

Т Р У Д Ы

О Б Щ Е С Т В О

Д Л Я С О Д Ы Й С Т В И Я

РУССКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

И

Т О Р Г О В Л Ъ,

Издаваемые Комитетомъ Общества.

ЧАСТЬ ПЯТАЯ.



САНКТ-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія И. И. Глазунова, Казанская ул., 8.

1874.



7-51

II.

Доклады, заявленія и стенографическіе отчеты.

Заявленіе члена Общества Грыфъ Якса Быковскаго о железной дороги изъ Россіи въ Индію.

Для изысканія прямого пути для желѣзной дороги изъ Англіи въ Индію въ 1868 году я нарочно отправился, на собственный счетъ, изъ Россіи въ Индію сухимъ путемъ, и проѣхавъ верхомъ около 3000 верстъ, въ теченіи двухъ лѣтъ, сдѣлалъ возможныя изысканія мѣстности. Съ англійскими инженерами я полагаю, что направленіе изъ Индіи отъ Пешаура вдоль рѣки Оксуса и чрезъ Усть-Юртъ до ближайшаго пункта на Волгѣ есть самое удобнѣйшее (какъ это показываетъ мой проэктъ, опубликованный въ 1872 году). Противу дѣйствительныхъ и природныхъ преимуществъ этого пути, ошибочно было бы по какимъ бы то нибыло соображеніямъ предпочитать другой, ибо всѣ искусственныя соображенія и политическія комбинаціи постоянно измѣняются, а природныя преимущества не перемѣняются, и этотъ кратчайшій и удобнѣйшій путь всегда будетъ предпочитаемъ пассажирами и торговлею, хотя бы при усиліяхъ англичанъ и по другимъ обстоятельствамъ, современемъ построено было нѣсколько желѣзныхъ дорогъ въ Индію. Одинъ взглядъ на географическую карту убѣждаетъ, что дорога изъ Европы въ Индію черезъ Россію и вдоль рѣки Оксуса есть самая кратчайшая и по этому уже безъ сомнѣнія самая лучшая; притомъ богатая долина Оксуса, имѣющая для центральной Азіи такое же значеніе, какъ Ниль для Египта, представляетъ природный прямой путь изъ Европы въ Индію. По этому направленію р. Оксусъ судоходна болѣе 1000 верстъ, и 300 верстъ желѣзной до-

роги, соединяя Каспійское море съ Аральскимъ, откроютъ паровое сообщеніе изъ Европы до Китайскихъ и Индійскихъ границъ. По этому направленію климатъ здоровый, страна по Оксусу населена, плодородна и обильна рудами желѣза, мѣди, серебра, углемъ, драгоценными камнями и другими минералами и отъ рѣки Волги до Гиндукуша почти вездѣ ровная. Устройство желѣзной дороги черезъ Гиндукушъ отъ долины Индерабъ, находящейся на сѣверномъ склонѣ Гиндукуша до долины Плянширь, находящейся на южномъ склонѣ Гиндукуша, вѣроятно будетъ требовать не болѣе 8 верстнаго тунеля; далѣе же по направленію вдоль Плянширской долины и р. Кабулъ до самаго Пешаура никакихъ серьезныхъ затрудненій не предстоить. По этому направленію на большей половинѣ пространства отъ Англіи до Индіи желѣзныя дороги уже въ дѣйствиіи до Волги, отъ которой осталось менѣе 3000 верстъ для соединенія желѣзною дорогою Европы съ Индіею. Важность этого сообщенія въ отношеніи торговли и цивилизаціи громадна. Какъ скоро желѣзная дорога пройдетъ чрезъ центральную Азію, угнетенную варварствомъ и фанатизмомъ, порядокъ и довѣріе привлекутъ милліоны кочующихъ семействъ изъ блуждающей жизни къ земледѣльческой промышленности и эксплуатаціи природныхъ богатствъ нынѣ пренебреженныхъ. По этому большому коммерческому пути станціи желѣзныхъ дорогъ вскорѣ превратятся въ цвѣтущія колоніи и дѣйствительныя источники цивилизаціи и благосостоянія края. Для опредѣленія дохода, каковой восточная торговля принесетъ этой желѣзной дорогѣ, я вошелъ въ сношеніе съ главными коммерческими домами восточной торговли, а также съ директорами и строителями желѣзныхъ дорогъ въ Индіи и по разсмотрѣніи официальныхъ рапортовъ по этому предмету оцѣняется: во 1-хъ) въ 1870 году Индія ввезла товаровъ 3.100.000 тоновъ, стоимостью 46.900.000 фунтовъ стерлинговъ, и вывезла 3.200.000 тоновъ, стоимостью 53.500.000 фунт. стерлинговъ; во 2-хъ) Китай ввозитъ бумажныхъ товаровъ на 150.000.000 фр., шелковыхъ на 80.000.000 фр., металловъ на 20.000.000 фр. и разныхъ предметовъ на 140.000.000 фр., а вывозитъ: чаю на 350.000.000 фр., шелку на 160.000.000 фр. и разныхъ другихъ предметовъ на 170.000.000 фр.; 3) Японія, Кокхинкина, Сингапуръ, Ява, Австралія и французскія колоніи ввозятъ и вывозятъ ежегодно товаровъ на 250.000.000 руб.

Изъ этой восточной торговли всѣ драгоценныя товары для цѣлой Европы, и всѣ нужныя товары для Россіи, пойдутъ по этой дорогѣ какъ по самому кратчайшему пути; транспортъ по этой дорогѣ обойдется согласно официальному тарифу индѣйскихъ желѣзныхъ дорогъ $\frac{1}{8}$ п. за тонъ и милю ($1\frac{1}{2}$ версты) что составитъ за 3.600 англійскихъ миль отъ Калькутты до Волги 1.200 п. за тонъ (60 пуд.) или же 20 п., т. е. 52 коп. за пудъ, за 5.400 версты, а такъ какъ транспортъ изъ Китая до Калькуты стоитъ отъ $\frac{1}{4}$ до 1 руб. за пудъ, то изъ Китая до Москвы и Германіи транспортъ будетъ стоить отъ 1 до $1\frac{1}{2}$ руб. за пудъ; тогда какъ нынѣ этотъ транспортъ стоитъ чрезъ Кяхту около 10 руб. за пудъ и требуетъ отъ 5 до 9 мѣсяцевъ времени, а изъ Индіи въ Москву около 7 руб. за пудъ и требуетъ отъ 3 до 4 мѣсяцевъ времени, а моремъ транспортъ этотъ стоитъ отъ 3 до 5 руб. за пудъ (смотри официальный рапортъ Ломли). Восточная торговля пользуясь новымъ путемъ чрезъ Россію, сдѣлаетъ экономію во времени отъ 500 до 1000%, въ расходахъ страхованія отъ 25 до 75% и въ расходахъ за транспортъ отъ 25 до 1000%, смотря по качеству товаровъ и ихъ назначенію.

Нынѣ транспорты между Россією, Индією и Китаемъ, по неудобству прямыхъ сообщеній, принуждены дѣлать кругъ и лишніе расходы. По этому Россія пользуется едва $1\frac{1}{2}\%$ общей азіатско-европейской торговлѣ, превышающей ежегодно 200.000.000 пуд. товара, стоимостью болѣе миллиарда рублей для транзита, каковой самая природа указываетъ кратчайшій путь черезъ Россію. За неимѣніемъ желѣзныхъ дорогъ по этому природному и кратчайшему направленію, Россія лишается громадной пользы азіатско-европейскаго транзита и переплачиваетъ ежегодно миллионы рублей за перевозъ сырья изъ Азіи въ Россію, черезъ западно-европейскіе рынки Лондона, Ливерпуля, Гамбурга, Триеста, Кенигсберга и другихъ; вслѣдствіе чего азіатскіе товары стоятъ Россіи отъ 15 до 20% дороже нежели таковыя англичанамъ и нѣмцамъ (что должно быть на оборотъ). Хлопокъ, котораго Россія требуетъ ежегодно на 50.000.000 руб., обходится русскимъ фабрикантамъ на 2 руб. съ пуда дороже, чѣмъ для англичанъ и нѣмцевъ, и потому русская торговля не прежде можетъ соперничать съ другими на азіатскихъ рынкахъ, какъ по устройству средне-азиатской же-

лѣзной дороги, по которой азіатскій хлопокъ и другіе товары перевезутся гораздо дешевле не только въ Россію, но и въ другія части Европы черезъ Россію. Изъ официальныхъ отчетовъ видно, что Англія въ 1871 году ввозитъ изъ Индіи 33.000.000 Lb. кофе; изъ этого количества вывозитъ въ Россію 12.000.000 Lb. т. е. 334.000 пудовъ, стоимостью 8.700.000 франковъ.

• Она привозитъ рису 2.300.000 cwt.; изъ этого количества вывозится въ Россію 100.000 cwt., т. е. 330.000 пудовъ, стоимостью 1.700.000 фр.

Она привозитъ чай 15.000.000 Lb., изъ котораго вывозитъ въ Россію 4.600.000 Lb., т. е. 111.000 пудовъ; перцу ввозитъ 22.000.000 Lb., изъ котораго вывозитъ въ Россію 2.000.000 Lb. т. е. 50.000 пуд.; кокосоваго и другихъ маслъ ввозитъ 180.000 пуд., изъ которыхъ вывозитъ въ Россію 85.000 пуд.; красильныхъ матеріаловъ ввозитъ 650.000 пуд., изъ которыхъ вывозитъ въ Россію 210.000 пуд.; хлопка ввозитъ 10.000.000 пуд., изъ которыхъ вывозитъ въ Россію 1.000.000 пуд. Транспортъ всѣхъ этихъ предметовъ для Россіи, около 2.000 000 пуд., нынѣ обходится Россіи около 6.000.000 руб., но съ постройкою сказанной желѣзной дороги онъ будетъ стоить не болѣе 2.000.000 руб.; что принесетъ чистой пользы Россіи 4.000.000 руб.

Въ 1867 году Россіи стоилъ транспортъ 659.000 пуд. вѣтскаго товара (чая и другихъ) отъ Кяхты, до Москвы 3.295.000 руб. и столько же изъ Китая до Кяхты всего около 6 500.000 руб. если бы сказанная желѣзная дорога существовала, то Россіи этотъ транспортъ стоилъ бы не болѣе 1.000.000 руб. и она бы имѣла пользы ежегодно на транспортъ чая (1.000.000 пуд.) нужнаго Россіи около 8.000.000 руб.; сумма достаточная какъ гарантія для капитала необходимаго на устройство этой прямой желѣзной дороги въ Индію.

Послѣ чая представляется другой товаръ, которой принесетъ не менѣ значительную пользу (хлопокъ); такъ какъ при настоящихъ сообщеніяхъ для Россіи выгодно ввозить ежегодно, какъ въ 1871 году, 850.000 пуд. хлопка изъ центральной Азіи, по цѣнѣ за транспортъ отъ 3-хъ до 4 руб. за пудъ, то, очевидно, когда транспортъ хлопка изъ Индіи въ Россію по сказанной желѣзной дорогѣ обойдется по 1 руб. за пудъ, то все количество хлопка, нужное для Россіи (4.000.000 пуд.), перевезется по

этой желѣзной дорогѣ, и Россія воспользуется по настоящей цѣнѣ транспорта хлопка прибылью около 8.000.000 руб. ежегодно; а какъ нынѣ американскій хлопокъ стоитъ въ Москвѣ около 15 руб. за пудъ, то если только 2.000.000 пудовъ замѣнятся центрально-азиатскимъ и индѣйскимъ хлопкомъ, который обойдется съ перевозкою по всей дорогѣ въ Москву около 7 руб. за пудъ, то и въ этомъ отношеніи Россія будетъ имѣть пользы около 15.000.000 руб.

