общая . . . . . мил. р.	23,7
17,5	„ на версту дороги . . . тыс. р.	10
262	„ „ 100 поѣздо-верстъ . . руб.	235
455	„ „ 10000 ваг.-осе-верстъ . руб.	425
451	Расходъ общій . . . . . мил. руб.	17,5
10,8	„ на версту дороги . . тыс. руб.	7,4
161	„ „ 100 поѣздо-верстъ . . руб.	173
280	„ „ 10000 ваг. осе-веостъ . руб.	313
282	Чистый доходъ . . . . . мил. руб.	6,2
6727	Чистый доходъ на версту дороги . руб.	6238
100,7	„ „ „ 100 поѣздо-вер. „	61,9
174,9	„ „ „ 10000 осе-вер. „	111,9
17737	Государственный сборъ (независимо чистаго дохода) . . тыс. руб.	372
15212	Среднее наличіе паровозовъ на 31 Декабря 1911 года . . . . штукъ	584
20987	Среднее наличіе ваг. пассажир. . штукъ	639
325211	„ „ „ товарныхъ штукъ	8796
127397	Наличіе запасовъ матеріаловъ на 1 Января 1912 года . . . . тыс. руб.	7021

[1]) Отчетъ по эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1911 г. СПБ., изд. М-ва П. С.

[2]) Итоги перевозокъ, представляя сводъ данныхъ по отдѣльнымъ дорогамъ, заключаютъ въ себѣ повторительныя показанія, вслѣдствіе передачи пассажировъ и грузовъ съ однѣхъ дорогъ на другія.

[3]) Частныя, получаемыя отъ дѣленія пробѣговъ на итоги перевозокъ.

Сѣть казенн. жел. дор		Ср.-Аз.. желѣзн. дорога
579512	Число служ. и раб. со включ. рабочихъ отъ подрядчиковъ . . . чел.	17846
344629	Число постоянныхъ служащихъ . . „	11388
24337	„ временныхъ „ . . „	95
210546	„ поденныхъ „ . .	6363
236846	Полное содержаніе всѣхъ служащ. руб.	8416
408,7	Среднее содержаніе всѣхъ служащ. „	471,6
463	„ „ постоянныхъ „	517
334	„ временныхъ „	655
328	„ „ поденныхъ „	385
1573673	Семейства служащихъ и рабочихъ чел.	31826
2194331	Все населеніе дороги . . . . . „	49672
13,83	Число служ. и раб. на 1 вер. дороги . „	7,56
450	Число училищъ . . . . . „	25
81027	„ учащихся . . . . . „	2839
2112	Содержаніе училищъ . . . . тыс. руб.	67,7
4309	Больничныхъ кроватей . . . . штукъ	323
3556	Пользовано больныхъ . . . . чел.	145
13525	Умерло больныхъ . . . . „	897
72056	Несчастные случаи на ж. д. легкія повр.	2659
7491	„ „ „ „ „ тяжелыя „	237
2027	„ „ „ „ „ убито	42
4538	Уволено со службы по неспособности къ труду . . . . . чел.	38

ОГЛАВЛЕНІЕ II ЧАСТИ.

Стр.

Исторія сооруженія Ср.-Аз. ж. д. 1
Техническое описаніе Ср.-Аз. ж. д. 10
Паровозный паркъ и работа паровозовъ 22
Движеніе поѣздовъ 27
Вагонный паркъ 30
Утилизація подвижнаго состава 32
Коммерческая дѣятельность Ср.-Аз. ж. д. 35
Перевозка пассажировъ 35
„ частныхъ грузовъ 37
„ воинскихъ „ 52
„ животныхъ 52
„ клади дороги 53
Расходъ матеріаловъ и оборотный капиталъ 55
Населеніе Ср.-Аз. ж. д. 56
Врачебная помощь 59
Учебныя заведенія 60
Финансовые результаты работы Ср.-Аз. ж. д. 61
Улучшеніе хозяйства Ср.-Аз. ж. д. 66
Положеніе Ср.-Аз. ж. д. въ ряду другихъ казенныхъ ж. д. . 70

Приложенія:

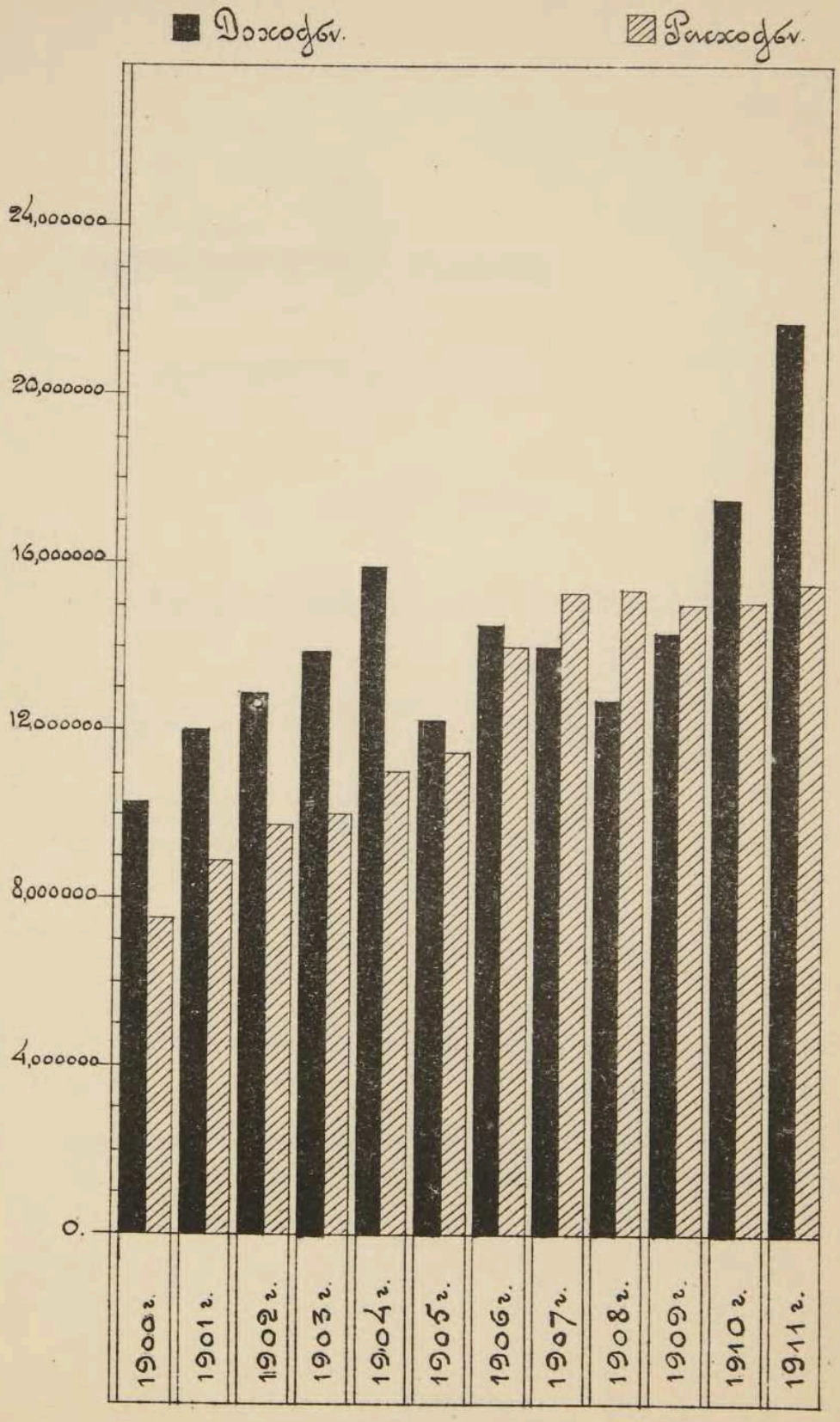
I. Профиль Ср.-Аз. ж. д. 76
II. Паровозный паркъ Ср.-Аз. ж. д. въ 1900—1912 г.г. . 76
III. Работа паровозовъ къ 1900—1912 г.г. 76
IV. Сравнительный расходъ топлива на 100 паров.-верстъ въ 1909—1912 г.г. 77
V. Пробѣгъ, составъ и нагрузка поѣз. въ 1908—1912 г.г. 78
VI. Состояніе вагоннаго парка на 1 Янв. 1913 г. 79
VII. Вагонный паркъ Ср.-Аз. ж. д. въ 1900—1912 г.г. 80
VIII. Работа вагоновъ въ 1900—1912 г.г 80
IX. Общіе итоги грузоваго и пассажирскаго движенія по Ср.-Аз. ж. д. въ 1900—1912 гг. 81
X. Перевозка грузовъ малой скорости по направленіямъ въ 1900—1912 гг. 82
XI. Перевозка пассажировъ въ 1900—1912 г. . . . 83
XII. Воинскія перевозки въ 1908—1912 г. 83
XIII. Перевозка животныхъ въ 1900—1912 г. . . . 83
XIV. Колич. и пробѣгъ служебныхъ груз. въ 1909—1911 гг. 84
XV. Расходъ главнѣйшихъ матеріаловъ въ 1908—1911 г.г. 84
XVI. Населеніе Ср.-Аз. ж. д. на 1 Янв. 1912 г. 85
XVII. Число учащихся на 1 Янв. 1912 86
XVIII. Финансовые результаты работы Ср.-Аз. ж. д. за 1900—1912 г.г. 87
XIX Распредѣленіе доходовъ и расходовъ на версту дороги въ 1900—1912 г.г. 87
XX. Положеніе Ср.-Аз. ж. д. среди другихъ казенныхъ ж. д. въ 1911 г. 88

а) Валовые доходы и расходы.

/в рублях/.



5) Денежные доходы и расходы.
(в рублях).



ЭКОНОМИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ

ТУРКЕСТАНСКАГО РАЙОНА

обслуживаемаго

Средне-Азіатской желѣзной дорогой.

(Закаспійская, Самаркандская, Ферганская, Сыръ-Дарьинская и Семирѣченская области, а также Бухарское и Хивинское ханства).

съ приложеніемъ оро-гидрографической и промышленно-культурной картъ, картограммъ, діаграммъ и разныхъ статистическихъ матеріаловъ.

ч. III. Работа отдѣльныхъ станцій.

Составилъ С. І. Гулишамбаровъ,

Членъ отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтѣ Управленія Средне-Азіатской желѣзной дороги.

АСХАБАДЪ,
Электропечатня З. Д. Джаврова.
1913.

Красноводскъ

Красноводскъ впервые основанъ, какъ небольшое военное укрѣпленіе, двѣсти лѣтъ тому назадъ, экспедиціей кн. Бековича-Черкасскаго на восточномъ берегу Каспійскаго моря, въ Муравьевской бухтѣ Красноводскаго залива, почти на одной параллели съ Баку и нѣсколько сѣвернѣе стараго устья Узбоя. Вслѣдствіе гибели упомянутой экспедиціи, Красноводская крѣпость вскорѣ была заброшена и только спустя полтораста лѣтъ это мѣсто вновь было выбрано въ 1869 году полковникомъ Столѣтовымъ для основанія военной базы противъ Туркменъ. Въ первыя двадцать лѣтъ своего существованія на безводномъ и безплодномъ берегу, окаймленномъ невысокимъ кряжемъ Балханскихъ горъ, Красноводское поселеніе служило лишь этапнымъ пунктомъ для разныхъ экспедицій, направлявшихся въ глубину материка.

Только съ начала послѣдняго дѣсятилѣтія минувшаго вѣка, когда выяснились неудобства Михайловскаго залива, расположеннаго на восточномъ-же побережьи Каспія, нѣсколько южнѣе Красноводскаго, откуда тогда начиналась головная часть Закаспійской Военной желѣзной дороги, Красноводскъ привлекаетъ къ себѣ вниманіе своими хорошими географическими условіями. Положеніе его окончательно измѣняется къ лучшему съ 1896 г., когда упомянутую головную часть переносятъ изъ Узунъ-Ада въ Михайловскомъ заливѣ въ Красноводскъ. Послѣдній принимаетъ очень скоро видъ портоваго города, застраивается пристанями, обзаводится транспортными конторами и т. п. учрежденіями и опрѣснителемъ морской воды, такъ какъ въ ближайшихъ окрестностяхъ города нѣтъ прѣсной воды.

Въ настоящее время въ Красноводскѣ дѣйствуютъ три опрѣснителя — желѣзнодорожный, производительностью въ 20 к. с. въ сутки, военнаго вѣдомства производительностью въ 10 к. с. и

городской производительностью въ 5 куб. с. Четвертый опрѣснитель—желѣзнодорожный—бездѣйствуетъ.

Отъ мыса Тарта, къ сѣверу отъ Красноводска, проведенъ въ городъ водопроводъ на протяженіи 19 верстъ. Первоначально предполагалось снабжать изъ этого водопровода всю станцію питьевой водой, но потомъ оказалось, что она совершенно не годится для питья и теперь употребляется только для поливки садовъ и для другихъ хозяйственныхъ цѣлей.

Вскорѣ устанавливаются прямыя сообщенія Красноводска съ другими портами Каспійскаго моря—Астраханью, Петровскомъ, фортомъ Александровскимъ, Баку, Энзели, Мешедессеромъ, Чикишляромъ и, спустя пять лѣтъ, по открытіи желѣзнодорожнаго сообщенія, въ 1900 году, здѣсь насчитывалось уже 6443 души населенія обоего пола, а спустя еще десять лѣтъ, въ 1910 году, цифра эта возрастаетъ до 7722. Красноводскъ считается уѣзднымъ городомъ Красноводскаго уѣзда Закаспійской области.

За протекшія 15 лѣтъ Красноводскъ богато обставился въ смыслѣ приспособленія для пріема приходящихъ изъ Средней Азіи грузовъ по желѣзной дорогѣ и сдачи ихъ на суда, равно какъ и для пріема поступающихъ водою изъ Персіи или русскихъ портовъ Каспійскаго моря и передачи ихъ на Средне-Азіатскую желѣзную дорогу.

Красноводскъ, располагающій сравнительно узкою береговою полосою и запертый со стороны материка кряжемъ Большихъ Балханскихъ горъ, очень скоро оказался застроеннымъ, и для пріема, сдачи и храненія массовыхъ грузовъ пришлось искать новое мѣсто, внѣ города, каковое и нашлось въ томъ же Красноводскомъ заливѣ, лишь въ 7 верстахъ, въ мѣстечкѣ Уфра, на противополож-

номъ берегу отъ Красноводска, въ сторонѣ отъ Ср.-Азіатской магистрали, гдѣ и устроились склады лѣсныхъ матеріаловъ, нефтяныхъ продуктовъ, каменнаго угля и нѣкоторыхъ другихъ массовыхъ грузовъ. Такимъ образомъ, въ настоящее время западный головной пунктъ Средне-Азіатской магистрали, въ коммерческомъ отношеніи, распадается на три части: Красноводскъ—городъ, Красноводскъ — портъ и Красноводскъ — Уфра или Красноводскъ II.

Красноводскъ—городъ или Красноводскъ I станція I кл., стоитъ на 1.82 саж. надъ уровнемъ Каспія, имѣетъ два пассажирскихъ зданія—одно каменное, чрезвычайно красивое, въ мавританскомъ стилѣ, для пассажировъ I и II классовъ, и другое деревянное для пассажировъ III кл. Станціонныхъ путей общаго пользованія, кромѣ главнаго, Красноводскъ имѣетъ 12.125 с. и 421 с. путей частнаго пользованія.

Станція имѣетъ пакгаузъ площадью въ 26 к.с. и товарныхъ платформъ крытыхъ 282 кв. с. и открытыхъ 2664 кв с.; имѣетъ основное вѣрное депо на 10 стойлъ съ мастерскими для средняго ремонта и съ 154 рабочими; тамъ же имѣется одинъ котелъ съ поверхностью нагрѣва 8.05 кв. метровъ для водокачки и другой для заправки паровозовъ поверхностью нагрѣва 14.5 кв метровъ.

Для производства анализа воды, цемента, топлива и др. предметовъ потребленія дороги въ Красноводскѣ имѣется хорошо оборудованная химическая лабораторія.

На станціи Красноводскъ I происходитъ пріемъ съ моря значительной части служебныхъ грузовъ и здѣсь же имѣется большой матеріальный складъ, содержащій всѣ разнообразные товары, кромѣ лѣсныхъ и нефтяныхъ матеріаловъ, имѣющихъ отдѣльныя помѣщенія частью здѣсь же, частью на Уфрѣ.

Для дѣтей служащихъ въ Красноводскѣ I имѣются два двухклассныхъ училища—мужское съ 164 мальчиками и женское—съ 122 дѣвочками. Красноводскъ пользуется электрическимъ освѣщеніемъ.

Работа станціи Красноводскъ I въ послѣднемъ отчетномъ 1911 году выразилась въ погрузкѣ, перегрузкѣ и выгрузкѣ частныхъ и казенныхъ грузовъ, причемъ общее количество оборотной клади достигло огромной цифры 38,4 мил пуд, въ томъ числѣ багажа 30 т. п., товаровъ большой скорости 126 т. п., товаровъ малой скорости 25,1 мил. и клади Управленія дороги 13,2 мил. пуд.

Въ томъ же году на станціи продано 65,283 пассажирскихъ билета, выдано 5216 багажныхъ квитанцій; по отдѣльнымъ квитанціямъ количество товарныхъ отправокъ достигло 29,012 и прибытій 21982; тогда же станція передала частныхъ телеграммъ 10981 и служебныхъ—332 тыс.

Пассажирское и грузовое движенія на ст. Краснодскъ I.

	Выручка въ руб.	Пассажировъ		Багажа и грузовъ больш. скорости		Грузовъ малой скорости	
		Отправлено	Прибыло	Отправлено	Прибыло	Отправлено	Прибыло
1900	—	46890	40337	72994	57757	6426997	8285510
1902	923566	57680	52770	62141	38273	14038265	9431357
1909	739160	47301	48794	84249	67481	9274057	9484973
1910	968492	54465	53785	155738	88067	12060929	9603256
1911	997954	65283	59224	144205	57341	13597712	11680003

Красноводскъ I дѣлаетъ весьма большіе обороты: валовая выручка станціи за послѣднія 9 лѣтъ возросла съ 924 т. р. въ 1902 г. до 998 т. р. въ 1911 г.

Пассажирское движеніе на Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ, до открытія Ташкентской дороги, происходило, главнымъ образомъ, черезъ Красноводскъ и тогда станція отправляла и принимала около 100 т. чел. (въ 1901 г. 131 т. ч.).

Середина разсматриваемаго періода, совпавшая съ освободительнымъ движеніемъ и забастовками, понизила эту цифру до 77 т., но жизнь скоро опять стала входить въ свои обычныя рамки и, несмотря на отвлеченіе пассажировъ къ Ташкенту, Красноводскъ снова оживился.

Въ грузооборотѣ багажа и товаровъ большой скорости, несмотря на указанныя выше причины отвлеченія грузовъ отъ красноводскаго направленія, замѣчается большое оживленіе: за 12 лѣтъ грузооборотъ почти удвоился, поднявшись съ 131 тыс. пуд. въ 1900 г. до 202 тыс. пуд. въ 1911 г., причемъ отправленіе нерѣдко слишкомъ вдвое превышаетъ прибытіе: въ 1906 году отправлено 146 тыс. пуд., прибыло же 65 т. п.

Въ ростѣ грузооборота Красноводска I для товаровъ, идущихъ съ малою скоростью, замѣчается еще большее оживленіе: въ 1900 г. грузооборотъ достигъ 15 мил. пуд., а въ 1911 г. онъ поднялся до 25 мил. пуд., т. е. увеличился почти на 70%; въ началѣ этого періода прибытіе почти отвѣчало отправленію, тогда какъ въ концѣ отправленіе стало превышать: за 12 лѣтъ изъ всего Красноводска отправлено 163 мил. пуд. и прибыло 108 мил. пуд. грузовъ малой скорости.

Колебанія по пассажирскому движенію и грузооборотамъ Красноводска I и II вмѣстѣ представлены въ слѣдующей таблицѣ:

Годы	Пассажир.		Баг. и груз. боль.скор.,п.		Грузовъ малой скор., п.		Въ томъ числѣ въ прям. сообщ., п.	
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
1900	48889	43937	72994	57757	8144631	8285983	—	—
1901	69156	61972	49963	48667	10296050	10000901	6374230	8931408
1902	60665	57298	62141	38273	17314425	9442178	9372985	8554482
1903	54622	53044	64747	46756	24137801	9584775	13083520	8756336
1904	55032	43369	133521	54470	24153615	10623682	14020235	9333343
1905	38365	39029	110645	35259	15416848	9482080	8830546	8075117
1906	50652	37841	146302	64567	16424180	12358061	8319950	10582209
1907	47422	41693	88223	44043	11208882	10770803	6175818	8352883
1908	54564	45685	19893	55202	10394081	8256957	5373364	6215519
1909	48185	51351	120176	69950	10745580	9487699	4715808	7209490
1910	54465	56162	155768	88611	14544709	9606858	7491361	7291555
1911	67813	63357	144314	57347	19506836	11700967	10914733	9029493

Главная масса грузовъ проходитъ въ прямомъ сообщеніи. Напр., въ 1910 г. собственно въ Красноводскъ I прибыло по желѣзной дорогѣ всѣхъ грузовъ 9607 тыс. п., въ томъ числѣ, въ прямомъ сообщеніи—7292 т. Тогда же отправлено всего 14.545 т. п., въ томъ числѣ въ прямомъ сообщеніи—7491 т. п.; въ 1911 году прибыло 11.680.003 п., въ томъ числѣ въ прямомъ сообщеніи—9.029.493 п. и отправлено всего 13.597.712 п., въ т. ч. въ прямомъ сообщеніи—10.914.733 п.

Для характеристики рода отправляемыхъ и получаемыхъ грузовъ въ мѣстномъ сообщеніи (грузовъ прямого сообщенія статистика не подраздѣляетъ по родамъ товаровъ), можно привести слѣдующій перечень за послѣдніе три года:

Отправлено въ 1909 г., въ т. п.: нефть и керосинъ—2358.6, лѣсной матеріалъ—1124, хлѣбные грузы—156.7, сѣно—97, рисъ—71, пиво—46.3, уголь—31.7, желѣзныя издѣлія—23.6, желѣзо и сталь—20.8, масло хлопчатниковое—15.8, мѣшки—15.6, вина и водки—15, мануфактура—10.5 т. п. и др.

Прибыловъ 1909 г., въ т. п.: сѣмя хлопчатниковое—764.1, хлопокъ—639.2, фрукты суше-

ные—341, соль поваренная—195.9, хлѣбные грузы —91.5, арбузы и дыни— 80.7, посуда стекляная— 27.6, виноградъ—16.2, шерсть—14 т. п. и др.

Отправлено въ 1910 г., въ тыс. п.: строительные матеріалы—1191.2, керосинъ -1179.3, нефть и мазутъ—972,5, хлѣбные грузы—634.7, рисъ—92, пиво—51.7, уголь всякій—41.6, желѣзныя трубы —33, мануфактурный товаръ—32, желѣзо и сталь—27, цементъ—23.6, вино хлѣбное—17.2, мѣшки—16.4, кирпичь—15, овощи—13.2, сѣмена разныя 12.9, смазочныя масла—12.4, веревки—10.4, рыба частиковая—10.2 т. п. и др.

Прибыло въ 1910 г., въ тыс. п.: хлопокъ—531 3, жмыхи хлопчатниковые—465.9, сѣмя хлопчатниковое—462.7, фрукты сушеные—288 8, соль поваренная—220.2, кишмишъ—138, дрова —33.7, посуда водочная стекляная—28 8, орѣхи всякіе—19, овощи—16.7, виноградъ свѣжій—13,3, шерсть всякая—13.2, мѣховой товаръ—12.1 т. п.

Въ 1911 г. отправлено, въ тыс. п.: хлѣбные грузы 784.8, цементъ—25, рисъ 136.9, вино хлѣбное—17.8, лѣсной строительный матеріалъ—276.3, дрова—17, желѣзо и сталь—24.1, хлопчатобумажныя ткани—30.6, нефть и остатки —825.3, керосинъ—262.9, мѣшки—10, овощи огород.—33.4, портеръ и пиво—29.8, уголь всякій —36.3, сѣмена всякія—16.7 т. п. и др.

Въ 1911 г. прибыло, въ тыс. п.: фрукты сушеные—142.3, кишмишъ—52.9, жмыхи хлопчатниковые—185.2, дрова—17.7, желѣзо и сталь—11.5, желѣзныя и чугунныя издѣлія—11.9, овчины невыдѣланныя—10.3, овощи огородныя—16.3, соль всякая—373.7, посуда стекляная водочная—24.6, сѣмя хлопчатниковое—476.7, сѣно—17.1, хлопокъ—1237.3, виноградъ—15.4 тыс. п.

Какой товаръ проходитъ черезъ Красноводскъ въ прямомъ сообщеніи съ моря или на морѣ—

видно будетъ изъ статистики каботажнаго грузообмѣна при описаніи Красноводска порта.

Свѣдѣнія по каботажному и заграничному плаванію интересны и въ другомъ отношеніи: желѣзнодорожная статистика учитываетъ лишь частные грузы, тогда какъ грузы, предназначенные для самой дороги, вовсе не попадаютъ въ статистику, или вѣрнѣе, имъ ведется отдѣльный учетъ. А такъ какъ дорога пріобрѣтаетъ различныхъ матеріаловъ на нѣсколько милліоновъ рублей (однихъ нефтяныхъ продуктовъ дорога ежегодно покупаетъ болѣе 10 мил пуд.), то отсутствіе ихъ замѣтно измѣняетъ качество и количество товарообмѣна.

Данныя каботажнаго плаванія дополняютъ собою желѣзнодорожныя, такъ какъ обнимаютъ всѣ роды грузовъ, для кого бы они ни назначались и въ какомъ бы сообщеніи ни шли.

При этомъ, однако, слѣдуетъ замѣтить, что желѣзнодорожный учетъ точнѣе таможеннаго, такъ какъ таможня въ каботажномъ движеніи не имѣетъ фискальнаго интереса.

Нераздѣльную часть станціи Красноводскъ I составляетъ Красноводскъ—портъ; связаны они между собою рельсовымъ путемъ, подходящимъ къ пристанямъ: казенную, инженерную, „Восточнаго О-ва“, „Кавказъ и Меркурій“, компаніи „Надежда“, „Россійскаго О-ва“, Тагіева, Асадулаева, Рассулова, Багирова, „Закаспійскаго О-ва“. Тутъ же имѣется еще большая пассажирская пристань „Кавказъ и Меркурія“, не связанная рельсовымъ путемъ съ берегомъ.

Кромѣ поименованныхъ, въ предѣлахъ Красноводска I есть еще нѣсколько меньшихъ лѣсныхъ пристаней, не связанныхъ рельсами съ Ср-Аз жел. дор.

Въ 1909 году пришло въ Красноводскъ 1292 судна вмѣстимостью 734 т. тоннъ, въ томъ числѣ изъ за границы 55 вмѣстимостью 17 т. тоннъ.

Тогда же отошло изъ Красноводска 1281 судно вмѣстимостью 726 т. т., въ т. ч. за границу 71 судно вмѣстимостью 21 т. тоннъ.

Изъ Красноводска въ 1909 г. вывезено каботажемъ на 1210 судахъ вмѣстимостью 705 т. т.—10300 т. п, въ томъ числѣ хлопка—4325 т., фруктовъ всякихъ—1301 т., сѣмянъ всякихъ—1010 т., камней различныхъ—686 т., жмыховъ масляничныхъ - 474 т., шерсти всякой—467 т., алебастра и гипса—278 т., соли—214 т., шкуръ и кожи 187 т., рыбы—87 т. и пр. и пр.

Привезено въ Красноводскъ каботажемъ на 1237 судахъ вмѣстимостью 717 т. т. въ 1909 г. —20340 т п., въ томъ числѣ нефтяныхъ продуктовъ—9372 т. (мазута—7139 т., керосина—1867 т. и смазочныхъ маслъ—65 т. п.), сахара—1304 т., каменнаго угля—1262 т.,, хлѣба въ зернѣ и мукѣ—935 т., чая—394 т., вина всякаго—321 т., мануфактуры—592 т., цемента—422 т. и пр. и пр.

Суда заграничнаго плаванія связываютъ Красноводскъ съ Каспійскими портами Персіи. Всѣ они ходятъ исключительно подъ русскимъ флагомъ, согласно договору Россіи съ Персіей въ Туркменчаѣ, 10 Февраля 1828 г.

Въ дополненіе къ свѣдѣніямъ относительно товарообмѣна Красноводска по каботажному плаванію, можно привести таковыя же и по заграничному. Красноводскъ-портъ имѣетъ наибольшее значеніе по отпуску произведеній русской земли и русской промышленности: въ 1909 г. изъ Красноводска вывезено разныхъ товаровъ въ Персію 263 т. п. на 1958 т. р., въ томъ числѣ фабричныхъ издѣлій на 1863 т. р., что составляетъ 95%; въ томъ же году привезено въ Красноводскъ изъ Персіи разныхъ товаровъ 199 т. п. на 167 т. р.

Въ числѣ отпускныхъ товаровъ наиболѣе выдающееся положеніе занимаютъ: бумажная ма-

нуфактура, металлическія издѣлія, поваренная соль и немногіе другіе; въ числѣ же привозныхъ фигурируютъ: рисъ, ячмень, сушеные и свѣжіе фрукты, въ томъ числѣ апельсины и лимоны, хлопокъ, древесный уголь и др.

Въ пассажирскомъ движеніи замѣчается перевѣсъ выбывшихъ надъ прибывшими: за границу выбыло—212 чел., а прибыло—26 въ 1909 г.

Въ томъ же отчетномъ году въ Красноводскомъ районѣ было 26 случаевъ задержанія контрабанды на сумму—12782 р.

Въ дополненіе къ приведеннымъ свѣдѣніямъ объ участіи въ 1909 г. Красноводска въ каботажномъ грузооборотѣ Каспійскаго моря, можно привести слѣдущія свѣдѣнія за 1910 годъ:

Привезено всего 26·007 тыс. пуд.		Вывезено всего 10.190. т. п.	
въ томъ числѣ нефт. ост.	9.618	въ т. ч. фруктовъ	1.099
керосина	2.144	хлопка	4.429
лѣсныхъ матеріаловъ	2.650	камней	1.002
сахара	1.732	сѣмянъ всякихъ	694
муки пшеничной	1.722	жмыховъ	760
нефти сырой	909	шерсти всякой	426
кукурузы	562	шкуровъ и кожъ	141
ячменя	544	масла растительнаго	115
чая	612		
мануфактуры	883		

Въ каботажномъ плаваніи пришло 1519 судовъ вмѣстимостью 862 т. тоннъ, а ушло 1494 вмѣстимостью 851 т. т.

Участіе Красноводска въ 1910 г. въ заграничномъ товарообмѣнѣ менѣе значительно: всего привезено товаровъ 292 т. п. на 310 т. р.. въ томъ числѣ риса—89 т. п., ячменя—62 т. п., угля древеснаго—43 т. п., дровъ—22 т., сѣмени хлопчатниковаго 12 т. п., фруктовъ 5472 п., апельсиновъ—7609 пуд. и пр.

Въ томъ же 1910 году вывезено изъ Красноводска заграницу всего 161 т. п. на 1571 т. р., въ томъ числѣ мануфактуры 39082 п., соли по-

варенной—42 т. п., гипса—25 т. п., желѣзныхъ издѣлій—7821 пудъ и пр.

Въ заграничномъ плаваніи пришло 52 судна вмѣстимостью 15 т. т. и ушло 65 судовъ вмѣстимостью 20 т. т.

Кромѣ двухъ главныхъ путей—желѣзнодорожнаго и морского—Красноводскъ сообщается еще караванными путями съ Персіей и Хивой: въ 1909 г. пришло въ Красноводскъ 25 караванов изъ Персіи съ грузомъ пшеницы, кунжута, риса, хлопка на сумму 104 т. р. и ушло 12 каравановъ въ Хиву съ кошмой, шкурами и пр. на 8800 р. и 2 каравана въ Персію съ шерстью на 1 т. р. Былъ проектъ устоновить автомобильное сообщеніе Хивы съ Красноводскомъ, но, вслѣдствіе полнаго бездорожья, дѣло не состоялось.

Красноводскъ не имѣетъ никакихъ промышленныхъ заведеній, если не считать за таковыя рыбную ловлю по ближайшему побережью и ломку алебастра, ломка коего производится недалеко отъ Красноводска, въ горахъ.

Въ 1909 г., близъ Красноводска выловлено 510316 пуд. разной рыбы, въ томъ числѣ 49168 п. сельдей. Икры получено 25696 п., вязиги—112 п., рыбьяго клея - 187 п. и рыбьяго жира—361 п. Ловлею рыбы занимаются поселенцы на ближайшихъ островахъ и на берегу.

Алебастра выломано въ 1909 г. 149631 п. и чернаго нефрита—536 п. на 7504 руб.

2) КАЙЛЮ

Ст. Кайлю IV кл., отстоитъ въ 20,17 в. отъ Красноводска, лежитъ на 16,62 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 665 с. и жилыхъ помѣщеній 36 кв. с.

Въ 1910 г. переработано здѣсь 1820 п. груза, въ томъ числѣ товаровъ малой скорости 1365

п. и желѣзнодорожной клади 455 п. Въ 1911 г. переработано всего 1250 п. казенной клади.

Ни продажи пассажирскихъ билетовъ, ни выдачи багажныхъ квитанцій, ни отправокъ и прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ на ст. Кайлю въ 1910 г. не было. Телеграммъ передано частныхъ—9 и служебныхъ 43 т. Въ 1911 г. продано 29 билетовъ и передано служебныхъ телеграммъ 41.715.

Валовая выручка и движеніе грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ представлены въ слѣдующей таблицѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и груза боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб	Отправ.	Приб.
1902	13	—	27	—	3	—	—
1909	14	—	—	—	72	1	—
1910	20	—	—	—	15	—	—
1911	23	29	—	1623	11	—	—

На морскомъ берегу производится ловля раковъ. Прѣсной воды станція не имѣетъ и пользуется привозной.

3) ЯНГАДЖА

Ст. Янгаджа IV кл., отстоитъ въ 32,5 в. отъ Красноводска, стоитъ на 3,14 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 686 с., жилыхъ помѣщеній 30 кв. с.

Въ 1911 г. переработано 206 т. п. груза, въ томъ числѣ казеннаго —205 т. п.; въ томъ же году продано 459 пассажирскихъ билетовъ, выдано 3 багажныхъ квитанціи; по отдѣльнымъ накладнымъ станція имѣла 110 отправокъ и 259 прибытій; частныхъ телеграммъ она передала 27 и служебныхъ—45449.

Поступленіе выручки, перевозка пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Баловая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и груза боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	4716	768	226	—	3	—	150
1909	638	448	632	9	23	5	—
1910	401	245	490	5	16	—	20
1911	724	459	726	3	101	156	986

Станція не имѣетъ прѣсной воды и пользуется привозной.

4) КАРА-ТЕНГИРЪ

Ст. Кара-Тенгиръ IV кл., отстоитъ въ 46.9 в. отъ Красноводска, лежитъ на 14.4 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 966 с., жилыхъ помѣщеній 37 кв. с.

Общее количество оборотной клади въ 1911 г. было 102690 п.,въ томъ числѣ грузовъ желѣзной дороги—89801 п., грузовъ малой скорости—12,304 п., багажа 568 п. и грузовъ большой скорости—17 п.

Пассажирскихъ билетовъ продано 1932, выдано багажныхъ квитанцій 32, товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ 271, прибытій —461; частныхъ телеграммъ отправлено 62, служебныхъ— 40185.

Движеніе посажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ видны изъ слѣдующаго сопоставленія:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багвжа и груза боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	599	229	205	16	172	226	—
1909	3696	1,176	1495	87	462	359	7561
1910	2096	1603	1693	127	462	633	12075
1911	2247	1932	1957	173	341	2783	12499

Наиболѣе крупнымъ предметомъ прибытія въ 1910 г. были хлѣбные грузы- 11 т. п. и въ 1911 г — 10.5 т. п.

5) БЕЛЕКЪ

Ст. Белекъ IV кл., отстоитъ въ 76,9 вер. отъ Красноводска, лежитъ на 1,8 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ—705 с., жилыхъ помѣщеній—39 кв. с.

Общее количество оборотной клади въ 1911 г. было 282 т. п., въ томъ числѣ желѣзнодорожной 278 т., товаровъ малой скорости—4 т. п; пассажирскихъ билетовъ выдано 623, багажныхъ квитанцій—18; отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ было—163, прибытій—1042; телеграммъ передано частныхъ—83, служебныхъ—48867.

Движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ видны изъ слѣдующаго сопоставленія:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и груэа боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	227	92	80	8	156	12450	2311
1909	655	451	545	24	107	21808	1497
1910	711	525	587	19	139	40063	4167
1911	729	623	665	78	133	571	5582

Наиболѣе крупнымъ предметомъ отпуска въ 1910 г. были дрова—39,1 т. п. Въ 1911 г. отпуска дровъ не было.

6) ЯГМАНЪ

Ст. Ягманъ IV кл., отстоитъ въ 104,2 в. отъ Красноводска, лежитъ на 2,4 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 712 с., жилыхъ помѣщеній- 27 кв. с.

Общее количество оборотной клади въ 1911 г. было 248976 п., въ томъ числѣ 114566 п. желѣзнодорожной и 134 т. п.—частной.

Пассажирскихъ билетовъ продано 451, багажныхъ квитанцій выдано 3; по отдѣльнымъ накладнымъ было отправокъ 195, прибытій—316. Телеграммъ отправлено 89 частныхъ и 42,925 служебныхъ.

Валовая выручка, движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ видны изъ слѣдующаго сопоставленія:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и груза боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	48	17	7	—	6	—	80
1909	330	306	197	13	77	6900	—
1910	220	187	273	—	46	3763	266
1911	925	451	524	4	46	125827	3262

Въ 1911 г. отправлено соли 83.1 т., дровъ 34.2 т. п.

7) ДЖЕБЕЛЪ

Ст. Джебелъ II кл., отстоитъ отъ Красноводска въ 125.3 в., лежитъ на 8 с. надъ уров-

немъ Каспія; имѣетъ 2872 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—354 кв. с.; на станціи имѣется одно вѣерообразное оборотное депо на 8 стойлъ съ 5 рабочими.

При станціи существуетъ одно училище однокласснаго смѣшаннаго типа; на 1 января 1912 г. обучалось въ немъ 20 учащихся, въ томъ числѣ мальчиковъ—11 и дѣвочекъ—9.

Работа станціи Джебелъ въ 1911 г. выразилась въ переработкѣ 1359 т. п. разнаго груза, въ томъ числѣ грузовъ малой скорости 582 т. п. и казенныхъ—774 т. п.

Пассажирскихъ билетовъ продано тогда же 5525, багажныхъ квитанцій выдано—181, товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ квитанціямъ было 3838 и прибытій—2611; телеграммъ отправлено: частныхъ—2668 и служебныхъ—218700.

Перевозка пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и груза боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	14245	814	905	305	6336	142510	39039
1909	42785	5912	6154	560	2064	312645	88752
1910	37264	4665	4474	226	2278	341647	74966
1911	51657	6125	6088	566	2540	469973	100517

Въ 4.92 в. отъ ст. Джебелъ, въ мѣстности Молла-Кара, куда проведена вѣтка желѣзной дороги, по руслу Узбоя, есть соляные промыслы Бокана и Теръ-Ованесова, на которыхъ добывается самоосадочная соль. Въ настоящее время отъ промысловъ къ станціи строится желѣзнодорожная вѣтка частнаго пользованія.

Въ 1909 г. на промыслѣ Теръ-Ованесова добыто 305 т. п., а на промыслѣ Бокана тогда же добыто 25 т. п. соли.

На этихъ промыслахъ производится сортировка соли, а также поставлены механическія и паровыя мельницы для помола соли, которой ежегодно поступаетъ на желѣзную дорогу сотни тысячъ пудовъ: въ 1910 г.—327 т. п., въ 1911 г. —462 т. п.

Возрастаніе пассажирскаго движенія объясняется, главнымъ образомъ, оживленіемъ курорта Молла-Кара, а грузового движенія—вывозомъ самоосадочной соли и привозомъ хлѣба: въ 1910 г. прибыло хлѣбныхъ грузовъ 48.3 т. п., а въ 1911 г.—73.8 т..

Населеніе Джебела въ 1910 г.—99 душъ.

8) БАЛЛА-ИШЕМЪ

Ст. Балла-Ишемъ III кл., отстоитъ отъ Красноводска въ 155.3 в. и лежитъ на 7.24 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 826 с. и жилыхъ помѣщеній 51 кв. с.

Въ верстахъ 20 отъ названной ст. находится соляной промыселъ Баба-Ходжа Неймана, на которомъ въ 1909 г. добыто 16 т. п. соли; тамъ же на промыслѣ Теръ-Ованесова добыто 30 т. п. Самый большой соляной промыселъ находится на озерѣ Кули, изъ котораго въ 1909 г. получено 1396 т. п. соли.

Работа ст. Балла-Ишемъ въ 1911 г. выразилась въ переработкѣ 830 т. п. груза, въ томъ числѣ служебнаго 714 т. п., малой скорости—116 т. п. Пассажирскихъ билетовъ продано 741 и багажныхъ квитанцій выдано 7; количество отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ достигло 1339, прибытій 549; телеграммъ передано 18 частныхъ и

50837 служебныхъ. На станціи имѣется открытая товарная платформа въ 60 кв. с.

Перевозка пассажировъ и грузовъ за послѣднія 9 лѣтъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажировъ		Багажа и груза боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	1526	130	95	45	577	23295	420
1909	912	436	313	50	501	31590	1898
1910	1919	358	418	20	48	45328	1480
1911	1841	741	1082	37	106	121509	6580

Въ 1910 г. ст. Балла-Ишемъ отправила 27.3 т. п. дровъ и 18 т. п. соли, а въ 1911 г. отправила дровъ 50.6 т. и соли 31,3 т. п.

Къ югу отъ желѣзнодорожной станціи Балла-Ишемъ есть нефтяное мѣсторожденіе въ совершенно пустынной и безводной мѣстности, близъ такъ называемой Нефтяной горы—Нефте-дагъ.

При постройкѣ бывшей Закаспійской желѣзной дороги въ 1881 г. ,отъ станціи Балла Ишемъ до Нефтяной горы былъ проложенъ путь Дековиля, длиною 30 вер.; на самой горѣ была заложена буровая скважина глубиною въ 61 саж. и нефть добывалась хозяйственнымъ способомъ при помощи тартанія, въ количествѣ, сначала до 600 пуд. въ сутки, а затѣмъ въ меньшемъ количествѣ, въ среднемъ же за $2^1/_2$ года работы получалось около 7000 пудовъ въ мѣсяцъ. Въ 1885 году было заложено еще 3 скважины глубиною не болѣе 75 саж., причемъ нефти добывалось въ среднемъ 300—400 пудовъ въ сутки изъ каждой.

Получаемая нефть доставлялась на вагонеткахъ цистернахъ конной тягой на ст. Балла-

Ишемъ для потребностей дороги. Въ томъ же [1]) году на этой станціи былъ устроенъ керосиновый заводъ и керосинъ потреблялся для нуждъ дороги. Заводъ просуществовалъ 1 годъ. Въ 1887 г. добыча нефти была прекращена ввиду того, что добываемая нефть съ доставкой на ст. Балла-Ишемъ обходилась около $12^1/_2$ к. п., тогда какъ изъ Баку она доставлялась въ то время дешевле и, кромѣ того, съ удлиненіемъ Закаспійской военной желѣзной дороги, добыча мѣстной нефти не могла удовлетворять потребностямъ ея, а на буреніе и оборудованіе новыхъ скважинъ средствъ не оказалось.

Въ настоящее время путь между ст. Балла-Ишемъ и Нефтяной горой чѣстью разобранъ, частью металлическое верхнее строеніе его пришло въ негодность вслѣдствіе дѣйствія солончаковаго грунта; скважины засорены и изъ одной только нефть выливается наружу; котлы и машины также пришли въ негодность.

Въ ближайшемъ будущемъ, съ раздачей нефтяныхъ участковъ для эксплоатаціи, жизнь въ Балла-Ишемѣ должна оживиться и коммерческая дѣятельность этой станціи приметъ большіе размѣры. Къ промысламъ, вѣроятно, будетъ проложена ширококолейная желѣзная дорога, а, можетъ быть понадобится и нефтепроводъ.

На Нефтеной горѣ, кромѣ нефти, встрѣчаются еще озокеритъ и киръ, которые добывались на средства Закаспійской Военной жел. дороги. Въ настоящее время добыча нефти и озокерита не производится. Заявокъ разными лицами сдѣлано множество, но отводовъ пока никто не получалъ. Около станціи имѣется солемольня и производится сортировка самосадочной соли, получаемой изъ ближайшаго солянаго озера.

---

[1]) Обзоръ Закаспійской области 1882—1890 г. II изд. стр. 1 .

9) А Й Д И Н Ъ.

Ст. Айдинъ IV кл., отстоитъ въ 184,7 в. отъ Красноводска и лежитъ на 4,56 с. надъ уровнемъ Каспія; протяженіе станціонныхъ путей—720 с., жилыхъ помѣщеній имѣется—48 кв. с., имѣются два котла общей поверхносью нагрѣва 22,50 кв. метра.

