

V. 92-7. 10-2

Р. Т. II

W 438 SM
V. 1167

Задачи Россіи

въ Средней Азіи

ВЪ СВЯЗИ

съ вопросомъ о проведеніи Средне-азіатской

ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Электро-Типографія Н. Я. Стойковой. Шпалерная, 14.

1900.



2004175289

Дозволено цензурою, С.-Петербургъ. 29 Февраля 1900 г.



34/062-34

W 438
1167

I.

На пути къ достиженію цѣлей, поставленныхъ на очередь на Гаагской конференціи, лежитъ масса препятствій, и между послѣдними огромное значеніе имѣютъ укоренившіеся предразсудки и международныя недоразумѣнія. Если народы, несмотря на усталость отъ непрерывныхъ войнъ и на страстное желаніе мира у трудящихся классовъ, должны постоянно усиливать свои вооруженія, то одной изъ крупныхъ причинъ такого положенія является между прочимъ и укоренившійся предразсудокъ о естественномъ противорѣчій интересовъ Россіи и Англіи.

Англія, пережившая въ прошломъ цѣлый рядъ тяжелыхъ испытаній, выросшая изъ своей бывшей колоніи грознаго соперника въ лицѣ Соединенныхъ Штатовъ, теряющая рынокъ за рынкомъ въ Европѣ и угрожаемая побѣдоносной конкуренціей другихъ странъ въ ея разбросанныхъ по всему свѣту колоніяхъ, съ весьма естественными опасеніями относится ко всему, что грозитъ ей наиболѣе цѣннымъ владѣніямъ въ Индіи. Инте-

ресы ея промышленности и торговли, а также интересы правящихъ классовъ настолько связаны съ обладаніемъ Индіей, что нервность англичанъ во всемъ, что угрожаетъ спокойному обладанію этой жемчужиной англійской короны весьма понятна. Этой нервностью пользуются ловкіе люди, создающіе себѣ на возбужденіи вражды къ Россіи,—главному предполагаемому противнику Англии,—карьеру; но ею заражаются и серьезные государственные люди Великобританіи, изъ коихъ только одинъ Гладстонъ относился еще довольно трезво къ Россіи *).

Однимъ изъ самыхъ видныхъ выразителей англійскихъ взглядовъ на отношенія къ Россіи является теперешній Вице-король Индіи, Джоржъ Керзонъ.

Его мнѣнія тѣмъ интереснѣе, что онъ отнюдь не проникнуть безсмысленнымъ руссофобскимъ задоромъ Вамбери и капитана Йета, а также потому, что его программа уже практически осуществляется подъ его руководствомъ на побережьи Индійскаго океана.

Посвящая свою книгу **) великой арміи руссофобовъ, сбивающихъ съ толку другихъ, и руссофиловъ, сбиваемыхъ съ толку другими, Керзонъ прежде всего заявляетъ, что онъ не принадле-

*) Въ своей рѣчи 27 Ноября 1879 г. онъ высказался такъ: «что касается меня, то я нисколько не боюсь территоріальныхъ приобрѣтеній Россіи въ Азіи; да и вовсе не боюсь никакихъ ея приобрѣтеній. Я даже считаю подобныя опасенія просто страхомъ старыхъ бабъ».

**) Curzon. Russia in Central-Asia. 89.

жить ни къ руссофиламъ, ни къ руссофобамъ, и что ему одинаково противны какъ истерическія завыванія джинго, промышляющихъ запугиваніемъ, такъ равно и прекраснодушное довольство политиковъ, довольствующихся дипломатическимъ протестомъ или литературною эпитафиею. Какія бы ни были намѣренія Россіи относительно Индіи, серьезны ли они и враждебны, или воображаемы и фантастичны, Керзону безразлично; онъ считаетъ первымъ долгомъ англійскихъ государственныхъ людей—предупреждать враждебныя замыслы, стремиться къ полному обезпеченію собственного положенія и къ созданію неприступной границы.

Съ другой стороны, хотя онъ признаетъ, что Россія, вступивъ на путь своихъ среднеазіатскихъ завоеваній, вовсе не руководилась какою либо дальновидной политикой, а подчинялась скорѣе импульсу естественныхъ силъ, тѣмъ не менѣе онъ считаетъ присутствіе русскихъ въ Средней Азіи серьезной угрозой Индіи, и думаетъ, что Россія въ свое время не приминетъ воспользоваться всѣми выгодами своего положенія. Для уясненія своей мысли онъ сравниваетъ Россію съ человѣкомъ, который вдругъ и вполнѣ естественно, но и къ крайнему своему удивленію, заполучилъ крупное наслѣдство послѣ богатаго родственника; случайность полученнаго богатства нисколько не мѣшаетъ наслѣднику воспользоваться имъ для своихъ эгоистическихъ цѣлей. И вотъ, по мнѣнію Керзона, Россія въ Средней Азіи чувствуетъ

себя въ положеніи, когда она можетъ и обратить въ свою пользу матеріальные и промышленные ресурсы огромной территоріи и въ то же время уязвить въ самое чувствительное мѣсто своего грознаго противника, традиціонная политика котораго враждебна выполненію всего того, что Россія считаетъ своею національною задачею въ Европѣ.

«Я не думаю,—говорить онъ,—чтобы въ Россіи кто либо, за исключеніемъ неисправимыхъ теоретиковъ да иныхъ полоумныхъ субалтерновъ, серьезно мечталъ о завоеваніи Индіи». Такое завоеваніе онъ считаетъ немыслимымъ и главнымъ образомъ по недостаточности путей сообщенія и трудности доставки русской арміи продовольствія, трудности, возрастающей въ геометрической прогрессіи съ каждымъ шагомъ по направленію къ Герату.

Если же русскіе двинутся южнѣе Герата, по пути къ Кандагару, то, по выраженію Керзона, англійскій главнокомандующій можетъ тогда повторить побѣдное восклицаніе Кромвеля при Дунбарѣ: «Нынѣ, Господи, предаешь ихъ въ мои руки». Тѣмъ не менѣе, прибавляетъ Керзонъ, если русскіе государственные люди и генералы не настолько безразсудны, чтобы мечтать о завоеваніи Индіи, они всетаки очень серьезно обсуждаютъ возможность вторженія въ Индію; и, подобно пароянамъ, отступавшимъ назадъ, глядя на непріятеля, русскіе наступаютъ, обращая свои умственные взоры назадъ. Цѣль русскихъ не Калькутта, а Констан-

тинополь, не Гангъ, а Золотой Рогъ. Въ глазахъ дальновиднаго англичанина — русскіе думаютъ, что ключи къ Босфору легче добыть на берегахъ Гельменда, нежели на высотахъ Плевны (книга Керзона относится къ 89 году).

Вотъ въ сущности политическія основанія всѣхъ проектируемыхъ Керзономъ мѣръ противодѣйствія Россіи.

Что касается торговыхъ интересовъ, то, по обычаю англичанъ, крайне чуткихъ къ каждому даже ничтожному въ практическомъ смыслѣ шагу ихъ торговыхъ и промышленныхъ соперниковъ, — Керзонъ очень склоненъ къ преувеличенному представленію ихъ значенія на рынкахъ Персіи и Афганистана.

Мы дадимъ ниже реальную оцѣнку этихъ интересовъ, теперь же ограничимся указаніемъ, что Керзонъ причины русскихъ мѣропріятій въ направленіи къ Индіи объясняетъ традиціонною враждебностью англичанъ къ Россіи.

Другіе, какъ напримѣръ капитанъ Іетъ (Iate), считаетъ столкновеніе Россіи и Англіи въ Азіи неизбѣжнымъ, причемъ Іетъ рекомендуетъ англичанамъ вести кампанію съ Чернаго моря, овладѣть Закавказьемъ и ударить Россіи во флангъ ея сообщеній съ Средней Азіей; затѣмъ возмутить всѣ недовольные элементы Россіи: поляковъ, грузинъ (?), армянъ (?), финляндцевъ, а въ случаѣ возможности воспользоваться и антипатріотическими стремленіями русскихъ нигилистовъ. Однимъ словомъ, въ борьбѣ съ предполагаемыми

враждебными намѣреніями Россіи у англійскихъ руссофобовъ всѣ средства считаются дозволенными.

Чѣмъ же вызывается эта злоба съ пѣной у рта однихъ и спокойный, но энергическій отпоръ воображаемой враждебности у болѣе трезвыхъ англичанъ?

Дѣйствительно ли русскій народъ относится враждебно къ Англіи и *«становится фанатичнымъ, когда дѣло коснется Индіи»*, какъ утверждаютъ англійскіе памфлеты?

Для каждаго русскаго подобныя представленія о фанатизмѣ русскаго народа по отношенію къ Индіи просто смѣшны. Но нельзя отрицать, что традиціонная враждебность англичанъ ко всѣмъ нашимъ внѣшнимъ и даже многимъ внутреннимъ задачамъ не остается втунѣ и несомнѣнно развивается въ русскомъ обществѣ, сколько нибудь интересующемся политикой, враждебное настроеніе къ націи, вообразившей, что она всюду обязана быть нашимъ врагомъ и дѣйствующей всегда въ этомъ направленіи.

Подъ вліяніемъ этой назойливой систематически враждебной намъ политики Англіи весьма естественно, что и наши военные и гражданскіе дѣятели должны думать и дѣйствовать въ направленіи охраны кровныхъ русскихъ интересовъ.

Самъ Керзонъ признаетъ, что если мы энергично наступаемъ въ Средней Азіи, то потому что этимъ путемъ отплачиваемъ англичанамъ за ихъ традиціонное сопротивленіе историческимъ

Таковы Англія, Германія, Бельгія и отчасти Франція. Всѣ такія страны въ силу тѣхъ же причинъ, которыя заставляютъ ихъ заводить колоніи и искать новые рынки, дѣлаются естественными покупателями сырья у странъ, по преимуществу сельско-хозяйственныхъ.

Для Россіи такое положеніе сказанныхъ странъ крайне выгодно. Наше сельско-хозяйственное производство прямо заинтересовано въ возрастаніи размѣровъ потребленія въ такихъ странахъ и въ увеличеніи ихъ покупательной способности. Чѣмъ гуще будетъ ихъ населеніе, чѣмъ больше будетъ развиваться ихъ промышленность, находящая сбытъ для своего перепроизводства на новыхъ рынкахъ, за счетъ сокращенія мѣстнаго сельскаго хозяйства, тѣмъ больше мы можемъ помѣщать у нихъ нашихъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ.

Въ то же время и русская обрабатывающая промышленность, при увеличивающейся покупательной способности нашего сельскаго населенія, получитъ возможность расширить свое производство для громаднаго внутренняго рынка.

Если у насъ и замѣчаются незначительныя стремленія нашихъ фабрикъ искать помѣщенія своихъ товаровъ за границей, то такое теченіе происходитъ, или подъ прямымъ вліяніемъ правительственнаго покровительства, (напр. сахаръ) или же это не больше, какъ естественныя сношенія съ ближайшими сосѣдями.