Въ 1866 году въ Россію ввезено сахару изъ за границы 2.000.000 пудовъ, цѣною отъ 6 до 7 руб. за пудъ (включая таможенную пошлину 2 р. 50 к. за пудъ). Въ Сингапурѣ желтый сахаръ стоитъ 1 руб., а бѣлый 2 руб. за пудъ, въ Бенгаліи нерафинированный стоитъ 2 руб. за пудъ, такъ что съ транспортомъ по желѣзной дорогѣ онъ обойдется въ Россіи отъ 2½ до 3 руб., за пудъ; тогда какъ рефинированный сахаръ продается въ Россіи отъ 7 до 8 руб. за пудъ, а въ центральной Азіи отъ 12 до 16 руб. за пудъ.

Шелкъ Европа ввозитъ ежегодно изъ Индіи на 40.000.000 фр., а изъ Китая на 160.000.000 франковъ; стоимостью 850 фр. за пудъ, что составляетъ 220.000 пуд.; шелкъ этотъ безъ сомнѣнія будетъ перевозиться по предполагаемой мною желѣзной дорогѣ; равнымъ образомъ какъ большая часть другихъ товаровъ, обозначенныхъ въ таблицахъ при семь прилагаемыхъ.

Изъ всего вышесказаннаго можно предполагать навѣрно, что новая желѣзная дорога перевезетъ товаровъ транзитомъ отъ 40.000.000 до 80.000.000 пуд.; считая по 50 коп. за пудъ, она принесетъ отъ 20 до 40 милліоновъ рублей въ годъ; къ этой суммѣ нужно прибавить обыкновенныя мѣстные транспорты и транспорты между Россіею и центральною Азіею, опредѣляющіеся нынѣ на 8.000.000 пудъ, а именно: ввозится въ Россію хлопка 850.000 пуд. марены, баколейныхъ товаровъ 500.000 пуд. кожъ и шкуръ 300.000 пуд., тканей 100.000 пуд. и т. д. а вывозится изъ Россіи: мануфактуръ 1.200.000 пуд., москательныхъ товаровъ 1.000.000 сахару, винъ и спирту 1.000.000 пуд., разныхъ металловъ и металлическихъ издѣлій 1.000.000 пуд. и проч.

Къ этому нужно прибавить также военные транспорты и транспорты почтъ и пассажировъ между Востокомъ и Европою, опредѣляющееся нынѣ въ 50.000.000 руб. въ годъ, а такъ какъ число восточныхъ пассажировъ значительно увеличивается съ

прогрессомъ сообщенія, и они всѣ, безъ сомнѣнія, воспользуются этимъ кратчайшимъ и удобнымъ путемъ, потому можно считать навѣрное на долю сказанной дороги не менѣе 10.000,000 руб. за почты и пассажировъ. Слѣдовательно весь доходъ предполагаемой дороги будетъ не менѣе 30.000,000 руб. въ годъ (или 10.000 руб. на версту), а главные англійскіе строители желѣзныхъ дорогъ въ Индіи и Европѣ, съ завѣреніемъ Лондонскаго и Вестминстерскаго банковъ, желаютъ устроить эту желѣзную дорогу на свой счетъ и требуютъ не болѣе 2,500 руб. гарантіи на версту. Россія ничѣмъ не рискуетъ, жалуя необходимую гарантію, она пріобрѣтаетъ много миллионъ дохода и будетъ имѣть безъ всякихъ издержекъ 3,000 верстъ желѣзной дороги важнѣйшей для своей торговли и блага всеобщаго. Непредвидѣнныя обстоятельства по волѣ Всевышняго явно способствуютъ къ осуществленію такого важнаго предпріятія для русской торговли. Извѣстія о хивинскомъ походѣ, опубликованныя въ «Русскомъ Инвалидѣ» за № 129 и 132 доказываютъ, что для устройства желѣзной дороги чрезъ Усть-Юртъ никакихъ затрудненій не существуетъ: «На всемъ пространствѣ Усть-Юрта наши войска и артиллерія имѣли дорогу почти вездѣ хорошую, ровную и мало песчаную; одинъ только переходъ верстъ 12-ть близъ колодца Карацикъ былъ песчаный, всюду находима была хорошая вода, отличный подножный кормъ, и топливо въ изобиліи, между колодцемъ Бусага и Каракиномъ отрядъ вступилъ въ Усть-Юртъ по совершенно пологому едва замѣтному, подъему, гдѣ Усть-Юртъ подымается на 400 фут. надъ окружающею мѣстностію; на всемъ пространствѣ колодцы оказались глубиною отъ 10 до 15 сажень, и почти всѣ съ хорошею прѣсною водою. Пища, при обиліи лѣса, готовилась хорошая и здоровая; характеръ Усть-Юрта въ этомъ мѣстѣ мало отличается отъ общаго характера другихъ мѣстностей Мангышлака, та же растительность полей, представляющая въ это время года хорошій кормъ для лошадей и верблюдовъ, да не большіе кусты саксаула и гребенщика; слѣды дороги указывали на бывшее нѣкогда большое караванное движеніе между Хивою и Мангышлакомъ». Дѣйствительно эта дорога какъ въ бывшія времена, такъ и нынѣ, имѣетъ большую важность, ибо она составляетъ часть кратчайшаго вышесказаннаго пути изъ Европы въ Азію, который, безъ сомнѣнія, удобнѣе для сообщенія Россіи съ Среднею

Азію, нежели оренбургско-сырь-дарьинскій, песчаный, гдѣ лѣтомъ песчанья, а зимою снѣжныя заносы останавливали бы движеніе по желѣзной дорогѣ, по недостатку населеній для скорой разчистки, и гдѣ по бесплодности почвы населенія и завести невозможно; слѣдовательно и въ стратегическомъ отношеніи такая дорога, легко уничтожающаяся и трудно возобновляющаяся, очень неудобна; при этомъ проходя 2,000 верстъ по пустынной степи безъ всякаго пассажирскаго и грузоваго движенія между промежуточными станціями, въ финансовомъ отношеніи она крайне невыгодна. Кромѣ сказанныхъ неудобствъ она была бы отъ Оренбурга по Сырь-Дарьѣ до Самарканда длиннѣе на 200 верстъ прямой дороги отъ Оренбурга чрезъ Усть-Юртъ до Самарканда, по которой отъ Усть-Юрта до Самарканда желѣзная дорога пройдетъ вездѣ по ровной, плодородной и хорошо населенной странѣ; отъ Самарканда дорогу уже легко продлить на югъ до Индіи и на востокъ до Ходжента и Ташкента, а современемъ черезъ Коканъ²² и Яркендъ соединить съ дѣльнымъ Китаемъ.

Вышесказанная желѣзная дорога удовлетворяя всѣмъ главнымъ потребностямъ сообщеній Россіи съ ея средне-азиатскими владѣніями въ отношеніи коммерческомъ, стратегическомъ и административномъ, и представляя удобнѣйшій путь для азіатско-европейскаго транзита, вполне обезпечиваетъ правительственную гарантію и будетъ поддержкою другихъ гарантированныхъ правительствомъ линій между западною Европою и Волгою. Важность этой средне-Азіатской желѣзной дороги отъ Оренбурга до Хивы и Самарканда увеличивается персидскою концессією Г. Рейтера и благополучнымъ занятіемъ Хивы.

Вывозъ изъ Азіи въ Европу.

Названіе разныхъ товаровъ.	Общее количество товаровъ, вывозащихся изъ Индии, Китая и центральной Азіи въ Европу.	Количество товара которое навѣрное будетъ перевозиться по Аральской желѣзной дорогѣ въ Россію транзитомъ.	Предполагаемое количество товаровъ которое будетъ перевозиться по Аральской желѣзной дорогѣ транзитомъ черезъ Россію въ Европу.	Общая стоимость товаровъ на рынкахъ вывоза.
	Пуды.	Пуды.	Пуды.	Рубли.
Чай.....	10.000.000	1.000.000	5.000.000	87.500.000
Кофе.....	3.000.000	500.000	1.300.000	19.500.000
Рисъ.....	17.000.000	2.000.000	8.000.000	25.000.000
Сахаръ.....	2.000.000	2.000.000	—	4.000.000
Перецъ.....	1.000.000	50.000	500.000	3.000.000
Медикаменты.....	1.000.000	100.000	500.000	6.000.000
Индиго.....	375.000	375.000	—	20.000.000
Красильныя товары.....	655.000	205.000	450.000	7.000.000
Масло.....	10.000.000	2.000.000	3.000.000	11.000.000
Джутъ.....	11.000.000	2.000.000	3.000.000	25.000.000
Фрукты сушеные.....	2.000.000	2.000.000	—	25.000.000
Семена.....	1.000.000	1.000.000	—	17.000.000
Глауберова соль.....	1.000.000	250.000	250.000	2.500.000
Кожи и мѣха.....	1.000.000	1.000.000	—	8.000.000
Сало.....	1.000.000	1.000.000	—	3.000.000
Шерсть.....	2.000.000	2.000.000	—	12.000.000
Шали и ткани.....	300.000	300.000	—	6.000.000
Шелкъ.....	220.000	220.000	—	50.000.000
Хлопокъ.....	10.000.000	4.000.000	4.000.000	50.000.000
Итого.....	73.550.000	22.000.000	26.000.000	381.500.000

Вывозъ изъ Европы въ Азію.

Названіе главныхъ товаровъ.	Товары вывозящіеся изъ Европы въ Индію и Китай.	Товары для вывоза изъ Россіи въ центральную Азію и далѣе на Востокъ.			Товары вывозящіеся изъ Англіи въ Индію и Китай.	
		Аршины.	Пуды.	Рубли.	Пуды.	Рубли.
Бумажная мануфактура.....	2.000.000.000				15.000.000	145.000.000
Шерстяная мануфактура.....	30.000.000			2.000.000	500.000	10.000.000
Льняная мануфакт..			100.000	2.000.000	500.000	10.000.000
Платья и обувь.....						5.000.000
Мыло и свѣчи.....					50.000	300.000
Съѣстные припасы..						1.500.000
Спиртъ.....					3.000.000	6.000.000
Химическіе предм...						1.000.000
Петроль.....						—
Рыба.....			1.000.000	3.000.000		
Кожа и кожанная издѣлія.....						500.000
Деревянные издѣлія.						
Стекло и фарфоръ..					700.000	1.500.000
Металлическія издѣл.			2.000.000	4.000.000	12.000.000	20.000.000
Машины.....			1.000.000	5.000.000	3.000.000	15.000.000
Соль.....						—
Уголь.....						—
Итого.....	—	—	—	16.000.000	—	215.800.000

вѣнскаго биржеваго погрома, который явился слѣдствіемъ недобросовѣстнаго веденія дѣлъ многими акціонерными обществами, особенно банками. Съѣздъ призналъ полезнымъ ввести въ акціонерное законодательство нѣсколько мѣръ, заключающихся, въ общихъ чертахъ, въ слѣдующемъ: гласность дѣла, денежная отвѣтственность правленій передъ акціонерами и возможное предоставленіе участія судебной власти для разбора дѣлъ акціонерныхъ компаній, даже по жалобамъ отдѣльных акціонеровъ. Комитетъ Общества постановилъ выразить докладчику благодарность Комитета за сдѣланное сообщеніе; самый же докладъ передать въ состоящую при Обществѣ комисію по пересмотру новаго проекта акціонернаго законодательства.