Работа станціи выразилась въ 1911 г. въ переработкѣ 11942 п. служебеныхъ грузовъ.

Пассажирскихъ билетовъ продано въ 1911 г. 115, отдѣльныхъ отправокъ было 15, прибытій—2026; телеграммъ передано и получено частныхъ 36 и служебныхъ—45733.

Данныя по грузо-пассажирскому движенію ст. Айдинъ за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валсвая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и груза боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	22	—	1	—	22	6040	5858
1909	21	—	11	—	31	—	—
1910	23	2	29	—	10	—	—
1911	67	115	13	631	34	—	217

Недалеко отъ Айдина имѣются выходы нефти, особенно у подножія горы Буя-далъ.

10) П Е Р Е В А Л Ъ.

Ст. Перевалъ IV кл., отстоитъ отъ Красноводска въ 200 в.; находится на 32,24 с. надъ уровнемъ Каспія, близь перевала черезъ Малыя Балханы; имѣетъ станціонныхъ путей 904 с., жилыхъ помѣщеній—45 кв. с.

Общее количество оборотной клади, переработанной въ 1911 г.—506326 п., въ томъ числѣ

440667 п. желѣзнодорожной клади, 65593 п.—товаровъ малой скорости, 21 п. товаровъ большой скорости и 105 п.—багажа

Пассажирскихъ билетовъ продано 774, выдано багажныхъ квитанцій 11; отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ было 263 и прибытій 616; телеграммъ передано 83 частныхъ и 49535 служебныхъ.

Движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ видно изъ слѣдующей таблицы:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и груза боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	310	102	118	15	79	26889	30
1909	518	89	475	12	102	481	2077
1910	745	308	527	21	66	478	3785
1911	1316	774	1742	13	74	67357	13001

Въ 1911 г. отправлено дровъ 66,7 т. п. Станція не имѣетъ прѣсной воды и пользуется привозной.

11) АХЧА-КУЙМА.

Ст. Ахча-Куйма - „Береги деньги“—IV кл., отстоитъ въ 215,2 в. отъ Красноводска; лежитъ на 58,6 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 744 с., жилыхъ помѣщеній - 37 кв. с. Общее количество оборотной клади въ 1911 г. достигло всего 16474 п., товаровъ малой скорости — 12011 п. и служебныхъ грузовъ 4463 п. Пассажирскихъ билетовъ продано 121. Отправокъ по особымъ накладнымъ было 6, а прибытій —127. Телеграммъ передано частныхъ 119 и служебныхъ 45119.

Движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ видно изъ слѣдующаго сопоставленія:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и груза боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	66	—	8	10	18	15057	5082
1909	15	—	—	—	25	—	—
1910	31	—	8	—	32	—	—
1911	147	121	37	2238	17	—	45

12) КАЗАНДЖИКЪ.

Ст. Казанджикъ II кл., отстоитъ въ 245,7 вер. отъ Красноводска, лежитъ на 19,9 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 3398 с., жилыхъ помѣщеній — 1055 кв. с. Имѣется товарный пакгаузъ площадью 6 кв. с. и открытая платформа площадью въ 55 кв. с.

Здѣсь имѣется прямоугольное депо на 11 стойлъ съ мастерскими для средняго ремонта. Число рабочихъ 91, желѣзнодорожныхъ резервуаровъ для нефти и мазута на 336 т. п. При станціи имѣется одно двухклассное училище смѣшаннаго типа съ 49 мальчиками и 18 дѣвочками, всего 67 учащихся на 1 января 1912 г. Общее количество переработанной клади въ 1911 г. достигло 2293787, въ томъ числѣ 2004986 п. желѣзнодорожныхъ грузовъ, 277567 п. — товаровъ малой скорости, 9452 п. — грузовъ большой и пассажирской скорости и багажа — 1772 п. Пассажирскихъ билетовъ продано 5677, багажныхъ квитанцій выдано 201; по отдѣльнымъ накладнымъ было отправокъ 6752, прибытій — 4890. Телеграммъ передано 2361 частныхъ и 230919 служебныхъ.

Движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажъ и гоуза боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	27934	444	640	194	7087	52669	44525
1909	69042	3197	3549	506	9008	433740	91776
1910	93693	4472	4459	422	10076	29987	73159
1911	103714	5677	5744	1739	11217	277572	81930

Наиболѣе крупной отправкой въ 1910 г. были дрова—16,1 т. п., а по прибытію—хлѣбные грузы —47,7 т. п.; въ 1911 г. отправлено дровъ—255,4 т. и прибыло хлѣбныхъ грузовъ—54 т. п.

Въ Казанджикѣ имѣется больница на 20 кроватей и пріемный покой.

13) Узунъ-Су.

Ст. Узунъ-Су IV кл., отстоитъ въ 262 вер. отъ Красноводска, лежитъ на 51,6 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 711,4 с., жилыхъ помѣщеній—32 кв. с.

Оборотной клади въ 1911 г. станція не имѣла; пассажирскихъ билетовъ продано 670; прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ 160. Телеграммъ отправлено 19 частныхъ и 48675 служебныхъ.

Движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и груэа боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	13	—	—	—	—	—	1913
1909	380	—	—	—	8	4218	—
1910	271	—	—	—	30	—	—
1911	243	670	5	—	24	—	—

14) ИСКАНДЕРЪ.

Ст. Искандеръ IV кл., отстоитъ въ 284,6 вер. отъ Красноводска, лежитъ на 89,6 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 682,3 с., жилыхъ помѣщеній—39 кв. с.

На станціи переработано въ 1911 г 403346 п. оборотной клади, въ томъ числѣ 392181 п. желѣзнодорожныхъ грузовъ, 11163 п.—товаровъ малой скорости и 2 п. товаровъ большой скорости; продано 1825 пассажирскихъ билетовъ, выдано 17 багажныхъ квитанцій; по отдѣльнымъ накладнымъ было 303 отправленія и 976 прибытій; телеграммъ передано частныхъ 62 и служебныхъ 43374.

Движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ видно изъ слѣдующей таблицы:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и груза боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	504	165	143	—	38	192	128
1909	1780	605	1792	49	96	176930	2191
1910	3137	1335	2758	438	165	356977	3889
1911	1036	1825	4679	22	166	9053	3848

Главными предметами отпуска въ 1910 году были дрова—344 т. п.

Близъ станціи остались слѣды пребыванія Александра Македонскаго, въ память котораго названа описанная станція.

15) КИЗИЛЪ-АРВАТЪ.

Ст. Кизилъ Арватъ—„Красная дѣвица“—I кл., отстоитъ въ 314,4 в. отъ Красноводска, лежитъ на 58,5 с. надъ уровнемъ Каспія, имѣетъ станціонныхъ путей 8082 с., жилыхъ помѣщеній—1019 кв. с., пакгаузъ въ 20 кв. с. и открытую товарную платформу площадью въ 155 кв. с.

Оборотное прямоугольное депо на 6 стойлъ съ 4 рабочими. Главныя мастерскія Средне-Азіатской желѣзной дороги находятся въ Кизилъ-Арватѣ съ 550 рабочими; тамъ же имѣется 6 котловъ съ поверхностью нагрѣва въ 49,23 кв. метровъ. На станціи имѣется больница на 35 кроватей и пріемный покой, а также 2 двухклассныхъ училища: мужское—съ 256 мальчиками и женское—съ 213 дѣвочками на 1 Января 1912 г.. Кизилъ-Арватъ пользуется электрическимъ освѣщеніемъ.

Оборотной клади въ 1911 г. переработано

3424442 п., въ томъ числѣ желѣзнодорожной 2732543 п., товаровъ малой скорости—626891 п., товаровъ большой скорости—42006 п. и багажа 23002 п. Желѣзнодорожныхъ резервуаровъ для нефти и мазута имѣется на 335 т. п. Пассажирскихъ билетовъ продано 19872, багажныхъ квитанцій выдано 1538, товарныхъ отправокъ по особымъ накладнымъ было 6791, прибытій 10149; телеграммъ передано частныхъ 5821 и служебныхъ 253104.

Валовая выручка достигла въ 1902 г.—288 т. р., 1909 -319 т., 1910—348 т. и 1911 году—423 т. руб.

Движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 12 лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Пассажир.		Багажа и груза боль. скор. пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	3929	4018	3689	12187	98825	262212
1901	5032	4889	5525	17151	71767	280084
2902	4667	3763	6342	23157	87807	360457
2903	3443	3450	3494	25545	110700	437145
1904	4608	4981	6421	33192	119678	488014
1905	3655	3800	4710	10977	113230	414086
1906	5936	5745	3978	26212	121506	368575
1907	7366	7154	6054	27057	114829	497995
1908	11395	8460	6091	24734	94799	435378
1909	12784	9557	4973	31799	104366	367649
1910	16012	12851	7528	50542	99534	418835
1911	19812	16536	5724	46566	114999	456179

Кизилъ-Арватъ, въ коммерческомъ отношеніи, развивается весьма быстро, что особенно замѣтно за послѣдніе 2—3 года.

Въ пассажирскомъ движеніи отправленіе значительно превышаетъ прибытіе, тогда какъ въ грузовомъ прибытіе втрое и вчетверо превышаетъ отправленіе.

Отъ Кизилъ-Арвата до Асхабада, на протя-

женіи слишкомъ 200 вер., нѣтъ ни одного сколько-нибудь значительнаго или интереснаго въ коммерческомъ отношеніи пункта.

Съ перенесеніемъ центральнаго управленія бывшей Закаспійской желѣзной дороги изъ Кизилъ-Арвата въ Асхабадъ начался ростъ послѣдняго.

Главные предметы привоза и вывоза товаровъ за послѣдніе три года приведены въ нижеслѣдующемъ перечнѣ (въ тыс. пуд.):

Въ 1909 году отправлены: хлѣбные грузы—11,5, мѣшки—12, шерсть—10, посуда стекляная—17 т. п. Тогда же прибыли: хлѣбные грузы—190,4, рисъ—14,9, фрукты сушеные—12,8, водки и ликеры—10,4, портеръ и пиво—13,2, сахаръ—18,4 т. п.

Въ 1910 г. отправлены: хлѣбные грузы—25,8, бутылки водочныя—19,7 и шерсть овечья—14,5 т. п. и тогда же прибыли: хлѣбные грузы—263, портеръ и пиво—24,8, овощи огородные—19,5, рисъ—14,3, сахаръ-рафинадъ и песокъ—14,1, вино хлѣбное—12,8 т. п.

Въ 1911 году отправлены: хлѣбные грузы—29,7, бутылки стекляныя водочныя—17,6 т. п. и тогда же прибыли: хлѣбные грузы—261,5, рисъ—15, вино хлѣбное—13,9, лѣсной строительный матеріалъ—14,5, овощи огородные—20,4, портеръ и пиво—22, сахаръ-рафинадъ—12,2, соль всякая—10,4 т. п.

Въ 6 верстахъ отъ Кизилъ-Арвата имѣется мѣсторожденіе сурьмы, но разработкой его никто не занимался.

Населеніе Кизилъ-Арвата въ 1910 г. исчислялось въ 6862 ч.

16) КОДЖЪ.

Ст. Коджъ IV кл., отстоитъ въ 341 в. отъ Красноводска, лежитъ на 44,2 с. надъ уровнемъ

Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 793 с., жилыхъ помѣщеній—43 кв. с.

Общее количество оборотной клади въ 1911 г. 574430 п., въ томъ числѣ желѣзнодорожной — 569065 п., товаровъ малой скорости 4308 п., товаровъ большой скорости 201 и багажа 856 п.

Пассажирскихъ билетовъ продано 3137, выдано багажныхъ квитанцій 42, по отдѣльнымъ накладнымъ было отправокъ—439, прибытій—637. Телеграммъ передано въ 1911 г. частныхъ—23, служебныхъ—34639.

Движеніе пассажировъ и багажа за послѣднія 10 лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и груза боль. скор. пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	131	16	307	10	1132	3	1503
1909	1226	1496	2781	159	251	2897	589
1910	1424	1977	3334	96	266	661	1490
1911	2270	3137	3726	186	872	2496	1456

Населеніе въ 1910 г.—765 человѣкъ.

17) БАМИ.

Ст. Бами III кл., отстоитъ въ 365,5 в. отъ Красноводска, лежитъ на 47,4 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 710,3 с., жилыхъ помѣщеній—41 кв с. и открытую товарную платформу въ 120 кв. с.

Работа станціи выразилась въ 1911 г. въ продажѣ 6386 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 289 багажныхъ квитанцій, 1224 товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ и 1456 прибытій; телеграммъ передано частныхъ —276 и служебныхъ 41757.

Оборотной клади переработано—587131 п., въ томъ числѣ—371658 п. желѣзнодорожной, 210724 п. товаровъ малой скорости, 2906 п. товаровъ большой скорости и багажа—1843 п.

Движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и груза боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	3,097	865	584	155	726	23974	3815
1909	19,965	3298	4152	1035	3312	80540	47599
1910	26,338	4222	4809	583	1687	22321	40684
1911	42,951	6386	7041	1784	4181	158338	64574

Главнымъ предметомъ привоза въ 1910 г. были хлѣбные грузы—27.1 т. п., а въ 1911 г. привезено хлѣбныхъ грузовъ 45 т. п и отправлено дровъ 94,2 т. п сѣна 38,8 т. п.

Населеніе Бами въ 1910 г.- 1435 человѣкъ.

18) АРЧМАНЪ.

Ст. Арчманъ IV кл., отстоитъ въ 395,6 вер. отъ Красноводска, лежитъ на 54,8 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 808 с., жилыхъ помѣщеній 54 кв. с., пакгаузъ площадью 26 кв. с. и открытую платформу въ 27 кв. с.

Работа станціи въ 1911 году выразилась въ продажѣ 5530 пассажирскихъ билетовъ и въ выдачѣ 146 багажныхъ квитанцій; товарныхъ отправокъ было 410 и прибытій—1035 по отдѣльнымъ накладнымъ; передано 107 частныхъ и 45714 служебныхъ телеграммъ, а также въ переработкѣ 260792 п. оборотной клади, въ томъ числѣ 214828 п. желѣзнодорожной, 40896 п. товаровъ малой скорости и 3005 п. товаровъ большой ско-

рости и багажа—2063 п.

Движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и груза боль. скор. пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	5.605	1070	2532	6863	10737	35195	54870
1909	7.519	2594	2500	2614	2257	9709	19950
1910	15.742	4115	4024	6281	7926	16493	28995
1911	17.444	5530	5388	2075	2462	11435	28514

Наиболѣе крупнымъ предметомъ прибытія въ 1910 г. были хлѣбные грузы—16,1 т. п. и въ 1911 г.—15,5 т. п.

Въ окрестностяхъ Арчмана имѣются хлопковыя плантаціи и горячій сѣрный источникъ, которой, однако, еще не эксплоатируется.

Населеніе Арчмана въ 1910 г.—1819 человѣкъ.

19) БАХАРДЕНЪ.

Ст. Бахарденъ III кл., отстоитъ въ 425,3 в. отъ Красноводска, лежитъ на 87,5 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 1071,5 с., жилыхъ помѣщеній—285 кв. с., пакгаузъ площадью въ 20 кв. с. и открытую платформу въ 78,2 кв. с.

Въ Бахарденѣ имѣется одноклассное училище, смѣшаннаго типа, съ 37 мальчиками и 33 дѣвочками на 1 января 1912 года.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 15042 пассажирскихъ билетовъ, и выдачѣ 437 багажныхъ квитанцій; по отдѣльнымъ накладнымъ товарныхъ отправокъ было 1139 и прибытій—2485. Телеграммъ частныхъ передано—1212 и служебныхъ—102746. Переработано 915711 п. оборотной

клади, въ томъ числѣ 796632 п. желѣзнодорожной, 105457 п. грузовъ малой скорости и 8436 п. грузовъ большой скорости и багажа—5186 п.

Движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и груза боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	11365	1513	1491	566	837	42523	36601
1909	31623	7903	7782	2918	6959	19831	39808
1910	54654	9001	11047	1288	4917	31230	78545
1911	74905	15042	14432	2738	9464	42874	62044

Главнымъ предметомъ отпуска въ 1910 г. была гуза—16,7 т. п., а привоза хлѣбные грузы—20,8 т. п., кирпичъ—17,5 т. п. и лѣсные матеріалы—10,6 т. п. Въ 1911 г. отправлено дровъ 13,4 т. п., гузы 12,1 т. п. и получено тогда же хлѣбныхъ грузовъ—22,8 т. п.

Населеніе Бахардена въ 1910 году 774 чел. Въ 20 верстахъ отъ станціи, у подошвы Конетъ-Дага имѣется Дурунское озеро, расположенное въ пещерѣ того же имени. Пещера состоитъ изъ темнаго известняка со слабымъ развитіемъ сталактитовъ. Водный бассейнъ довольно обширный, вода сѣрнистая, прозрачная, съ пріятнымъ минеральнымъ вкусомъ; температура 35,5° Ц. По анализу А. Штакмана, количество найденной сѣры въ соединеніи съ натріемъ въ водѣ этого озера равняется количеству ея въ водѣ Тифлисскихъ сѣрныхъ источниковъ Мирзоева.

20) КЕЛЯТА.

Ст. Келята IV кл., отстоитъ въ 452,4 в. отъ Красноводска, лежитъ на 89,9 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 701 с., жилыхъ помѣщеній 36 кв. с.

Работа станціи въ 1911 году выразилась въ въ продажѣ 7951 пассажирскихъ билетовъ, въ выдачѣ 267 багажныхъ квитанцій, товарныхъ отправокъ было 222 и прибытій — 1081 по отдѣльнымъ накладнымъ; передано телеграммъ частныхъ — 65 и служебныхъ — 42791, а также переработано 265121 п. оборотной клади, въ томъ числѣ 226121 желѣзнодорожной, 32456 п. — грузовъ малой скорости, 3882 п. — грузовъ большой скорости и багажа — 3662 п.

Поступленія валового сбора и движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и груза боль скор. пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Прир.	Отправ.	Приб.
1902	939	529	659	598	274	3838	6249
1909	4189	4643	4898	1549	3330	22091	7276
1910	5156	5660	5544	333	3234	15258	12474
1911	7783	7951	8258	1754	6080	19183	14277

Населеніе ст. Келята въ 1910 г. 1123 ч.

21) ГЕОКЪ-ТЕПЕ.

Ст. Геокъ-Тепе III кл., отстоитъ въ 477 в. отъ Красноводска, лежитъ на 105,6 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 825 с., жилыхъ помѣщеній 57 кв. с., пакгаузъ площадью въ 20 кв. с. и открытую товарную платформу въ 74,4 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 26684 пассажирскихъ билетовъ и въ выдачѣ 1149 багажныхъ квитанцій; товарныхъ отправокъ было 1685 и прибытій—2466 по отдѣльнымъ накладнымъ, а также передано телеграммъ 660 частныхъ и 43995 служебныхъ.

Общее количество оборотной клади составило 577727 пуд., въ томъ числѣ 276413 п. желѣзнодорожной, 284703 п.—товаровъ малой скорости, 5466 п.—грузовъ большой скорости и багажа 11145 пудовъ.

Валовой сборъ, движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	13499	2615	3044	1281	1164	18308	45747
1909	43902	17036	19171	8427	7433	56571	103697
1910	72732	20237	21161	7700	6965	107232	141280
1911	107612	26684	27334	8555	10517	131389	153799

Главнымъ предметомъ отправки въ 1910 г. послужили: хлопокъ—39 т. п., гуза—25,6 т. п. и хлѣбные грузы—15,5 т. п.; привезено туда хлѣбныхъ грузовъ—40,2 т. п., кирпича—19,1 т. п., лѣсныхъ матеріаловъ 14,1 т. п. и риса—12,1 т. п.

Въ 1911 г. отправлено хлопка—36.8 т., гузы—26 т., соломы—25.2 т. и хлѣба - 24 т. п. и получено—54.4 т., риса—16.4 т., лѣсныхъ стропительныхъ матеріаловъ—11.3 т., соли—12 т. п.

Станція расположена у предгорья Копетъ-Дага, окрестности ея на обширномъ протяженіи орошаются водою и представляютъ прекрасныя условія для развитія хлопководства, садоводства и виноградарства. Здѣсь же имѣется хлопкоочистительный заводъ и мукомольная мельница.

Противъ станціи, у полотна дороги, на средства Средне-Азіатской желѣзной дороги построенъ военно-историческій музей съ трофеями побѣдъ надъ туркменами при взятіи Геокъ-Тепе 12 Января 1881 г.

Населеніе Геокъ-Тепе въ 1910 г.—3648 чел.

22) БЕЗМЕИНЪ.

Ст. Безмеинъ IV кл.—„Мѣсто пляски бачей"—отстоитъ въ 499.3 в. отъ Красноводска, лежитъ на 122 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 769 с., жилыхъ помѣщеній—61 кв. с., пакгаузъ площадью въ 20 кв. с. и открытую платформу площадью въ 78.2 кв. с.

Работа станціи выразилась въ 1911 году въ продажѣ 31285 пассажирскихъ билетовъ, въ выдачѣ 425 багажныхъ квитанцій, въ 4477 товарныхъ отправкахъ и 1685 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ и передачѣ 584 частныхъ и 57476—служебныхъ телеграммъ.

Оборотной клади переработано тогда же 563466 п., въ томъ числѣ 344797 п. желѣзнодорожной, 172242 п.—грузовъ малой скорости, 37330 п.—грузовъ большой скорости и 9097 п.—багажа.

Поступленіе сборовъ и движеніе пассажировъ и грузовъ съ 1902 по 1911 г. включительно представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	14,671	7441	8777	19229	6545	4377	65639
1909	23,770	22621	25388	44748	16667	30843	56999
1910	24,783	19625	20002	24164	2934	12153	37147
1911	47,180	31285	31457	38830	8100	24084	135870

Главнымъ предметомъ отправленія служитъ виноградъ, котораго въ 1910 г. отправлено 11.7 т., а въ 1911 г.—32.3 т. п.

Главнымъ предметомъ привоза были въ 1910 г. хлѣбные грузы—18.3 т. п., а въ 1911 г.: хлѣбные грузы—65,1 т., кирпичъ—22.5 т. и лѣсной матеріалъ—18.3 т. п. и др.

Безменнъ отстоитъ въ 17 верстахъ отъ прекрасной дачной мѣстности Фирюза, куда въ 1908 году вела военная узкоколейная желѣзная дорога отъ Асхабада. Военное вѣдомство въ 1910 г. разобрало ее и теперь Управленіемъ Средне-Азіатской жел. дор. проектируется провести отъ Безменна по направленію къ Фирюзѣ на протяженіи 10 вер. карьерный путь, чтобы воспользоваться хорошими каменоломнями.

Населеніе Безменна въ 1910 г.—4371 чел.

23) АСХАБАДЪ.

Ст. Асхабадъ I кл., отстоитъ въ 519,7 вер. отъ Красноводска, лежитъ на 116,7 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 7921 с., жилыхъ помѣщеній—649 кв. с., пакгаузъ площадью 159 кв. с., крытую платформу площадью въ 345 кв. с.и открытую—въ 164 кв. с.; при

станціи находится основное депо, вѣерообразное на 11 стойлъ, и прямоугольное на 6 стойлъ съ мастерскими для средняго ремонта при 181 рабочемъ и 2 паровыхъ котлахъ. На станціи имѣется больница на 48 кроватей съ остро заразнымъ отдѣленіемъ на 20 кроватей, складъ медикаментовъ, аптека и санитарный кабинетъ. Имѣется также одноклассное училище смѣшаннаго типа съ 93 мальчиками и 75 дѣвочками на 1 Января 1912 г. Кромѣ того, въ Асхабадѣ имѣется желѣзнодорожное училище. Желѣзнодорожныхъ резервуаровъ для нефти и мазута имѣется на 376 т. п.

Работа станціи выразилась въ 1911 году въ продажѣ 108713 пассажирскихъ билетовъ, въ выдачѣ 10864 багажныхъ квитанцій, въ 28599 товарныхъ отправкахъ и 31789 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ и передачѣ 23057 частныхъ телеграммъ и 1442542—служебныхъ.

Общее количество оборотной клади достигло въ 1911 г. 8884340 п., въ томъ числѣ желѣзнодорожной—1789589 п., товаровъ малой скорости—6938355 п., товаровъ большой скорости—100218 п. и багажа—56178 п.

Валовой сборъ станціи достигъ въ 1902 г.—1357 т. р., въ 1909 г.—1454 т. р., въ 1910 г.—1693 т. р. и въ 1911 г. - 2145 т. р.

Движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 12 лѣтъ представляются въ слѣдующей таблицѣ:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	35395	34627	36096	30094	1192833	2520659
1901	43051	43014	30944	47304	1335716	2356597
1902	40454	39617	30216	37926	1337320	3265166
1903	44220	44655	41216	54338	1399170	3616326
1904	32075	38151	38440	52251	1346613	3637307
1905	35717	40979	30557	51000	1232900	2954787
1906	66855	61307	36672	62741	1747548	3446128
1907	72046	67039	41373	65247	1761819	3734389
1908	92944	83575	67656	75604	1697717	3772428
1909	92750	83683	71371	90171	1975129	3860522
1910	92640	91847	89237	100155	1944309	3616097
1911	108713	107923	89217	77493	1987273	4439469

Асхабадъ слабъ какъ производительный пунктъ, но въ торговомъ отношеніи имѣетъ большое значеніе, какъ центральное мѣсто, въ которомъ сосредоточиваются привозимые или вывозимые въ Персію черезъ Асхабадскую таможню товары. Главнѣйшими предметами перевозки по жел. дорогѣ въ 1910 г. по отправленію были: фрукты сушеные—514.3 т. п., хлопокъ—423.4, хлѣбные грузы—163.7, жмыхи хлопчатниковые—82.9, чай зеленый—71.9, известь—69.9, шерсть всякая—50.2, кирпичъ—49.01, овчины всякія—41.3, бутылки водочныя—28.5, овощи—24.2, сѣмя хлопчатниковое—23.8, камень строительный—23.2, ковры—20.2, сахаръ—19 8, мануфактурный товаръ—15.9, лѣсной матеріалъ—14.2, кожи невыдѣланныя—13.8, рисъ—12.4, кишмишъ—11.9, плоды вяленые и моченые—11.1, вина виноградныя—10.6, мѣшки—10.4 т. п. и др.

Прибыли въ 1910 г., въ тыс. пудовъ: хлѣбные грузы—604, дрова—407.5, сахаръ—390.9, лѣс-

ной матеріалъ—266.9, керосинъ—185, чай—180.3, нефть и мазутъ—159.1, пиво—125.2, рисъ—114, хлопокъ—102.5, мануфактурный товаръ—100, гуза—76.2, сѣмя хлопчатниковое—68.8, желѣзо и сталь—57.7, уголь древесный—54.3, соль—44, желѣзныя и чугунныя издѣлія—42.5, вина виноградныя—25.9, водочная посуда—21.2, рыба—19.3, кирпичъ—18.9, цементъ—15.6, бумага всякая—14.8, спички—14.2, сѣно—13.1, мѣшки—12.6, пожарныя машины—12.3, фрукты сушеные—10.5, кожи невыдѣланныя—10.1 т. п. и др.,

Въ 1911 г. отправлены изъ Асхабада, въ т. ч.: хлѣбные грузы—82.8, известь всякая—51.2, рисъ—17.2, чай зеленый—85 1, фрукты сушеные—625.5, вина виноградныя—25.8, вино хлѣбное—10.1, жмыхи хлопчатниковые—60.8, кирпичъ всякій—26.9, лѣсной строительный матеріалъ—26.5, дрова—11.1, кожи невыдѣланныя—15.3, хлопчатобумажныя ткани—19.7, керосинъ—13.6, овчины всякія—37,7, мѣшки—12.3, овощи огородные—15.6, портеръ и пиво—26.7, сахаръ-рафинадъ и остатки—50.7, бутылки стекляныя водочныя—16.7, сѣмя хлопчатниковое—93.8, орѣхи всякіе—16.7, хлопокъ—389.6, шерсть овечья всякая—44.6, кондитерскій товаръ—10, консервы и овощи моченые—15.7, гончарныя издѣлія—16.9, масло хлопчатниковое—23.7 т. п. и др.

Въ 1911 г. разныхъ товаровъ, прибыло, въ тыс. пуд.: хлѣбные грузы—721.1, цементъ—25.7, рисъ—172.7, чай всякій—210.7, фрукты сушеные—11.7, кишмишъ—10.1, бумага всякая—24.3, вина виноградныя—24.8, лѣсной строительный матеріалъ—252.3, дрова—618.4, чугунъ всякій—11.7, желѣзо и сталь—44.9, желѣзныя и чугунныя издѣлія—46.2, кожи невыдѣланныя—12, хлопчатобумажныя ткани—100.9, нефть и остатки—176.3, керосинъ—206.3, машинныя части, кромѣ земледѣльческихъ,—13.6, пряжа вся-

кая—10, рыба всякая—15.4, сахаръ-рафинадъ—408.5, сахарный песокъ—96.5, соль всякая—42, спички—14.7, посуда водочная стеклянная—32.7, сѣмя хлопчатниковое—111.6, табакъ всякій—14.6, сѣно—14.6, уголь каменный—59.1, уголь древесный—56.1, хлопокъ—67.9, гуза—69.7, шерсть овечья всякая—10.9, фрукты свѣжіе всякіе—11.4, овощи огородные—76.8, портеръ и пиво—54.6 т. п. и др.

Асхабадъ дѣлаетъ большіе обороты съ Персіей: въ 1910 г. асхабадская таможня собрала пошлины 1356 т. р.; при пассивности нашего торговаго баланса ввозъ изъ Персіи обычно превышаетъ вывозъ изъ Россіи. Въ 1910 г. выпущено изъ асхабадской таможни на внутреннее потребленіе 750 т. п. персидскаго товара на сумму 4855 т. р. и тогда же вывезено въ Персію 436 т. п. русскихъ товаровъ на сумму 3275 т. р., т. е. пассивъ составилъ 1580 т. р.

Въ русскомъ отпускѣ на первомъ мѣстѣ стоятъ бумажная мануфактура и пряжа, за которыя возвращается пошлина. Пряжи было вывезено въ 1910 г.—2291 п. и мануфактуры 53776 п.; затѣмъ слѣдуютъ: керосинъ—90443 п., спички—27873 п., сахаръ—250139 п., табакъ—1119 п., сигары и папиросы—1906 т. шт., гильзы—4136 т. шт. и пр. Словомъ, вывозится изъ Россіи по преимуществу такой товаръ, за который либо возвращается пошлина, либо снимается акцизъ.

Въ привозѣ изъ Персіи въ 1910 г. преобладали: хлопокъ—308177 п., изюмъ и сухіе фрукты—257896 п., чай зеленый—93302 п., шерсть—32689 п., шкуры разныя—28466 пуд., миндаль—8292 п., сафьянъ—2354 п. и пр.

Сюда же слѣдуетъ прибавить еще провозъ въ Персію разнаго товара транзитомъ черезъ Красноводскъ 63п. на 51 т. р. и, кромѣ того, въ почтовыхъ

посылкахъ прошло еще 8238 п. на 535 т. р. разныхъ товаровъ.

За 1910 г. задержаніе контрабандныхъ товаровъ имѣло мѣсто въ 40 случаяхъ на общую сумму 2322 р.

Говоря объ участіи Асхабада въ торговлѣ съ Персіей, нельзя ограничиться данными одной Асхабадской таможни, а слѣдуетъ прибавить еще свѣдѣнія по Гауданской таможнѣ, тяготѣющей къ Асхабаду.

Для Гаудана, какъ и для Асхабада, слѣдуетъ отмѣтить, что нашъ товарообмѣнъ носитъ пассивный характеръ: въ 1910 г. черезъ Гауданъ привезено 822 т. п. разнаго товара на сумму 1444 т. р., а вывезено тогда же 139 т. п. на 694 т. р. и, слѣдовательно, пассивъ достигъ 750 т. р., т. е. превысилъ весь нашъ отпускъ. Въ привозѣ первое мѣсто занимаютъ изюмъ и фрукты сушеные—300718 п., пшеница—141592 п., виноградъ и фрукты свѣжіе—6020 п., животныя—32463 гол., шерсть—2320 п., яйца—9485 п., птица домашняя и проч. Всей таможенной пошлины по Гаудану поступило въ 1910 г.—81668 р.

Въ отпускѣ изъ Россіи въ Персію черезъ Гауданъ въ 1910 г. можно указать: рисъ—59261 п., желѣзо и сталь—19656 п., машины и металлическія издѣлія—15007 п., канцелярскія принадлежности и бумага—3753 п. и пр.

Достойно вниманія, что черезъ Гауданъ вовсе нѣтъ провоза предметовъ, обложенныхъ акцизомъ или подлежащихъ возврату пошлины.

Пассажировъ прошло черезъ Гауданъ изъ Россіи—8212 и прибыло изъ Персіи—5861 чел.

Въ 1910 году было 50 случаевъ задержанія контрабанды на общую сумму—1610 р.

Изъ фабрично-заводскихъ предпріятій наиболѣе крупнымъ въ Асхабадѣ является хлопкоочистительный заводъ бр. Теръ-Микиртичевыхъ съ масло-

бойнымъ и мыловареннымъ отдѣленіями, механическіе заводы Федотова и Изреца и три паровыя мельницы.

Всѣ остальныя предпріятія этого рода имѣютъ болѣе кустарный или ремесленный характеръ.

Асхабадъ ведетъ обширную торговлю сушеными фруктами, особенно изюмомъ и сабзой; здѣсь происходитъ ихъ сортировка и переотправка, но этотъ товаръ не мѣстнаго производства, привозный, главнымъ образомъ изъ Персіи.

Населеніе Асхабада растетъ постоянно: въ 1900 г. оно исчислялось въ 22935 душъ обоего пола, а спустя десять лѣтъ цифра эта возросла до 43036.

Въ городѣ имѣются отдѣленія Государственнаго, Персидскаго Учетно-Ссуднаго и Русско-Азіатскаго банковъ, а также Асхабадское Общество Взаимнаго Кредита.

24) АННАУ.

Ст. Аннау IV кл., отстоитъ въ 529, 3 в. отъ Красноводска, лежитъ на 118,5 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 676.4 с., жилыхъ помѣщеній—27 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ переработкѣ 1963 п. клади, принадлежащей исключительно самой желѣзной дорогѣ; пассажирскихъ билетовъ продано 1476, багажныхъ квитанцій не было выдано, товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ квитанціямъ не было, а прибытій было 22; телеграммъ передано 9 частныхъ и 42341 служебныхъ.

Валовой доходъ станціи, какъ ровно и движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ сопоставленіи:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	23	—	3	—	6	40	282
1909	57	5	—	—	1	—	—
1910	58	—	—	—	4	—	—
1911	412	1476	32	—	6	—	1

Въ 4 вер. отъ станціи находятся развалины древняго города, свидѣтельствующія о быломъ его величіи.

Населеніе Аннау въ 1910 году—1424 ч.

25) ГЯУРСЪ.

Ст. Гяурсъ IV кл., отстоитъ въ 552 в. отъ Красноводска, лежитъ на 129 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 722 с., жилыхъ помѣщеній—40 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 5459 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 53 багажныхъ квитанцій; количество товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ квитанціямъ было 188, прибытій—545; телеграммъ передано частныхъ —120 и служебныхъ – 45806.

Общее количество оборотной клади достигло 229019 пуд., въ томъ числѣ желѣзнодорожной— 210121 п., товаровъ малой скорости—18620 п., багажа—225 и товарвъ большой скорости – 53 п.

Валовой сборъ станціи и пассажирское и грузовое движенія за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	650	473	491	15	38	1709	2463
1909	1332	1170	1675	281	413	42121	4331
1910	3510	4162	4685	76	947	4282	7392
1911	3850	5459	7089	145	961	8361	6180

Населеніе Гяурса въ 1910г.—351 чел.

26) А Х С У.

Ст. Ахсу IV кл., отстоитъ въ 576 в. отъ Красноводска, лежитъ на 111,3 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 760,5 с., жилыхъ помѣщеній 36 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ 1 отправкѣ и 6 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ и передачѣ 29 частныхъ и 41742 служебныхъ телеграммъ; пассажирскихъ билетовъ продано 509, багажныхъ квитанцій и оборотной клади не было.

Валовая выручка и движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ видно изъ слѣдующаго сопоставленія:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор, пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	2475	—	1	—	68	44588	1860
1909	45	—	2	—	27	750	—
1910	87	—	1	—	53	—	—
1911	218	509	—	—	127	1800	—

Населеніе Ахсу въ 1911 г.—62 чел.

27) БАБА-ДУРМАЗЪ.

Ст. Баба-Дурмазъ IV кл., отстоитъ въ 590.3 в. отъ Красноводска, лежитъ на 107 с. надъ уровнемъ Каспія. Станціонныхъ путей имѣетъ 725 с., жилыхъ помѣщеній - 30 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 1730 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 20 багажныхъ квитанцій, 127 товарныхъ отправкахъ и 529 таковыхъ же прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 46 частныхъ и 43759 служебныхъ телеграммъ.

Оборотной клади переработано 295676 п., въ томъ числѣ 286999 п. желѣзнодорожной, 8227 п. грузовъ малой скорости, 48 п. багажа и 2 п. груза большой скорости.

Выручка и движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ представлены въ слѣдующемъ сопоставленіи:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб	Отправ.	Приб.
1902	650	473	491	15	38	1709	2463
1909	1332	1170	1675	281	413	42121	4331
1910	2229	1008	1433	149	607	61331	5827
1911	1373	1730	2515	77	447	1374	4164

Главнымъ предметомъ отправки является бутовый камень, котораго въ 1909 г. отправлено 41,7 т. п. и въ 1910—58.6 т. п. и пр.

Баба-Дурмазъ, хотя и расположенъ у предгорія Копетъ-Дага, но воды не имѣетъ и пользуется лишь привозною.

28) А Р Т Ы К Ъ.

Ст. Артыкъ III кл., отстоитъ въ 608.4 в. отъ Красноводска, лежитъ на 118.3 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣется 791 с., жилыхъ помѣщеній—79 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 15377 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 420 багажныхъ квитанцій, производствѣ товарныхъ отправокъ 4545 и прибытій—2258 по отдѣльнымъ накладнымъ и передачѣ 187 частныхъ и 48897 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество переработанныхъ грузовъ достигло 533085 п., въ томъ числѣ 81730 п. желѣзнодорожныхъ, 416356 п.—грузовъ малой скорости, 31210 п.—грузовъ большой скорости и 3789 п.—багажа.

Валовой сборъ и пассажирское и грузовое движенія за послѣднія 12 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900		2424	2836	9188	1940	110496	32924
1902	17543	4067	4122	20134	1450	143733	4257
1909	51189	10661	10941	35675	3469	273713	81756
1910	61693	11150	11872	24090	3243	230905	77394
1911	86948	15377	14994	31980	3422	317333	110762

Въ 1909 г. отправлены: фрукты сушеные 97 т. п., хлѣбные грузы—75.1т., хлопокъ - 44.9 т., виноградъ—28.3 т., сѣмена хлопчатниковые—19.5 т. п. и др. Въ 1909-же г. прибыли: сахаръ—24.5 т., нефтяные продукты—10.2 т. п., рисъ—10 т. п. и др.

Въ предметахъ отправленія въ 1910 г. преобладали: хлѣбные грузы—90.5 т. п., фрукты сушеные—67.7 т. п., виноградъ свѣжій—20.4 т. п., сѣмя хлопчатниковое—14.6 т. п., хлопокъ—12.7 т. п., кишмишъ—12,2 т. п. и др. Главными же предметами прибытія въ 1910 г. служили: сахаръ—17 т. п., керосинъ—10.7 т. п., рисъ—10.6 т. п. и др. Въ 1911 г. въ предметахъ отправленія преобладали: хлѣбные грузы—96.1 т. п., фрукты сушеные—109,8 т. п., кишмишъ—10.7 т. п., сѣмя хлопчатниковое—34.3 т. п., виноградъ—22.7 т. п., хлопокъ—25.1, солома—12.8 т. п. и др. По прибытію въ томъ же году наибольшее количество приходится на сахаръ—32.1 т. п., керосинъ—16.2 т. п., рисъ—13.7 т. п. и др.

Артыкъ примыкаетъ къ персидской границѣ-отстоя въ 3 вер. отъ персидскаго города Лютфа, бада. Черезъ Артыкскую таможню 3 класса вывезено въ 1910 г. 37 т. п. разнаго товара на 120 т. р., въ томъ числѣ жизненныхъ припасовъ на 73 т. р., сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ на 17 т. р. и издѣлій—на 30 т. р. Главнымъ предметомъ вывоза были: сахаръ—9869 п., рисъ- 7601 п., нефть—и керосинъ—8694 п., спички—518 п., лѣсной матеріалъ—5859 п. и др.

Привозъ изъ Персіи черезъ Артыкъ почти втрое превышаетъ вывозъ. Въ 1910 г. привезено всего 182 т. п. на 343 т. р., въ томъ числѣ жизненныхъ припасовъ на 211 т. р. и сырыхъ матеріаловъ на 105 т. р.; главнымъ предметомъ привоза были: пшеница—32915 п., ячмень—5240 п., овощи—7845 п., виноградъ свѣжій—16461 п., фрукты свѣжіе и сушеные—82467 п., хлопокъ-сырецъ—7884 п., сѣмя хлопчатниковое—12650 п. —шерсть—1879 п. и пр.

По артыкской таможнѣ пошлины поступило 28884 р., пассажировъ при было въ 1910 г. —3634 чел., выбыло—2871 человѣкъ.

Случаевъ задержанія контробанды было 59 на общую сумму 9397 руб.

Артыкъ славится своимъ виноградомъ. Населеніе его исчисляется въ 1910 г. въ 360 чел.

29) К А У Ш У Т Ъ.

Ст. Каушутъ IV кл., отстоитъ въ 633.2 отъ Красноводска, лежитъ на 136 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 719 с., жилыхъ помѣщеній—52 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 20200 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 240 багажныхъ квитанцій; товарныхъ отправокъ было 877 и прибытій 1549 по отдѣльнымъ накладнымъ и передачѣ 534 частныхъ и 63981 служебныхъ телеграммъ.

Въ 1911 г. переработано 412842 п. оборотной клади, въ томъ числѣ 100461 п. желѣзнодорожной, 306182 п.—грузовъ малой скорости 2680 п.—грузовъ большой скорости и 3519 п.—багажа.

Валовой сборъ и движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажировъ		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	4796	3304	2802	304	189	59214	26181
1909	17208	13659	12914	451	2421	171805	27448
1910	45002	15322	15208	1220	3985	255493	36468
1911	43217	20200	21141	2914	3839	242390	53743

Въ 1909 г. отправлено хлѣбныхъ грузовъ—87.2 т. п., хлопка—67.5, сѣна—13.4 т. п. и пр.

Главнымъ предметомъ отправки въ 1910 г. были: хлѣбные грузы—165.5 т. п., хлопокъ—33.8 т., гуза—31.5 т., солома – 22.9 т. п. и др.

Въ 1911 г. отправлено хлѣбныхъ грузовъ—144 т. п., хлопка—24 т. п., гузы—23.3 т., соломы – 30 т. п. и др.

Населеніе Каушута въ 1910 г —602 чел.

30) К А А Х К А.

Ст. Каахка II кл., отстоитъ въ 640.8 вер. отъ Красноводска, лежитъ на 148.7 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 850 с., жилыхъ помѣщеній—334 кв. с., пакгаузъ площадью въ 22.83 кв. с. и товарныхъ платформъ крытыхъ 42 кв. с. и открытыхъ—114.68 кв. с.

На станціи имѣются двухклассное училище смѣшаннаго типа, съ 48 мальчиками и 31 дѣвочкой на 1 Января 1912 г. и пріемный покой на 2 кровати.

Работа станціи выразилась въ 1911 г. въ продажѣ 47.641 пассажирскаго билета, выдачѣ 1758 багажныхъ квитанцій, 2786 товарныхъ отправкахъ, и 4523 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ и передачѣ 560 частныхъ и 83.536 служебныхъ телеграммъ.

Оборотной клади переработано въ 1911 г. 723 т. п., въ томъ числѣ 184 т. п. желѣзнодорожной, 517 т. п.—грузовъ малой скорости, 10.892 п.—грузовъ большой скорости и 11.177 п.—багажа.

Валовая выручка въ 1902 г. достигла 69.721 р., 1909 г.—143.433 р., 1910 г.—214138 руб. и 1911 г.—231223 р.

Движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 12 лѣтъ представлено въ слѣдующей таблицѣ;

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	8260	8041	7192	3480	82940	75198
1901	9836	10153	6954	7482	109601	80623
1902	13051	12714	5785	4708	96380	85966
1903	10674	12787	7158	8336	169707	336793
1904	10332	11361	11354	6075	111308	116609
1905	12926	11977	9382	12405	102400	102157
1906	15070	15565	10429	7207	134259	101426
1907	23774	22803	16162	9142	268938	124270
1908	29790	29830	17475	13616	240574	155389
1909	32316	31211	22361	13918	281397	155795
1910	38847	37070	23097	11359	252512	144283
1911	47461	43756	12980	11559	259056	174281

Въ 1909 г. отправлены: хлѣбные грузы—100.4, камень—116.8, хлопокъ—32.6 т. п. и др. Въ томъ-же году прибыли: хлѣбные грузы—11.6, рисъ—12.2, лѣсные матеріалы—17 7 т. п. и др.

