

опытное поле преобразуется въ опытную станцію по хлопководству, а затѣмъ, что особенно важно, опытные поля при семи-рѣченскихъ сельскохоз. школахъ займется изученіемъ „сухого земледѣлія“...

Напомнимъ кн. В. И. Масальскому, что развитіе опытныхъ учрежденій въ краѣ было намѣчено также давно. Такъ, напримѣръ, при первой организаціи опытныхъ учрежденій было проектировано опытное поле въ Катта-Курганскомъ уѣздѣ, какъ въ мѣстности съ наибольшимъ развитіемъ въ Самарк. обл. хлопководства. Затѣмъ О. А. Шкапскимъ, въ бытность его на должности агронома Сыръ-Дарьинской области, былъ представленъ проектъ учрежденія въ аму-дарьинскомъ отдѣлѣ ряда мелкихъ опытныхъ установленій, какъ, напр., опытное поле по хлопководству, опытная червоводня и т. п. Для этой цѣли предполагалось воспользоваться земельными участками изъ подъ казен.-обр. статей, фруктовыхъ садовъ, перестарившихся и приносящихъ ничтожный доходъ. Проектъ г-на Шкап-

скаго имѣетъ громадное значеніе въ цѣляхъ воспособленія хивинскому хлопководству и мѣстному шелководству.

Все эти проекты нашли себѣ успокоеніе въ архивахъ петербургскихъ департаментовъ.

Конечно, проекты могли устарѣть, могли въ Туркестанѣ явиться новыя нужды опытнаго дѣла и т. п., — но во всякомъ случаѣ странно, чтобы не сказать больше со стороны кн. Масальскаго

приписывать все себѣ и умалчивать о работѣ другихъ.

Во всякомъ случаѣ необходимо признать, что проектированные О. А. Шкапскимъ для аму-дарьинскаго отдѣла опытные учрежденія не потеряли и до сего времени своего *raison d'être*, какъ учрежденія, долженствующія оказывать серьезное вліяніе на культуру въ Хивѣ, хотя бы въ отношеніи хлопка, котораго Хива дастъ до одного милліона пудовъ ежегодно.

Что же касается сообщеній кн. Масальскаго по вопросамъ искусственнаго орошенія, то о нихъ—въ слѣдующій разъ.

К. Тимаевъ.

Аму-Дарьин- ская флотилія.

Вопросъ объ Аму-Дарьинской флотиліи за послѣднее время усиленно дебатруется въ правительственныхъ сферахъ, а столичная пресса удѣляетъ этому вопросу не мало мѣста на страницахъ газеты.

Однако критика Аму-Дарьинской флотиліи по большей части не соотвѣтствуетъ дѣйствительности точно также, какъ по большей части не соотвѣтствуютъ дѣйствительности тѣ данныя объ этой флотиліи, которыя положены въ основу газетной критики.

Для насъ туркестанцевъ вопросъ объ Аму-Дарьинской флотиліи играть важную роль. Организа-

ція этого дѣла на раціональныхъ началахъ или полное упраздненіе его неминуемо въ той или иной формѣ отразится на развитіи нашихъ торговыхъ отношеній съ Бухарскимъ, Хивинскимъ и Авганскимъ ханствами, а потому будетъ не лишнимъ познакомиться съ вопросомъ объ Аму-Дарьинской флотиліи болѣе детально.

Аму-Дарьинская флотилія была основана въ 1888 году и въ то время состояла изъ двухъ пароходовъ „Царь“ и „Царица“ и двухъ баржъ „Петербургъ“ и „Москва“, заказанныхъ строителемъ Закаспійской желѣзной дороги инженеромъ Аненковымъ, для перевозки пассажировъ и грузовъ съ одного берега Аму-Дарьи на другой, такъ какъ въ то время моста черезъ рѣку еще не было.