11) Членъ Комитета, Н. А. Шавровъ, сдѣлалъ докладъ по вопросу о пути въ Туркестанъ чрезъ Акмолю, по проекту Е. К. фонъ-Шульмана. Докладчикъ изложилъ общее положеніе вопроса о путяхъ въ Азію, получившаго особый интересъ послѣ извѣстнаго предложенія Лессенса. По мнѣнію г. Шаврова, въ виду имѣющихся данныхъ о возможности поворота рѣки Аму-Дарьи въ Каспійское море и, слѣдовательно, созданія въ предѣлахъ Россіи оазиса, который можетъ замѣнить для насъ отдаленныя америванскіе и индійскіе рынки относительно доставки сырья, преждевременно проповѣдывать о соединеніи Москвы съ далекою Индіей непрерывнымъ желѣзнымъ путемъ, когда эта самая Индія, насколько она можетъ быть нужна собственно для Россіи, можетъ быть образована въ предѣлахъ самой же Россіи? Такимъ образомъ докладчикъ находить, что для насъ важнѣе своя дорога въ Среднюю Азію, а не транзитная; при этомъ, линія отъ Москвы чрезъ Петропавловскъ и Акмолю до Ташкента, хотя и будетъ длиннѣе пути отъ Оренбурга въ Ташкентъ, но, взаимѣнъ этого, пойдетъ по мѣстности, представляющей болѣе для Россіи выгоды. Всѣ же возраженія противъ этой линіи основывались на отсутствіи точныхъ данныхъ объ удобопродимости Голодной степи, что вполнѣ опровергнуто изслѣдованіемъ г. фонъ-Шульмана.

Въ препіяхъ по поводу доклада приняли участіе: гг. Носковъ, Безносиковъ и Шатковъ. И. А. Носковъ обратилъ вниманіе Комитета на то, что, судя по газетнымъ извѣстіямъ, Лессенсъ измѣнилъ свое первоначальное направленіе: Оренбургъ и Пешаверь, на Екатеринбургъ, Троицкъ, Ташкентъ и Самаргандъ,

что вполне отвѣчаетъ интересамъ торговли и промышленности, и потому возраженія противу Оренбурго-Пешаверской линіи, не смотря на ихъ справедливость, въ настоящее время лишаются своего значенія и тѣмъ болѣе заслуживаютъ вниманіе Общества всѣ соображенія, относящіеся до проведенія Акмолинско-Туркестанскаго тракта. Г. Шатковъ заявилъ, что Е. К. фонъ-Шульманъ уполномочилъ его передать Обществу, что по этому послѣднему направленію было бы желательно и возможно провести не только гужевою, но и конно-желѣзную дорогу, при чемъ вызвался доставить въ Комитетъ болѣе подробныя соображенія по этому предмету. Г. Безносиковъ замѣтилъ, что, по порученію военнаго вѣдомства, имъ произведены предварительныя изысканія по направленію къ Ташкенту и Самарканду какъ отъ Екатеринбургa, такъ и отъ Оренбурга, съ различными вариантами пути и что онъ надѣется получить разрѣшеніе представить Комитету Общества выработанныя данныя. Комитетъ, раздѣляя заключеніе комиссіи о путяхъ въ Среднюю Азію, что на соединеніе Туркестанта съ Москвою всего естественнѣе смотрѣть, какъ на вѣтвь великой сибирской дороги, высказалъ, что на изслѣдованіе Акмолинско-Туркестанскаго пути должно быть обращено самое серьезное вниманіе, и потому, выразивъ полную признательность Е. К. фонъ-Шульману и докладчику, Н. А. Шаврову, положилъ: выждавъ поступленія свѣдѣній, обѣщанныхъ гг. Безносиковымъ и Шатковымъ, назначить особое публичное засѣданіе по вопросу, въ какомъ видѣ всего желательнѣе и возможнѣе устройство Акмолинско-Туркестанской дороги—въ видѣ ли дороги гужевой, конно-желѣзной или рельсовой съ паровымъ двигателемъ?

12) Членъ Комитета, П. А. Мясоѣдовъ, вошелъ съ предложеніемъ по поводу несчастія, постигшаго Самарскую губернію, о возможномъ оказаніи пособія нуждающимся самарцамъ, независимо отъ частныхъ пожертвованій. Собраніемъ денегъ и высылкою ихъ не достигается цѣль, такъ какъ Самара нуждается въ хлѣбѣ, а его то на мѣстѣ и нѣтъ; потому докладчикъ находитъ полезнымъ выбрать комиссію для разсмотрѣнія этого вопроса въ самое короткое время. Комитетъ выразилъ свое согласіе и избралъ въ комиссію членовъ Общества: П. А. Мясоѣдова, А. А. Шаврова и Н. П. Фролова, которые обѣщали представить свои соображенія къ будущему собранію Комитета.

ДОКЛАДЪ

Комитету общества содѣйствія русской промышленности и торговли по вопросу о пути въ Туркестанъ чрезъ Акмолы.

ЧЛЕНА КОМИТЕТА

Н. А. Шаврова.

Прежде чѣмъ приступить къ разбору весьма важныхъ данныхъ о пути чрезъ Акмолы въ Туркестанъ, переданныхъ достопочтеннымъ Евгеніемъ Карловичемъ фонъ Шульманъ, черезъ И. А. Носкова, въ Комитетъ нашего Общества, я полагаю необходимымъ изложить настоящее положеніе вопроса о путяхъ въ Азію, получившаго особый интересъ для русскихъ людей съ тѣхъ поръ, какъ г. Лессепсъ предложилъ свои услуги для блага Россіи.

Въ прошломъ году, во время преній въ комиссіи, составленной при нашемъ Обществѣ, вслѣдствіе моего доклада о путяхъ для торговли Россіи съ Азіей, — вполне выработалось заключеніе, что для развитія внутреннихъ силъ Россіи, и для эксплуатаціи всѣхъ азіатскихъ рынковъ, собственно въ интересахъ русской торговли и промышленности, — необходимо немедленное устройство двухъ главныхъ путей, т. е. постройка двухъ желѣзнодорожныхъ линій:

Первой—*Сибирско-Китайской*, которая, удовлетворяя основнымъ задачамъ развитія внутренней торговли и благоденствія Россіи, открываетъ правильный и удобный доступъ во внутрь Россіи нашимъ колоссальнымъ богатствамъ сѣверо-восточныхъ областей и, вмѣстѣ съ тѣмъ, обезпечивая эксплуатацію сѣверныхъ и сѣверо-западныхъ областей Китая, — упрочиваетъ широкое развитіе русско-китайской торговли.

Второй—*отъ Красноводска до Самарканда и Ташкента*, которая, соединяя ближайшимъ путемъ главные рынки производства сырья для нашихъ фабрикъ и потребленія русскихъ мануфактурныхъ произведеній, устраняетъ всякую вѣроятность иностранной конкуренціи въ Средней Азіи.

Противъ послѣдней линіи дѣлается обыкновенно возраженіе, что она идетъ отъ восточнаго берега Каспія, не можетъ быть соединена

непосредственно съ существующею сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ, требуетъ перегрузки для доставки грузовъ, черезъ Каспій, въ Петровскъ или Царицынъ, и потому, за отсутствіемъ непрерывности, не можетъ считаться первостепеннымъ торговымъ путемъ. Такое мнѣніе однако есть чисто теоретическое, сложившееся подъ влияніемъ условій, существующихъ въ другихъ европейскихъ государствахъ, обильно снабженныхъ раціональною сѣтью сухопутныхъ и морскихъ сообщеній, и нисколько не имѣетъ значенія въ примѣненіи къ настоящему положенію Россіи, лишенной самыхъ необходимыхъ торговыхъ путей для развитія внутренней производительности. — Последняя задача, т. е. развитіе внутренней производительности домашняго благосостоянія Россіи, очевидно должна лежать въ основѣ всѣхъ изслѣдованій, дѣлаемыхъ въ обществѣ содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, и потому, разсуждая о торговыхъ путяхъ, намъ не слѣдуетъ увлекаться мечтами и величіемъ *идеи* пути, но смотрѣть, или правильнѣе, высматривать только одну непосредственную пользу, т. е. удовлетвореніе настоящихъ, насущныхъ интересовъ Россіи.

Чтобы выяснитъ очевиднѣе эту точку зрѣнія, приведу два примѣра.

Знаменитый г. Лессепсъ, испрашивая разрѣшеніе на производство изысканій отъ Оренбурга до Пешавера, ставитъ необходимымъ послѣдствіемъ постройки здѣсь желѣзной дороги — *примиреніе русскихъ и англійскихъ торговыхъ и политическихъ интересовъ въ Средней Азии*. — Задача эта, съ точки зрѣнія гуманиста, посвящающаго свою дѣятельность на благо всего человѣчества, безъ различія національностей, конечно весьма желательна, какъ желательны всеобщій, вѣчный миръ, одинъ общечеловѣческій, всѣмъ понятный, языкъ и тому подобные проекты утопистовъ-мечтателей. Но въ то время, когда вся Европа разоряется вооруженнымъ миромъ; когда всѣ пролагаемые желѣзные пути располагаются прежде всего въ интересахъ атаки и обороны; когда промышленная конкуренція составляетъ основу всѣхъ политическихъ и экономическихъ отношеній государствъ Европы, — въ это время, конечно, нѣсколько преждевременно пренебрегать всѣми настоящими условіями международныхъ отношеній, и заботиться о томъ отдаленномъ будущемъ, котораго можетъ быть никогда не достигнуть и наши потомки. — Идея г. Лессепса колоссальна и возвышенна, но съ практической точки зрѣнія невольно представляется вопросъ: не лучше-ли, вмѣсто приуготовленія теплыхъ, братскихъ объятій между грядущими поколѣніями разныхъ національностей, позаботиться о томъ, чтобы настоящіе живущіе русскіе люди могли улучшить свое положеніе; могли выдти изъ той тягостной, разорительной зависимости, въ которую поставлена Россія прежними историческими условіями? Для этого нужно, чтобы Россія не была ма-

газиномъ сырыхъ продуктовъ для Европы, но имѣла бы такую же самостоятельность въ удовлетвореніи своихъ потребностей, какъ и другія европейскія государства. — Это тѣмъ болѣе необходимо, что при обширности территоріи, разнообразіи климата и почвы, — сѣверная и средняя часть Россіи имѣетъ исключительнымъ источникомъ благосостоянія горнозаводскую и фабричную промышленность и только южныя ея области могутъ съ успѣхомъ заниматься земледѣліемъ. — Приведенныя элементарныя свѣденія о положеніи Россіи уже показываютъ важность развитія въ ней мануфактурной и заводской промышленности, которая усиливается еще тѣмъ соображеніемъ, что Россія, относительно желѣзно-дорожныхъ, военныхъ и морскихъ снабженій, не можетъ поставить себя въ то печальное положеніе, въ какомъ находилась до Петра I-го. Въ настоящее время никто не можетъ допустить, чтобы желѣзные дороги, армія и флотъ довольствовались заграничными покупками; численность армій считается уже не десятками, а сотнями тысячъ, и потому только широкое развитіе внутренней мануфактурной и заводской промышленности можетъ доставить средства содержать армію и вести войну. Какъ бы ни была велика увѣренность въ уничтоженіи военныхъ столкновеній, при дальнѣйшемъ развитіи цивилизации, — для каждого очевидно, что война, во всякомъ случаѣ, есть случайность весьма вѣроятная, такъ какъ всѣ европейскія государства постоянно и усиленно готовятъ къ ней. А потому для настоящей эпохи, для нашего времени, вся забота каждого русскаго должна быть направлена къ развитію собственной мануфактурной и заводской промышленности, и эта есть единственная и практическая точка зрѣнія, съ которой слѣдуетъ разсматривать торговые пути, пролагаемые для Россіи.