Въ 1910 г. отправлены: хлѣбные грузы—155.3 т. п., хлопокъ—32.3 т. п. и бутовый камень—18 т. п. и прибыли тогда-же хлѣбные грузы -27.7 т., дрова—14.2 т., рисъ—11.4 т., лѣсные строительные матеріалы—10.5 т. п.

Въ 1911 г. отправлены: хлѣбные грузы—141.1 т. п., камень—27.2 т. п., хлопокъ—21.8 т., гуза—25.8 т. п. и др. Тогда-же прибыли: хлѣбные грузы—26.6 т., рисъ—11.8 т., лѣсные строительные матеріалы—18 т. п., шпалы—11.6 т. п., дрова—21 т., овощи—10 т. п. и др.

Населеніе Каахка въ 1897 г.—774 ж., а въ 1910 г.—1218 ж.

31) АРМАНЪ-САГАДЪ.

Ст. Арманъ-Сагадъ IV кл., отстоитъ въ 656.4 в. отъ Красноводска, лежитъ на 151.7 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 700 с., жилыхъ помѣщеній—36 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 439 пассажирскихъ билетовъ, въ 8 товарныхъ отправкахъ и 8 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ и передачѣ 283 частныхъ и 38326 служебныхъ телеграммъ.

Станція переработала 24.240 п. оборотной клади, въ томъ числѣ желѣзнодорожной—19.814 и грузовъ малой скорости—4426 пудовъ.

Валовой сборъ станціи, пассажирское и грузовое движенія за послѣднія 10 лѣтъ выразились въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и гоуза боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб	Отправ.	Приб.	От. рав.	Приб.
1902	22	—	1	—	—	—	680
1909	273	—	6	—	13	—	—
1910	170	—	140	10	20	—	—
1911	315	439	—	22	6	—	—

Здѣсь дѣлаются попытки добыть артезіанскую воду, чтобы заняться культурой хлопка.

32) ДУШАКЪ.

Ст. Душакъ II кл., отстоитъ въ 679.8 в. отъ Красноводска, лежитъ на 128.4 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 3593 с., жилыхъ помѣщеній—314кв. с., пакгаузъ въ 28.9 кв. с. и товарныхъ платформъ крытыхъ 60 кв. с., открытыхъ 181 кв. с. и желѣзнодорожныхъ резервуаровъ для нефти и мазута на 225 т. п.

На станціи имѣется прямоугольное оборотное депо на 6 стойлъ съ 4 рабочими и 1 паровой котелъ поверхностью нагрѣва 8.00. кв. мет.

При станціи имѣется одноклассное училище смѣшаннаго типа съ 14 мальчиками и 13 дѣвочками на 1 Января 1912 г.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 19259 пассажирскихъ билетовъ, въ выдачѣ 327 багажныхъ квитанцій, 2742 товарныхъ отправкахъ и 4766 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 1531 частной и 220523 служебныхъ телеграммъ.

Оборотной клади переработано въ 1911 году 1508 т п., въ томъ числѣ 490 т. п. желѣзнодорожной, 1003 т. п.—грузовъ малой скорости, 11 т. п.—грузовъ большой скорости и 3677 п. багажа.

Валовая выручка достигла въ 1902 г.—120993 р., 1909 г.—237230 р., 1910—380929 руб. и въ 1911 г.—402179 р.

Пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 12 лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Пассажировъ		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	3187	3128	1366	1949	88857	92639
1901	3037	9513	2532	3017	83646	130208
1902	3624	5243	1413	2458	85765	214695
1903	3426	3702	1819	4028	149081	332805
1904	3805	3417	2834	4867	168223	255153
1905	3483	4338	3331	2396	137546	254027
1906	6182	6265	1432	4881	195794	345137
1907	9517	10396	2564	7332	291286	293589
1908	13185	12717	3196	8148	270232	293613
1909	13598	13477	4858	9703	436133	424813
1910	15968	16815	5768	7571	443068	444477
1911	19259	20842	2939	12053	447422	559712

Отправлены въ 1909 г.: хлѣбные грузы—86 т. п., фрукты сушеные—25 т., камень —

155.5 т., овчины—13 т., шерсть—105.1 т., хлопокъ - 21.4 т. п. и др. Тогда же прибыли: нефть и керосинъ—168.7 т. п, сахаръ- 161.9 т. п. и др.

Въ 1910 г. отправлены: бутовый камень—146.3 т. п., шерсть—94 т. п., хлѣбные грузы—76.1 т., хлопокъ—30.9 т., фрукты сушеные—17.4 т. п. и др. Тогда же прибыли: сахаръ —257.6, керосинъ—91.5 т., рисъ -18.9 т., мануфактура—10.7 т., желѣзо и сталь—10.6 т., спички—10.6 т. и хлѣбные грузы—10.5 т. п.

Въ 1911 г. отправлены: хлѣбные грузы—73 т., фрукты сушеные—45.4 т., камень бутовый—131.3 т, хлопокъ—37.4 т., гуза—11.6 т., шерсть овечья всякая—103.8 т. п. и др. Прибыли тогда же: хлѣбные грузы—19.4 т., рисъ - 21.6 т., дрова—10.6 т., керосинъ—91.3 т., овощи—10 т., сахаръ—235.4 т., сахарный песокъ—60.6 т., спички—12.3 т. п. и др

Душакъ—ближайшій пунктъ къ крупному персидскому торговому городу Мешхеду, для котораго онъ служитъ складочнымъ пунктомъ, чѣмъ и объясняется полученіе большого количества сахара, керосина, спичекъ и. т. п. Здѣсь находится таможня. Городъ развивается. Здѣсь заканчивается Атекскій оазисъ

Населеніе Душака въ 1910 г.—691 жит.

33) ТАКИРЪ.

Ст. Такиръ IV кл.,, отстоитъ въ 699.2 в. отъ Красноводска, лежитъ на 101.2 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 671 с., жилыхъ помѣщеній—36 кв. с.

Работа станціи выразилась въ продажѣ 33 пассажирскихъ билетовъ, въ передачѣ 6 частныхъ и 39670 служебныхъ телеграммъ и 6 товарныхъ прибытіяхъ; отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ и багажа не было. Переработано оборотной желѣзнодорожной клади 24.240 п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	6	—	—	—	—	—	1940
1909	8	—	—	—	9	—	—
1910	8	—	—	—	4	—	—
1911	30	33	—	—	—	—	—

34) ТЕДЖЕНЪ.

Ст. Теджень III кл., отстоитъ отъ Красноводска на 723. 4 в., лежитъ на 99.7 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 1014 с., жилыхъ помѣщеній—394 кв. с., пакгаузъ площадью 15.6 кв. с., товарныхъ платформъ крытыхъ —133.2 кв. с. и открытыхъ—167.4 кв. с. Имѣется 4 паровыхъ котла общею поверхностью нагрѣва въ 100 кв. м.

При станціи имѣется одноклассное училище смѣшаннаго типа съ 13 мальчиками и 21 дѣвочкой на 1 Января 1912 г.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 42537 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 1003 багажныхъ квитанцій, 4593 товарныхъ отправкахъ и 9535 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, передачѣ 706 частныхъ и 90 т. служебныхъ телеграммъ.

Оборотной клади переработано всего 2.438 т. п., въ томъ числѣ 289 т. п. желѣзнодорожной, 2.111 т. п.—грузовъ малой скорости, 26 п.—грузовъ большой скорости и 12 т. п.—багажа.

Валовой сборъ достигъ въ 1902 г.—43634 р., 1909—162864 р., въ 1910 -260840 р. и 1911 г. —368977 р.

Пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 12 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб	Отправ.	Приб.
1900	5241	4839	1319	3017	271346	129432
1901	6921	6262	4469	7228	429288	66147
1902	4930	4787	842	6688	106903	112505
1903	7368	8068	6060	5651	435447	249659
1904	9556	9691	1412	7468	833853	173187
1905	11338	9225	3585	8197	314950	138392
1906	13369	14869	2091	14818	317707	226692
1907	17788	20063	2722	25579	972215	229288
1908	24965	27375	6665	26482	751173	227971
1909	28947	28749	5093	30161	615863	228571
1910	34077	35248	14268	23566	1030552	337863
1911	42537	47711	6039	40407	1678177	444972

Отправлены въ 1909 г.: хлѣбные грузы —373.8 т. п., сѣмена—42.1, сѣно—100.5, хлопокъ—51.4 т. п. и др. Тогда же прибыли рисъ—14 т., фрукты сушеные—12.7, лѣсной матеріалъ—31.5, нефть и керосинъ—31.7, хлопокъ—83.4. т. п. и др.

Въ 1910 г. отправлены: хлѣбные грузы—755.0, шелуха хлопчатниковая—63.9, солома—62.3, сѣмя хлопчатниковое—46.5, хлопокъ—34.4, овощи—22.4, гуза—18.9 т. п. и др. Тогда же прибыли: лѣсные строительные матеріалы—53.4, нефтяные продукты—41.2, хлѣбные грузы—22, рисъ—19.8, гуза—17.9, хлопокъ—14.8, овощи—13.9, сѣмя хлопчатниковое—11.1 т. п. и др.

Въ 1911 г. отправлены: хлѣбные грузы—1268.9 т п.,хлопчатниковое сѣмя 59.5 т., прочія сѣмена—52.9 т. п., хлопокъ—56.6 т., гуза—54.3 т. п. солома -156.6 т. п. и др. Тогда же прибыли: хлѣбные грузы—38.6 т., рисъ—27.4 т., лѣсные матеріалы—66.6 т., нефтяные остатки—

80.7 т., керосинъ—11.5 т., мѣшки—10.1 т., овощи—15.4, соль—20.8, гуза—10 т., виноградъ—16.5 т. п. и др.

Отъ Теджена идетъ почтовый трактъ на Серахсъ (122 в.), по которому происходитъ гужевое перемѣщеніе товаровъ, главнымъ образомъ, лѣсныхъ матеріаловъ, сахара, керосина и пр.

Населеніе Теджена въ 1910 г. было 510 чел., а въ 1897 г.—387 человѣкъ.

35) ГЕОКЪ-СЮРЪ.

Ст. Геокъ-Сюръ IV кл., отстоитъ въ 745 в. отъ Красноводска, лежитъ на 100 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ станціонныхъ путей 665.4 с., жилыхъ помѣщеній 36—кв с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 40 пассажирскихъ билетовъ., въ 4 товарныхъ отправкахъ и 6 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, передачѣ 6 частныхъ и 39 670 служебныхъ телеграммъ. Общее количество переработанной клади 832 п.

Поступленіе валового сбора и движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	20	—	—	—	—	—	—
1909	12	—	—	—	5	—	—
1910	15	—	—	—	6	—	—
1911	57	40	1	89	4	—	—

36) Д Ж У - Д Ж У - К Л У.

Ст. Джу-Джу-Клу IV кл., отстоитъ въ 770 в. отъ Красноводска, лежитъ на 101.5 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 679 с. жилыхъ помѣщеній—38 кв. с.

Работа станціи выразилась въ 1911 г. въ продажѣ 51 пассажирскихъ билетовъ, въ выдачѣ 1 багажной квитанціи, въ пріемѣ 12 товарныхъ прибытій по отдѣльной накладной и передачѣ 54 частныхъ и 44685 служебныхъ телеграммъ.

Оборотной клади переработано 18845 п., въ томъ числѣ желѣзнодорожной 18789, товаровъ малой скорости—54 п. и багажа—2 п.

Поступленіе валового сбора и движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ выразились въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	8	—	—	—	—	—	—
1909	9	—	—	—	7	—	—
1910	167	—	—	—	3	—	—
1911	241	51	20	—	5	—	—

37) Д О Р Т Ъ - К У Ю.

Ст. Дортъ-Кую IV кл., отстоитъ въ 795.3 в. отъ Красноводска, лежитъ на 101.4 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 700 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 49 кв. с., I паровой котелъ поверхностью нагрѣва 3.60. кв. м.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 897 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 29 багажныхъ квитанцій, 222 товарныхъ отправ-

кахъ и 995 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ и передачѣ 43 частныхъ и 21961 служебныхъ телеграммъ.

Оборотной клади переработано 461695 п., въ томъ числѣ 449187 п. желѣзнодорожной, 12335 п. —грузовъ малой скорости, 5 п.—грузовъ большой скорости и багажа—168 п.

Поступленіе валового сбора и движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	193	88	130	—	13	2250	77
1909	1482	1533	1349	66	507	9710	799
1910	948	909	884	88	129	3219	2243
1911	947	897	936	64	153	11744	879

38) КАРАБАТА.

Ст. Карабата IV кл., отстоитъ въ 818 в. отъ Красноводска, лежитъ на 108.7 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 844.7 с. станціонныхъ путей и жилыхъ помѣщеній 50 кв. с., 2 паровыхъ котла общею поверхностью нагрѣва въ 6.83. кв. м.

Работа станціи выразилась въ 1911 г. въ продажѣ 3779 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 19 багажныхъ квитанцій, въ 8 товарныхъ отправкахъ и 43 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, передачѣ 54 частныхъ и 44685 служебныхъ телеграммъ.

Оборотной клади въ 1911 г. было 2356 п., исключительно желѣзнодорожной.

Поступленіе валового сбора и движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	477	222	150	—	—	4500	—
1909	2704	3621	4119	81	111	18	—
1910	2324	3070	2810	122	41	—	43
1911	2816	3779	3519	103	79	—	29

Близъ станціи имѣется горькосоленое озеро, дающее самоосадочную глауберову соль.

39) МЕРВЪ.

Ст. Мервъ I кл., отстоитъ отъ Красноводска въ 841.9 в., лежитъ на 117.2 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 7093.6 станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 752 кв. с., пакгаузъ площадью 58.6 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ 351 кв. с., открытыхъ—464 кв. с. и основное вѣерообразное на 13 стойлъ депо съ мастерскими для средняго ремонта при 197 рабочихъ; здѣсь же имѣются матеріальный складъ, 2 паровыхъ котла съ общею поверхностью нагрѣва 90,00. кв. м. и резервуаръ для мазута на 761 т. и.

При станціи имѣется двухклассное училище смѣшаннаго типа съ 147 мальчиками и 84 дѣвочками на 1 Января 1912 г., имѣется также больница на 45 кроватей.

Работа станціи выразилась въ 1911 году въ въ продажѣ 171012 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 11755 багажныхъ квитанцій; общее количество товарныхъ отправокъ достигло 25585 и прибытій 28102 по отдѣльнымъ накладнымъ; передано 17606 частныхъ и 643967 служебныхъ телеграммъ.

Оборотной клади переработано 8218161 п., въ томъ числѣ желѣзнодорожной 2618386 п., грузовъ малой скорости 5405749 пуд., товаровъ большой скорости 107329 п. и багажа 86697 п.

Валовая выручка станціи за послѣднія 12 лѣтъ увеличилась слишкомъ вдвое: въ 1902 г.—642835 р., 1909 г.—1241013 р., 1910 г.—1239 т. руб. и 1911 г.—1382315 р.

О значительномъ ростѣ пассажирскаго и грузового движенія съ 1900 по 1911 годъ включительно свидѣтельствуетъ слѣдующая таблица:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	33528	34195	43315	39158	899356	1771063
1901	32717	30505	46004	45880	1868892	1434054
1902	36829	36884	35378	61271	1045734	1392687
1903	34350	38316	36685	47745	1080703	1869560
1904	29272	33934	35995	37332	1209422	1817750
1905	40618	49201	55758	42274	1401848	1789765
1906	53432	59163	43528	44718	1152091	2255894
1907	77631	74248	56869	57802	1693907	2481423
1908	124895	121097	70993	71226	1627197	2405941
1909	148974	145334	97161	82593	1912958	3467987
1910	148776	148735	103066	98820	1391511	2692819
1911	171012	166832	112642	80361	1868006	2959351

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—234.8, рисъ—17.3, вино хлѣбное—26.8, жмыхи хлопчатниковые—109.2, кирпичъ всякій—16.8, лѣсной строительный матеріалъ—16.1, желѣзо и сталь—11.7, желѣзныя и чугунныя издѣлія—18.6, кожи невыдѣланныя—15.8, хлопчатобумажныя ткани—16, нефть и остатки—16.7, овчины всякія—24.3, овощи огородные—23, портеръ и пиво—59.8, сахаръ-рафинадъ и остатки—28.4, бутылки стеклянныя водочныя—44, сѣмя хлопчатниковое 38.6, шерсть овечья всякая

—33.8, кондитерскіе товары—10.2, масло хлопчатниковое—27, солома—14.8. т. п. и др. Въ томъ же году прибыли: хлѣбные грузы—476.7, известь всякая—34.2, цементъ—15.4, рисъ—108, чай всякій—24 5, фрукты сушеные—16.1, кишмишъ—14.1, веревки—13.9, вина виноградныя—14.8, лѣсные строительные матеріалы—186.5, дрова—143.7, желѣзо и сталь—32.9 желѣзныя и чугунныя издѣлія—39.8, глина всякая - 30.5, камень строительный—159.6, овчины невыдѣланныя—10, кожи невыдѣланныя—13.1, хлопчатобумажныя ткани—46.4, нефть и остатки -149.9, керосинъ—58.8, машинныя части, кромѣ земледѣльческихъ -14.2, мѣшки всякіе—12.2, овощи огородные—117.5, портеръ и пиво—124.9, сахаръ-рафинадъ 63.3, патока картофельная—10.8, соль всякая—47.0, посуда стекляная водочная—44 1, табакъ всякій - 15.9, уголь каменный—77.8, уголь древесный—19.6, хлопокъ—140.0, гуза—262.2, шерсть овечья всякая—29.4, фрукты свѣжіе всякіе—16.7, орѣхи всякіе—10.1. т. п. и др.

Населеніе Мерва въ 1897 г. опредѣлялось въ 8727 д. об. п., а къ 1910 г. цифра эта возросла до 10886 душъ.

Въ Мервѣ имѣются Отдѣленія Государственнаго и Азовско-Донского Банковъ, а также Мервское Общество Взаимнаго кредита

Близь Мерва находится горькосоленое озеро „Язы-Куль“ съ цѣлебными грязями.

Въ Мервѣ имѣется 7 хлопкоочистительныхъ заводовъ, въ томъ числѣ одинъ принадлежитъ Эмиру Бухарскому, а другіе—Антонову, Хайдарову, Миндеру, бр. Сулеймановымъ, бр, Сагателовымъ и бр. Аветисовымъ. Кромѣ того, здѣсь же работаютъ 5 паровыхъ мельницъ, шерстомойный и кожевенный заводы Стуккенъ и К-о и маслобойный и мыловаренный заводы Т-ва бр. Петросянцъ и Гукасянцъ, а также маслобойный заводъ Тимофеева.

Мервскій оазисъ, орошаемый водою изъ р. Мургабъ, съ помощью искусственныхъ водоемовъ и сплошной системы водооросительныхъ каналовъ, когда то былъ въ цвѣтущемъ состояніи и привлекалъ къ себѣ завистливое вниманіе сосѣдей; онъ нерѣдко бывалъ ареной военныхъ дѣйствій, не разъ разорялся врагами, вновь оживалъ изъ пепла, но имѣвшее мѣсто на рубежѣ XVIII и XIX вѣковъ разрушеніе Султанъ-Бентской плотины, которая регулировала все водоснабженіе оазиса, въ корень подорвало благополучіе послѣдняго и значительная часть его съ годами превратилась въ мертвую пустыню, лишеную всякой растительной и животной жизни.

Послѣ мирнаго присоединенія Мерва къ Россіи въ 1884 г., здѣсь установилось правильное водоснабженіе и край начинаетъ вновь оживать.

40) БАЙРАМЪ-АЛИ.

Ст. Байрамъ-Али III кл., отстоитъ въ 868 в. отъ Красноводска, лежитъ на 122.5 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 1006 с. станціонныхъ путей и къ нимъ примыкаетъ вѣтка въ 40 с. изъ Государева Имѣнія. На станціи имѣется жилыхъ помѣщеній 321 кв. с., пакгаузъ площадью въ 20 кв. с., товарныя платформы крытыя—156 кв. с. и открытыя- 132.3 кв. с., два паровыхъ котла съ общею поверхностью нагрѣва 27.40 кв. м.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 65613 пассажирскихъ билетовъ, въ выдачѣ 1346 багажныхъ квитанцій, 6967 товарныхъ отправкахъ и 5659 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ и передачѣ 961 частной и 85785 служебныхъ телеграммъ.

Всего оборотной клади переработано 1957040 п, въ томъ числѣ 278357 п. желѣзнодорожной, 1642739 п.—грузовъ малой скорости, 12629 п.—грузовъ большой скорости и 23315 п. багажа.

Валовая выручка дороги постоянно растетъ: въ 1902 г. выручено 118 т. р., 1909 г.—205 т. р. въ 1910 285 т. р., 1911—294 т. р.

Пассажирское и грузовое движеніе съ 1900 г. представленно въслѣдующей таблицѣ:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль скор. пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Прир.	Отправ.	Приб.
1900	8867	10866	24004	3773	278865	121526
1901	8545	9811	2545	3149	312992	148306
1902	12525	12946	2135	5776	428182	388439
1903	14959	13789	2186	10066	158879	806259
1904	12670	10823	2374	13693	468500	724776
1905	22710	15895	3266	19499	481427	980361
1906	23037	16273	5531	8787	604150	1154741
1907	27593	25989	6360	12776	767421	841764
1908	47803	45463	5844	10198	502268	845036
1909	53842	53399	7619	12346	791164	948877
1910	55310	55620	9348	19194	798602	962496
1911	65613	63801	8710	24926	727499	866090

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—62, жмыхи хлопчатниковые—299.9, бутылки стекляныя водочныя—10, шелуха хлопчатниковая—56.5, хлопокъ—175., масло хлопчатниковое—82.4, солома—16.5, вата—10.1, т. п. и др. Въ числѣ прибывшихъ въ 1911 г. грузовъ наиболѣе значительными были: хлѣбные—75.9, цементъ—27, жмыхи хлопчатниковые—21.1, лѣсной строительный матеріалъ 79.9, дрова 122, желѣзо и сталь—10.6, глина всякая—13 8, нефть и остатки—16.9, портеръ и пиво—10, соль всякая—13 9, сѣмя хлопчатниковое—354,4, т. п. и др.

Станція Байрамъ-Али является центромъ Мургабскаго Государева Имѣнія, обзору котораго посвящена отдѣльная статья въ концѣ первой части настоящаго труда (въ Обзорѣ производительныхъ силъ Туркестанскаго района, обслуживаемаго Средне-Азіатской желѣзной дорогой).

Пришлое населеніе Государева Имѣнія въ Байрамъ-Али въ 1909 г. опредѣлялось въ 3788 ж., въ Султанъ-Бентѣ—93 ж., Гиндукушѣ—1068 и въ Іолотани—524 ж., а всего 5473 человѣка. Къ этому слѣдуетъ прибавить еще 4491 ж. туземнаго населенія Байрамъ-Алинскаго приставства, а всего 9964 жит.*)

41) КУРБАНЪ-КАЛА

Ст. Курбанъ Кала IV кл., отстоитъ въ 886 в. отъ Красноводска, лежитъ на высотѣ 122.5 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 614.3, жилыхъ помѣщеній—34 кв. с.

Работа станціи выразилась въ 1911 г. въ продажѣ 341 пассажирскихъ билетовъ, 16 товарныхъ прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, въ передачѣ 31 частной и 39657 служебныхъ телеграммъ

Оборотной клади, исключительно желѣзнодорожной, было 7700 п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	14	—	—	—	—	—	132
1909	11	—	—	—	5	—	—
1910	16	—	—	—	3	10	—
1911	123	341	—	—	6	91	—

Отъ Курбанъ Кала начинается Кара-Кумская степь.

---

*) Обзоръ Закаспійской Области за 1909 г., таб. 4.

42) Анненково.

Ст. Анненково IV кл., отстоитъ въ 903 верстахъ отъ Красноводска, лежитъ на 116 с. надъ уровнемъ Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 765 с., жилыхъ помѣщеній 49 кв. с. и 1 паровой котелъ съ поверхностъ нагрѣва въ 2.60 кв. м.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 1202 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 20 багажныхъ квитанцій, 79 товарныхъ отправкахъ и 556 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 125 частныхъ и 39038 служебныхъ телеграммъ.

Оборотной клади переработано 64114., въ томъ числѣ 61351 п. желѣзнодорожной, 2653 п. грузовъ малой скорости, 6 пуд. грузовъ большой скорости и 104 п. багажа.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ показаны въ нижеслѣдующей таблицѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	928	617	689	71	16	27893	1306
1909	1243	1189	1296	20	54	370	991
1910	1383	1696	2019	37	200	592	2679
1911	1331	1202	1717	120	122	1300	1819

Недалеко отъ станціи встрѣчаются пески, заросшіе саксауломъ и здѣсь прежде производилась рубка дровъ въ значительныхъ размѣрахъ. Въ 1900 г. съ этой станціи отправленно 169 т. п. дровъ, а теперь это количество едва достигаетъ десятой части.

Близъ станціи находится образцовое винодѣльное хозяйство, принадлежавшее строителю Закаспійской ж. д. ген. Анненкову.

43) РАВНИНА.

Ст. Равнина IV кл., отстоитъ въ 925 в. отъ Красноводска, лежитъ на 109.5 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 762.6 с. станціонныхъ путей и жилыхъ помѣщеній—31 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 204 пассажирскихъ билетовъ, 122 товарныхъ отправкахъ и 187 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 43 частныхъ и 41663 служебныхъ телеграммъ.

Оборотной клади переработано 42882 п., въ томъ числѣ желѣзнодорожной —21780 п., товаровъ малой скорости—20888 п. и товаровъ большой скорости—214 п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ показаны въ слѣдующей таблицѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	105	—	4	294	19	171602	2850
1909	192	—	—	344	111	37816	3315
1910	712	—	—	—	223	165090	6060
1911	324	204	—	212	82	20273	1510

Со станціи Равнина производится почти исключительно отпускъ дровъ, которыхъ въ 1900 г. вывезено—45 т. п., а въ 1910 г.—143.6 т. п.

44) УЧЪ-АДЖИ.

Ст. Учъ-Аджи IV кл., отстоитъ въ 944 в. отъ Красноводска, лежитъ на 100.6 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 2527 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 282 кв. с., оборотное вѣрное депо на 2 стойла съ 4 рабочими, 1 паровой котелъ съ поверхностью нагрѣва 8 кв. м. и желѣзный резервуаръ для нефти и мазута на 110 т. п.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 3240 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 59 багажныхъ квитанцій, 2033 товарныхъ отправкахъ и 5204 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ и передачѣ 695 частныхъ и 179809 служебныхъ телеграммъ.

Оборотной клади переработано 1855102 п., въ томъ числѣ желѣзнодорожной—1332884 п., грузовъ малой скорости—521556 п., грузовъ большой скорости—327 п. и багажа—335 п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представлены въ слѣдующей таблицѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	3663	418	826	123	261	326939	8556
1909	7679	2636	2844	355	996	476935	24463
1910	16598	3322	2979	341	1625	325535	32301
1911	13674	3240	3214	270	1646	476268	42852

Со станціи Учъ-Аджи отправляются, главнымъ образомъ, дрова и глина: въ 1909 г. отправлено 443.5 т. п. дровъ и 20.2 т. п. глины, а въ 1910 г. дровъ отправлено 315 т. п. и глины всякой—10.4 т. п. Прибыло въ томъ же 1910 г. жмы-

ховъ хлопчатниковыхъ—10.9 т. п. Въ 1911 г. отправлено дровъ—459.1 т. п. и разной глины—13.8 т. п.; тогда же прибыло хлопчатниковыхъ жмыховъ—18 т. п. и др.

44) ПЕСКИ.

Ст. Пески IV кл., отстоитъ отъ Красноводска въ 972.5 в., лежитъ на 103 с. выше уровня Каспія; станціонныхъ путей имѣетъ 695 с. и жилыхъ помѣщеній—47 кв. с.

Работа станціи выразилась въ 1911 г. въ продажѣ 18 пассажирскихъ билетовъ, 80 товарныхъ отправкахъ и 38 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ и передачѣ 29 частныхъ и 37438 служебныхъ телеграммъ.

Оборотной клади переработано 7846 п., въ томъ числѣ желѣзнодорожной 6101 п. и 1745 п. грузовъ малой скорости.

Поступленіе валового сбора, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представлены въ слѣдующей таблицѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	9	—	—	—	—	—	182
1909	41	—	—	—	260	—	—
1910	576	—	—	—	13	610	39
1911	215	18	14	—	43	—	—

46) РЕПЕТЕКЪ.

Ст. Репетекъ IV кл., отстоитъ въ 1002.5 в. отъ Красноводска, лежитъ на 99.5 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 1633.5 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—66 кв. с. и 1 паровой котелъ съ поверхностью нагрѣва 11.40 кв. м.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 935 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 15 багажныхъ квитанцій, 127 товарныхъ отправкахъ и 309 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, передачѣ 33 частныхъ и 40123 служебныхъ телеграммъ.

Оборотной клади переработано 146110 п., въ томъ числѣ 137326 п. желѣзнодорожной, 8565 п. грузовъ малой скорости, 4 п.—грузовъ большой скорости и багажа—215 пудовъ.

Поступленіе валового сбора, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представлены въ слѣдующей таблицѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	1502	321	323	7	151	3248	841
1909	1600	1048	943	302	37	11703	1204
1910	1151	914	949	63	139	711	1826
1911	1214	935	1019	65	88	1598	2661

47) КАРАУЛЪ-КУЮ.

Ст. Караулъ-Кую IV кл., отстоитъ въ 1025.6 вер. отъ Красноводска, на границѣ Бухарскаго ханства, лежитъ на 104.3 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 687 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—33 кв. с. и паровой котелъ съ поверхностью нагрѣва 5.58 кв. м.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 88 пассажирскихъ билетовъ, 2 товарныхъ отправкахъ и 10 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 39 частныхъ и 36495 служебныхъ телеграммъ.

Оборотной клади переработано 7834 п., въ томъ числѣ 3804 желѣзнодорожной и 4030 п. грузовъ малой скорости.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	8	—	—	—	29	—	308
1909	19	—	—	—	11	—	—
1910	20	—	6	—	—	—	—
1911	86	88	—	6	2	—	10

Граница между Закаспійской областью и Бухарой оффиціально не установлена, но по сообщенію Политическаго Агентства въ Бухарѣ, западная граница пересѣкаетъ ст. Караулъ-Кую, что соотвѣтствуетъ 1025.6 в. магистрали.*)

48) БАРХАНЫ.

Ст. Барханы IV кл., отстоитъ въ 1048 в. отъ Красноводска, лежитъ въ Кара-Кумской степи на 105.2 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 691.6 с. станціонныхъ путей и жилыхъ помѣщеній—22 кв. с.

Работа станціи исчерпывается главнымъ образомъ телеграфной службой: въ 1911 г. пассажирскихъ билетовъ продано 125 и передано 4

*) Адресъ-Календарь Закаспійской области, сост. Областнымъ Статистическимъ Комитетомъ, 1910, стр. 39.

частныхъ и 39698 служебныхъ телеграммъ; кромѣ того, тогда же было 12 прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ.

Оборотной клади переработано 48568 п., въ томъ числѣ 43052 п. служебной и 5516 п. грузовъ малой скорости. Пассажирскаго и грузового движенія въ Барханахъ очень мало.

Данныя по этому предмету, равно какъ и по валовому сбору, представлены за послѣднія 10 лѣтъ въ слѣдующей таблицѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб	Отправ.	Приб.	От. рав.	Приб.
1902	31	—	—	—	—	—	252
1909	43	—	3	—	6	32	93
1910	35	—	25	—	—	—	—
1911	90	125	—	93	2	—	—

49) Ч А Р Д Ж У Й.

Ст. Чарджуй II кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1069.4 в., лежитъ на 101.2 с. надъ уровнемъ Каспія. Чарджуй имѣетъ 5570.8 с. станціонныхъ путей, 973 кв. с. жилыхъ помѣщеній, пакгаузъ площадью 46.7 кв. с. и крытыхъ товарныхъ платформъ 238 8 кв. с. На станціи имѣется вѣрное на 9 и прямоугольное депо на 4 стойла и мастерская для средняго ремонта; рабочихъ—186 челов. При станціи два двухклассныхъ желѣзнодорожныхъ училища—мужское съ 192 мальчиками и женское—съ 161 дѣвочкой. Больница на 23 кровати.

Работа станціи выразилась въ 1911 году въ продажѣ 120410 пассажирскихъ билетовъ, въ выдачѣ 6823 багажныхъ квитанцій, 11453 товарныхъ отправкахъ и 30887 прибытіяхъ по отдѣль-

нымъ накладнымъ и передачѣ 5334 частныхъ и 16150 – 60 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 10221487 п., въ томъ числѣ багажа 72022 п., товаровъ большой скорости — 59044 п., товаровъ малой скорости — 7697177 п. и желѣзнодорожной клади — 2393244 п.

Находясь на пересѣченіи двухъ главнѣйшихъ путей Туркестанскаго края — желѣзнодорожнаго и судоходнаго — связывающихъ разнообразные торговые интересы Россіи, Бухары, Хивы и Афганистана, Чарджуй имѣетъ всѣ шансы для очень широкаго развитія своей коммерческой дѣятельности. Уже за послѣднія 12 лѣтъ перевозка грузовъ малой скорости возрасла съ 2.6 мил. п. въ 1900 г. до 7.5 мил. п. въ 1911 г., т. е. почти втрое. Съ оживленіемъ же начавшагося теперь движенія по Аму-Дарьѣ частныхъ пароходовъ, грузооборотъ станціи будетъ расти еще сильнѣе.

Валовая выручка станціи тоже растетъ чрезвычайно быстро: въ 1902 г. она составляла 654 т. р., въ 1909 г.—1311 т., 1910 — 1643 т. и въ 1911 — 2538 т. р., т. е. за одинъ годъ выручка увеличилась на 900 т. р.

Ростъ пассажирскаго и грузового движенія изъ года въ годъ, съ 1900 по 1911 г. включительно, съ показаніемъ за послѣдніе три года главнѣйшихъ предметовъ привоза и отпуска, представлены въ нижеслѣдующемъ сопоставленіи въ тыс. пуд.:

	Пассажировъ		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	36791	37337	20905	33379	960166	1634127
1901	38552	38821	21904	27239	1000942	1196718
1902	38800	37396	21071	23779	1001204	1387148
1903	41858	37576	30698	29810	1416815	1772887
1904	50637	47724	54487	32316	1568845	2386107
1905	50071	48187	38535	28635	1223056	1978408
1906	59193	56049	34453	34787	1346457	2066486
1907	68363	61265	39383	30523	1568932	1875835
1908	84377	76889	46395	36179	1901923	2242638
1909	87019	80951	46083	44158	2144643	2533400
1910	100247	95644	54013	69692	2226016	2944616
1911	120410	115016	47860	73193	2683144	4787577

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—146.7, кишмишъ—12.3, вино хлѣбное—10.2, лѣсной строительный матеріалъ—14.4, кожи невыдѣланныя—18.5, шерстяныя ткани—21.2, корень солодковый и лакрица —133.5, овчины всякія—18.5, овощи огородные —86.9, бутылки стекляныя водочныя—38.2, сѣмена кормовыхъ травъ—121.7, сѣмя хлопчатниковое—296.5, сѣно—14.2, уголь всякій—10.4, орѣхи всякіе—36.9, хлопокъ—1326.7, гуза—42.2, шерсть всякая—142, деревянныя издѣлія—14.3, платье готовое—16.7, вата—12 т. п. и др. Въ томъ же году прибыли: хлѣбные грузы—1555.4, известь всякая—26.3, рисъ—162.5, чай всякій—98.2, бумага всякая—10, веревки—19.2, вина виноградныя—13.1, лѣсной строительный матеріалъ—367.9, дрова—113.7, желѣзо и сталь—113.4, желѣзныя и

чугунныя издѣлія—100.4, земледѣльческія орудія —10.2,краски всякія—10.3, мыло всякое —16.6, льняныя ткани—26.7, хлопчато-бумажныя ткани—213.9, нефть и остатки—341.1, керосинъ —269.2, машинныя части, кромѣ земледѣльческихъ,—30 4, овощи огородные—51.8, портеръ и пиво—129.6, пряжа всякая—30.2, сахаръ-рафинадъ—205.1, сахарный песокъ—195.6, патока картофельная—26.7, соль всякая—11.2, спички —12.1, посуда стеклянная водочная—11.5, табакъ всякій—30.8, сѣно—10, уголь каменный —38.2, посуда фарфоровая—22.3, хлопокъ—12.1, гуза—52.9, шерсть овечья всякая—10.5 т. п. и др.

Переходя за симъ къ выясненію участія воднаго пути въ работѣ станціи Чарджуй, слѣдуетъ нѣсколько подробнѣе остановиться на этомъ предметѣ, ввиду его серьезнаго коммерческаго значенія.

Аму-Дарья на всемъ своимъ 2000 вер. пути и всемъ своимъ бассейномъ въ 300 т. вер., какъ судоходная рѣка, тяготѣетъ къ Чарджую, какъ къ единственному пункту, открытому круглый годъ для пріема и сдачи грузовъ.

До 1887 г. судоходство на Аму-Дарьѣ ограничивалось спускомъ каюковъ туземнаго типа по теченію рѣки, начиная отъ Сарая до Петро Александровска и поднятіемъ ихъ обратно вверхъ бичевой. Для облегченія снабженія нашихъ войскъ, расположенныхъ въ Керкахъ и Термезѣ, близь Афганской границы, было признано полезнымъ учредить пароходство на Аму-Дарьѣ и связать Аральское море воднымъ путемъ съ двумя упомянутыми приграничными Русско-Афганскими пунктами. Аму-Дарьинская паровая флотилія, открытая 13 ноября 1887 г., нынѣ состоитъ изъ 6 пароходовъ, 2 паровыхъ катеровъ съ 13 желѣзными баржами. Флотилія вначалѣ обслуживала исключительно военныя нужды, но, мало по ма-

лу, стала принимать участіе и въ передвиженіи частныхъ грузовъ, которые вскорѣ заняли большую часть ея силъ, что, однако, не сдѣлало ее болѣе выгодною въ коммерческомъ отношеніи. За все время своего четвертьвѣковаго существованія, флотилія ежегодно заключаетъ свой хозяйственный балансъ съ дефицитомъ, который въ 1890 г. составилъ 73 т. р., при перевозкѣ 52 т. п. груза и 900 пассажировъ, а въ 1908 г. дефицитъ достигъ 281 т. р. при перевозкѣ 765 т. п. груза, какъ это видно изъ приложенной таблицы:

Приходорасходная вѣдомость Аму-Дарьинской военной флотиліи:*)

	Расходы въ тысяч. руб.	ПЕРЕВЕЗЕНО				Выручка въ тыс. рубл.	Убытокъ въ тыс. рубл.
		Пассажировъ	Грузовъ тыс. пуд.				
			Казен.	Частн.	Всего		
1890	78	900	50	2	52	5	73
1895	117	3500	102	82	184	17	100
1900	245	11500	95	207	312	66	179
1905	440	14000	160	200	360	89	351
1908	443	21900	210	545	765	162	281

Съ оживленіемъ грузооборота, увеличивается убытокъ флотиліи и понижается ея коммерческое значеніе.

За послѣдніе три года грузооборотъ Аму-Дарьинской флотиліи нѣсколько сократился. Между какимъ пунктомъ отправленія и полученія распредѣляются казенные и частные грузы видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

1*) Логофетъ, Д. Н., Бухарское ханство подъ русскимъ протекторатомъ т. 1, стр., 220.

Перевозка грузовъ на судахъ Аму-Дарьинской флотиліи въ 1911 г., въ пудахъ:*)

	Перевезено грузовъ. пуд.			Выручено рублей		
	Казен.	Частн.	Всего	Казен.	Частн.	Всего
Чарджуй—Керки. . . .	69883	44884	114767	5706	6974	12680
Чарджуй—Термезъ. . .	83693	58929	142622	11061	13231	24292
Чарджуи—Петр.-Алексан.	22316	22556	44872	3430	3452	6882
П.-Александр.—Чарджуй	5959	26631	32596	1346	5763	7109
Керки—Чарджуй . . .	5867	97385	103252	777	7467	8244
Термезъ—Чарджуй . .	6402	63800	70202	1295	8457	9752
Керки—Термезъ . . .	1736	24814	26550	226	3389	3615
Термезъ—Керки . . .	11694	25033	36727	916	2256	3172
Всего.	207550	364032	571582	24757	50989	75746

Учета грузамъ, перевозимымъ въ каюкахъ, нигдѣ не производится. Каюковъ насчитывается, приблизительно, около 500 общею грузоподъемностью въ полмилліона пудовъ. Значительная часть ихъ принадлежитъ хивинцамъ и только незначительная—бухарцамъ. По свѣдѣніямъ транспортныхъ обществъ, имѣющихъ конторы въ Чарджуѣ, грузовое движеніе по Аму-Дарьѣ, какъ на пароходахъ, такъ и въ каюкахъ въ 1909 г. выразилось въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Внизъ		Вверхъ	
	Въ Хиву	Изъ Керковъ	Въ Керки	Изъ Хивы
Восточное Общество, пуд.	139625	86590	43211	425080
Кавказъ и Меркуріи „	188124	123703	71475	248520
Россійское Общество „	110062	58628	16607	42949
Всего	437751	267921	131293	716549
			1553514 пуд.	

*) Свѣдѣнія получены въ Чарджуѣ непосредственно въ Канцеляріи Аму-Дарьинской флотиліи.

Такимъ образомъ, перевозка грузовъ по Аму-Дарьѣ опредѣляется приблизительно въ полтора милліона пудовъ, изъ коихъ полмилліона приходится на паровую флотилію и около 1 мил. на каючную. Работа послѣдней должна быть нѣсколько больше, такъ какъ каюки обслуживаютъ вѣроятно не только упомянутыя три транспортныя предпріятія, но и многихъ частныхъ лицъ. Эта часть работы каюковъ не поддается никакому учету.

Изъ приведенной таблицы видно, что Чарджуй получаетъ водою около 1 мил. пудовъ и отправляетъ тѣмъ же путемъ около 500 т. п. Наибольшее количество грузовъ—717 т. п.—подымается вверхъ изъ Хивы.

Желѣзнодорожная статистика, при регистраціи отправленій и прибытій не можетъ, конечно, учитывать происхожденія и назначенія грузовъ, прибывшихъ или отправленныхъ по водному пути. По отправкѣ, напр., хлопка изъ Чарджуя никакъ нельзя установить, какая часть въ немъ мѣстнаго производства и какая афганскаго, бухарскаго или хивинскаго.

Съ увѣренностью, однако, можно сказать, что главная масса афганскихъ и хивинскихъ грузовъ (преимущественно, хлопокъ и шерсть) поступаетъ на ст. Чарджуй, откуда получаютъ дальнѣйшее назначеніе.

Станція Чарджуй, лежащая на лѣвомъ берегу Аму-Дарьи, отстоитъ въ 8 верстахъ отъ сопменнаго туземнаго города, населеннаго 10 тысячами бухарцевъ, занимающихся преимущественно земледѣліемъ и бахчеводствомъ; здѣсь культивируются дыни, пользующіяся заслуженной извѣстностью. Вокругъ станціи сгруппировалось нынѣ довольно большое поселеніе, которое принимаетъ видъ правильно устроеннаго города, съ различными учрежденіями — школами, больницами,

церквами, фабриками и др. промышленными предпріятіями. Здѣсь, между прочимъ, устроенъ небольшой желѣзнодорожный музей, чрезвычайно интересный образцами мѣстной растительности, принужденной, вслѣдствіе недостатка воды и подходящей почвы, приспособляться къ мѣстнымъ условіямъ для поддержанія своего существованія.

Въ Чарджуѣ въ настоящее время дѣйствуетъ четыре хлопкоочистительныхъ завода—Т-ва Большой Ярославской мануфактуры, Торговаго Дома Стуккенъ, Доберскаго и Абдулъ-Гафурова.

Здѣсь же имѣется нѣсколько маслобойныхъ заводовъ и одно предпріятіе по сбору, сортировкѣ и прессовкѣ солодковаго корня, который затѣмъ направляется заграницу, преимущественно въ Соединенные Штаты С. Америки для производства лакрицы.

Здѣсь же будетъ кстати отмѣтить событіе, имѣвшее мѣсто въ текущемъ 1912 году—приходъ частнаго парохода въ Чарджуѣ съ низовьевъ Аму-Дарьи. Послѣ многочисленныхъ попытокъ утвердить частное пароходство на Аральскомъ морѣ для обслуживанія также и Аму-Дарьи, нѣсколькимъ волжскимъ судовладѣльцамъ подъ фирмой „Хива“ во главѣ съ Сироткинымъ удалось правильно поставить это дѣло и первый ихъ пароходъ „Генералъ Самсоновъ“ пришелъ изъ Новаго Ургенча 8 Апрѣля съ двумя баржами и грузомъ въ 17.000 пудовъ въ Чарджуй 22 Апрѣля, гдѣ былъ встрѣченъ весьма торжественно и сердечно мѣстнымъ коммерческимъ міромъ.

50) Ф А Р А Б Ъ.

