

62/56

1782 57724

ПОДАНО

ПОДАНО

ПОДАНО

И. Я. Вацликъ.

М 175 / 428

ПОДАНО

ЗАКАСПІЙСКАЯ

801-12 / 941

ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА

ПОДАНО

ЕЯ

ЗНАЧЕНІЕ И БУДУЩНОСТЬ.

*Его Высочайшему повелению
Генералу
Я. И. П.
генералъ-адъютантъ
начальникъ путей
русскихъ
железныхъ
дорогъ
авторъ*

3 205

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
ПАРОВАЯ СКОРОПЕЧАТНАЯ ЯВЛОНСКІЙ И ПЕРОТЪ
Лонгуконъ пер., № 11.
1888.

Дз II

6

«Если кто только поспособствует
достиженію маѣйшаго искреннаго со-
глашенія между Россією и Англією въ
азиатскихъ дѣлахъ, тотъ окажетъ услугу
всему человечеству, и въ особенности
интересамъ цивилизаціи и благосостоя-
нію населенія обѣихъ имперій».

Лордъ Майо.

Въ лѣтописяхъ русскихъ явилась новая, славная
страница: Россія положила начало строго обдуманному
и энергически—безпримѣрно энергически—выполненію
дѣлу—святому дѣлу распространенія свѣта цивили-
заціи въ невѣдомыхъ, до сей поры, средне-азиатскихъ
странахъ.

Оставляя въ сторонѣ вопросъ о томъ, насколько
политическія и коммерческія условія, какъ и временное
вынужденное положеніе, взаимно содѣйствовали такимъ
результатамъ, мы ограничимся лишь указаніемъ на тотъ
фактъ, что результаты эти, достигнутые именно въ
славное царствованіе Императора Александра III, можно
назвать новѣйшимъ завоеваніемъ, не стоившимъ на

единой капли крови,—завоеваніемъ, радоваться и славо-словить которое будетъ весь культурный міръ, безъ различія національности...

Взглянемъ, однако, внимательнѣе на это великое, совершенное дѣло.

Мы знаемъ изъ исторіи, что всѣ тѣ народы, которые когда-либо состояли въ торговыхъ сношеніяхъ съ Индією, достигли колоссальныхъ барышей и выгодъ.

Начнемъ съ Александріи.

Александръ Великій, разрушивъ процвѣтавшій тогда на западномъ прибрежьи Азіи городъ Тиръ, положилъ основаніе городу *Александріи*, на нильской дельтѣ; городъ этотъ процвѣталъ и являлся богатѣйшимъ, въ ряду городовъ африканскихъ, исключительно лишь благодаря значенію своему, какъ посредническому пункту въ торговыхъ сношеніяхъ съ Индією; мало того: Александрія явилась центромъ, сосредоточившимъ въ себѣ всю культуру съдой старины.

До открытія морскаго пути въ Индію—мимо мыса Доброй Надежды—Венеція и Генуя, также исключительно благодаря торговымъ сношеніямъ ихъ съ Индією, были богатѣйшими городами своего времени.

Отысканіе торговаго пути въ Индію издревле являлось завѣтною мечтою всѣхъ народовъ; когда путь этотъ былъ найденъ и направленіе его было болѣе или менѣе точно опредѣлено, естественно, что съ событіемъ этимъ неразрывно связанными явились развитіе и обогащеніе того государства, которому удалось овладѣть этимъ путемъ.

Отыскивая морской путь въ Индію Колумбъ открылъ Америку, а португалець Васко-ди-Гама—южный

проѣздъ, вокругъ Мыса Доброй Надежды; открытія эти положили начало новой эры: всѣ страны приняли участіе въ торговыхъ сношеніяхъ съ Индією. Естественно, что, благодаря огромнымъ земельнымъ владѣніямъ въ Остъ-Индіи и могучему своему торговому флоту, ввозная и вывозная торговли Великобританіи заняла здѣсь первое мѣсто, поставивъ вмѣстѣ съ тѣмъ Соединенное королевство въ положеніе богатѣйшей современной имперіи.

Безспорно событіемъ міроваго значенія явилось плаваніе корабля, отплывшаго изъ Фальмута путемъ: мимо острова Св. Елены, мыса Доброй Надежды, Бомбея, — всего около 10,400 морскихъ миль (18,300 верстѣ), обогнувъ южный берегъ Африки, чрезъ Тихій Океанъ, въ Калькутту и Цейлонъ.

Англійскій король Эдуардъ VI былъ немало обрадованъ, когда англійскіе мореплаватели (Вильвобби и Ченслеръ), отыскивая чрезъ сѣверъ путь въ Индію и Китай, почти случайно открыли Россію для европейской торговли; съ того времени и начались русско-англійскія торговыя сношенія.

Изобрѣтеніе паровой силы дало новый толчекъ дѣлу, освободивъ, такъ сказать, плаваніе судовъ отъ исключительной зависимости отъ погоды: вѣтровъ и т. п.; пароходство дало возможность судамъ совершать исполненный опасностей путь въ теченіе столькихъ-же недѣль, сколько, до введенія пароходства, для того требовалось мѣсяцевъ времени.

Затѣмъ, морской путь въ Индію для Европы былъ сокращенъ, болѣе, чѣмъ на половину, прорытіемъ Суэзскаго канала, связывающаго непосредственно Средиземное море съ Чернымъ; переходъ, разстояніемъ въ 6000

миль (10,100 верст), изъ Англии въ Бомбей — Индію совершается въ 24 дня.

Такимъ образомъ, торговый путь между Европою и Индіею постепенно сокращался, слѣдуя английскому правилу: „time is money“. Въ настоящее-же время, поговорка эта, на нашемъ коммерческомъ дѣловомъ языкѣ, означаетъ, что „денежная прибыль дается скоростью“, скорость-же, быстрота движенія по желѣзнодорожному пути въ четыре раза превосходитъ быстроту движенія судовъ моремъ.

Разъ Россія будетъ обладать болѣе, чѣмъ до сего времени, краткимъ, безопаснымъ и выгоднымъ путемъ въ Индію, за нею обеспеченъ перевѣсъ въ Азій и обеспечены непосредственныя торговыя сношенія съ Остѣ-Индіею.

Стремленіе къ обладанію этимъ путемъ руководило еще гениальнымъ императоромъ Петромъ I въ тѣ дни, когда современникъ его, ханъ хивинскій, предлагалъ ему принять подъ свое покровительство свое ханство; предложеніе это было принято Петромъ именно съ цѣлью открыть для Россіи, такъ горячо имъ любимой, непосредственныя торговыя сношенія съ Индіею, считавшеюся тогда земнымъ раемъ.

Какъ неудачная экспедиція князя Бековича-Черкаскаго (1717 г.), такъ и проэктъ Петра Великаго — создать русскую гвардію при дворѣ хана хивинскаго и бухарскаго эмира — имѣли конечную цѣлью именно обезпечить за Россіею непосредственныя торговыя сношенія съ Индіею.

Не прошло еще 30-ти лѣтъ съ того времени, какъ Павелъ Петровичъ Семеновъ (въ 1856 г.) впервые всту-

пилъ въ дикія страны средней Азій и поднялся на высоты Темургу-Тага; нынѣ эта огромная система горъ, во всѣхъ главныхъ пунктахъ, является открытою для географическихъ знаній.

Эта, достойная удивленія, заслуга всецѣло принадлежитъ русскимъ — съ Петра Великаго, положившаго начало географическимъ изслѣдованіямъ и въ среднюю Азій, продолженнаго въ славное царствованіе Александра II, подъ руководствомъ военнаго министра Милютина и его товарища — Обруча, которые, при дѣятельномъ участіи Императорскаго географическаго общества для географической науки, по отношенію къ Средней Азій совершили то же, что англичане сдѣлали изслѣдованіями въ Индіи.

Возлѣ ученыхъ трудовъ и изслѣдованій Павла Петровича Семенова (1856—57), при содѣйствіи генераловъ Черныяева, фонъ-Кауфманна, Колпаковского, Абрамова, Розенбаха, въ изслѣдованіи Средней Азій отличились:

Фредченко, А. Голубевъ, Григорьевъ, Влангали, Венюковъ, Сѣверцевъ, Проценко, Баронъ Фридрихъ фонъ-Остенъ-Сакенъ, Полторацкій, Галькинъ, Буяковский, Валихановъ, Глуховскій, Татаринъ, Рейнталь, Огородниковъ, Баронъ А. В. фонъ-Каульбарсъ, Шарнгоретъ, Петровскій, П. И. Небольсинъ, Пржевальскій, Гейнсъ, Костенко, Баронъ П. А. Аминовъ, Куропаткинъ, Шварцъ, Маевъ, Гребенкинъ, Арендаренко, Хорошхинъ, Аристовъ, А. Ивановъ, Вутаковъ, Ибрагимовъ, Загряжскій, А. Л. Кунъ, Пантусовъ, Минаевъ, Потанинъ, Мушкетеровъ, Радловъ, Мидендорфъ, Регель и др.,

которымъ географическая наука по изслѣдованію Средней Азіи много обязана за ихъ открытія средне-азиатскихъ, доселѣ неизвѣстныхъ странъ.

Никто лучше англичанъ не сознаетъ, что русскій колоссъ, обнимающій нынѣ одною рукою Центральную Азію и,—который, если онъ пожелаетъ немного далѣе простереть свою длань,—достигнетъ древнихъ историческихъ путей въ Индію,—Ваміанскихъ и Боланскихъ проходовъ,—и другою рукою охватитъ всю восточную Азію.

Въ этомъ именно заключается тотъ вопросъ міроваго значенія,—въ которомъ, повидимому, самою судьбою суждено Россіи, во что-бы то ни стало, сохранить за собою гегемонію во внутреннихъ торговыхъ сношеніяхъ съ Азією.

Для Россіи путь лежитъ открытымъ съ высоты Урала и Кавказа, какъ въ центральную Азію, такъ и въ Китай, до бережья Тихаго Океана. Подобно безбрежному морю, предъ очами наблюдателя представляется обширная равнина, для путешественника, спускающаго съ горнаго хребта, раздѣляющаго Европу съ Азією, и не охватимую для глаза, неизмѣримую, во глубь Азіи, до подножья исполинскихъ горъ, которыхъ никогда не превышенныя высоты составляютъ горный узелъ той части свѣта—тѣхъ мѣстностей, гдѣ—еще не такъ давно—наши изслѣдователи наталкивались на слѣды китайской цивилизаціи.

Эти равнины какъ бы созданы для проложенія крупныхъ рельсовыхъ путей, которые нынѣ духъ русской, полной силъ, предприимчивости, мощно сооружаетъ и энергически стремится довести до конца.

Въ настоящее время русско-европейская желѣзнодорожная сѣть, по направленію къ Азіи, иметъ четыре конечныхъ пункта:

- 1) Тюмень,
- 2) Оренбургъ,
- 3) Баку и
- 4) Самаркандъ.

Каждый изъ здѣсь перечисленныхъ конечныхъ пунктовъ является исходною точкою новыхъ желѣзнодорожныхъ проѣзтовъ, имѣющихъ пѣлю далѣе углубляться въ Азію.

Изъ Тюмени проецируется сооруженіе огромнаго сибирскаго рельсоваго пути—Тюмень-Владивостокъ.

Изъ Баку русско-персидская желѣзнодорожная сѣть несомнѣнно будетъ доведена до Персидскаго залива и ожидается съ нетерпѣніемъ соединеніе, въ одной изъ станцій Закаспійской желѣзной дороги, съ Остъ-индскою желѣзнодорожною сѣтью.

Да равнѣ можетъ быть иначе при постоянномъ ростѣ и расширеніи границъ русскаго царства?

За послѣднее полу-столѣтіе Россія приобрѣла въ Центральной Азіи территорію въ 65.265 квадратныхъ географическихъ миль, съ населеніемъ болѣе 10 милліоновъ человекъ.

Границы русской имперіи, благодаря приобретеніямъ Игнатъева (Усеурійскій край), а также завоеваніямъ Черняева, Колшаковского и Кауфмана (Туркестанъ, Кульджа, Ферганская область и Самаркандъ), охватили, такъ сказать, со всѣхъ сторонъ Небесную имперію и, съ другой стороны, приблизились къ Индіи на сто миль; въ данную минуту обоюдные интересы этихъ трехъ державъ, величайшихъ въ мірѣ по пространству своему,

настолько близко сходятся уже между собою, как никогда доселѣ. вспомнимъ, при этомъ, одно: эти три державы, обладавъ населеніемъ свыше 700 милліоновъ, могутъ, въ случаѣ нужды, выставить вооруженную силу въ 40 милліоновъ человѣкъ...

Нынѣ эти три державы еще болѣе сближаются сооруженіемъ новыхъ желѣзно-дорожныхъ линій, не только не представляющихъ конкуренціи морскимъ путямъ сообщенія, но, напротивъ того, восполняющимъ взаимно другъ друга, содѣйствуя взаимному процвѣтанію.

За послѣднее двадцати-лѣтіе мы съ особымъ вниманіемъ относилась къ многочисленнымъ англійскимъ, французскимъ, нѣмецкимъ и американскимъ желѣзно-дорожнымъ проєктамъ; вполне серьезно и не безъ талантовъ обсуждались проєкты такихъ важныхъ желѣзно-дорожныхъ путей, какъ, напримѣръ, Евфратская линія (изъ Скутари въ Багдадъ); международная русско-персидская линія (изъ Тифлиса, чрезъ Тегеранъ, къ Бендеръ-Буширь); сибирско-китайская линія (отъ Урала на Владивостокъ и Пекинъ); несмотря на всю свою грандіозность, проєкты эти, пока, остаются лишь проєктами идеальными и едва-ли въ скоромъ времени получатъ осуществленіе, несмотря на выдающіяся имена ихъ составителей: Богдановича, Росселя, Лессепса, Раулинсона, Котара, Рихтгофена, Бернгауза, Гохштеера и другихъ.

Мысль о сооруженіи среднеазиатской или закаспійской желѣзной дороги явилась послѣ перваго бесплоднаго похода противъ Туркменъ (въ 1879 г.); когда начальство надъ второй экспедиціею, ставшею неизбежною, было ввѣрено генералу Скобелеву. Покойный генералъ, въ видахъ облегченія движенія впередъ и

для обезпеченія тыла, поставилъ дѣло сооруженія желѣзно-дорожнаго пути отъ Каспія до предѣловъ оазиса, какъ *conditio sine qua non*; на сооруженіе это было изъявлено Высочайшее соизволеніе, и таковое было поручено генералу Анненкову, который по повелю Ахалтекинской экспедиціи назначенъ былъ начальникомъ тыла, военныхъ транспортовъ и эвакуаціи. Послѣднимъ была сооружена въ 1881 году, такъ называемая, Михайловская военная дорога, — отъ Михайловской бухты (близъ русскаго военнаго поста Красноводска) до Кызыль-Арвата (217 верстъ).