Другой примѣръ увлеченія представляютъ наши русскіе мыслители полковникъ Краевскій и Л. Соболевъ, напечатавшіе въ Голосѣ, 1 февраля 1873 года, № 32, т. е. гораздо прежде г. Лессепса, статьи о необходимости провести дорогу изъ Оренбурга въ Пешаверъ. Одинъ изъ нихъ, именно г. Краевскій, удостовѣряетъ, что гордіевъ узелъ всѣхъ финансовыхъ затрудненій Россіи лежитъ будто-бы въ тоннелѣ Гиндукуша. — Другой, г. Л. Соболевъ, находитъ, что намъ необходимо создать въ Азии всемірную сѣть желѣзныхъ дорогъ, съ помощію которой, захвативъ въ желѣзные объятія всю Азію, мы, при помощи всей Европы, пробудимъ отъ латаргіи этотъ обширный материкъ стараго свѣта, и вызовемъ его на обширную арену общечеловѣческой дѣятельности. Этотъ второй примѣръ, между прочимъ, доказываетъ, что наши русскіе люди, подъ знойнымъ небомъ Туркестана, вырабатываютъ мысли, по широтѣ и силѣ представленія, не уступающіе проектамъ г. Лессепса. Очевидно однако, что всѣ подобныя благородныя и возвышенныя мечтанія не подлежатъ практическому обсужденію. Для каждого очевидно, что гордіевъ узелъ на-

шихъ финансовыхъ затрудненій очень просто и естественно развязывается поднятіемъ уровня народнаго благосостоянія и развитіемъ нравственныхъ и умственныхъ силъ народа русскаго, который весь поселился очень далеко отъ Гиндукуша и вовсе никогда не имѣлъ стремленія распространяться своими колоніями по направленію къ Индіи, но, остановленный бесплодіемъ средне-азиатскихъ степей, двинулся прямо на востокъ къ Тихому Океану, гдѣ, безъ всякаго стѣсненія, на длинный рядъ столѣтій, можетъ распространяться своими колоніями далѣе, для заселенія необъятныхъ пространствъ плодородной земли, приобрѣтенной въ настоящее царствованіе по р. Амуру и по берегамъ Тихаго Океана. Точно также практическому человѣку не придетъ въ голову жертвовать средствами Россіи, чтобы строить всемірную сѣть желѣзныхъ дорогъ для пробужденія отъ летаргіи всей Азіи, когда самая внутренность Россіи еще такъ мало прорѣзана желѣзными дорогами. Изъ 17,625,170 квадр. верстъ территории Россіи, желѣзныя дороги проходятъ по губерніямъ и областямъ, занимающимъ всего 2,275,735 квадр. верстъ т. е., желѣзныя дороги имѣются только на $\frac{1}{7}$ всего пространства Россіи, и затѣмъ 35 губерній и областей, занимающихъ 15,349,435 квадр. верстъ, не имѣютъ ни одной версты желѣзнаго пути. Вся существующая сѣть проходитъ по областямъ и губерніямъ, имѣющимъ 55,372,239 душъ жителей, затѣмъ 24,529,814 душъ, или почти $\frac{1}{3}$ всего населенія, нисколько не пользуется выгодами улучшенныхъ путей сообщенія и большею частію, кромѣ санной дороги, вовсе не имѣетъ проѣзжихъ путей сообщенія!

Въ виду этого, главная цѣль изслѣдованія путей для торговли Россіи съ Азіей должна, какъ сказано, заключаться въ томъ, чтобы удовлетворить настоящимъ, крайне насущнымъ, потребностямъ русской промышленности и торговли, а всякое желаніе удивить Европу величіемъ мыслей должно быть отложено въ сторону, какъ желаніе, которое, ради отдаленнаго идеальнаго будущаго, требуетъ пожертвованій настоящими, кровными русскими интересами.

Въ чемъ же состоятъ эти главныя потребности русской промышленности и торговли?

Наши хлѣбородныя губерніи еще не соединены прямыми желѣзными путями съ мѣстностями, бѣдно надѣленными природою и потому страдающими отъ хроническихъ неурожаевъ.

Наши горныя богатства не имѣютъ доступа на наши внутренніе рынки. И русское желѣзо и русскій чугунъ, начиная отъ Нижняго Новгорода, повсемѣстно вытѣсняются болѣе дешевыми иностранными металлами, привозъ коихъ, въ обработанномъ и сыромъ видѣ, въ нѣкоторые годы достигалъ цифры 80,000,000 рублей, тогда какъ вся наша горнозаводская производительность, съ безграничными золотыми россыпями, богатѣйшими, почти нетронутыми, рудными мѣсто-

рожденіями и неисчерпаемыми залежами каменнаго угля и соли, — не превышаетъ 100,000,000 рублей!

Наши фабрики не имѣютъ удобныхъ сообщеній съ мѣстами сбыта фабрикатовъ и рынками сырья, такъ что, покупая послѣднее изъ вторыхъ и третьихъ рукъ, мы лишены всякой возможности конкурировать въ дешевизнѣ съ иностранными произведеніями, что и выражается официальными цифрами подавляющаго ввоза иностранныхъ товаровъ.

Всѣмъ этимъ тремъ задачамъ удовлетворяетъ предпочитаемая коммиссіей постройка Сибирско-китайской и Красноводскъ-ташкентской линій.

Сибирско-китайская линія, соединяя Петропавловскъ, центръ торговли предметами скотоводства киргизской степи и западной Сибири, проходитъ чрезъ Ишимскій, Курганскій и Камышловскій уѣзды, замѣчательные своимъ плодородіемъ и избыткомъ земледѣльческихъ продуктовъ. Все это дешево и правильно, въ теченіе круглаго года, можетъ быть поставлено на уральскіе горные заводы, и особенно въ сѣверные уѣзды Пермской и Вятской губерній, постоянно нуждающіеся въ хлѣбѣ, отчего содержаніе рабочихъ на заводахъ, а слѣдовательно и стоимость выдѣлки металловъ, значительно понизится. Кромѣ того, кожи, сало и хлѣбъ, даже теперь, при отсутствіи путей сообщенія, въ большихъ размѣрахъ доставляются по Камѣ и Волгѣ въ Казань, Нижній и далѣе для отпуска чрезъ Петербургъ за границу. Очевидно, съ уничтоженіемъ затрудненій въ перевозкѣ до Камско-Волжскаго бассейна, сбытъ этихъ продуктовъ въ Россію настолько облегчится, что Киргизская степь и Западная Сибирь могутъ снабжать мясомъ и хлѣбомъ Москву и Петербургъ съ такою же легкостью, какъ снабжаютъ ихъ теперь южныя черноземныя губерніи.

Проходя отъ Екатеринбурга, у центра горнозаводской производительности Урала, по южному направленію, сибирско-китайская линія захватитъ въ сферу своего вліянія большинство казенныхъ и частныхъ уральскихъ заводовъ, и, доставляя дешевый и правильный, въ теченіе круглаго года, доступъ заводскимъ продуктамъ на главныя внутренніе рынки Москву и Нижній, — поставитъ наконецъ наши уральскіе заводы въ то рациональное положеніе, въ какомъ находятся горные заводы другихъ государствъ Европы; всѣ заводы наши могутъ тогда принимать и исполнять всякіе заказы въ теченіе всего года и получать за нихъ деньги по мѣрѣ исполненія заказовъ, а не одинъ разъ въ годъ или одинъ разъ въ $1\frac{1}{2}$ года, смотря по удобствамъ сплаваго пути. Увеличеніе числа оборотовъ даетъ возможность уменьшить размѣръ оборотнаго капитала, т. е. даетъ горнозаводчикамъ возможность, уменьшая цѣну на свои продукты, получить большій барышъ. Такимъ образомъ возвышеніе цѣнности горнозаводской недвижимости и привлеченіе капиталовъ къ этой, безусловно выгодной,

отрасли промышленности, совершится одновременно съ пониженіемъ продажной цѣны русскаго желѣза и чугуна, что въ громадныхъ размѣрахъ расширитъ ихъ сбытъ, и дастъ наконецъ Россіи возможность остановить дальнѣйшую затрату тѣхъ сотенъ милліоновъ рублей, которые издержаны въ послѣдніе годы на приобрѣтеніе изъ за границы желѣзнодорожныхъ и военныхъ снабженій, и издержаны съ такимъ явнымъ убыткомъ для финансовыхъ силъ Россіи. Гибельныя колебанія вексельнаго курса только и могутъ быть остановлены развитіемъ нашихъ внутреннихъ производительныхъ силъ, и конечно прежде всего развитіемъ горнозаводскаго дѣла. Наши неизвѣданныя и почти нетронутыя золотоносныя россыпи восточной и западной Сибири, Амурской и Приморской областей; безчисленныя минеральныя богатства Урала, Алтая, Нерчинскаго округа и Киргизской степи, не могутъ быть разрабатываемы по малонаселенности края и по дороговизнѣ содержанія рабочихъ. Отдаленность же ихъ причиною того, что только крупныя капиталисты и товарищества могутъ заниматься разработкою драгоцѣнныхъ металловъ и минераловъ. Проложеніемъ сибирско-китайской линіи до Иркутска, всѣ эти существующія затрудненія устраняются въ значительной степени и разработка рудныхъ богатствъ, сдѣлавшись доступною для предпримчивости всѣхъ русскихъ людей, можетъ дать громадную массу богатствъ, создать новые и увеличить настоящіе доходы Правительства, что конечно будетъ имѣть послѣдствіемъ улучшеніе финансоваго положенія Россіи.

Пересѣкая р. Иртышъ у Омска, и продолжаясь до Иркутска, откуда по Ангарѣ и Селенгѣ есть водяной путь до Кяхты, — сибирско-китайская линія удешевитъ стоимость перевозки русскихъ мануфактуръ въ Китай и Монголію, и доставки оттуда сырья для русскихъ фабрикъ. Какъ извѣстно, по р. Иртышу до Норъ-Зайсана, и далѣе по Черному Иртышу есть водяной путь почти до Оролъ-то-хоя, по которому можетъ производиться доставка товаровъ, а слѣдовательно на всемъ протяженіи отъ Кяхты до Норъ-Зайсана, открывается для Россіи возможность выгодно торговать съ Монголіей и Китаемъ, — то конечно будетъ имѣть громадное значеніе для развитія нашей фабричной производительности, составляющей основное и самое быстрое средство поднять уровень народнаго богатства.