Ст. Фарабъ II кл., лежитъ на правомъ берегу Аму-Дарьи, отстоитъ отъ Красноводска на 1076.8 в., лежитъ на 100.8 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 660.6 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—294 кв. с., пакгаузъ площадью въ 3.3 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ—52.5 кв. с., открытыхъ - 61.8 кв. с. и 1 паровой котелъ съ поверхностью нагрѣва въ 3.47 кв. м. На станціи имѣется трехклассное смѣшанное училище съ 27 мальчиками и 22 дѣвочками на 1 Января 1912 года и пріемный покой.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 24290 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 657 багажныхъ квитанцій, 1285 товарныхъ отправкахъ и 9 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 381 частной и 52063 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади въ 1911 г. достигло 531700 п., въ томъ числѣ багажа—16525 п., товаровъ большой скорости—93 п., товаровъ малой скорости—160026 п. и желѣзнодорожной клади—355053 п.

Размѣръ выручки и движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 12 лѣтъ представлены въ слѣдующей таблицѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900		15441	13045	2171	4360	64237	23757
1902	8304	9440	8837	1639	3120	75650	20535
1909	89724	38205	38091	5583	15896	298073	493391
1910	14425	19210	18506	4247	6838	105477	31464
1911	17969	24290	22319	10040	13422	118508	39944

Въ 1911 г. отправлены изъ Фараба: дрова—13.3, хлопокъ—10.5, гуза—74.5 т. п. и др. Тогда же прибыло: хлѣбныхъ грузовъ—23.8 т. п. и др.

Здѣсь имѣется небольшой музей съ образцами мѣстной растительной и животной жизни и питомникъ для растеній, служащихъ для укрѣпленія летучихъ Кизилъ-Кумскихъ песковъ, которые начинаются отъ Фараба по направленію къ востоку.

51) ХОДЖА-ДАВЛЕТЪ.

Ст. Ходжа-Давлетъ IV кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1097.2 в., лежитъ на 100.6 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 684.6 с. станціонныхъ путей и жилыхъ помѣщеній—36 кв. с.

Работа станціи выразилась въ 1911 г. въ продажѣ 19905 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 225 багажныхъ квитанцій, 297 товарныхъ отправкахъ и 380 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ—75 частныхъ и 40408 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 167260 п., въ томъ числѣ багажа—3736 п., товаровъ большой скорости—289 п., товаровъ малой скорости—67549 п. и желѣзнодорожной клади 95686 п.

Валовой сборъ пассажирское и грузовое движенія за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	1476	2225	2645	55	130	11924	41018
1909	6643	10949	12871	1257	1413	23860	20077
1910	9803	15391	14792	1749	1255	8977	36537
1911	17938	19905	18927	1742	3161	5008	59788

Въ 1911 г. главными предметами прибытія были: хлѣбные грузы—13.9, сѣмя хлопчатниковое—28.8 т. п. и др.

Неподалеку отъ станціи имѣется еще недостаточно изслѣдованное во врачебномъ отношеніи горько-соляное „Святое“ озеро, привлекающее, однако, массу туземнаго населенія.

51) КАРАКУЛЬ.

Ст. Каракуль III кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1116.5 вер., лежитъ на 104,2 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 822.1 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—85 кв. с., пакгаузъ площадью 25 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ—121 кв. с., открытыхъ—101 кв. с., 2 паровыхъ котла съ общею поверхностью нагрѣва 25.78 кв. м.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 47629 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 1212 багажныхъ квитанцій, 1265 товарныхъ отправкахъ и 3326 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 1595 частныхъ и 85894 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 1238850 п. въ томъ числѣ багажа 17090 п., тэваровъ малой скорости—1102272 п., большой скорости—2968 п. и желѣзнодорожной клади—116520 п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движенія за послѣднія 12 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900		9442	10281	4473	2050	181349	305749
1902	44674	12880	13245	2928	2991	231890	242442
1909	89724	38205	38091	5583	15896	298073	493391
1910	151575	43244	43964	7652	7645	213258	514592
1911	183977	47629	48512	8614	10302	303519	711691

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—10,5 сѣмя хлопчатниковое 35.2, хлопокъ—101.6, гуза—86.9, шерсть овечья всякая—21,7 т. п. и др. Тогда же прибыли: хлѣбные грузы—175,6 вино виноградное—12,5, лѣсные строительные матеріалы—43, керосинъ—11,9, сѣмя хлопчатниковое—122,7, шелуха хлопчатниковыхъ сѣмянъ—25,9, гуза—125,3, т. п. и др.

Близь ст. Каракуль находится винокуренный заводъ, бывшій ген. Анненкова, и хлопкоочистительный заводъ Левина. Близь Каракуля, въ кишлакахъ, ютится около 100 т. душъ населенія, которое когда-то знало лучшія времена: здѣсь былъ большой оазисъ, отъ котораго остались только слѣды. Теперь все заносится красными песками.

35) Якатутъ.

Ст. Якатутъ IV кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1140.9 вер., лежитъ на 109,2 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 762,7 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 44 кв. с., открытыхъ платформъ—60 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 4688 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 77 багажныхъ квитанцій, 752 товарныхъ отправкахъ и 479 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ и передачѣ 145 частныхъ и 41728 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади въ 1911 г. достигло 310243 п., въ томъ числѣ багажа 1306 п., товаровъ большой скорости—3665 п., товаровъ малой скорости—155826 п., и клади Управленія дороги—49446 п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ больш скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	3589	1518	1084	281	391	47571	28778
1909	4283	3594	3831	584	4711	145858	22702
1910	7319	4374	4190	209	1001	88537	38011
1911	11642	4688	4156	589	4315	105909	31399

Главнымъ предметомъ отправленія изъ Якутута въ 1911 г. была: гуза въ количествѣ 103,5 т. п. и полученія—хлопчатковое сѣмя—14,2 т. п. и др.

54) МУРГАКЪ.

Ст. Мургакъ IV кл., отстоитъ отъ Красноводска 1158.8 в., лежитъ на 111,2 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 681,9 с. станціонныхъ путей и жилыхъ помѣщеній 35 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 3062 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 7 багажныхъ квитанцій, 11 товарныхъ прибытіяхъ и 2 отправкахъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 14 частныхъ и 36377 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество обратной клади въ 1911 г. достигло 7538 п., въ томъ числѣ багажа—75 п., товаровъ малой скорости—893 п., товаровъ большой скорости—1 п., клади Управленія дороги —6569 п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ больш. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб	Отправ.	Приб.
1902	489	394	345	—	16	2643	2424
1909	1647	2293	1954	59	33	—	—
1910	1715	2650	2249	66	24	—	—
1911	1917	3062	2339	21	4350	5	—

55) КАГАНЪ.

Ст. Каганъ. именуемая также Новой Бухарой, II кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1181.6 вер., лежитъ на 116.4 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 3215.3 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—735 кв. с., пакгаузъ площадью—79 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ—217 кв. с., открытыхъ—116 кв. с., 2 паровыхъ котла съ общею поверхностью нагрѣва 30 кв. м. и желѣзнодорожныхъ резервуаровъ для нефти и мазута на 22 т. п. При станціи имѣется одноклассное смѣшанное училище съ 49 мальчиками 20 дѣвочками на 1 Января 1912 г. и больница на 34 кровати.

Работа станціи выразилась въ 1911 г. въ продажѣ 260702 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 4076 багажныхъ квитанцій, 7133 товарныхъ отправкахъ и 15286 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 26835 частныхъ и 273897 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 4657685 п., въ томъ числѣ багажа—119430 п. товаровъ большой скорости—21158 п., товаровъ малой скорости—3787832 п. и клади Управленія дороги—729265 п.

Выручка станціи Каганъ и ея грузооборотъ растутъ черезвычайно быстро: въ 1902 году выручка составляла: 762 т. р., въ 1909 г.—1138 т. р., въ 1910—1250 т. и въ 1911 г. 1430 т. р.

Ростъ товаро-пассажирскаго движенія за послѣднія 12 лѣтъ показанъ въ нижеслѣдующей таблицѣ.

	Пассажировъ		Багажа и грузовъ бол. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	42865	40726	24459	35300	1107762	2510817
1901	62247	63110	26694	16359	1179855	1752508
1902	104810	110853	16458	16925	1206838	1216601
1903	115437	127437	20025	24994	1284074	1834981
1904	132705	135893	22659	41043	1682793	2137077
1905	127557	130390	18116	26982	1130234	1380097
1906	135075	131883	19408	25452	1381613	1558714
1907	141076	137240	25176	30247	1638268	1497062
1908	171034	160451	30471	24437	1677192	1216316
1909	186977	176860	36620	31175	1730045	1283828
1910	229174	225876	40460	56597	1642024	1864901
1911	126838	110277	21008	27604	1387859	2075400

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—47.2, алебастръ—13.1, чай зеленый—18.2, фрукты сушеные—18.9, жмыхи хлопчатниковые—60.2, кирпичъ всякій—15, лѣсной строительный матеріалъ—10.4, мешa—14.9, хлопчатобумажныя ткани—28.6, каракуль и мерлушка—16, бутылки стеклянныя водочныя—32.8, сѣмя хлопчатниковое—241.4, табакъ и издѣлія—10.3, хлопокъ—681.2, масло хлопчатниковое—40.2, т. п. и др. Въ томъ же году прибыли: хлѣбные грузы—276.8, известь всякая—29.2, чай всякій—179.5, бумага всякая—11.5, вино хлѣбное 16.9, лѣсной строительный матеріалъ—109.5, дрова—149, желѣзо и сталь—11.8, желѣзныя и чугунныя издѣлія—21.8, камень строительный—36.6, краски всякія—12.5, льняныя ткани и матеріалъ—22, хлопчатобумажныя ткани—125, нефть

и остатки—30.6, керосинъ—41.2, овощи огородные —18.2, портеръ и пиво—43.5, сахаръ-рафинадъ—18.8, сахарный песокъ—20.2, патока картофельная —11.7, сѣмя хлопчатниковое—168.7, уголь каменный—13.8, уголь древесный—19.5, хлопокъ—43.4, гуза—400.1 т. п. и др.

Каганъ или Новая Бухара образовался только съ проведеніемъ Средне-Азіатской магистрали и сдѣлался средоточіемъ пришлаго населенія. Здѣсь находится мѣстопребываніе Русскаго Политическаго Агента при Эмирѣ Бухарскомъ. Городъ развивается въ торговопромышленномъ отношеніи очень успѣшно. Въ настоящее время здѣсь имѣется 8 хлопкоочистительныхъ заводовъ: Бухарскаго правительства, М. Г. Флаксмана, Т-ва Большой Ярославской Мануфактуры, В. И. Лева, И. К. Познанскаго, Т-ва для Торговли и Промышленности въ Персіи и Средней Азіи, Поляка и Вишняка и Балабаева. Государственный банкъ имѣетъ въ Каганѣ свое отдѣленіе.

Въ Каганѣ имѣется внутренняя таможня, въ которой производится очищеніе пошлиной товаровъ, приходящихъ транзитомъ, главнымъ образомъ, изъ Батума—Баку—Красноводска, а также для досмотра товаровъ, предназначенныхъ къ вывозу въ Афганистанъ черезъ Пендинскую, Сарайскую и Патта-Кисарскую таможни.

Въ 1910 г. въ Бухарскую таможню поступило пошлины 1338 т. р.

Въ вывозкѣ отмѣчается 1676 п. товара на сумму 89401 р., состоящаго исключительно изъ бумажной пряжи и мануфактуры.

Привозъ тоже довольно однообразный: всего въ Бухарской таможнѣ очищено пошлиной 111 т. п. товаровъ на сумму 1675 т. р., въ томъ числѣ одного чая было 110620 п. на 1660 т. р., безпошлинно 590 п. на 8850 рублей для Эмира Бу-

харскаго. Кромѣ того, ввезено еще бумажныхъ тканей—313 п. и мишуры—99 пудовъ.

56) КУЮ-МАЗАРЪ.

Ст. Кую-Мазаръ III кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1205.4 в., лежитъ на 27.6 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 731.7 станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 32 кв. с., пакгаузъ площадью 25.9 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ 45.6 кв. с., открытыхъ—58.8 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 6808 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 96 багажныхъ квитанцій, 185 тозарныхъ отправкахъ и 498 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 60 частныхъ и 40626 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 126709 п., въ томъ числѣ багажа 963 п., товаровъ большой скорости—4855 п., товаровъ малой скорости—63220 п. и клади Управленія дороги—57671 пуд.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 12 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	—	1835	1774	40	1251	75556	10178
1902	4465	3313	2683	809	1165	80632	6453
1909	7246	6552	5726	4781	2117	10090	10528
1910	7812	6336	5291	447	1558	20141	14325
1911	12658	6808	6166	2391	2140	23581	37040

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: гуза—19.5 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Кую-Мазаръ прибыло: сѣмя хлопчатниковое—10.3 т. п. и др.

57) КИЗИЛЪ-ТЕПЕ.

Ст. Кизилъ-Тепе IV кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1222.9 в., лежитъ на 136.9 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 3549 сажень станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—207 кв. с., пакгаузъ площадью—25.9 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ—51.3 кв. с., открытыхъ 148.2 кв. с., 2 паровыхъ котла общею поверхностью нагрѣва 51.28 кв. м.

Въ Кизилъ-Тепе имѣется оборотное прямоугольное на 6 стойлъ депо и мастерская для средняго ремонта.

Кизилъ-Тепе развивается довольно быстро: въ 1902 г. станція выручила всего 40 т. р., 1909 г. —122 т. р., 1910 г.—188 т. р. и въ 1911 г.—319 т. р.

Желѣзнодорожныхъ резервуаровъ для нефти и мазута станція имѣетъ на 290 т. п.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 41707 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 904 багажныхъ квитанцій, 2678 товарныхъ отправкахъ и 5227 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 7790 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади въ 1911 г. достигло 2043562 п., въ томъ числѣ багажа—9533 п., товаровъ большой скорости—7847 п., малой скорости—1222104 п. и клади отправленной Управленіемъ дороги—804078 п.

Развитіе товаро-пассажирскаго движенія за послѣднія 12 лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Прир.	Отправ.	Приб.
1900	6164	5760	964	2545	248720	162985
1901	8709	7173	679	2734	263911	109268
1902	11997	9941	2004	4562	263566	130927
1903	14315	88900	1302	4740	290836	222676
1904	16161	14946	1509	5657	339266	342625
1905	12419	13650	1371	4123	171749	196167
1906	14402	14717	2446	5251	180173	246580
1907	21618	19365	6941	5911	214863	201798
1908	27412	25375	11705	8140	282486	318925
1909	30418	29021	10710	8893	311245	347233
1910	36413	35747	5307	11317	317172	534879
1911	41707	42972	8130	12074	407850	850181

Главные предметы отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы — 31.8, овощи огородные — 48.6, сѣмя хлопчатниковое — 14.1, хлопокъ — 146.9, гуза — 111.1 т. п. и др. Въ томъ же году на ст. Кизилъ-Тепе прибыли: хлѣбные грузы — 333.2, рисъ — 204.6, кирпичъ всякій — 15.7, лѣсные строительные матеріалы — 41, нефть и остатки — 11.1, керосинъ — 22, сѣмя хлопчатниковое — 52.3, гуза — 33.9, т. п. и др.

Въ Кизилъ-Тепе дѣйствуетъ хлопкоочистительный заводъ Т-ва Чуркина и Мухединова.

53) МАЛИКЪ.

Ст. Маликъ IV кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1243.8 в., лежитъ на 181.6 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 658 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 35 кв. с.

Работа станціи выразилась въ 1911 г. въ продажѣ 717 пассажирскихъ билетовъ, 11 товарныхъ отправкахъ и 17 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ и передачѣ 17 частныхъ и 38825 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 51566 п., въ томъ числѣ клади Управленія дороги—50805 п. и товаровъ малой скорости—761 п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	17	—	2	—	8	—	1660
1909	11	—	—	—	5	—	—
1910	8	2	56	5	23	—	—
1911	313	717	11	7	8	2	—

59) КЕРМИНЕ

Ст. Кермине III кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1268.2 в., лежитъ на 198.9 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 1082.9 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 103 кв. с., пакгаузъ площадью 25.9 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ—105.6 кв. с., открытыхъ—58.8 кв. с., 2 паровыхъ котла съ общею поверхностью нагрѣва 24.00. кв. м.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 29115 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 789 багажныхъ квитанцій, 2393 товарныхъ отправкахъ и 2857 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 2191 частныхъ и 52367 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 1348556 п., въ томъ числѣ багажа—17682 п., товаровъ большой скорости—3898 п., малой скорости —1157552 п. и клади Управленія дороги—169424 п.

Валовая выручка Кермине въ 1902 г. достигла 28 т. р., въ 1909 г. цифра эта поднялась до 124 т. р., въ 1910 г. до 222 т. р. и въ 1911 г.—253 т. р.

Ростъ пассажирскаго и грузового движенія на ст. Кермине за послѣднія 12 лѣтъ представлены въ слѣдующей таблицѣ:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	8505	10008	3382	5230	513524	70519
1901	10186	13496	3097	7481	311425	59539
1902	11302	13803	2564	3973	308104	82629
1903	14288	16671	6747	6589	470180	91889
1904	17032	17788	9221	9815	612665	90574
1905	15016	15923	6236	9256	410282	113040
1906	15590	18674	6477	11551	541355	127353
1907	18465	21195	7569	18077	658528	116062
1908	23761	25963	8109	18480	451431	187141
1909	27382	28102	10316	18613	697634	82629
1910	30955	31628	8002	15699	630848	257395
1911	29115	32560	6954	10716	986210	311884

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—43, известь всякая—257, кишмишъ—12.8, камень строительный бутовый—238.8, сѣмя хлопчатниковое—12.5, сѣно—14.6, хлопокъ—77.2, гуза—193 5 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Кермине прибыли: хлѣбные грузы—79.6, рисъ—40, кирпичъ всякій—15.4, лѣсной строительный матеріалъ—18, хлопчатобумажныя ткани—10.6, керосинъ—15.2, сахарный песокъ—10.7, сѣмя хлопчатниковое—34.7, гуза—11.2 т. п. и др.

Въ Путеводителѣ по Средне-Азіатской жел. дор. приводятся нижеслѣдующія дополнительныя свѣдѣнія, интересныя въ коммерческомъ отношеніи: жителей насчитывается въ Кермине около

15 т. ч. Въ 13 верстахъ отъ станціи въ кишлакѣ Урака-Басъ устроено водоподъемное сооруженіе для орошенія изъ Зерявшана около 500 дес.

Въ 60 вер. отъ Кермине имѣется мѣсторожденіе чернаго и бѣлаго мрамора. Мѣстный известковый камень здѣсь же подвергается обжогу и получается превосходная известь.

Фисташковыя и орѣховыя рощи по близости Кермине служатъ хорошимъ и почти даровымъ источникомъ народнаго благосостоянія, которымъ, однако, ни туземное населеніе, ни пришлые предприниматели не могутъ воспользоваться полностью, вслѣдствіе бездорожья.

60) ЗІАДИНЪ.

Ст. Зіадинъ III кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1290.2 в., лежитъ на 209.7 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 1673.8 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 96 кв с., пакгаузъ площадью 18 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ 120 кв. с. и 2 паровыхъ котла съ общею поверхностью нагрѣва 24 кв. м.

Работа станціи выразилась въ 1911 г. въ продажѣ 19900 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 606 багажныхъ квитанцій, 3305 товарныхъ отправкахъ и 1741 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 1230 частныхъ и 20801 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 1527628 п., въ томъ числѣ, багажа 10734 п., товаровъ большой скорости — 11639 п., товаровъ малой скорости — 366237 п. и клади Управленія дороги — 1139018 п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 12 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб	Отправ.	Приб.	От рав.	Приб.
1900	—	2805	2151	991	913	108399	4516
1902	8231	4230	3977	1398	770	180942	21049
1909	23310	13351	14265	14081	6774	187055	40960
1910	49613	18250	19030	1503	10036	229777	88106
1911	73220	19900	23124	14856	6851	295783	136187

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы — 44.2, известь всякая — 24.9, дрова — 16.3, камень строительный бутовый — 81.2, сѣмя хлопчатниковое — 10.6, уголь всякій — 10.4, хлопокъ — 29.1, гуза — 49.5. т. п. и др Въ томъ же году на станцію Зіадинъ прибыли; хлѣбные грузы — 29.6, рисъ — 13.9, сѣмя хлопчатниковое — 20.8, гуза — 12.1. т. п. и др.

Зіадинъ славится своими каменоломнями, здѣсь получается превосходный твердый сѣрый мраморъ, который получаетъ широкое распространеніе. Здѣсь же устроенъ и хлопкоочистительный заводъ. Густонаселенныя сартами окрестности даютъ много сельскохозяйственныхъ произведеній, благодаря каналу Нарпай, снабжающему ихъ водой изъ Зеравшана.

61) ЗИРАБУЛАКЪ

Ст. Зирабулакъ III кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1315.4 в., лежитъ на 230.8 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 900.9 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній — 38 кв. с., открытыхъ товарныхъ платформъ — 117 кв. с.

Работъ станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 31011 пассажирскихъ билетовъ выдачѣ 544 багажныхъ квитанцій, 2646 товарныхъ отправкахъ и 2370 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 2396 частныхъ и 46209 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 485401 п., въ томъ числѣ багажа 10665 п., товаровъ большой скорости—11069 п., малой скорости—820251 п. и клади Управленія дороги—143506 п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 12 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ больш. скор. пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	—	3798	4495	1449	2068	115530	18491
1902	13403	9534	6934	1628	2286	185648	39925
1909	47844	21203	21469	12384	10070	418577	105867
1910	98916	26724	28275	10501	11407	439692	205754
1911	132854	31011	35048	10632	11537	614544	221326

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы 33.8 кишмишъ 48.3, кирпичъ всякій 155.2, лѣсной строительный матеріалъ—61.6, сѣмя хлопчатниковое—105.6, уголь всякій—26, хлопокъ—114.1. гуза—36.2, т. п. и др.

Въ томъ же году на станцію Зирабулакъ прибыли: хлѣбные грузы—74, хлопчатобумажныя ткани—10.6, нефть и остатки—17.2, керосинъ—14.8, гуза—29.5 т. п. и др.

Недалеко отъ Зирабулака, въ восточномъ направленіи, на пересѣченіи 1327 в. магистрали, проходитъ Бухарская граница. Вблизи станціи имѣется хлопкоочистительный заводъ Бухарскаго

правительства, перерабатывающій весь окрестный хлопокъ. Эта же мѣстность даетъ много сушеныхъ фруктовъ и разныхъ продуктовъ птицеводства.

62) КАТТЫ-КУРГАНЪ.

Ст. Катты-Курганъ II кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1342.5 в., лежитъ на 235.8 с надъ уровнемъ Каспія: имѣетъ 1764.6 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 95 кв. с., пакгаузъ площадью 12 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ 363 кв. с., 2 паровыхъ котла съ общею поверхностью нагрѣва 20 кв. м.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 62983 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 2453 багажныхъ квитанцій, 5774 товарныхъ отправкахъ и 8142 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 8273 частныхъ и 66569 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 3684990 п., въ томъ числѣ багажа—29473 п., товаровъ малой скорости—3518018 п., большой скорости—13019 п. и клади Управленія дороги—124480 п.

Катты-Курганъ одинъ изъ многихъ городовъ по Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ, которые получаютъ широкое развитіе и принимаютъ дѣятельное участіе въ грузооборотахъ дороги. Въ 1902 г. выручка станціи составляла всего только 138 т. р., въ 1909 г.—365 т. р., въ 1910 г.—555 т. р., а въ 1911 г.—цифра эта поднялась до 829 т. р.

Пассажирское движеніе за послѣднія 12 лѣтъ учетверилось, а грузовое движеніе увеличилось въ два съ половиной раза.

Колебаніе отдѣльныхъ слагаемыхъ изъ года въ годъ видно изъ слѣдующаго сопоставленія:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	12220	12790	2970	20342	700499	312640
1901	12930	14759	3527	17149	818126	686363
1902	14336	16029	2153	12618	583934	742105
1903	16623	18057	4529	11855	466944	494341
1904	20992	20279	2940	13833	547390	480858
1905	18630	19694	5938	15841	446340	315243
1906	21093	17240	9209	34153	977192	745228
1907	26289	28772	13584	39444	1821129	730174
1908	31487	33113	14992	25417	1533088	730523
1909	40981	42200	21785	26254	2078607	879630
1910	51562	53841	40528	39425	1601181	929064
1911	62983	62648	19439	26942	2095927	1234850

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы — 1138.8, рисъ — 13, кишмишъ — 37.5, лѣсной строительный матеріалъ — 71.7, бутылки стеклянныя волочныя — 16.5, сѣмя хлопчатниковое — 326.5, табакъ и издѣлія — 49.4, хлопокъ — 380.3, гуза — 33 8, овощи огородныя всякія — 12.7, вата — 13.2, т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Катты-Курганъ прибыли: хлѣбные грузы — 380.7, рисъ — 15,3, чай всякій — 10, жмыхи хлопчатниковые — 48.5, кирпичъ всякій — 18.5, лѣсной строительный матеріалъ — 39, дрова — 52.2, желѣзо и сталь — 11.8, желѣзныя и чугунныя издѣлія — 10, хлопчатобумажныя ткани — 21.5, нефть и остатки — 44.5, керосинъ — 45.4, мѣшки всякіе — 11.2, портеръ и пиво — 22.5, сахарный песокъ — 33.9, сѣмя хлопчатниковое — 87.4, сѣно — 31.2, уголь каменный — 26.5, хлопокъ — 30.8, гуза 81.3, т. п. и др.

Катты-Курганъ при всеобщей перепискѣ населенія въ 1897 г. насчитывалъ у себя 10083 ж. обоего пола, а теперь эта цифра поднялась до 12 т. душъ, въ томъ числѣ, около 90% - сарты.

Городъ и окрестности, обильно снабжаясь водою изъ Зерявшана, очень богаты растительностью, а земледѣліе и садоводство служатъ прекраснымъ источникомъ благосостоянія населенія. Хлопководство ведется здѣсь въ широкихъ размѣрахъ и даетъ работу ряду большихъ и малыхъ маслобойныхъ и хлопкоочистительныхъ заводовъ. Въ числѣ послѣднихъ, можно указать слѣдующіе заводы: Абаева, Абдухакимбаева (три завода), Симкаева и Кусаева, Чембарисова, бр. Тюменевыхъ, бр. Фузалиновыхъ, Батракова, Шакурло, Абду Канимбаева, Халъ-Муратова, Гафурджаева, Шашеудинова, Давлеканова, Гаевича, Аренбристера, Насырбекова и Н. Пастухова.

Маслобойныхъ же заводовъ насчитывается болѣе ста, большею частью мелкихъ.

63) НАГОРНАЯ.

Ст. Нагорня IV кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1366,3 в., лежитъ на 270.6 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 679 с. станціонныхъ путей и жилыхъ помѣщеній 34 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 426 пассажирскихъ билетовъ, въ 17 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ и передачѣ 19 частныхъ и 38991 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 8335 п., въ томъ числѣ товаровъ малой скорости— 6006 п. и клади Управленія дороги—2329 п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	21	—	14	—	—	2015	358
1909	93	—	—	57	9	3267	—
1910	22	—	13	6	235	—	—
1911	272	426	86	5	2	1713	—

64) Джума.

Ст. Джума IV клас., отстоитъ отъ Красноводска на 1393.3 в., лежитъ на 305 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 716.9 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 49 кв. с., открытыхъ товарныхъ платформъ 60 кв. с. и 2 паровыхъ котла съ общею поверхностью нагрѣва 12.72 кв. м.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 20420 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 309 багажныхъ квитанцій, 646 товарныхъ отправкахъ и 484 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 911 частныхъ и 42218 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 527865 п., въ томъ числѣ багажа—3960 п., товаровъ малой скорости—344688 п., товаровъ большой скорости—233 п., клади Управленія дороги —178984 п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	3293	2231	2247	51	59	2046	3735
1909	8786	10773	12757	448	1865	87670	8283
1910	10666	13289	14492	1105	1835	117268	3352
1911	18200	20420	21938	911	3566	292413	21082

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—208.2, рисъ—10, дрючки—19.6, сѣно—26.3, овощи огородные всякіе—20.4 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Джума прибыли: хлѣбные грузы—12 т. п. и др.

65) САМАРКАНДЪ.

Ст. Самаркандъ I кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1415.6 в., лежитъ на 334.5 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 6549.2 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 651 кв. с., пакгаузъ площадью 124 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ 962 кв. с., открытыхъ—441 кв. с.

Въ Самаркандѣ имѣется основное вѣерное и прямоугольное депо на 6 стойлъ въ каждомъ и мастерская для средняго ремонта.

На станціи имѣются 2 двухклассныхъ желѣзнодорожныхъ училища: мужское съ 150 мальчиками и женское съ 121 дѣвочкой на 1 Января 1912 г., больница на 25 кроватей и пріемный покой на 2 кровати.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 163661 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 12021 багажныхъ квитанцій, 42843 товарныхъ отправкахъ и 41443 прибытіяхъ по отдѣльнымъ

накладнымъ, а также въ передачѣ 13439 частныхъ и 6327 14 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 12400253 п., въ томъ числѣ багажа 98295 п., товаровъ большой скорости—69499 п., товаровъ малой скорости—9838819 п., клади Управленія дороги—2393640 п.

Валовая выручка станціи Самаркандъ, равно какъ и пассажирское и грузовое движенія замѣтно выросли за послѣднія 12 лѣтъ: валовая выручка въ 1902 г. достигла 1365 т. р., 1909 г.—2219 т. р.. 1910 г.—3209 т. р., въ 1911 г.—3896 т. р. Пассажирское движеніе выросло съ 95 т. въ 1900 г. до 159 т. въ 1911 г. Количество грузовъ малой скорости поднялось съ 5.4 мил. пуд. въ 1900 г. до 9.8 мил. п. въ 1911 г., какъ это явствуетъ изъ нижеслѣдующей таблицы:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	47158	47774	94907	51501	3493040	1888027
1901	48371	49680	53061	43406	2999090	1968433
1902	47887	49831	44614	42714	2274646	2559543
1903	49219	51104	61340	36089	2840789	3073222
1904	57443	60248	66698	34423	3023316	3008093
1905	60187	59752	100752	33493	2316115	2100244
1906	62207	66035	162302	45183	3217649	2856385
1907	92686	78267	145308	50447	3715605	3514988
1908	111420	97885	99300	71601	3532049	3748545
1909	114965	116481	120479	81771	3822859	3354449
1910	131803	127180	127540	81689	4138147	4240172
1911	163661	159244	91299	78424	4228644	5569724

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—272.6, рисъ—913.5, чай черный—112.9, чай зеленый—232.8, фрукты сушеные—519.2, кишмишъ—365.6, вина виноградныя—151.8, вино хлѣбное—30.6, жмыхи хлопчатниковые—16.1, кирпичъ всякій—10.9, лѣсные строительные матеріалы—145.7, дрова—13.6, же-

лѣзо и сталь—15.3, желѣзныя и чугунныя издѣлія—27.5, кожи невыдѣланныя—18.7, хлопчатобумажныя ткани—116.6, овчины всякія—18.1, мѣшки—12.3, овощи огородные всякіе—211.5, портеръ и пиво- 291.5, сахаръ-рафинадъ—11, сѣмена кормовыхъ травъ—19.2, сѣмя хлопчатниковое—98.5, табакъ и издѣлія—13.5, орѣхи всякіе—24.8, хлопокъ—238.1, плоды моченые и вяленые—24.7, кондитерскіе товары—11.5, макароны и вермишель - 20.6, деревянныя издѣлія—22.3 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Самаркандъ прибыли: хлѣбные грузы—1248.4, цементъ—30.6, чай всякій—522, кишмишъ—16.6, бумага всякая—47.2, веревки всякія—20.7, лѣсные строительные матеріалы—291.2, дрова 496.6. желѣзо и сталь—125.4, желѣзныя и чугунныя издѣлія—79.5, сало всякое—28.9, краски всякія—18.8, мыло всякое - 21.4, кожи невыдѣланныя—38.7, льняныя ткани и матеріи—20.8, хлопчатобумажныя ткани—385.6, масла сѣменныя всякія—10.8, нефть и остатки—114.3, керосинъ—219.5, машинныя части, кромѣ земледѣльческихъ—18.9, мѣшки всякіе—16.1, портеръ и пиво—10.1, пряжа всякая—37.4, рыба всякая - 11.5, сахаръ-рафинадъ—46.6, сахарный песокъ—170.1, патока картофельная—28.5, свинецъ во всякомъ видѣ—21.5, свѣчи всякія—10.3, соль всякая—44.8, спички—10.5, стекло всякое—10.2, посуда стекляная водочная—225.5, сѣмя хлопчатниковое - 179.8, сѣно—16.2, уголь каменный - 198.2, уголь древесный—12.2, посуда фарфоровая—31.2, хлопокъ—17.2, гуза—40.9, орѣхи всякіе—24.2 т. п. и др.

Въ Самаркандѣ и ближайшихъ его окрестностяхъ имѣется 11 хлопкоочистительныхъ заводовъ, въ томъ числѣ главнѣйшіе: бр. Калантаровыхъ, бр. Фераловыхъ, Шапирова, Абрамова, Ильясова, Каусова; маслобойные заводы: Бадьяева, Сахарова, Хайрова.

При большомъ развитіи въ области виноградарства, заводы приготовляющіе виноградныя вина опредѣленныхъ типовъ, приняли большіе размѣры. Въ числѣ такихъ заводовъ можно упомянуть заводы: Филатова, Теръ-Аванесова, бр. Агріевыхъ, Михайлова и др.

Затѣмъ слѣдуетъ упомянуть еще 2 спиртоочистительныхъ завода, рисоочистительный заводъ Ризеи пивоваренный заводъ Вогау производительностью 399 т. р.

Всѣхъ заводовъ въ г. Самаркандѣ въ 1908 г. насчитывалось 77, общею производительностью 11859 т. руб. при 1632 рабочихъ. Такая высокая производительность объясняется тѣмъ, что мѣстный Статистическій Комитетъ заведенія для развѣски и разсыпки чая въ числѣ 16 на сумму 9066 т. р. относитъ къ заводамъ. Здѣсь же находятся двѣ вальцовыя мельницы производительностью 404 т. р., двѣ макаронныя фабрики производительностью 282 т. р. и др.

Большіе торговые обороты Самарканда вызвали необходимость въ банкахъ, каковыхъ въ настоящее время имѣется 9: отдѣленія—Государственнаго банка, Русско-Азіатскаго (Китайскаго), Волжско-Камскаго, Сибирскаго, Азовско-Донского, Соединеннаго, Московскаго учетнаго, Нижегородско-Самарскаго и Полтавскаго земельныхъ банковъ.

Самаркандская таможня занимается главнымъ образомъ очищеніемъ пошлиною чая, доставляемаго сюда изъ Батума транзитомъ.

Въ 1910 г. всѣхъ товаровъ выпущено изъ Самаркандской таможни 283182 пуда на 4420 т. р. и поступило пошлинъ 4342 т. р.

Почти весь этотъ товаръ, за исключеніемъ 66 пуд. мануфактуры, состоялъ изъ чая, въ томъ числѣ зеленаго 225438 п., байховаго—57483 п., кирпичнаго—111 п. и плиточнаго—84 п.

Изъ той же таможни вывезено 43207 п. на 43207 р. разнаго товара, въ томъ числѣ бумажныхъ тканей съ возвратомъ пошлины—1057 п.

Въ 1910 г. въ Самаркандѣ было 15 случаевъ задержанія контробанды на общую сумму 2131 р.

66) РОСТОВЦЕВО.

Ст. Ростовцево IV кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1445.1 в., лежитъ на 366.6 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 741.4 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 61 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 20036 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 324 багажныхъ квитанцій, 885 товарныхъ отправкахъ и 609 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 877 частныхъ и 46666 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 545128 п., въ томъ числѣ багажа—5948 п., товаровъ большой скорости—622 п., товаровъ малой скорости—418711 п. и клади Управленія дороги—119847 п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	2149	961	1243	3	93	4709	3465
1909	14857	13240	16268	879	2737	283044	20327
1910	36391	13638	14380	1579	2937	258898	24252
1911	39885	20036	20066	1974	4802	344123	46614

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—67.7, рисъ—20.3, лѣсной строительный матеріалъ—49.1, сѣмя хлоп-

чатниковое—51.7, сѣно—65.7, солома—25.6, хлопокъ—53 1 т. п. и др. Изъ предметовъ привоза наибольшее значеніе имѣли въ 1911 г. хлѣбные грузы, коихъ прибыло 13.6 т. п.

Въ 18 верстахъ отъ Ростовцева лежатъ каменноугольныя копи Туркестанскаго Акціонернаго Общества, туда проведена отъ станціи подвѣсная желѣзная дорога, но промыселъ въ настоящее время бездѣйствуетъ.

67) КУРОПАТКИНО.

Ст. Куропаткино IV кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1473 в., лежитъ на 400.1 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 667.7 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 42 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 5272 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 247 багажныхъ квитанцій, 202 товарныхъ отправкахъ и 339 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 162 частныхъ и 38966 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади въ 1911 г. достигло 194 т. п., въ томъ числѣ багажа—4582 п., товаровъ большой скорости—807 п., малой скорости—117 т. п. и клади Управленія дороги—72 т. п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	286	224	370	5	5	421	640
1909	5137	6858	6560	864	3159	227631	5770
1910	3314	4155	4357	912	1977	61955	1429
9111	4149	5272	5204	1597	4036	103926	7747

Наиболѣе крупной отправкой въ 1911 году служили: хлѣбные грузы—84.1, солома—19.2 т. п. и др.

68) МИЛЮТИНСКАЯ.

Ст. Милютинская IV кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1498.1 в., лежитъ на 278.6 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 1007.3 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 67 кв. с., пакгаузъ площадью 6 кв. с., открытыхъ товарныхъ платформъ 210 кв. с., 2 паровыхъ котла общей поверхностью нагрѣва 14.60 кв. м.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 20542 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 582 багажныхъ квитанцій, 1741 товарныхъ отправкахъ и 1571 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 1534 частныхъ и 48308 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади въ 1911 г. достигло 1363 т. п., въ томъ числѣ багажа—10 т. п., товаровъ большой скорости—2080 п., малой скорости—1138 т. п., клади Управленія дороги—211 т. п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	1915	556	1370	51	371	109878	5089
1909	34403	19999	20971	5265	11459	2137402	75643
1910	63359	17796	20275	3703	6400	933583	81828
1911	62235	20542	22992	3663	9406	1043159	78892

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—877.1, солома—124.3,

сѣно—29.5 т. п. и др. Въ числѣ прибывшихъ товаровъ наибольшее значеніе имѣютъ: хлѣбные грузы, коихъ поступило—21.5 т. п.

69) Д Ж И З А К Ъ.

Ст. Джизакъ III кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1521.7 в., лежитъ на 194.9 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 2271 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 242 кв. с., пакгаузъ площадью 12 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ 37.8 кв. с., открытыхъ 38.4 кв. с.

Въ Джизакѣ имѣется оборотное прямоугольное депо на два стойла.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 39882 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 1070 багажныхъ квитанцій, 3027 товарныхъ отправкахъ и 4697 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 7346 частныхъ и 161548 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 1701 тыс. пуд., въ томъ числѣ багажа—12 т. п., товаровъ большой скорости—7 т. п., малой—972 т. п. и клади Управленія дороги—710 т. п.

Джизакъ представляетъ значительный торговый центръ, преимущественно по торговлѣ скотомъ и продуктами животноводства.

Валовая выручка станціи въ 1902 г. составляла всего 46.6 т. р., въ 1909 г. она учетверилась, достигнувъ 182 т. р., въ 1910 г. цифра поднялась до 216 т. р., а въ 1911 г.—до 296 т. р.

Колебанія въ пассажирскомъ и грузовомъ движеніи за послѣднія 12 лѣтъ представлены въ слѣдующей таблицѣ:

	Пассажировъ		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	5612	6038	2217	9864	500142	136076
1901	6883	7673	2138	7206	494893	88242
1902	7248	7984	2393	5725	267538	106448
1903	8009	8733	7080	7108	252113	222420
1904	13021	10955	3772	8562	415616	129793
1905	14710	12243	3312	11745	325932	134088
1906	14604	12989	2614	9182	235252	135342
1907	18723	14476	11089	16658	503317	181403
1908	29828	26164	13607	18836	635914	159164
1909	31086	31255	16352	17775	547171	159315
1910	34038	32600	11772	18360	481652	265546
1911	39882	38703	10793	14087	478717	428006

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—109.2, известь всякая—18.1, кирпичъ всякій—43.9, камень строительный бутовый—48.3, соль всякая—62.1, сѣно—53.1, хлопокъ—16.5, гуза—35.4, солома—14.1 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Джизакъ прибыли: хлѣбные грузы—173.8, рисъ—12.3, жмыхи хлопчатниковые—13.9, кирпичъ всякій—11.1, лѣсной строительный матеріалъ—11.2, дрова—14.1, керосинъ—15.7, сахарный песокъ—11.7, сѣмя хлопчатниковое—31.8 т. п. и др.

70) Ломакино.

Ст. Ломакино IV кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1548.2 в., лежитъ на 201.7 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 620.9 с. станціонныхъ путей, 69 кв. с. жилыхъ помѣщеній, пакгаузъ площадью 10.5 кв. с., открытыхъ товарныхъ платформъ 120 кв. с., 2 паровыхъ котла общею поверхностью нагрѣва 17.30 кв. м.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 9623 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 122 багажныхъ квитанцій, 298 товарныхъ отправкахъ и 462 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, передачѣ 372 частныхъ и 54 т. служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 238 т. п., въ томъ числѣ багажа—1643 п., товаровъ большой скорости—156 п., малой скорости—190 т. п. и клади Управленія дороги—46 т. п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 12 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	—	200	275	24	64	23605	1209
1902	1687	411	587	104	368	203585	5564
1909	7619	4214	5074	815	3225	596106	13332
1910	18467	5601	5567	415	1871	221374	27003
1911	19558	9623	8833	670	1119	128767	46275

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—31.1, сѣно—24.1, солома—64.6 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Ломакино прибыли: хлѣбные грузы—32.7 т. п. и др.

71) ОБРУЧЕВО.

Ст. Обручево IV кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1577.3 в., лежитъ на 196.9 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 1040.8 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 65 кв. с., пакгаузъ площадью 10.5 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ 60 кв. с., открытыхъ 60 кв. с.,

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 18626 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ

418 багажныхъ квитанцій, 865 товарныхъ отправкахъ и 1617 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 726 частныхъ и 48954 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 649 т. п., въ томъ числѣ багажа—6 т. п., товаровъ большой скорости—3 т. п, малой—382 т. п. и клади Управленія дороги—258 т. п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор, пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	6218	1493	2582	487	1183	272656	24063
1909	66885	10754	12724	5002	11308	1049919	49777
1910	99820	14806	15753	4692	6146	414500	50474
1911	35918	18626	19488	3271	5226	259704	120756

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—70.2 т. п. и др.

72) ЧЕРНЯЕВО I.

Ст. Черняево I II кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1605.6 в., лежитъ на 181.4 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 8028.7 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 1446 кв. с, пакгаузъ площадью въ 20.5 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ 60 кв. с., открытыхъ 80 кв. с.

На ст. Черняево имѣется основное прямоугольное депо на 6 стойлъ съ 112 рабочими.

На станціи имѣются двухклассное училище смѣшаннаго типа съ 104 мальчиками и 81 дѣвочками на 1 Января 1912 г. и больница на 11 кроватей

Работа станціи выразилась въ продажѣ 69467 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 1658 багажныхъ

квитанцій, 4541 товарныхъ отправкахъ и 8211 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, передачѣ частныхъ 5154 и служебныхъ 1132 т. телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 3290 т. п., въ томъ числѣ багажа — 196 т. п., товаровъ большой скорости — 4 т. п., малой скорости—1182 т. п. и клади Управленія дороги—1908 т. п.

Валовая выручка Черняева I въ 1902 г. была 98.8 т. р., въ 1909 г. она поднялась до 213 т., въ 1910 г. до 322 и въ 1911 г. до 465 т. р.

Пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 12 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб	Отправ.	Приб.
1900	9486	9444	5709	16184	332919	89830
1901	13317	12411	4883	11222	355388	127937
1902	15221	13393	6242	8521	431575	125197
1903	15326	12579	6493	10571	301442	173322
1904	17527	15097	38423	34052	577401	180562
1905	19159	14461	4139	16097	438681	142783
1906	23050	20835	47936	41800	261113	233022
1907	34185	25367	18677	29171	424180	285478
1908	51802	43247	13150	19371	799968	297246
1909	50922	42576	12539	22654	815756	221878
1910	52571	47309	12816	26786	394565	314777
1911	69467	59984	15263	22443	338628	652183

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы — 66.7, фрукты сушеные —14.3, кишмишъ—60.2, кирпичъ всякій—12.1, лѣсной строительный матеріалъ— 70 6, овощи огородные всякіе—40.7, посуда водочная—15.4 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Черняево I прибыли: хлѣбные грузы—33.3, рисъ—26.5, чай всякій—11.4, лѣсной строительный матеріалъ

18.7, дрова—32.1, хлопчатобумажныя ткани—26.2, керосинъ—26.2, портеръ и пиво—15.8, сахарный песокъ—14.6, соль всякая—18.3, сѣмя хлопчатниковое—12.8 т. п. и др.

73) ЧЕРНЯЕВО III.

Ст. Черняево III, отстоитъ отъ Красноводска на 1606.9 в., лежитъ на 179.9 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ жилыхъ помѣщеній 33 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ передачѣ 42561 служебныхъ телеграммъ.

