

М $\frac{157}{260}$

801-13
1693

НАЗРѢВШІЙ ВОПРОСЪ

Ташкентъ-Томская желѣзная дорога.

Государственная
Библиотека
СССР
И. В. И. Ленина

15004-69

Введение.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Описание края и способ развития в район дороги оседлой колонизации.

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

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

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

Поэтому население распределяется в этой стране неравномерно — местами ее густота до 230 человек, а местами менее 1 человека на 1 кв. версту.

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

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

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

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

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

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

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

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

Начиная от г. Ташкента, линия следует по течению р. Кельясы, обгибает горный хребет Алатау, пересекая множество вытекающих из него притоков р. Сыр-Дарьи, и направляется по течению р. Тереси.

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

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

Между р. Чу и г. Вёрным линия пересекает множество рёк, ручьёв и ручьёв, принадлежащих к бассейну судоходной рёки Или. За этой рёкой, придерживаясь подножья горного хребта Запайского Алатау, она направляется по течению р. Кара-Тал и на своем пути пересекает различные его притоки.

Далее линия слѣдует у подножья того же горного хребта, пересекая множество водных потоков, принадлежащих бассейнам озер Балхаш, Ала-Куль и Сасы-Куль, или терпящих в низлежащих песках.

Отсюда линия вступает в голодную степь, по которой проходит около 150-ти верст, и достигает горного хребта Тарбагатая, на расстоянии 1.500 верст от г. Ташкента.

У хребта Тарбагатая оканчивается область лёсовых почв, и линия вступает в черноземную полосу. Пройдя богатый округ озера Зайсана, она направляется к г. Семипалатинску, где пересекает р. Иртыш на расстоянии около 1900 верст от Ташкента; за Иртышом она огибает Алтайскую горную группу и проходит по ее плодородным землям. Около г. Барнаула линия пересекает р. Обь и отсюда направляется на соединение с великим Сибирским путем близ ст. „Поломошная“.

Таким образом Ташкенть-Томская желѣзная дорога разделяется на два характерных участка.

1. Сѣверо-восточный—длиною около 1.000 верст,—а сѣ вѣтвями около 1.200 верст—сѣ черноземными почвами.

2. Юго-западный—длиною около 1.500 верст—сѣ лёсовыми почвами.

Первый участок, сравнительно заселенный, находящийся в умеренной зонѣ, весьма удобен для земледѣльской колонизации. На расстоянии около 800 верст желѣзною дорогою и ее вѣтвями прорѣзываются богатый Зайсанскій округ и принадлежащая кабинету Его Величества Алтайскія горы, на которых, кромѣ плодородной почвы, имѣются богатая угольная копи и разнообразныя производства: желѣзные, серебряно-свинцовыя и золотыя, а также промыслы, соляные—рыбные и другіе.

Проведение желѣзной дороги будет мощным средством для быстрого заселения этого богатого края, расширения въ немъ земледѣльческих запасовъ и развитія разнообразныхъ промышленныхъ производствъ.

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

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

Но эта часть линии проходитъ или у подножья высокихъ горныхъ

крайей или долинами рѣкъ, причѣмъ сѣ сѣбяжныхъ горныхъ вершинъ по всему протяженію дороги низвергаются безчисленныя водныя потоки, сѣ пере-сѣаемые и питающіе множество нижележащихъ озеръ и выпадающихъ въ нихъ рѣкъ. Эти потоки и надлежало бы использовать для искусственнаго орошенія земель вдоль желѣзной дороги, сѣ цѣлью привлечь сюда земледѣльческую осѣдлость.

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

Государственное значеніе Ташкенть-Томской желѣзной дороги.

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

а) Экономическое значеніе линіи.

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

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

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

Сѣ вступленіемъ Америки на путь колониальныхъ приобрѣтеній, ее

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

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

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

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

Хлопководство и вышеупомянутая производствa имѣютъ въ насѣмъ народномъ хозяйствѣ важное значеніе, сь одной стороны, въ смыслѣ увеличения нашего экспорта, а сь другой—сокращенія ввоза къ намъ иностраннаго сырья, что должно будетъ отразиться благоприятно на нашемъ торговомъ балансѣ.