Въ послѣдствіи, когда эти суда уже были готовы и спущены въ воду, оказалось, что для предназначенной цѣли, вслѣдствіе мелководья, они не пригодны и инженеру Балинскому для перевозки пассажировъ пришлось построить черезъ Аму-Дарью громадный деревянный мостъ*), на свой собственный рискъ и страхъ. Стоимость постройки постепенно окупалась оплатой перевозимыхъ черезъ него грузовъ и наконецъ, нѣсколько лѣтъ назадъ въ этомъ мѣстѣ желѣзно-дорожное вѣдомство построило желѣзный мостъ, длиною болѣе семисотъ сажень.

Въ тоже время военное министерство, занимаясь вопросомъ о водныхъ путяхъ сообщенія въ

нашихъ Средне-Азіатскихъ владѣніяхъ приходитъ къ заключенію, что для правильнаго сообщенія между Чарджумъ и Петро-Александровскомъ съ одной стороны и между Чарджумъ и Керками съ другой нужна собственная флотилія.

Результатомъ этого было постановленіе о переименованіи вышеназванныхъ судовъ: пароходовъ „Царь“ и „Царица“ вмѣстѣ съ баржами „Москва“ и „Петербургъ“ въ Аму-Дарьинскую флотилію, съ особо выдѣленной организаціей.

Первымъ начальникомъ флотиліи былъ капитанъ II ранга Левенгагенъ, состоящій въ то же время командиромъ одного изъ пароходовъ. Въ этотъ періодъ времени Аму-Дарьинскій флотъ срочныхъ рейсовъ не совершалъ, а движеніе его носило чисто случайный характеръ, въ зависимости отъ казенной потребности.

Малое ознакомленіе съ рѣкой и слишкомъ глубокая осадка судовъ были причиной тому, что рейсы пароходовъ флотиліи оказались не успѣшными и плаваніе до Керковъ и обратно продолжалось иногда по нѣскольку недѣль. Обладая сильными машинами и большой буксирной способностью суда флотиліи оказались мало пригодными для срочнаго движенія.

Явилась надобность въ судахъ съ меньшей осадкой, для которыхъ меліи и перекаты Аму-Дарьи служили бы меньшимъ препятствіемъ для плаванія.

Съ этой цѣлью былъ спроектированъ и заказанъ въ Англіи

*) Модель этого интереснаго моста выставлена въ военномъ отдѣлѣ юбилейной выставки.

третій пароходъ „Цесаревичъ“, съ осадкой 2 фута и длиной около 126 фут.

Уже съ самаго спуска новаго парохода въ Аму-Дарью обнаружались крупныя дефекты въ его устройствѣ. Это было низкобортное судно, типа туземнаго коюка очень непослушное, съ пассажирскими каютами на палубѣ, съ плохими морскими качествами.

На практикѣ оказалось, что типъ этого новаго парохода не оправдѣлъ возлагавшихъ на него надеждъ, а потому при управленіи военныя сообщеній въ Петербургъ былъ выработанъ новый образецъ судна для Аму-Дарьинской флотиліи, по которому въ періодъ времени съ 1897 по 1899 г.г. были построены два послѣдующихъ парохода: „Белый князь“ и „Белая княгиня Ольга“. Пароходы эти и по настоящее время оказались самыми соответствующими свойствамъ рѣки Аму-Дарьи, какъ вълѣдствіе малой осадки въ водѣ ($2\frac{1}{2}$ ф.), такъ и благодаря расположенію пассажирскихъ каютъ и ходовымъ качествамъ, дающимъ возможность полнаго управленія даже на такой быстринѣ, съ какою несется Аму-Дарья въ лѣтнее время.

Наконецъ, въ 1901 году былъ спущенъ въ воду послѣдній пароходъ „Императоръ Николай II“, построенный по тому же типу, что и предыдущіе два парохода, но нѣсколько большихъ размѣровъ, и съ болѣе сильной машиной. Эти три парохода были построены у Крейтона въ г. Абз.