Послѣ покоренія Ахаль-Теке, дѣло на томъ и остановилось было, но, затѣмъ, вслѣдствіе Высочайшаго повелѣнія (20 мая 1885 года) дѣло тѣмъ энергичнѣе было подвинуто впередъ, и генераломъ Анненковымъ продолжена далѣе линія, отъ новаго исходнаго пункта на восточномъ побережьѣ Каспія, Узунъ-Ада, Кызыль-Арвата (242 в.) на Асхабадъ (447 в.) и доведена (14 июля 1886 г.) до Мерва, — считавшейся недоступною столицею Туркменовъ (773 версты). Затѣмъ, безъ промедленія, было предпринято сооруженіе дальнѣйшей желѣзнодорожной линіи по направленію къ сѣверо-востоку, къ Аму-Дарьѣ, до г. Чарджуя (1005 верстъ), расположеннаго на лѣвомъ берегу названной рѣки, чрезъ безотрадную почти двухъ-сотъ верстную степь. Въ концѣ 1887 года линія эта была уже окончена, и бухарское населеніе Чарджуя съ изумленіемъ привѣтствовало прибытіе первой „огненной арбы“...

Непосредственно затѣмъ предпринято было и сооруженіе, многотрудное и дорого стоящее, почти четырехъ-верстнаго длиною деревяннаго желѣзнодорожнаго моста чрезъ Аму-Дарью. Это сооруженіе, въ свою оче-

редь, было окончено вполне удовлетворительно, чѣмъ установлено было прямое желѣзнодорожное сообщеніе между западною границею Бухарскаго ханства и главнымъ нашимъ каспійскимъ портомъ, Красноводскомъ. Затѣмъ, благополучно доведено до конца и проложеніе рельсоваго пути чрезъ Бухару (1107 верстъ), и нынѣ Самаркандъ, вѣкогда столица Тамерлана, такъ сказать — сердце Азии, соединенъ съ Европою желѣзно-дорожнымъ путемъ, протяженіемъ въ 1360 верстъ, построеннымъ русскими и изъ русскаго матеріала.

Столь быстрое сооруженіе желѣзной дороги, пролегающей почти на тысячу километровъ по однимъ туркменскимъ степямъ, само по себѣ уже является краснорѣчивымъ примѣромъ человѣческой энергии; трудность выполненія подобной задачи тѣмъ болѣе ярко выступаетъ впередъ, если принять въ соображеніе: враждебное настроеніе хищническаго населенія обширныхъ степей, климатическія условія, недостатокъ воды и, вслѣдствіе того, отсутствіе всякой растительности, и, наконецъ, самое существованіе нашихъ пионеровъ, во время совершенія труда своего оставшихся какъ-бы отрѣзанными отъ остальнаго жизнерадостнаго міра...

Прямое чувство справедливости побуждаетъ насъ теперь съ восторженнымъ удивленіемъ взирать на покойнаго генерала Скобелева, во главѣ неустрашимаго, беззавѣтно мужественнаго и доблестнаго отряда въ двукратную экспедицію съумѣвшаго покорить до того времени ни разу еще не отерпѣвшихъ пораженія Туркменъ, (Нуръ-Верди-ханъ, вождь Ахала и Мервцевъ въ 1855 году на голову разбилъ Хивинцевъ, въ 1871 г. — Переовъ, а въ 1879 году — русскихъ); результатомъ побѣдъ покойнаго героя явилась нынѣ возможность для

Россіи быстрого и мирнаго занятія Мерва и фактическаго присоединенія къ Имперіи всего Закаспійскаго края.

Говоря объ этомъ, — нельзя обойти молчаніемъ того неоцѣнимаго качества добродушнаго и прирожденно скромнаго русскаго солдата, которое дало ему возможность, побѣдивъ силою оружія одичалыя племена Средней Азии, въ то-же время, чисто братскимъ, дружественнымъ отношеніемъ къ побѣжденнымъ — вывести ихъ на путь просвѣщенія и поддержать ихъ первые шаги на этомъ пути. Въ этомъ отношеніи русской воинъ, въ непродолжительное время за какіе-нибудь четыре года, блистательно выполнилъ свою задачу и завоевалъ себѣ вполне заслуженныя симпатіи въ средѣ Азіатовъ, — условіе, безъ котораго все дѣло проложенія рельсоваго пути за Каспіемъ представлялось-бы болѣе, чѣмъ сомнительнымъ. Сооруженіе Закаспійской желѣзной дороги руками русскаго воина влетаетъ новый листъ въ вѣчающіе нашу армію лавры; заслуга-же руководителя свершавшихъ это великое дѣло, генерала Анненкова, не ограничивается простымъ выполненіемъ долга предъ Царемъ и отечествомъ; его заслуга велика предъ всемъ человѣчествомъ: постройкою Закаспійской дороги генераль Анненковъ открылъ доступъ цивилизації въ самыя отдаленныя мѣста населеннаго міра.

Тихоокеанскую желѣзную дорогу (Нью-Йоркъ — С. Франциско) принято считать за замѣчательнѣйшее изъ существующихъ трансконтинентальныхъ желѣзнодорожныхъ сооруженій. Линія эта — (5320 километровъ) — соединяетъ расположенныя къ востоку отъ Скалистыхъ Горъ штаты Сѣверо-американскаго союза, представляющія населеніе около 40—50 милліоновъ, съ торговою

метрополию побережья Тихаго океана, гдѣ населеніе значительно менѣе густо.

Несравненно крупнѣйшимъ, нежели эта названная транзитная дорога, желѣзно-дорожнымъ сооруженіемъ представляется построенная генераломъ Анненковымъ дорога отъ Каспійскаго моря, чрезъ Асхабадъ, Мервъ, Аму-Дарью, Бухару и Самаркандъ, ибо дорога эта соединила рельсовымъ путемъ могущественную Россійскую Имперію, обладающую болѣе, нежели 100-милліоннымъ населеніемъ, съ народами Центральной Азіи. Закаспійская дорога доводитъ вліяніе нашего могучаго отечества до предверья Персіи, Афганистана, Индіи и Китая, пробуждая, такимъ образомъ, къ экономическому и культурному развитію населеніе этихъ странъ, остававшихся до сей поры какъ-бы забытыми судьбою и коснѣвшихъ въ неподвижности, одичалости, невѣрїи и деспотизмѣ.

Народы любятъ дѣятельность и энергію своихъ государственныхъ мужей, полководцевъ и, вообще, великихъ своихъ соотечественниковъ, которыхъ дѣла, сооруженія и т. п. легко доводятъ ихъ до энтузіазма, въ особенности когда съ ними связана польза или слава страны.

Народы въ особенности любятъ, когда ихъ великіе національные дѣятели, одушевленные гениальными идеями, беззаветно, съ самопожертвованіемъ и энергіею, — сами осуществляютъ идеи тѣ; имена этихъ мужей не сглаживаются со скрижалей народной памяти.

Авторъ неоднократно слышалъ, изъ устъ старыхъ далматскихъ славянъ, разказы о томъ, съ какими затрудненіями было сопряжено, въ началѣ текущаго столѣтія, снабженіе бѣдной Далматїи порядочною ѣзжаюю дорогою, съ сѣвера на югъ страны. Автору говорили: „Австріяцы

въ теченіи восьми лѣтъ обсуждали проектъ постройки дороги въ Далматїи, и за все это время, не выстроили ни одной сажени дороги. Когда-же, при Наполеонѣ I, французы, подъ начальствомъ маршала Мармонта, — вполнѣдствіе герцога Рагузкаго — заняли страну и взяли за свою цивилизаторскую миссію, дѣло сразу пошло иначе: „Marmont est monté à cheval pour faire les routes et quand il en est descendu, elles étaient terminées“. ¹⁾ (Мармонтъ сѣлъ на лошадь, чтобы строить дороги; когда онъ слѣлъ съ коня — дороги были готовы).

Нѣчто подобное, въ отношенїи быстроты, но въ несравненно крупнѣйшемъ и важнѣйшемъ масштабѣ, можно сказать и про строителя русской Закаспійской желѣзной дороги, генерала Анненкова, который, сѣвъ на берегу Каспія на первый выгруженный тамъ паровозъ, двинулся на немъ съ запада на востокъ, чрезъ Асхабадъ, Мервъ, Чарджуй, Бухару и Самаркандъ, и когда онъ приказалъ остановить этотъ паровозъ, онъ увидѣлъ за собою сооруженную уже желѣзную дорогу отъ Узунъ-Ада до древней столицы Тамерлана, протяженіемъ въ 1360 верстѣ.

Этотъ титановъ трудъ былъ со славою доведенъ до конца неутомимымъ генераломъ!

Сказочныя страны древняго Турана, изъ центровъ котораго, по изслѣдованіямъ новѣйшихъ ученыхъ, во времена глубокой древности распространились первые лучи культурнаго свѣта; тѣ отдаленныя страны, въ которыхъ Зороастръ преподавалъ древнимъ Вактрїйцамъ свѣтъ своего нравственнѣйшаго ученія, руководящаго въ жизненномъ пути иранскими племенами; тѣ государства,

¹⁾ Mémoires du duc de Raguse.

гдѣ, затѣмъ, до своего апогея дошли роскошь и блескъ дворовъ восточныхъ азіатскихъ властителей и которыя, въ свою очередь, пали подъ напоромъ могущественныхъ завоевателей, наводнившихъ эти страны покорными ихъ волѣ дикими ордами, и отошли во тьму историческаго забвенія; тѣ самыя страны, куда, до позднѣйшихъ еще временъ, ни одинъ европейскій путешественникъ не отваживался вступать, не рискуя своею жизнью въ средѣ фанатическаго населенія, враждебнаго всему европейскому;—страны эти, говоримъ мы, нынѣ, благодаря Закаспійской желѣзной дорогѣ, включены въ сообщеніе съ остальнымъ міромъ, міромъ цивилизованнымъ; эти области отнынѣ будутъ получать свою долю въ благодѣніяхъ, изливаемыхъ на міръ цивилизаціею. Эту труднѣйшую задачу со славою разрѣшила Россія!

Закаспійская желѣзная дорога, — отъ Каспія до Самарканды — сооружена; поѣзда безопасно катятся по дикимъ степямъ узбековъ и туркменскихъ наѣзниковъ, по степямъ, нѣкогда славившимся именно своими опасностями; нынѣ путешественникъ, если онъ того пожелаетъ, можетъ въ теченіе десяти дней изъ Петербурга достигнуть могучей рѣки, древняго Оксуса и на берегахъ ея переноситься мыслію ко временамъ Зороастра и мечтать о доисторической Вактрій.

Выполненная строителемъ дороги, человѣкомъ съ неутомимою энергіею и силою воли, задача — велика какъ въ цивилизаторскомъ, такъ и въ политическомъ отношеніи, если принять во вниманіе, что сооруженіемъ этимъ сразу охватываются жизненные нити Англии. Въ мірѣ не было еще примѣра чтобы, въ теченіе трехъ лѣтъ и съ затратою 16 милліоновъ рублей, было закончено сооруженіе, благодаря которому открыты нынѣ блага цивили-

заціи для странъ, въ теченіе многихъ вѣковъ оставшихся какъ-бы отрѣзанными отъ всего культурнаго міра, и благодаря которому обезпечивается миръ и безопасность въ средѣ племенъ, которыя еще недавно, до разгрома Геокъ-Теле и присоединенія Мерва, считались отчаянными и смѣлѣйшими разбойниками и нарушателями мира.

При взглядѣ на карту мы замѣчаемъ, что Черное море является чѣмъ то въ родѣ грандіознаго сборнаго пункта и резервуара массы, идущихъ съ запада комунікаціонныхъ линій, различныхъ водныхъ торговыхъ путей, европейскихъ, африканскихъ и американскихъ пароходныхъ линій, которыя черезъ проливы (Дарданеллы и Босфоръ) сосредоточиваются въ Черномъ морѣ и соприкасаются въ тоже время, съ русскими, турецкими, болгарскими и румынскими желѣзнодорожными линіями.

Закавказская желѣзная дорога прямо соединяетъ всѣ сходящіяся въ Черномъ морѣ торговые пути съ Каспіемъ, посредствомъ единственной линіи: Поти — Батумъ — Баку; отъ Баку идетъ прямое пароходное сообщеніе съ Узунъ-Ада, откуда, затѣмъ, сооруженная генераломъ Анненковымъ Закаспійская дорога соединяетъ упомянутую богатую сѣть путей съ востокомъ, черезъ Асхабадъ, Мервъ, съ древнимъ Оксусомъ, — Аму-Дарьей.

Въ древнее время по этой рѣкѣ, какъ извѣстно, всѣ произведенія Центральной Азіи сплавлялись къ Каспійскому морю; нынѣ же, на глазахъ нашихъ, тамъ возникаетъ русская торговая флотилія, къ которой въ непродолжительномъ времени присоединится и необходимая охрана канонерокъ.

Теченіе Аму-Дарьи, еще во времена древности, какъ бы являлось указаніемъ на то, что именно здѣсь тотъ

великій путь, по которому должны сбываться съ Востока на Запад богатства Центральной Азіи.

Мало того: по этому пути слѣдовали величайшіе завосватели, направлявшіеся какъ съ Запада на Востокъ, такъ и въ Европу изъ Центральной Азіи:—Александръ Великій,—Чингизъ-Ханъ—Тамерланъ! Этими же путемъ пользовался обмѣнъ произведеній Запада съ произведеніями дальнаго Востока, прерываемый, по временамъ, лишь возникавшей войною и сопряженными съ дорогою опасностями, или затрудняемой конкуренціею успѣховъ судоходства, пользующагося такими вспомогательными сооружениями, какъ, на примѣръ, прорытіе Суэцкаго перешейка. На то, съ какою послѣдовательностью, основанною на географической неизбѣжности, Россія, въ развитіи своей государственной жизни, слѣдила за этимъ великимъ торговымъ и военнымъ путемъ—указываютъ: какъ намѣренія Петра Великаго, относительно Аму-Дарьи и Аральскаго моря, такъ и неоднократныя попытки императрицы Анны открыть путь въ Бухару и направить таковой чрезъ Оренбургъ.