Послѣ этого, невольно представляется вопросъ: линія отъ Оренбурга до Пешавера, которую желаетъ подарить Россіи г. Лессепсъ, можетъ ли имѣть для нея такое же значеніе, какъ линія сибирско-китайская?

Я не считаю приличнымъ распространяться о томъ, какъ выгодно намъ русскимъ благодушествовать, слушая иностранныя напѣвы, и съ теплымъ сердцемъ и кроткими мыслями уступить англичанамъ и нѣмцамъ наши среднеазиатскіе рынки во имя христіанскаго миро-

любія и прогресса будущей цивилизаціи. Историческій прогрессъ никогда и ни отъ одного народа не требовалъ и не требуетъ такой жертвы, чтобы народъ, собравшійся тысячелѣтними усиліями въ одно государство, уступалъ въ пользу другаго народа выгоды своего географическаго положенія, представляющія источникъ развитія его собственныхъ силъ, и, въ добавокъ, уступалъ, не вслѣдствіе тяжкаго принужденія, но совершенно добровольно и тѣмъ добровольно обрекалъ себя на второстепенную роль, когда историческія и географическія условія позволяли занять ему первое мѣсто. Такой жертвы конечно не въ правѣ требовать и не въ правѣ ожидать отъ Россіи ни одинъ предприниматель, какъ бы ни было громко его имя, какъ бы ни было дорого современникамъ его доброе мнѣніе о нашей простотѣ, незлобіи и самоотверженіи. Поэтому, повторяю, болѣе чѣмъ странно вопросъ о торговыхъ путяхъ ставить на почву нравственной философіи, когда въ основѣ этого вопроса лежитъ конкуренція, составляющая весь импульсъ и регуляторъ торгово-промышленной жизни каждаго государства. — Я не могу понять, какъ можно умиляться картиною трогательнаго согласія Россіи на всемирную эксплуатацію ея рынковъ, когда господство на этихъ рынкахъ и господство по возможности безъ конкуренціи, составляетъ основной принципъ политики Англіи и вслѣдъ за нею остальныхъ европейскихъ государствъ. Почему же Россія должна дѣлать исключеніе изъ общаго правила? Почему только одна Россія, развиваясь самостоятельно, станетъ поперекъ мировому, историческому прогрессу, — когда самостоятельное развитіе Англіи, Франціи и Пруссіи принесло такъ много пользы человѣчеству. Причинъ на это нѣтъ никакихъ и поэтому нѣтъ никакого разумнаго основанія стремиться къ высоконравственнымъ чувствамъ и подвигамъ самоотверженія, — въ такомъ простомъ дѣлѣ, какъ развитіе русской промышленности и торговли, при помощи улучшенныхъ путей сообщенія. Поэтому, оставляя въ сторонѣ все человѣчество въ полномъ его составѣ и на всю его неизвѣстную будущность, — постараемся уяснить себѣ насколько наше отечество — Россія выиграетъ отъ проложенія пути отъ Оренбурга на Пешаверъ, или отъ Нижняго въ Иркутскъ?

Но прежде всего представляется вопросъ, на сколько русское правительство, къ которому г. Лессепсъ обратился съ своимъ проектомъ, можетъ проложить путь чрезъ Оренбургъ до Пешавера? До Ташкента и пожалуй до Каратаускихъ горъ, составляющихъ нашу естественную границу съ Бухарой, — проложеніе пути очевидно въ рукахъ русскаго правительства и можетъ быть исполнено во всякое время. Но за Каратаускимъ хребтомъ лежитъ независимая Бухара, затѣмъ, состояшій на жалованьи Англіи Авганистанъ и наконецъ англійскія Остъ-Индскія владѣнія. Здѣсь Россія можетъ имѣть только нравственное вліяніе; проложеніе же пути, и самой трудной части

этого пути, видимо находится въ рукахъ англійскаго правительства. Конечно самъ г. Лессепсъ согласится, что путь отъ Оренбурга тогда только получитъ мировое значеніе, когда онъ, чрезъ Пешаверь и Калькутту, соединитъ Европу съ Индѣйскимъ океаномъ. Если же, идя отъ Оренбурга, онъ упрется въ хребетъ Кара-тау, — то конечно изъ всѣхъ европейцевъ онъ послужитъ только одному г. Вамбери, которому по немъ будетъ удобно ѣздить въ Туранъ для филологическихъ изслѣдованій языка своихъ соплеменниковъ, — но вся великая идея г. Лессепса обращается въ простую концессию русской, гарантированной русскимъ правительствомъ, дороги. Поэтому г. Лессепсу невозможно приступить къ практическому осуществленію пути въ Индію, какъ было бы невозможно приступить къ постройкѣ Суэзскаго канала безъ полнаго согласія и содѣйствія вице-короля Египетскаго. А потому всѣ громкія фразы о мировомъ значеніи оренбургской линіи могутъ быть очень краснорѣчивы; могутъ даже импортировать тѣмъ, кто учился географіи Россіи по французской книжкѣ *éducation maternelle*, но для людей, знающихъ Россію, все это имѣетъ лишь значеніе рекламы при пропагандированіи мысли о необходимости выдачи концессіи на одну изъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Допустимъ впрочемъ, что англійское правительство приметъ сочувственно предложеніе г. Лессепса, чего, какъ извѣстно однако изъ газетъ, вовсе нѣтъ, не смотря на искреннее желаніе Англіи пробраться чрезъ Гиндукушъ въ Среднюю Азію и китайскій Туркестанъ, какъ доказываетъ посылка Форсайта и другихъ. Не вдаваясь въ изслѣдованіе такого кажущагося противорѣчія въ дѣйствіяхъ Англіи, мы замѣтимъ только, что оно легко объясняется кореннымъ стремленіемъ Англіи *всегда и вездѣ обходиться безъ посредниковъ*, безъ иностранныхъ авторитетовъ, безъ мировыхъ зазываній, одними своими собственными средствами и собственными своими инженерами, которымъ общественное довѣріе даетъ полную возможность такъ успѣшно работать для величія Англіи. — Допустимъ, повторяю, что Англія приняла бы сочувственно услуги г. Лессепса, такъ какъ дорога изъ Пешавера въ Туркестанъ совершенно удовлетворяетъ задушевному желанію англичанъ — завладѣть нашими среднеазиатскими рынками, — представляется другой вопросъ, не менѣе важный и чисто практическій: какъ строить дорогу въ незаселенной пустынѣ, служащей кочевьемъ для номадовъ, гдѣ не только рельсы, дерево, камень и пр., но рабочіе вмѣстѣ съ продовольствіемъ и водою, должны быть доставлены за тысячи верстъ? Я знаю, отвѣтомъ на это будетъ указаніе на труды г. Лессепса по оживленію Суэскаго перешейка, на привлеченіе туда торговли и населенія; но такое указаніе было бы весьма ошибочно. — Суэскій каналъ провелъ на Суэскій перешеекъ изъ Средиземнаго моря и Нила соленую и прѣсную воду, которой тамъ недостовало, и эта вода тотчасъ же

обнаружила благотворное вліяніе на улучшеніе климата и на облегченіе устройства поселеній. Желѣзная дорога не обнаружитъ никакого вліянія на измѣненіе климата: она не сдѣлаетъ его болѣе влажнымъ, болѣе удобнымъ для растительности, но сама потребуетъ расхода воды изъ нищенскаго запаса, который можно собрать въ степныхъ колодцахъ для продовольствія водою поселенцевъ. По этому странно было бы думать, что желѣзная дорога чрезъ степь произведетъ какое нибудь особое благотворное вліяніе на развитіе въ степи поселеній; эти искусственные колоніи, созданныя въ неблагоприятной мѣстности, никогда не окупятъ издержекъ на ихъ устройство и если содержаніе ихъ, при болѣе быстрой и дешевой перевозкѣ по желѣзной дорогѣ, обойдется сравнительно дешевле того, во что обходится теперь при караванныхъ путяхъ, — то отъ этого убытки государства сдѣлаются нѣсколько менѣе, но все таки останутся убытками, а не доходами. Если бы Россія имѣла въ виду завоеваніе Индіи, и для того строила дорогу въ Пешаверь — то подобные разорительные, съ политико-экономической точки зрѣнія, убытки еще чѣмъ нибудь оправдывались бы. Но г. Лессепсъ предлагаетъ намъ *мировой торговый путь*, возможность котораго обусловливается удобствомъ и дешевизною; насколько же будетъ дешевле путь чрезъ Оренбургъ до Пешавера, сравнительно съ другими путями въ Индію чрезъ Черное море по Суэзскому каналу и черезъ Закавказье?

Путь чрезъ Черное море по Суэзскому каналу отъ Калькуты и Бомбея до Севастополя и Одессы уже существуетъ и не требуетъ со стороны Россіи какихъ нибудь пожертвованій, кромѣ, весьма естественнаго поощренія дальняго плаванія посредствомъ субсидій, выдаваемыхъ и нынѣ русскому обществу пароходства и торговли. Путь этотъ самый дешевый, и даже теперь изъ *Хонь-коу*, т. е. изъ Китая, лежащаго на 14—20 дней пути далѣе чѣмъ Индія, — до Одессы, фрахтъ обходится въ 50—70 коп. съ пуда. Какъ бы ни провели непрерывную желѣзную дорогу въ Индію, она будетъ измѣряться тысячами верстъ и потребуетъ уплаты за провозъ съ пуда нѣсколько рублей. Стало бытъ для интересовъ Россіи, которая можетъ получать изъ Индіи преимущественно сырье для фабрикъ и можетъ отпирать туда муку, соль и каменный уголь донецкаго бассейна, — ни одна изъ желѣзныхъ дорогъ не будетъ такъ полезна для развитія торговыхъ сношеній съ Индіей, какъ морской путь отъ Одессы и Севастополя до Бомбея.

Путь черезъ Закавказье идетъ на соединеніе съ линіей чрезъ Тегеранъ на Кандагаръ къ Ширкапуру въ долину Инда. Постѣдній путь признается за самый удобный и исполнимый извѣстнымъ Роулинсономъ и англійскою комиссіею, изслѣдовавшею пути для соединенія Европы съ Индіей. И дѣйствительно, путь этотъ идетъ

черезъ Боланскій проходъ, самый удобный изъ всѣхъ проходовъ, чрезъ высочайшіе хребты, отдѣляющіе Индію отъ Средней Азіи. Путь этотъ не только пойдетъ по мѣстамъ болѣе заселеннымъ и удобнымъ для культуры, чѣмъ степи, избираемыя г. Лессепсомъ, но соединитъ при томъ важныя въ торговомъ и политическомъ отношеніи пункты Тегеранъ, Мешхедъ, Гератъ и Кандагаръ. Постройка здѣсь дороги не потребуетъ доставки рабочихъ изъ Европы и воды для этихъ рабочихъ за сотни верстъ, но весьма облегчится тѣмъ, что рельсы и всѣ принадлежности желѣзной дороги, до самой Персіи, можно доставить, сравнительно, удобно и дешево черезъ Россію воднымъ путемъ по Волгѣ и Каспію или сухопутно черезъ Закавказье. Совершенно иное будетъ съ путемъ, избраннымъ г. Лессепсомъ, гдѣ вся перевозка матеріаловъ возможна только на верблюдахъ, а удобное содержаніе рабочихъ исполнимо только послѣ устройства цѣлой линіи искусственныхъ поселеній въ мѣстности бесплодной и не способной къ заселенію на тысячи верстъ. Но всѣ трудности постройки дороги черезъ степь, конечно, будутъ весьма ничтожны сравнительно съ тѣми затрудненіями, которыя придется преодолѣть, прорѣзывая желѣзною дорогою Гиндукушъ въ наиболѣе недоступной его части. Спрашивается: для чего же выбирать соединеніе всѣхъ возможныхъ трудностей, когда въ этомъ рѣшительно нѣтъ крайности, ни во имя всего человѣчества вообще, ни для нашего отечества въ особенности? Если бы немедленное проложеніе пути въ Индію составляло *conditiosine qua* поп дальнѣйшаго развитія Россіи, какъ занятіе Петербурга въ эпоху Петра I, — то конечно нечего было бы считаться ни съ трудностями, ни съ расходами, ни съ тысячами жертвъ, которые были бы необходимы для достиженія цѣли. Но путь въ Индію широкій, дешевый, удобный, морской — открытъ для Россіи. Путь непрерывный желѣзно-дорожный можетъ быть проложенъ безъ особенныхъ пожертвованій черезъ Закавказье; для чего Г-ну Лессепсу избирать самый трудный, наиболѣе неисполнимый путь, когда есть другіе болѣе удобные и болѣе возможные? Къ чему это стремленіе пролѣзть въ игольное ушко, когда широко растворенная для Россіи дверь въ Индію ожидаетъ только желающихъ воспользоваться ею?