Во время объѣзда нашихъ среднеазиатскихъ владѣній, намъ пришлось познакомиться съ весь-

ма оригинальными условіями сбыта нашихъ фабрикатовъ въ сосѣднія страны—Персію и Бухару. Цѣны на мануфактуру московскихъ фабрикъ оказывались напр. въ Бухарѣ ниже фабричныхъ. Объясненіе этого страннаго факта не вселило въ насъ убѣжденія въ выгодности такой вывозной торговли или въ особой желательности такого завоеванія рынка. Оказалось, что бухарцы очень ловко устроили свои коммерческія отношенія къ русскимъ продавцамъ: получая товаръ въ кредитъ на 2 года, (а въ Персіи даже на 3 и болѣе)—объясняли намъ мѣстные знатоки торговыхъ условій Средней Азіи,—оптовый бухарскій покупатель тотчасъ сбываетъ товаръ за наличныя съ значительной уступкой разнымъ болѣе мелкимъ торговцамъ и затѣмъ на вырученныя деньги начинаетъ оперировать, или хлопкомъ, или ссудами, или спекулируетъ на курсѣ мѣстной монеты *тенгги*. Если при наступленіи срока такому спекулянту удастся реализовать хорошіе барыши, то онъ расплачивается съ продавцомъ; если же нѣтъ, то просто не платитъ. При отдаленности Средней Азіи и при невозможныхъ порядкахъ Персіи, можно себя представить, насколько прочны такія отношенія.

Понятно, почему наши фабриканты не особенно хлопочутъ о завоеваніи иноземныхъ рынковъ, имѣя притомъ у себя обширный внутренній сбытъ, который долженъ все болѣе и болѣе расширяться, съ увеличеніемъ вывоза нашихъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ.

Для послѣднихъ самымъ обширнымъ и выгоднымъ рынкомъ представляется Англія, и потому этотъ нашъ лучший покупатель, не налагавшій еще пока запрета на ввозъ нашего сырья, какъ это дѣлають другія страны, менѣе нуждающіеся въ провозномъ продовольствіи, долженъ быть для насъ особенно симпатиченъ. Чѣмъ болѣе онъ будетъ богатѣть на своихъ колоніяхъ, чѣмъ болѣе будетъ развиваться его обрабатывающая промышленность, тѣмъ болѣе выиграетъ отъ того наше сельское хозяйство, а затѣмъ и обрабатывающая промышленность. Даже конкуренція въ сосѣднихъ съ нами областяхъ англійскихъ фабрикато́въ съ нашими не мѣняетъ такихъ результатовъ, ибо незначительный ущербъ, который мы потерпимъ отъ такой конкуренціи, не можетъ идти въ уровень съ выгодами, представляемыми увеличеніемъ обширнаго рынка для нашихъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ.

Въ обыкновенной жизни, когда какой нибудь покупатель, потерпѣвъ убытки, становится несостоятельнымъ, продавцы не топятъ его, а напротивъ стараются поддержать въ его затрудненіяхъ, чтобы сохранить установившіеся отношенія и на будущее время. Въ международной жизни это имѣетъ такое же примѣненіе: *Англія нашъ крупный покупатель, и желать ея разоренія значитъ то-же, что рубить подъ собою дерево.*

Установившіеся враждебныя отношенія между двумя народами заставляютъ англичанъ сторониться отъ всякихъ близкихъ торговыхъ съ нами

связей и даже искать обезпеченія своего народнаго продовольствія внѣ зависимости отъ Россіи, а насъ обязываютъ къ постоянной заботѣ объ охранѣ нашихъ политическихъ интересовъ противъ посягательствъ Англіи и къ обширнымъ дорого стоящимъ оборонительнымъ мѣропріятіямъ.

Во всѣхъ случаяхъ для обоихъ народовъ получается значительный вредъ. Ясно, что мы по самымъ серьезнымъ основаніямъ не только не должны питать вражды къ Англіи, но даже неустанно стремиться къ разсѣянію того тумана предразсудковъ, который сгущается все больше и больше, отчасти благодаря незнакомству другъ съ другомъ, отчасти же, благодаря ловкимъ наускиваньямъ дѣйствительныхъ и естественныхъ противниковъ Англіи.

Мы можемъ въ настоящій моментъ сочувствовать бурямъ и желать имъ успѣха, ибо война противъ нихъ явно несправедлива и является тяжкимъ грѣхомъ Англіи; но въ общей политикѣ нашей благожелательное стремленіе по отношенію къ энергичной англійской націи должно взять верхъ надъ враждебностью, которая можетъ имѣть мѣсто только въ случаяхъ явно агрессивныхъ стремленій недовѣряющей намъ Британіи. Англія должна понять, да, кажется, и начинаетъ понимать, что врагомъ ея всемірнаго колоніальнаго могущества является не Россія, не имѣющая никакихъ сталкивающихся съ ней интересовъ, а государства, вынужденныя необходимостью къ завоеванію колоній и къ поискамъ за новыми рынками. Понятно,

что въ интересахъ такихъ государствъ поддержа-
ніе вражды между Англіей и нами; но мы должны
ясно понимать наши кровные интересы и не
таскать каштановъ для другихъ.

Между тѣмъ и у насъ изрѣдка появляются
брошюры и статьи, которыя ставятъ вопросъ о
нашихъ отношеніяхъ съ Англіей на такую почву,
которая не согласуется ни съ общей мирной
политикой, громко провозглашенной въ Гаагѣ,
ни съ насущными интересами Россіи. Соперниче-
ство русской и англійской торговли на рынкахъ
Средней Азіи и Персіи раздувается въ такой
кровный интересъ Россіи, который будто бы
требуетъ самыхъ агрессивныхъ мѣропріятій: „*Пер-
сія должна быть наша всецѣло*“,—провозглашаетъ
одна, недавно вышедшая брошюра и рекомендуетъ
для этого завладѣніе Бендеръ-Абасомъ и проведе-
ніе къ нему черезъ всю Персію желѣзной дороги
съ русской военной охраной.

Твердо установившаяся политика Россіи, отка-
зывающаяся отъ завоеванія даже совершенно
слабыхъ сосѣднихъ азіатскихъ владѣній, предо-
ставляющая имъ полную внутреннюю самостоятель-
ность, при условіи строго дружеской по отно-
шенію къ намъ внѣшней политики, можетъ быть
признана самой разумной системой и составляетъ
среднюю пропорціональную между стремленіемъ
выполнѣть обезпечить наши окраины и невозмож-
ностью, безъ страшнаго напряженія всѣхъ силъ
страны, расширяться чуть не до захвата цѣлой
половины міра.

Между тѣмъ воинственныя брошюры, въ родѣ разсужденій Лебедева, Риттиха и другихъ,—выдвигаютъ задачи, прямо противоположныя этой установившейся русской политикѣ. Какое впечатлѣніе производятъ такія брошюры въ Англіи, видно изъ шума, поднятаго недавно по поводу записки Лебедева. Мы мало бы заботились объ этомъ шумѣ, если бы дѣло шло о дѣйствительныхъ интересахъ Россіи; намъ было бы безразлично, какое впечатлѣніе производитъ на Англію наше стремленіе къ обладанію дѣйствительно необходимыми для насъ рынками, и даже спокойно отнеслись бы къ громаднымъ затратамъ къ осуществленію указанныхъ воинственныхъ плановъ. Но дѣло въ томъ, что, при провозглашеніи громкихъ программъ о завоеваніи новыхъ рынковъ, по обычаю, не подсчитываютъ дѣйствительно замѣшанныхъ въ данномъ вопросѣ интересовъ и не сопоставляютъ ихъ съ затратами для ихъ удовлетворенія.

Что же въ сущности представляетъ собою Персія, какъ рынокъ для русской промышленности, и можетъ ли этотъ факторъ приниматься, какъ серьезное основаніе для агрессивной Азіатской политики?

Средняя цѣнность нашей торговли съ Персіей равнялась:

	а) По ввозу въ Персію.	б) По вывозу изъ Персіи.
За 5 лѣтъ съ 89 по 93 г. . .	10 милл. р.	12 мил. р.
„ 4 „ „ 94 „ 97 „ . .	14 „ „	16 „ „

Цифры эти, сами по себѣ ничтожныя, окажутся еще менѣе имѣющими значеніе, когда мы вспомнимъ, что главную статью нашего ввоза въ Персію составляетъ сахаръ, идущій въ количествѣ 1.250.000 пуд. т. е. товаръ, направляемый на Персидскій рынокъ, благодаря покровительству, оказываемому Правительствомъ нашей сахарной промышленности путемъ возврата акциза.

Кромѣ Россіи, сахаръ ввозится въ Персію и другими странами въ количествѣ 450.000 пудовъ.

Затѣмъ слѣдуетъ нефть, — около 800.000 пудовъ, которая пойдетъ и безъ всякихъ поощрительныхъ мѣръ, ибо сѣверная Персія не можетъ получить этотъ товаръ ни откуда, кромѣ Закавказья. Остальными товарами снабженіе производится:

	Россіей:	Другими странами:
Металлами и мет.изд. въ размѣрѣ	195 т. п.	187 т. п.
Чаемъ	57 „ „	155 „ „
Шерстяными издѣл. „ „	2 ¹ / ₂ „ „	45 „ „
Хлопчато-бумажными тканями	95 „ „	355 „ „
Фарфоровыми и фарф. издѣліями . „ „	54 „ „	33 „ „
Индиго	— „ „	25 „ „
Пряностями.	— „ „	30 „ „

Объ вывозѣ изъ Персіи говорить не стоитъ, ибо этотъ вывозъ, въ которомъ главную роль играютъ рисъ, фрукты и шерстяныя и шелковыя издѣлія, представляютъ, собственно, интересъ Пер-

сін, а не Россіи, и объ немъ намъ заботиться нечего, ибо тутъ мы являемся покупателями.

Такимъ образомъ, завоеваніе Персидскаго рынка въ сущности сводится къ полумилліону пудовъ сахара и къ полумилліону пудовъ хлопчато-бумажныхъ издѣлій и металловъ. Чай, главнымъ образомъ Цейлонскій и Индійскій, представляетъ для насъ интересъ только для перевозки на нашихъ судахъ и по Закавказской жел. дор.

Если даже вывозъ указанныхъ главнѣйшихъ товаровъ будетъ увеличиваться въ той же пропорціи, въ какой увеличивается нашъ общій вывозъ въ Персію, т. е. около 10% ежегодно, то и тогда персидскій рынокъ въ ближайшемъ будущемъ представить такой ничтожный спросъ на наши фабрикаты, что говорить о немъ сколько нибудь серьезно, какъ о желанной цѣли, для достиженія которой можно было бы идти на болѣе чѣмъ сотню милліоновъ затратъ и на всевозможные риски, — просто смѣшно.

✓ Изъ другихъ владѣній Средней Азіи-Бухара и Хива, какъ въ политическомъ, такъ и въ торговомъ отношеніяхъ, всецѣло находятся въ нашей зависимости, а полудикій Афганистанъ можетъ еще имѣть извѣстное политическое значеніе, въ виду враждебнаго положенія Англіи; но въ торговомъ отношеніи онъ не представляетъ уже почти никакого интереса.

Между тѣмъ для враждебно настроенной Англіи завладѣніе Бендеръ-Абасомъ и проведеніе къ нему желѣзной дороги съ русской военной охраной —

представляется уже не одной торговой угрозой, а прямымъ объявленіемъ войны.