3) На находящихся въ районѣ линии рѣкахъ и многочисленныхъ озерахъ, богатыхъ рыбою, рыбные промыслы, при возможности сбыта товаровъ желѣзнодорожнымъ путемъ, имѣютъ большую будущность.

4) Можно разсчитывать, что сь проведеніемъ желѣзной дороги въ Семипалатинской области и на Алтайскихъ земляхъ—въ соленыхъ озерахъ, залеживающихъ поваренную соль, разовьются соляные промыслы.

5) Въ нашихъ среднеазиатскихъ владѣніяхъ, а также въ Семиреченской и Семипалатинской областяхъ, отсутствіе львовъ, минеральнаго топлива и путей сообщения препятствовало до сихъ поръ развитію различныхъ отраслей добывающей и обрабатывающей промышленности.

Сь постройкой Ташкентъ-Томской желѣзной дороги и сь соединеніемъ ея сь богатѣйшими Кольчугинскими угольными копейми на кабинетскихъ земляхъ, будетъ устранено это препятствіе и вмѣстѣ сь тѣмъ угольная промышленность получитъ наконецъ широкое развитіе, такъ какъ въ этомъ топливѣ нуждаются не только безлѣсные страны юга, но и Сибирская желѣзная дорога.

6) Ташкентъ-Томская желѣзная дорога, какъ преимущественно горная, дастъ толчокъ развитію металлургической промышленности и преимуще-

ственно добыванію цѣнныхъ металловъ и камней въ нашихъ среднеазиатскихъ владѣніяхъ, и въ особенности на кабинетскихъ земляхъ Алтая, гдѣ уже открыто болѣе 800 рудныхъ залежей, изъ которыхъ эксплуатируются лишь немногія.

7) При отсутствіи львовъ въ Туркестанскихъ земляхъ, въ Семиреченской области и южной части Семипалатинской и югоизлн ихъ на Алтаѣ, а также въ сѣверныхъ частяхъ Иртыша и Оби, пересѣкаемыхъ желѣзною дорогою, рельсовое сообщеніе положитъ прочное основаніе льбной промышленности и торговлѣ.

8) При склонности земледѣльческаго населенія въ южныхъ странахъ къ болѣе выгоднымъ производствомъ цѣнныхъ растений въ ущербъ злакамъ, въ этихъ странахъ оказывается недостатокъ хлѣба для собственнаго продовольствія, который въ Туркестанскихъ земляхъ опредѣляется теперь ежегодно свыше 25.000.000 пудовъ. По мѣрѣ увеличенія населенія этого недостатка прогрессируетъ.

Между тѣмъ Зайсанскій округъ Семипалатинской области и въ особенности Алтайскія кабинетскія земли даютъ большой ежегодный избытокъ хлѣбовъ для вывоза, достигающій теперь 40.000.000 пудовъ. По мѣрѣ заселенія свободныхъ земель и расширенія запасовъ этотъ избытокъ будетъ быстро возрастать, какъ показали примѣры Западной Сибири послѣ проведенія Сибирской желѣзной дороги. Сь дешевыми хлѣбями Томской губерніи и Семипалатинской области не будутъ въ состояніи конкурировать въ Туркестанѣ хлѣба ни сѣвернаго Кавказа, ни сосѣдняго персидскаго Сусетана. При такихъ условияхъ Ташкентъ-Томская желѣзная дорога положитъ надежное основаніе хлѣбной промышленности и торговлѣ.