Всѣ эти цѣлесознательныя попытки и стремленія осуществились въ славное царствованіе Императора Александра III, при просвѣщенномъ и энергическомъ военномъ министрѣ Петрѣ Семеновичѣ Ванновскомъ,—сооруженіемъ Закаспійской желѣзной дороги.

Вызванное, правда, военными потребностями, но достигнутое чисто мирными средствами, это великое дѣло обезпечить въ Азіи могущество Россіи на долго и вѣрнѣе всевозможныхъ военныхъ подвиговъ.

Сооруженіе Закаспійской желѣзной дороги не только вполне обезпечиваетъ, въ техническомъ и политическомъ отношеніи, возстановленіе историческаго торго-

ваго пути между Западомъ и Востокомъ; дорога эта являетъ возможность русскимъ полкамъ быстро двинутися вглубь Азіи, въ томъ случаѣ, если-бы какой-либо врагъ Россіи угрожалъ ей жизненнымъ интересамъ въ Центральной Азіи...

Словомъ, сооруженіе средне-азиатской, или, такъ называемой, Закаспійской желѣзной дороги, отъ Каспія до Самарканда, на протяженіи 1.360 верстъ,—представляется намъ совершившимся фактомъ.

Въ то время, пока грандіозные, пресловутые желѣзнодорожные проекты европейскихъ и американскихъ инженеровъ не выходятъ еще изъ области идеальнаго,—Закаспійская дорога генерала Анненкова, о которой тому назадъ не болѣе восьми лѣтъ и рѣчи еще не было, но сооруженія которой тѣмъ не менѣе оцасались въ Англіи,—окончена и является русскимъ національнымъ памятникомъ, на которомъ дѣло, конечно, не можетъ остановиться.

Россія должна употребить всѣ мѣры къ тому, чтобы преобразовать Закаспійскую желѣзную дорогу въ дорогу дѣйствительно *Центрально-Азіатскую* и довести ее до соединенія съ Остѣ-Индскими желѣзно-дорожными линиями.

Эта задача русскаго правительства является болѣе важною, нежели какія-либо возможныя, дальнѣйшія территориальныя завоеванія въ Средней Азіи.

Если Россія не поторопится выполненіемъ этой задачи,—Англія постѣшитъ предупредить ее, съ дѣльно возможно-скорѣйшаго въ будущемъ парализированіи выполнения этого проэкта.

Англичане прекрасно сознаютъ то необытное значеніе, которое связано съ сооруженіемъ подобной

средне-азиатской желѣзной дороги; въ своемъ небезосновательномъ опасеніи, они уже теперь стремятся, по мѣрѣ возможности, напередъ поставить помѣху этому предпріятію, во вредъ русской торговлѣ и промышленности и для усиленія своего политическаго вліянія: англичане уже теперь озабочены постройкою желѣзной дороги отъ Измида, чрезъ Малую Азію, въ Діарбекиръ, и оттуда въ Персію, и далѣе чрезъ Белуджистанъ, въ Индію,—для того, чтобы сдѣлать невозможнымъ русско-индійское желѣзно-дорожное сообщеніе.

Англія даже не отступается предъ постройкою колоссальнаго моста чрезъ Босфоръ (который, по проекту инженера Реблинга, обойдется въ 22½ милліона марокъ)—ни предъ тѣми препятствіями, которыя представляетъ желѣзнодорожной постройкѣ малоазійскій горный хребтъ (Тавръ) и безводныя степи Ирана.

Они это уже доказали постройкою, дорогою и крайне трудною, военной дороги отъ Шикарпура до Кветты Воланскими проходами.

Малѣйшее бездѣйствіе Россіи, въ данномъ случаѣ, Англія съумѣетъ эксплуатировать въ свою пользу, и, соорудивъ нынѣ проектируемую ею малоазійскую желѣзную дорогу,—энергически будетъ противиться всякому соединенію своей остъ-индской желѣзной дороги съ русскою желѣзнодорожною линіею.

Съ прорытіемъ Суэцкаго перешейка вопросъ о соединеніи Европы съ Индіею рельсовымъ путемъ,—сталъ вопросомъ общаго интереса. Съ точки зрѣнія торговли, Англія болѣе всѣхъ другихъ націй является заинтересованною въ дѣлѣ сооруженія такого сообщенія.

Два паровыхъ сообщенія, моремъ и сухимъ путемъ, ни въ какомъ случаѣ не вредятъ другъ другу конку-

ренціею; они, напротивъ того, взаимно восполняютъ одинъ другаго, устанавливая удобнѣйшую и легчайшую связь для коммерческихъ цѣлей и соразмѣрно усиливая торговое движеніе.

Совершенно иное произошло-бы, если бы конкурировали между собою два желѣзнодорожныхъ пути въ Индію...

Открытіемъ Закаспійской желѣзной дороги положено начало дорогѣ въ Индію чрезъ Россію. Путь этотъ составляетъ 4326 миль, (7571 верста) и, въ данную минуту, приобретаетъ особое значеніе. Если англичане, со своей стороны, продолжаютъ свою желѣзную дорогу изъ Кирла или Сиби, чрезъ Кандагаръ, на Герать, и Россія также проложитъ свой рельсовый путь отъ станціи Душакъ, чрезъ Серахсъ, тоже на Герать,—то изъ Парижа въ Шикарпуръ, напримѣръ, можно будетъ достигнуть по желѣзной дорогѣ за *одиннадцатия сутки*, включая сюда даже небольшой переѣздъ водою чрезъ Каспій,—изъ Баку въ Узунъ-Ада.

Въ то же время путь этотъ явится кратчайшимъ и наиболее практичнымъ, связывающимъ рельсами Европу съ западною границею Индіи, и направляющимся изъ Парижа, — *via* Варшава, — Москва, — Баку, — Узунъ-Ада, — Серахсъ, — Герать, — Кандагаръ, — Кветта, — до Шикарпура.

Съ какой бы точки зрѣнія мы не взглянули на Закаспійскую желѣзную дорогу:—стратегическо-политической, торгово-экономической, финансовой, научно-географической, культурно-исторической, международной или патріотической,—сооруженіе это бесспорно представляется однимъ изъ важнѣйшихъ результатовъ, благополучно достигнутыхъ въ славное царствованіе Императора Александра III; событіе это имѣетъ одинаковое

значение для интересов русских, как материальных, так и моральных, и, в то же время, представляется событием неизмеримой международной важности.

В *стратегическо-политическом* отношении Закаспийская желѣзная дорога является сооружением, которого наиболее опасались англичане; доказательствомъ этому служить та масса брошюръ, которыя указывали на исключительную опасность этой дороги, предъ другими проектами, для английскихъ владѣній въ Индіи; противникамъ этой дороги въ Россіи является удовлетворениемъ то обетодательство, что какъ идея сооружения дороги, такъ и самое осуществленіе ея генераломъ Анненковымъ — представляются бесспорно счастливыми, въ то время, какъ сами враги русской политики въ Средней Азіи отдають должное значенію этому событію.

Никто въ Россіи такъ ясно не указалъ на то, — какой важный элементъ, посредствомъ постройки и эксплуатированія для военныхъ цѣлей желѣзныхъ дорогъ, наступилъ въ современномъ способѣ веденія войны, — какъ создатель русскаго военнаго желѣзно-дорожнаго дѣла, — строитель Закаспийской дороги, который всю жизнь свою посвятилъ изученію вопросовъ: о введеніи въ русскую армію специальныхъ желѣзно-дорожныхъ командъ, о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ для военныхъ цѣлей, и о дѣлѣ перевозки войскъ, и котораго практическія познанія увѣнчались необычайнымъ успѣхомъ для Россіи, во время русско-турецкой войны и Ахаль-Текинской экспедиціи; теперь всѣ мы вмѣстѣ съ нимъ постигаемъ, какое вліяніе имѣють желѣзныя дороги при военныхъ дѣйствіяхъ, и какъ это вліяніе все еще усиливается съ расширеніемъ сѣти рельсовыхъ путей.

Наилучшая организація боевыхъ средствъ, лучшее вооруженіе и устройство арміи — въ наше время получаютъ свое настоящее значеніе лишь въ томъ случаѣ, когда удастся быстро доставить войска изъ мѣстъ ихъ мирнаго расположенія — къ угрожаемымъ врагомъ границамъ, т. е., если въ наличности имѣются потребности для перевозки крупныхъ войсковыхъ массъ перебозочными средствами и если, также, желѣзно-дорожная сѣть въ достаточной мѣрѣ къ тому приспособлена и развита.

Военное значеніе желѣзныхъ дорогъ, по преимуществу, — *стратегическое*. Какъ веденіе войны, такъ и руководство въ сраженіи, благодаря желѣзнымъ дорогамъ, ставится въ большую независимость отъ условій времени и мѣстности; война выигрываетъ сокращеніемъ времени ея веденія и энергичностью своего веденія то, что для благосостоянія и цивилизаціи утрачивалось бы въ случаѣ ея продолжительности.

Пользованіе рельсовыми путемъ стало нынѣ весьма разнообразнымъ. Но наиболее важную роль рельсовый путь играетъ при открытіи военныхъ дѣйствій, когда вопросъ заключается въ доставленіи возможно болѣе значительныхъ массъ войскъ къ отдаленнымъ границамъ.

Изъ двухъ воюющихъ армій та именно находится въ болѣе благоприятныхъ условіяхъ, которая первая закончитъ свою первоначальную мобилизацію, т. е. та, которая первая успѣла собрать войска свои изъ мѣстъ мирныхъ стоянокъ и сосредоточить ихъ въ тѣхъ пунктахъ, которыя она избрала исходомъ своихъ военныхъ операцій; отсюда проистекаетъ неизбежность усиленнаго вліянія стратегіи на сооруженіе рельсовыхъ сообщеній въ мирное время.

Англичане, пожалуй, и правы, относясь такимъ образомъ къ *русской* Закаспійской желѣзной дорогѣ, разь они намѣрены преслѣдовать свою эгоистическую политику относительно Афганистана, населеніе котораго представляется почти единственнымъ въ Азія—честнымъ, храбрымъ и свободолюбивымъ—и, къ слову сказать, населеніе, полную независимость котораго Россія всегда уважала и ограждала отъ посползновеній англійскихъ интересовъ.

Мы еще прекрасно помнимъ то время, когда Россіи приходилось ограничиваться прежними путями сообщенія, которые вели къ пространнымъ и важнымъ областямъ средней Азіи. Мы еще помнимъ тысячеверстный путь, чрезъ Закаспійскія степи, въ Мервь или Култукъ, Усть-Юрть или Мангишлакъ къ Аральскому морю, или къ Аму-Дарьѣ, даже съ окончаніемъ уже постройки Оренбургской желѣзной дороги. Пути эти усыяны костями русскихъ воиновъ; по нимъ бесплодно, чтобъ не сказать больше, двигались многочисленные караваны и экспедиціи въ года: 1717—князя Бековича-Черкаскаго, 1839 г.—генерала Перовскаго, 1873 г.—генерала Кауфмана, 1879 г.— генераловъ Лазарева и Ломакіна; экспедиція генерала Скобелева, въ 1881 г., закончившаяся занятіемъ Геокъ-Тепе, вполне искупила всѣ принесенныя жертвы.

До тѣхъ поръ, пока пути сообщенія Россіи съ ея владѣніями на востокѣ находились въ зависимости отъ летучихъ степныхъ песковъ, солнечнаго зноя, сѣвѣжныхъ бурь и мятежей, въ зависимости отъ разбойничьихъ шаекъ и безпокойныхъ сосѣдей, объ обезпеченіи таковыхъ и о тѣсной связи и постоянномъ сообщеніи съ занятыми нами средне-азіатскими областями не могло быть и рѣчи.

Какъ дорога *стратегическая* или операціонный базисъ для дѣйствій противъ враговъ нашихъ въ Азіи,—Закаспійская желѣзная дорога уже оказала Россіи немаловажныя услуги. Дорога эта тѣсно связана съ замѣчательнѣйшею военною экспедиціею послѣдняго времени — экспедиціею генерала Скобелева въ 1880—81 годахъ; ибо по этому пути, отъ Михайловской бухты къ Кызылъ-Арвату, препровождались транспорты: войскъ, тяжелыхъ орудій, вообще военныхъ снарядовъ, провіанта, транспорты больныхъ и раненыхъ, къ Ахаль-Текинскому оазису и обратно; этимъ, въ значительной степени, была облегчена генералу Скобелеву его побѣда при Геокъ-Тепе. Этотъ-же путь подготовилъ и выполнѣ мирное завоеваніе (подготовленное разумно съ двухъ сторонъ: Асхабада и Тегерана) генераломъ Ал. В. Комаровымъ—Мерва, и далъ возможность совершить это приобрѣтеніе безъ всякаго риска.

Закаспійская желѣзная дорога — сооруженіе ея—одновременно съ этимъ явилась крупнымъ факторомъ въ дѣлѣ благополучно разрѣшеннаго, но вначалѣ угрожавшаго значительными опасностями, вопроса объ урегулированіи русско-афганской пограничной черты.

Существованіе этой дороги будетъ и въ будущемъ оказывать крайне благотѣльное вліяніе на политическое состояніе Бухары, Афганистана, Персіи и Индіи; въ Россіи, отнынѣ, нѣтъ причинъ опасаться, съ этой стороны, нарушенія мира въ скоромъ будущемъ; успѣхъ движенія русскихъ войскъ, въ этомъ направленіи, отнынѣ можетъ считаться обезпеченнымъ,—обстоятельствомъ, въ высшей степени долженствующее содѣйствовать сохраненію спокойствія въ средней Азіи.

Нечего много распространяться о томъ чрезвычайно важномъ стратегическомъ значеніи для Россіи подобной дороги, доставляющей возможность съ легкостью перевозить русскія войска, въ томъ или другомъ направленіи и распредѣлять таковыя къ угрожаемымъ пограничнымъ пунктамъ, и часть своей арміи изъ центра имперіи или изъ Кавказа, во всякое данное время и въ каждомъ данномъ пунктѣ, примѣнять въ случаѣ надобности.