Стремленіе придать судамъ ма-

лую осадку исключало возможность сдѣлать ихъ грузовыми, а потому для пересвозки грузовъ одновременно съ пароходами строились баржи, которыя должны были слѣдовать противъ теченія на буксирѣ, а внизъ самостоятельно по теченію. Такимъ образомъ было построено 9 баржъ, изъ нихъ пять грузоподъемностью по 5000 пудовъ и четыре по 3000 пудовъ, (одна изъ нихъ въ послѣдствіи утонула, ударившись о Чарджуйскій мостъ).

Къ этимъ судамъ были присоединены три старыхъ баржи бывшей Аральской флотиліи, очень тяжелыя, съ полукилевыми образованиями дна, для рѣчного плаванія мало пригодныя, а потому служившія нефтехранилищами въ Чарджуѣ, Керкахъ и Дарганъ-Ата.

По мѣрѣ увеличенія количества судовъ, Аму-Дарьинской флотиліи пришлось дать вполне опредѣленную организацію, съ каковой цѣлью въ 1904 году было объявлено особое положеніе объ Аму-Дарьинской флотиліи, а въ 1906 году былъ утвержденъ ся уставъ, дѣйствующій и по настоящее время.

Согласно этого положенія Аму-Дарьинская флотилія находится подъ управленіемъ особаго начальника флотиліи, съ небольшимъ штатомъ служащихъ. На каждомъ пароходѣ имѣется командиръ и его помощникъ и судовая команда изъ нижнихъ чиновъ, назначаемыхъ отъ войскъ округа, получающихъ специальное образованіе во флотиліи и носящихъ флотскую форму.

По вступленіи въ должность завѣдывающаго флотиліей нтръ-адмирала Батурина плаваніе судовъ флотиліи становится регулярнымъ, по особому росписанію, утвержденному военнымъ министромъ.

Одновременно съ этимъ въ 1897 г. ду началась постройка Термеза на Авганской границѣ, въ 222 верстахъ выше Керковъ и съ этого времени дѣятельность Аму-Дарьинской флотиліи съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе увеличивается. Съ 1895 г. начинается вводиться таможенная линія по Бухаро-Авганской границѣ, тамъ же устраиваются кордоны пограничной стражи.

Является потребность въ обслуживаніи цѣлой пограничной полосы для подвозки продовольственныхъ припасовъ, а въ періодъ постройки Термеза, требуется подвозить громадное количество строительныхъ матеріаловъ для нуждъ инженернаго вѣдомства.

Постоянный ростъ нашихъ пограничныхъ поселеній, пробудившаяся жизнь на берегахъ Аму-Дарьи и богатства прибрежной полосы, особенно же Сарайской долины, потребовали отъ Аму-Дарьинской флотиліи большого напряженія работы и превратили ее изъ чисто военной—въ сухоходную линію къ которой стали предъявляться весьма серьезныя требованія по перевозкѣ громаднаго количества грузовъ и пассажировъ. Къ тому же, благодаря флотиліи начала развиваться торговля съ замкнутымъ Афгани-

станомъ, которая, несмотря на запреты авганскаго правительства, въ настоящее время уже бьетъ ключемъ, обѣщая въ недалекомъ будущемъ превратиться въ могучій потокъ.

Къ сожалѣнію малая грузоподъемность баржъ и исключительно трудныя условія плаванія по Аму Дарьѣ, постоянно мѣняющійся не только фарватеръ, но и берега, не даютъ возможности удовлетворить всѣмъ потребностямъ побережья, грузооборотъ котораго на южномъ участкѣ рѣки достигаетъ до 4 милліоновъ пудовъ въ годъ,—а поэтому большая часть грузовъ перевозится на

туземныхъ каюкахъ, съ большимъ рискомъ для грузоотправителей и съ большими потерями.