74) ГОЛОДНАЯ СТЕПЬ.

Ст. Голодная Степь IV кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1636.4 в., лежитъ на 140.8 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 1028.8 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—68 кв. с., открытыхъ товарныхъ платформъ—120 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 33946 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 645 багажныхъ квитанцій, 1361 товарныхъ отправкахъ и 3138 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 2554 частныхъ и 54320 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 641 т. п., въ томъ числѣ багажа 10 т. п., товаровъ большой скорости—22 т. п., малой скорости—517 т. п. и клади Управленія дороги—92 т. п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	8580	2997	3317	494	1739	42113	21938
1909	36537	19624	19827	5822	11360	103701	63658
1910	90871	20695	24485	4659	15605	172925	97070
1911	141902	33946	34255	6363	21929	312805	188043

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—52.8, рисъ—16.1, овощи огородные—43.1, сѣно—82.6, хлопокъ—19.1, гуза—52.9, солома—23.3 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Голодная Степь прибыли: хлѣбные грузы—99.3, лѣсной строительный матеріалъ—10.3, сѣмя хлопчатниковое—10 т. п. и др.

На станціи имѣется Опытное Поле Главнаго Управленія Земледѣлія, здѣсь же находится имѣніе Великаго Князя Николая Константиновича „Золотая Орда“ въ 2500 дес. Со станціи начинается каналъ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ I для орошенія Голодной Степи.

75) Сыръ-Дарья.

Ст. Сыръ-Дарья IV кл., отстоитъ на 1672.4 в. отъ Красноводска, лежитъ на 135.6 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 710.4 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—70 кв. с., пакгаузъ площадью 6 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась съ продажѣ 19 т. пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 423 багажныхъ квитанцій, 723 товарныхъ отправкахъ и 1388 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 560 частныхъ и 52444 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 231 т., въ томъ числѣ багажа—6 т. п., товаровъ большой скорости—13 т. п., малой скорости—143 т. п., клади Управленія дороги—70 т. п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	6925	2199	2333	3199	494	6587	99812
1909	24006	10515	11124	14314	7498	9563	11273
1910	36776	11191	13528	10066	8594	13856	30629
1911	67855	18841	22139	10780	8362	41704	87702

Въ 1911 г. отправлено соломы—11.8, а прибыли: хлѣбные грузы—66.9, дрова—12 т. п. и др.

76) ВРЕВСКАЯ.

Ст. Вревская IV кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1698.5 в., лежитъ на 154.3 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 699.9 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 62 кв. с., пакгаузъ площадью 6 кв. с., открытыхъ товарныхъ платформъ 120 кв. с., 2 паровыхъ котла общей поверхностью нагрѣва 14.60. кв.м.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 48638 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 952 багажныхъ квитанцій, 1971 товарныхъ отправкахъ и 1845 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 958 частныхъ и 51943 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 923 т., въ томъ числѣ товаровъ большой скорости—55 т. п., малой скорости—856 т. п., багажа—13 т. и клади Управленія дороги—48 т. п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 12 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Прі б.
1900	—	7759	8238	312	1392	19289	2249
1902	12536	11978	12789	2412	1858	66485	18862
1909	44674	44760	42164	13720	7526	115375	30885
1910	118566	53471	56927	19694	13549	223394	902012
1911	123504	62005	62889	19517	23404	440505	392519

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—34.1, рисъ—181.3, кирпичъ всякій—11.9, лѣсной строительный матеріалъ—18.6, овощи огородные—81.9, сѣмя хлопчатниковое—10.7, табакъ и издѣлія—15.7, сѣно—34.1, хлопокъ—59.6, гуза—15.5, плетеныя издѣлія всякія—16.1, солома—23.4 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Вревская прибыли: хлѣбные грузы—301.9, соль каменная—13.7, сѣмя хлопчатниковое—11.5 т. п. и др.

77) КАУФМАНСКАЯ.

Ст. Кауфманская IV кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1721.5 в., лежитъ на 178 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 794 9 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 82 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ—24 кв. с., открытыхъ—96 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 62 т. пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 817 багажныхъ квитанцій, 1794 товарныхъ отправкахъ и 1777 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 7142 частныхъ и 126 т. служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 988 т. п., въ томъ числѣ товаровъ большой скорости—31966 т. п., малой скорости—856 т. п., багажа—14 т. п. и клади Управленія дороги—85 т. п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 12 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	—	7759	8238	312	1392	19289	2249
1902	12536	11978	12789	2412	1858	66485	18802
1909	44674	44760	42164	13720	7526	115375	30885
1910	118566	53471	56927	19694	13549	223394	902012
1911	123543	62005	62889	19517	23404	440505	392519

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—13.2, известь всякая—28, рисъ—30.8, лѣсной строительный матеріалъ—48.5, глина всякая—43.2, сахарный песокъ 93.1, сѣно—66.8, хлопокъ—42.7, гуза—28.8 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Кауфманская прибыли: хлѣбные грузы—100.7, дрова—28.2, нефть и остатки—10.1, овощи огородные—127.3, сѣмя хлопчатниковое—24.7, уголь каменный—14.5 т. п. и др.

78) ТАШКЕНТЪ.

Ст. Ташкентъ I кл., отстоитъ отъ Красноводска на 1747.1 в., лежитъ на 217.3 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 915 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—286 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 199682 пассажирскихъ билетовъ, 46 т. товарныхъ отправкахъ и 19 т. прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ.

На станціи сосредоточены главныя мастерскія Средне-Азіатской желѣзной дороги съ 546 рабочими.

На станціи двухклассное мужское училище съ 95 мальчиками и одноклассное женское съ 55 дѣвочками на 1 Января 1912 г., больница на 21 кровать. Станція имѣетъ электрическое освѣщеніе.

До открытія Оренбурго-Ташкентской желѣзной дороги, станція Ташкентъ принадлежала Средне-Азіатской жел. дор., а потомъ она перешла къ первой. Поэтому выручка станціи учитывается только Ташкентской дорогой. Въ 1902 г. выручка составляла: 1956 т. р.

Пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 12 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ бол.ск п.		Грузовъ малой скор., пуд.		Въ томъ числѣ въ прям. сообщ.	
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
1900	47213	48515	80046	51415	1631116	1846179	—	—
1901	57936	60756	43645	53094	1716032	3133179	—	—
1902	69604	72069	52584	51589	2289919	7293337	—	—
1903	75297	71712	68738	70498	1751077	10832482	—	—
1904	78747	79926	36527	24146	1831151	10234082	—	—
1905	75135	67398	70260	67324	2485315	5729147	—	—
1906	59267	82879	21930	29744	5070074	6141995	2636257	2972671
1907	81334	113954	161721	106670	10626322	9704609	7329895	6405475
1908	132202	140365	112737	75653	9699991	9288886	7195533	6634202
1909	153755	167256	174446	124017	12281587	11508823	8820221	9392172
1910	187226	182710	217060	142652	25658999	10087307	22501139	7781392
1911	199682	202296	248171	73883	32299475	13160281	28564724	9115046

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—758.3, цементъ -13.7, рисъ - 1265, веревки—11, вина виноградныя—34.7, вино хлѣбное—75.8, кирпичъ всякій—38.9, лѣсные строительные матеріалы—172.2, дрова—101 2, желѣзо и сталь—41.2, желѣзныя и чугунныя издѣлія—68.5, земледѣльческія машины—

16.6, кожи невыдѣланныя—23.5, хлопчатобумажныя ткани—33.4, овощи огородные—126.1, портеръ и пиво—152.7, сахаръ-рафинадъ—11.5, сѣмя хлопчатниковое—286.5, уголь всякій—14.1, посуда фарфоровая и издѣлія—15.6, хлопокъ—307.3, кондитерскіе товары—17.1, войлокъ и издѣлія—22, машины пожарныя и части ихъ—21.6, металлы и сплавы—11.1, резина всякая—13.6 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Ташкентъ прибыли: хлѣбные грузы—320.1, известь всякая—148.1, рисъ—18.5, чай всякій—49,7 фрукты сушеные—59, кишмишъ—39.7, бумага всякая—11.4, вина виноградные—78.2, вода минеральная—11.1, лѣсной строительный матеріалъ—44.5, желѣзныя и чугунныя издѣлія—29.7, глина всякая—43.9, камень строительный—102.8, мыло всякое—16, овчины невыдѣланныя—12.6, кожи невыдѣланныя—10, льняныя ткани и матеріалъ—10.6, хлопчатобумажныя ткани—40.4, нефть и остатки—1006.5, керосинъ—361.6, машинныя части, кромѣ земледѣльческихъ—11.2, мѣшки всякіе—10.1, овощи огородные—19.2, сахарный песокъ—46.9, соль всякая—48.9, посуда стекляная водочная—104.3, сѣмя хлопчатниковое—35.4, шелуха хлопчатниковыхъ сѣмянъ—32.3, сѣно—11.9, уголь каменный—689.5, хлопокъ—102 3, гуза—80.9, орѣхи всякіе—30 т. п. и др.

Въ перечень товаровъ не включены грузы прямого сообщенія, показанныя въ таблицѣ въ общей суммѣ безъ подраздѣленія.

Со станціи Черняево I на магистрали отходитъ Андижанская вѣтвь, 305.28 в. съ 14 станц. 79—92.

79) Черняево II.

Ст. Черняево II отстоитъ отъ Черняево I на 2 в., лежитъ на 183.1 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 622.5 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 45 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ передачѣ 52653 служебныхъ телеграммъ.

Станціи Черняево II и Черняево III не имѣютъ коммерческаго значенія, а служатъ лишь разъѣздными пунктами для установленія, въ случаяхъ надобности, прямого сообщенія въ Андижанъ—Ташкентскомъ и Андижанъ—Красноводскомъ направленіяхъ, безъ захода на ст. Черняево I.

80) ХИЛКОВО.

Ст. Хилково IV кл., отстоитъ отъ Красноводска на 31.5 в., лежитъ на 153.9 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 714 саж. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—49 кв. с., пакгаузъ площадью 18 кв. с., открытыхъ товарныхъ платформъ—120 кв. с.

Работа стачціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 19 т. пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 421 багажныхъ квитанцій, 774 товарныхъ отправкахъ и 2307 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 3312 частныхъ и 69530 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади въ 1911 г. достигло 668875 п., въ томъ числѣ багажа 2987 п., товаровъ большой скорости—9 т. п., малой скорости —609 т. п и клади Управленія дороги—48 т. п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 12 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	—	1483	969	819	568	32685	13403
1902	5094	1783	1359	959	932	22291	2241
1909	60507	13065	12754	3494	3720	111114	108318
1910	158949	13318	13719	4104	6617	126673	172819
1911	238455	19077	18882	5168	10291	204653	399997

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы — 111.7, сѣно — 28.9, хлопокъ — 16.7, гуза — 20.3, плетеныя издѣлія всякія — 19.9 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Хилково прибыли: хлѣбные грузы — 295.6, лѣсной строительный матеріалъ — 25.1, дрова — 13.3 т. п. и др.

Въ нѣсколькихъ верстахъ отъ станціи начинается каналъ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II, берущій воду изъ Сыръ Дарьи для орошенія Голодной Степи. Отсюда же начинается теперь новый каналъ, сооружаемый Главнымъ Управленіемъ Земледѣлія. Общая длина канала съ развѣтвленіями будетъ около 1000 вер. и будетъ орошать 89 т. дес. Все сооруженіе будетъ готово въ 1914 году.

При станціи имѣется одна паровая мельница.

Окрестности ст. Хилково густо населены сартами. Въ 30 верстахъ отъ нея лежитъ старинный городъ Ура-Тюбе съ населеніемъ 24400 душъ въ 1909 г.

81) ДРАГОМИРОВО.

Ст. Драгомирово IV кл., отстоитъ отъ Черняево I на 55 в., лежитъ на 188.8 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 1100.8 станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 45 кв. с., открытыхъ товарныхъ платформъ — 72 кв. с. и крытыхъ — 72 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 27604 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 453 багажныхъ квитанцій, 3354 товарныхъ отправкахъ и 1969 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 5236 частныхъ и 63 т. служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 2743 т. п., въ томъ числѣ багажа — 237 п., товаровъ большой скорости — 1 т. п., малой скорости — 2567 т. и клади Управленія дороги — 173 т. п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 12 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	—	1641	1551	353	622	232768	8596
1902	7042	2810	2636	683	725	290913	20101
1909	73254	24269	16283	13137	6764	932107	105292
1910	166553	17902	17533	2153	3962	964057	252783
1911	232017	27604	24940	3526	5468	2387879	364623

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—20.7, известъ всякая—138.6, жмыхи хлопчатниковыя—18.9, камень строительный бутовый—92.4, сѣмя хлопчатниковое—13.8, уголь всякій—1182 2, хлопокъ—112.2, гуза—20.7 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Драгомирово прибыли: хлѣбные грузы—111.5, кирпичъ всякій—13.4, лѣсной строительный матеріалъ—64.5, дрючки—15 5, керосинъ -33.7, сѣно—11.4, хлопокъ—32.3 т. п. и др.

Драгомирово лежитъ среди густо населенныхъ сартами и узбеками кишлаковъ. Недалеко отъ него имѣются каменноугольные промыслы, отъ одного изъ нихъ, А. М. Вербова, подходитъ къ станціи желѣзнодорожная вѣтка въ 26 вер. Разработка салюктинскихъ копей Вербова производится не особенно дѣятельно и въ годъ едва вырабатывается здѣсь около 1 мил. пуд.

Другой каменноугольный промыселъ—„Парча-Наусскій“ Бердингера находится въ менѣе благопріятныхъ условіяхъ, отъ него къ станціи доставка угля производится на вьюкахъ и потому обходится дорого.

Здѣсь же дѣйствуетъ два хлопкоочистительныхъ завода, одинъ Потеляхова на самой станціи

и другой—Кажака--нѣсколько дальше. Вмѣстѣ съ очисткой хлопка производится и утилизація сѣмянъ для полученія масла.

82) Х О Д Ж Е Н Т Ъ.

Ст. Ходжентъ III кл., отстоитъ отъ Черняево I на 74 6 верст., лежитъ на 220 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 1231.5 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 340 кв. с., пакгаузъ площадью 24 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ—80 кв. с., открытыхъ—160 кв. с.

На станціи имѣются одноклассное училище смѣшаннаго типа съ 22 мальчиками и 13 дѣвочками на 1 Января 1912 г. и фельдшерскій пріемный покой на 2 кровати.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 57 т. пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 3207 багажныхъ квитанцій, 6319 товарныхъ отправкахъ и 8575 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 23 т. частныхъ и 234 т. служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 2232 т. п., въ томъ числѣ багажа—28 т. п., товаровъ большой скорости—34 т. п., товаровъ малой скорости—1944 т. и клади Управленія дороги —225 т. п.

Валовая выручка достигла въ 1902 г.—141 т. р., 1909 г.—293 т. р., 1910 г.—489 т. р. и въ 1911 г.—644 т. р.

Пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 12 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб	Отправ.	Приб.
1900	13200	13194	15152	18332	377711	124930
1901	16861	17533	11983	19611	330398	161480
1902	16666	17283	33983	14425	303350	191462
1903	19506	19536	17595	21542	357440	440549
1904	21863	23082	19498	19157	343660	289542
1905	20362	19415	12524	18335	323882	223699
1906	23467	23332	17533	23304	434620	410621
1907	29795	30053	37594	26688	574638	522696
1908	41900	42544	28750	24223	704978	333581
1909	44930	44490	39607	21328	635286	327807
1910	44997	49085	32701	29111	529854	714518
1911	56879	58763	36872	30898	879692	1122938

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—48.7, фрукты сушеные—233 3, кишмишъ—27.6, овощи огородные—14.7, сѣмя хлопчатниковое—236.2, уголь всякій—46.6, хлопокъ—180.7 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Ходжентъ прибыли: хлѣбные грузы—573, рисъ—11.6, чай всякій—13.4, лѣсной строительный матеріалъ—85.1, сало всякое—13.5, хлопчатобумажныя ткани—26.2, нефть и остатки—11.2, керосинъ—20.3, сахаръ-рафинадъ—12.8, сахарный песокъ—15.8, уголь каменный—55.8, хлопокъ—15.2, гуза—22.1 т. п. и др.

Ходжентъ одинъ изъ древнѣйшихъ городовъ Средней Азіи, имѣетъ великое прошлое и зналъ въ своей жизни лучшія времена. Основанный Александромъ Македонскимъ на лѣвомъ берегу

Сыръ-Дарьи, онъ служилъ стратегической базой для СВ границы его монархіи.

Въ настоящее время онъ представляетъ оживленный пунктъ по торговлѣ хлопкомъ, сѣменами хлопчатника и масломъ.

Населеніе Ходжента—сарты и таджики—въ 1906 г. опредѣлялось въ 31 т. д., а спустя десять лѣтъ оно достигло 39261 чел.; городъ лежитъ на лѣвомъ берегу Сыръ-Дарьи, въ 12 верстахъ отъ соименной станціи.

Ходжентъ, лежащій на перепутьи между Ташкентомъ, Кокандомъ и Бухарой, до проведенія желѣзнодорожной линіи, оставившей его въ сторонѣ, имѣлъ очень большое торгово-промышленное значеніе.

Станція отняла значительную часть торговли, но въ промышленномъ отношеніи онъ и теперь представляетъ большой интересъ.

Здѣсь теперь 8 хлопкоочистительныхъ заводовъ, въ томъ числѣ Харата Исхакбеева, Азьябаева и Шихнаева и К-о.

Въ связи съ развитіемъ хлопкоочистительныхъ заводовъ, развилось и маслобойное производство. Заводовъ этого рода насчитывается 8, съ общею производительностью на сумму около полумилліона рублей.

Въ томъ же уѣздѣ есть одна паровая мельница и нѣсколько мелкихъ кожевенныхъ заводовъ.

83) ВЕРЕВКИНО.

Ст. Веревкино IV кл., отстоитъ отъ Черняева I на 102.4 в., лежитъ на 181.6 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 742.[illegible] с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 46 кв. с., паровой котелъ поверхностью нагрѣва 7.00 кв. м.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 10834 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ

122 багажныхъ квитанцій, 168 товарныхъ отправкахъ и 438 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 307 частныхъ и и 45578 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 142 т. п., въ томъ числѣ багажа—1417 п., товаровъ большой скорости—261 п., малой скорости —82 т п. и клади Управленія дороги—58 т. п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	2268	2810	2618	280	281	4343	5944
1909	5665	9057	8408	1516	737	8945	4007
1910	11250	9473	8946	850	1059	23665	23362
1911	10228	10834	10853	965	744	48378	25111

Главнѣйшими предметами отправленія въ 1911 г. были: хлопокъ—10, гуза—10.9 т. п. и др.

84) МЕЛЬНИКОВО.

Ст. Мельниково IV кл., отстоитъ отъ Черняева I на 128.1 в., лежитъ на 178.9 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 720.2 с. станціонныхъ путей, пакгаузъ площадью 42 кв. саж., жилыхъ помѣщеній—72 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ—105.1 кв. с., открытыхъ—42.3 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 50 т. пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 1164 багажныхъ квитанцій, 6557 товарныхъ отправкахъ и 4182 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 2645 частныхъ и 67 т. служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 2199 т. п., въ томъ числѣ багажа—15 т. п., товаровъ большой скорости—10 т. п., товаровъ малой скорости—2130 т. п. и клади Управленія дороги—45 т. п.

Валовая выручка станціи въ 1902 году составляла—32 т. р., въ 1909 г.—135 т. р., въ 1910 г.—276 т. р. и въ 1911 г. достигла—410 т. р.

Пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 12 лѣтъ замѣтно развивается и данныя по этому предмету представлены въ нижеслѣдующей таблицѣ:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	8692	8703	2904	3318	359365	31393
1901	12525	11184	4381	3837	358649	70231
1902	13087	13236	3407	4038	243495	63834
1903	14569	14966	4342	4151	527761	114952
1904	15628	17721	4236	4505	476775	87804
1905	12439	13837	3784	3033	338244	73306
1906	16803	15960	5311	4236	819078	210583
1907	20863	21998	7935	7725	716432	353869
1908	33735	35887	8895	8343	692228	325862
1909	37030	49969	8059	8951	952948	297832
1910	42331	42566	13942	9970	864840	591230
1911	50492	51699	14999	13554	1586198	905168

Главными предметами отправленія были: хлѣбные грузы—17, алебастръ—207.5, известь всякая—12.9, фрукты сушеные—454.5, кирпичъ всякій—26.9, нефть и остатки—361.1, соль всякая—127.6, сѣмя хлопчатниковое—93.2, уголь всякій—96.2, хлопокъ—120.6, гуза—16.6, консервы всякіе—33.7, фрукты свѣжіе—12.3 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Мельниково прибыли: хлѣбные грузы—466.3, рисъ—10.7, жмыхи хлопчатниковые—26.1, кирпичъ всякій—23.8, лѣсной строительный матеріалъ—67.2, желѣзо и сталь—56.8,

желѣзныя и чугунныя издѣлія—16.2, керосинъ—15.7, шелуха хлопчатниковыхъ сѣмянъ—21.7, сѣно—17.9, хлопокъ—38.5, гуза—15.3 т. п. и др.

Близъ Мельниково много густонаселенныхъ сартами мѣстъ, гдѣ главнымъ источникомъ благосостоянія служатъ почти исключительно садоводство и земледѣліе и связанныя съ ними промышленныя предпріятія.

Изъ окрестныхъ населенныхъ мѣстъ наиболѣе заслуживаютъ вниманія селенія Канибадамъ съ 30 т. жит. (производитъ громадное количество урюка) и Исфара—съ 25 т. жит. Хлопководство и культура риса приняли здѣсь широкіе размѣры.

Изъ минеральныхъ богатствъ окрестностей Мельникова заслуживаютъ серьезнаго вниманія нефтяной промыселъ О-ва „Санто“ и каменноугольные промыслы Нивоварова, Эйленфельда и Григорьева. Всѣ три промысла пока плохо работаютъ. Въ дополненіе можно упомянуть о ломкѣ алебастра близъ Канибадама, но и это дѣло пока не имѣетъ промышленнаго значенія.

Что же касается до разработки имѣющихся здѣсь мѣсторожденій мѣди, соли, азбеста и сѣрныхъ горячихъ водъ, то эти промыслы находятся еще въ зачаточномъ состояніи.

Наиболѣе крупными промышленными предпріятіями являются два хлопкоочистительныхъ завода бр. Вадьяевыхъ и Юсуфа Давыдова.

85) ПОСЬЕТОВКА.

Ст Посьетовка IV к., отстоитъ отъ Черняева I на 153.1 в., лежитъ на 194.6 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 462 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—58 кв с., пакгаузъ площадью 16 кв. с, крытыхъ товарныхъ платформъ—60 кв. с. и открытыхъ—177.3 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 73 т. пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 1083 багажныхъ квитанцій, 2610 товарныхъ отправкахъ и 3095 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, передачѣ 1569 частныхъ и 58 т. служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 2716 т. п., въ томъ числѣ багажа—12 т. п., товаровъ большой скорости—3056 п., товаровъ малой скорости—2599 т. п. и клади Управленія дороги—102 т. п.

Валовая выручка Посьетовки въ 1902 г. была—35 т. р., 1909 г.—123 т. р., 1910 г.—175 т. р. и въ 1911 г.—236 т. р.

Пассажирское и грузовое движеніе Посьетовки за послѣднія 12 лѣтъ представлено въ слѣдующей таблицѣ:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Прир.	Отправ.	Приб.
1900	11069	13526	1634	1643	600234	34688
1901	16500	20914	1568	2488	738993	100603
1902	18926	24796	2525	2506	835305	80616
1903	22401	27914	2589	6807	955123	117307
1904	23033	9692	3000	2405	1092981	119565
1905	16957	22070	1744	1376	765176	103886
1906	21849	26064	3415	2290	891602	195572
1907	28067	33104	4375	6985	1009634	387864
1908	50359	49369	5524	5034	1022211	343265
1909	53651	41460	5457	6493	1121306	534938
1910	63572	67973	4348	10468	892733	613893
1911	73076	81573	7282	10102	1293279	1299833

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—15, жмыхи хлопчатниковые—68.2, соль всякая—710.5, сѣмя хлопчатниковое—98.1, шелуха хлопчатниковая—20.7, сѣно—31.8, хлопокъ—166.1, гуза—33.9, масло хлопчатниковое—88.1 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Посьетовка прибыли: хлѣбные грузы—

199.7, рисъ—18.8, жмыхи хлопчатниковые—148, лѣсной строительный матеріалъ—102,4, нефть и остатки—10, керосинъ—22.2, сѣмя хлопчатниковое—610.6, шелуха хлопчатниковыхъ сѣмянъ—37.8, уголь каменный—13.1, хлопокъ—20, гуза—45.6 т. п. и др.

Въ 2 вер. отъ станціи имѣется маслобойный заводъ Торговаго Дома бр. Крафтъ, производящій около 400 т. п. масла въ годъ.

Посьетовка находится въ центрѣ хлопководственнаго раіона, который въ то же время является весьма богатымъ разными ископаемыми.

Въ 18 верстахъ отъ станціи лежитъ мѣсторожденіе мѣди кн. Лобанова-Ростовскаго, соляные промыслы и лечебные источники, еще очень мало изслѣдованные во врачебномъ отношеніи.

86). КОКАНДЪ

Ст. Кокандъ III кл., отстоитъ отъ Черняева I на 178.3 в., лежитъ на 208.5 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 6767 с. стацціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—570 кв. с., пакгаузъ площадью 132 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ 42 кв. с., открытыхъ—116.8 кв. с.

На станціи двухклассное училище смѣшаннаго типа съ 82 мальчиками и 60 дѣвочками на 1 Января 1912 года и больница на 15 кроватей.

Работа станціи въ 1911 году выразилась въ продажѣ 352 т. пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 16514 багажныхъ квитанцій, 28 т. товарныхъ отправкахъ и 59 т. прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 21040 частныхъ и 641 т. служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 15424 т. п., въ томъ числѣ багажа—171 т. п., товаровъ малой скорости—15140 т. п., товаровъ большой скорости—5 т. п. и клади Управленія дороги—107 т. п.

Валовая выручка ст. Кокандъ въ 1902 г. достигла 1.771 т. р., въ 1909—3.047 т. р., въ 1910—5.578 т. и въ 1911 г.—5.837 т. р.

Грузооборотъ станціи быстро растетъ, особенно по прибытію; равнымъ образомъ растетъ и пассажирское движеніе, которое за послѣднія 12 лѣтъ болѣе чѣмъ утроилось. Хотя въ количественномъ отношеніи прибытіе слишкомъ втрое превышаетъ отправленіе, но по стоимости первое значительно больше послѣдняго.

Отправляется преимущественно высокоцѣнный хлопокъ, а прибываютъ болѣе дешевые хлѣбные грузы.

Колебаніе общихъ итоговъ пассажирскаго и грузового движенія за послѣднія 12 лѣтъ и перечень главнѣйшихъ предметовъ полученія и отправленія за послѣдніе три года представлены въ нижеслѣдующемъ сопоставленіи:

	Пассажировъ		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	72989	74253	35622	35877	1814496	2435406
1901	112692	124759	50610	42572	2218739	4429086
1902	113025	104248	58594	41359	2325690	3518084
1903	122640	114462	89634	58955	2208988	4336556
1904	115338	126314	74405	72842	2019990	5705035
1905	109234	108710	53946	68662	2156186	4338081
1906	136220	138158	93105	93710	2977483	6141168
1907	165553	157915	79092	100155	3389839	7666869
1908	227228	223593	76808	110671	2690953	6576374
1909	257239	241729	108623	96834	3321374	7659615
1910	305139	281298	130559	125190	3445072	11626876
1911	352452	356648	113589	136096	4834354	15431481

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—616.6, цементъ—14.8, чай зеленый 57.7, фрукты сушеные—25.8, жмыхи хлопчатниковые—560.6, лѣсной строительный матеріалъ—41.8, деревянныя издѣлія—10.5, дрова—25.7, желѣзо и сталь—26.4, желѣзныя и чу-

гунныя издѣлія 26 7, кожи невыдѣланныя— 19.7, льняныя и пеньковыя ткани—17.1, хлопчатобумажныя ткани—351.9, нефть и остатки—21.5, мыло всякое— 44.6, овчины всякія—56.8, мѣшки —41.3, сахаръ-рафинадъ -20, сахарный песокъ— 11.2, посуда стекляная водочная—75.6, сѣмя хлопчатниковое—100.9, шелуха хлопчатниковая— 192.8, уголь всякій—12.2, хлопокъ—1565.2, гуза—11.2, масло хлопчатниковое—527.9, металлы и сплавы —12.6, плетеныя издѣлія всякія—13.5, резина всякая—13, вата—29.7, шелкъ и коконы—29.7, экипажи и принадлежности—10.5 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Кокандъ прибыли: хлѣбные грузы—4675.7, алебастръ и гипсъ—77.1, известь всякая—113.1, цементъ—172.1, асфальтъ —12.3, рисъ - 341.2, чай всякій—176.5, кишмишъ —13.6, бумага всякая—22.4, веревки -23.2, вина виноградныя—24.9, вино хлѣбное—49.3, жмыхи хлопчатниковые—167.8, кирпичъ всякій—53.5, лѣсной строительный матеріалъ—1108.3, шпалы —340.6, дрючки—23.6, дрова—1.488.1 посуда фарфоровая—50.3, орѣхи всякіе—37.6, чугунъ всякій—24.8, желѣзо и сталь—203.3, желѣзныя и чугунныя издѣлія—145, скобяной и ножевой товаръ—12.3, сало всякое —14, хлопокъ—108.7, гуза—110.1, земледѣльческія орудія—13.5, камень строительный—20, краски всякія—12.3, сода всякая —24.6, мыло всякое—15.8, кожи невыдѣланныя —28.4, льняныя ткани и матеріи— 72.3, хлопчатобумажныя ткани—754.5, шерстяныя ткани—27.9, нефть и остатки—219 3, керосинъ—241.5, нефтяныя смазочныя масла—10.9, машинныя части, кромѣ земледѣльческихъ—54.8, овощи огородные —64.5, портеръ и пиво—134.8, пряжа всякая— 28.2, сахаръ-рафинадъ—85.4, сахарный песокъ —220.2, патока картофельная—53.6, свѣчи всякія—10, соль всякая—23.9, спички—12.6, стекла

всякія—12.9, сѣмя хлопчатниковое—2213.8, шелуха хлопчатниковыхъ сѣмянъ—50.1, табакъ всякій—16.7, сѣно—56.1, уголь каменный—399.2, уголь древесный—74.7, т. п. и др.

Кокандъ расположенъ въ центрѣ обширной Ферганской долины, въ ея равнинной части, въ 30 вер. отъ Сыръ-Дарьи, въ богатомъ оазисѣ со множествомъ хлопководственныхъ плантацій. Этотъ городъ является центромъ не только Ферганскаго, но и всего русскаго хлопководства. Съ ближайшихъ и дальнихъ окрестностей свозится сюда хлопокъ-сырецъ для очищенія его отъ сѣмянъ, пересортировки и переупаковки для дальнѣйшей отправки въ хлопкообрабатывающіе районы внутреннихъ губерній Россіи.

Изъ многихъ хлопкоочистительныхъ заводовъ, тяготѣющихъ къ станціи Кокандъ, можно указать на слѣдующіе: Бр. Крафтъ, Мирза Махмудова, Вадьяева, Потеляхова, Мухамедъ Джанова, Абдурахманъ Баева, Гачибаева, Московскаго Торговаго Товарищества, Товарищества Большой Ярославской Мануфактуры, Махмудъ Магомедова, Махмудова, Закирбаева, Швецова, Чернова, Рустамбекова.

Въ связи съ хлопкоочистительными заводами находятся и маслобойные, изъ коихъ наиболѣе значительными являются заводы: Потеляхова, Умарова, Бр. Вадьяевыхъ. Въ 62 в. отъ Коканда, въ г. Чустѣ имѣется заводъ Туркестанскаго Торгово-Промышленнаго Т-ва Соловьева.

Огромныя разнообразныя и сложныя комбинаціи взаимоотношеній между продавцами, покупателями и различнаго типа комиссіонерами и комми-вояжерами вызвали необходимость учрежденія въ Кокандѣ Биржевого Комитета, который очень дѣятельно работаетъ въ своей области и много содѣйствуетъ урегулированію мѣстной торговли и выясненію ея нуждъ.

Значительные торговые обороты главнѣйшихъ предметовъ покупки и продажи Ферганы—хлопка, шелка, хлопчатниковыхъ и шелковичныхъ сѣмянъ (грены), а также хлѣба въ зернѣ и мукѣ потребовали приливъ громадныхъ капиталовъ и столичные банки, чутко прислушиваясь къ пульсаціи коммерческой жизни, поспѣшили открыть въ Кокандѣ свои отдѣленія, производящія нынѣ громадныя операціи. Изъ кредитныхъ учрежденій, оперирующихъ въ Кокандѣ, наиболѣе важными являются Отдѣленія: Русско-Азіатскаго, Азовско-Донского, Сибирскаго, Московско-Купеческаго, Московско-Учетнаго, Соединеннаго, Волжско-Камскаго, Самарскаго Поземельнаго и, наконецъ, Государственнаго, являющагося не только банковскимъ учрежденіемъ въ прямомъ смыслѣ слова, но и своеобразнымъ регуляторомъ для всякихъ кредитныхъ и финансовыхъ операцій, совершаемыхъ частными банками.

Главнѣйшими операціями перечисленныхъ банковъ является учетъ векселей, подтоварный кредитъ, ссуды подъ разными формами и комиссіонная дѣятельность по продажѣ и покупкѣ разныхъ товаровъ, преимущественно хлопка, шелка, хлѣба въ зернѣ и мукѣ, чая, сахара, мануфактуры и пр.

Конкурируя между собою въ погонѣ за кліентурой, банки часто становятся въ рискованныя положенія и терпятъ убытки на ссудахъ. А конкуренція необходима, ввиду накопленія въ банкахъ свободныхъ капиталовъ, значительно превышающихъ спросъ на нихъ.

Хотя Кокандъ не есть пограничный пунктъ, но, такъ какъ онъ является центромъ всей торговли и промышленности Ферганской области и отчасти регулируетъ нашу торговлю съ прилегающимъ Китайскимъ Туркестаномъ, то тамъ учреждена таможня, въ которой происходитъ съ

одной стороны очищеніе пошлиной привозныхъ товаровъ и съ другой—возвратъ акциза и пошлины съ нѣкоторыхъ, вывозимыхъ заграницу, товаровъ.

Въ 1910 году въ Кокандскую таможню поступило пошлины 276 т. р. Всего черезъ Иркештамъ привезено разныхъ товаровъ на 3205 р. и, слѣдовательно, пошлина поступила лишь за заграничный транзитный товаръ, пришедшій туда черезъ Батумъ-Баку-Красноводскъ для очистки пошлиной. Такимъ товаромъ былъ чай, главнымъ образомъ зеленый въ количествѣ 21220 пуд. на сумму 319 т. р,

Изъ Россіи же прошло черезъ Кокандъ заграницу гораздо больше: въ 1910 году всего вывезено 2106 т. п. на сумму 1912 т. р. Главнымъ предметомъ отпуска была бумажная мануфактура, которой вывезено 32952 п.; затѣмъ слѣдуетъ сахарный песокъ -18663 п., сахаръ-рафинадъ—11534 п., керосинъ—8932 п. и спички—1527 п.

Случаевъ задержанія контрабанды было 34 на сумму 2792 руб.

Благодаря своей оживленной торговой дѣятельности, населеніе Коканда быстро увеличивается не столько, конечно, въ силу естественнаго прироста, сколько иммиграціей изъ внутреннихъ губерній Россіи и разныхъ частей Туркестанскаго края. По всеобщей переписи, населеніе Коканда въ 1897 г опредѣлилось въ 82 т. душъ, а къ 1909 году цифра эта поднялась до 113.6 т. душъ, т. е. на 40%.

Къ Коканду примыкаетъ нѣсколько подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ путей частнаго пользованія, изъ коихъ наиболѣе значительнымъ является Кокандъ-Наманганская, 85.73 в., проходящая черезъ весьма оживленную въ торгово-промышленномъ отношеніи область и кончающаяся въ большомъ коммерческомъ пунктѣ—Наманганѣ.

87) СѢРОВО.

Ст. Сѣрово IV кл., отстоитъ отъ Черняево I на 202 в., лежитъ на 205.6 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 743.9 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 40 кв. с., пакгаузъ площадью 16 кв. с., и открытыхъ товарныхъ платформъ—180 кв. с.

Работа станціи въ 1911 году выразилась въ продажѣ 95529 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 1414 багажныхъ квитанцій, 1556 товарныхъ отправкахъ и 2679 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 2811 частныхъ и 47 т служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 1982 т. п., въ томъ числѣ багажа—94 т. п., товаровъ большой скорости—1786 п., малой—1914 т. п. и клади Управленія дороги—43 т. п.

Валовая выручка въ 1902 г. составляла 44 т. р., въ 1909 г. цифра эта поднялась до 125 т., въ 1910 г. до—253 т. и въ 1911 г.—до 306 т. р.

Какъ пассажирское, такъ особенно грузовое движеніе за послѣднія 12 лѣтъ постоянно растутъ, какъ это явствуетъ изъ нижеслѣдующаго сопоставленія:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ бол. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправл.	Приб.	Отправл.	Приб.
1900	14602	12434	812	1047	110984	34183
1901	27616	24176	2150	2147	167342	99451
1902	25899	28036	3736	2517	189539	152853
1903	3330	31688	3456	6280	239868	212062
1904	30809	31407	2549	3276	153876	132255
1905	24990	26868	3089	5250	179752	145070
1906	29629	31224	3491	3416	138959	152533
1907	40295	41492	4958	3562	273283	347658
1908	59078	60303	7979	5457	302946	494838
1909	66068	80599	8287	8722	404044	551111
1910	73258	76208	11284	9794	357499	887331
1911	95529	96819	9474	18826	682796	1218942

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—30.6, сѣмя хлопчатниковое—325.8, хлопокъ—229.4, гуза—64.6 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Сѣрово прибыли: хлѣбные грузы—484.1, рисъ—96, жмыхи хлопчатниковые—162.3, кирпичъ всякій—39.8, лѣсной строительный матеріалъ—62.6, дрова—43, камень строительный—79.8, нефть и остатки—17.7, керосинъ—23.8, соль всякая—12.6, сѣмя хлопчатниковое—24.1, шелуха хлопчатниковыхъ сѣмянъ—86.7, уголь каменный—31.5 т. п. и др.

Въ окрестностяхъ станціи много хлопчатниковыхъ плантацій, а около станціи сгруппировались хлопкоочистительные заводы: Н. Н. Крафта, Общества „Хлопокъ", Азимбаева, Рауха, Андреевскаго Товарищества. Здѣсь же имѣются двѣ большія мукомольныя мельницы—Умарова и Никольскаго.

88). ВАННОВСКАЯ.

Ст. Ванновская IV кл., отстоитъ отъ Черняево I на 225.7 в., лежитъ на 218.6 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 11151.9 с станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—86 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ 149 кв. с., пакгаузъ площадью—16 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ—149 кв. с.

Работа станціи въ 1911 году выразилась въ продажѣ 51 т. пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 998 багажныхъ квитанцій, 2062 товарныхъ отправкахъ и 3057 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 2108 частныхъ и 63579 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 2246 т. п., въ томъ числѣ товаровъ большой скорости—7 т. п., малой—1874 т. п., багажа—16 т. п. и клади Управленія дороги—349 т. п.

Валовая выручка станціи въ 1902 г. была 35 т. р., въ 1909 г.—130 т. р., въ 1910 г.—243 т. р. и въ 1911 г.—288 т. р.

Пассажирское движеніе за послѣднія 12 лѣтъ учетверилось, тогда какъ грузовое увеличилось слишкомъ въ 40 разъ, какъ это видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ бол. скор., пуд		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отрав.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	9667	10688	368	610	16623	24347
1901	18184	19780	1632	2209	124360	179147
1902	17485	20170	3342	3843	108015	165960
1903	13342	18277	3232	4937	129274	157214
1904	20055	22875	1937	3023	148966	329811
1905	21032	22988	2852	4304	584055	484000
1906	22643	23808	5065	6986	1070534	417285
1907	26308	28015	5470	6147	1180584	509979
1908	37217	38188	10647	5840	758419	416600
1909	38867	38529	8929	5481	393276	581501
1910	42087	41697	9962	7374	569983	1167225
1911	51375	52436	9658	10283	829170	1077533

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы — 27.9, нефть и остатки — 167.4, керосинъ — 339.7, сѣмя хлопчатниковое — 163 8, хлопокъ — 85.5 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Ванновская прибыли: хлѣбные грузы — 383.6, рисъ — 116.7, жмыхи хлопчатниковые — 93.8, лѣсной строительный матеріалъ — 57.9, дрова — 91.6, желѣзо и сталь — 10.7, желѣзныя и чугунныя издѣлія — 55.8, нефть и остатки — 145.9, соль всякая — 12.8, сѣмя хлопчатниковое — 11.7, уголь каменный — 25.3 т. п. и др.

Окрестности станціи заняты плантаціями не только хлопчатника, но и шелковицы, дающія возможность населенію заниматься весьма выгоднымъ шелководственнымъ промысломъ.

Въ 18 верстахъ отъ станціи, въ Маргеланскомъ уѣздѣ есть нефтяной промыселъ Чиміонскаго Общества „Чиміонъ“. Отъ промысла до завода, находящагося около самой станціи Ванноо-

ская, нефть перекачивается по нефтепроводу и здѣсь подвергается дробной перегонкѣ. Заводъ оборудованъ для обработки гораздо большаго количества нефти, чѣмъ ея можетъ давать нынѣ эксплоатируемый промыселъ. Заводъ связанъ съ желѣзной дорогой подъѣзднымъ путемъ длиною въ 74 саж.

89). ГОРЧАКОВО.

Ст. Горчаково IV кл., отстоитъ отъ Черняево I на 243.3 в., лежитъ на 252.5 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 2035.1 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—154 кв. с., пакгаузъ площадью 44 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ—240 кв. с., открытыхъ—24 кв. с.

На станціи имѣется 1 одноклассное училище смѣшаннаго типа съ 16 мальчиками и 21 дѣвочкой на 1 Января 1912 года.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 302 т. пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 6536 багажныхъ квитанцій, 6876 товарныхъ отправкахъ и 19 т. прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 12 т частныхъ и 153 т. служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 7877 т. п., въ томъ числѣ багажа—71 т. п., товаровъ большой скорости—16 т. п., товаровъ малой скорости—7572 т. п. и клади Управленія дороги 217 т. п.

Валовая выручка станціи въ 1902 г. достигла 436 т. р., въ 1909 г.—953 т р., въ 1910 г.—1.961 т. р. и въ 1911 г.—2.335 т. р.

Ростъ пассажирскаго и грузового движенія за послѣднія 12 лѣтъ представленъ въ нижеслѣдующей таблицѣ, изъ которой явствуетъ, что первое учетверилось, а второе упятерилось.

	Пассажир.		Багажа и грузовъ бол. скор., пуд		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отрав.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	57596	51550	17323	13572	370761	598270
1901	112357	100691	23774	20093	406235	962889
1902	116374	112272	26043	27191	560749	961273
1903	90321	92023	26238	26101	710650	996578
1904	107626	126432	25258	18771	780576	1635894
1905	101945	95595	18001	18969	777616	1207610
1906	94796	102473	21609	21424	1193504	1728997
1907	129699	127995	32053	22330	1103403	2358154
1908	190031	169112	34330	22792	1241977	2568074
1909	193050	188306	35808	25212	1488149	3007765
1910	235161	215031	35585	35578	1256191	4371666
1911	301608	273538	48265	48669	2004236	5533723

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—169.5, лѣсные строительные матеріалы—10, нефть и остатки—11.2, овчины всякія—28 3, овощи огородные—12.4, сѣмя хлопчатниковое—129.9, хлопокъ—1355.5, масло хлопчатниковое—118.4, шелкъ и коконы—23 5 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Горчаково прибыли: хлѣбные грузы—2510.4, алебастръ и гипсъ—11.4, цементъ—14.9, рисъ—547.6, чай всякій—89 6, посуда фарфоровая—14.3, кишмишъ—11.2, жмыхи хлопчатниковые—173.1, уголь каменный—214.7, уголь древесный—31, кирпичъ всякій—18.7, лѣсной строительный матеріалъ—222.8, дрова—38.3, желѣзо и сталь—58.7, желѣзныя и чугунныя издѣлія—54.6, кожи невыдѣланныя—16.6, льняныя ткани и матеріи—18.6, хлопчатобумажныя ткани—21, нефть и остатки—140.2, керосинъ—171.1, машинныя части, кромѣ земледѣльческихъ—15.7, овощи огородные—11.4, пряжа всякая—12, сахаръ-рафинадъ—29.1, сахарный пе-

сокъ—92, патока картофельная—17.6, соль всякая—90.3, сѣмя хлопчатниковое—176.3, шелуха хлопчатниковыхъ сѣмянъ—69, сѣно—88.1 т. п. и др.