Въ настоящее время Россія уже располагаетъ довольно значительными вооруженными силами въ центральной Азіи; въ случаѣ надобности, при необходимости движенія противъ вѣшняго врага русскіхъ гарнизоновъ въ Асхабадѣ, Мервѣ, Серахсѣ, Пенждѣ, Чарджуѣ и Керки—по направленію къ Индіи, Афганистану или Персіи—представляется возможность быстрой доставки къ нимъ резервовъ и поддержки ихъ, будь то со стороны Ташкента, Фергана, Кати-Кургана и Самарканда, или со стороны Узунь-Ада, Кавказа и волжскаго бассейна, направляя резервы тѣ по Закаспійской дорогѣ; такимъ образомъ, въ довольно непродолжительномъ времени, можетъ быть сосредоточена хоть 100.000-ная армія, которая для движенія своего отъ закасп. ж. д. можетъ пользоваться воловьими повозками, освобождаясь отъ зависимости передвигенія при помощи каравановъ верблюжьи ихъ, дорого стоящихъ и такъ легко погибающихъ.

Для ускоренія транспортированія къ Каспію, къ дѣлу могли бы быть привлечены крупныя волжскіе пароходы общества „Кавказъ и Меркурій“, равно какъ и пароходы обществъ: „Лебедь“, „Самолетъ“, „Волга“, „Русское Общество Пароходства и Торговли“, не говоря уже о томъ, что, въ крайнемъ случаѣ, для той-

же дѣла могутъ быть употреблены и суда Балтійскаго моря, доставленные къ Каспію по внутренней системѣ каналовъ.

При операціяхъ своихъ противъ Индіи, Персіи или Афганистана, само собою разумѣется, что такая многочисленная армія можетъ найти опору лишь въ волжскомъ бассейнѣ и Кавказѣ, не нуждаясь въ какой-либо помощи съ иной стороны.

Во всемъ мірѣ никогда еще естественныя условія не указывали столь ясно на дѣлсообразность подобной дороги. Именно энергическій прорѣзъ степей, пустынь Арало-Каспійской низменности—является здѣсь какъ правильное разрѣшеніе проблемы объ устройствѣ въ той мѣстности путей сообщенія, такъ какъ объѣздныя пути, при помощи побочныхъ или параллельныхъ линій, пока еще надолго останутся въ области желаній. Къ главнымъ станціямъ Закаспійской желѣзной дороги примыкаютъ все средне-азіатскіе караванныя пути и линіи сообщенія, врата которыхъ: на Иртышѣ, на Или и на истокахъ Сыръ-и Аму-Дарьи находятся уже подъ державою Русскаго Царя; едва-ли можно сомнѣваться въ томъ, что только что оконченная сооруженіемъ Закаспійская желѣзная дорога неизбѣжно предоставитъ Россіи монополию въ средне-азіатской торговлѣ и, въ случаѣ продолженія той дороги до Индіи, окончательно утвердитъ владычество Россіи въ тѣхъ областяхъ.

Для обширныхъ безводныхъ пространствъ Закаспійскаго края новая дорога получаетъ еще большее значеніе и является единственнымъ средствомъ къ устраненію тѣхъ затрудненій, которыя явятся въ случаѣ неизбѣжности, въ крайности, военныхъ дѣйствій противъ вѣшняго врага; по ней свободно, безъ всякой помѣхи,

могутъ быть доставляемы къ дѣйствующей арміи изъ киргизскихъ степей: верблюды, лошади и убойный скотъ, — обстоятельство, имѣющее громадное значеніе для арміи, оперирующей въ Центральной Азіи.

Подобною дорогою, въ значительной степени, облегчается, повидимому, столь тяжелая борьба съ климатическими условіями, въ виду возможности непрерывнаго подвоза воды, провіанта, фуража, аммуниціи и прочаго довольствія для арміи; этимъ еще болѣе укрѣпится обаяніе русской арміи въ Азіи, основанное, главнымъ образомъ, на мужествѣ, боевомъ порядкѣ, военной дисциплинѣ и превосходной артиллеріи.

Что-же касается до высказываемаго нѣкоторыми патриотами мнѣнія о неопределимости, якобы, тѣхъ затрудненій, которыя представляется войскамъ въ этихъ степныхъ краяхъ, вслѣдствіе переносныхъ песковъ и недостатка годной для питья воды, и которыя неизбежно, будто-бы, должны попрепятствовать практическому и всестороннему эксплуатированію желѣзной дороги, то, само собою разумѣется, и это обстоятельство, непонятное для не-спеціалиста, имѣли въ виду взявшіеся за дѣло спеціалисты. Но генералу Анненкову умомъ, энергіею и настойчивостью, поддержанному, притомъ, крупными успѣхами технической науки и при помощи предоставленныхъ въ его распоряженіе матеріальныхъ средствъ, а также руководимому, *государственною идеею*, удалось преодолѣть всѣ эти стихійныя затрудненія. Безводныя степи и, вообще, **наиболѣе трудные** участки постройки дороги, были благополучно окончены при помощи дистилляціи морской воды, при помощи рытья артезианскихъ колодезевъ и подвоза годной для питья воды, въ крупныхъ помѣщеніяхъ, по самой желѣзной

дорогѣ; кромѣ того, вода, посредствомъ канализаціи, проводится изъ рѣкъ; пользовались скатами, искусственно открывая новые ключи, и собирая воду въ резервуары.

Съ летучими песками—наиболѣе серьезное препятствіе—справились при помощи поливокъ морскою водою и растворомъ глины, гдѣ таковая находилась. Частью пески эти укрѣплялись при помощи вѣтвей саксаула, горизонтально положенныхъ и выступающихъ концами надъ насыпью, и образующихъ преграды движенію песковъ; частью-же отъ песочныхъ заносовъ избавлялись посредствомъ засѣванія летучихъ песковъ растеніями, принимающимися на песчаной почвѣ: житвенникомъ восточнымъ, саксауломъ, дикимъ овсомъ и т. п. Кромѣ того, на многихъ главныхъ станціяхъ разведены питомники, въ которыхъ миллионы молодыхъ деревъ даютъ матеріалъ строевой и кустарникъ; въ этомъ отношеніи, слѣдовательно, строителямъ дороги также приняты были всевозможныя мѣры къ тому, чтобы, по мѣрѣ силъ, оградить свое сооруженіе отъ этого затрудненія и обезопасить таковое отъ него и на будущее время.

Такимъ образомъ, Закаспійская желѣзная дорога сама собою явилась мостомъ, проложеннымъ чрезъ негостепримныя степныя и песчаныя пространства, мостомъ, закрѣпившемъ еще болѣе за Россіею ея территориальныя пріобрѣтенія въ Средней Азіи.

Слишкомъ часто приходилось выслушивать голоса, возставшіе противъ движенія Россіи впередъ въ центральной Азіи; но, вѣдь, успѣхи, достигнутые Россіею вооруженною рукою, были, во первыхъ, необходимы для обезпеченія болѣе естественныхъ границъ имперіи, а, во вторыхъ, достигнутыя затѣмъ, съ теченіемъ времени, стратегическія и политическія выгоды и послѣдствія

побѣдъ этихъ въ цивилизаторскомъ отношеніи получаютъ еще болѣе важное значеніе съ окончаніемъ сооруженія Закаспійской желѣзной дороги, являясь прямо гарантіею мира и безспорно мирныхъ приобрѣтеній.

Продвѣтаніе Центральной Азій въ *торгово-экономическомъ, финансовомъ* отношеніи въ значительной степени повышается съ того момента, какъ русское господство въ этомъ краѣ утверждено сооруженіемъ Закаспійской желѣзной дороги, и мѣстное населеніе является избавленнымъ отъ хищническаго управленія полудикихъ восточныхъ деспотовъ.

Населеніе Хивы, Бухары, Афганистана и Хорасана съ завистью взираетъ на своихъ туркестанскихъ и закаспійскихъ сосѣдей, продвѣтающихъ подъ кроутокую и справедливую руку русскаго правительства.

Въ средѣ населенія этихъ странъ, лишь рѣдко приходящаго въ соприкосновеніе съ представителями русской власти, въ этомъ мусульманскомъ мірѣ—хотя опять же крайне рѣдко—могутъ, пожалуй, представителямъ тѣмъ встрѣтиться ослушники (и то, исключительно, между бывшими владѣтелями или фанатическимъ мѣстнымъ духовенствомъ), которые, при малѣйшемъ осложненіи дѣла, до недавняго времени, именно, готовы были поднять головы. Но дѣло въ томъ, что, положительные по складу своего ума, азіаты (киргызы, сарты и т. д.) слишкомъ апатично, если не вполнѣ равнодушно относятся къ фанатическимъ склонностямъ своихъ татарскихъ имамовъ, ибо, въ концѣ концовъ, племена эти прекрасно сознаютъ, что освобожденіемъ своимъ, наконецъ, отъ деспотизма своихъ мелкихъ мусульманскихъ владѣтелей—они обязаны исключительно русскому правительству.

Но даже и такія рѣдкія проявленія непріязни стали исчезать и совершенно прекратятся, прекратятся навсегда, когда русскія, такъ называемыя *народно-военныя* власти будутъ имѣть возможность болѣе плодотворно вліять на поднятіе экономическаго положенія этого населенія и дѣйствительно улучшать послѣднее; когда законность и правда строго будутъ соблюдаться органами русскаго правительства и мѣстными беями.

Въ началѣ, въ этомъ краѣ, разумѣется, слѣдуетъ озарботиться лишь усиленіемъ вооруженной русской силы, въ видахъ охраненія мѣстнаго населенія, сколь возможно рѣже, при этомъ, въ началѣ, прибѣгая къ содѣйствию православныхъ миссій, дабы не вызвать вновь въ мусульманахъ, и преждевременнo, возбужденія противъ христіанской пропаганды. Святое дѣло распространенія христіанства вѣдрится свободно, самостоятельно, въ средѣ мусульманскаго населенія; при этомъ необходимо, однако, соблюденіе одного лишь условія, именно: продолжительнаго и постояннаго, въ теченіе десятковъ лѣтъ, справедливаго и дѣйствительно христіанскаго отношенія власти къ мусульманамъ...

За послѣднюю четверть вѣка Россія совершила весьма значительныя территориальныя приобрѣтенія въ Центральной Азій, замиривъ, притомъ, дикія орды степей, завоевавъ два азіатскихъ ханства: Ташкендъ и Хокандъ, а также Туркменію съ Мервомъ, и поставивъ Бухару и Хиву въ вассальныя къ себѣ отношенія; границы Русской Имперіи, вслѣдствіе этого, подвинулись почти до вратъ Герата (въ Афганистанѣ), Кашгара, верхняго теченія Аму-Дарьи, до границы Китая.

Многочисленные и многообразные обитатели приобрѣтенныхъ Россіею земельныхъ пространствъ—(кипчаки

киргизы, сарты, таджики, туркмены, дунганы, таранчи) всё явятся нынѣ потребителями русскихъ фабрикатовъ и товаровъ, и, съ другой стороны, производителями азиатскихъ сырыхъ матеріаловъ и произведеній. Русское правительство неустанно озабочивалось умиротвореніемъ, организаціею, развитіемъ и образованіемъ средне-азиатскаго населенія, и, въ этомъ отношеніи, достигло уже значительныхъ результатовъ. Имя Бълага Царя высоко чтится и прославляется всеми народами Азіи и Его Величеству воздадутъ божескія почести въ тотъ моментъ, когда проведенная до Самарканда желѣзная дорога дастъ населенію этому возможность во-очію узрѣть своего Владыку и Императора. Къ нему нынѣ уже обращаются изъ дальнихъ странъ азиатскаго мусульманскаго міра высоко-почитаемые, достойные и популярныя представители ислама, отъ лица цѣлыхъ племенъ ходатайствуя о принятіи ихъ подъ высокое покровительство Россіи, противъ притѣсненій своихъ угнетателей, о принятіи ихъ въ русское подданство.

Тѣмъ не менѣе, кое-что еще ожидаетъ дальнѣйшаго развитія своего въ новыхъ пограничныхъ русскихъ окраинахъ, именно: *торговля и промышленность*. До сего времени, какъ ввозъ, такъ и вывозъ произведеній преимущественно находится въ рукахъ азиатскихъ торговцевъ, которые, главнымъ образомъ, стремятся къ вывозу изъ Россіи въ Азію болѣе дешевыхъ и, въ то же время, худшаго достоинства товаровъ, чѣмъ въ концѣ подрывается довѣріе новыхъ потребителей къ русскимъ произведеніямъ. Съ другой стороны и недобросовѣстныя доставки изъ Азіи сырыхъ продуктовъ дурнаго качества повредили русскимъ потребителямъ; такимъ образомъ, обѣ заинтересованныя стороны стра-

даютъ вслѣдствіе неправильности существующихъ взаимныхъ торговыхъ отношеній.

Удивительно, какъ быстро Закаспійская желѣзная дорога, которую въ началѣ выставляли не отвѣчающей ни политическимъ, ни коммерческимъ цѣлямъ, и которую называли — можетъ быть изъ субъективной или, даже, патріотической щепетильности, — чуть не „академическою желѣзною дорогою,“ — какъ быстро дорога эта, доведенная до Аму-Дары, сразу обратила на себя вниманіе, какъ важной и полезной соединительный путь съ Россіею для средне-азиатской торговли. Лишь только первый паровозъ достигъ Чарджуя, — немедленно, изъ всѣхъ мѣстностей Туркестана, Ферганской области, Самарканда и Бухары начался наплывъ средне-азиатскихъ товаровъ и произведеній, причемъ по новой дорогѣ, въ особенно громадномъ количествѣ, стали доставляться къ Каспійскому морю хлопковъ. Оттуда хлопокъ шелъ на сѣверъ, по Закавказской желѣзной дорогѣ, къ русскимъ торговымъ и фабричнымъ центрамъ, (Москва, Иваново-Вознесенскъ, Кіевъ) и далѣе, во внутрь Россіи, доставляя матеріалъ болѣе чѣмъ 900-мъ русскимъ бумагопрядильнымъ фабрикамъ, которыя, въ непродолжительномъ времени, однѣ будутъ въ состояніи потреблять весь средне-азиатскій сырой матеріалъ, что, при существующихъ обстоятельствахъ, не представляется настолько ужъ невозможнымъ, ибо русскими, какъ въ окрестностяхъ Чарджуя, такъ и въ окрестностяхъ Мерва, въ Хивѣ, Самаркандѣ и Ферганѣ устроены уже значительныя хлопчатобумажныя плантаціи и принимаются энергическія мѣры къ дальнѣйшему разведенію таковыхъ.