Изъ предыдущаго можно сдѣлать выводъ, что избираемый г. Лессепсомъ путь, какъ *мировой путь*, есть самый неудобный и не выгодный изъ всѣхъ путей въ Индію, проходящихъ чрезъ Россію и построенныхъ прежде всего въ интересахъ самой Россіи. Трудно даже ручаться, что онъ обратится въ *мировой путь*, ибо это совершенно зависитъ не отъ Россіи, которой предлагаются жертвы для его постройки, а отъ Англіи, которая повидимому вовсе не имѣетъ намѣренія послѣдовать призыву г. Лессепса, но стремится съ необыкновенною энергіею проложить своими средствами свой собст-

венный путь отъ Константинополя чрезъ Малую Азію и Персію. И потому, на предложеніе г. Лессепса правильнѣе, какъ это уже было сказано, смотрѣть какъ на испрашиваемое у русскаго Правительства обыкновенной концессіи на проложеніе пути для соединенія Россіи съ ея среднеазиатскими владѣніями, и въ такомъ случаѣ, оставляя всѣ громкія фразы, сравнивать избранное г. Лессепсомъ направленіе отъ Оренбурга въ Ташкентъ съ другими путями, идущими съ Среднюю Азію, которые были подробно обсуждаемы въ прошломъ году въ нашемъ обществѣ. Результатъ этихъ изслѣдованій приведенъ въ началѣ моего настоящаго доклада, именно, что въ интересахъ Россіи путь оренбургско-ташкентскій не можетъ выдержать сравненія съ путемъ отъ Красноводска до Кокана и Ташкента.

Въ прошломъ году только готовилась хивинская экспедиція, и полная независимость Хивы, огражденная ея недоступностью, — представляла весьма важный аргументъ противъ возможности скорого проложенія пути отъ Красноводска въ Хиву. Генераль фонъ-Кауфманъ устранилъ этотъ аргументъ; въ настоящемъ году Хива, занятая русскими войсками, впредь до уплаты контрибуціи, уже не представляетъ препятствія, но можетъ доставить весьма важныя средства какъ для изслѣдованія этого пути, такъ и для его постройки. Командировка почетнаго члена нашего, полковника А. И. Глуховскаго, который былъ однимъ изъ главныхъ дѣятелей при обсужденіи путей въ Азію въ прошедшемъ году, вѣроятно окончится очень скоро, и онъ возвратится съ точными данными для рѣшенія вопроса о пути на Красноводскъ и обращеніи р. Аму въ старое русло. Всѣ полученные отсюда до сихъ поръ свѣденія все болѣе и болѣе подтверждають возможность поворота р. Аму въ Каспійское море и слѣдовательно возможность въ предѣлахъ Россіи создать такой плодотворный оазисъ для культуры хлопка, красивыхъ растений и пр., который вполне можетъ замѣнить для Россіи отдаленные американскіе и индѣйскіе рынки, откуда мы теперь получаемъ сырье для нашихъ фабрикъ. Если среднеазиатскій хлопокъ ниже качествомъ американскаго и индѣйскаго, то виноваты не климатъ и почва средней Азіи, а бѣдность и дикость ея населенія, которое довольствуется тѣмъ, что есть и даже не въ состояніи извлечь пользы изъ того, что есть. Не странно-ли въ такомъ случаѣ проповѣдывать о соединеніи Москвы съ далекою Индіей непрерывнымъ желѣзнымъ путемъ, когда эта самая Индія, насколько она нужна для Россіи, можетъ быть образована въ предѣлахъ Россіи. Зачѣмъ требовать, чтобы, въ интересахъ человѣчества, Россія приносила жертвы для цивилизаціи и развитія благосостоянія Индусовъ, населяющихъ владѣнія Великобританіи, когда Богомъ данные подъ русскую державу среднеазиатскіе подданные

Россіи имѣютъ болѣе правъ на заботливость и жертвы со стороны Россіи? Цѣль гуманная, возвышенная, но она ближе и скорѣе будетъ достигнута тогда, если Россія отдѣлитъ свои интересы отъ интересовъ Англіи, если Россія займется развитіемъ своихъ собственныхъ областей, предоставляя Англіи распоряжаться своими владѣніями какъ то болѣе соотвѣтствуетъ ея интересамъ.

Наше мудрое Правительство пришло уже къ такому рѣшенію въ политическомъ отношеніи, опредѣливъ границы Афганистана, подчиненнаго вліянію Англіи, и границы среднеазиатскихъ ханствъ, подчиненныхъ вліянію Россіи. Продолжая ту же мудрую политику въ торгово-экономическомъ отношеніи, очевидно слѣдуетъ пролагать путь въ Среднюю Азію черезъ наши владѣнія *для нашихъ же владѣній*, а отнюдь не пролагать этаго въ Индію пути чрезъ наши владѣнія для англійскихъ подданныхъ ея британскаго величества. Въ первомъ случаѣ, Англія, какъ высокоцивилизованная страна, приметъ съ искреннимъ сочувствіемъ всякую заботу русскаго Правительства о цивилизации среднеазиатскихъ его подданныхъ и усиленіи торговыхъ и политическихъ сношеній послѣднихъ съ Россіею. Во второмъ случаѣ, при вѣковой недовѣрчивости Европы къ завоевательной якобы политикѣ Россіи, Англія никогда не можетъ спокойно смотрѣть на усиленіе политическаго вліянія Россіи въ Индіи, чрезъ усиленіе, при содѣйствіи всей Европы, торговыхъ сношеній Россіи съ индійскими владѣніями Англіи, всегда способными къ мятежу и всегда готовыми подняться и искать независимости при малѣйшихъ затрудненіяхъ Англіи въ вопросахъ европейской политики. Какъ бы ни былъ великъ авторитетъ г. Лессепа, позволительно однако усомниться, чтобы онъ могъ успокоить предусмотрительную недовѣрчивость англійскаго правительства. А если это такъ, то избираемый г. Лессепсомъ путь *никогда не обратится въ мировой путь*; достаточно одной возможности для Россіи, безъ всякаго контроля Европы, двинуть во всякое время свои войска по желѣзной дорогѣ къ границамъ Афганистана, чтобы англичане употребили всѣ усилія воспрепятствовать проложенію подобной, вредной для англійскаго могущества, линіи и ужъ конечно ни въ какомъ случаѣ не возмуть они на свой счетъ и страхъ, продолженія этой линіи чрезъ Афганистанъ до самыхъ британскихъ владѣній въ Индіи, — ибо это значило бы отдать совершенно на произволъ Россіи спокойствіе и прочность англійскаго владычества надъ индусами. Стремленіе проложить такой путь, конечно, можетъ увлекать людей военныхъ, которые желали бы импозировать, держать подъ страхомъ Англію, что вотъ — вотъ, молю, мы обратимъ на тебя громы при малѣйшемъ противодѣйствіи въ вопросахъ европейской политики... Военнымъ людямъ свойственно мечтать

о далекихъ побѣдахъ въ Индіи, тѣмъ болѣе, что самое изученіе военной исторіи начинается съ походовъ Александра Македонскаго; но намъ, разсматривая вопросъ этотъ съ политико-экономической точки зрѣнія, еще болѣе естественно припомнить, что могущество Англіи составляетъ не малочисленная ея армія, даже и усиленная волонтерами, — а высоко развитая промышленность и торговля. И потому намъ не зачѣмъ стремиться кровавыми боями уничтожить могущество Англіи; Россія по своему малому торговопромышленному развитію не можетъ замѣнить Англіи въ міровой торговлѣ, не можетъ стать на ея мѣсто, и потому, если торгово-промышленное первенство, при ослабленіи Англіи, перейдетъ къ Германіи, которая болѣе всѣхъ къ этому подготовлена, то Россія ровно ничего не выиграетъ въ политико-экономическомъ отношеніи. Русскія фабрики, русская торговля будутъ испытывать ту же самую подавляющую конкуренцію на своихъ собственныхъ рынкахъ; все также будутъ въ полной зависимости отъ заграничныхъ рынковъ какъ и теперь, если Россія не будетъ имѣть своихъ собственныхъ, недоступныхъ иностранцамъ рынковъ сырья и рынковъ для сбыта мануфактуръ. И въ этомъ отношеніи нельзя не благодарить Всевышняго, что, съ одной стороны, средняя Азія отдѣлена отъ британскихъ владѣній Гиндукушемъ, а съ другой стороны страхъ русскаго вліянія, русскихъ интересовъ, русскихъ рублей и даже русскихъ вторженій, — останавливаетъ англійскія желанія отъ Пешавера подойти желѣзною дорогою къ нашимъ среднеазиатскимъ рынкамъ и заставляетъ ихъ стремиться къ проложенію своего пути, мимо русскихъ владѣній, отъ Константинополя къ Ширкапуру. Послѣднее стремленіе, какъ уже было сказано, вовсе не вредитъ Россіи, ибо Индія все таки ближе къ Россіи, чѣмъ къ Европѣ, и соединившись чрезъ Тегеранъ-Баку-Петровскъ съ сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ, — непрерывный желѣзнодорожный путь въ Индію, пролагаемый помимо русскої территоріи, въ силу географическаго положенія, все таки настолько же будетъ короче и выгоднѣе для Россіи, какъ и морской путь въ Индію черезъ Суэзскій каналъ. Конечно по этой линіи англійскіе товары съ большею чѣмъ теперь легкостію могутъ проникать на наши среднеазиатскіе рынки, — но, если Россія, вмѣсто воображаемаго міроваго пути отъ Оренбурга въ Ташкентъ, позаботится выстроить необходимый, собственно въ интересахъ Россіи, путь отъ Красноводска до Кокана и Туркестана, — то очевидно она не имѣетъ никакого основанія бояться конкуренціи Англіи, которая будетъ отправлять свои товары изъ Герата и Мешхеда въ Туркестанъ. Мы можемъ вымѣнивать въ средней Азіи свои товары на сырье, преимущественно хлопокъ, потому что доставка этаго хлопка будетъ настолько дешева, что онъ въ состояніи будетъ конкурировать въ Россіи съ американскимъ хлопкомъ, получаемымъ

изъ Европы. Хивинскій и бухарскій хлопокъ, доставленный изъ Средней Азіи въ Лондонъ, никогда не будетъ въ Англіи дешевле хлопка американскаго, и потому обмѣнъ англійскихъ мануфактуръ на сырье будетъ менѣ удобенъ, менѣ выгоденъ, а стало быть русская торговля на рынкахъ Средней Азіи будетъ имѣть много шансовъ въ свою пользу при конкуренціи съ англійскою торговлею.