Станція Горчаково развивается чрезвычайно быстро, благодаря успѣхамъ хлопководства и шелководства. Начиная отъ самой станціи съ такими тяготѣющими къ ней населенными пунктами, какъ Старый Маргеланъ, Наманганъ и Скобелево, по всюду встрѣчаются промышленныя предпріятія, связанныя съ упомянутыми выше двумя отраслями сельскаго хозяйства. Изъ хлопкоочистительныхъ заводовъ можно упомянуть заводы: Абдурахмана Ходжаева, Мухамеда Бергенева, Мамедъ-Бай-Баева, Магомедъ Ходжаева, Юсунъ-Баева, Товарищества Большой Ярославской Мануфактуры, Эстеръ Даутбаевой, Миллябаева, Мухамедъ Сарымсакова и др.

Въ 2 верстахъ отъ станціи, въ сел. Суркъ-Тепе, имѣется маслобойный заводъ Сарымсакова производительностью 250 т. п. масла; въ 5 вер., въ сел. Ташлакъ такой же заводъ Батырбекова—450 т. п.; при самой станціи дѣйствуетъ еще заводъ Ходжаева, производящій 500 т. п. масла.

До послѣдняго времени къ Горчакову же тяготѣли 3 большихъ маслобойныхъ завода въ Наманганѣ, а теперь, съ открытіемъ Кокандъ-Наманганской ж. д., тяготѣютъ къ Коканду.

Кромѣ того, здѣсь имѣется нѣсколько устройствъ для сушки и прессованія коконовъ, въ томъ числѣ заведеніе Анчеллери, и нѣсколько мелкихъ кожевенныхъ заводовъ.

90) Ф Е Д Ч Е Н К О.

Ст. Федченко IV кл., отстоитъ отъ Черняево I на 275 в., лежитъ на 235.4 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 1207.3 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—78 кв. с., пакгаузъ площадью—16 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ—100 кв. с., открытыхъ—40 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 209 т. пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 2957 багажныхъ квитанцій, 4796 товарныхъ отправкахъ и 11121 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 3750 частныхъ и 71215 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 6911 т. п., въ томъ числѣ багажа—39 т. п., товаровъ большой скорости—29 т. п., товаровъ малой скорости—6711 т. п. и клади Управленія дороги —133 т. п.

Валовая выручка станціи въ 1902 г. достигла 88 т. р., въ 1909 г.—448 т. р., въ 1910 г.—1.044 т. р. и въ 1911 г.—1.723 т. р.

Грузовое и пассажирское движеніе за послѣднія 12 лѣтъ представлены въ слѣдующей таблицѣ:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ бол. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправл.	Приб.	Отправл.	Приб.
1900	21727	23593	2645	6588	240925	184648
1901	42828	45141	2979	9583	612454	216584
1902	53571	53388	9243	16466	536433	274727
1903	45870	56327	5383	25378	643888	360604
1904	65175	75738	6135	16939	781653	1293267
1905	54658	68650	9239	14813	908350	971092
1906	64761	60898	12254	20302	1555774	1621965
1907	75497	95849	12025	23142	1552858	1777483
1908	108603	150527	13296	20178	1484015	2189157
1909	113957	146219	8982	25503	2018482	2661127
1910	144831	186380	12312	47828	1935001	2830907
1911	208563	263720	14156	72038	2256946	4544321

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы — 128.7, жмыхи хлопчатниковые — 385.6, кирпичъ всякій — 19.7, мыло всякое — 21.6, мѣшки — 10, посуда стеклянная водочная — 12.1, сѣмя хлопчатниковое — 514.4, хлопокъ — 789.9, гуза — 14.8, масло хлопчатниковое — 264.5, вата — 10.1 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Федченко прибыли: хлѣбные грузы — 1.509.3, известь всякая — 12.6, цементъ — 23.6, рисъ — 151.9, чай всякій — 20, жмыхи хлопчатниковые — 80.6, кирпичъ всякій — 70.5, лѣсные строительные матеріалы — 232.5, дрючки — 10.4, дрова — 224.9, желѣзо и сталь — 30, желѣзныя и чугунныя издѣлія — 11, камень строительный — 23.2, хлопчатобумажныя ткани — 12, нефть и остатки — 114.2, керосинъ — 39.2, машинныя части, кромѣ земледѣльческихъ — 24.9, мѣшки всякіе — 12.7, овощи огородные — 17.9, портеръ и пиво — 28 1, сахаръ-рафинадъ — 10.9, сахарный песокъ — 37.7, соль всякая — 112.4, сѣмя хлопчатниковое — 1.051.7, шелуха хлопчатниковыхъ сѣмянъ — 259.1, сѣно — 45.7, уголь каменный — 123.1, уголь древесный — 26.7 т. п. и др.

Ст. Федченко лежитъ среди чрезвычайно густонаселенныхъ туземцами селеній, каковы, напр., Шариханъ, откуда подходитъ къ станціи узкоколейная желѣзная дорога на протяженіи 16 в., принадлежащая Давыдбаеву. Другой, болѣе короткій, путь подходитъ къ ст. Федченко отъ склада Андреевскаго Товарищества на протяженіи 266 саж.

Кромѣ Шарихана, насчитывающаго у себя болѣе 40 т. жителей, въ такомъ же разстояніи отъ станціи лежитъ другой важный населенный пунктъ Кара-Тепе-Чаукенъ, насчитывающій у себя болѣе 30 т. ж. Все населеніе занимается хлопководствомъ и шелководствомъ. Хлопка собирается здѣсь такъ много, что онъ даетъ работу 16 хлопкоочистительнымъ заводамъ и одному

маслобойному заводу Андреевскаго Торгово-Промышлененнаго Т-ва, производящему въ годъ около 2.800 т. п. масла. Въ числѣ первыхъ можно указать заводы: Большой Ярославской Мануфактуры въ селеніи Кува (около 25 т. ж.), Атахана Баратъ Баева, Сеидъ Ахметъ Ходжаева, Московскаго Торгово-Промышленнаго Товарищества, Алима Джанова, Израилъ Баева, Худаяръ Банова, Аб. Колонтарова, М. В. Давыдова, Каттукъ Баева, Зигеля и Рейсгагена, Умарова и др.

Здѣсь начинаютъ зарождаться и нѣкоторые горные промыслы, въ томъ числѣ добыча мѣдной руды (въ 1910 г. 20 т. п.) на промыслѣ Тюи-Мугенскаго Ферганскаго Общества для добычи рѣдкихъ металловъ, въ 45 в. отъ станціи.

91) А С С А К Е.

Ст. Ассаке IV кл., отстоитъ отъ Черняево I на 289.5 в., лежитъ на 239.8 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 780 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 73 кв. с., пакгаузъ площадью 36 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ—60 кв. саж.

Къ станціи подходитъ небольшая желѣзнодорожная вѣтка въ 81 саж. отъ складовъ Туркестанскаго Торгово-Промышленнаго Товарищества К. М. Соловьева и К-о.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 67 т. пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 955 багажныхъ квитанцій, 4768 товарныхъ отправкахъ и 5261 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 2202 частныхъ и 57 т. служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 5169 т. п., въ томъ числѣ товаровъ большой скорости—3 т. п., товаровъ малой скорости—5026 т. п., багажа—15 т. п. и клади Управленія дороги 126 т. п.

Станція Ассаке открыта всего четыре года тому назадъ и, благодаря своимъ хлопковымъ плантаціямъ, растетъ чрезвычайно быстро. Валовой доходъ Ассаке въ 1909 г. достигъ 289 т. руб., въ 1910 г.—654 т. р. и въ 1911 г.—894 т. р.

Равнымъ образомъ, растутъ и пассажирское и грузовое движеніе за послѣдніе 4 года, какъ это явствуетъ изъ нижеслѣдующей таблицѣ:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ	Приб.	Отправ.	Приб.
1908	46288	16	2994	10265	783996	750376
1909	45977	82	7865	7471	1622320	1218410
1910	52059	76	3359	10326	1886542	1830950
1911	66680	157	4438	12201	2460182	2472555

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—93.3, сѣмя хлопчатниковое —1.578.3, хлопокъ—779.1. т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Ассаке прибыли: хлѣбные грузы —1.137.3, рисъ—43.5, жмыхи хлопчатниковые—57.9, лѣсные строительные матеріалы—274.7, дрючки—16.8, дрова—210.6, нефть и остатки—13.9, керосинъ—45.1, мѣшки всякіе—12.6, сахарный песокъ—31. соль всякая—41.8, шелуха хлопчатниковыхъ сѣмянъ—113.5 сѣно—147.6, уголь каменный—123.6. т. п. и др.

Въ числѣ хлопкоочистительныхъ заводовъ, тяготѣющихъ къ ст. Ассаке, можно указать на заводы: Аюлова, Смыкаева, И. Н. Алекова, Бр. Вадьяевыхъ, Мумимбаева, Ядгарова, Плокасова, Андреева и Короткина и др. Нѣкоторыя изъ поименованныхъ фирмъ имѣютъ по два завода.

92) Андижанъ.

Ст. Андижанъ III кл., отстоитъ отъ Черняево I на 305.3 в., лежитъ на 245.7 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 4028.5 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 566 кв. с., пакгаузъ площадью 40 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ—570 кв. с., открытыхъ—204 кв. с.

На станціи имѣются одноклассное училище смѣшаннаго типа съ 32 мальчиками и 39 дѣвочками на 1 Января 1912 г. и пріемный покой на 2 кровати.

Къ станціи подходятъ три небольшія желѣзнодорожныя вѣтки частнаго пользованія: Туркестанскаго Торгово-Промышленнаго Товарищества на протяженіи 413 саж., Восточнаго Общества—79 с. и Товарищества Бр. Нобель—75 с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 258 т. пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 8470 багажныхъ квитанцій, 18 т. товарныхъ отправкахъ и 44 т. прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 8677 частныхъ и 246 т. служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 21786 т. п., въ томъ числѣ багажа—96 т. п., товаровъ большой скорости—72 т. п., товаровъ малой скорости—21221 т. п. и клади Управленія дороги—397 т. п.

Валовая выручка станціи въ 1902 г. была 787 т. р., въ 1909г.—2.344 т. р., въ 1910 г.—4.641 т. р. и въ 1911 г.—5.568 т. р.

Пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 12 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ бол. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправл.	Приб.	Отправл.	Приб.
1900	42310	37548	11470	52620	1754085	1655415
1901	73148	64739	16814	77096	2730355	1862920
1902	71232	65294	16982	85897	2231969	1972285
1903	80833	59980	26866	68824	2085562	2372606
1904	96898	70771	17379	60202	2924736	3044927
1905	76240	64191	17757	46510	2416196	2298598
1906	105039	82033	23905	73448	4679049	3714630
1907	123381	101869	29877	77079	4940792	5420005
1908	169176	178436	39874	68652	4241609	5371743
1909	167082	175402	41744	106115	4305431	6809178
1910	202017	219734	50514	141556	4774999	11269938
1911	258150	273126	55640	123896	7248621	13738975

Главными предметами отправленія въ 1911 г были: хлѣбные грузы—495.8, вино хлѣбное—28.6, жмыхи хлопчатниковые—1.007.4, кирпичъ всякій—76.5, дрова—13.9, желѣзо и сталь—16.5, кожи невыдѣланныя—16.4, мыло всякое—35.6, овчины всякія—53.8, мѣшки—18.5 посуда стеклянная водочная—48.8, сѣмя хлопчатниковое—1445.5, шелуха хлопчатниковая—512.9, табакъ и издѣлія—11.9, орѣхи всякіе—12.2, хлопокъ—2505.1, шерсть овечья всякая—22.2, войлокъ и издѣлія—14.1, масло хлопчатниковое —572.8, вата—23, шелкъ и коконы—11.8. т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Андижанъ прибыли: хлѣбные грузы—5306.9, алебастръ и гипсъ—122.1. известь всякая—52.1, цементъ—43.3, рисъ—47.7, чай всякій—93.4. фрукты сушеные—14, кишмишъ—23.3, бумага всякая—12.8, веревки—18.3, вина виноградныя—28, вино хлѣбное—58.9, лѣсные строительные матеріалы—941.6, дрючки—53.9, дрова—1236.1, чугунъ всякій—

13.3, желѣзо и сталь—266.6, желѣзныя и чугунныя издѣлія—131.2, скобяной и ножевой товаръ—14.1, земледѣльческія орудія—20.3, краска всякая—10 4, сода всякая—23.1, мыло всякое—14, кожи невыдѣланныя—20.1, льняныя ткани и матеріи—41.3, хлопчатобумажныя ткани—295.4, нефть и остатки—302.8, керосинъ—379.1, машинныя части кромѣ земледѣльческихъ—45.8, мѣшки всякіе—21.7, овощи огородные—57.1, портеръ и пиво- 74.6, сахаръ-рафинадъ—128.9, сахарный песокъ—259.5, патока картофельная—24.1, свѣчки всякія- 10, соль всякая—456.7, спички —14.8, посуда стекляная водочная—24.5, сѣмя хлопчатниковое—1038.2, сѣно—120.7, уголь каменный—638 4, уголь древесный—26, посуда фарфоровая—44.8, орѣхи всякіе- -11.7 т. п. и др.

Андижанъ является значительнымъ пунктомъ для производства, а отчасти и транспортировки хлопка.

Здѣсь, какъ и въ Кокандѣ, имѣютъ своихъ представителей всѣ крупныя фирмы, заинтересованныя въ этой торговлѣ. Хлопкоочистительныхъ заводовъ въ Андижанѣ и его окрестностяхъ насчитывается нѣсколько десятковъ, въ числѣ ихъ можно указать на слѣдующіе заводы: Московскаго Торгово-Промышленнаго Общества, Потеляхова, Крафта, Т-ва Вл. Алексѣева, Т-ва Большой Ярославской Мануфактуры, О-ва „Хлопокъ“, Бр. Вадьяевыхъ и др. Здѣсь же имѣется нѣсколько крупныхъ маслабойныхъ заводовъ: Туркестанскаго Торгово-Промышленнаго Т-ва К. М. Соловьева, производящій около 2.800 т. п. масла въ годъ, Ферганскаго Маслобойнаго Т-ва—200 т. п. и С. и К. Валюли въ 48 в. отъ ст. въ селеніи Дордокъ, 140 т. п.

Для банковскихъ операцій въ Андижанѣ открыты отдѣленія: Государственнаго, Русско-

Азіатскаго, Московско-Учетнаго, Сибирскаго и Азовско-Донского.

Населеніе Андижана по первой народной переписи 1897 г. опредѣлилось въ 46.7 т. душъ, а для 1909 г. оно исчисляется въ 76.4 т. душъ.

III. Со станціи Мервъ отходитъ Мургабская вѣтвь въ 293.12 в., съ 8 ст. 93—100.

93) ТАЛХАТАНЪ-БАБА.

Ст. Талхатанъ-Баба IV кл., отстоитъ отъ Мерва на 37.6 в., лежитъ на 127.3 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 690.8 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній —35 кв. с. и пакгаузъ площадью 6 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 12277 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 276 багажныхъ квитанцій, 741 товарныхъ отправкахъ и 784 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 804 частныхъ и 18 т. служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 429 т. п., въ томъ числѣ товаровъ большой скорости—240 п., товаровъ малой скорости—343 т. п., багажа 6 т. п. и клади Управленія дороги—80 т. п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	2007	903	765	7	73	44616	15480
1909	10751	7553	8437	453	3564	187256	57752
1910	11824	11785	11620	1019	4397	151436	31639
1911	20412	12277	12760	1797	5846	250327	99200

Въ 1911 г. отправлены: хлѣбные грузы — 25 т., овощи огородные—30.9, сѣмя хлопчатниковое—59, хлопокъ—56.5, гуза—62.9, солома—10 т. п. и др.

Близъ станціи имѣется небольшой хлопкоочистительный заводъ.

94) ІОЛОТАНЬ.

Ст. Іолотань IV кл., отстоитъ отъ Мерва на 57.7 в., лежитъ на 132.2 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 855.2 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 38 кв. с., пакгаузъ площадью 22 кв. с., открытыхъ товарныхъ платформъ—69.9 кв с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 38 т. пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 1337 багажныхъ квитанцій, 1912 товарныхъ отправкахъ и 4244 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 193 частныхъ и 22 т. служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 486 т. п., въ томъ числѣ багажа—22 т. п., товаровъ большой скорости—8 т. п., малой скорости —390 т. п. и клади Управленія дороги—66 т. п.

Ст. Іолотань стала значительно оживляться только съ окончаніемъ сооруженія двухъ плотинъ Мургабскаго Государева Имѣнія—Іолотанской и Гиндукушской.

Валовой сборъ станціи въ 1902 г. былъ 15 т., въ 1909 г.—456 т., въ 1910 г. —196 т. и въ 1911 г. —224 т. р.

Колебанія въ пассажирскомъ и грузовомъ движеніи за послѣднія 11 лѣтъ показаны въ нижеслѣдующей таблицѣ:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1901	2938	3311	485	2821	87592	93334
1902	4672	4477	1142	1929	35364	86682
1903	4355	3934	1038	4399	31658	84803
1904	3295	2950	1211	2842	79825	80553
1905	3982	3899	1093	4612	117719	73208
1906	9547	8381	3372	10003	94290	84056
1907	17591	16591	3531	10215	136710	437264
1908	31185	31771	5476	15466	167053	3159118
1909	39533	39350	8187	27084	143387	1398002
1910	37941	37031	10469	18656	244757	266974
1911	37650	38800	8608	22327	169508	218442

Въ 1911 г. отправлены: хлѣбные грузы—55 т. кирпичъ всякій—14.2, хлопокъ—16, гуза- 25.2, солома—17.1 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Іолотань прибыли: хлѣбные грузы—43.3, рисъ—17.5, лѣсной строительный матеріалъ—20.5, портеръ и пиво—10 т. п. и др.

Благодаря обилію воды, около Іолотани развивается какъ хлопководство, такъ и хлѣбопашество. Жителей насчитывается здѣсь около 1.5 т. душъ.

95) СУЛТАНЪ-БЕНТЪ.

Ст. Султанъ-Бентъ IV кл., отстоитъ отъ Мерва на 71.3 в., лежитъ на 138.5 с надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 752.5 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—47 кв. с. и пакгаузъ площадью 6 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 9706 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 234 багажныхъ квитанцій, 227 товарныхъ от-

правкахъ и 407 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 120 частныхъ и 19 т. служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 134 т. п., въ томъ числѣ багажа—4 т. п., товаровъ большой скорости—32 п., товаровъ малой скорости—71 т. п. и клади Управленія дороги —58 т. п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Пр[illegible]
1902	542	552	503	23	36	2997	1047
1909	38990	7558	7382	600	3147	105779	80162
1910	7488	7162	6941	464	2384	46120	52477
1911	6705	9706	8749	1136	3201	55447	14286

Въ 1911 г. отправлены: хлѣбные грузы—11.4, гуза—30.4 т. п. и др.

Около станціи находится на Мургабѣ историческая плотина, построенная впервые въ XII вѣка Султаномъ Санджаромъ и дававшая жизнь всему Мервскому оазису въ продолженіе ряда вѣковъ. Она не разъ разрушалась врагами, вновь востановлялась и въ послѣдній разъ была разрушена Шахъ Мурадомъ въ 1784 году. Ровно сто лѣтъ этотъ памятникъ глубокой старины оставался въ развалинахъ, пока не воспослѣдовало Высочайшее Повелѣніе ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III о возстановленіи знаменитаго гидротехническаго сооруженія, о чемъ подробно разсказывается въ первой части этого труда.

96) ИМАМЪ-БАБА.

Ст. Имамъ-Баба IV класса, отстоитъ отъ Мерва на 121.3 в., лежитъ на 147.7 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 674.4 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній– 52 кв. с., пакгаузъ площадью 6 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 6771 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 108 багажныхъ квитанцій, 628 товарныхъ отправкахъ и 1036 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 383 частныхъ и 21557 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 235 т. п., въ томъ числѣ багажа—2265 п., товаровъ большой скорости—92 п., товаровъ малой скорости—175 т. п. и клади Управленія дороги—57 т. п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	505	263	272	—	116	19090	1306
1909	6328	4725	5213	257	1333	101525	15586
1910	9462	5626	6218	556	1415	108168	25197
1911	13406	6771	7334	528	2001	120489	51846

Въ 1911 г. вывезены: хлѣбные грузы—22.9, дрова—42, уголь всякій—39.6, гуза—10.7 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Имамъ-Баба прибыли: хлѣбные грузы—11.8, нефть и остатки 17.2 т. п. и др.

Въ послѣднее время, благодаря обилію воды, здѣсь начинаетъ развиваться хлопководство.

97) САРЫ-ЯЗЫ.

Ст. Сары-Язы IV кл., отстоитъ отъ Мерва на 158.1 в., лежитъ на 154.6 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 2665 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 154 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 2461 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 54 багажныхъ квитанцій, 976 товарныхъ отправкахъ и 1255 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 278 частныхъ и 84 т. служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 431 т. п., въ томъ числѣ багажа—703 пуд., товаровъ большой скорости—161 п., товаровъ малой скорости—54 т. п. и клади Управленія дороги —376 т. п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	885	305	248	10	85	4470	1314
1909	8610	2274	2063	238	707	16561	12491
1910	8276	2407	2364	159	602	12751	14762
1911	9148	2461	2215	227	658	45513	13046

Въ 1911 г. отправлены: хлѣбные грузы - 21.7 т. п. и др.

98) ТАШЪ-КЕПРИ.

Ст. Ташъ-Кепри, въ переводѣ каменный мостъ, отстоитъ отъ Мерва на 197.6 в., лежитъ на 162.3 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 681.1 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній 49 кв. с., пакгаузъ площадью 18.3 кв. с., крытыхъ

товарныхъ платформъ —18.4 кв. с., открытыхъ —118.3 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 18981 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 887 багажныхъ квитанцій, 2422 товарныхъ отправкахъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 1356 частныхъ и 28453 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 907 т. п., въ томъ числѣ багажа—6 т. п., товаровъ большой скорости—2 т. п., товаровъ малой скорости—817 т. п. и клади Управленія дороги—82 т. п.

Валовая выручка въ 1902 г. была 44 т., въ 1909 г.—188 т., въ 1910 г.—248 т. р. и въ 1911 г. —307150 р.

Пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 11 лѣтъ, хотя и медленно, растутъ, что явствуетъ изъ нижеслѣдующей таблицы:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1901	2757	2835	612	1408	69239	56843
1902	3367	3699	1349	1665	127796	152586
1903	4017	4157	970	3021	133934	182153
1904	3532	4223	1425	2095	195201	168615
1905	4041	3502	1649	3667	150850	167345
1906	6594	6626	2380	5711	152467	243375
1907	8675	8628	2864	6941	207616	287539
1908	12650	12076	4069	7366	188910	337090
1909	15430	16003	4637	9760	252424	339912
1910	16731	16795	4467	8827	250777	454629
1911	18981	19117	4343	8253	323115	422073

Въ 1911 г. отправлены: овчины всякія—13.1, орѣхи всякіе—40.8, хлопокъ—77, шерсть овечья всякая—60.4, гуза—89.4 т. п. и др. Въ томъ же году прибыли: хлѣбные грузы—93.9, рисъ—15.4, кирпичъ всякій—25.5, лѣсной строительный мате-

ріалъ—37, дрова —17.2, хлопчатобумажныя ткани —16.7, керосинъ—12·1, портеръ и пиво—10.1, сахаръ—рафинадъ—75.2, сахарный песокъ—12.4, сѣмя хлопчатниковое—11.1 т. п. и др.

Развитіе Ташъ-Кепри задерживается вслѣдствіе трудности сообщенія съ сосѣднимъ, весьма оживленнымъ, торговымъ пунктомъ—Тахта-Базаромъ, отъ котораго онъ отстоитъ въ 22 верстахъ. Въ Тахта-Базарѣ находится Управленіе Пендинской таможни на границѣ съ Афганистаномъ, съ которымъ въ этой части происходитъ довольно оживленный товарообмѣнъ. Въ 1910 г. таможенной пошлины поступило въ Тахта-Базаръ 47873 р.; вывезено изъ Россіи разныхъ товаровъ 39 т. п. на 801 т. р., а привезено въ томъ же году 105 т. п. на 742 т. р. Такимъ образомъ, балансъ приблизительно сходится съ тою только разницей, что вывозится преимущественно высокоцѣнный, а привозится малоцѣнный товаръ.

Въ отпускѣ 1910 года изъ Россіи на первомъ планѣ стоитъ мануфактура бумажная, въ количествѣ 11340 пуд., сахаръ—26494 п., керосинъ—1233 п. и др. Въ привозѣ же изъ Афганистана значится 42297 п. шерсти, 21224 п. хлопка сырца, 19914 п. фисташекъ, 5641 п. сѣмянъ хлопчатниковыхъ, 5222 п. шкуръ и овчинъ, 3433 п. шкуръ и мѣховъ, 3925 п. изюма и проч.

99) КАЛА-И-МОРЪ

Ст. Кала-и-Моръ IV кл., отстоитъ отъ Мерва на 244.8 в., лежитъ на 201.7 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 703 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—34 кв. с. и паровой котелъ съ поверхностью нагрѣва—7.40 кв. м.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 6290 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 47 багажныхъ квитанцій, 549 товарныхъ отправкахъ и 545 прибытіяхъ по отдѣльнымъ наклад-

нымъ, а также въ передачѣ 255 частныхъ и 25184 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 397 т. п., въ томъ числѣ багажа—574 пуд., товаровъ малой скорости—79 т. п. и клади Управленія дороги—314 т. п.

Валовой сборъ, пассажирское и грузовое движеніе за послѣднія 10 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1902	822	155	162	27	63	10507	894
1909	6408	5141	2953	236	927	566803	10349
1910	5270	5140	4927	215	574	63354	5824
1911	6682	6290	7042	3338	522	68562	5427

Въ 1911 г. отправлены: хлѣбные грузы —18.8, соль всякая —16.6, солома—15.1 т. п. и др.

100) КУШКА.

Ст. Кушка III кл., отстоитъ отъ Мерва на 293.7 в., лежитъ на 305.9 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 4358 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—661 кв. с. пакгаузъ площадью 20.4 кв. с., крытыхъ товарныхъ платформъ—17 кв. с. и открытыхъ—196 кв. с. На станціи имѣется больница на 6 кроватей. Станція Кушка имѣетъ депо на 6 стойлъ и пользуется электрическимъ освѣщеніемъ.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 11518 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 1017 багажныхъ квитанцій, 1969 товарныхъ отправкахъ и 5837 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 3409 частныхъ и 62905 служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 1404 т. п., въ томъ числѣ багажа—3 т. п. товаровъ большой скорости—21 т. п., товаровъ малой скорости—216 т. п. и клади Управленія дороги —769 т. п.

Валовая выручка станціи въ 1902 г. была—181 т., въ 1909 г.—234 т., въ 1910 г.- 288 т. и въ 1911 г.—283 т. р.

Движеніе пассажировъ и грузовъ за послѣднія 12 лѣтъ показано въ нижеслѣдующей таблицѣ:

	Пассажировъ		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	1590	1788	798	888	4824	263913
1901	3375	4464	1435	21812	52851	2484225
1902	4083	1879	1078	13552	40752	813732
1903	3226	4296	4821	13191	149926	827449
1904	3506	3890	21353	7036	115881	786303
1905	4608	4477	4866	9884	57261	705608
1906	6496	7044	2464	6155	102827	529239
1907	6708	6288	21646	7856	187422	528929
1908	9064	7619	29222	12939	378464	501805
1909	7082	9991	5004	10662	213273	372291
1910	9880	10979	4611	19046	79966	393448
1911	11518	11578	1252	20560	74293	350934

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: глина всякая—26.9, бутылки стекляныя водочныя —16.5 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Кушка прибыли: хлѣбные грузы—41.4, лѣсной строительный матеріалъ- 19.3, дрова—78, нефть и остатки—17, керосинъ—10, овощи огородные —21.2, портеръ и пиво—19.1, уголь каменный—56.2 т. п. и др.

Въ числѣ предметовъ отправленія упоминается бутылки и стекляная посуда. Товаръ этотъ, однако, не мѣстнаго производства, такъ какъ на Кушкѣ нѣтъ никакихъ заводовъ, а онъ возвращается какъ тара изъ подъ пива, вина и др. напитковъ.

Кушка — укрѣпленная крѣпость на русско-афганской границѣ по теченію рѣки Кушка. Коммерческаго значенія станція не имѣетъ вслѣдствіе недружелюбнаго отношенія афганскаго правительства къ Россіи. Несмотря, однако, на всѣ преслѣдованія, товарообмѣнъ съ Афганистаномъ все-таки происходитъ: изъ Россіи туда вывозится преимущественно сахаръ, спички, керосинъ, бумажная мануфактура и пр., а изъ Афганистана поступаетъ къ намъ: шерсть и шерстяныя издѣлія, хлопокъ, сушеные фрукты, фисташки, скотъ и пр. Въ 1910 г. вывоза по Кушкинской таможнѣ вовсе не было зарегистровано, а въ привозѣ значится всего 8000 п. разнаго товара на 48 т. р., въ томъ числѣ шерсть—4.514 п., фисташки въ шелухѣ—1491 п., сливы— 1126 п., шкуры—266 п., ковры—146 п. и др.

Близъ станціи, какъ на русской, такъ на афганской территоріи, раскинуты фисташковыя и орѣховыя рощи.

Населеніе Кушки, главнымъ образомъ военные; для 1910 г. численность его опредѣляется въ 1165 душъ.

IV. Отъ ст. Каганъ отходитъ Бухарская вѣтвь въ 11.74 в.

101) БУХАРА.

Ст. Бухара отстоитъ отъ Кагана на 11.7 в. лежитъ на 122.4 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 1090.9 с. станціонныхъ путей, пакгаузъ площадью—120 кв. с., открытыхъ товарныхъ платформъ—81 кв. с.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 217183 пассажирскихъ билетовъ, 6217 багажныхъ квитанцій, 7368 товарныхъ отправкахъи 16798 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, передачѣ 2824 частныхъ и 38 т. служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади въ 1911 г. достигло 3143 т. п., въ томъ числѣ багажа—

76 т. п., товаровъ большой скорости —19 т. п., товаровъ малой скорости —3008 т. п. и клади Управленія дороги—40 т. п.

Вѣтка открыта только въ 1901 году 15 Октября и она стала функціонировать чрезвычайно быстро.

Валовая выручка въ 1902 г. достигла 198 т. р., въ 1909 г.—658 т., въ 1910 г.—972 т. и въ 1911 г.—1.384 т. р.

Грузовое и пассажирское движеніе растутъ чрезвычайно быстро и за послѣднія 10 лѣтъ число пассажировъ болѣе чѣмъ удвоилось, количество же грузовъ учетверилось, что явствуетъ изъ нижеслѣдующей таблицы:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1901	13982	12123	1320	23060	17257	64563
1902	81553	72012	11888	14731	138300	753312
1903	99484	127437	17155	20465	167614	842541
1904	105113	98600	15670	30035	193463	894726
1905	93684	88716	16562	31277	140522	1105906
1906	100075	96789	18051	38668	160503	1067118
1907	102488	105216	27736	38478	226255	859305
1908	111206	122435	34345	39929	264135	1324847
1909	122146	133532	37298	47151	349275	1577943
1910	156652	158221	35740	56744	364246	2005064
1911	217184	229438	31109	55983	272167	3098270

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы —31.2, чай зеленый—17.6, фрукты сушеные—65.7, кишмишъ—23.0, хлопчатобумажныя ткани—27.1, каракуль и мерлушка —12.0, соль всякая—22.5, сѣмена кормовыхъ травъ—23.2, шерсть овечья всякая—21.4 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Бухара прибыли: хлѣбные грузы —755.0, известъ всякая—59.3, цементъ—12.3, рисъ 397.3, чай всякій—41.8, кишмишъ—12.2, кирпичъ всякій—116.4, лѣсной

строительный матеріалъ—483.5, дрючки—25.3, дрова—97.3, желѣзо и сталь—25.3, желѣзныя и чугунныя издѣлія—28.5, сало всякое—18.7, камень строительный—178.2, краски всякія—10.2, кожи невыдѣланныя—15.4, хлопчатобумажныя ткани—88.8, керосинъ—128.9, овощи огородные—24.2, сахаръ-рафинадъ—29.3, сахарный песокъ—113.4, патока картофельная—24.3, табакъ всякій—13.2, сѣно—15.1, уголь каменный—29.7, уголь древесный—24.9, посуда фарфоровая—20.8 т. п. и др.

Сооруженіе этой небольшой желѣзнодорожной вѣтви какъ-бы пробило брешь въ стародавній замкнутый укладъ Бухарской жизни. Городъ Бухара, резиденція Эмира Бухарскаго, являясь однимъ изъ старѣйшихъ Средне-Азіатскихъ городовъ, имѣетъ великое прошлое. Въ настоящее же время онъ представляетъ собою густоскученное населеніе, находящееся въ крайне антигигіеническихъ условіяхъ. Городъ не имѣетъ проточной воды, если не считать за таковую грязный каналъ, Озахрубъ, несущій воду изъ Зеравшана. Въ разныхъ частяхъ города устроены никогда не прочищаемые водоемы, въ которыхъ купаются и люди и животныя; мѣстами водоемы даже покрываются плѣсенью и за всѣмъ тѣмъ вода изъ нихъ идетъ для питья и для всякихъ хозяйственныхъ нуждъ. По понятію Бухарцевъ, вода очищаетъ всякую грязь и потому сама никогда не можетъ загрязниться. Если прибавить къ этому, что и кладбище находится въ самомъ городѣ, что, по мѣстному обычаю покойникъ не зарывается въ землю, а кладется въ склепъ, гдѣ свободно разлагается подъ палящимъ солнцемъ, распространяя зловоніе, то будетъ понятно, какъ тяжело жить при такой обстановкѣ, особенно европейцу.

Въ Бухарѣ насчитывается около 150 т. душъ населенія обоего пола и потому понятно, что го-

родъ въ коммерческомъ отношеніи предъявляетъ большой спросъ и предложеніе. Спрашивается преимущественно мануфактура, сахаръ, чай, керосинъ, ламповый товаръ, фарфоровая и стеклянная посуда, металлическія издѣлія, особенно самовары, а предлагается сырье и небольшое количество шелковыхъ издѣлій кустарнаго производства. Впрочемъ, въ послѣднее время кустарный промыселъ сильно падаетъ и бухарскіе купцы охотно замѣняютъ ихъ фабричными издѣліями, тѣмъ болѣе, что послѣднія гораздо дешевле.

Бухара торгуетъ не только однимъ городомъ, но она связана коммерческими интересами и совсѣми населенными пунктами ханства.

Поэтому, неудивительно, что торговые обороты Старой Бухары очень велики и ея интересы тѣсно связаны съ торгово-промышленными интересами Европейской Россіи. При такихъ условіяхъ банкамъ въ Бухарѣ много работы и 6 отдѣленій столичныхъ банковъ находятъ здѣсь себѣ хорошій заработокъ: Азовско-Донского, Сибирскаго, Русскаго для внѣшней торговли, Русско-Азіатскаго, Московско.-Учетнаго и Соединеннаго.

V. Отъ станціи Горчаково отходитъ Скобелевская вѣтвь въ 7.92 в.

102) СКОБЕЛЕВО.

Ст. Скобелево, называемая также Новымъ Маргеланомъ, III кл., отстоитъ отъ Горчаково на 7.9 в., лежитъ на 278.1 с. надъ уровнемъ Каспія; имѣетъ 1192.4 с. станціонныхъ путей, жилыхъ помѣщеній—73 кв. с.

Къ станціи подходитъ узкоколейный подъѣздный путь въ 36 вер. отъ Кизилъ-Кійскаго каменноугольнаго промысла Батюшкова.

Работа станціи въ 1911 г. выразилась въ продажѣ 170466 пассажирскихъ билетовъ, выдачѣ 6544 багажныхъ квитанцій, 6545 товарныхъ

отправкахъ и 14300 прибытіяхъ по отдѣльнымъ накладнымъ, а также въ передачѣ 15980 частныхъ и 125 т. служебныхъ телеграммъ.

Общее количество оборотной клади достигло 4563 т. п., въ томъ числѣ багажа—56 т. п., товаровъ большой скорости—84 т. п., товаровъ малой скорости—3904 т. п. и клади Управленія дороги—518 т. п.

Валовая выручка станціи въ 1902 г. была 325 т. р., въ 1909 г.—701 т. р., въ 1910 г. —1029 т. р. и въ 1911 г.—1399 т. р.

Ростъ пассажирскаго и грузового движенія за послѣднія 12 лѣтъ показаны въ нижеслѣдующей таблицѣ:

	Пассажир.		Багажа и грузовъ бол. скор., пуд.		Гррузовъ малой скор., пуд.	
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
1900	38125	43500	36176	16542	163521	401619
1901	66679	75395	15655	23760	265954	491969
1902	69817	75441	70135	23223	238352	795682
1903	67507	64803	55506	30196	308909	831962
1904	86200	77771	45928	22969	420755	911929
1905	70248	70067	33879	23990	454842	771296
1906	79547	71079	46428	31003	486025	960556
1907	94396	85334	50584	32154	560673	1222156
1908	113434	122422	71993	32519	498897	1503451
1909	124839	140529	60282	48834	644210	1091179
1910	136156	155879	94390	75581	866816	1550579
1911	170466	196848	89174	52422	1626248	2236721

Главными предметами отправленія въ 1911 г. были: хлѣбные грузы—148.4, алебастръ—12.3, вино хлѣбное—41.7, лѣсные строительные матеріалы—24.6, желѣзо и сталь—10.4, овощи огородные—17.9, портеръ и пиво—53.9, посуда водочная стекляная—17.1, сѣмя хлопчатниковое—108.1, уголь всякій—889.2, хлопокъ—225.2 т. п. и др. Въ томъ же году на станцію Скобелево прибыли: хлѣбные грузы—798.3, цементъ—53.8, рисъ —74.4, вина виноградныя—19.5, вино хлѣбное—41.5, жмыхи хлопчатниковые—37.5, кирпичъ вся-

кій—17.2, лѣсной строительный матеріалъ—235.5, дрючки—21.7, дрова—207.2, желѣзо и сталь—61.3, желѣзныя и чугунныя издѣлія—50.1, нефть и остатки—14.6, керосинъ—59.6, машинныя части, кромѣ земледѣльческихъ—13.4, овощи огородные—10, портеръ и пиво—18.8, сахаръ-рафинадъ—16, сахарный песокъ—12.5, соль всякая—63.8, посуда стекляная водочная—55.5, шелуха хлопчатниковыхъ сѣмянъ—59.8, сѣно—111.7, уголь каменный—15.5 т. п. и др.

Городъ Скобелевъ еще очень молодой (онъ основанъ въ 1876 г.) и является только административнымъ центромъ Ферганской области. Большого коммерческаго интереса пока не имѣетъ, но, судя потому, что въ его окрестностяхъ насаждаются хлопковыя плантаціи, можно думать, что здѣсь зародится и промышленная жизнь.

Уже теперь имѣется тамъ нѣсколько хлопкоочистительныхъ заводовъ, напр., Даутбаевой, Бр. Вадьяевыхъ; въ 35 вер. отъ Скобелева разрабатываются Кизилъ-Кійскія каменноугольныя мѣсторожденія Батюшкова, Джалькское—Ракитина и Джинджигентское—Шота.

Населеніе города опредѣляется въ 12 т. душъ.

VI. Отъ ст. Красноводскъ I отходитъ Уфринская вѣтвь въ 7.32 в.

103) КРАСНОВОДСКЪ II ИЛИ УФРА.

Ст. Уфра IV кл., на 1.95 с. надъ уровнемъ Каспія; находится въ южной части Муравьевской бухты, гдѣ помѣщается и Красноводскъ I, отъ котораго отстоитъ на 7.32 в.

Въ 1911 г. переработано на ст. Красноводскъ II грузовъ всякаго рода—8.799 т. п., въ томъ числѣ товаровъ малой скорости—6.602 т. п. и клади Управленія дороги—2.196 т. п. По отдѣльнымъ

накладнымъ товаровъ отправлено—11225 и прибыло—1783; частныхъ телеграммъ передано—4875 и служебныхъ—12927.

Мѣстность изолирована отъ всякаго жилья и недалеко отъ станціи помѣщается карантинъ на случай необходимости изоляціи холерныхъ больныхъ. Въ текущемъ 1912 г. здѣсь открыта морская климатическая станція. На Уфрѣ имѣются большіе лѣсные склады и желѣзные резервуары съ нефтяными продуктами.

Здѣсь же имѣется 6 пристаней съ подъѣздными къ нимъ путями: 178.5 саж.—Нобеля, 152.5 с.—Закаспійскаго Общества, 74 с.—Асадулаева, 255 с.—Губина и двѣ принадлежатъ Средне-Азіатской жел. дорогѣ.

Коммерческая дѣятельность Уфры за послѣднія 12 лѣтъ выражается въ слѣдующей таблицѣ:

	Валовая выручка въ руб.	Пассажир.		Багажа и грузовъ боль. скор., пуд.		Грузовъ малой скорости, пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
1900	—	1999	3600	—	—	1717634	473
1902	543	2985	4528	—	—	3276160	10821
1909	—	884	2557	—	1	1471523	2726
1910	542650	—	2373	30	4	2483780	3602
1911	527924	2530	4133	109	6	5909124	20964

Значительное превышеніе отправленія грузовъ надъ прибытіемъ объясняется тѣмъ, что грузы поступаютъ сюда моремъ и передаются затѣмъ на желѣзную дорогу.

Въ 1911 г. отправлено: лѣсныхъ матеріаловъ—1790.4 т., дровъ—31.6 т., керосина—2141.5 т., нефти и остатковъ—1816.6 т., желѣзныхъ издѣлій—41.8 т., смазочныхъ маслъ—39.8 т., желѣза—14.7 т. п. и др.

Населеніе Уфры въ 1910 г. 600 душъ.

VII. Отъ станціи Джебелъ отходитъ Молла-Каринская вѣтвь въ 4.92 в.

104) МОЛЛА-КАРА.

Ст. Молла-Кара IV кл., лежитъ въ сторонѣ отъ ст. Джебелъ въ 4.92 в. въ старомъ руслѣ Узбоя, недалеко отъ устья; станція имѣетъ спеціальное назначеніе обслуживать съ лечебною цѣлью близлежащіе горькосоленое озеро, сѣрные источники и грязи.

Управленіе Ср. Аз. ж. д., желая прійти на помощь своимъ служащимъ, сначала выстроило тамъ 2 барака, а въ Апрѣлѣ 1908 г. пріобрѣло право на большой участокъ земли и въ короткій срокъ выстроило другія необходимыя приспособленія, а также, для удобства сообщенія, отъ ст. Джебелъ провело до Молла-Кара желѣзнодорожную вѣтвь и командировало туда врача съ необходимымъ штатомъ медицинскаго персонала.

При курортѣ имѣется гостиница, грязелечебница и 4 купальни. Отъ грязелечебницы къ грязевымъ залежамъ на озерѣ тянется узкоколейная дековилевская желѣзная дорога, по которой въ вагонеткахъ доставляется грязь.

Молла-Каринское озеро лежитъ среди голыхъ песчанныхъ холмовъ, на которыхъ не видно зелени, кромѣ тополей и гребенчука, растущихъ на откосѣ высокаго берега озера. Климатъ въ Молла-Кара весьма знойный и тамъ часто дуютъ вѣтры, несущіе раскаленную песчанную пыль. Температура мѣняется очень рѣзко; лечебный сезонъ продолжается 6 мѣсяцевъ, причемъ самое удобное время въ климатическомъ отношеніи считается съ половины Апрѣля до половины Мая, а также Августъ и Сентябрь мѣсяцы. Для леченія пользуются горькосолоной водой озера, сѣрными источниками и черной маслянистой съ кристала-

ми хлористаго натрія грязью, лежащею слоями на днѣ озера. По своимъ свойствамъ Молла-Каринскіе источники совершенно соотвѣтствуютъ Одесскимъ лиманамъ, Сакскимъ грязямъ и Франценбадскимъ водамъ.

Молла-Каринская грязь имѣетъ удѣльный вѣсъ отъ 1,65 до 1,85; содержитъ воды 33,63%, растворимыхъ въ водѣ веществъ—16,93%, растворимыхъ въ соляной кислотѣ—21,68%, нерастворимыхъ въ соляной кислотѣ—27,7%. Консистенція грязи иловатистая съ примѣсью ракушекъ и кристаловъ хлористаго натрія; грязь чернаго цвѣта, горькосоленаго вкуса, съ запахомъ сѣрнистаго водорода; содержитъ 8,28% хлористаго натрія, 3,57%—хлористаго кальція, 0,048%—сѣрнистаго кальція, 0,878%—сѣрнокислаго магнія, 3,802%—сѣрнокислаго натрія, 3,889%—окиси кальція, 1,319%—окиси магнія, 3,24%—сѣрной кислоты и слѣды окисловъ желѣза, алюминія и кремнія.

Грязь-рапа Молла-Кары примѣняется при слѣдующихъ болѣзняхъ: мышечномъ и суставчатомъ ревматизмахъ, третичномъ сифилисѣ, подагрѣ, травматическомъ восполеніи суставовъ, анестезіяхъ, нѣкоторыхъ видахъ параличей, болѣзняхъ кожи, женскихъ болѣзняхъ, хроническихъ воспаленіяхъ мочевого пузыря, туберкулезѣ костей и суставовъ, золотухѣ и др.

Средній курсъ леченія считается 4-хъ недѣльный.

На берегу озера есть колодцы прѣсной воды, которая, однако, для питья не годится. Питьевую же воду привозятъ со станціи Джебелъ въ чанахъ.