9) Проходя параллельно Китайской границѣ и сближаясь съ нею на пересѣченіяхъ проходить, образуемыхъ между горными хребтами, отдѣляющими насъ отъ Китайской имперіи, въ особенности по сухоходной рѣкѣ Или, проектируемая линия окажетъ вліаніе на развитіе нашихъ торговыхъ сношеній съ округомъ Куньлунъ и вообще съ западной Монголіей. Эти сношенія сосредоточиваются теперь въ Кяхтѣ и весьма ограничены, вслѣдствіе неудобствъ и дороговизны сообщенія по такъ называемому Чуйскому колесному тракту.

Изъ этого обзорія ясно, что Ташкентъ-Томская желѣзная дорога, по своему экономическому значенію, не только не уступаетъ великому Сибирскому пути, но и превосходитъ его, такъ какъ она, предоставляя нашему земледѣльческому населенію обширныя и плодородныя земли, открываетъ вмѣстѣ сь тѣмъ народному труду разнообразная поприща для эксплуатаціи легко доступныхъ богатствъ и для торговли внутренней и внѣшней.

б) Культурное и стратегическое значение дороги.

Направление Ташкент-Томской железной дороги в общем параллельно нашей границе с Китайской монархией, при чем она мѣстами приближается къ этой границе на расстояние менѣе 100 верст, а мѣстами удаляется отъ нея до 500 верст.

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

Поэтому, какъ постройка этой железной дороги, такъ и водвореніе вдоль ея прочной русской осѣлости имѣютъ для насъ важное политическое значение. Онѣ самымъ дѣйствительнымъ образомъ упрочатъ наше политическое и культурное вліяніе на азиатскомъ востоке.

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

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

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

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

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

Краткія соображенія объ условіяхъ доходности Ташкент-Томской железной дороги.

Изъ вышеприведеннаго описанія легко заключить, что Ташкент-Томская железная дорога будетъ не изъ дешевыхъ. По одному взгляду на карту видно, что по количеству водопропускныхъ сооруженій она не найдетъ себѣ равной ни въ Европейской, ни въ Азиатской Россіи. Какъ преимущественно горная, линия эта мѣстами будетъ находиться въ туннеляхъ.

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

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

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

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

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

Однако рассчитывать на такую валовую доходность от железно-дорожных перевозок, когда линия на трех пятых частях своего протяжения проходит по мѣстности, совершенно пустынной, — очевидно нельзя, несмотря на то, что въ районѣ Ташкентъ-Томской желѣзной дороги сочетаются условия, въ высшей степени благоприятныя для развитія земледѣлія и разнообразныхъ промышленныхъ производствъ и торговли, но эти условия могутъ быть использованы лишь осѣдлымъ населеніемъ, безъ котораго невозможно развитіе экономической жизни.

Въ край, хотя и обладающемъ плодороднѣйшею почвою, но ежегодно превращающемся отъ засухъ въ безводную пустыню, желѣзная дорога не можетъ водворить осѣдлой земледѣльческой колонизаціи, а малонаселенность будетъ препятствовать возникновенію и другихъ производствъ, которыми могли бы основаться въ районѣ желѣзной дороги, благодаря естественнымъ дарамъ природы и желѣзнодорожному сообщенію. Поэтому изысканіе способа скораго заселенія поюсы вдоль южной части Ташкентъ-Томской желѣзной дороги неразрывно связывается съ вопросомъ о самомъ сооруженіи ея.

Чтобы успѣшно заселить край вдоль желѣзной дороги между Ташкентомъ и озеромъ Зайсаномъ, — необходимо предпринять обширныя иригаціонныя работы. Тогда пустынная подножка горныхъ хребтовъ и долины рѣкъ, по которымъ проходитъ линия, обратятся въ богатѣйшія мѣстности, которыя и привлекутъ къ себѣ густое и осѣдлое земледѣльческое населеніе.

Если въ теченіе 15—20 лѣтъ оборудовать иригаціонными сооруженіями до 1.000.000 десятинъ свободныхъ земель и начать эти работы одновременно съ сооруженіемъ желѣзной дороги, которое вслѣдствіе трудности условій само будетъ длиться 10 лѣтъ, то финансовое положеніе соединеннаго предпріятія будетъ вполне прочно.