Въ 92 году Керзонъ выпустилъ новую книгу „*Персія и персидскій вопросъ*“ *), въ которой касается и значенія для Англіи Персидскаго залива и *Бендеръ-Абаса*. Онъ прежде всего заявляетъ, что если Россія присвоила себѣ исключительное господство на Каспійскомъ морѣ, то Англія въ 10 разъ съ большимъ правомъ можетъ претендовать на монополію въ Персидскомъ заливѣ. Право это пріобрѣтено кровью Англійскихъ моряковъ и милліонами потраченныхъ денегъ. Тогда какъ Русскимъ, по словамъ Керзона, стоило пригнать нѣсколькихъ оборванцевъ-пиратовъ, Англичанамъ пришлось уничтожить въ Персидскомъ заливѣ настоящую разбойничью организацію и цѣлый флотъ пиратовъ. Благодаря энергіи Англичанъ, развилась и усилилась на югѣ торговля; и если послѣдняя выгодна для Англіи и Индіи, то въ то же время она представляетъ источникъ обогащенія и жизненную необходимость для Персіи, Аравіи и Турціи. Тѣмъ не менѣе,—продолжаетъ Керзонъ,—Англія не требуетъ, чтобы Персидскій заливъ обратился для иностранной торговли въ закрытое море; она не требуетъ отъ приниженнаго врага, какъ это дѣлаетъ Россія на Каспін, чтобы онъ плавалъ на своихъ водахъ подъ англійскимъ флагомъ; купеческіе корабли всего міра могутъ свободно бороздить волны Пер-

*) Persia and the Persian Question. G. Curzon.

сидскаго залива, привозя и увозя всякіе товары. Но, по крайней мѣрѣ, за свои жертвы, за вложенные капиталы, а также ради охраны здѣсь мира и спокойствія, Англія *въ правѣ требовать и требуетъ*, чтобы враждебныя вліянія не вносили сюда раздоровъ и разлада. Русскій портъ на Персидскомъ заливѣ, *эта заветная мечта патриотовъ Невы и Волги (?)*, даже въ мирное время вноситъ бы въ мѣстную жизнь элементъ безпокойства, который потрясетъ бы установленное съ такимъ трудомъ устойчивое равновѣсіе, исковеркаетъ бы развившіяся здѣсь многомилліонныя торговыя дѣла и снова разнуздалъ бы страсти сталкивающихся національностей, и безъ того ежеминутно готовыхъ вцѣпиться другъ другу въ горло. „Пусть же, Великобританія и Россія,—заканчивается не безъ пафоса Керзонъ,—изберутъ себѣ лучше другую арену для битвы и сведенія личныхъ счетовъ, а не обращаютъ съ трудомъ замиренныя торговыя побережья Персидскаго залива въ театръ своихъ кровавыхъ столкновеній“.

Уступку русскимъ порта на Персидскомъ заливѣ Керзонъ считаетъ обдуманнѣмъ оскорбленіемъ Англіи, легкомысленнымъ нарушеніемъ *statu quo* и намѣреннымъ вызовомъ къ войнѣ; а всякаго англійскаго министра, который согласился бы на такую уступку, онъ обзываетъ прямо предателемъ своего отечества.

Повторяемъ еще разъ, что филиппика Вице-короля Индіи не произвела бы на насъ особеннаго впечатлѣнія, если бы мы были убѣждены въ необ-

ходимости для Россіи Бендеръ-Абаса. Но нельзя не признать, что Бендеръ-Абасъ выплылъ на поверхность нашихъ политическихъ проектовъ только недавно, и что нельзя безъ смѣха читать фразы въ родѣ того, что этотъ портъ, совершенно неизвѣстный 99% русскаго населенія даже по названію, составляетъ завѣтную мечту патріотовъ Невы и Волги, т. е. почти всей Европейской Россіи.

Выплылъ же Бендеръ-Абасъ на поверхность, какъ опорный базисъ для цѣлаго ряда стратегическихъ соображеній.

Послѣднія могутъ быть и очень остроумны и очень цѣлесообразны; но они должны имѣть прежде всего чисто служебное, подчиненное значеніе, и только въ томъ случаѣ, когда извѣстныя государственныя цѣли уже твердо установлены, и остается только изыскать наилучшіе способы ихъ осуществленія.

Къ сожалѣнію, у насъ не рѣдко ранѣ какихъ бы то ни было общихъ политическихъ рѣшеній начинаютъ обсуждать всевозможныя средства на тотъ или иной случай и, увлекаясь извѣстнымъ рѣшеніемъ чисто специальной задачи, переходятъ уже на постановку самыхъ задачъ.

Мы уже говорили, что съ русской точки зрѣнія установившіяся враждебныя отношенія между нами и Англіей для насъ вредны, и что наша политика должна стремиться къ разрушенію укоренившихся предразсудковъ и къ смягченію взаимнаго недоброжелательства; а потому всякіе планы

враждебныхъ дѣйствій противъ Англіи должны составлять лишь матеріалъ военныхъ канцелярій, на случай неудачи указанной политики. Въ данномъ вопросѣ рѣшающая роль должна выпасть не военнымъ, а статскимъ: не военно-стратегическіе проекты должны увлечь къ тому или иному рѣшенію, а общая политика должна дать указанія военнымъ спеціалистамъ; иначе слишкомъ энергическіе творцы разныхъ стратегическихъ плановъ могутъ вовлечь насъ въ политику во всѣхъ отношеніяхъ дорого стоящихъ приключеній. Совсѣмъ иное значеніе могутъ имѣть нѣкоторые пути, проникающіе въ Азіатскую Турцію и Персію въ интересахъ торговыхъ и мѣстно-политическихъ. Такіе пути, вѣроятно потребуютъ отвѣтвенностей и отъ Закавказской и отъ Закаспійской дорогъ; но такіе пути должны служить крайнимъ русскимъ интересамъ и отнюдь не имѣть характера угрозы владычеству Англіи на Индійскомъ океанѣ, каковой представляется линия на Бендеръ-Абасъ.

II.

Не нуждаясь такимъ образомъ въ завоеваніи Азіатскихъ рынковъ во что бы то ни стало, и ограничиваясь мирными способами къ улучшенію условій нашей торговли въ Персіи и Средней Азій, мы, по необходимости, должны вести *политику окраинъ*. Упомянутые выше принципы этой политики по отношенію къ сосѣдямъ, благодаря блестящему примѣненію ихъ въ теченіи трехъ послѣднихъ царствованій, могутъ считаться твердо обоснованными; во внутреннемъ же управленіи, помимо строго проводимой вѣротерпимости и уваженія къ обычаямъ и складу жизни туземнаго населенія, составляющихъ обычную черту отношеній русской власти къ окраинамъ, необходимо на первомъ планѣ поставить стремленіе возможно быстрѣе слить ихъ съ общимъ организмомъ государства, приобщить ихъ къ жизни коренныхъ раіоновъ и, если нельзя на первое время, при ихъ посредствѣ, облегчить для центральныхъ частей страны бремя государственныхъ расходовъ, то, во всякомъ случаѣ, настолько развить ихъ произво-

дательныя силы, чтобы сами окраины не прибавляли странѣ новаго бремени.

Одну изъ интереснѣйшихъ русскихъ окраинъ представляютъ наши среднеазіатскія владѣнія.

Обширная территория Туркестана сводится въ сущности къ небольшой площади въ 2.100.000 десятинъ культурной земли, пригодной для хозяйства; остальное пространство составляютъ горы, пески и солончаки. Хозяйственная площадь состоитъ изъ 1.800.000 десятинъ искусственно орошенной земли и 300.000 десятинъ, такъ называемой, *богарной*, на которой хлѣбъ сѣется подъ атмосферное орошеніе. Рѣки Туркестана, не смотря на ихъ громадное протяженіе, не представляютъ собою судоходныхъ путей и служатъ главнымъ образомъ, какъ огромный водяной фондъ для питанія безчисленныхъ арыковъ Туркестана, Бухары и Хивы. Благодаря незначительному количеству атмосферныхъ осадковъ и громадной ихъ испаряемости, жизнь въ Туркестанѣ и сосѣднихъ ханствахъ возможна лишь при искусственномъ орошеніи. Гдѣ вода, тамъ и жизнь; гдѣ ея нѣтъ, тамъ растительность появляется только весной, а затѣмъ все выгораетъ, и глазъ на огромныя разстоянія не видитъ ничего, кромѣ мертвой пустыни.

✓ Зато на орошенной, по преимуществу лессовой, землѣ трудолюбивое населеніе вполне вознаграждается за свой трудъ. На упомянутыхъ 2.100.000 десятинахъ въ настоящее время сидитъ 3-хъ миллионное населеніе, еще не вышедшее изъ періода натурального хозяйства, причемъ русскіе

вкраплены между туземцами въ самыхъ маленькихъ, почти незамѣтныхъ дозахъ. Орошенная площадь пока еще хорошо прокармливаетъ население, но уже и теперь въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, на примѣръ въ Ферганѣ, замѣчается движеніе излишковъ населенія на заработки. Въ среднемъ на душу населенія приходится около $\frac{2}{3}$ десятины, что, благодаря замѣчательному плодородію почвы, до сихъ поръ вполне достаточно. Въ общемъ туземцы, за исключеніемъ незначительнаго процента бѣдныхъ, живутъ въ достаткѣ и значительно лучше нашихъ великорусскихъ крестьянъ. Въ краѣ сколько нибудь организованной хлѣбной торговли нѣтъ, ибо въ покупномъ хлѣбѣ нуждается только часть населенія городовъ да войско; население же почти всю хозяйственную площадь воздѣлываетъ подъ продовольственные растенія, и только успѣшно завязавшіяся сношенія русскихъ фабрикъ съ Средней Азіей по хлопку и выгодность воздѣлыванія послѣдняго стали соблазнять туземцевъ къ расширенію издавна существовавшей здѣсь хлопковой культуры.

Введеніе посѣвовъ хлопка изъ американскихъ сѣмянъ дало еще большій толчекъ развитію хлопководства, а въ настоящее время подъ хлопокъ занято около 10% всей культурной площади. Болѣе или менѣе крупное хлопководство въ краѣ, по разнымъ условіямъ, не имѣло успѣха и уступило повсюду мѣсто мелкой, кустарной, почти огородной культурѣ. Не обеспеченные въ

своемъ продовольствіи туземцы, какъ мы говорили, главную свою заботу прилагаютъ къ воздѣлыванію продовольственныхъ растений и могутъ поэтому выдѣлять подъ посѣвы хлопка самые незначительные участки земли. Но уже и теперь, благодаря выгоды хлопководства, дающаго туземцу наличныя деньги, замѣчается переходъ въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, напр. въ Андижанскомъ уѣздѣ Ферганы, къ покупкѣ хлѣба въ соседнемъ Ошскомъ уѣздѣ и къ выдѣленію, благодаря этой возможности, большихъ, чѣмъ прежде, участковъ подъ хлопокъ. Однако, эти первые симптомы перехода къ денежному хозяйству еще крайне слабы, и для дальнѣйшаго развитія хлопководства въ краѣ разсчитывать на сколько нибудь широкую замѣну посѣвовъ продовольственныхъ хлѣбовъ культурой хлопка нельзя. Между тѣмъ, при наличныхъ условіяхъ, край можетъ удовлетворить только части потребности нашихъ фабрикъ въ хлопокѣ.