За 5 лѣтъ существованія курорта въ немъ перебывало больныхъ:

	1908	1909	1910	1911	1912
Служащихъ Ср.-Аз. ж. д.	243	289	297	254	368
„ другихъ ж. д.	—	—	2	5	9
Областныхъ больныхъ . .	5	12	14	20	25
Лицъ врачебнаго сословія	1	6	6	4	6
Частныхъ лицъ. .	149	141	62	64	89
Итого	398	487	381	317	497

Подробности по Молла-Каринскому курорту можно найти въ статьѣ д-ра Я. Нэмена, въ Вѣстникѣ Средне-Азіатской желѣзной дороги за 1912 годъ, № 11.

VIII. Отъ станціи Кокандъ отходитъ Кокандъ-Наманганскій желѣзнодорожный подъѣздной путь въ 85.73 в.

Андижанская вѣтка Средне-Азіатской ж. д. обслуживаетъ преимущественно южное предгорье Ферганской долины, тогда какъ сама долина, занимающая значительную часть Кокандскаго, Наманганскаго, Андижанскаго и Ошскаго уѣздовъ обслуживается конною и верблюжьею тягой, что чрезвычайно затрудняетъ и удорожаетъ мѣстный грузооборотъ, развивающійся съ каждымъ годомъ. Обширная производительность этого района требуетъ массы перевозочныхъ средствъ какъ для доставки произведеній земли отъ мѣста ихъ сбора къ заводамъ, такъ и отъ послѣднихъ къ станціямъ Андижанской вѣтки для дальнѣйшаго направленія груза на желѣзнодорожную сѣть. Въ сторонѣ отъ упомянутой вѣтки остаются нѣкоторые очень густонаселенные пункты большого производства и потребленія. Наиболѣе крупными изъ нихъ являются Чустъ и Наманганъ, расположенные на сѣверной окраинѣ Ферганской долины. Чтобы связать ихъ съ желѣзнодорожною сѣтью,

частная предпріимчивость взяла на себя иниціативу сооруженія ширококолейнаго подъѣзднаго пути общаго пользованія между Кокандомъ и Наманганомъ черезъ Чустъ на протяженіи 85.73 в.

Изысканія, однако, показали, что подойти къ Чусту ближе, чѣмъ на 12 вер., не представляется возможнымъ по экономическимъ соображеніямъ и Общество Кокандъ-Наманганской ж. д., получившее разрѣшеніе на прокладку этого пути, хотя должно было оставить Чустъ въ сторонѣ, но захватываетъ другіе тоже густонаселенные кишлаки Чустскаго района—Папъ, Сангъ, Туда.

Подъѣздной путь, начинаясь отъ Коканда, сначала идетъ рядомъ съ полотномъ Ср.-Аз. ж. д. въ западномъ направленіи и затѣмъ поворачиваетъ на сѣверъ.

На 2-й верстѣ отъ ст. Кокандъ Средне-Азіатской ж. д. устроена первая станція подъѣзднаго пути—„Кокандъ-Подъѣздной“, затѣмъ на 21 верстѣ—ст. „Ургенчи“, на 51 верстѣ—„Чустъ“, на 72 в.—„Тюря-Курганъ“ и на 86 верстѣ—„Намангань“.

Дорога на означенномъ протяженіи уже закончена и головною своею частью примыкаетъ къ ст. „Кокандъ“ Средне-Азіатской ж. д. Движеніе по ней открыто въ Декабрѣ 1912 г.

IX. Часть Ташкентской желѣзной дороги въ 983 в.

Средне-Азіатская желѣзная дорога пересѣкаетъ главнымъ образомъ южную и западную часть Туркестанскаго края, тогда какъ сѣверо-восточная его сторона отъ Ташкента къ Аральскому морю прорѣзывается Ташкентской желѣзной дорогой. Поэтому, для полноты характеристики экономическаго состоянія района, обслуживаемаго Средне-Азіатской ж. д., т. е. почти всѣхъ пяти областей, полезно привести нѣсколько свѣдѣній и о той части Ташкентской дороги, къ которой наиболѣе тяготѣютъ почти вся Сыръ-

Дарьинская и часть Семирѣченской областей и которая служитъ продолженіемъ Средне-Азіатской вплоть до станціи „Аральское море“ на сѣверо-восточномъ побережьи Аральскаго моря, откуда недалеко и до ст. Саксаульская—административной границы между Сыръ-Дарьинской и Тургайской областями—всего на протяженіи 983 р.

Такимъ образомъ, Средне-Азіатская магистраль съ упомянутою частью Ташкенской ж. д. образуютъ три стороны почти правильнаго квадрата, сѣверо-западная сторона котораго по линіи Красновод скъ-Саксаульская, остается открытою.

Отъ Ташкента до Саксаульской насчитывается 44 станціи, изъ коихъ по грузообороту и и движенію пассажировъ наиболѣе значительными являются 12, для которыхъ въ нижеслѣдующей таблицѣ приведены свѣдѣнія за 1911 г. о валовой выручкѣ, отправленію и прибытію пассажировъ, а также отправленію и прибытію багажа и грузовъ большой и малой скорости.

	Валовая выручка въ т. рубл.	Пассажировъ, тыс.		Багажа и грузовъ больш. скор., т. пуд.		Грузовъ малой скор., т. пуд.	
		Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
Аральское-Море .	421	8	8	22	22	871	839
Камышлы-Башъ .	272	11	12	148	17	346	380
Казалинскъ . .	1295	25	24	77	19	498	1349
Джусалы . . .	386	9	8	15	10	130	371
Перовскъ . . .	1410	60	51	74	39	443	1230
Тартугай . . .	39	6	7	4	4	1765	45
Байгакумъ . . .	71	13	15	6	5	2232	102
Чіили.	376	25	23	18	14	1831	293
Тюмень-Арыкъ .	30	8	9	1	3	891	17
Туркестанъ. . .	1072	48	45	15	43	307	885
Арысь	360	24	24	9	31	450	418
Ташкентъ . . .	7971	326	304	528	201	4837	13371
Всего съ прочими 32 станціями	14358	698	690	1022	479	16209	20086

Наиболѣе крупными предметами перевозки по Ташкентской дорогѣ служатъ пшеница, мука пшеничная, дрова, лѣсные строительные матеріалы и хлопокъ, составляющіе въ совокупности болѣе половины всѣхъ грузовъ малой скорости. Главнѣйшіе пункты отправленія и прибытія нѣкоторыхъ изъ этихъ товаровъ указаны въ нижеслѣдующемъ сопоставленіи, причемъ даются общіе итоги перевозки по всей дорогѣ съ обозначеніемъ участія важнѣйшихъ станцій въ предѣлахъ Ташкентъ-Саксаульская.

Въ 1911 г. пшеницы отправлено всего—12369 т. п., въ томъ числѣ со ст. Арысь—338 т. п., Ташкентъ—215 т. п. Въ томъ же году пшеницы прибыло на дорогу всего—582 т. п., въ томъ числѣ на ст. Аральское море—66 т. п., Казалинскъ—120 т. п., Перовскъ—68 т. п., Ташкентъ —749 т. п.

Въ 1911 г. пшеничной муки всего отправлено —8764 т. п., въ томъ числѣ со ст. Перовскъ— 102 т. п., Чіили—55 т. п., Ташкентъ—354 т. п. Въ томъ же году пшеничный муки прибыло всего— 5165 т. п., въ томъ числѣ на ст. Аральское море—258 т. п., Камышлы-Башъ—197 т. п., Казалинскъ—512 т. п., Джусалы 224 т. п., Перовскъ —615 т. п., Байгакумъ—71 т. п., Чіили—185 т. п., Яны-Курганъ—96 т. п., Туркестанъ—296 т. п., Арысь—59 т. п., Ташкентъ—1073 т. п.

Въ 1911 г. хлопка всего отправлено (несчитая грузовъ прямого сообщенія)—820 т. п., въ томъ числѣ со ст. Аральское море—138 т. п., Казалинскъ—23 т. п., Перовскъ—37 т. п., Кабулъ-Сай—16 т. п., Келесъ—53 т. п., Ташкентъ—467 т. п. Въ томъ же году хлопка прибыло всего—230 т. п., въ томъ числѣ на ст. Келесъ—40 т. п., Ташкентъ—184 т. п.

Въ 1911 г. дровъ всего отправлено—7069 т. п., въ томъ числѣ со станціи Соло-Тюбе—424 т. п.,

Тартугай —1787 т. п., Байгакумъ—2189 т. п., Чіили —1513 т. п., Тюмень-Арыкъ—839 т. п., Яны-Курганъ —55 т. п. Въ томъ же году дровъ прибыло всего—5359 т. п., въ томъ числѣ на ст. Яны-Курганъ—61 т. п., Туркестанъ—71 т. п., Ташкентъ—2350 т. п.

Такимъ образомъ, суммируя девять отдѣльныхъ участковъ рельсовой сѣти, покрывающей Туркестанскій край, общая длина ея опредѣлится къ концу 1912 г. въ 3447 верстъ.

Участки:	Длина въ верстахъ	Число станцій
1. Красноводскъ I.—Ташкентъ	1747.49	78
2. Черняево I—Андижанъ	305.28	14
3. Мервъ- Кушка	293.71	8
4. Каганъ—Бухара	11.74	1
5. Горчаково—Скобелево	7.92	1
6. Красноводскъ I—Уфра	7.32	1
7. Джебелъ—Молла-Кара	4.92	1
8. Кокандъ—Наманганъ	85.73	5
9. Ташкентъ—Саксаульская	983.00	44
Итого	3447.11	153

Въ заключеніе можно прибавить, что общество Кокандъ-Наманганской желѣзной дороги продолжаетъ разширять свою сѣть и въ настоящее время имъ намѣчены (частью даже строятся) слѣдующіе ширококолейные пути: Чарджуй—Кунградъ—618 в., Бухара—Термезъ—465 в., Наманганъ—Джалалъ-Абадъ—183 в., Карши—Китабъ —119 в. и Андижанъ—Коканъ-кишлакъ, а всего 1404 в.

Отъ поименованныхъ вѣтокъ будетъ раскинута еще сѣть узкоколейныхъ путей.

РАСПРЕДѢЛЕНІЕ СТАНЦІЙ ПО ВЫРУЧКѢ ВЪ 1911 Г.

Всего выручено 41053083 р.

	Тыс. руб.		Тыс. руб.		Тыс. руб.
Кокандъ	5837	Каракуль	184	Кала-и Моръ	7
Андижанъ	5568	Вревская	177	Куропаткино	4
Самаркандъ	3896	Голодная-Степь	142	Гяурсъ	4
Чарджуй	2538	Зирабулакъ	133	Карабата	3
Горчаково	2335	Кауфманская	124	Мургакъ	2
Асхабадъ	2145	Геокъ-Тепе	108	Коджъ	2
Федченко	1723	Казанджикъ	104	Бала-Ишемъ	2
Каганъ	1430	Обручево	96	Кара-Тенгиръ	2
Скобелево	1399	Артыкъ	87	Ягаджа	1
Бухара	1384	Бахарденъ	75	Белекъ	1
Мервъ	1382	Зіадинъ	73	Ягманъ	1
Красноводскъ	997	Сыръ-Дарьинская	63	Перевалъ	1
Ассаке	893	Милютинская	62	Искандеръ	1
Катты-Курганъ	829	Нагорная	55	Баба-Дурмазъ	1
Ходжентъ	642	Джебелъ	52	Дортъ-Кую	1
Уфра	528	Безменнъ	47	Анненково	1
Черняево	465	Бами	43	Репетекъ	1
Кизилъ-Арватъ	423	Каушутъ	43	Аннау	0,4
Мельниково	410	Ростовцево	40	Арманъ-Сагадъ	0,3
Душакъ	402	Талхатанъ-Баба	20	Равнина	0,3
Теджень	369	Ломакино	20	Маликъ	0,3
Кизилъ-Тепе	319	Фарабъ	18	Узунъ-Су	0,2
Ташъ-Кепри	307	Ходжа-Давлетъ	18	Ахсу	0,2
Сѣрово	306	Джума	18	Джу-Джу-Клу	0,2
Джизакъ	296	Арчманъ	17	Пески	0,2
Байрамъ-Али	294	Учъ-Аджи	14	Айдинъ	0,1
Ванновская	288	Имамъ-Баба	13	Ахча-Куйма	0,1
Кушка	283	Кую-Мазаръ	13	Геокъ-Сюръ	0,1
Кермине	252	Якатутъ	12	Курбанъ-Кала	0,1
Хилково	238	Веревкино	10	Караулъ-Кую	0,1
Посьетовка	235	Сары-Язы	9	Барханы	0,1
Драгомирово	232	Келята	8	Такиръ	0,03
Каахка	231	Султанъ-Бентъ	7	Кайлю	0,02
Іолотань	224				

ОТПРАВЛЕНІЕ ПАССАЖИРОВЪ ПО СТАНЦІЯМЪ И ПО КЛАССАМЪ ВЪ 1911 ГОДУ ПО ЧИСЛУ ПРОДАННЫХЪ БИЛЕТОВЪ.

	I и II	III	IV	Всего
Кокандъ	25163	173635	153654	352452
Горчаково	12642	162741	126225	301608
Каганъ	9720	181652	69330	260702
Андижанъ	176696	117983	122471	258150
Бухара	7281	176091	31707	215079
Федченко	6673	106882	95008	208563
Ташкентъ	11893	78759	109030	199682
Мервъ	6887	63888	100237	171012
Скобелево	14009	81770	74717	170466
Самаркандъ	10831	63045	89785	163661

	I и II	III	IV	Всего
Чарджуй	5101	46936	68373	120410
Асхабадъ	6710	44010	57993	108713
Сѣрово	2262	52792	40475	95529
Посьетовка	1303	35969	35814	73076
Черняево	1166	21110	47191	69467
Ассаке	2641	34268	29771	66680
Байрамъ-Али	1788	20593	43232	65613
Красноводскъ	3741	22731	38811	65283
Катта-Курганъ	2286	24256	36441	62983
Кауфманская	758	20578	40669	62005
Ходжентъ	1989	30773	24117	56879
Ванновская	968	30003	20404	51375
Мельниково	1210	24343	24939	50492
Вревская	173	10385	38080	48638
Каракуль	783	14446	32401	47629
Каахка	735	18806	27920	47461
Теджень	1011	10301	31225	42537
Кизилъ-Тепе	1087	19761	20859	41707
Джизакъ	742	14389	24751	39882
Іолотань	794	14159	22697	37650
Голодная-Степь	304	8697	24945	33946
Безменнъ	721	11518	19046	31285
Зпрабулакъ	621	10576	19814	31011
Кермине	716	10421	17978	29115
Драгомирово	678	10233	16693	27604
Геокъ-Тепе	288	7270	19126	26684
Фарабъ	310	8247	15733	24290
Милютинская	275	11019	9248	20542
Джума	203	8634	11583	20420
Каушутъ	192	7444	12564	20200
Ростовцево	238	6298	13500	20036
Ходжа-Давлетъ	22	2458	17425	19905
Зіадинъ	296	6100	13504	19900
Кизилъ-Арватъ	416	3129	16267	19812
Душакъ	228	7459	11572	19259
Хилково	335	6474	12268	19077
Ташъ-Кепри	568	5270	13143	18981
Сыръ-Дарья	60	3761	15020	18841
Обручево	106	3896	14624	18626
Артыкъ	322	6263	8792	15377
Бахарденъ	175	2459	12408	15042
Талхатанъ-Баба	122	4998	7157	12277
Кушка	883	5131	5504	11518
Веревкино	172	5427	5235	10834
Султанъ-Бентъ	68	3453	6185	9706
Ломакино	30	1379	8214	9623
Келята	55	1129	6767	7951
Кую-Мазаръ	49	2978	3781	6808
Имамъ-Баба	69	1668	5034	6771
Бами	49	949	5388	6386
Кала-и-Моръ	9	791	5490	6220
Казанджикъ	33	704	4940	5677
Арчманъ	46	609	4875	5530
Джебелъ	288	1551	3686	5525
Гяурсъ	34	1075	4350	5459

	I и II	III	IV	Всего
Куропаткино	57	2071	3144	5272
Якатутъ	12	983	3693	4688
Карабата	41	927	2811	3779
Учъ-Аджи	36	389	2815	3240
Коджъ	2	85	3050	3137
Мургакъ	8	612	2442	3062
Уфра	—	2530	—	2530
Сары-Язы	19	688	1754	2461
Кара-Тенгиръ	18	397	1517	1932
Искандеръ	2	109	1715	1826
Баба-Дурмазъ	7	376	1347	1730
Аннау	—	27	1449	1476
Анненково	48	162	992	1202
Репетекъ	157	84	694	935
Дортъ-Кую	8	226	663	897
Перевалъ	2	44	728	774
Бала-Ишемъ	20	83	638	741
Маликъ	—	120	597	717
Узунъ-Су	3	28	639	670
Белекъ	11	87	525	623
Молла-Кара	106	494	—	600
Ахсу	—	77	432	509
Янгаджа	1	23	435	459
Ягманъ	2	39	410	457
Арманъ-Сагадъ	6	18	415	439
Нагорная	8	158	260	426
Курбанъ-Кала	2	16	323	341
Равнина	2	16	186	204
Барханы	—	—	125	125
Ахча-Куйма	—	3	118	121
Айдинъ	—	3	112	115
Караулъ-Кую	4	8	76	88
Джу-Джу-Клу	—	24	27	51
Геокъ-Сюръ	—	13	27	40
Такиръ	—	7	26	33
Кайлю	—	12	17	29
Пески	—	2	16	18

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВЪ МАЛОЙ СКОРОСТИ ВЪ 1911 Г.

	Отправ. въ т. п.		Прибыт. въ т. п.
Ташкентъ	32299	Кокандъ	15431
Красноводскъ I.	13608	Андижанъ	13739
Андижанъ	7249	Ташкентъ	13160
Красноводскъ II.	5909	Красноводскъ I.	11680
Кокандъ	4834	Самаркандъ	5570
Самаркандъ	4229	Горчаково	5534
Чарджуй	2683	Чарджуй	4788
Ассаке	2460	Федченко	4544
Драгомирово	2388	Асхабадъ	4439
Федченко	2257	Бухара	3098
Катты-Курганъ	2096	Мервъ	2959
Горчаково	2004	Ассаке	2473

	Отправ. въ т. п.		Прибыт. въ т. п.
Асхабадъ	1987	Скобелево	2237
Мервъ	1868	Каганъ	2075
Теджент	1678	Посьетовка	1300
Скобелево	1626	Катты-Курганъ	1235
Мельниково	1586	Сѣрово	1219
Каганъ	1388	Ходжентъ	1123
Посьетовка	1293	Ванновская	1078
Милютинская	1043	Мельниково	905
Кермине	986	Байрамъ-Али	866
Ходжентъ	879	Кизилъ-Тепе	850
Ванновская	829	Каракуль	712
Байрамъ-Али	727	Черняево	652
Сѣрово	683	Душакъ	560
Зирабулакъ	615	Кизилъ-Арватъ	456
Вревская	505	Теджент	445
Джизакъ	479	Джизакъ	428
Учъ-Аджи	476	Ташъ-Кепри	422
Джебелъ	470	Хилково	400
Душакъ	447	Кауфманская	393
Кауфманская	441	Драгомирово	365
Кизилъ-Тепе	408	Кушка	351
Бухара	372	Вревская	349
Ростовцево	344	Кермине	312
Черняево	338	Зирабулакъ	221
Артыкъ	317	Іолотань	218
Ташъ-Кепри	323	Голодная-Степь	188
Голодная-Степь	313	Каахка	174
Каракуль	304	Геокъ-Тепе	154
Зіадинъ	296	Безменинъ	136
Джума	292	Зіадинъ	136
Казанджикъ	278	Обручево	121
Обручево	260	Артыкъ	111
Каахка	259	Джебелъ	101
Талхатанъ-Баба	250	Талхатанъ-Баба	99
Каушутъ	242	Сыръ-Дарьинская	88
Хилково	205	Казанджикъ	82
Бами	158	Милютинская	79
Геокъ Тепе	131	Бами	65
Ломакино	129	Бахарденъ	62
Ягманъ	126	Ходжа-Давлетъ	60
Бала-Ишемъ	122	Каушутъ	54
Имамъ-Баба	120	Имамъ-Баба	52
Фарабъ	119	Ростовцево	47
Кизилъ-Арватъ	115	Ломакино	46
Якатутъ	106	Учъ-Аджи	43
Куропаткино	104	Фарабъ	40
Кушка	74	Кую-Мазаръ	37
Кала-и-Моръ	68	Якатутъ	31
Перевалъ	67	Арчманъ	29
Султанъ-Бентъ	55	Веревкино	25
Веревкино	48	Красноводскъ II	21
Сары-Язы	46	Джума	21
Бахарденъ	43	Келята	14
Сыръ-Дарьинская	42	Султанъ-Бентъ	14

	Отправ. въ т. п.		Прибыт. въ т. п.
Безменъ	24	Сары-Язы	13
Кую-Мазаръ	24	Перевалъ	12
Равнина	20	Кара-Тенгиръ	12
Келята	19	Куропаткино	8
Дортъ-Кую	12	Бала-Ишемъ	7
Арчманъ	11	Белекъ	6
Искандеръ	9	Гяурсъ	6
Гяурсъ	8	Кала-и-Моръ	5
Ходжа-Давлетъ	5	Искандеръ	4
Кара-Тенгиръ	3	Баба-Дурмазъ	4
Коджъ	2	Ягманъ	3
Ахсу	2	Анненково	2
Репетекъ	2	Равнина	2
Нагорная	2	Репетекъ	2
Белекъ	1	Янгаджа	1
Баба-Дурмазъ	1	Коджъ	1
Анненково	1	Дортъ-Кую	1
Янгаджа	0,2	Айдинъ	0,2
Курбанъ-Кала	0,1	Ахча-Куйма	0,04
Мургакъ	0,005	Карабата	0,02
Маликъ	0,002	Караулъ-Кую	0,01
		Аннау	0,001

ПЕРЕРАБОТКА ОБОРОТНОЙ КЛАДИ НА СТАНЦІЯХЪ СР.-АЗ. Ж. Д ВЪ 1911 Г.

Всего переработано 223.404 т. п., въ т. ч. казенной—51.328 т. п., малой скорости—169.252 т., багажа—1.653 и большой скорости—1.170 т. п.

	Всего	Въ т. ч. кладовыхъ Управл.		Всего	Въ т. ч. кладовыхъ Управл.
Красноводскъ I	38438	13202	Черняево	3291	1909
Андижанъ	21786	397	Бухара	3143	40
Кокандъ	15424	107	Драгомирово	2743	174
Самаркандъ	12400	2394	Посьетовка	2716	102
Чарджуй	10221	2392	Теджень	2438	289
Асхабадъ	8884	1790	Казанджикъ	2294	2005
Красноводскъ II	8799	2197	Ванновская	2246	349
Мервъ	8218	2618	Ходжентъ	2232	225
Горчаково	7877	217	Мельниково	2199	45
Федченко	6911	133	Кизилъ-Тепе	2044	804
Ассаке	5169	126	Сѣрово	1982	43
Каганъ	4658	726	Байрамъ-Али	1957	278
Катты-Курганъ	3685	129	Учъ-Аджи	1855	1333
Кизилъ-Арватъ	3424	2733	Джизакъ	1702	711

	Всего	Вът. ч. Кладди Управл.		Всего	Вът. ч. Кладди Управл.
Зіадинъ	1528	1139	Белекъ	282	278
Душакъ	1508	490	Келята	265	226
Кушка	1404	769	Арчманъ	261	215
Милютинская	1363	212	Ягманъ	249	115
Джебелъ	1359	777	Ломакино	238	46
Кермине	1349	169	Имамъ-Баба	232	57
Каракуль	1239	117	Сыръ-Дарьинская	232	70
Кауфманская	988	86	Гяурсъ	229	210
Зирабулакъ	985	144	Янгаджа	206	205
Вревская	924	48	Куропаткино	194	72
Бахарденъ	916	797	Ходжа-Давлетъ	167	96
Ташъ-Кепри	907	82	Репетекъ	146	137
Бала-Ишемъ	830	714	Веревкино	142	58
Каахка	723	184	Султанъ-Бентъ	134	58
Хилково	668	48	Кую-Мазаръ	127	58
Обручево	649	258	Кара-Тенгиръ	103	90
Голодная-Степь	641	92	Анненково	64	61
Бами	587	372	Маликъ	52	51
Геокъ-Тепе	578	276	Барханы	49	43
Коджъ	574	569	Равнина	43	22
Безменинъ	563	345	Арманъ-Сагадъ	24	20
Ростовцево	545	20	Джу-Джу-Длу	19	19
Фарабъ	532	355	Ахчу-Куйма	16	4
Джума	528	179	Такиръ	14	14
Перевалъ	506	441	Айдинъ	12	12
Іолотань	486	66	Мургакъ	8	7
Дортъ-Кую	462	449	Пески	8	6
Сары-Язы	431	376	Караулъ-Кую	8	4
Талхатанъ-Баба	429	80	Нагорная	8	2
Каушутъ	413	100	Курбанъ-Кала	7	7
Искандеръ	403	392	Карабата	2	2
Кала-и-Моръ	397	314	Аннау	2	2
Якатутъ	310	149	Кайлю	1	1
Баба-Дурмазъ	282	296	Геокъ-Тепе	1	1

ТОВАРНЫЯ ОТПРАВЛЕНІЯ И ПРИБЫТІЯ ПО ОТДѢЛЬНЫМЪ НАКЛАДНЫМЪ.

Всего въ 1911 г. отправокъ—397.946 и прибытій—512.290.

	Отправл.		Прибытіе
Ташкентъ .	46328	Кокандъ . .	58929
Самаркандъ . .	42843	Андижанъ .	43603
Красноводскъ I . .	29012	Самаркандъ . .	41443
Асхабадъ . .	28599	Асхабадъ . .	31789
Кокандъ . .	28372	Чарджуй . .	30887
Мервъ . .	25585	Мервъ . .	28102
Андижанъ . .	17858	Красноводскъ I . .	21982

	Отправл.		Прибытіе
Чарджуй	11453	Горчаково	19418
Красноводскъ II	11224	Ташкентъ	19016
Каганъ	7133	Каганъ	15286
Байрамъ-Али	6967	Скобелево	14300
Горчаково	6876	Федченко	11121
Казанджикъ	6752	Кизилъ-Арватъ	10149
Кизилъ-Арватъ	6719	Теджень	9535
Мельниково	6557	Ходжентъ	8575
Скобелево	6545	Черняево I	8211
Ходжентъ	6319	Катты-Курганъ	8142
Катта-Курганъ	5774	Кушка	5837
Федченко	4796	Байрамъ-Али	5659
Ассаке	4768	Ташъ-Кепри	5369
Теджень	4593	Ассаке	5261
Артыкъ	4545	Кизилъ-Тепе	5227
Черняево	4541	Учъ-Аджи	5204
Безмеинъ	4177	Казанджикъ	4890
Джебелъ	3838	Арманъ-Сагадъ	4766
Драгомирово	3354	Джизакъ	4697
Зіадинъ	3305	Каахка	4523
Джизакъ	3027	Іолотань	4244
Каахка	2786	Мельниково	4182
Душакъ	2742	Каракуль	3326
Кизилъ-Тепе	2678	Голодная-Степь	3138
Зирабулакъ	2646	Посьетовка.	3095
Посьетовка	2610	Ванновская	3057
Кермине	2398	Кермине	2857
Ташъ-Кепри	2422	Сёрово	2679
Ванновская	2062	Джебелъ	2611
Учъ-Аджи	2033	Бахарденъ	2485
Вревская	1971	Геокъ-Тепе.	2466
Кушка	1969	Зирабулакъ	2370
Іолотань	1912	Хилково	2307
Кауфманская	1794	Артыкъ	2258
Милютинская	1741	Айдинъ	2026
Геокъ-Тепе	1685	Драгомирово	1969
Сёрово	1556	Вревская	1845
Голодная-Степь	1361	Красноводскъ II.	1783
Бала-Ишемъ	1339	Кауфманская	1777
Фарабъ	1385	Зіадинъ	1741
Каракуль	1265	Безмеинъ	1685
Бами	1224	Обручево	1617
Бахарденъ	1139	Милютинская	1571
Сары-Язы	976	Каушутъ	1549
Ростовцево	885	Бами	1458
Каушутъ	877	Сыръ-Дарьинская	1388
Обручево	865	Сары-Язы	1255
Хилково	774	Келята	1081
Якатутъ	752	Белекъ	1042
Талхатанъ-Баба	741	Имамъ-Баба	1036
Сыръ-Дарьинская	723	Арчманъ	1035
Джебелъ	646	Дортъ-Кую	995
Имамъ-Баба	628	Искандеръ	976
Кала-и-Моръ	549	Талхатанъ-Баба	784
Коджъ	439	Коджъ	634

	Отправл.		Прибытіе
Арчманъ	410	Перевалъ	616
Ходжа-Давлетъ	380	Ростовцево	609
Искандеръ	303	Анненково	556
Ломакино	298	Бала-Ишемъ	549
Кара-Тенгиръ	271	Гяурсъ	545
Перевалъ	263	Кала-и-Моръ	545
Султанъ-Бентъ	227	Баба-Дурмазъ	529
Келята	222	Фарабъ	519
Дортъ Кую	222	Кую-Мазаръ	498
Куропаткино	202	Джума	484
Ягманъ	193	Якатутъ	479
Гяурсъ	188	Ломакино	462
Кую-Мазаръ	185	Кара-Тенгиръ	461
Веревкино	168	Веревкино	438
Белекъ	163	Куропаткино	339
Баба-Дурмазъ	127	Ягманъ	316
Репетекъ	127	Репетекъ	309
Равнина	122	Ходжа-Давлетъ	297
Янгаджа	110	Равнина	187
Пески	80	Узунъ-Су	160
Анненково	79	Ахча-Куйма	127
Айдинъ	15	Янгаджа	110
Маликъ	11	Кайлю	48
Арманъ-Сагадъ	8	Пески	38
Каракуль	8	Аннау	22
Ахча-Куйма	6	Маликъ	17
Геокъ-Сюръ	4	Нагорная	17
Кайлю	2	Курбанъ-Кала	16
Караулъ-Кую	2	Джу-Джу-Клу	12
Мургакъ	2	Барханы	12
Ахсу	1	Мургакъ	11
		Караулъ-Кую	10
		Арманъ-Сагадъ	8
		Ахсу	6
		Такиръ	6
		Геокъ-Сюръ	6

РАБОТА СТАНЦІЙ ПО КОЛИЧЕСТВУ ПЕРЕДАННЫХЪ ТЕЛЕГРАММЪ, ВЪ 1911 Г.

Всего передано 13341 т. служебныхъ и 287 т. частныхъ телеграммъ.

	Служебныя тел. тыс.	Частныя тел. тыс.	Всего тыс.		Служебныя тел. тыс.	Частныя тел. тыс.	Всего тыс.
Чарджуй	1615	5	1620	Красноводскъ I	332	11	343
Асхабадъ	1443	23	1466	Каганъ	274	27	301
Черняево I	1132	5	1137	Кизилъ-Арватъ	254	6	259
Мервъ	644	18	662	Андижанъ	246	9	255
Кокандъ	641	21	662	Ходжентъ	234	23	257
Самаркандъ	633	13	646	Казанджикъ	231	2	233

	Служебныя тел. тыс.	Частныя тел. тыс.	Всего тыс.		Служебныя тел. тыс.	Частныя тел. тыс.	Всего тыс.
Душакъ . .	221	2	223	Айдинъ . . .	46	0,03	46,03
Джебелъ . .	219	3	222	Карабата . .	45	1	46
Учъ-Аджи . .	180	1	181	Ахча-Куйма . .	45	0,1	45,1
Джизакъ . .	162	7	169	Янгаджа . .	45	0,003	45,003
Горчаково . .	152	12	170	Геокъ-Тепе . .	44	1	45
Скобелево . .	125	16	141	Баба-Дурмазъ .	44	0,04	44,04
Кауфманская .	121	7	133	Келята . . .	43	0,4	43,4
Кизилъ-Тепе .	108	8	117	Ягманъ . .	43	0,1	43,1
Бахарденъ . .	103	1	104	Искандеръ . .	43	0,1	43,1
Теджень .	90	1	91	Джума . . .	42	1	43
Каракуль . .	86	2	88	Бами . . .	42	0,3	42,3
Байрамъ-Али .	86	1	87	Якатутъ . .	42	0,1	42,1
Каахка . . .	84	1	85	Ахсу . . .	42	0,02	42,02
Сары-Язы . .	84	0,3	84,3	Равнина . .	42	0,04	42,04
Федченко . .	71	4	75	Аннау . . .	42	0,009	42,009
Хилково . .	70	3	73	Кайлю . . .	42	0,009	42,009
Катты-Курганъ .	67	8	75	Геокъ-Сюръ .	41	0,03	41,03
Мельниково . .	67	3	70	Кую-Мазаръ	41	0,06	41,06
Ванновская . .	64	2	66	Ходжа-Давлетъ .	40	0,1	40,1
Каушутъ . .	64	1	65	Репетекъ . .	40	0,03	40,03
Драгомирово .	63	5	68	Курбанъ-Кала .	40	0,03	40,03
Кушка . .	63	3	66	Кизилъ-Тепе	40	0,01	40,01
Посьетовка . .	58	2	60	Такиръ . . .	40	0,006	40,006
Ассаке . . .	57	2	59	Барханы . .	40	0,004	40,004
Безменнъ . .	57	1	58	Джу-Джу-Клу .	39	0,1	39,1
Голодная-Степь	54	3	57	Анненково . .	39	0,1	39,1
Ломакино . .	54	0,4	54,4	Куропаткино. .	39	0,1	39,1
Кермине . .	52	2	54	Нагорная .	39	0,02	39,02
Сыръ-Дарьинская	52	1	53	Маликъ . . .	39	0,01	39,01
Вревская . .	52	1	53	Арманъ-Сагадъ .	38	0,3	38,3
Фарабъ . . .	52	0,4	52,4	Пески . . .	37	0,03	37,03
Балла-Ишемъ. .	51	0,2	51,2	Караулъ-Кую .	36	0,04	36,04
Обручево . .	50	1	51	Мургакъ . .	36	0,01	36,01
Перевалъ .	50	0,1	50,1	Коджъ . . .	35	0,02	35,02
Артыкъ . .	49	0,2	49,2	Ташъ-Кепри. .	28	1	29
Узунъ-Су . .	49	0,001	49,001	Кала-и Моръ .	25	0,3	25,3
Милютинская .	48	2	50	Іолотань . .	22	1	23
Белекъ . . .	48	0,1	48,1	Имамъ-Баба .	22	0,4	22,4
Сѣрово . . .	47	3	50	Дортъ-Кую . .	22	0,04	22,04
Ростовцево . .	47	1	48	Зіадинъ . .	21	1	22
Зирабулакъ . .	46	2	48	Султанъ-Бентъ .	19	1	20
Гяурсъ . . .	46	0,1	46,1	Талхатанъ-Баба .	18	1	19
Арчманъ . .	46	0,1	46,1	Красноводскъ II.	13	5	18
Веревкино . .	46	0,3	46,3				

Работа станцій по отпр и приб. грузовъ и пассажировъ въ 1912 г.

Наименованіе станцій	Валовая выручка руб.	Перевезено					
		Пассажировъ		Багажа и грузовъ большой скорости, пудовъ		Грузовъ малой скорости, тыс. пуд.	
		отпр.	приб.	отпр.	прио.	отпр.	приб.
Красн. перед.	—	—	—	1621	42535	9843	10716
Красноводск. I	893969	57997	48855	70183	49025	1479	2076
Красноводск. II	561969	3945	6846	319	108	6425	38
Кайлю . .	59	389	—	—	1	—	—
Янгаджа . .	663	447	853	24	49	2	0,2
Кара-Тенгиръ	1568	1571	1918	47	295	6	3
Белекъ . . .	863	804	812	26	42	32	2
Ягманъ . .	1111	770	1524	—	33	152	2
Джебелъ . . .	45356	6006	4979	946	2130	177	99
Балла-Ишемъ	958	824	1083	66	144	81	3
Айдинъ . . .	79	127	12	—	—	—	—
Перевалъ . .	1203	842	1436	13	61	122	3
Ахча-Куйма .	195	156	—	—	2	—	—
Казанджикъ .	112867	4431	4960	560	7447	215	78
Узунъ-Су . .	154	500	—	—	9	—	—
Искандеръ . .	411	559	2093	30	20	1	0,02
Киз.-Арватъ	407323	16489	14324	5605	39485	110	375
Коджъ . . .	1630	2419	2600	90	400	2	1
Бамп	31565	6455	23548	736	2493	142	33
Арчманъ .	17437	5460	5428	3925	2651	19	21
Бахарденъ . .	72161	15744	15410	2935	7659	42	53
Келята	13372	9503	9465	639	5281	35	22
Геокъ-Тепе . .	116049	28251	27880	8434	9263	132	111
Безменнъ . .	57153	30338	29836	37077	8468	33	105
Асхабадъ . .	1667756	96306	97864	78390	70250	1895	3778
Аннау	501	1808	—	—	—	—	—

Наименованіе станцій	Валовая выручка руб.	Перевезено					
		Пассажировъ		Багажа и грузовъ большой скорости, пудовъ		Грузовъ малой скорости, тыс. пуд.	
		отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.
Гяурсъ . . .	4029	4834	6723	209	837	8	4
Ахсу . . .	230	660	—	—	22	—	0,2
Баба-Дурмазъ	1185	1667	2288	1020	570	4	5
Арыкъ .	89281	16624	15941	43238	3681	322	140
Каушутъ . . .	42945	24870	22373	3314	3404	199	62
Каахка . .	229139	36922	44750	10865	11759	224	149
Арманъ-Сагадъ	304	782	17	—	4	—	—
Душакъ . .	398249	19805	18265	3169	11790	279	579
Такиръ . .	38	58	—	—	—	—	
Теджень . .	366493	44267	42375	6086	42923	1069	444
Геокъ-Сюръ .	68	92	—	—	2	—	—
Джу-Джу-Клу	127	35	206	—	4	—	0,03
Дортъ-Кую . .	906	857	898	48	158	6	1
Карабата .	3218	4209	4111	96	63	—	—
Мервъ . . .	1395604	151358	157010	116291	77520	2012	2740
Талахат-Баба	14953	12891	13395	859	5073	288	28
Іолотань .	208191	34187	34459	11937	22113	121	224
Султанъ-Бентъ	15511	7833	7771	3179	3387	27	36
Имамъ-Баба	13721	6690	7116	539	1624	94	42
Сары-Язы .	8126	2169	2078	233	647	27	19
Ташъ-Кепри	286900	16483	15636	3702	8506	308	417
Кала-и-Моръ .	4427	3793	4536	194	498	203	6
Кушка . .	25300	5463	5603	1396	21471	76	300
Байрамъ-Али	282623	60144	62867	9958	24696	755	1020
Курбанъ-Кала	75	196	—	—	12	—	0,02
Анненково . .	621	547	1155	84	126	1	0,4
Равнина . . .	125	187	—	85	26	94	0,8

Наименованіе станцій	Валовая выручка руб.	Перевезено					
		Пассажировъ		Багажа и грузовъ большой скорости, пудовъ		Грузовъ малой скорости, тыс. пуд.	
		отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.
Учь-Аджи . .	12707	3921	2980	489	896	317	61
Пески	700	55	13	—	95	—	—
Репетекъ . .	2528	937	1488	98	299	87	0,4
Караулъ-Кую .	24	24	20	—	5	—	—
Барханы . . .	120	195	—	—	—	2	—
Чарджуй	2497233	113266	110176	69076	75261	2794	4513
Фарабъ . . .	17731	25118	20960	7056	6402	121	29
Ходжа-Давлетъ	12449	20083	19547	2071	2973	23	38
Каракуль .	157921	49019	45770	8456	10307	344	543
Якатутъ .	5358	4697	4911	563	933	72	16
Мургакъ . . .	1698	2969	2745	18	34	0,002	—
Каганъ . . .	1251412	275527	264804	24659	25257	1343	1916
Бухара . .	1341811	253263	261431	29952	52632	519	2402
Кую-Мазаръ	8364	7580	7212	677	1645	3	15
Кизилъ-Тепе	226446	46759	45592	5900	11465	386	525
Маликъ . .	549	1309	31	22	45	—	—
Кермине . .	255218	34436	54883	5438	12223	605	239
Зіадинъ . .	53435	23185	23975	16854	7353	363	95
Зирабулакъ	123843	35747	36849	11818	11416	468	145
Кат.-Курганъ .	827658	72192	73915	19419	29102	2823	976
Нагорная . .	589	1457	15	—	7	0,8	—
Джума	31723	28320	19746	1678	8240	1033	30
Самаркандъ .	3614981	161500	152016	96647	79674	4332	4722
Ростовцево	31393	20350	22103	1901	5242	306	43
Куропаткино .	5357	5741	6836	2344	5325	227	4
Милютинская .	91814	26290	27467	5044	18214	1971	149
Джизакъ . . .	292558	31153	31608	11539	15950	691	317

Наименованіе станцій	Валовая выручка руб	Перевезено					
		Пассажировъ		Багажа и грузовъ большой скорости, пудовъ		Грузовъ малой скорости, тыс. пуд.	
		отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.
Ломакино .	17002	10642	11626	1126	3587	508	42
Обручево .	106774	21554	21038	5934	7535	468	94
Черняево .	420746	78134	79967	15194	24232	552	562
Голодная Степ.	263439	80093	34560	9631	37920	421	947
Сыръ-Дарьин.	101920	23666	34675	12520	17739	70	130
Разъѣздъ №123	15958	—	—	—	—	—	—
Вревская .	172837	38853	60288	7165	13324	566	267
Кауфманская	183883	115770	93116	47547	38931	595	400
Ташкен. перед.	—	—	—	70645	78190	11820	23011
Ташкентъ .	—	217754	261157	228558	101192	4117	4002
Хилково .	245116	26560	25147	4827	12991	468	616
Драгомирово	244943	35968	31197	4558	11321	2411	280
Ходжентъ . .	655446	65816	67403	40695	29725	964	1041
Веревкино .	20688	13979	15266	1127	1343	39	53
Мельниково .	416588	56014	56149	9912	13922	1862	974
Посьетовка .	225765	82134	83252	7475	8394	1206	1228
Кокандъ .	6471685	360031	346236	109905	117140	6062	14995
Сѣрово . .	348383	112132	96735	16336	11751	715	1202
Ванновская .	230477	43247	63613	17561	8403	887	667
Горчаково . .	1729606	317190	285635	53119	31162	1766	4346
Скобелево .	1381018	178769	203853	76719	42751	1987	2291
Раз. Владыкин.	2620	—	—	—	—	—	—
Федченко .	1892404	239201	297860	15618	62002	2873	4850
Ассаке . . .	935125	97716	295	5232	18615	2388	2843
Андижанъ . .	5689924	283375	344201	65948	112332	7459	14749
Итого	40370728	4293650	4484344	1504973	1563451	74345	86377

ОГЛАВЛЕНІЕ И АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ СТАНЦІЙ

	Очер. №	Стран.
Айдинъ	9	20
Андижанъ	92	143
Аннау	24	41
Анненково	42	64
Арманъ-Сагадъ	31	50
Артыкъ	28	45
Арчманъ	18	29
Ассаке	91	131
Асхабадъ	23	35
Ахсу	26	43
Ахча-Куйма	11	21
Баба-Дурмазъ	27	44
Байрамъ-Али	40	61
Балла-Ишемъ	8	17
Бами	17	28
Барханы	48	69
Бахарденъ	19	30
Безменинъ	22	34
Белекъ	5	14
Бухара	101	156
Ванновская	88	134
Веревкино	83	122
Вревская	76	112
Геокъ-Сюръ	35	55
Геокъ-Тепе	21	33
Голодная Степь	74	110
Горчаково	89	136
Гяурсъ	25	42
Джебелъ	7	15
Джизакъ	69	105
Джу-Джу-Клу	36	56
Джума	64	97
Дортъ-Кую	37	56
Драгомирово	81	118
Душакъ	32	50
Зіадинъ	60	91
Зирабулакъ	61	92
Имамъ-Баба	96	150
Искандеръ	14	24
Іолотань	94	147
Каахка	30	48
Каганъ	55	83
Казанджикъ	12	22
Кайлю	2	11
Кала-и-Моръ	99	153
Карабата	38	57
Каракуль	52	80
Кара-Тенгиръ	4	13
Караулъ-Кую	47	68
Катта-Курганъ	62	94
Кауфманская	77	113
Каушутъ	29	47
Келята	20	32
Кермине	59	89
Кизилъ-Аркатъ	15	25
Кизилъ-Тепе	57	87
Коджъ	16	27
Кокандъ	86	127
Красноводскъ I	1	1
„ II	103	161
Курбанъ-Кала	41	63
Куропаткино	67	103
Кушка	100	154
Кую-Мазаръ	56	86
Ломакино	70	106
Маликъ	58	88
Мельниково	84	123
Мервъ	39	58
Милютинская	68	104
Молла-Кара	104	163
Мургакъ	54	82
Нагорная	63	96
Обручево	71	107
Перевалъ	10	20
Пески	45	67
Посьетовка	85	125
Равнина	43	65
Ростовцево	66	102
Репетекъ	46	68
Самаркандъ	65	98
Сары-Язы	97	15
Скобелево	102	159
Султанъ Бентъ	95	148
Сыръ-Дарья	75	111
Сѣрово	87	133
Такиръ	33	52
Талхатанъ-Баба	93	146
Ташкентъ	78	114
Ташъ-Кепри	93	151
Теджень	34	53
Узунъ Су	13	23
Уфра	103	161
Учъ-Аджи	44	66
Фарабъ	50	78
Федченко	90	139
Хилково	80	117
Ходжа-Давлетъ	51	79
Ходженть	82	120
Чарджуй	49	70
Черняево I	72	108
„ II	79	116
„ III	73	110
Ягмачъ	6	15
Якатутъ	53	81
Янгаджа	3	12

	Стр.
Кокандъ-Наманганская ж. д.	165
Часть Ташкентской ж. д., обслуживающая Туркестанскій край	166
Распредѣленіе станцій по выручкѣ .	170
„ „ по отправленію пассажир. по классамъ	170
„ „ по перевозкѣ грузовъ малой скор.	172
„ „ по переработкѣ оборотной клади	174
„ „ по отправленію и прибытію по наклад.	175
„ „ по количеству переданныхъ телеграммъ	177
Работа станцій по отправ. и приб. пассажи. и груз. въ 1912 г.	179

Діаграммы

Распредѣленіе станцій по выручкѣ въ 1911 г.