Изъ 1.000.000 орошенныхъ десятинъ, нужно полагать, не менѣе 200.000 десятинъ отойдетъ подъ культуру хлопка, винограда, табака и другихъ цѣнныхъ растений, а 800.000 десятинъ — подъ производство злаковъ.

На орошеніе земель потребуется не менѣе 70.000.000 рублей дѣйствительныхъ, а вмѣстѣ съ потерей процентовъ во время исполненія работъ и съ расходами на реализацію капитала—90.000.000 рублей.

При самой умѣренной платѣ за пользованіе иригаціей доходъ отъ иригаціоннаго предпріятія будетъ значительный, который будетъ дополнять доходность еще неуспѣвшаго развитія желѣзнодорожнаго предпріятія, но важнѣе всего—то, что развитіе коммерческой дѣятельности дороги вслѣдствіе заселенности и производительности поюсы вдоль ея будетъ вполне обезпечено.

Отсюда ясно, что Ташкентъ-Томская желѣзная дорога будетъ доходна какъ коммерческое предпріятіе, лишь при условіи, если одновременно съ ея сооруженіемъ будутъ разрѣшаться агрикультурныя задачи края и если оба эти предпріятія будутъ неразрывно между собою связаны.

Какъ отзовется сооруженіе Ташкентъ-Томской дороги, въ связи съ иригаціей земель, на интересахъ страны и Государственнаго казначейства.

Въ статьѣ „Государственное значеніе Ташкентъ-Томской желѣзной дороги“ нами выяснено экономическое, культурное и стратегическое значеніе этой магистральной. Мы указали также на важность одновременнаго съ сооруженіемъ дороги производства работъ по орошенію земель въ районѣ южной части линіи.

Теперь намъ остается рассмотреть—какъ отзовется затраты на оба вышеуказанныя предпріятія—съ одной стороны на выгодахъ страны, а съ другой—на интересахъ государственнаго казначейства.

Вѣроятная стоимость сооруженія дороги опредѣлена нами въ 227.000.000 рублей, а стоимость иригаціи земель въ 90.000.000 рублей, а всего 317.000.000 рублей номинальныхъ.

Какъ результатъ этой затраты, страна приобрететъ кромѣ желѣзной дороги значительныя выгоды, а именно: не говоря уже о тѣхъ отрасляхъ промышленности и торговли, которыя будутъ призваны къ жизни желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ—земли въ районѣ желѣзной дороги значительно повысятся въ цѣнѣ.

Если принять, что районъ желѣзной дороги распространяется лишь на 25 верстъ въ каждую отъ неѣ стороны, то на 2.500 верстахъ длины магистральной линіи придется 12.500.000 десятинъ, которыя благодаря желѣзнодорожнѣмъ увеличатся въ цѣнѣ по крайней мѣрѣ на 20 рублей съ десятины, что уже составитъ приобретение въ 250.000.000 рублей.

Но изъ упомянутого количества—1.000.000 десятинъ будетъ оборудовано орошенными сооруженіями. Нормальная арендная плата за орошаемыя земли будетъ колебаться отъ 20 до 30 рублей за десятину въ годъ.

Придерживаясь нижней нормы, стоимость орошаемой десятины будетъ не менѣе 400 рублей.

Слѣдовательно, страна приобрететъ благодаря желѣзной дорогѣ и иригаціи земель слѣдующія земельныя цѣнности: $11.500.000 \times 20 + 1.000.000 \times 400 = 630.000.000$ рублей.

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

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

Переходя теперь к вопросу, какъ соединенное предприятие (железнодорожное и ирригационное) отразится на интересах государственного казначейства—заметим, что Ташкент—Томская железная дорога, при условии заселения южной ее части, между г. Ташкентом и озером Зайсаномъ, по приблизительному подсчету достигнет в течение первого десятилетия эксплуатации валовой доходности около 13.000.000 рублей в годъ.