По отношенію къ дѣлу разведенія хлопка, Закаспій-

ская желѣзная дорога представляется линіею весьма выгодною и важною, построенною въ крайне практическомъ направленіи, которой предстоитъ блестящая будущность и значеніе коей еще усилится до того времени, какъ будетъ разрѣшенъ вопросъ о томъ: проведется ли эта дорога еще далѣе, нежели до Самарканды, на примѣръ до Чиназа, Ташкенда, или-же еще далѣе, можетъ быть, на Хокандъ, вслѣдствіе чего провіантъ, снаряды и вообще всякіе транспорты предметовъ снаряженія для войскъ, могутъ быть сплавляемы изъ Чиназа водою, по теченію Аму-Дарьи, до Казаинска.

Но никому Анненковская средне-азиатская желѣзнодорожная линія не принесла такихъ выгодъ, какъ Закавказской желѣзной дорогѣ, которая вскорѣ соприкоснется съ линіею Владикавказо-Тифлисскою или Владикавказо-Петровско-Вакинскою, вслѣдствіе чего много выиграютъ и остальные южно-русскія желѣзныя дороги: Закавказская, Ростово-Владикавказская, Грязе-Царицынская, Саратово-Козловская, Курско-Харьково-Азовская, и Екатерининская, по которымъ будутъ доставляться товары и произведенія Азіи къ главнымъ рынкамъ и фабричнымъ центрамъ средней Россіи, каковы: Нижній-Новгородъ, Харьковъ, Ростовъ, Кіевъ, Самара, Симбирскъ, Курскъ, Екатеринославъ, Полтава, Ромны, Иваново-Вознесенскъ и др.

Закавказская желѣзная дорога (Багумъ-Поти-Баку) получила особое значеніе вслѣдствіе крупнаго развитія, за последнее время, нефтянаго въ той мѣстности промысла; дорога эта вынуждена была, и въ значительной степени, усилить свой подвижной составъ и приспособить таковой къ специальнымъ требованіямъ, что, въ свою очередь, принесло немаловажныя выгоды, поддер-

жаннымъ русскимъ правительствомъ, фабрикамъ и промышленникамъ.

Въ виду того, что усиленная въ такихъ значительныхъ размѣрахъ доставка средне-азиатскихъ грузовъ должна будетъ производиться, почти исключительно, посредствомъ Закавказской желѣзной дороги, послѣдней придется еще болѣе увеличить и усовершенствовать свой подвижной составъ (изготовленный въ русскихъ мастерскихъ), до тѣхъ поръ, пока, съ теченіемъ времени, средне-азиатская торговля въ извѣстной степени не ономорируется, до того момента, когда для всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ не будетъ введенъ общій, однообразный тарифъ, и до того времени, какъ въ средне-азиатскихъ торговыхъ округахъ—Хива, Мервѣ, Чарджуй, Бухара, Карши, Самаркандѣ, Ташкендѣ, Хокандѣ, Маргеланѣ, Гератѣ, Мешхедѣ и т. д.—не явится болѣе усиленный спросъ на русскіе товары, русскія произведенія, какъ-то: зерновой хлѣбъ, нефть, сахаръ, чай, сукно, ситецъ, желѣзныя и стальныя издѣлія и т. п.

Еще большее значеніе Закаспійская желѣзная дорога приобрѣтетъ, правда, лишь тогда, когда русскіе фабриканты лучше станутъ сознавать свою задачу на Востокаѣ, когда они ближе ознакомятся съ господствующими вкусами и требованіями восточныхъ народовъ, и станутъ удовлетворять таковымъ одинаково доброкачественными произведеніями и въ одинаковой степени добросовѣстно, какъ это дѣлаетъ нынѣ заграница; достиженіе этого значительно облегчится устройствомъ мѣстныхъ мануфактурныхъ выставокъ, товарныхъ складовъ и т. п.

Въ такомъ случаѣ не представится особенно затруднительною и конкуренція, на средне-азиатскихъ рын-

кахъ, съ произведениями французскими и англійскими, и, даже, въ концѣ концовъ, совершенно вытѣснить послѣднія и замѣнить таковыя въ Персіи и Афганистанѣ исключительно *русскими* товарами.

Торговые обороты между Россією и центральною Азією достигаютъ суммы 30 милліоновъ рублей и, главнымъ образомъ, заключаются въ вывозъ естественныхъ произведеній и въ ввозъ русскихъ фабрикатовъ и русскаго хлѣба; первый еще долженъ усилиться съ развитіемъ *шелкового и хлопчатобумажнаго производствъ*.

Для большаго поднятія ввоза, Закаспійская дорога должна привлечь къ себѣ главные русскіе хлѣбные рынки — поволжье и фабричные, бумагопрядильные центры (Москва, Иваново-Вознесенскъ). Предметами вывоза изъ центральной Азіи въ Россію, кромѣ хлопка хлопчатобумажныхъ и шерстяныхъ произведеній, служатъ также кожи, плоды, домовыя принадлежности, причѣмъ первое и главѣйшее мѣсто остается все-же за хлопкомъ.

Съ открытіемъ Закаспійской желѣзной дороги, вывозъ изъ центральной Азіи въ Россію получаетъ еще большее значеніе, ибо Россія получила за потребный продуктъ для ея бумагопрядильныхъ — числомъ около 900—фабрикъ, потреблявшихъ до 80 милліоновъ килограммовъ (7—8 милліоновъ пудовъ) хлопка, пряжи и хлопчатобумажныхъ продуктовъ, до 100 милліоновъ рублей, изъ коихъ до одного милліона рублей платилось однихъ комиссіонныхъ денегъ за заказъ.

До сего времени Россія получала потребляемое ею количество хлопка (3—4 мил. пудовъ) по большей части изъ Индіи и Америки, за которое и уплачивала

до 100 милліоновъ рублей звонкою монетою. Далѣе хлопокъ доставляли ей Остъ-Индія (болѣе 1 милліона пудовъ), Египетъ, Персія и Центральная Азія. Бухара производитъ болѣе 2 милліоновъ пудовъ, Хина— $\frac{1}{2}$ милліона пуд. и Туркестанъ также $\frac{1}{2}$ милліона сыраго хлопка, доставлявашагося, до сего времени, въ Россію по Оренбургской желѣзной дорогѣ. Съ открытіемъ Закаспійской желѣзной дороги дѣло измѣнилось, такъ какъ дорога эта въ значительной степени облегчаетъ транспортированіе въ Россію, въ то-же время поддерживая развитіе разведенія хлопка, причѣмъ, вслѣдствіе увеличивающагося спроса, хлопчатобумажныя плантаціи въ Туркестанѣ, Ферганѣ и Самаркандѣ съ каждымъ годомъ усовершенствуются и увеличиваются въ числѣ. Даже въ Бухарскомъ ханствѣ¹⁾ разведеніе хлопка и

¹⁾ Постоянно увеличивающееся число русскихъ — какъ живущихъ тамъ, такъ и пріѣзжихъ — въ столицѣ Бухарскаго ханства, приближеніе желѣзнодорожной линіи, облегченное и усиленное сообщеніе съ обѣими сосѣдними областями — Самаркандскою и Закаспійскою — очевидно вліяетъ на торговлю и обороты, на цѣнность денегъ и цѣну товаровъ, на нравы и возрѣвѣніе населенія страны. Съ нѣкотораго времени, на базарахъ и рынкахъ Бухары стало появляться все большее и большее количество европейскихъ товаровъ. Цѣлые ряды лавокъ главнаго базара наполнены не одними только московскими ситцами, припарованными въ восточнымъ вкусу; мы видимъ что и выборъ принадлежностей для кабинетной работы становится все разнообразнѣе и чаще встрѣчается, преимущественно въ еврейскихъ лавкахъ. Уже въ изобиліи можно пріобрѣсть почтовую и писчую бумагу, тетради, черенлешныя записныя книги, алгарифмическія чернила, стальные перья, сургучъ, чернильница, протечную бумагу, счета, линейки и пр. Это служить доказательствомъ усиленія спроса на эти предметы. На ряду съ этими европейскими магазинами встрѣчаются и туземныя лавки, въ которыхъ можно купить самодѣльную писчую бумагу, китайскую и самаркандскую глиняную бумагу, персидскіе деревянные письменные приборы, деревянные перья, тушевья чернила, искусственные бумажные цвѣты, бумажные фонари и т. д. Стеариновые свѣчи и керосиновое освѣщеніе усѣбно конкурируютъ съ масляными лампами и свѣчными свѣчами. Въ послѣднее время въ огромномъ выборѣ появились въ

производство его еще более повысится, ибо местное население нынѣ убѣждается въ томъ, что Россія является наилучшимъ и наиболѣе вѣрнымъ потребителемъ, фабрикуя нынѣ изъ хлопка разныхъ товаровъ на сумму свыше 150.000.000 рублей. Благодаря, главнымъ образомъ, открытію этой Закаспійской желѣзной дороги, бухарскій эмиръ и предоставилъ пользующейся большимъ уваженіемъ русской фирмѣ Кудрина такіе значительные земельные участки по теченію Аму-Дарьи подъ хлопчатники и, благодаря той-же дорогѣ, на Мургабѣ, въ окрестностяхъ Мерва и на Тедженѣ нынѣ возникаютъ значительныя хлопчатобумажныя плантаціи, которыя

продажѣ: лампы всѣхъ родовъ, сосуды для храненія керосина, воронки, фитили, горѣлки, словомъ всѣ лампыя принадлежности; также появились и кухонныя лампы и керосиновые лампы. Посудныя ящики, теперь за какіе прежде можно было найти лишь сотню—другую чайниковъ, теперь за какіе нибудь три-четыре мѣсяца предлагаютъ покупателямъ массу фарфоровыхъ тарелокъ, всякихъ величинъ блюды, подносовъ, столового стекла, ложекъ и т. п. Изъ металлическихъ произведеній, Россія до сего времени ввозила въ страну: котлы, самовары и мѣдные тазы, которые не только брались для продажи, но и были въ большомъ, какъ въ базарномъ, такъ и домашнемъ употребленіи. Теперь уже встрѣчаются русскаго производства своеобразные восточные кушанья, съ античными ихъ стройнымъ горлышкомъ, подносы всякаго рода, подевичники, ножицы, карманные и столовые ножи, (кинжалы и дорожные ножи—остаются бухарскою спеціальностью), замки и пробки, гвозди, крючки, молотки и рабочіе инструменты—все это появилось въ тѣхъ рядахъ базаровъ, гдѣ торгуютъ металлическими произведеніями; имѣются уже отдѣльныя: желѣзныя, жестяной, мѣдныя и серебряныя ряды. Въ кондитерскихъ лавкахъ, равно какъ и при обычныхъ мѣстныхъ „достарханъ“ *) на ряду съ бухарскими миндальными конфетами, розовою пастолою, сахарными крекелями и фруктовыми соками, появляются конфеты Эйнема; въ чайныхъ лавкахъ можно получить русское варенье. Пьютъ не только много чая, но любятъ также и сладости. При „достарханъ“ не только выставляются разнообразныя сахарныя надѣлія; амбулантные кондиторы разносятъ на головахъ большія, круглыя блюды съ конфетами изъ бѣлаго сахара. Въ Новый годъ и при

*) Угощеніе—достарханъ.

въ средѣ корыстолобиваго населенія несомнѣнно найдутъ подражаніе въ крупныхъ размѣрахъ. Починъ, сдѣланный въ этомъ отношеніи вѣдомствомъ Удѣловъ, просвѣщенныя заботы министра графа Воронцова-Дашкова имѣютъ за собою неизмѣримую заслугу, полезнымъ и образцовымъ отношеніемъ къ дѣлу, являясь примѣромъ для населенія.

Для покрытія всего потребнаго въ Россіи—для ея около 900 бумагопрядиленъ—количества хлопка, правда, было-бы необходимо засѣять хлопкомъ пространство около 500,000 десятинъ, на которомъ можно-бы было производить до 7—8 милліоновъ пудовъ хлопка, при

бразныхъ торжествахъ, дарятъ головы сахара; даже милостыни иногда выражаются кусочками бѣлаго сахара. Когда эмиръ, въ заключеніе аудіенціи, даритъ коня и парадныя халаты—въ этому дару всегда присовокупляются три маленькія головы сахару и три ящичка кондитерскихъ надѣлій. Въ Бухарѣ—открылось множество молочныхъ лавокъ, въ которыхъ можно достать почти все, что ни пожелаешь: мыло, ленты, портоминозъ, зеркала, ножи, пуговицы и т. п. Въ одной изъ крупныхъ торговыхъ конторъ можно покупать самарканское вино и закуски; трое булочниковъ несутъ европейскіе хлѣбы и булки, а на будущей желѣзнодорожной станціи открылся грузинскій ресторанъ.

Въ истекшемъ году *вывозъ* изъ Россіи, — по свѣдѣніямъ главныхъ торговыхъ конторъ,—составилъ всего 630.300 пудовъ, на сумму до 10,600,000 рублей,—цифра, которая въ 1888 году значительно увеличилась. Приведенныя выше цифры распределяются слѣдующимъ образомъ: 1) матерій—2000 застовъ, 2) желѣзныхъ и металлическихъ товаровъ—237.000 пудовъ; 3) сахару, конфетъ и т. п.—100.000 пудовъ; 4) фарфусу—26.000 пудовъ; 5) кожну—7000 пудовъ; 6) личиновъ, чехлодановъ и кованыхъ сундуковъ, а также пшечей бумаги—14.000 пудовъ и 7) молочныхъ товаровъ—40.000 пудовъ; спеціально изъ русскаго Туркестана: 1) ховандскаго шелку и шелковыхъ товаровъ—6000 пудовъ; 2) бѣлаго войлока—12.000 пудовъ и 3) дѣльной бумаги и обоевъ—7000 пудовъ.

Ввозъ производится отчасти еще по старому пути, чрезъ Кавказскіе и Оренбургскіе, на верблюдахъ, частью-же по Закаспійской желѣзной дорогѣ. Весь спросъ бухарскаго ханства, — и весьма значительный, — на сахаръ покрывается Россіею, именно заводами графовъ Вобринскихъ, или-же, частью, одесскою фабрикою Бродскаго.

чемъ затраченная на это сумма въ 80—100 милліоновъ рублей осталась бы въ странѣ.