Переработка оборотной клади въ 1911 г.

Перевозка грузовъ малой скорости въ 1911 г.

Пассажирское движеніе въ 1911 г.

Число товарныхъ отправленій и прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ въ 1911 г.

Число переданныхъ станціями телеграммъ въ 1911 г.

Списокъ трудовъ Ст. І. Гулишамбарова.

1874—1913 г.

1. Технологическіе очерки. Тифлисъ. 1874.
2. Объ измѣненіи уровня Каспія. Баку, 1877.
3. О нефтяныхъ фонтанахъ. 20 стр. Спб. 1878.
4. Современное состояніе фотогеноваго производства Бакинскаго района. 35 стр. Баку, 1878.
5. Планъ Чернаго городка съ обозначеніемъ керосиновыхъ заводовъ и пристаней. Баку, 1879.
6. Современное состояніе нефтяной промышленности Бакинскаго района. 43 стр. Тифлисъ, 1880.
7. Планъ Балахано-Сабунчинской нефтяной площади. Тифлисъ, 1880.
8. Нефтяное отопленіе пароходовъ и паровозовъ. 89 стр. Спб., 1880.
9. Нефтяные источники Брадфорда (въ С. Америкѣ) и его окрестностей. 49 стр. Тифлисъ, 1882.
10. Озокеритная промышленность въ Галиціи. 21 стр. 1882.
11. Варрантные склады для нефтяныхъ товаровъ. 37 стр. Тифлисъ, 1882.
12. Карта Апшеронскаго полуострова съ обозначеніемъ нефтяныхъ источниковъ, нефтепроводовъ, заводовъ и пр. Тифлисъ, 1882.
    Это же изданіе съ англійскимъ текстомъ: Map of the Apsheron peninsula, showing pètroleum wells, oil refineries, pipe lines, etc
13. Essai d'une bibliographie générale de l'industrie des pétroles. Litteratures: allemande, anglaise francaise, latine, italienne, hollandaise, suédoise, espagnole, japonaise et polonaise. 74 pp St. Pètersbourg. 1886.
14. Опытъ всеобщей библіографіи нефтяной промышленности. Русская литература. 40 стр. 1883.
15. Нефтяное отопленіе пароходовъ и паровозовъ, изд. 2. 169 стр. Спб. 1883.
16. Планъ Балахано-Сабунчинской нефтяной площади. Тифлисъ. Изд. 2. 1883.
17. Планъ Чернаго городка. 2 изд. Тифлисъ, 1883.
    Это же самое изданіе съ французскимъ текстомъ.
18. Употребленіе нефти и ея дериватовъ въ медицинѣ. 23 стр. Тифлисъ, 1884.
19. Законы, касающіеся добычи, храненія, переработки и транспортировки нефти и ея продуктовъ въ Россіи и въ иностранныхъ государствахъ. 126 стр. Тифлисъ, 1884.
20. Карта Апшеронскаго полуострова съ обозначеніемъ нефтяныхъ мѣсторожденій. Изд. 2. Тифлисъ, 1886.
    Это же изданіе съ англійскимъ текстомъ.

21. Планъ Чернаго городка, 3 изд. Тифлисъ, 1886.
22. Нефтяное отопленіе комнатныхъ, кухонныхъ, хлѣбопекарныхъ и др. печей. Спб. 117 стр. 1887.
23. Нефтяное отопленіе металлургическихъ печей. 63 стр. Спб. 1887.
24. Дѣятельность Л. Э. Нобеля на Кавказѣ. Тифлисъ. 23 стр. 1888.
25. Обзоръ фабрикъ и заводовъ Тифлиской губ. 232 стр. Тифлисъ, 1888.
26. Дѣятельность Л. Э. Нобеля на Кавказѣ. Изд. 2, Тифлисъ, 1889.
27. Планъ Балахано-Сабунчинской нефтяной площади. Изд. 3. 1890.
28. Планъ Чернаго городка. Изд. 4. Спб. 1890.
29. Обзоръ фабрикъ и заводовъ Бакинской губ. 278 стр. Тифлисъ, 1890.
30. Историко-статистическое обозрѣніе винокуренія и торговли спиртомъ въ Россіи. Спб. 1891.
31. Торговля, промышленность и пути сообщенія въ Сибири. 78 стр. Спб. 1893.
32. Обзоръ фабрикъ и заводовъ Закавказскаго края. 413 стр. Тифлисъ, 1894.
33. Les forces productrices de la Russie, 24 pp. Anvers. 1894.
34. Нефтяное отопленіе пароходовъ, паровозовъ, постоянныхъ паровыхъ котловъ и др. 333 стр. Изд. 3. Спб. 1894.
35. Нефтяная промышленность Соединенныхъ-Штатовъ въ связи съ общимъ промышленнымъ развитіемъ страны, 184 стр. Спб. 1894.
36. Обзоръ международнаго товарнаго обмѣна за 1888--1893 г.г. и участіе въ немъ Россіи. 132 стр. Спб. 1895.
37. Виноградное вино на всемірномъ рынкѣ, 1895.
38. Виноградное вино въ Россіи въ XIX столѣтіи. 32 стр. Одесса, 1896.
39. Краткій историческій обзоръ пятнадцати всероссійскихъ выставокъ. (По случаю шестнадцатой всероссійской художественно-промышленной выставки въ 1896 г. въ Нижнемъ Новгородѣ). Спб. 1896.
40. Итоги торговли и промышленности Россіи въ царствованіе Императора Николая I, съ 1825 по 1855 г., 74 стр. Спб. 1896.
41. Всемірная торговля въ XIX столѣтіи и участіе въ ней Россіи. 230 стр. Спб. 1899.
42. Историко-статистическій обзоръ промышленности и торговли Россіи. 262 стр. Спб. 1899.
43. Международная торговля птицей и птичьми продуктами. 199 стр. Спб. 1899.
44. Tarifs des droits d'importation et d' exportation sur la volaille et ses produits dans les principaux Etats. 24 pp. St. Pbg. 1899.
46. Карта нефтяныхъ мѣсторожденій Кавказскаго края. Спб. 1900.
46. Карта Чернаго городка съ обозначеніемъ керосиновыхъ заводовъ и пр. Изд. 4. Спб. 1900.
47. Международная торговля птицей и птичьями продуктами въ 1898—1899 г. 65 стр. 1901.
48. Маслины и оливковое масло на всемірномъ рынкѣ. 45 стр. Спб. 1901.

49. Виноградное вино на всемірномъ рынкѣ. 115 стр. Изд. 2 Одесса. 1902.
50. Предметы одѣянія: готовое платье, бѣлье, обувь, шляпы и пр. Производство, торговля и потребленіе. 109 стр. Спб. 1902.
51. Поѣздка въ Техасъ и въ Калифорнію. 42 стр. Спб. 1902.
52. Міровое хозяйство, какъ единое цѣлое. 19 стр. Спб. 1903.
53. Предметы одѣянія въ главнѣйшихъ странахъ. 27 стр. Спб. 1903.
54. Благородные металлы и камни въ міровой промышленности и торговлѣ. 150 стр. Спб. 1904.
55. Сравнительная статистика Россіи въ міровомъ хозяйствѣ и въ ряду великихъ державъ въ царствованіе Императора Александра III. 94 стр. Спб. 1905.
Etude de statistique comparée sur la situation de la Russie á l'économie mondiale et des Grandes Puissances sous le regne de l'Empereur Alexandre III. 94 pp. St. Pbg. 1905.
56. Платина въ міровой промышленности и торговлѣ. Спб. 76 стр. 1905.
57. Краткій курсъ международнаго товарнаго обмѣна, читанный на Статистическихъ Курсахъ при Центральномъ Статистическомъ Комитетѣ въ С.-Петербургѣ. 53 стр. Спб. 1905
58. Сравнительная статистика Россіи въ міровомъ хозяйствѣ и въ ряду великихъ державъ въ первое десятилѣтіе царствованія Императора Николая II. 1894—1904 г. г. Спб. 1907. 96 стр.
59. Transport maritime en vrac des produits du pétrole et flotte universelle pour le transport en vrac de ces produits. St Pb. 1907. 27 pp.
60. Распредѣленіе женскаго населенія на земномъ шарѣ по государствамъ и по частямъ свѣта. 1910. 39 стр. Асхабадъ.
61. Россія въ міровомъ хозяйствѣ и въ ряду великихъ державъ при вступленіи на престолъ Императоровъ Александра III и Николая II. Асхабадъ. 1911. 72 стр.
62. Международный товарный обмѣнъ и участіе въ немъ Россіи въ царствованіе Императора Александра III. Асхабадъ 166 стр. 1911.
63. Die Bevölkerung der Erde und ihre Verteilung nach dem Geschlecht. Gotha, 1911. Отдѣльный оттискъ изъ: „Dr. A. Petermanns Mitteilungen. 1911, I, Heft 1, 2.
64. Плодоводство въ міровомъ хозяйствѣ и участіе въ немъ Россіи вообще и Туркестана въ частности. Ташкентъ, 1912.
65. Экономическій обзоръ Туркестанскаго района обслуживаемаго Средне-Азіатской желѣзной дорогой, съ приложеніемъ оро-гидрографической и промышленно-культурной картъ, картограммъ и діаграммъ (области: Закаспійская, Самаркандская, Ферганская, Сыръ-Дарьинская, Семирѣченская, а также Бухарское и Хивинское ханства) Асхабадъ. 1913.

ВАЖНѢЙШІЯ ОПЕЧАТКИ.

Часть I.

Напечатано:	Слѣдуетъ читать	Страница	Строка	
			Снизу	Сверху
сослвіямъ	сословіямъ	17	12	—
многоводныни	многоводными	25	—	11
общирному	обширному	27	—	19
выводятея	выводятся	29	—	1
стоимсть	стоимость	37	—	19
Около 2—3	Около $^2/_3$	39	—	9
Кортофель	картофель	39	10	—
Симирѣченской	Семирѣченской	40	13	—
мостности	мѣстности	40	5	—
цѣцѣ	цѣнѣ	43	—	4
Двѣ первыя строчки	слѣдуетъ исключить	49	—	—
столѣтіи	столѣтія	59	11	—
Сыръ-Дарьиской	Сыръ-Дарьинской	61	17	—
Горчлково	Горчаково	62	—	9
промыслохъ	промыслахъ	70	—	9
уцѣлевшихъ	уцѣлѣвшихъ	71	15	—
неоднокрктно	неоднократно	78	15	—
семирѣченской	Семирѣченской	81	—	3
сыръ-Дарьинской	Сыръ-Дарьинской	81	—	6
contra	coutra	82	—	8
источнику	источнику	84	16	—
щелуху	шелуху	86	1	—
4, 8%	4, 8% (приложеніе XI)	86	1	—
Краснооводскъ	Красноводскъ	91	—	3
крмѣ	кромѣ	92	8	—
Авганистанъ	Афганистанъ.	93	18	—
доминрующее	доминирующее	96	7	—
неимеіемъ	неимѣніемъ	97	—	5
ванмый	ваемый	99	—	1
соглащенію	соглашенію	101	—	4
имеріи	имперіи	102	—	5
средня	средне —	110	12	—
фабриные	фабричные	112	—	13
щерсть	шерсть	113	—	5
границу	границу	113	18	—
персидскпй	персидской	117	—	9
пукты	пункты	119	—	13
соотвѣтсвуетъ	соотвѣтствуютъ	120	—	16
сожаленію	сожалѣнію	120	11	—
узбеки, послѣдніе	узбеки. Послѣдніе	152	6	—
каждой	каждому	220	5	—
выразилась	выразились	230	6	—
прижвальская	Пржевальская	275	—	4

Часть II.

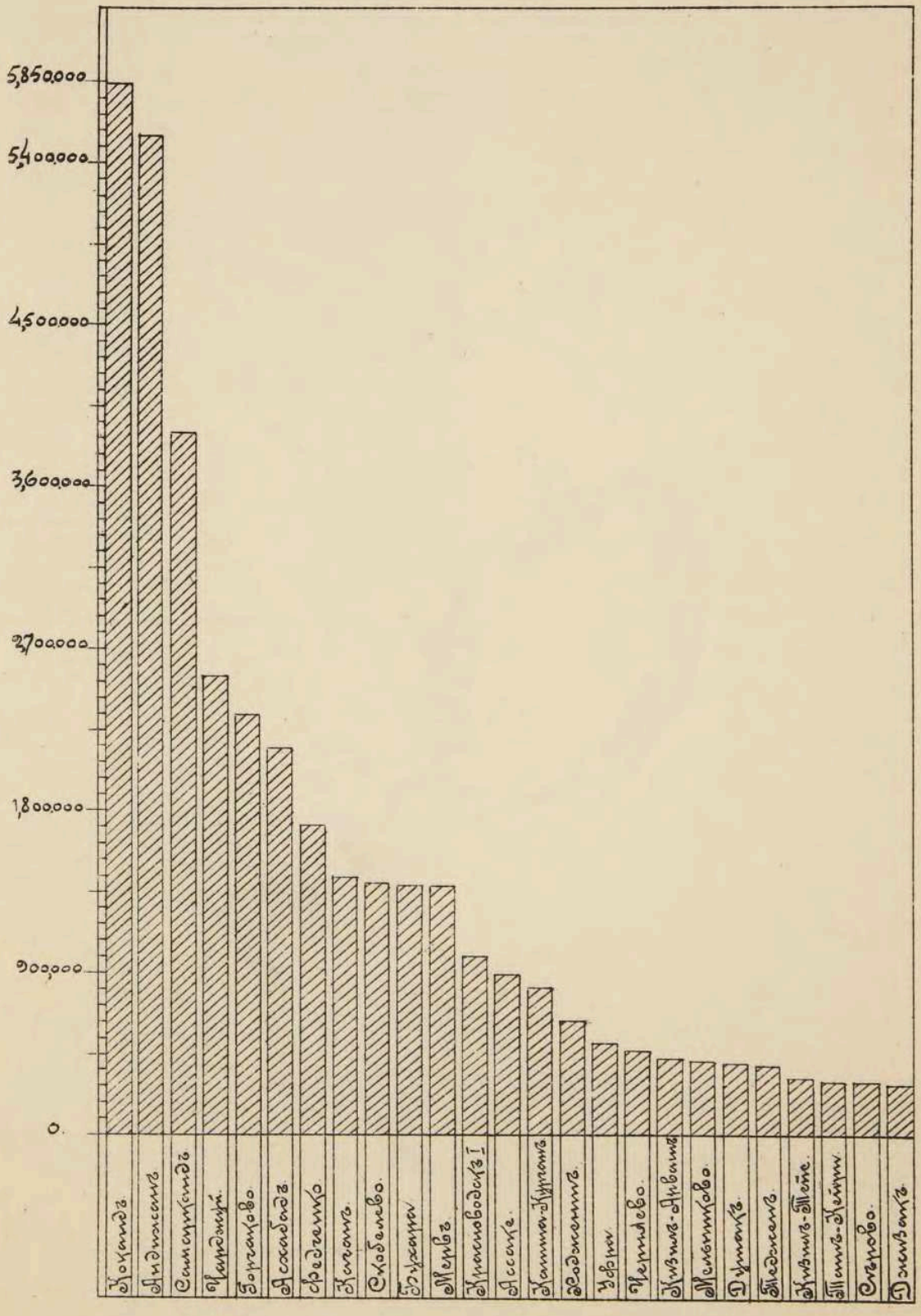
Напечатано	Слѣдуетъ читать	Страница	Строка	
			Снизу	Сверху
нія	ніе	1	2	—
(окол. 4 т. ф. пикъ)	(около 4 т. ф.) пикъ	2	6	—
услвіемъ	условіемъ	3	-	7
сажень	саженъ	6	—	5
береги	берегу	13	—	4
остальные	остальныя	22	—	2
пропущено:	1912...3..21..38..32	37	—	11
важнѣйшхъ	важнѣйшихъ	39	1	—
проходять	проходятъ	54	—	1
7 мил.	6147 т.	63	—	18
409,15721	378,15727	64	15	—
4250,395,15924,1309	4255,365,14945,1254	64	14	—
408,23896	757,23239	64	14	—
689,1124,3475,2077	910,1127,3458,2761	65	15	—
6846,80,439,—,1761,	6820,82.239,44,1650	65	15	—
940	2940	78	8	—

Часть III.

Туркменъ	туркменъ	1	—	12
кирпичъ	кирпичъ	7	—	10
устоновить	установить	11	—	14
чсстью	частью	19	—	15
товарвъ	товарэвъ	42	1	—
Лютф,	Лютф-	46	—	17
при было	прибыло	46	2	—
44) Пески	45) Пески	67	—	5
16150—60	1615060	71	—	2
51) Каракуль	52) Каракуль	80	—	8
126838	260702	84	18	—
7790	7790 частныхъ и 107800	87	7	—
53) Маликъ	58) Маликъ	88	10	—
хлопчатниковое	хлопчатниковые	95	9	—
остоитъ	отстоитъ	96	12	—
159	324	99	—	14
272167	372167	157	11	—
176696	17696	170	7	—

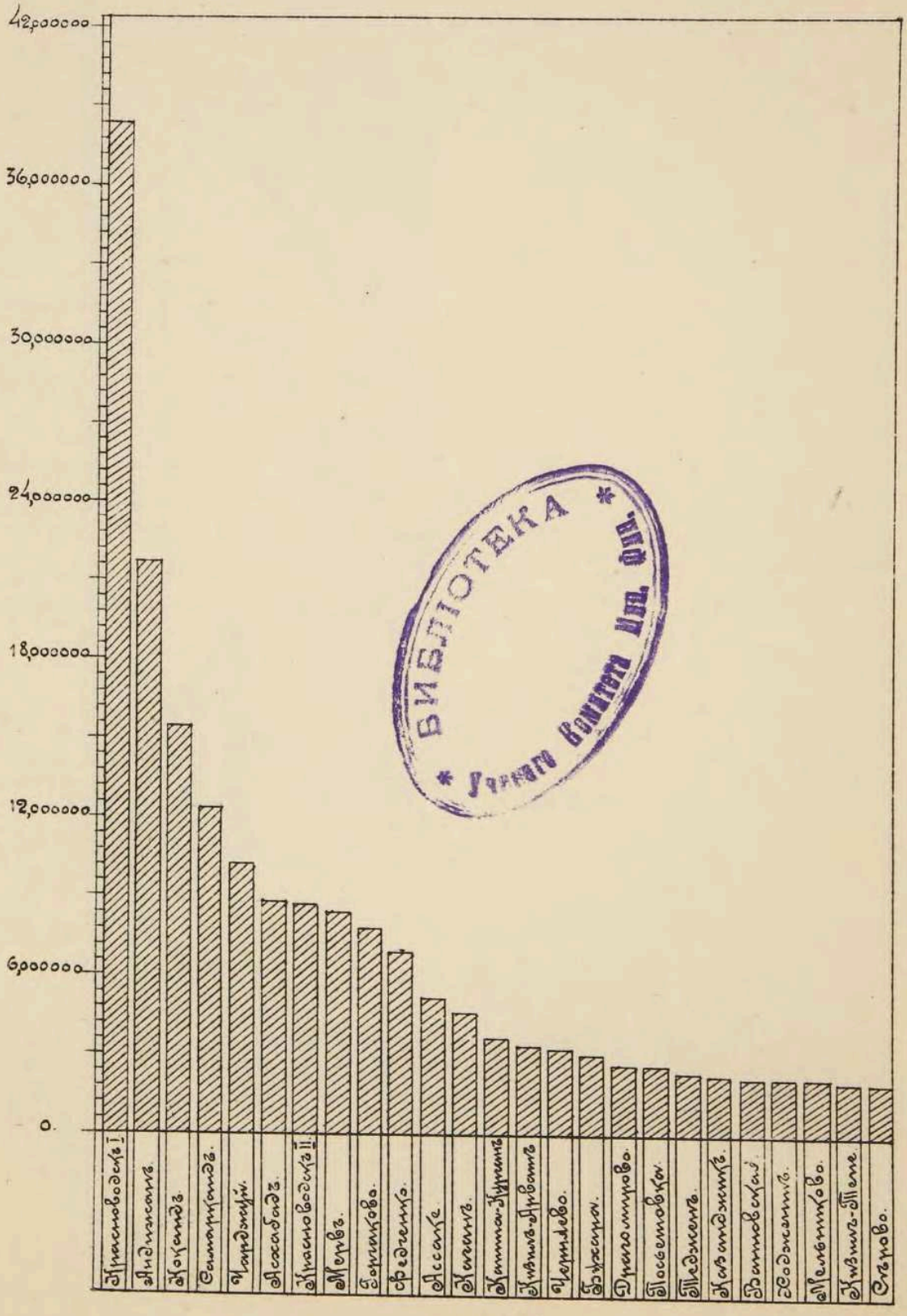
Распределение смертности по Вятскому Уезду в 1911 г.

% % по районам

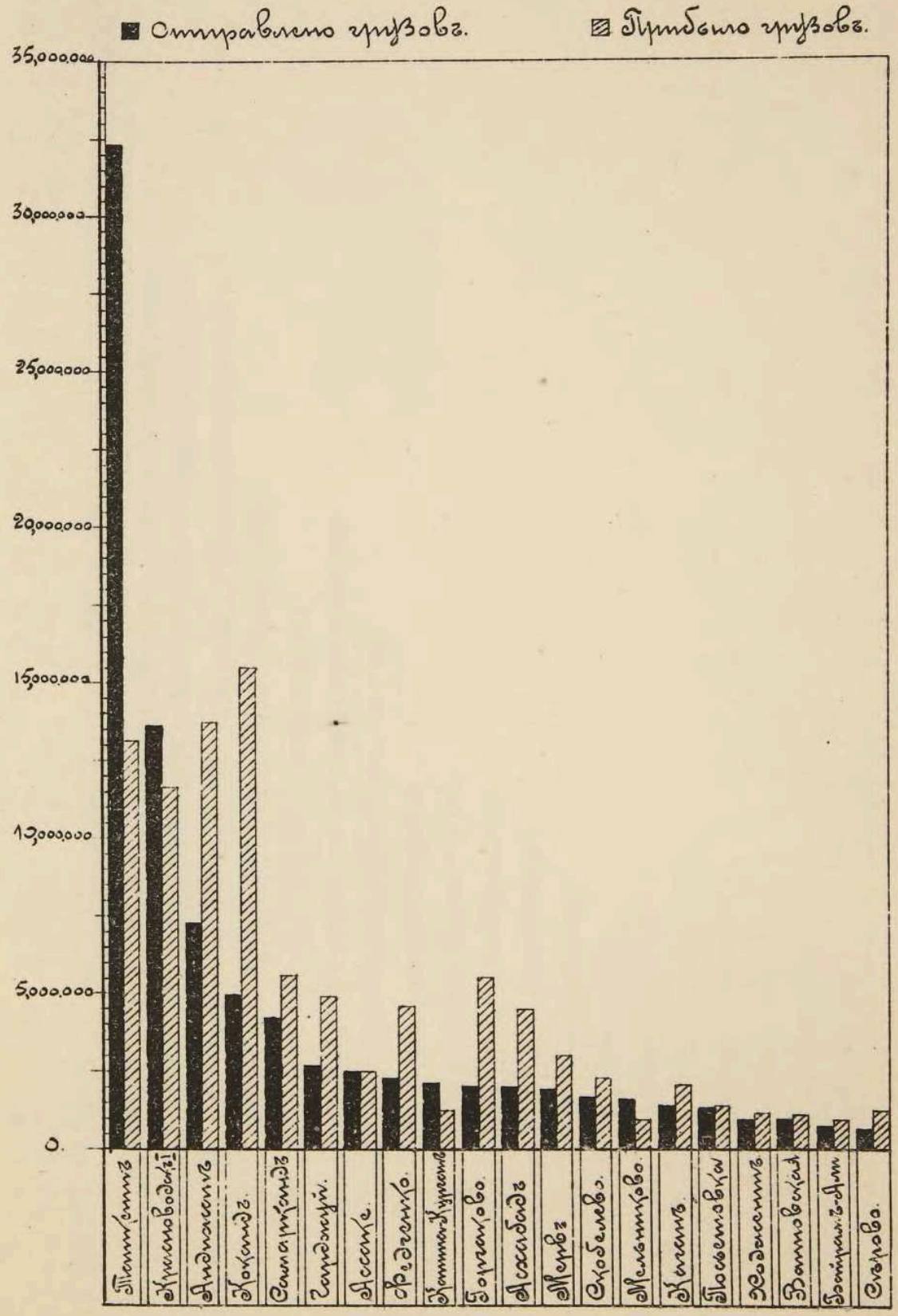


Переработка оборотной кладки в 1911 году.

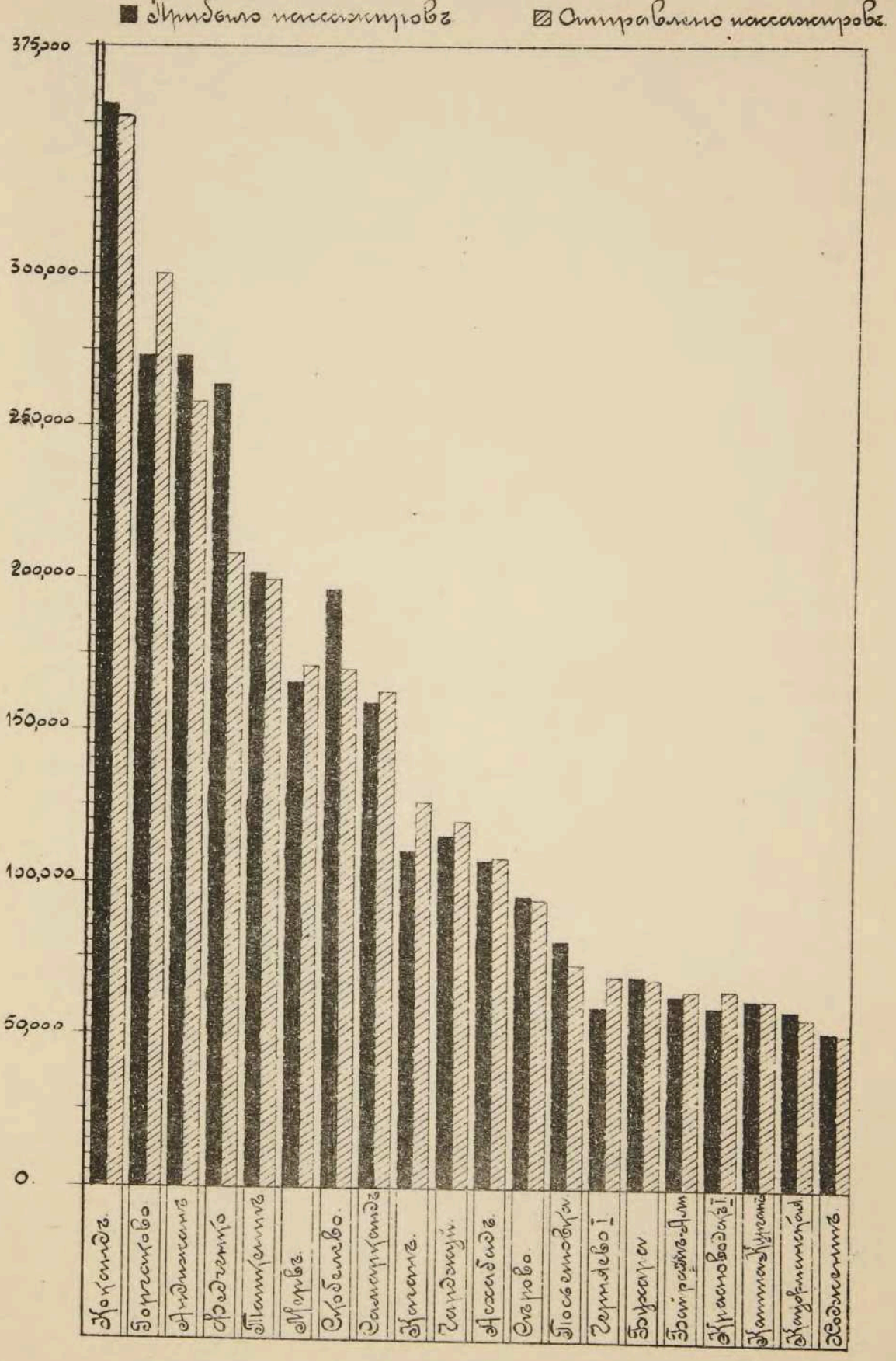
% в тыс. %


42,000000
36,000000
30,000000
24,000000
18,000000
12,000000
6,000000
0.
Прасковьевский I
Андреевка
Покровка
Самарский
Надеждинский
Васильевский
Прасковьевский II
Ивановка
Ефимовка
Федоровка
Алексеевка
Ивановка
Ивановка-Дубовая
Ивановка-Дубовая
Ефимовка
Безымянка
Ольгинский
Покровский
Федоровка
Ивановка
Васильевский
Ольгинский
Ивановка-Шляпина
Ольгинский
Ивановка-Шляпина
Ольгинский
Ивановка-Шляпина

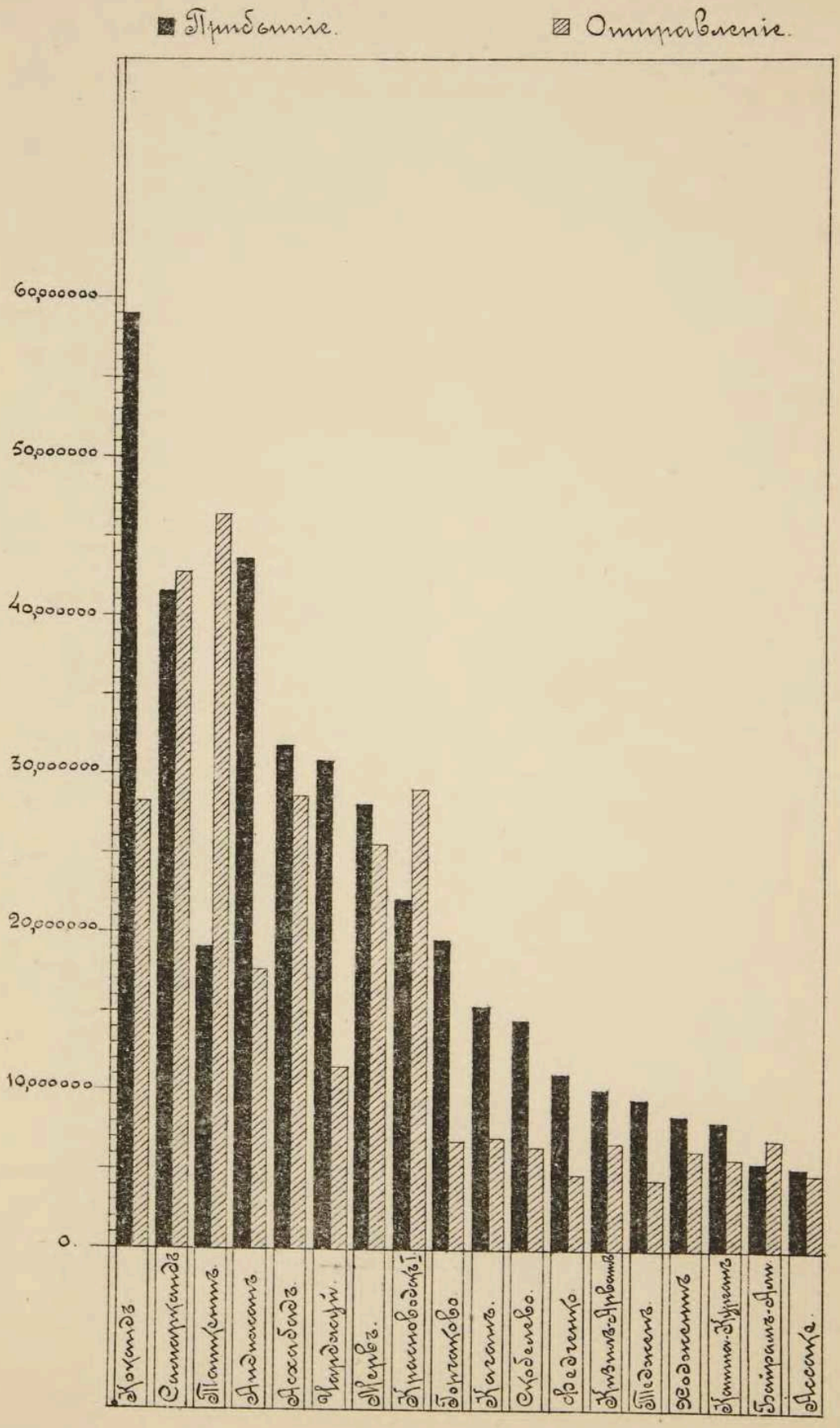
Перевозка грузов малой скорости в 1911 г.
/. в тыс. т. /.



Пассажирское движение в 1911 г.

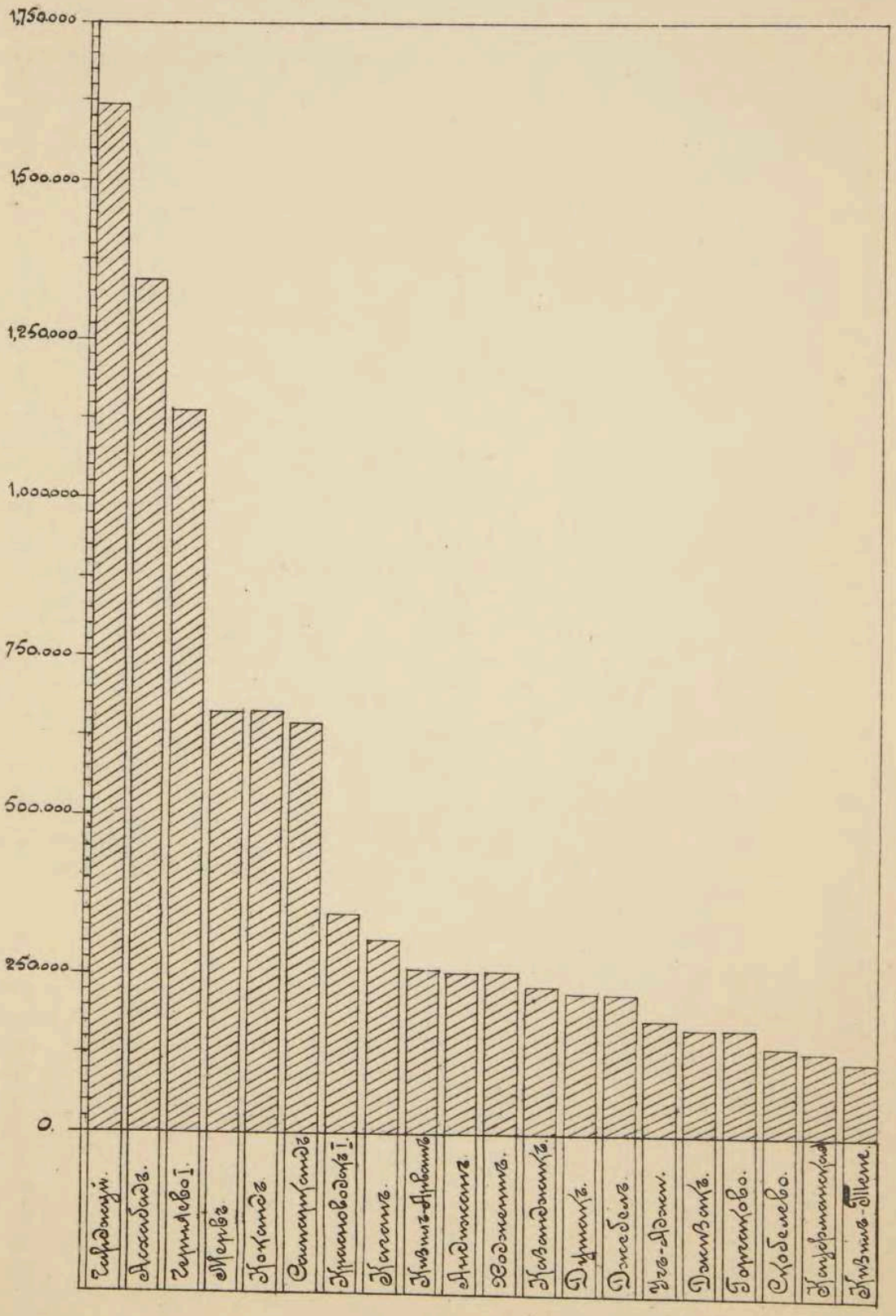


Числа товарных отправлений и прибытий по отдельным магистралям в 1911 г.



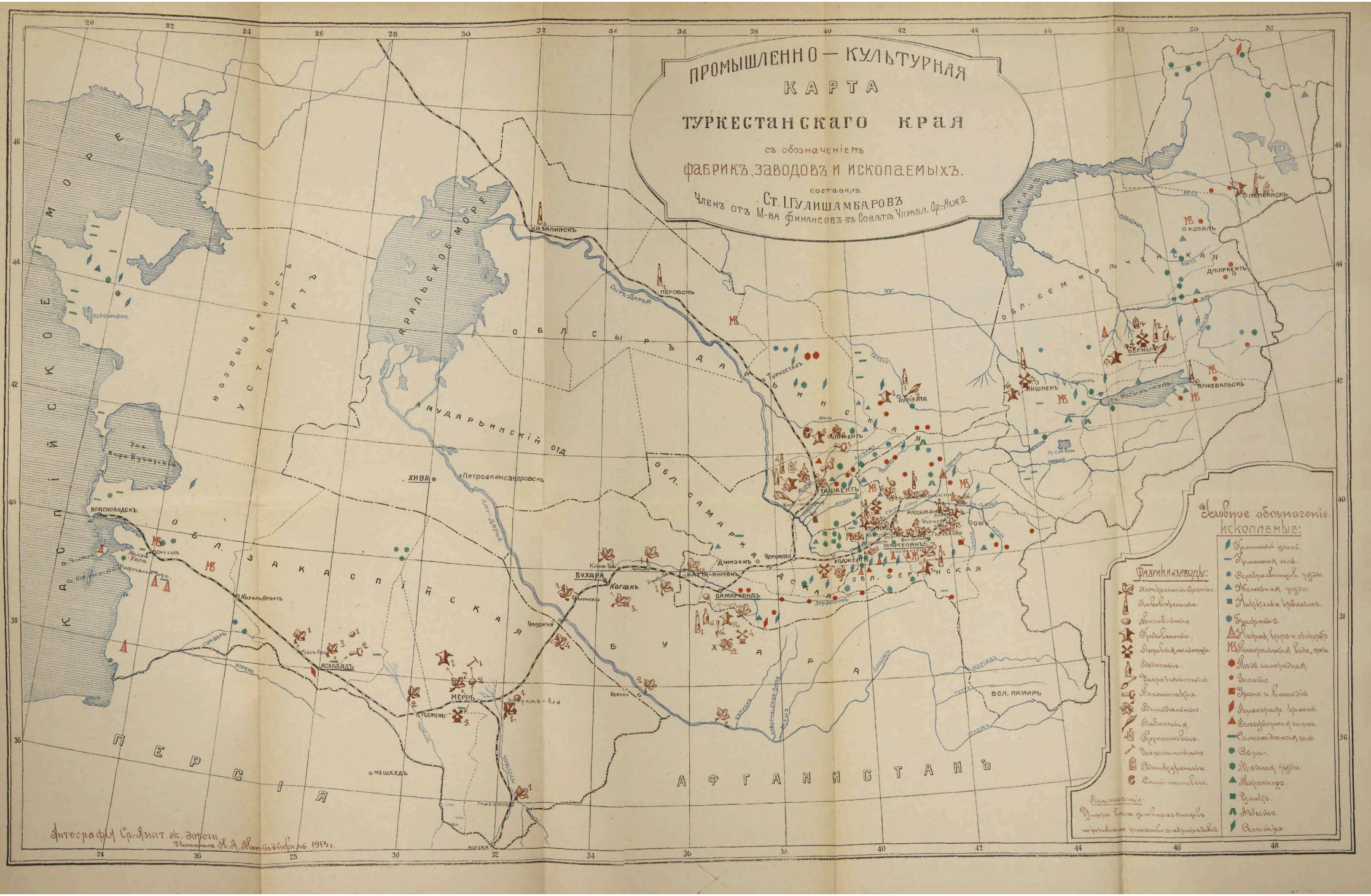
Число передающих станций телеграмм

в 1911 году.





Литогр. Ред. Средне-Азіат. отд. Воен. Топограф. Управленія. Типографія М. Г. Мантейфеля. 1913 г.


ПРОМЫШЛЕННО — КУЛЬТУРНАЯ
КАРТА
ТУРКЕСТАНСКАГО КРАЯ
съ обозначеніемъ
фабрикъ, заводовъ и ископаемыхъ.
составилъ
Ст. І. Гулишамбаровъ
Членъ отъ М-ва финансовъ въ Совѣтѣ Управл. Ср.-Азж.
Условное обозначеніе ископаемые:
Фабрики и заводы:
Примѣчаніе:
Литография Ср.-Азіат. ж. дороги
Исполнена М. Я. Минѣевымъ 1913 г.
КАСПІЙСКОЕ МОРЕ
АРАЛЬСКОЕ МОРЕ
ПЕРСІЯ
АФГАНИСТАНЪ
ОБЛ. СЫРЪДАРЬИНСКАЯ
ОБЛ. ЗАКАСПІЙСКАЯ
ОБЛ. СЕМИРѢЧЕНСКАЯ
ОБЛ. САМАРКАНДСКАЯ
ОБЛ. ФЕРГАНСКАЯ
БУХАРА
АМУДАРЬИНСКІЙ ОТД.
ВОЗВЫШЕННОСТЬ УСТЮРТЪ
ХИВА
Петроалександровскъ
КРАСНОВОДСКЪ
Зал. Кара-Бугазскій
Казалинскъ
Перовскъ
Туркестанъ
Ташкентъ
Ауліе-Ата
Чимкентъ
Самаркандъ
Бухара
Каганъ
Катта-Курганъ
Джизакъ
Ходжентъ
Маргеланъ
Андижанъ
Ошъ
Кизил-Арватъ
Асхабадъ
Мервъ
Тедженъ
Керки
Чарджуй
Термезъ
Кушка
Мешхедъ
Бол. Памиръ
Пишпекъ
Пржевальскъ
Джаркентъ
Лепсинскъ
Копалъ
Верный
Оз. Иссыкъ-Куль
Оз. Сан-Куль
Оз. Баторъ (сол.)
Оз. Челекенъ
Мыс Кара
Нефтяные пром.
Сыръ-Дарья
Амударья
Аму-Дарья
Зеравшанъ
Чирчикъ
Чу
Или
Каменноугольные
Каменная соль
Серебро-свинцов. руды
Желѣзныя руды
Мѣдныя и кобальтов.
Бирюзовыя
Графитъ
Нефть, Керосинъ и озокеритъ
Минеральныя воды, грязи
Нефть самородная
Золото
Уголь и Самосадъ
Литографск. камень
Основ. горная порода
Самосадочная соль
Сѣра
Ртутная руда
Мраморъ
Гипсъ
Асбестъ
Селитра
Каменноугольные
Нефтеперегонные
Винокуренные
Пивоваренные
Кожевенные
Паровыя мельницы
Бондарные
Свѣчныя
Механическія
Винодѣльные
Табачныя
Керосиновые
Пчеловодные
Кирпичные
Салотопенные


ОРО-ГИДРОГРАФИЧЕСКАЯ
КАРТА
ТУРКЕСТАНСКАГО КРАЯ
ПРИЛОЖЕНІЕ КЪ КНИГѢ
„ОБЗОРЪ ЭКОНОМИЧЕСКАГО СОСТОЯНІЯ ТУРКЕСТАНСКАГО РАЙОНА
ОБСЛУЖИВАЕМАГО СРЕДНЕ-АЗІАТСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГОЙ".
С. І. Гулишамбарова,
ЧЛЕНА ОТЪ МИНИСТЕРСТВА ФИНАНСОВЪ ВЪ СОВѢТЪ УПРАВЛЕНІЯ СР.-АЗ. ЖЕЛ. ДОР.
Асхабадъ
1913 г.
Печатано съ камней Отд. Статистики и Картографіи М-ва П.С.
Масштабъ 1:4,200,000
Въ англійскомъ дюймѣ 100 верстъ.
Картографическое изданіе №240.