Изъ всего изложеннаго приходится сдѣлать выводъ, что если путь чрезъ Оренбургъ, избираемый для блага Россіи г. Лессепсомъ, не можетъ быть путемъ *мировымъ*, то въ интересахъ Россіи мы должны сказать—слава Богу! Путь въ Индію дешевый, морской у насъ есть отъ Севастополя и Одессы до Бомбея; путь непрерывный желѣзный отъ Константинополя и Тегерана къ Шикарпуру стремятся выстроить для насъ англичане, — и затѣмъ Россія можетъ обратить все свое вниманіе и средства на постройку необходимыхъ въ ея собственныхъ интересахъ путей—отъ *Красноводска до Ташкента*, для эксплуатаціи среднеазиатскихъ рынковъ, и отъ *Нижняго до Иркутска*, для совершенія своей исторической задачи объединенія разрозненныхъ колоссальными пространствами своихъ искони русскихъ областей. Считаю необходимымъ повторить при этомъ тотъ поразительный выводъ, къ которому въ прошломъ году привели труды комиссіи по изслѣдованію путей въ Азію. Выводъ этотъ конечно не пройдетъ незамѣченнымъ со стороны нашихъ государственныхъ людей и всѣхъ русскихъ, которымъ дороги интересы нашего отечества, — и состоитъ въ слѣдующемъ.

Весь оборотъ внѣшней торговли Россіи по привозу и вывозу не превосходитъ 560 мил. рублей, тогда какъ на однѣ ярмарки сѣверовосточной Россіи, по весьма неполнымъ статистическимъ даннымъ, привозится товаровъ болѣе чѣмъ на 200 мил. рублей. Горнозаводская производительность, при слабомъ своемъ развитіи, вслѣдствіе затрудненій, устраняемыхъ постройкою желѣзной дороги, — оцѣнивается нынѣ въ 66 мил. рублей. Эта колоссальная цифра, въ виду неисчисленныхъ рудныхъ богатствъ Урала, Алтая и Забайкалья, въ виду необятныхъ лѣсовъ, бассейновъ каменнаго угля и залежей соли, — представляетъ однако лишь слабое начало эксплуатаціи минеральныхъ богатствъ сѣверовостока Россіи и потому, при соединеніи Россіи удобнымъ желѣзнымъ путемъ, могли бы не только утроиться, но удесятиряться. Если прибавить къ этому торгово-промышленное движеніе между городами, отъ Нижняго до Иркутска и торговлю съ Китаемъ, Монголіей и Киргизскою степью, — то конечно торговый оборотъ сѣверо-востока Россіи далеко превзойдетъ весь оборотъ ея внѣшней торговли. Между тѣмъ для послѣдней устроена цѣлая сѣть желѣзныхъ дорогъ и порты на всѣхъ побережьяхъ, а для сѣверо-востока Россіи не выстроено ни одной сажени желѣзнаго пути,

хотя, при маломъ сравнительно протяженіи сѣти желѣзныхъ дорогъ, у насъ и теперь оказывается весьма много бездоходныхъ дорогъ. Все это, какъ извѣстно, произошло потому, что всѣ дороги строились въ силу стратегическихъ соображеній и единственно въ интересахъ *сбыта* русскаго сырья за границу. И надо сознаться эта послѣдняя цѣль достигнута вполне и въ совершенствѣ: мы вывозимъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ не только весь излишекъ хлѣба, но иногда даже и то, что необходимо для домашняго продовольствія. Недавно въ газетахъ была напечатана корреспонденція изъ Одессы, въ которой описывалось, что одинъ крестьянинъ вывезъ на базаръ свое семейство, которое нечѣмъ ему кормить на зиму, и просилъ всѣхъ проходящихъ взять ихъ себѣ на прокормленіе. И это въ нашей черноземной полосѣ, гдѣ земля никогда не удобряется! Чего же ждать въ сѣверныхъ губерніяхъ, гдѣ неурожаи постоянны или въ Самарской губерніи, застигнутой теперь неурожаемъ? Неудивительно будетъ услышать, что для спасенія послѣдней, на деньги, собранныя общественною благотворительностью, мы будемъ вынуждены покупать въ Кенигсбергѣ русскій свой хлѣбъ, который, несмотря на уплату комиссіи познанскимъ евреямъ, обойдется въ Самарѣ дешевле, чѣмъ хлѣбъ доставленный изъ Камышловскаго, Шадринскаго и другихъ уѣздовъ западной Сибири, отличающихся замѣчательнымъ плодородіемъ. Положимъ, что стратегическія соображенія, на которыя отчасти опирались въ защиту балтійской, скопинско-вяземской, борисоглѣбско-царицынской и другихъ подобныхъ линій, прежде сибирской, совершенно вѣрны, — невольно представляется вопросъ, слѣдуетъ ли настоящія средства Россіи, которыя требуютъ благотворнаго вниманія правительства для своего развитія, расходывать на искусственное развитіе такихъ ресурсовъ, полезность коихъ, можетъ оказаться лишь въ будущемъ? А если она не окажется? Если въ будущемъ настоящія условія измѣнятся, по мимо нашей воли? Какъ мало можно полагаться на стратегію минутной необходимости, цѣли которой могутъ совершенно измѣниться вмѣстѣ съ обстоятельствами, тому мы имѣемъ весьма недавній примѣръ. Послѣ крымской войны, подъ впечатлѣніемъ коалиціи Англіи, Франціи, Италіи и Турціи — мы бросились на стратегическіе планы обороны сѣвернаго берега Чернаго моря. Явилась крѣпость Керчь, укрѣпленіе Очакова и т. п. проекты для предохраненія Россіи отъ нападений съ Чернаго моря. Но война 1866 года и затѣмъ 1870—1871 года совершенно измѣнила взаимныя отношенія и значеніе западно-европейскихъ государствъ, и самая слабая часть русской границы оказывается на западѣ, чего по стратегіи 1856 года вовсе не предполагалось. Едва ли кто нибудь можетъ утверждать, чтобы франко-англійская коалиція теперь могла повториться, да и допуская такое невѣроятное событіе, все таки нельзя допустить, чтобы англо-французскій десантъ былъ бы теперь направленъ въ

безлюдный Крымъ, а не въ Закавказье, которое, какъ пограничное съ Турціей владѣніе, богатое, лежащее на ближайшемъ пути въ Индію, конечно имѣетъ для Англіи большее значеніе, и даетъ болѣе шансовъ на успѣхъ, чѣмъ вторженіе въ Крымъ или южную Россію, гдѣ возможна невыгодная для европейцевъ народная война. Черезъ 20 лѣтъ всѣ эти настоящія условія могутъ вновь совершенно измѣниться и такимъ образомъ, если мы будемъ гоняться за удовлетвореніемъ потребностей минуты, не обращая вниманія на основныя задачи, то, при всѣхъ глубокомысленныхъ стратегическихъ соображеніяхъ, мы будемъ всегда позади событій. Мы будемъ изображать главнокомандующаго, прекрасно и правильно рассуждающаго послѣ проиграннаго сраженія. Поэтому не лучше ли обратиться къ основной задачѣ стратегіи: не лучше ли позаботиться прежде всего созданіемъ средствъ для войны при всякихъ случайностяхъ и потомъ уже заняться подробнымъ распредѣленіемъ этихъ средствъ въ виду той или другой случайности. Въ такомъ случаѣ стратегія никогда не пойдетъ наперекоръ политико-экономическимъ требованіямъ государства, но своею настоятельностью ускорить ихъ удовлетвореніе. Ставъ на эту точку, не трудно будетъ оцѣнить неудовлетворительность существующей сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Сколько благотворныхъ результатовъ не ожидалось и не предвѣщалось отъ постройки той или другой желѣзной дороги, но, такъ какъ основная мысль каждой изъ нихъ была удешевленіе русскаго хлѣба за границею, то результатъ постройки оказывался всегда одинъ и тотъ же; хлѣбъ двигался по этой дорогѣ за границу и ронялъ тамъ цѣну русскаго хлѣба, а вмѣстѣ съ тѣмъ производилъ страшную дороговизну на-мѣстѣ. Произшедшая дороговизна отзывалась на благосостояніи всѣхъ жителей. Кто, на-примѣръ, жилъ хорошо на 1000 руб. до постройки дороги, тому трудно стало жить порядочно послѣ ея постройки. Съ 500 руб. годового дохода почувствовалось стѣсненіе, и при меньшемъ годовомъ расходѣ сдѣлалось выгоднѣе убраться въ Петербургъ, Москву или другой центръ, куда свозится хлѣбъ изъ мѣстности, прорѣзанной желѣзной дорогой. И наши дороги, наперекоръ европейской практикѣ, мало содѣйствовали развитію, а болѣе эксплуатаціи тѣхъ мѣстностей, которыхъ достигали въ пользу иностранцевъ и пунктовъ, занимающихся торговлею съ иностранцами. Выйти изъ такого положенія можно только постройкою такихъ линій, которыя соединяли бы эти мѣстности, обездоленные иностраннымъ вывозомъ, съ мѣстностями богатыми земледѣльческими продуктами. При такой задачѣ оренбургско-ташкентская линія покажется въ своемъ настоящемъ видѣ, т. е. какъ тяжелое бремя для Россіи, какъ служеніе иностраннымъ интересамъ. Линія же Нижній Новгородъ—иркутская выдвинется на первый планъ, какъ единственное средство поднять благосостояніе громаднѣхъ пространствъ всего сѣверовостока Россіи, которое будетъ имѣть прямымъ

послѣдствіемъ развитіе внутреннихъ силъ центральныхъ областей Россіи. Поэтому вопросъ о нижегородско-иркутской дорогѣ въ настоящее время представляетъ первый и самый существенный вопросъ для развитія всей Россіи. Съ постройкою линіи до Иркутска,—продолженіе ея до Тихаго Океана представляетъ сравнительно болѣе легкую задачу; но мировое значеніе пути, который соединитъ Европу съ Тихимъ Океаномъ, который направитъ торговлю Китая и Японіи черезъ территорію Россіи,—мировое значеніе такого пути конечно будетъ не менѣе, но болѣе той мысли, съ которою является г. Лессенсъ, предлагающій Россіи сухопутную дорогу въ Индію и въ добавокъ чрезъ англійскія владѣнія! Слѣдовательно и съ этой стороны, т. е. съ стороны грандіозности мысли и служенія всему человечеству, нижегородско-иркутская дорога неизмѣримо важнѣе оренбургско-ташкентской. А потому всѣ усилія русскихъ дѣятелей должны быть направлены къ разясненію первенствующей важности перваго пути.