Закаспійская желѣзная дорога, прорѣзывая русскія средне-азиатскія владѣнія, не—только освободитъ русскія бумагопридильныя фабрики изъ того зависимаго положенія, въ которомъ онѣ находились вслѣдствіе необходимости ввозить хлопокъ—сырецъ и хлопчатобумажную пряжу изъ Англіи, что обходилось въ сумму до 100 милліоновъ рублей серебромъ;—Россія сама будетъ въ состояніи тогда вывозить, получая хлопокъ изъ первыхъ рукъ и получивъ возможность доставленія такового изъ своихъ азиатскихъ владѣній. Хотя въ Центральной Азій,

Зеленые чаи Бухарцы получаютъ изъ Индіи и изъ Персіи; кромѣ того изъ послѣдней страны: мануфактурныя проваденія, ковры, мелочные товары, кожи, шерсть; изъ Индіи—индико, красильныя вещества вообще, москательные и мелочные товары, шали и ковры.

Вывозъ въ Россію также не незначителенъ и почти равняется ввозу; первый составляетъ сумму 15,040.000 рублей, второй—16,675.000 рублей; перевѣсъ, слѣдовательно, въ пользу ввоза—на 1,635.000 рублей.

Крупныя фирмы, являющіяся посредниками въ торговлѣ съ Россією и пребывающія въ Бухарѣ, суть: Средне-азиатское торговое общество *Куринъ и К.* (Приваленіе въ Оренбургъ и Москвѣ); агентства; „Надежда“ „Кавказъ и Меркурій“, Бродсага, графа Бобринскаго, фирма Дюршмидтъ, контора Дюкова, агентства Ярославской мануфактуры; далье татары: Абрамовъ, Дамниковъ и др. Большинство агентовъ и служащихъ въ конторахъ—татары, евреи, поляки, и лишь меньшинство—русскіе; Дюршмидтъ—заграничный нѣмецъ. Торговля Бухары находится въ рукахъ бухарскихъ мусульманъ; Таджики и Узбеки также представляются одинаково способными ко всякаго рода торговымъ дѣламъ. Далѣе затѣмъ, на второмъ мѣстѣ, торгуютъ татары, евреи, францы и индійцы. Послѣдніе являются преимущественно—ростовщиками, быстро обогащающимися вслѣдствіе огромной величины взаимныхъ ими процентовъ. Наибольшія богатства находятся въ рукахъ самихъ бухарцевъ, но и нѣкоторые изъ евреевъ обладаютъ значительными капиталами, а также прекрасными домами и роскошными садами въ окрестностяхъ.

Съ вывозимыхъ бухарскихъ товаровъ уплачивается пошлина въ размѣрѣ 5%; ввозимые-же русскіе товары, по договору 1873 года, оплачиваются пошлиною въ размѣрѣ 2½ процентовъ.

въ областяхъ, граничащихъ къ востоку съ Тибетомъ, а съ юга Афганистаномъ, весьма успѣшно можетъ производиться разведеніе хлопчатой бумаги и шелка, все-же наилучшія, въ этомъ отношеніи, почвы находятся на разстояніи 1600 километровъ отъ моря и на разстояніи 3200 километровъ отъ Каспійскаго моря и отъ европейскихъ русскихъ владѣній; отсюда продукты должны доставляться на верблюдахъ, слѣдовательно весьма медленнымъ и дорого стоющимъ способомъ. Обѣ эти отрасли производства могутъ въ Центральной Азій достигнуть высшей степени процвѣтанія; въ настоящее же время, послѣднія хотя и являются главными въ тѣхъ областяхъ, все-же имѣютъ размѣры ограниченные, и русскія фабрики поневолѣ должны обращаться къ торговлѣ Англіи, получающей свой хлопокъ прямымъ путемъ изъ Америки и Индіи, гдѣ разведеніе такового за послѣдніе годы получило колоссальное развитіе.

Изъ числа доставляемыхъ изъ Индіи въ Европу около 450 милліоновъ килограммовъ хлопка—въ Европу, въ настоящее время, ввозится до 70,000 милліоновъ веретенъ—причемъ изъ этого количества до 445 милліоновъ приходится на Англію и 24 милліона на всѣ остальные государства Европы, въ ряду которыхъ Россія находится въ наихудшихъ условіяхъ, благодаря значительной отдаленности своихъ фабрикъ отъ мѣста полученія сырья. (Англія 44,348.000 веретенъ, Германія—4,900.000, Франція — 4,927.000, Италия — 1,200.000, Австрія — 2,062.000, Россія—4,000.000 и Швейцарія—1,850.000).

Хлопокъ русскими фабрикантами покупается въ Ливерпулѣ, перевозится въ Гулль и оттуда, моремъ, доставляется къ русскимъ прибалтійскимъ портамъ, и затѣмъ уже, на тысячеверстныхъ разстояніи, по желѣзнымъ

дорогамъ распределяется по внутреннимъ фабричнымъ центрамъ Россіи.

При подобныхъ условіяхъ представляется совершенно естественнымъ, что для русскихъ фабрикантовъ невозможна какая-либо конкуренція съ фабрикантами английскими.

Когда же разъ доведена до конца среднеазиатская желѣзная дорога, по ней можетъ доставляться въ Россію все то количество хлопка, которое потребно для нуждъ русскихъ фабрикъ въ настоящее время,—болѣе 8 милліоновъ пудовъ (не менѣе 85 милліоновъ килограммовъ). Хлопокъ разводится въ Индіи на сѣверѣ, въ разстояніи 1.600 до 3.200 километровъ отъ моря (Пешаваръ лежитъ въ 3.520 километрахъ отъ Калькутты); поэтому ясно, что хлопокъ тотъ будетъ съ продолженіемъ средне-азиатской желѣзной дороги до Индіи, во избѣжаніе лишней траты времени и расходовъ, направляться въ Россію (и не только для одной Россіи, но и для граничныхъ съ нею странъ), вмѣсто того, какъ онъ отправляется нынѣ: къ гаванямъ Индійскаго океана, и оттуда вокругъ всей Индіи, чрезъ Суэзскій каналъ, Средиземное море и Атлантическій океанъ въ Англію, откуда уже, затѣмъ, хлопокъ распределяется по разнымъ фабричнымъ центрамъ Европы.

Ввозъ изъ Россіи товаровъ въ Центральную Азію производится на сумму, приблизительно, 25 милліоновъ рублей ежегодно и находится почти исключительно въ рукахъ азіатскихъ торговцевъ, которые сами слишкомъ мало развиты для того, чтобы, въ какомъ либо отношеніи содѣйствовать развитію торговыхъ оборотовъ. Вслѣдствіе того и потребленіе русскихъ продуктовъ

не въ такой степени значительно, какъ бы оно могло быть, находясь въ болѣе разумныхъ рукахъ. Обращеніе и отправка сырыхъ продуктовъ слишкомъ первобытны, и мѣстные знанія торговыхъ условій слишкомъ еще неполны, чтобы можно было уже теперь считаться съ существующими цифрами, ибо сообщеніе средне-азиатскихъ областей съ европейскою Россією поддерживалось исключительно при помощи каравановъ. Несмотря на это, производительность и фабричная дѣеспособность Россіи настолько развиты, что онѣ должны были бы обязательно вызвать значительно болѣе усиленный сбытъ на Востокъ.

Собственно говоря, это—единственное направленіе, въ которомъ путь для вывоза произведеній русской промышленности еще остается открытымъ, пока англичане не успѣли еще окончательно занять таковой и закрыть его.

Европа покупаетъ *шелку*: въ Индіи — на 40, въ Китаѣ на 130 милліоновъ франковъ, что вмѣстѣ дало бы 270,000 пудовъ груза для средне-азиатской желѣзной дороги. Наряду съ хлопкомъ, Центральная Азія производитъ также и весьма хорошаго качества шелкъ. Въ Вухарѣ шелка-сырца производится до 60.000 пудовъ, въ Хивѣ до 3000, въ Ферганѣ до 50.000, Самаркандѣ до 10.000, Ташкентѣ до 3000, въ Чимкентѣ до 2000 пудовъ; къ этому производству можно съ увѣренностью прибавить и производство Кашгара — въ 10.000 пудовъ, которое также, съ открытіемъ Закаспійской желѣзной дороги, и съ новѣйшимъ преобразованіемъ караванныхъ путей, могло бы для себя найти путь сбыта въ Россію. Такимъ образомъ, въ центральной Азіи производится,

въ общемъ, 140—150.000 пудовъ шелка-сырца, изъ каковаго количества до сего времени, влѣдствіе недостаточности и неудовлетворительности путей сообщенія, въ Россію вывозилось лишь 7—10.000 пудовъ.

Шелководство и шелковое производство уже побудили многихъ предприимчивыхъ русскихъ людей заняться ими; за ними въ этомъ отношеніи имѣются нѣкоторыя заслуги; имена этихъ лицъ: Раевскій, Хлудовъ, Зуевъ, Перушинъ, Михайловъ, Гурде, Фадѣевичъ, Деннетъ, Фишеръ, Покрышкинъ и др.

Въ Туркестанѣ и Ферганѣ пасутся до 11—12 милліоновъ головъ овецъ, число которыхъ въ Бухарѣ, Хивѣ и Закаспійскомъ краѣ достигаетъ цифры не менѣе 50,000.000 головъ; все это количество овецъ стрижется два раза въ годъ и давая съ головы, въ среднемъ, до 3 фунтовъ шерсти, въ общемъ даетъ около 1,250.000 пудовъ *овечьей шерсти*, изъ которой фабрикуются разнородные ковровые товары, отправляемые въ Россію.

Отъ 400 до 500.000 верблюдовъ также ежегодно стригутся и даютъ около 150.000 пудовъ *верблюжьей шерсти*, изъ которой приготавлиются различныя тонкія и грубыя ткани.

Цифру лошадей можно считать въ 2 милліона, изъ коихъ туркменскія (аргамаки) — лучшія и много вывозятся въ Россію, тогда какъ киргизскія лошади весьма пригодны для кавалерійской службы; узбекская лошадь — одна изъ сильнѣйшихъ восточныхъ лошадей; лошадь-же коканская (помѣсь киргизской съ узбекской) — лошадь вьючная; карабайры (помѣсь аргамака съ киргизскою лошадыю) являются сильными и красивыми лошадьми, весьма выносливыми и дорого цѣнными.

Въ Закаспійскомъ краѣ и въ Хокандѣ существуетъ много *минеральныхъ богатствъ* и также залежи сѣры, которая можетъ быть вывозима въ Россію, также — селитра, желѣзосодержащіе квасцы, озокеритъ, животный воскъ, свинцовый блескъ, нефть, уголь, глауберова и поваренная соль, гипсъ и т. д.; добываніе всѣхъ этихъ богатствъ можетъ, правда, быть начато, большею частію, лишь при помощи европейскихъ капиталовъ.

До сего также было учреждено Высочайше утвержденное „Средне-азіатское торгово-промышленное Общество“, во главѣ котораго стоитъ энергичная фирма „Н. Кудринъ и К^о“, и въ которомъ принимаетъ участіе значительное число почтенныхъ купеческихъ фирмъ и торговопромышленныхъ компаній. Общество это имѣетъ въ виду, специально въ расчетъ на сооруженіе желѣзной дороги до Самарканда и на установленіе правильнаго пароходства по Аму-Дарѣ, — расширить область сбыта русскихъ произведеній и взять въ свои руки вывозъ сырья изъ Центральной Азіи, содѣйствуя усилению, а вмѣстѣ съ тѣмъ, и усовершенствованію хлопчатобумажнаго производства, для какой цѣли выписать изъ Америки и Египта сѣмена хлопка, земледѣльческія орудія для лучшей обработки почвы и машины для лучшей очистки, пресосованія и упаковки хлопчатой бумаги.

Были и другія частныя лица, послужившія дѣлу хлопчатобумажнаго производства, именно распространеніемъ, безвозмездно, американскихъ сѣмянъ, какъ, напримѣръ, г. Раевскій; введеніемъ культуры хлопка и устройствомъ опытныхъ плантацій (Самолевскій) которыя теперь, соединившись во-едино и дѣйствуя сообща, могутъ достигнуть крупныхъ результатовъ.

Съ своей стороны, русское правительство также дѣлаетъ все возможное для поднятія дѣла разведенія хлопка, ибо еще Кауфманъ, Черняевъ и Абрамовъ ежегодно раздавали сотни пудовъ сѣмянъ хлопка и правительство не жалѣло затратить и трудовъ специалистовъ, лишь-бы достигъ благоприятныхъ для хлопчатобумажнаго дѣла и шелководства результатовъ.

Чай играетъ въ средне-азиатской торговлѣ крупную роль; такового ежегодно оплачивается пошлиною болѣе, нежели 45 милліонами, но котораго вывозъ въ Среднюю Азію русскіе купцы до сихъ поръ еще не сумѣли установить. Среднимъ числомъ чаю ежегодно подвозится къ европейскимъ русскимъ пограничнымъ таможеннымъ 40 милл. руб., къ азиатскимъ—20 милл. руб. Средняя ежегодная цифра оплаты, уплачивающая за чай составляетъ, такимъ образомъ, около 50 милліоновъ рублей, за все количество болѣе, нежели въ милліонъ пудовъ.

Все это количество, пока сооружена будетъ средне-азиатская желѣзная дорога, можетъ быть изъ Шанхая—главнаго складочнаго пункта чая въ Китаѣ—направляется на Калькутту, путь до которой чайныя суда совершаютъ въ срокъ 10-тью днями болѣе краткій, нежели путь до Пекина, вслѣдствіе чего чай на такой срокъ менѣе долго осекаетъ на водѣ; тогда весь этотъ чай доставлялся-бы въ Россію чрезъ Калькутту, пользуясь для того средне-азиатскою желѣзною дорогою, былъ-бы лучшаго качества и обошелся-бы дешевле, нежели при доставкѣ въ Москву чрезъ Кяхту. Самый транспортъ чая значительно былъ-бы облегченъ и удешевленъ; нынѣ за провозъ чая изъ Кяхты до Москвы считаютъ по 5 рублей съ пуда; по новому пути, изъ

Калькутты до Москвы,—8140 верстъ (по $\frac{1}{24}$ коп. за версту) провозъ по всей этой линіи обошелся бы всего въ 3 рубля съ пуда.

Эта колоссальная торговля, доставляющая въ настоящее время Китаю до 60 милліоновъ рублей золотомъ ежегодно, съ сооруженіемъ средне-азиатской желѣзной дороги обратилась-бы въ простой обменъ между китайскими и русскими произведеніями.

Китай покупаетъ въ Англіи хлопка и хлопчатобумажныхъ издѣлій на сумму до 300 милліоновъ франковъ. Съ открытіемъ средне-азиатской желѣзной дороги въ Индію и вслѣдствіе развитія русскихъ хлопчатобумажныхъ фабрикъ, Россія также могла-бы сбывать свои фабрикатъ въ Китай, по крайней мѣрѣ на ту сумму, которая нынѣ отплываетъ изъ Россіи въ Китай въ уплату за чай; уже одно это обстоятельство принесло бы Россіи значительныя выгоды.