Потребность эта опредѣлилась въ настоящее время въ 15 милл. пудовъ хлопковаго волокна, изъ которыхъ только около трети доставляется по преимуществу изъ нашихъ среднеазіатскихъ владѣній, а затѣмъ изъ Бухары, Персіи, Хивы и Закавказья.

По опыту цѣлаго ряда лѣтъ можно утверждать, что въ Средней Азіи могутъ съ успѣхомъ воздѣлываться самые ходовые въ нашей промышленности сорта хлопка, и только выс-

шіе: американскій *Си-айлендъ* и египетскій *Жю-мель*, которыхъ наши фабрики потребляютъ въ незначительномъ количествѣ, не дали еще благоприятныхъ результатовъ. По условіямъ хлопкового хозяйства, культура хлопка въ Туркестанѣ можетъ быть выгодна даже при самыхъ низкихъ цѣнахъ, при которыхъ въ Соединенныхъ Штатахъ воздѣлываніе его дѣлается уже прямо убыточнымъ. Благодаря хлопководству въ Средней Азіи, Россія уже въ настоящее время собираетъ до 35 милліоновъ, которые прежде переплачивала ежегодно за границу; а въ самой Средней Азіи осѣдаетъ каждый годъ отъ 20 до 25 милліоновъ рублей, выручаемыхъ за хлопокъ.

Но ожидать нормальнаго развитія хлопководства въ Средней Азіи до степени насыщенія всей потребности русскихъ фабрикъ, при существующихъ условіяхъ, нельзя. Процессъ перехода полей подъ посѣвы хлопка изъ подъ культуры продовольственныхъ растений идетъ крайне медленно, и если не помочь ему расширеніемъ хозяйственной площади края, то хлопководство, при увеличивающемся населеніи, можетъ пойти даже назадъ.

Чѣмъ же можно помочь расширенію площади хлопковыхъ посѣвовъ? Какъ ни соблазнительна мысль о возможности привлеченія въ Среднюю Азію хлѣба изъ Приволжья или изъ Сибири и освобожденія этимъ путемъ части земель подъ хлопокъ, но рассчитывать на это въ сколько нибудь широкихъ размѣрахъ нельзя. Цѣны на хлѣбъ

въ Туркестанѣ даютъ возможность поступленія на этотъ рынокъ только нѣкоторыхъ сортовъ муки, да и то при условіи самаго дешеваго провоза. Несомнѣнно, что со временемъ такія сношенія съ внутренней Россіей завяжутся; но путь этотъ долгій и рассчитывать вообще на привлеченіе въ Туркестанъ сибирскаго или поволжскаго хлѣба въ сколько нибудь серьезныхъ размѣрахъ отнюдь нельзя. Необходимо поэтому расширить хозяйственную площадь Туркестана при посредствѣ орошенія новыхъ полей.

По произведеннымъ нивелировкамъ и по подсчету имѣющихся запасовъ воды, въ Туркестанѣ можетъ быть отвоевано у степи и пустыни около милліона десятинъ.

По опыту бывшихъ уже въ Туркестанѣ водоросительныхъ сооруженій—стоимость орошенія колеблется отъ 5 до 16 руб. на десятину переоговъ, обращаемыхъ въ постоянно-орошаемыя земли, и отъ 37 до 50 р. на десятину вновь орошаемыхъ земель. По расчетамъ инженера Гельмана, въ предѣлахъ Хивы, орошеніе 100.000 дес., путемъ отвода воды въ старыя русла Аму-Дарьи, обойдется въ милліонъ руб., причемъ еще обнажится отъ воды до 100.000 дес. въ дельтѣ. Предполагая, что ирригаціонныя работы на этой послѣдней площади потребуютъ такихъ же затратъ, можно считать, что устройство ирригаціи 200,000 десятинъ въ Хивѣ обойдется въ 2 милліона руб. Для остальныхъ 800,000 десятинъ,

хотя условія, опредѣляющія стоимость работъ, крайне разнообразны, и есть немалыя площади сравнительно дешевыхъ сооружений, но, по мнѣнію опытнаго въ этомъ дѣлѣ инженера Петрова, слѣдуетъ для разчета брать максимальную норму въ 50 руб. на десятину.

При такихъ нормахъ стоимость орошенія милліона десятинъ обойдется въ 42 милліона рублей.

Къ этому нужно прибавить расходы по водворенію переселенцевъ на вновь орошенныхъ земляхъ, которые въ настоящее время составляютъ по 100 р. на семью, кромѣ затратъ на сооруженіе церквей, дорогъ, школъ и проч.

При надѣлѣ въ пять десятинъ на семью—издержки водворенія переселенцевъ обойдутся въ 20 мил. рублей.

При надѣлѣ въ 10 десятинъ цифра эта понизится до 10 мил.; но такой надѣлъ, по мѣстнымъ условіямъ, былъ бы чрезмѣрнымъ и не по силамъ одной семьѣ.

Итакъ орошеніе и заселеніе орошенныхъ земель обойдется въ 62 мил. руб., а съ прибавкой 3 мил. руб. на реализацію капитала и администрацію—въ 65 мил.

Къ числу постоянныхъ расходовъ или вѣрнѣе потерь, при расширеніи хлопководства въ Туркестанѣ, нужно отнести и потери казны на уменьшеній пошлины по ввозу хлопка; но, при осуществленіи всего дѣла въ теченіи извѣстнаго періо-

да, слѣдуетъ считать только дѣйствительныя потери, т.-е. неполученіе того, что уже получается; если же замѣна заграничнаго хлопка Туркестанскимъ упадетъ только на приростъ потребления, то потерь собственно не будетъ, такъ какъ текущій доходъ казны отъ полученія пошлинъ останется незатронутымъ.

Предполагаемый планъ расширенія хлопководства въ Туркестанѣ можетъ быть осуществленъ въ различные сроки.

Наименѣе трудная часть задачи — самое орошеніе можетъ быть выполнено постепенно, какъ подготовка къ переселенію, въ зависимости отъ возможности осуществленія послѣдняго.

При такихъ условіяхъ, ежегодный платежъ по капиталу въ 65 мил. *) если планъ осуществится въ 15 лѣтъ, составитъ 5.846.000 руб., въ 20 лѣтъ 4.783.000 р., въ 25 лѣтъ—4.161.000 руб., и въ 30 лѣтъ 3.759.000 руб.

Распредѣляя какъ работы по орошенію, такъ и затраты на переселеніе на 15 лѣтъ и считая обложеніе орошенныхъ земель въ минимальномъ размѣрѣ 2 р. съ десятины, мы получимъ слѣдующую параллельную таблицу поддающихся учету плюсовъ и минусовъ осуществленія проектируемыхъ мѣропріятій:

*) При реализаціи изъ 40%.

	Платежи по займу 1).	4% на свободный капиталъ 2).	Доходъ отъ облож. земли по 2 р. съ дес. 3)			
1	по 5,846 т. р.	2.426.000	—			
2		2.253.000	—			
3		2.080.000	—			
4		1.907.000	134.000			
5		1.734.000	268.000			
6		1.561.000	402.000			
7		1.388.000	536.000			
8		1.215.000	670.000			
9		1.042.000	804.000			
10		въ годъ.	869.000	938.000		
11		696.000	1.072.000			
12		523.000	1.206.000			
13		350.000	1.340.000			
14		173.000	1.474.000			
15		—	1.608.000			
ИТОГО. . . .	87.690.000	18.217.000	10.452.000 1.742.000 1.876.000 2.000.000			
16 17 18 19 20 21 22 23 24 25	платежи прекращаются.	прекращаются.	по 2.000.000 въ годъ.			
ИТОГО { за 10 л. за 25 л.	— 87.690.000	— 18.217.000	19.618.000 30.070.000			

- 1) Ежегодный платежъ на 65 миллионъ руб. изъ 4% съ погашеніемъ въ казна всегда можетъ получить 4%.
- 2) Такъ какъ ежегодно будетъ затрачиваться на орошеніе, переселеніе и казна всегда можетъ получить 4%.
- 3) Принимая, что первые 3 года переселенцы будутъ свободны отъ какихъ-бы платежей.
- 4) Принимая среднюю провозную плату въ 1 р. съ пуда и вычитая на расходы, перевозки въ 3.500 вер.: вагонъ дастъ 575 р. (прессовка 20 ф.)—140 р. (рас на пудъ за 400.000 пудовъ).
- 5) По оценкѣ таможеннаго вѣдомства, цѣна за ввозимый хлопокъ равна хлопку мы взяли для расчета въ цифрѣ 6 миллионъ пудовъ.

Чист. доходъ ж. д. отъ перевозки новаго хлопка 4).	Суммы остающіяся въ странѣ 5).	ПРИМѢЧАНІЯ.
300.000 600.000 900.000 1.200.000 1.500.000 1.800.000 2.100.000 2.400.000 2.700.000 3.000.000 3.300.000 3.600.000 3.900.000 4.200.000 4.500.000	3.600.000 7.200.000 10.800.000 14.400.000 18.000.000 21.600.000 25.200.000 28.800.000 32.400.000 36.000.000 39.600.000 43.200.000 46.800.000 50.400.000 54.000.000	Мы не помѣщаемъ здѣсь потерь казны на пошлинѣ за иностранный хлопокъ, замѣняемый хлопкомъ, собираемымъ на новоорошенныхъ земляхъ, такъ какъ такихъ потерь не будетъ, ибо при распредѣленіи всей операціи на 15 лѣтъ, ежегодное увеличеніе количества Туркестанскаго хлопка будетъ составлять 400.000 пудовъ, а ежегодный приростъ потребления хлопка въ Россіи составлять: За пятилѣтіе 74—79 сравнительно съ предыдущимъ—1.480.000 п. въ годъ. 80—84 . . . 1.786.000 п. 85—89 . . . 1.824.000 „ 90—94 . . . 700.000 „ Такъ что развитіе хлопководства въ Туркестанѣ нисколько не затронетъ теперешнихъ доходовъ казны отъ пошлины, ибо только отчасти будетъ покрывать собою приростъ потребления. Такимъ же образомъ нельзя считать потерь ж. д., возившихъ до сихъ поръ заграничный хлопокъ, такъ какъ ихъ существующая доходность не только не упадетъ, а даже увеличится, т. к. новый Туркестанскій хлопокъ не покроетъ всего прироста ихъ перевозокъ. При этомъ нужно имѣть въ виду, что перевозки Туркестанскаго хлопка, проходя по вдвое большому протяженію русск. дорогъ, уже по одному этому будутъ вдвое выгоднѣе.
36.000.000	432.000.000	по 4.500.000 въ годъ. по 54 мил. въ годъ.
45.000.000 81.000.000	540.000.000 972.000.000	

15 лѣтъ.
администрацію только 4.334.000 р., то на остающійся свободнымъ капиталъ то ни было платежей. Платежи эти много ниже взимаемыхъ нынѣ въ Туркестанѣ, какъ для дополнит. перевозокъ по 4 коп. съ вагона и версты за протяж. ходы по перевозкѣ), т. е. чистыхъ 435 на вагонъ или нѣсколько болѣе 75 к. лась 8-ми лѣтіе съ 1887 по 1893 г. 9 р. 71 к. Мы взяли 9 р. Общее количество

Такимъ образомъ затрата $69\frac{1}{2}$ милліон. рублей (графа 2—3) въ теченіи 25 лѣтъ—дасть:

Казнѣ на обложеніе земли болѣе 30 м. р. (графа 4).