Въ этомъ отношеніи наше Общество должно быть особенно благодарно Е. К. фонъ-Шульману, за переданныя имъ данныя. Благодарность эта тѣмъ обязательнѣе для нашего Общества, что упоминаемыя данныя фактически подтверждаютъ вѣрность заключенія коммисіи, напечатанной въ докладѣ,—что на соединеніе Туркестана съ Москвою правильнѣе смотрѣть какъ на вѣтвь великой сибирской дороги. Заключеніе это было основано на простомъ и потому вѣрномъ расчетѣ, что вмѣсто постройки бездоходной линіи отъ Оренбурга до Ташкента и для одного Ташкента, выгоднѣе выстроить тѣже самыя 2800 верстъ желѣзной дороги отъ Нижняго до Омска, которая послужитъ для движенія всей сибирско-китайской торговли т. е. для всей Россіи. Доходность этой линіи не подлежитъ сомнѣнію, такъ какъ это будетъ продолженіе одной изъ самыхъ доходныхъ русскихъ дорогъ къ неисчерпаемымъ земледѣльческимъ и руднымъ богатствамъ Сибири и которая при томъ приблизитъ къ Москвѣ среднеазиатскіе рынки. Линія отъ Москвы чрезъ Петропавловскъ и Акмоллы до Ташкента, хотя и будетъ длиннѣе прямаго пути отъ Оренбурга въ Ташкентъ, но, взаимѣнъ этого, пойдетъ по мѣстности болѣе богатой, болѣе удобной для поселенія, гдѣ и теперь существуетъ большая торговля предметами скотоводства, которой въ Сырь-Дарьинскихъ степяхъ еще нѣтъ, да едва ли и будетъ скоро. И потому послѣднее соединеніе Ташкента съ Россіей имѣетъ несравненно большіе шансы служить средствомъ для развитія Россіи, а не новымъ, тяжелымъ бременемъ для ея финансовъ. Всѣ возраженія противъ предпочтенія этой линіи основывались на отсутствіи точныхъ данныхъ объ удобопроходимости Голодной степи и трудъ Е. К. фонъ-Шульмана вполне пополняетъ этотъ пробѣлъ.

Изъ изслѣдованій Е. К. фонъ-Шульманъ оказывается, что раз-

стояніе между Акмоллы и Туркестаномъ около 961 $\frac{1}{2}$ верстъ, считая ровный шагъ верблюда по удобной дорогѣ 4 версты въ часть, а по песчаной, испорченной, гористой—3 версты въ часть.

На всемъ этомъ протяженіи, неудобной для переѣзда дороги не болѣе 200 верстъ, считая въ томъ числѣ возвышенныя, каменистыя смѣта, спуски и подъемы къ рѣкамъ и оврагамъ. Самая трудная, требующая наиболѣе разработки, часть дороги встрѣчается въ ущельѣ Джаманъ-Ташъ, въ 60 верстахъ отъ Туркестана, въ горахъ Кара-Тау около Сузака.

Устраивая почтовую гоньбу на тракѣ отъ Акмоллы до Турпестана, придется устроить 41 станцію, и только при 29 изъ нихъ Эридется вырыть колодцы, въ чемъ не можетъ быть никакого затрудненія, такъ какъ, по удостовѣренію киргизовъ, на всей степи легко добыть прѣсную воду съ устройствомъ прочныхъ колодцевъ. Это мнѣніе подтверждается личнымъ наблюденіемъ Е. К. фонъ Шульмана, который находилъ совершенно холодную, вкусную воду въ колодцахъ, выложенныхъ саксауломъ, между тѣмъ какъ рядомъ съ ними, въ неустроенныхъ ямахъ стояла горько-соленая вода.

Недостатокъ въ подножномъ кормѣ для лошадей оказался только на 7-ми привалахъ, на остальныхъ 36 станціяхъ, травъ было достаточно. Отъ Мій-Канарскихъ же горъ до самаго Акмолинска т. е. на 430 верстъ, встрѣчаются превосходныя пастбищныя мѣста; грунтъ земли черноземный, поля засѣяны зерновымъ хлѣбомъ и сѣнокосы могутъ быть устроены въ большихъ размѣрахъ.

Топлива неоказалось только на 9-ти станціяхъ; въ окрестностяхъ же, въ 30—40 верстахъ, всегда можно найти саксаулу, туболги или боялысу въ достаточномъ количествѣ для отопленія станціонныхъ зданій въ зимнее время.

Устройство почтового тракта отъ Акмоллы до Туркестана, по исчисленію Е. К. фонъ Шульмана, обойдется въ 40,400 руб.

Важность устройства этого тракта Е. К. фонъ-Шульманъ доказываетъ слѣдующими статистическими данными:

Въ 1868 году прибыло и отправлено чрезъ Акмоллы и чрезъ Голодную степь каравановъ съ товарами вѣсомъ 130,488 пудъ, на сумму 2,361,000 рублей.

Въ 1869 году общая отправка товаровъ черезъ Акмоллы и Голодную степь была на 10,142 верблюдахъ, вѣсомъ 164,672 пуда, на сумму 3,903,060 рублей.

Въ 1869 году въ Петропавловскъ провезено изъ Туркестанскаго края разныхъ товаровъ на 3,634,000 рублей.

Отправлено изъ Петропавловска въ Ташкентъ, Бухару и Коканъ мануфактурныхъ товаровъ россійскаго производства на 4,234,000 руб.

Общій итогъ годовой торговли, между городами средней Азіи и Петропавловскомъ, составляетъ 7,868,000 руб.

Эти цифры весьма убѣдительно говорятъ о важности торговаго движенія черезъ Голодную степь и потому проложеніе здѣсь правительнаго пути крайне необходимо для развитія торговыхъ сношеній съ Туркестаномъ. Е. К. фонъ Шульманъ доказываетъ это еще очевиднѣе слѣдующими цифрами.

Акмоллинское купечество имѣетъ значительные обороты съ Туркестаномъ, Коканомъ и Бухарой и въ настоящее время, пользуясь почтовымъ трактомъ, проѣзжаетъ до Туркестана 3,391 $\frac{3}{4}$ версты, именно:

отъ Акмолинска до Петропавловска . . .	583 $\frac{1}{2}$ верстъ
» » » Омска	282 $\frac{1}{2}$ »
» » » Семипалатинска . . .	773 $\frac{1}{2}$ »
Чрезъ Вѣрное, до Чекмента	1636 $\frac{3}{4}$ »
» » » Туркестана	155 $\frac{1}{2}$ »

Всего. . 3,391 $\frac{3}{4}$ верстъ

Проектированный Е. К. фонъ Шульманъ путь составляетъ только 961 $\frac{1}{2}$ версты, на 2,430 $\frac{1}{2}$ верстъ или въ 3 $\frac{1}{2}$ раза короче настоящаго. На этомъ основаніи Е. К. фонъ Шульманъ предлагаетъ учредить здѣсь вольную почту, безъ всякихъ приплатъ отъ Правительства или земства, но съ усиленною платою прогоновъ, по 8 к. съ версты и лошади, что вовсе не будетъ обременительно для казны и выгодно для частныхъ лицъ, по слѣдующему расчету:

По настоящей цѣнѣ 1 $\frac{1}{2}$ к. прогоновъ и $\frac{1}{2}$ к. поверстныхъ, или по 4 к. за пару лошадей по Сибири, и по 2 $\frac{1}{2}$ прогоновъ и $\frac{1}{2}$ коп. поверстныхъ по Туркестанскому Генераль-Губернаторству, всего по 6 коп. на пару лошадей за 3,391 $\frac{3}{4}$ верстъ на пару лошадей причитается 151 р. 64 $\frac{1}{2}$ к.

За проѣздъ черезъ Голодную степь по 16 коп. на пару за 961 $\frac{1}{2}$ верстъ 153 » 84 »

Всего дороже на 2 р. 14 к.

Будущимъ по казенной надобности проѣздъ 3,391 $\frac{3}{4}$ верстъ стоить 101 р. 75 к.

Проѣздъ черезъ Голодную степь 9,61 $\frac{1}{2}$ 96 » 15 »

Всего дешевле на 5 р. 60 к.

Эти цифры, очевидно, показываютъ, что предполагаемая Е. К. фонъ Шульманомъ такса прогоновъ выгодна какъ для казны, такъ и для частныхъ лицъ, которыя за ничтожную приплату 2 р. 14 к. избавляются отъ необходимости проѣхать 2,430 $\frac{1}{2}$ верстъ.

Устройство вольныхъ почтъ по этому тракту возможно акціонерною компаніей, такъ какъ это, по расчету Е. К. фонъ Шульмана, составляетъ очень выгодное предпріятіе.

Полагая, что каждая лошадь сдѣлаетъ въ году только 200 перегоновъ, а 165 дней будетъ на отдыхъ, предполагаемые на первый случай на трактѣ лошади, по двѣ пары на станціи, въ первый годъ выручатъ 61,536 рублей. Исключая отсюда расходъ на первоначальное устройство тракта 40,400 рублей, получимъ на первый годъ чистой прибыли 21,136 рублей.

На второй годъ исправленіе дороги, вырытіе колодцевъ, постройка паромовъ не потребуется, слѣдовательно доходъ увеличится еще на 10,500 рублей, и такъ далѣе выгодность предпріятія можетъ увеличиваться.

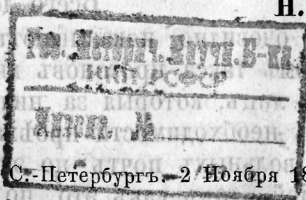
Одинъ изъ мѣстныхъ торговцевъ г. Филатовъ, предложилъ Правительству взять на себя устройство этого тракта на тѣхъ же условіяхъ, какія получилъ въ Семирѣченскомъ краѣ купецъ Кузнецовъ, при чемъ г-ну Филатову пришлось бы ежегодно, въ теченіе 10 лѣтъ, приплачивать на содержаніе лошадей по 135 т. рублей.

Е. К. фонъ Шульманъ полагаетъ такое предложеніе крайне не выгоднымъ и думаетъ, что если бы Правительство могло дать акціонерной компаніи единовременную субсидію во 100,000 рублей, то при десятилѣтнемъ контрактѣ на содержаніе тракта, компанія могла бы уменьшить прогонную таксу до 5 коп. съ версты и лошади.

По пути, изслѣдованному Е. К. фонъ Шульманомъ, уже существовало почтовое сообщеніе на 325 верстъ до оставленнаго укрѣпленія Акъ-Тау. Зданія этого укрѣпленія, охраняемыя четырьмя киргизами, сохранились вполне исправными и могли бы быть проданы компаніи какъ матеріалъ для устройства станцій въ степи.

Такимъ образомъ, милостивые государи, Вы изволите видѣть, что данные о необходимости и удобствахъ пути черезъ Голодную степь, доставленные Е. К. фонъ Шульманомъ, пополняютъ совершенно пробѣлы, оставшіеся въ прошломъ году при изслѣдованіи путей для торговли Россіи съ Азіей, и подтверждаютъ вполне, какъ я уже имѣлъ честь доложить, вѣрность заключенія Комиссіи, что вѣтъ отъ сибирской линіи чрезъ Акмоллы дастъ возможность удобной эксплуатаціи среднеазиатскихъ нашихъ рынковъ и, въ общихъ интересахъ Россіи, будетъ полезнѣе въ настоящее время, чѣмъ прямой путь изъ Оренбурга въ Ташкентъ.

Н. Шавровъ.



Дозволено цензурою. С.-Петербургъ. — 2 Ноября 1873 г.

Типографія В. С. Балашева (Больш. Сад., № 49—2).