Колоніальные товары: рисъ, перецъ, кофе, индиго, красильныя вещества, гумми, коренья, которымъ нынѣ, прежде чѣмъ попасть въ Россію, послѣ кругосвѣтнаго путешествія, приходится еще переѣзжать чрезъ многія европейскія государства и ихъ границы,—товары эти въ будущемъ, по большей части, могли-бы быть доставляемы по средне-азиатской желѣзной дорогѣ.

Число *пассажировъ*, отправляющихся изъ Европы въ Азію и изъ Азіи въ Европу ежегодно, можетъ полагаться въ 300,000 человекъ, которое, съ открытіемъ средне-азиатской желѣзной дороги, направляясь по ней, и считая, что $\frac{1}{3}$ ихъ будетъ ѣхать въ 1 классѣ, а осталь-

ное число во 2 и 3 классахъ, дастъ новой дорогѣ поверстный доходъ въ 5000 рублей.

Стеченіе такого значительнаго числа путешественниковъ неминуемо повліяло-бы на народное благосостояніе Россіи. Если допустить, что эти 300,000 человекъ выберутъ путь отъ русской границы до Герата чрезъ русскія европейскія и азіатскія владѣнія, и что проѣздная плата, съ платою за багажъ включительно, отъ русской границы до Герата, составитъ всего лишь 500 франковъ, — то вся выручка за провозъ этихъ пассажировъ, даже при безостановочной ѣздѣ, выразится суммою до 150 миллионъ франковъ, причемъ сумма эта большею частью будетъ уплачиваться Россіи иностранцами, не русскими, не принимая въ расчетъ того, что послѣдніе, въ поѣздкѣ своей и при болѣе продолжительномъ пребываніи въ Россіи истратятъ, кромѣ проѣздной платы, и оставляя въ сторонѣ вопросъ о томъ процвѣтаніи, которымъ будутъ пользоваться все русскіе города, расположенные на этой европейско-азиатской линіи.

Путешественникъ достигалъ-бы границъ Индіи, на этомъ пути, въ теченіе 12 дней, не будучи вынужденъ совершать исполненный опасностями двадцатидневный путь моремъ и сохраняя при томъ до 700 франковъ деньгами. Нынѣ это путешествіе, изъ Парижа: чрезъ Марсель въ Калькутту стоитъ 1616 франковъ и продолжается 32 дня; изъ Парижа чрезъ Бриндизи, Бомбай въ Калькутту, въ теченіе 23 дней, путешествіе стоитъ 2164 франка; новый путь, чрезъ Россію въ Калькутту, въ теченіе 12 дней, обходился-бы всего въ 1387 франковъ.

Изъ Индіи и, вообще, изъ Азіи, отправляются, кромѣ

того, въ Англію до 232,000,000 почтовыхъ посылокъ; изъ числа этого, значительная часть могла бы также быть направлена по средне-азіатской желѣзной дорогѣ.

Населеніе Индіи составляетъ до 250 миллионъ душъ, которыя никогда не покидаютъ своего отечества воднымъ путемъ; но, сухимъ путемъ, население то охотно посѣтитъ Европу, и именно Россію, — которая, они надѣются, освободитъ ихъ отъ англійскаго ига; — тогда открывается цѣлый новый міръ въ пассажирскомъ движеніи и въ области изслѣдованій. Пассажирское движеніе это еще далѣе усилится, ибо и европейскіе путешественники, въ виду облегченнаго сообщенія съ Индією, могли бы лично ознакомиться съ этою страной; возвращающіеся изъ Индіи англичане также совершали-бы свой путь чрезъ Россію.

Сборъ по *товарному* движенію довелъ бы общій поверстный сборъ дороги до 23,000 рублей. Отчисляя 55% сбора по движенію на содержаніе подвижнаго состава, вознагражденіе служащихъ и т. д. — остается чистаго сбора 10,000 рублей съ версты, что несомнѣнно является хорошею доходностью, такъ какъ Анненковская дорога стоила не дороже 60,000 рублей верста. 32.

Русское правительство, со своей стороны, также дѣлаетъ все возможное для усиленія своего авторитета въ русскихъ пограничныхъ областяхъ и готовность къ жертвамъ, которую правительство было воодушевлено для быстрѣйшаго сооруженія новой дороги ея энергичнымъ строителемъ, заслуживаетъ всякой пахвалы. Правительствомъ устраивается также и пароходство на Аму-Дарьѣ, и, вообще, оно готово на всякую поддержку

и помощь въ каждомъ подобномъ смѣломъ, но благо-разумномъ предпріятіи. Постоянное желаніе правительства заключается въ томъ, чтобы русская торговля въ ея азіатскихъ окраинахъ и сосѣднихъ съ таковыми областяхъ окрѣпла, получила бы большія силы и вліяніе. Доказательствомъ этого служатъ слова Е. И. В. Великаго князя Владиміра Александровича, обращенныя къ нижегородскому купечеству: „Надо стремиться къ тому, чтобы русскія произведенія и товары все болѣе и болѣе завоевывали себѣ первое мѣсто на азіатскихъ рынкахъ“. Въ этомъ отношеніи нельзя достаточно указывать на то огромное количество сырья, которое ожидаетъ сбыта чрезъ Европейскую Россію. Въ общемъ, было-бы своевременно, если-бъ весь русскій торговый міръ воспользовался этимъ обстоятельствомъ и взялся бы за дѣло энергически и практично.

Русскій министръ финансовъ, съ своей стороны, также значительно можетъ содѣйствовать дѣлу, если онъ энергически будетъ настаивать на томъ, чтобы тарифная коммисія, въ кратчайшій срокъ, выработала минимальный тарифъ для вывоза русскихъ продуктовъ и произведеній въ центральную Азію и ввоза въ Россію азіатскихъ сырыхъ продуктовъ, а также настоялъ на томъ, чтобы дорога была снабжена достаточнымъ подвижнымъ составомъ, и чтобы на главныхъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ, въ исходной точкѣ линій—Узунь-Ада, Мервѣ, Чарджуѣ, Бухарѣ, Самаркандѣ—были выстроены крытые товарные магазины для защиты товаровъ отъ всякой порчи.

Крайне необходимо, также, открытіе въ Самаркандѣ и Бухарѣ отдѣлений Государственнаго Банка, какъ то

и было рѣшено во время послѣдняго бухарскаго посольства въ Петербургѣ, въ виду того, что это явится весьма практическимъ симптомомъ для всѣхъ—поддерживать возможность торговцамъ и даже самому правительству быстро оканчивать торговые сдѣлки и пріобрѣтеть довѣріе самого бухарскаго правительства къ такимъ и подобнымъ имъ учрежденіямъ въ будущемъ.

Русское правительство, однако, должно постоянно находиться на стражѣ и ни въ какомъ случаѣ не допускать конкуренціи для Закаспійской желѣзной дороги со стороны чужеземцевъ, которые строятъ фабрики въ Персіи и свои фабрикаты, при ничтожной 5%-ной ввозной пошлинѣ и при недостаточной таможенной стражѣ въ той мѣстности, обывають на Кавказъ и Каспійское побережье вообще и чрезъ Мешхедъ въ Аххабадъ.

Такъ какъ нынѣшній торговый договоръ съ Персіею представляется для сего весьма удобнымъ, то было бы своевременно, сколь можно скорѣе, измѣнить таковой въ потребномъ смыслѣ, дабы чужеземцы въ Персіи именно вслѣдствіе этого обстоятельства, не эксплуатировали русской желѣзной дороги во вредъ и ущербъ Россіи.

Финансовое значеніе и хлопокъ. На основаніи вышесказаннаго, въ теченіе пятилѣтія, 1880—1885 года, Россія заплатила за границу, лишь за хлопокъ, пряжу и хлопчатобумажные товары, данъ въ 50,000,000 руб-лей. Въ этомъ обстоятельствѣ кроется крупная опасность для русскихъ мануфактуристовъ и этимъ отчасти объясняется то, что въ Россіи все болѣе исчезаютъ наличныя деньги и что уровень цѣвъ общественныхъ фондовъ съ каждымъ годомъ понижается.

Съ открытіемъ средне-азиатской желѣзной дороги въсѣмъ этимъ неудобствамъ положится конецъ, и болѣе платить за границу въ русской валютѣ за хлопокъ и фабрикаты его—не придется, такъ какъ Россія будетъ въ состояніи, въ достаточномъ количествѣ, сама обрабатывать и доставлять къ своимъ фабрикамъ хлопокъ изъ своихъ владѣній въ Центральной Азіи, каковыя владѣнія нынѣ лишь нуждаются въ хорошихъ путяхъ сообщенія.

Средне-азиатская желѣзная дорога, на ряду съ тѣми значительными выгодами, которыя она представляетъ, повыситъ также и доходность всѣхъ остальныхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ; она увеличитъ народное богатство Россіи, прекратитъ, въ большей части, отливъ русскихъ денегъ за границу, повыситъ курсъ русской валюты, дастъ возможность получать хлопокъ и шелкъ изъ первыхъ рукъ и изъ русскихъ владѣній и доводить русскимъ фабрикамъ вступить въ конкуренцію съ фабриками англійскими, и покажетъ на всѣхъ европейскихъ и азиатскихъ рынкахъ, что русскіе мануфактуристы являются достойными конкурентами англійчанъ.

Разъ отливъ русскихъ денегъ за границу въ большей части прекратится и таковыя обратятся на пользу внутренней промышленности и внутренней торговли—русскому правительству не будетъ болѣе предостоять опасности уплачивать 5%—6% гарантіи по капиталу дороги; эта гарантія, однако, является вполнѣ справедливою, если принять во вниманіе, что при помощи этой дороги правительство одновременно вводитъ почтовое сообщеніе, оставляетъ въ экономіи расходъ на перевозку войскъ, ихъ снаряженія, провіанта, аммуниціи, уменьшающійся тогда, и что государственной казнѣ доставятся значительные доходы отъ пересылки изъ

Европы въ Азію и обратно цѣнныхъ писемъ и пакетовъ на миллионныя суммы.

Необходимѣе всего, однако, чтобы русское правительство энергически приняло подъ свою защиту Закаспійскую дорогу отъ притязаній англійчанъ, которые стремятся расширить свои торговыя сношенія съ владѣніями персидскаго Шаха, стремленія довольно уже успѣшныя, сдѣланныя подъ предлогомъ эксплуатаціи минеральныхъ богатствъ Ирана, съ цѣлью получения концессіи на постройку обширной желѣзнодорожной сѣти въ Персіи, и движенія впередъ, частью изъ Турціи, частью отъ Персидскаго залива съ Юга на Сѣверъ, и проведенія желѣзной дороги отъ этого залива на Шустеръ въ бассейнѣ рѣки Каруна, Исфаганъ, Тегеранъ, на Мешхедъ, съ цѣлью предьявленія Закаспійской желѣзной дороги крупнѣйшей конкуренціи и привлеченія потребителей Харассана въ сторону англійской промышленности.

Для этой цѣли, кромѣ прежней концессіи барона Рейтера, существуетъ еще одна англо-германская компанія и одно ливерпульское общество, которыя всѣ три пользуются энергическою поддержкою со стороны англійскаго правительства, повидимому, при посредствѣ сэра Генри Друммонда-Вульфа, для того чтобы парализовать и сдѣлать невозможною русско-индійскую желѣзнодорожную линію, со стороны Константинополя—Измада или Александретты—Діарбекира.

Если и со своей стороны русское правительство окажетъ поддержку всему тому, что поддержать необходимо, и настолько оградитъ русскіе интересы отъ конкурентовъ, на сколько это дѣйствительно находится

въ его власти, то надо усиленно благодарить за это; но многое зависит также отъ русскаго купечества и промышленниковъ самихъ, въ дѣлѣ открытія восточнаго рынка для русскихъ произведеній, въ дѣлѣ утвержденія на немъ, урегулированія вывоза и приведенія въ единство тарифовъ съ русскими желѣзнодорожными обществами, въ дѣлѣ, наконецъ, улучшенія производствъ сообразно требованіямъ и лучшей обработки сырья. Англичане уже давно наблюдаютъ за этимъ, какъ со стороны Индіи и Афганистана, такъ и со стороны Турціи и Персіи, съ цѣлью принять живое участіе въ средне-азіатской торговлѣ.

Какъ извѣстно, сооруженіе англо-индійскихъ желѣзнодорожныхъ линій, общая длина коихъ уже достигаетъ 20.000 километровъ, быстро подвигается впередъ. Линіи эти приближаются посредствомъ Пешеварской дороги, а также линіи Шикарпуръ-Кветта, чрезъ Афганистанъ къ Закаспійской дорогѣ, и англійское правительство, повидимому, не щадитъ ни трудовъ, ни денегъ для движенія впередъ въ Центральной Азій. Противу этого вторженія русское купечество и промышленники должны вооружиться заблаговременно, прежде, нежели англичане фактически обрѣтутъ союзниковъ въ средѣ нѣмцевъ и евреевъ, которые ихъ поддержать въ этомъ отношеніи противъ Россіи.

Если же осуществится разъ грандіозный планъ продолженія Анненковской Закаспійской желѣзной дороги до соединенія ея съ англо-индійскими линіями, то она не только обезпечитъ миръ и объединитъ мирные интересы Англій и Россіи, но она явится главнѣйшимъ торговымъ путемъ въ Европу для сокровищъ Индіи.

Россія тогда можетъ спокойно ожидать того дня, когда осуществятся грандіозные проэкты: проведеніе желѣзно-дорожной линіи, начинающейся отъ побережья Тихаго Океана, близъ Шанхая, идущей чрезъ весь Китай съ одной стороны, и съ другой, ведущей отъ устья Ганга, чрезъ всю Индію, къ соединенію чрезъ Россію съ центромъ Европы.

Обѣ эти линіи должны обязательно придти въ соприкосновеніе въ какомъ-либо пунктѣ русскаго Туркестана, слѣдовательно на среднѣ пути, и явятся сѣверо-южными соединительными транзитными путями: китайско-европейскимъ и индо-европейскимъ.