Желѣзнымъ дорогамъ . „ 81 „ „ „

Если послѣднюю цифру уменьшить даже на всю ту сумму, которую могутъ не получить въ будущемъ дороги за ожидаемый приростъ провоза иностраннаго хлопка, то и тогда останется не менѣе 50 милліоновъ руб.; а такъ какъ большая часть сѣти принадлежитъ казнѣ, а по дорогамъ частнымъ въ большинствѣ случаевъ она участвуетъ въ ихъ дополнительномъ доходѣ долею до 80% слишкомъ, то почти весь приростъ въ чистой доходности дорогъ можно также считать прибылью казны.

И такъ, при осуществленіи плана мирнаго культурнаго завоеванія новыхъ областей Туркестана,—казна, затративъ около 70 милліоновъ, вернетъ ихъ съ избыткомъ въ теченіи 25 лѣтъ; между тѣмъ результаты такой мѣры будутъ громадны:

На первомъ планѣ стоитъ огромный капиталъ въ милліардѣ рублей, который останется въ странѣ. Капиталъ этотъ съ его ежегоднымъ дальнѣйшимъ приростомъ дастъ толчекъ нашей обрабатывающей промышленности, для которой создастся новый богатый рынокъ.

Избытокъ приливающихъ въ среднюю Азію денежных средствъ несомнѣнно будетъ содѣйствовать возникновенію мѣстныхъ предпріятій по разработкѣ природныхъ богатствъ края, а также по добыванію и воздѣлыванію такихъ продуктовъ и растений.

которые могут замѣнить ввозимые нынѣ изъ за границы; а русскіе переселенцы составятъ плотное ядро, при посредствѣ котораго Туркестанъ еще тѣснѣе сольется съ Россіей.

Самой затруднительной частью при осуществленіи предлагаемыхъ мѣръ приходится признать переселеніе русскихъ крестьянъ на вновь орошенную территорію. Хотя наши войска и прекрасно выдерживаютъ климатъ средней Азіи, но это еще не даетъ полной увѣренности въ успѣхѣ водворенія на новыхъ мѣстахъ исключительно русскаго населенія; тѣмъ болѣе, что и существующіе русскіе поселки избираютъ себѣ болѣе умѣренныя въ климатическомъ отношеніи мѣстности. Поэтому нельзя не рекомендовать смѣшанное переселеніе, причемъ предпочтеніе должно быть даваемо отслужившимъ въ краѣ солдатамъ и южно-русскимъ крестьянамъ. Одновременно съ этимъ на новыя мѣста, въ интересахъ самаго дѣла, слѣдуетъ допускать переселеніе туземцевъ, привыкшихъ къ уходу за искусственно орошенными полями и къ мѣстнымъ хозяйственнымъ условіямъ. Вообще ново-орошенную площадь слѣдовало бы экспроприировать въ пользу государства, допуская на нее и русскихъ и туземныхъ поселенцевъ на правѣ вѣчной аренды. Для туземцевъ такое положеніе не представитъ ничего новаго, такъ какъ по ихъ воззрѣніямъ вся земля, которою они владѣютъ, принадлежитъ главѣ государства, государю, хану или эмиру.

III.

Такова въ сущности должна быть наша хозяйственная политика по отношенію къ Средне-азиатскимъ владѣніямъ.

Но полному осуществленію ея мѣшаетъ разобщенность края отъ Европейской Россіи, которая тормозитъ всякое развитіе промышленности и хлопководства въ Туркестанѣ. Существующая Закаспійская дорога мало провозоспособна и при томъ упирается въ Каспійское море; половина ея проходитъ почти по границѣ Персіи и всегда можетъ или подвергнуться нападенію, или потребоваться всецѣло для военныхъ цѣлей. И въ томъ и въ другомъ случаѣ весь промышленный Туркестанъ и оба ханства, Бухара и Хива, какъ бы отрѣзываются отъ остальной Россіи. Но гораздо вреднѣе обособленность мирныхъ районовъ Туркестана въ періодъ прекращенія навигаціи. Почти на 6 мѣсяцевъ, въ теченіе которыхъ возможно только сообщеніе съ двойной или тройной перегрузкой, промышленная жизнь Туркестана и его торговля съ Россіей какъ бы замираютъ. Необхо-

димость соединенія нашихъ средне-азіатскихъ владѣній съ центромъ непрерывнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ съ каждымъ годомъ дѣлается очевиднѣе; но дороговизна такого пути и необезпеченность его доходности до сихъ поръ задерживали его осуществленіе. Въ настоящее время, однако, Правительство уже сдѣлало изысканія, и вопросъ о желѣзной дорогѣ, соединяющей Туркестанъ и Закаспійскую Область съ Европейской Россіей поставленъ на очередь, причемъ намѣчены 2 направленія: одно—отъ Александрова-Гая черезъ Хиву на Чарджуй и другое—отъ Оренбурга на Ташкентъ. Которое же изъ этихъ направленій слѣдуетъ предпочесть?

Прежде всего необходимо имѣть въ виду, что хотя будущая дорога и принесетъ государству много косвенныхъ выгодъ, она, при существующихъ экономическихъ условіяхъ края, долгіе годы не будетъ окупать себя и ляжетъ бременемъ на государственное казначейство. Мы не богаты капиталами, а потому должны новой дорогой обслужить по возможности всѣ наши задачи въ Средней Азіи, такъ какъ по всей вѣроятности другого пути намъ строить долго не придется.

Съ точки зрѣнія экономическихъ интересовъ, соединеніе средне-азіатской ж. д. съ Европейскою сѣтью должно быть, несомнѣнно кратчайшимъ для двухъ нашихъ главнѣйшихъ торгово-промышленныхъ районовъ: Московскаго и Варшавскаго.

Подсчитывая общія разстоянія по двумъ намѣченнымъ направленіямъ, увидимъ, что отъ разъ-

ѣздныхъ узловъ средне-азіатской дороги—отъ Закаспійской Области и Ферганы до главныхъ центровъ нашихъ будутъ слѣдующія разстоянія:

I. Отъ станціи Чарджуй (Аму-Дарья).

	а) Черезъ Александровъ-Гай.	б) Черезъ Оренбургъ.
до Москвы	2.755 в.	3828 в.
<i>короче на 1073 в.</i>		
до Варшавы	3.812 в.	4990 в.
<i>короче на 1178 в.</i>		
до ст. Рузаевки *)	2.425 в.	3251 в.
<i>короче на 826 в.</i>		

II. Отъ ст. Черняево **) (узелъ ж. д. на Фергану).

	а) Черезъ Александровъ-Гай.	б) Черезъ Оренбургъ (по двумъ вариантамъ).
до Москвы	3.291 в.	3292 в.
<i>короче на 1 в.</i>		
до Варшавы	4.348 в.	4454 в.
<i>короче на 106 в.</i>		
до ст. Рузаевки	2.961 в.	2715 в.
<i>длиннѣе на 181 в.</i>		

Такимъ образомъ, желѣзнодорожное соединеніе черезъ Александровъ-Гай-Хиву до ст. Аму-

*) Узелъ для Казани, Нижняго, Шуйско-Ивановскаго, района Симбирска, Пензы и вообще всего сѣвера Россіи.

**) Хавасть.

Дары, сравнительно съ соединеніемъ черезъ Оренбургъ-Ташкентъ, даетъ громадное сокращеніе разстояній около 1100 до 1200 вер. для Москвы и Варшавы въ ихъ сношеніяхъ съ Бухарой, Закаспійской Областью, Афганистаномъ, Персіей и въ будущемъ съ Индіей; а съ Ферганой отъ 1 до 106 вер.—Громадныя сокращенія получаютъ и для сношеній Казани, Нижняго и всего Сѣвера Россіи со всѣми указанными выше рынками, кромѣ Ферганы. До этой послѣдней разстояніе черезъ Александровъ-Гай дальше всего лишь до 180 в.

Указанныя выше сокращенія разстояній для двухъ главнѣйшихъ нашихъ торгово-промышленныхъ раіоновъ, Московскаго и Варшавскаго, въ 1100—1200 вер. столь значительно и столь существенно, какъ въ отношеніи стоимости проѣзда и провоза сырья и фабрикатовъ, такъ и времени на это затрачиваемаго, что не можетъ быть даже вопроса о томъ, какое изъ соединеній предпочтительнѣе. То-же сокращеніе получается и для Европейскаго транзита. Слѣдовательно, какъ для нашей внутренней торговли, такъ и для Европейскаго транзита, Александровъ-Гайское направленіе является внѣ всякой конкуренціи.

Обращаясь къ коммерческимъ условіямъ обоихъ направленій, нужно имѣть въ виду, что Александровъ-Гай-Чарджуйская линія захватываетъ богатые рыбные промыслы въ самой обильной рыбою южной части Урала, въ низовьяхъ Эмбы и Жилой Косы, проходитъ черезъ вновь открытые нефтенос-

ные раіоны и затѣмъ пересѣкаетъ все Хивинское ханство, которое до сихъ поръ было отрѣзано отъ Россіи и отъ Туркестана, имѣя съ послѣднимъ лишь крайне медленное сообщеніе вверхъ по Аму-Дарѣ.

Въ Оренбургскомъ направленіи линія все время идетъ по степи, и на ея пути нѣтъ ничего подобнаго.

По отношенію-же къ нашему передовому пункту въ Азіи-Кушкѣ, играющему такую важную роль въ нашихъ отношеніяхъ къ Англіи—направленіе отъ Александрова-Гая короче Оренбургскаго отъ 1100 до 1200 вер.

Здѣсь мы должны вернуться къ предъидущимъ разсужденіямъ: высказываясь за благожелательную по отношенію къ Англіи общую политику, мы далеки отъ мысли, что британцы бросятся намъ въ объятія по первому нашему ласковому слову. Предразсудки разсѣваются не такъ скоро и взаимное недовѣріе не проходитъ по одному мановенію. А потому Кушкѣ придется еще долго играть роль сильнаго аргумента. Энергичные англичане, привыкшіе въ своихъ дипломатическихъ предпріятіяхъ говорить твердо, несомнѣнно отнесутся къ нашимъ дружелюбнымъ стремленіямъ сначала съ полнымъ недовѣріемъ. Въ этомъ и дикіе, и цивилизованные народы походятъ другъ на друга: мягкую рѣчь они принимаютъ за обманъ, а уступки за слабость. А потому, высказывая послѣдовательно нашу мирную программу, мы должны стоять всетаки во всеору-

жнѣ и быть готовыми на энергическія дѣйствія, если Англія не пожелаетъ внять голосу благоразумія и вмѣсто мира будетъ упрямо желать вражды.