Принимая расходъ эксплуатации 55% валового дохода или 8.250.000 рублей, на оплату капитала останется 6.750.000 рублей, а требуется не менее $227.000.000 \times 0.04 = 9.080.000$ рублей. Следовательно, будетъ недоставать болше 2.000.000 рублей в годъ.

В среднемъ же за первое десятилетие ежегодный дефицитъ вероятно превыситъ 3.000.000 рублей.

Если же железнодорожному Обществу будетъ предоставлено право производить орошение земель вдоль линии и пользоваться частью платы, по которой правительство будетъ отдавать орошаемая земли в аренду, такъ например, если Обществу дороги будетъ предоставлено получать за земли, отводимыя подь культуру хлопка и цинныхъ растений, по 20 рублей с десятины, а подь посевы злаковъ по 12 рублей с десятины, то результаты соединеннаго предприятия будутъ другіе.

За снабженіе водою для орошения 1.000.000 десятинъ полей общество, будетъ получать валового дохода 13.600.000 рублей в годъ.

Предполагая, что управленіе ирригационнымъ предприятиемъ, ремонтъ и возобновленіе сооруженій обойдется не свыше 4.000.000 рублей в годъ, чистый доходъ отъ ирригационнаго предприятия будетъ 9.600.000 рублей.

Полагая, что для покрытія расходовъ по ирригационному предприятию железнодорожное общество выпуститъ облигации, негарантированныя правительствомъ, но обеспеченныя получаемой черезъ его посредство арендной платой, годовая оплата интереса и погашенія капитала составитъ $5,5\%$ или $90.000.000 \times 0,055 = 4.950.000$ рублей.

Слѣдовательно, железнодорожное общество отъ своего ирригационнаго предприятия будетъ имѣть чистой прибыли около 4.500.000 рублей, которые и покроютъ дефициты первыхъ лѣтъ эксплуатации дороги.

Если правительство въ интересахъ скорѣйшаго заселенія района дороги ограничитъ арендные годовыя платы за орошаемая земли самыми низкими предѣлами, а именно за земли, отведенныя подь культуру злаковъ—по 15 рублей с десятины, а подь культуры хлопка, садовыхъ растений и бахчей—по 25 рублей с десятины, то годовая доходъ казны отъ одной этой статьи будетъ: $800.000 \times 3 + 200.000 \times 5 = 3.400.000$ рублей.

Слѣдовательно, если бы потребовались въ первые годы эксплуатации нѣкоторыя приплаты гарантіи по железнодорожному предприятию, то для этихъ возможныхъ приплатъ казна приобретаетъ отъ соединеннаго предприятия особые и вполне достаточные источники.

Отсюда ясно, что Ташкент—Томская железная дорога при условии соединенія железнодорожнаго предприятия съ ирригационнымъ—вполнѣ окупится и не только не потребуетъ никакихъ жертвъ отъ государственнаго казначейства, а напротивъ, дастъ ему новые и значительные источники доходовъ, съ одной стороны, отъ разнообразныхъ отраслей промышленности и торговли, которыя разовьются въ нынѣ пустынномъ краѣ, благодаря рельсовому сообщенію, а съ другой—отъ аренды орошаемыхъ земель.

Заключение.

Если сооружеіе мирового Сибирскаго пути вызывалось необходимою восстановить равновѣсіе между наивышшими потребностями народными и средствами государства для ихъ удовлетворенія, то сооружеіе великой средне-азіатской рельсовой артеріи, воскрешающей жизнь въ богато одаренномъ природою, но забытомъ краѣ, бывшемъ въ историческія времена колыбелью и адемомъ человечества, съ цѣлью—открыть трудъ русскаго народа, доступъ къ его богатствамъ, довершить разрѣшеніе сей великой государственной проблемы, которое составитъ славную страницу въ исторіи современнаго намъ благополучнаго Царствования.

С. Мамонтовъ. А. Антоновичъ.