Въ отношеніи международномъ открытіе Анненковской Закаспійской желѣзной дороги имѣетъ также крупное значеніе, закрѣпивъ навсегда за Россіею ея территориальныя завоеванія, начало коимъ было положено Черныевымъ, продолжено, затѣмъ, Колпаковскимъ, Романовскимъ, Кауфманомъ, Скобелевымъ, Абрамовымъ и закончено мирнымъ присоединеніемъ къ Россіи Мерва—Комаровымъ.

Персія, надъ которою Россія въ стратегическомъ отношеніи, до сего времени доминировала лишь со стороны Кавказа, отнынѣ и съ сѣверо-востока, со стороны Закаспійской области, окружена русскою державою, такъ что она, въ сущности, не могла представить никакихъ препятствій къ проведенію желѣзной дороги изъ Баку чрезъ сѣверныя области Персіи, если вспомнить русско-персидскіе договоры 1723 и 1729 годовъ, именно если бы Россія пришла въ соглашеніе съ Афганистаномъ или Англіею въ дѣлѣ продолженія своей желѣзно-дорожной

линии отъ Закаспійской области далѣе, на Герать-Кандагарь, Кветту въ Индію.

Афганистанъ, въ своихъ сѣверныхъ, пограничныхъ областяхъ, въ Герать и Чаарвидаеть, далеко не въ такой степени абсолютный властитель при безъ того своему довольно сомнительномъ господствѣ, какъ это охотно хотѣли внушить европейской дипломатіи—англичане, ибо узбекскія племена прежнихъ двѣнадцати ханствъ (Валхъ, Кундузъ, Хульмъ, Мейменъ, Сарыпулъ, Чибирханъ, Акче, Гурсиванъ, Дарзабъ, Андхой, съ Бадахшаномъ, Ваханомъ, Рошаномъ, Шигнаномъ, какъ и Герать съ принадлежащими къ нему горскими племенами: гезаръ, фирускуи и монголами)—гораздо болѣе симпатизируютъ всѣмъ другимъ владѣтелямъ, — даже Бухарскому Эмиру—чѣмъ Эмиру Кабульскому, ибо они ранѣе сего частью были независимыми, частью-же входили въ составъ Бухарскаго ханства и которые еще издавна, въ синихъ книгахъ англичанъ и къ изумленію всѣхъ представлялись впервые какъ составная часть Афганистана, и, на которые Ширъ-Али-Ханъ первый заявилъ притязаніе и наконецъ по настоянію англичанъ, имъ были заняты.

Россія въ качествѣ обладательницы закаспійской области и Туркестана—этихъ огромныхъ равнинъ,—уже давно озабочена нахожденіемъ гдѣ либо естественной границы для огражденія съ юга своихъ обширныхъ владѣній. Если Англія будетъ настаивать на выполненіи Гандамакскаго договора съ афганскимъ эмиромъ и пожелаетъ присоединить изъ Кветты Пишанскую долину, въ такомъ случаѣ Россія вынуждена была-бы искать своей естественной государственной границы въ горахъ

Паропамиза и Гиндукуша и принять Герать и Чаарвидаеть въ свою естественную сферу вліянія. Это послѣдовало-бы непременно, лишь только Англія, серьезно вздумала создавать Россіи препятствія въ Болгаріи, Персіи или Арменіи, или-же, если она, задумаетъ принять участіе въ какой-либо новой международно-правовой комбинаціи и присоединится къ другимъ, враждебнымъ Россіи державамъ въ какомъ либо новомъ ограничивающемъ власть: въ военно-морскомъ, нейтрализующемъ, или другомъ, какомъ-либо проэктѣ. Такія мнимые, новѣйшаго изобретенія международно-правовые способы къ сохраненію мира, не только-бы не оставляли ни какого сомнѣнія относительно ихъ дѣйствительной цѣли, но конечно, поставили-бы въ сомнительное положеніе все то, къ сохраненію чего они клонятся, что едвали можетъ составлять намѣреніе англичанъ.

Послѣ открытія Закаспійской желѣзной дороги отъ береговъ Каспія (Узунъ-Ада) до Самарканда и передачи таковой эксплуатаціи, несомнѣнно образуются слѣдующіе значительные *караванные пути* которые вступаютъ въ непосредственную связь съ названной желѣзною дорогою и по которымъ начнутъ подвозить къ послѣдней товары и сырые продукты различныхъ средне-азіатскихъ странъ и мѣстностей:

- 1) Изъ *Персіи* торговля направится преимущественно по слѣдующимъ караваннымъ путямъ:
 - а) Изъ Асхабада, чрезъ Буджнурдъ-Ширванъ-Чиванъ, Мешхедъ, Турбетъ-и-Шейхи-Джамъ—въ Герать.
 - в) Изъ Асхабада, чрезъ Буджнурдъ, Ширванъ, Мешхедъ, Турбетъ-и-Хайдари, Хафъ—въ Герать.
 - с) Изъ Асхабада чрезъ Буджнурдъ, Мешхедъ, Тур-

беть-и-Хайдари, Джумень, Тунь, Вирджань, Нихь, Назирь-Абадь—въ Велуджистань.

д) Для персидскаго торговаго пути, который въ настоящее время ведетъ изъ Астрабада на Нишапурь, Мешхедь, Келать-и-Надири, въ Мервь, выгодноѣ будетъ отклониться уже отъ Астрабада на сѣверо-западъ, и направиться вдоль по телеграфной линіи, чрезъ Буджнурдь на Асхабадь, и въ этомъ мѣстѣ соединиться съ Закаспійскою желѣзною дорогою, чѣмъ совершатъ 300-верстный путь при помощи верблюдовъ.

II) Для *Афганистана* образуются слѣдующіе главные караванные пути:

а) отъ самой южной станціи закаспійской желѣзной дороги, Душакъ, черезъ Серахсъ въ Герать.

б) отъ Мервской станціи черезъ Кара-Тепэ въ Герать.

в) отъ Мервской станціи чрезъ Меручакъ, Меймена, Сарыпулъ, Балхъ, Мазарь-и-Шерифъ, Хульмъ, Кундузь въ Бадахшань.

г) Изъ Чарджуя, въ верхъ по теченію Аму-Дарьи, Керки, Мазарь-и-Шерифъ, Вамианскій проходъ въ Кабуль и Индію.

д) Изъ Мерва или Душакъ, чрезъ Герать на Кандагаръ и въ Индію несомнѣнно существовалъ также въ древности такой-же караванный торговый путь прорѣзавшій эту плодородную и обильно орошенную, страну и который именно теперь открытъ для торговли въ виду совершеннаго умиротворенія Туркменъ Ахаль-Текинскаго и Мервскаго оазисовъ.

III) Съ *Бухарскимъ ханствомъ* Закаспійская желѣзная дорога будетъ соединена слѣдующими караванными путями:

а) изъ Бухарской станціи, чрезъ Карши, въ Шахриязьбъ;

б) изъ Бухарской станціи, чрезъ Карши, Гузарь, Байсунь въ Гиссарь.

в) изъ Бухарской станціи, чрезъ Хиждуванъ, въ сѣверную часть ханства до Кызыль-Кума.

IV. Съ *Туркестаномъ*:

а) изъ Самарканда, чрезъ Джизакъ, Чиназь, въ Ташкендь;

б) изъ Самарканда, чрезъ Ура-Тюбэ, Ходжендь, Хокандъ, Маргеланъ, въ западный Ферганъ и Кашгаръ;

в) изъ Самарканда, чрезъ Джамъ, Шахриязьбъ, Чиракчи, Байсунь, Ширь-Абадь, въ Мазарь-и-Шерифъ.

V. Съ *Хивою*:

а) отъ Кызыль-Арватской станціи, чрезъ Игды, Орта-Кою, въ Хиву.

Изъ Хивы и Бухары, до сего времени, хлопокъ сплавлялся по теченію Аму-Дарьи до устья этой рѣки, и, затѣмъ, чрезъ Усть-Юрть или Казалинскъ, совершалъ путь въ Оренбургъ, протяженіемъ въ 1.300 верстъ, въ теченіи 43 дней, тогда какъ нынѣ таковой будетъ отправляться изъ Хивы, чрезъ Орта-Кою и Игды, въ Кызыль-Арватъ (475 верстъ), на каковой путь потребуется 15—16 дней.

VI. Верхнее теченіе *Аму-Дарьи* съ притоками: Кафиристана и Вахша, которые орошаютъ сѣверо-восточную часть Бухары (Кара-Тегинъ), подобно тому какъ Пянджъ оводняетъ Бадахшанъ и Ваханъ и принимаетъ въ себя воды Чааръ-Вилаета,—имѣетъ предъ собою крупную будущность, и въ состоянн вновь зна-

чительно оживить весь этот бассейн верховьев Оксуса, но не ранее того, как вопрос о судоходстве по Аму-Дарье получить практическое разрешение, чему много способствовать будет окончательное последнее разграничение Афганистана между Англией и Россією.

Один из лучших знатоков Азии, генералъ сэръ Генри Раулинсонъ, говорил по поводу одного предложения о побѣдѣ нѣкоего индійскаго мирзы изъ Кабула, чрезъ Вадахшанъ въ Кашгаръ слѣдующее: „Онъ вполне раздѣляетъ высказанное неоднократно г. Родерикомъ Мурчисономъ географическому обществу (англійскому), мнѣніе, что каковы-бы ни были интересы, возбуждаемые вопросомъ о приближеніи Россіи къ Индіи, все же этотъ вопросъ таковъ, что мы (англичане), можемъ безъ опасеній встрѣтить таковой лицомъ къ лицу“. Онъ полагаетъ, что тѣмъ ближе приближаются другъ къ другу Россія и Англія въ Центральной Азии, тѣмъ болѣе выгодъ это обстоятельство принесетъ во многихъ отношеніяхъ для обѣихъ націй, ибо тѣмъ самымъ устраняется препятствія, вредящія торговымъ оборотамъ.

Тысячелѣтній миръ все еще остается столь горячо желаннымъ и, въ то-же время, все еще является столь отдаленною цѣлью, что однимъ изъ наиболѣе удобныхъ для умиротворенія народовъ способонъ все-же представляется *торговля и быстрое сообщеніе при помощи желѣзныхъ дорогъ*.

Вліяніе послѣднихъ мы видимъ въ исчезновеніи національныхъ предубѣжденій, нѣкогда существовавшихъ, и въ высокой степени, между англичанами и французами. Торговое населеніе Англіи и Америки также много способствовало тому, чтобы сохранить миръ между обо-

ими названными государствами. Несомнѣнно, что та-же сила произведетъ подобное-же вліяніе по отношенію Россіи и Англіи. Замѣчательно тотъ фактъ, что предубѣжденіе противу русскихъ главнымъ образомъ развито въ тѣхъ классахъ населенія Англіи, которымъ мало приходилось соприкасаться съ русскими, какъ въ личномъ, такъ и въ коммерческомъ отношеніяхъ, и которыхъ сужденія направлялись партійными журналистами, еще во времена антирусской агитаціи, руководимой остатками польскихъ выходцевъ, которые привыкли тогда выставить Россію въ такомъ почтѣ видѣ, въ какомъ нынѣ Англію выставляютъ феніи, — чѣмъ-то въ родѣ кровожаднаго волка...

Подобныя, скажемъ обоюдныя, ошибочныя сужденія могутъ перестать имѣть мѣсто лишь вслѣдствіе *литературнаго, коммерческаго и социальнаго общенія между англійскими и русскими народами*.

Каждый русскій и каждый англичанинъ, который только принимаетъ участіе въ торговлѣ между Англією и Россією, становится, вслѣдствіи того, бойцомъ за дружественныя отношенія между этими народами, и убѣждается въ томъ, что установленіе свободныхъ торговыхъ сношеній и сообщеній между двумя соперниками сразу предоставляетъ *то*, что война, послѣ огромныхъ ущербовъ и расходовъ можетъ доставить враждующимъ народамъ лишь подъ большимъ сомнѣніемъ.

Если мы надѣемся дожить до скораго сооруженія большой *центральной Сибирской желѣзной дороги*, протяженіемъ въ 1700 верстъ — (изъ Томска, чрезъ Ачинскъ, Красноярскъ, Иркутскъ, до Байкала), до осуществленія *Забайкальской желѣзной дороги*, протяженіемъ на

1100 верстъ (отъ Посольскаго-села, Верхнеудинскъ, Нерчинскъ, Срѣтенскъ), или *Уссурийской*—длиною 400 верстъ (отъ Буссе, чрезъ Анучино, Николаевское, Раздольное—на Владивостоку), въ пользу сооруженія которыхъ уже высказалась особая правительственная коммисія, и которымъ суждено связать рельсовымъ путемъ Петербургъ съ Тихимъ Океаномъ,—то тѣмъ основательнѣе должны оказаться наши надежды на то, что Императорское Правительство обратитъ серьезное вниманіе на дальнѣйшее продолженіе Закаспійской желѣзной дороги по направленію къ Индіи, желѣзной дороги, которая по ставитъ въ соприкосновеніе наши интересы съ интересами Англіи, дабы мы могли взаимно убѣдиться, что въ Центральной Азіи достаточно мѣста для честолюбивыхъ замысловъ, для интересовъ и развитія могущества обоихъ мировыхъ государствъ, и когда русско-англійскій фазисъ великаго восточнаго вопроса будетъ разрѣшенъ Россією и Англією на азиатской почвѣ—тогда какъ-бы самъ собою развяжется гордіевъ узелъ восточнаго вопроса и въ Европѣ, и, надо надѣяться, такимъ образомъ, при коемъ будутъ соблюдены и интересы средне-европейскихъ государствъ, стоящихъ далеко отъ центральноазиатской арены дѣйствій.

Тогда на очередь выступить и выполненіе Россією и Англією въ средѣ азиатскихъ народовъ ихъ дѣйствительно цивилизаторской задачи, причѣмъ обѣ колоссальныя державы, пограничныя другъ съ другомъ, энергически будутъ поддерживать и обезпечивать, въ интересахъ цивилизаціи, спокойствіе—Россія на сѣверъ отъ Паропамиза, Гиндукуша, а Англія—на югъ отъ этой естественной границы между обѣими мировыми странами. Въ этомъ отношеніи государственные люди Рос-

сіи и Англіи должны были-бы по чаще вдумываться въ слова, высказанныя, въ свое время, умерщвленнымъ вице-королемъ Индіи, лордомъ Майо: „Если кто только посодѣйствуетъ достиженію малѣйшаго искренняго соглашенія между Россією и Англією въ азиатскихъ дѣлахъ, тотъ окажетъ услугу всему человѣчеству, и въ особенности интересамъ цивилизаціи и благосостоянію населенія обѣихъ имперій“.