Кушка, соединенная кратчайшимъ путемъ съ центромъ Россіи, будетъ для Англіи всегда аргументомъ къ спокойному выслушиванію противника.

Пунктъ этотъ тѣмъ выгоднѣе, что, удовлетворяя безспорно стратегическимъ соображеніямъ, онъ въ то же время лежитъ на русской землѣ и не вызываетъ никакихъ международныхъ осложненийъ.

Среднеазиатская дорога, которая соединитъ съ Европѣйской Россіи съ главнымъ театромъ военныхъ дѣйствій въ Средней Азіи, если въ нихъ окажется необходимость, должна отвѣтить не только быстрой перевозкѣ мобилизованныхъ войскъ и необходимыхъ подкрѣпленій, но и доставкѣ войсковыхъ запасовъ и продовольствія.

Такой задачѣ въ несравненно большей степени отвѣтитъ Александровъ-Гайское соединеніе, во первыхъ, потому, что, примыкая къ Среднеазиатской жел. дорогѣ у Аму-Дарьи, оно дѣлитъ эту дорогу почти на двѣ равныя части, и потому подвозимые изъ Россіи въ Среднюю Азію войска, продовольствіе и военные запасы будутъ далѣе раздѣляться на двѣ части и двигаться по существующей Среднеазиатской дорогѣ къ Востоку и Западу,—какъ бы по двумъ дорогамъ, что особенно важно для Средне-азиатской, слабо оборудо-

ванной дороги. Если же доставляемымъ войскамъ придется двигаться исключительно на западъ, то и эта доставка будетъ болѣе успѣшною, въ виду сравнительно меньшаго пути слѣдованія по Закаспійской жел. дорогѣ. Снабженіе Среднеазіатской жел. дороги мѣстнымъ топливомъ (нефтью изъ мѣсторожденій близъ рѣки Эмбы) дастъ возможность въ значительно большей степени использовать Красноводскій участокъ Закаспійской дороги для перевозки войскъ. Въ первый моментъ мобилизаціи Александровъ-Гайское соединеніе можетъ способствовать также къ частичному снабженію войскъ продовольствіемъ и фуражемъ изъ Хивы.

Если же осуществилось бы Оренбургское соединеніе, то, независимо отъ болѣе кружнаго и болѣе долгаго пути для всѣхъ запасовъ и продовольствія, Закаспійская желѣзная дорога должна была бы принять почти всѣ перевозки въ одномъ направленіи къ западу, въ которомъ двигались бы отъ Ташкента и войска, и продовольствіе, и запасы. Само собою разумѣется, что при этомъ условіи прошлось бы усиливать въ значительной степени и участокъ Ташкентъ-Чарджуй.

Принимая затѣмъ во вниманіе, что наибольшее число войскъ изъ Россіи потребуется для Закаспійской области, а равно для центральной части нашихъ Среднеазіатскихъ владѣній, необходимо въ отношеніи успѣшности доставки войскъ, отдать полное предпочтеніе Александровъ-Гайскому соединенію, такъ какъ, при этомъ послѣд-

немъ, разстоянія отъ сѣверной, центральной и южной частей Россіи до средней части Средне-азіатской жел. дороги, т. е. до ст. Чарджуй, какъ указано ранѣе, короче, чѣмъ при Оренбургскомъ соединеніи, отъ 820 до 1200 вер.; при этомъ отъ центральной, западной и южной частей Россіи получаются болѣе короткія протяженія до всѣхъ безъ исключенія станцій Средне-азіатской жел. дороги, за исключеніемъ лишь одного Ташкента, имѣющаго почти исключительно административное значеніе, да и то временное, до избранія болѣе центральнаго административнаго пункта.

Съ другой стороны, въ ближайшемъ будущемъ намѣчены уже къ осуществленію Челябинско-Царицынская и Кинель-Николаевская линіи, изъ которыхъ первая разсматривалась уже въ особой комиссіи при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ дѣлъ; при постройкѣ этихъ линій, станція Чарджуй (она же и Аму-Дарья) и отъ Оренбурга, т. е. отъ крайняго на Востокъ Европейской Россіи желѣзнодорожнаго пункта, черезъ Александровъ-Гай будетъ ближе, чѣмъ черезъ Ташкентъ, на 180—250 верстъ; а отъ Кинеля (узелъ Самаро-Златоустовской и Сибирской жел. дорогъ) ближе на 520—580 верстъ.

Такимъ образомъ Александрово-Гайское соединеніе отвѣтитъ и наиболѣе успѣшной перевозкѣ во всѣ центральныя области Средней Азіи войскъ, войсковыхъ запасовъ и продовольствія со всѣхъ частей Европейской Россіи, въ томъ числѣ

изъ Казанскаго, а также изъ Западнаго Сибирскаго округовъ и изъ самого Оренбурга.

Только для районовъ, лежащихъ за узловымъ пунктомъ Рузаевской,—до Ферганы, т. е. до области, наименѣе нуждающейся въ присылкѣ войскъ изъ Россіи,—перевозка послѣднихъ можетъ держаться въ Александровъ-Гайскомъ направленіи на двое сутокъ, сравнительно съ Оренбургскимъ направлениемъ; наоборотъ, при осуществленіи Оренбургскаго направленія, доставка мобилизованныхъ войскъ и перевозка продовольствія и боевыхъ запасовъ будутъ запаздывать до Чарджуя отъ 9 сутокъ до 2 недѣль, и то при томъ только условіи, если пропускная и провозная способность Закаспійской дороги отъ Ташкента до Чарджуя будетъ приведена въ полное соотвѣтствіе съ требованіями военнаго движенія (24 пары поѣздовъ).

При избраніи того или другого варіанта соединенія Средне-азіатской жел. дор. съ европейскою сѣтью, необходимо также опредѣлить и затраты на подвижной составъ, какъ для новаго соединительнаго пути, такъ равно и для Средне-азіатской жел. дороги и существующихъ дорогъ европейской сѣти, въ соотвѣтствіи съ предъявленными весьма значительными требованіями въ отношеніи провозной способности жел. дорогъ, ведущихъ въ Среднюю Азію.

Выше подсчитано, что для доставки войскъ изъ Россіи къ центральному пункту Средне-азиат-

ской жел. дор. — ст. Чарджуй — пробѣги составлять:

въ Оренбургскомъ направленіи:	
по линіи отъ Оренбурга до Таш-	
кента отъ	1765 вер.
по существ. дор. Ташкентъ —	
Чарджуй	678 „
Итого . 2443 вер.	

Въ Александрово-Гайскомъ направленіи:	
отъ Александрова-Гая до Чард-	
жуй	1705 вер.
въ послѣднемъ случаѣ мень-	
ше на	738 „

Количество необходимаго для сего излишняго пути подвижного состава по среднему выводу для всей Россійской сѣти, а именно по 0,20 паровозовъ и по 5,50 вагоновъ на каждую версту, составить:

148 паровозовъ
4059 вагоновъ.

Если же принять для Среднеазіатской дороги количество подвижного состава, соотвѣтствующее перевозной способности въ 24 пары поѣздовъ для мобилизаціоннаго періода, — то такое должно составить, даже при доведеніи средняго пробѣга вагоновъ вмѣсто 100 верстъ, получаемыхъ для всей сѣти, до 150 верстъ въ сутки, втрое большее количество, которымъ придется снабдить

новую дорогу при самой постройкѣ, или же лишить Европейскую сѣть въ очень важный періодъ соответствующаго количества паровозовъ и вагоновъ.

Кромѣ того, для излишняго пробѣга по существующей сѣти, въ виду общаго превышенія разстоянія при Оренбургъ-Ташкентскомъ соединеніи, сравнительно съ Александрово-Гайскимъ соединеніемъ отъ 1070 до 1200 верстъ, изъ которыхъ на Европейскую сѣть падаетъ 340—450 верстъ, придется имѣть дополнительный подвижной составъ въ слѣдующемъ количествѣ;

отъ 68 до 90 паровозовъ и
„ 1870 „ 2475 вагоновъ.

Такимъ образомъ Оренбургъ-Ташкентское соединеніе въ самомъ началѣ потребуетъ на подвижной составъ, разсчитанный по среднимъ для всей сѣти нормамъ, излишнихъ затратъ около 17 милліоновъ руб.

Мы не можемъ подсчитать здѣсь дополнительные затраты на усиленіе пропускной способности Ташкентъ-Чарджуйскаго участка Закаспійской дороги для удовлетворенія новаго для нея движенія при предпочтеніи Оренбургскаго направленія; но что поддается учету, — это ежегодныя приплаты, которыя придется нести какъ торговлѣ, такъ и военному вѣдомству на каждомъ пудѣ товара и боевыхъ запасовъ и на каждомъ вагонѣ солдатъ и лошадей за указанный выше излишекъ разстояній. Принимая лишь расходы, зависящіе отъ

движенія, и кладя ихъ въ $\frac{1}{200}$ съ пуда и версты,—каждый миллионъ пудовъ груза изъ за Чарджуя и за Чарджуй должны будутъ оплачивать ежегодно совершенно непроизводительно свыше 50,000 руб. эксплуатационныхъ расходовъ; при среднемъ же тарифѣ даже въ $\frac{1}{100}$, эта приплата повысится до 100,000 руб..

Наконецъ, для постройки Александровъ-Гайской линіи потребуется несомнѣнно меньше времени, такъ какъ строительные матеріалы, рабочихъ и пр. можно будетъ доставлять изъ большаго числа мѣстъ: изъ Александровъ-Гая, Чарджуя, по Аму-Дарьѣ и черезъ Жилую Косу у рѣки Эмбы, тогда какъ на Оренбургскую линію можно будетъ доставлять матеріалы только отъ Оренбурга и Ташкента, провозя ихъ въ послѣднемъ случаѣ по всему пути загруженной Закаспійской жел. дороги.

Помимо приведенныхъ выше соображеній, при выборѣ направленія такой дорого стоящей дороги, какъ Среднеазіатская, нельзя закрывать глаза и на будущее. Большимъ событіемъ прошлаго царствованія было проведеніе Сибирской дороги—этого перваго Европейско-Азіатскаго транзитнаго пути, связавшаго Атлантическій Океанъ съ Тихимъ. Нынѣшнему царствованію выпадаетъ на долю осуществить другой транзитный путь къ Индійскому океану, на соединеніе съ сѣтью Индійскихъ жел. дорогъ. *Послѣдняя находится въ настоящее время въ какихъ нибудь 600 верстахъ отъ нашей Кушки и, проектируя новый путь въ Среднюю Азію,*

нельзя не принимать въ расчетъ, что эта дорога, подобно Сибирской дорогѣ, можетъ стать великимъ Индо-Европейскимъ транзитнымъ путемъ, который долженъ предупредить открытіе транзита черезъ Азію при посредствѣ уже развивающейся сѣти нѣмецкихъ дорогъ.

Правда, въ настоящее время Англія, въ лицѣ ея вліятельныхъ государственныхъ людей, не склонна къ такому соединенію русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ ихъ Индійскою сѣтью, и тотъ же Керзонъ*), признавая, что физическихъ препятствій къ такому соединенію нѣтъ, высказываетъ, что Англія никогда не согласится на такое опасное соединеніе, тѣмъ болѣе, что и англійской торговлѣ не будетъ отъ того никакой коммерческой выгоды, такъ какъ Россія задушитъ ее своими безпощадными охранительными тарифами.

Но то, что высказывается теперь и что представляется какъ бы стойкимъ политическимъ рѣшеніемъ сегодня, можетъ кореннымъ образомъ измѣниться черезъ нѣсколько лѣтъ. Ожидаемое вотированіе Германскимъ рейхстагомъ кредитовъ на усиленіе флота и предстоящее по слухамъ вступленіе Голландіи въ составъ Германской Имперіи быстро измѣнитъ точки зрѣнія англійскихъ политиковъ; и тогда настанетъ моментъ, когда удастся достигнуть установленія вполне обезпеченнаго отъ всякихъ случайностей кратчайшаго Европейскаго транзита въ Индію, черезъ

*) G. Curzon. Russia in Central Asia 89.

всю Европейскую Россію и Туркестанъ, и притомъ на всемъ почти протяженіи по Русской терри-
торіи.

Для ясности приводимъ ннжеслѣдующія срав-
ненія разстояній:

I. а) Калѣ—Брюссель, Кельнъ—Франк- фуртъ—Вѣна—Константинополь		2612 вер.
Константинополь—Бассора		2555 „
Бассора—Кветта		1850 „
		7017 вер.
б) Калѣ—Берлинъ—Эйджуненъ		1647 вер.
Эйджуненъ — Смоленскъ — Алек- сандровъ-Гай—Чарджуй—Кушка		4195 „
Кушка—Кветта		800 „
		6642 вер.
		т. е. короче на 375 „

Примѣчаніе: Къ этой разницѣ въ 375 вер.
въ пользу русской транзитной линіи слѣдуетъ
прибавить еще удобство безперегрузочной
перевозки товаровъ, тогда какъ въ Констан-
тинопольскомъ направленіи обязательна пере-
грузка на Босфоръ.

На Оренбургъ:

в) Калѣ—Берлинъ—Эйджуненъ		1647 вер.
Эйджуненъ—Смоленскъ—Оренб.— Ташкентъ—Кушка		5378 „
Кушка—Кветта		800 „
		7825 вер.
		т. е. длиннѣе Чарджуйскаго на 1183 „

II. а) Берлинъ—Вѣна . . .	699 кил. . .	655 вер.
Вѣна—Константиноп.	1697 „ . .	1591 „
Константинополь—Бассора . . .		2555 „
Бассора—Кветта		1850 „
		6651 вер.

б) Берлинъ — Саратовъ — Александ-		
ровъ—Гай—Чарджуй—Кушка . .		4891 вер.
Кушка—Кветта		800 „
		5691 вер.
		менѣе на 960 „

Отъ Кветты на Оренбургъ до Берлина:

в) до Калѣ, какъ указано		7825 вер.
къ вычету—Калѣ—Берлинъ . .		951 „
Кветта—Оренбургъ—Смоленскъ—		
Берлинъ		6874 „
т. е. длиннѣе Чарджуйскаго		1183 „

Но даже и безъ непосредственнаго соединенія русской дороги съ Индiйской сѣтью,—разстоянiе между конечными пунктами обѣихъ будетъ постоянно уменьшаться, и постепенно установится почти сплошной безопасный транзитный путь хотя бы для пассажировъ, которые будутъ охотно предпочитать его бурному Индiйскому океану.

Имѣя въ виду это вѣроятное и не далекое будущее, нельзя и думать вести новую Средне-азиатскую линiю на Оренбургъ, съ удлинениемъ общаго разстоянiя отъ Петербурга и Москвы и

изъ Европы на 1200 верстъ противъ направленія Александровъ-Гай.

Тѣмъ не менѣ Оренбургское направленіе имѣетъ тоже своихъ сторонниковъ, и въ пользу его высказываются, какъ слышно, тѣ соображенія, что по условіямъ расположенія войскъ въ мирное время гораздо удобнѣ двигать въ Туркестанъ войска изъ Оренбургскаго края и изъ Казанскаго Округа, и что въ Оренбургскомъ направленіи нѣсколько менѣ затрудненій по снабженію нѣкоторыхъ участковъ дороги водою, чѣмъ въ Александровъ-Гайскомъ.

Первое изъ этихъ соображеній невѣрно, и мы уже указали, что для всей Европейской Россіи и даже для Оренбурга и Западно-Сибирскаго Округа скорѣйшая отправка войскъ и войсковыхъ тяжестей достигается Александровъ-Гай — Чарджуйскимъ направленіемъ, и только Фергана составляетъ исключеніе для доставки войскъ изъ-за Рузасвки; но, Фергана, защищенная высочайшими хребтами, не можетъ быть ни опорнымъ пунктомъ для наступленія на сѣверъ Индіи, которое несравненно легче изъ Вѣрнаго, ни сама не можетъ подвергнуться нападенію извнѣ; а потому наименѣ нуждается въ подвозѣ войскъ изъ Россіи.

Что-же касается до сравнительно большей потребности въ опрѣснителяхъ на нѣкоторыхъ участкахъ Хива-Чарджуйскаго направленія, если только это вѣрно, то это исключительно вопросъ денегъ и не милліоновъ, а всего сотенъ тысячъ рублей.

Такимъ образомъ направленіе Александровъ-Чарджуй предпочтительнѣе во всѣхъ отношеніяхъ: оно наиболѣе удовлетворяетъ экономическимъ и военно-политическимъ задачамъ нашей Средне-азіатской политики, ибо соединяетъ кратчайшимъ путемъ всѣ области Туркестана съ Русской сѣтью. Вмѣстѣ съ тѣмъ оно захватываетъ на своемъ пути наиболѣе богатые рыбные промыслы южной части Урала, Эмбы и Жилой-Косы, и вновь открытыя нефтяныя мѣсторожденія на Эмбѣ, пересекаетъ всю Хиву и наконецъ совпадаетъ съ наикратчайшимъ направлениемъ Индо-Европейскаго транзита.

Мы не имѣли въ виду въ настоящей краткой запискѣ разбирать подробно всѣ условія проведенія новаго пути въ Среднюю Азію, но должны указать на тѣсную связь новой линіи съ осуществленіемъ намѣченнаго выше хозяйственнаго плана къ поднятію производительныхъ силъ Туркестана.

Прежде всего та часть программы орошенія новыхъ земель, которая потребуетъ наименьшихъ расходовъ, т. е. расширеніе площади земель въ Хивѣ на 200.000 десятинъ, при оставленіи Хивы въ тѣхъ же условіяхъ, какъ и теперь, т. е. при возможности вывоза своего хлопка только черезъ годъ послѣ его сбора, должна быть оставлена, ибо развитіе производства, безъ возможности вывоза продуктовъ, будетъ не раціонально. Вмѣстѣ съ тѣмъ и общее культурное развитіе Хивы и Киргизской степи между Ураломъ и Аральскимъ

моремъ будетъ остановлено на очень долгое время.

Для дороги прохожденіе черезъ Хиву дастъ, кромѣ того, мѣстные грузы, чего въ Оренбургскомъ направленіи не будетъ. При этомъ Оренбургская линія пройдетъ по мѣстности въ климатическомъ и почвенномъ отношеніи не могущей идти даже въ сравненіе съ Хивой, почва которой обогащается, на подобіе долины Нила, разливами Аму-Дарьи и дастъ возможность воздѣлыванія на ней самыхъ цѣнныхъ растений почти до самаго Аральскаго моря. Сѣверная граница хлопка едва подымается выше Ташкента, и даже въ окрестностяхъ послѣдняго, благодаря раннимъ заморозкамъ, хлопокъ не достаточно вызрѣваетъ, тогда какъ въ Хивѣ хлопководство съ успѣхомъ ведется почти у самой дельты Аму-Дарьи.

Съ другой стороны, и вновь открытыя нефтеносныя земли на пути Александровъ-Гай—Чарджуй должны значительно понизить эксплуатаціонные расходы дороги, что очень важно, въ виду современной дороговизны топлива.

Не ознакомившись съ произведенными уже изысканіями и разцѣнками проектируемаго пути, нельзя, разумѣется, судить о возможныхъ финансовыхъ результатахъ будущей дороги; но принимая протяженіе ея въ Хивинскомъ направленіи въ 1700 вер., стоимость сооруженія ея, вмѣстѣ съ перешивкой узкоколейнаго пути отъ Александровъ-Гая до Саратова и устройствомъ мостовъ черезъ Волгу и Уралъ, нельзя считать менѣе 90 милліоновъ рублей.

Считая, вмѣстѣ съ погашеніемъ ежегодный платежъ по этому капиталу въ 5% или въ $4\frac{1}{2}$ милліона руб., а эксплуатаціонные расходы, принимаясь къ расходамъ Закаспійской дороги, по 3.000 р. на версту или въ 5.100.000 р.—въ первые годы, по подсчету наличныхъ грузовъ, можно рассчитывать на уплату лишь однихъ процентовъ и погашенія, да и то не полностью.

Откуда же почерпнуть недостающіе 6 мил. руб.? При настоящихъ промышленныхъ и торговыхъ условіяхъ края, понятно, покрытіе 6 мил. руб. въ годъ немыслимо; но при осуществленіи приведеннаго выше плана хозяйственной реформы Туркестана такое покрытіе становится возможнымъ.

Обращая прежде всего вниманіе на самый цѣнный и притомъ массовый грузъ—хлопокъ, мы должны указать, что перевозить его по новой линіи по существующему тарифу, за плату въ 65 коп. отъ Черныева (Хавастъ), т. е. отъ раздѣльнаго пункта Закаспійской дороги между Ферганой и Ташкентомъ въ Москву, было бы безусловно нерационально, ибо хлопокъ при высокой цѣнѣ въ 9 р. пудъ до сихъ поръ выдерживалъ прекрасно стоимость провоза отъ 86 коп. до 1 р. 14 к. за пудъ изъ Самарканда въ Москву; изъ Ферганы же провозъ въ Москву обходился отъ 1 р. 25 к. до 1 р. 60 коп. за пудъ.

Совершенно справедливая цѣна провоза была бы за это разстояніе въ размѣрѣ 1 р. за пудъ, при чемъ также справедливо было бы, чтобы дороги отъ Александрова-Гая получали на свою

долю за безусловно транзитный грузъ нѣсколько менѣе того, что имъ приходится по существующимъ тарифамъ. При такихъ условіяхъ, весь хлопокъ, который будетъ идти изъ Ферганы и изъ предполагаемой къ орошенію голодной степи можетъ дать новой дорогѣ до 70 коп. за пудъ, т. е. съ каждаго, полученнаго на новоорошенныхъ мѣстахъ милліона пудовъ, дорога выручить 700.000 р. Если рядомъ поощрительныхъ мѣръ и рациональнымъ руководствомъ хозяйства на новыхъ мѣстахъ удастся повысить производство хлопка въ Средней Азіи на 8 милліоновъ пудовъ, для чего требуется занятіе подъ хлопокъ изъ американскихъ сѣмянъ до 540.000 десятинъ новыхъ полей, то уже этимъ однимъ доходность дороги будетъ вполне обезпечена; останется только изыскать средства для покрытія потерь въ доходности западнаго участка Закаспійской дороги.

Въ настоящее время по подробнымъ исчисленіямъ всѣхъ грузовъ по разнымъ участкамъ предполагаемой отъ Александровъ-Гая дороги въ книгѣ Б. Г. *) доходность дороги отъ наличныхъ грузовъ исчисляется, какъ мы уже сказали, въ 4 мил. руб., при этомъ средній тарифъ былъ взятъ въ $\frac{1}{50}$ съ пуда и версты. Несомнѣнно, что такой средній тарифъ для дороги, предназначенной для перевозки по преимуществу цѣнныхъ грузовъ, долженъ быть выше.

*) Б. Г. Кратчайшій желѣзнодорожный путь изъ центральной Россіи въ Среднюю Азію 1899 г.

Съ другой стороны, въ краѣ, лишенномъ до сихъ поръ правильныхъ сообщеній, гдѣ намъ приходилось напр. встрѣчать цѣлые караваны верблюдовъ, нагруженныхъ керосиномъ и гдѣ стоимость караванной доставки на какихъ нибудь 350—400 верстахъ обходилась отъ 40 до 50 коп., промышленность не могла развиваться сколько нибудь въ широкихъ размѣрахъ и имѣла по преимуществу кустарный характеръ съ производствомъ почти исключительно для домашняго потребленія.

Такъ напр. добываніемъ масла изъ хлопковыхъ сѣмянъ въ Туркестанѣ заняты сотни маленькихъ маслобоенъ съ миниатюрнымъ примитивнымъ хозяйствомъ, а очистительныхъ заводовъ почти совсѣмъ нѣтъ. Между тѣмъ, на каждый пудъ хлопкового волокна, при очисткѣ, остается болѣе 2 пудовъ сѣмянъ. Въ настоящее время сѣмена эти утилизируются крайне невыгодно, и громадное количество ихъ идетъ на топливо и на кормъ скоту или сжигается на удобреніе. Хлопковое масло, при хорошей очисткѣ, совершенно не различается отъ лучшаго оливковаго масла, и въ Соединенныхъ Штатахъ уже давно развилась выгодная утилизація сѣмянъ, въ цѣляхъ добыванія масла и жмыховъ. При расширенномъ воздѣлываніи хлопка на вновь орошенныхъ поляхъ, количество хлопковыхъ сѣмянъ, добываемыхъ ежегодно, возрастаетъ до 25 слишкомъ милліоновъ пудовъ. Какъ организуется хлопкомастная промышленность въ краѣ,—будутъ ли сѣмена сдѣлать для переработки на Саратовскія масло-

бойни, или переработка сѣмянъ разовьется въ самомъ Туркестанѣ,—сказать трудно. Во всякомъ случаѣ, изъ 25 мил. сѣмянъ часть поступить въ перевозку или сырьемъ, или въ видѣ масла и жмыховъ.

Несомнѣнно, что, съ установленіемъ правильного непрерывнаго сообщенія и съ увеличеніемъ покупательной способности населенія, усилятся также перевозка въ Туркестанъ мануфактуры, сахара, чаю, желѣзныхъ, мѣдныхъ и стальныхъ издѣлій, а также машинъ; а Туркестанъ станетъ въ свою очередь больше отпускать сушеныхъ фруктовъ, овчинъ, шерсти и кожъ.

Къ обратнымъ грузамъ новой дороги, которые не вошли въ подсчетъ Б. Г. или показаны въ крайне ничтожныхъ количествахъ, слѣдуетъ прибавить хлѣбные грузы и нефть.

Мы уже говорили, что ожидать сколько нибудь значительнаго движенія хлѣба въ Туркестанъ изъ Европейской Россіи нельзя; во первыхъ потребность въ привозномъ или, лучше сказать, въ покупномъ хлѣбѣ въ краѣ очень невелика. Хлѣбъ покупается только войсками да частью городского населенія. При этомъ у самаго Ташкента и Ферганы расположенъ хлѣбородный Аулиеатинскій уѣздъ. Правда, доставка изъ него, благодаря горнымъ переваламъ, затруднительна, но производится и теперь; а, съ освобожденіемъ верблюдовъ и подводъ, оставшихся безъ работы съ проведеніемъ желѣзной дороги въ Фергану, еще болѣе усилится въ будущемъ.

Но, съ другой стороны, нужно думать, что

ежегодное осѣданіе въ краѣ десятковъ миллионъ рублей несомнѣнно повліяетъ на расширеніе потребности и въ привозномъ хлѣбѣ, и тогда по новой дорогѣ могутъ при дешевомъ въ $\frac{1}{100}$ тарифѣ пойти нисшіе сорта муки изъ Поволжья.

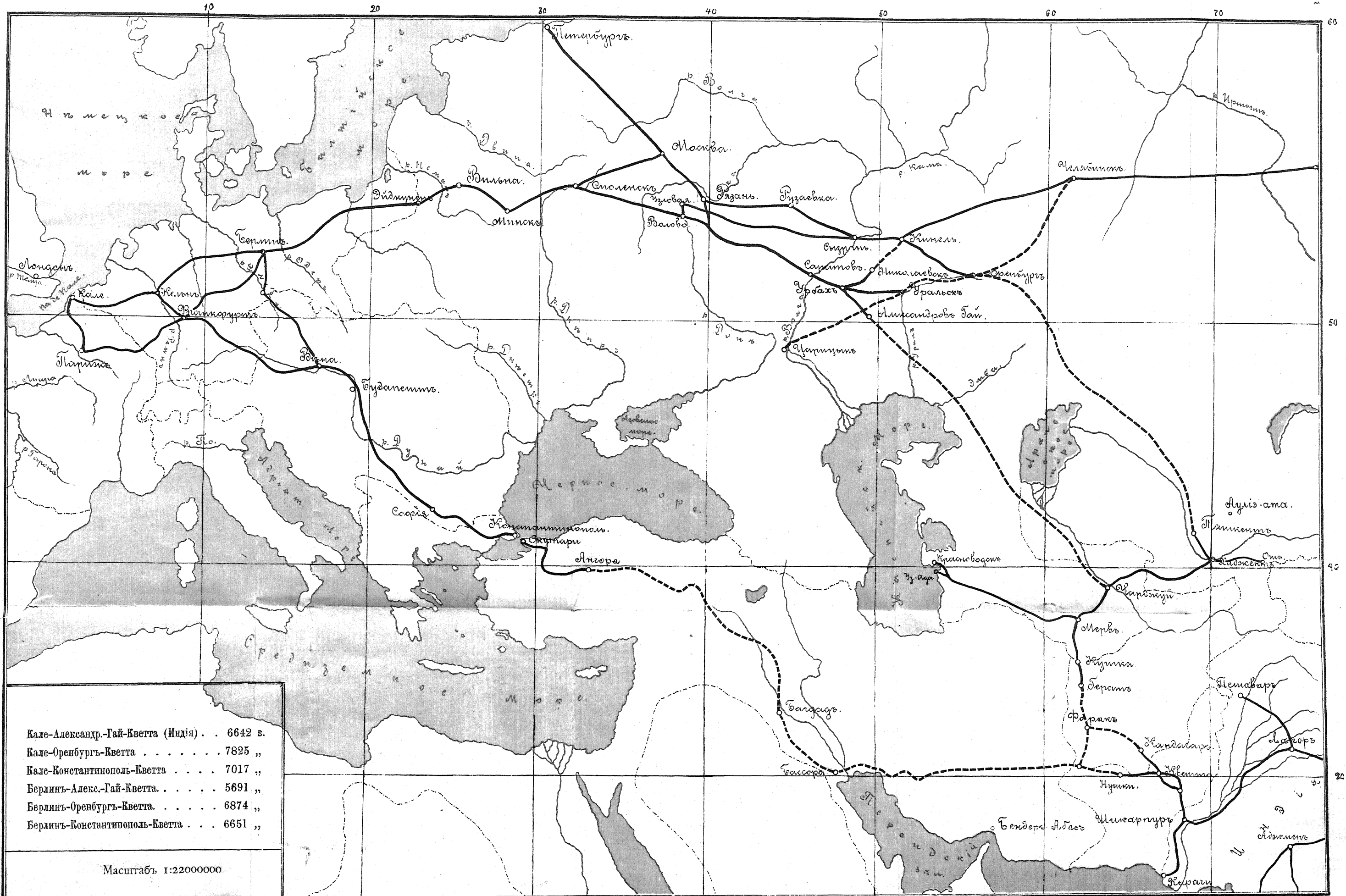
Наконецъ, серьезнымъ обратнымъ грузомъ можетъ оказаться нефть. Киргизы искони вѣковъ добывали нефть изъ многочисленныхъ стечныхъ колодцевъ, и еще во время движенія русскихъ отрядовъ въ 69 году киргизы привозили показывать добытую ими нефть. Въ 70-хъ годахъ экспедиціей профессора Кириичникова, а затѣмъ въ 80-хъ годахъ—Инженера Новикова, въ 90-мъ году—Ижицкаго, въ 92-мъ году—профессора геолога Никитина и наконецъ въ 97 и 98 годахъ—развѣдчиками пынѣшнихъ изыскателей вполнѣ установлена наличность обширныхъ нефтяныхъ мѣсторожденій, въ совокупности составляющихъ нѣсколько тысячъ десятинъ.

Все эти нефтяныя поля расположены въ Гурьевскомъ и Калмыковскомъ уѣздахъ, т.-е. на пути линіи Александровъ-Гай-Чарджуй.

Имѣя въ виду, что нефть новыхъ мѣсторожденій расположена несравненно ближе къ поверхности, чѣмъ въ Баку—издержки ея добыванія будутъ значительно ниже и она должна съ успѣхомъ конкурировать съ Бакинской во всемъ почти Туркестанѣ; а потому, помимо серьезнаго значенія ея для уменьшенія расходовъ эксплуатаціи будущей дороги, она, несомнѣнно, дастъ и значительный обратный грузъ.

Такимъ образомъ можно разсчитывать, что доходность новой дороги, если она будетъ проведена въ кратчайшемъ направленіи черезъ Хиву на Чарджуй, въ недалекомъ будущемъ можетъ покрыть ея обязательные платежи, эксплуатаціонные расходы и даже убытки на потерѣ перевозокъ частью Закаспійской дороги. Но повторяемъ, все дѣло должно вестись совокупно: постройка дороги, искусственное орошеніе, переселеніе и организація добычи нефти.

Только планомѣрная совокупность всѣхъ этихъ факторовъ дастъ возможность осуществить всѣ наши хозяйственные и политическія задачи въ Средней Азійи, и сдѣлать изъ этой окраины одну изъ богатѣйшихъ областей Россіи.



Кале-Александр.-Гай-Кветта (Индія)	6642 в.
Кале-Оренбургъ-Кветта	7825 „
Кале-Константинополь-Кветта	7017 „
Берлинъ-Алекс.-Гай-Кветта	5691 „
Берлинъ-Оренбургъ-Кветта	6874 „
Берлинъ-Константинополь-Кветта	6651 „

Масштабъ 1:22000000