До 1908 года пароходы флотиліи изъ Чарджуя вверхъ къ Керки—Термезъ отправлялись одинъ разъ въ недѣлю по вторникамъ, съ баржами на буксирѣ. Такая система плаванія страдала большою продолжительностью, что являлось не удобнымъ для пассажировъ, ѣдущихъ по служебной надобности или же для срочныхъ коммерческихъ операцій.

Эти существенные недостатки были устранены въ 1908 году по инициативѣ нынѣшняго начальника флотиліи полковника Керновекаго, выработавшаго новое, замѣчательно рациональное росписание плаванія судовъ Аму-Дарьинской флотиліи. Росписание это было затѣмъ одобрено и утверждено высшимъ начальствомъ и по нему въ настоящее время совершаютъ рейсы суда флотиліи.

По новому росписанію съ ап-

рѣля мѣсяца по октябрь три легкіе парохода „Цесаревичъ“ „Великая княжна Ольга“ и „Великій князь“ обслуживаютъ исключительно почтово-пассажирское движеніе, отходя изъ Чарджуя по вторникамъ и слѣдуя налегкѣ безъ баржъ.

Остальные же тяжелые пароходы, съ большими баржами обращены въ специально грузовые и отходятъ по пятницамъ.

Такимъ образомъ число рейсовъ на этомъ важномъ участкѣ доведено до двухъ въ недѣлю, а общее число ихъ въ теченіе года доходитъ до 92-хъ.

Благодаря такой мѣрѣ Аму-Дарьинская флотилія въ смыслѣ пассажирскаго сообщенія стала на небывалую высоту: пароходъ вышедшій изъ Чарджуя во вторникъ, приходитъ въ Керки въ четвергъ пополудни, въ Термезъ въ субботу вечеромъ, а въ понедѣльникъ онъ уже возвращается обратно въ Чарджуи. Рейсы эти выполняются настолько аккуратно и строго, что опозданіе бываетъ также рѣдко, какъ и на желѣзной дорогѣ.

Выдѣленіе почтово-пассажирскаго движенія отъ грузового, отразилось благопріятно и на послѣднемъ, что можно замѣтить въ дѣятельности флотиліи въ минувшемъ году, когда перевезено такое громадное количество грузовъ, какого флотилія не знала со времени ея основанія.

Нижній плесъ рѣки, т. е. участокъ между Чарджуемъ и Петро-Александровкомъ остался по-прежнему обиженнымъ: на немъ

работаетъ только одинъ пароходъ „Императоръ Николай II“ съ нѣсколькими баржами. Причинъ этому нѣсколько: 1) недостатокъ судовъ 2) отсутствіе въ этомъ участкѣ какихъ либо особыхъ интересовъ кромѣ чисто коммерческихъ (въ Петро-Александровскѣ стоитъ только одинъ батальонъ войскъ) и наконецъ главная причина, это условіе вывоза грузовъ изъ Хивинскаго оазиса.

Главный продуктъ Хивы—это хлопокъ котораго она ежегодно производитъ отъ 800 000 до 1 000 000 пудовъ. Хлопокъ хивинскій начинаетъ быть готовымъ къ отправленію только начиная съ половины октября мѣсяца и требуетъ срочнаго вывоза на рынки какъ можно скорѣе, не позднѣе марта. Между тѣмъ рейсы на этомъ участкѣ прекращаются въ ноябрѣ и лишь въ мартѣ возобновляются вновь, такъ какъ Аму-Дарья близъ Петро-Александровска въ зимнее время покрывается льдомъ и если окончательно не замерзаетъ, то все же плаваніе по ней въ это время становится невозможнымъ.

Такимъ образомъ, когда Хивинскій оазисъ предъявляетъ къ отправкѣ грузы, сообщеніе по воднымъ путямъ въ силу обстоятельствъ прекращается. Лѣтомъ же въ Хивѣ грузовъ или совсемъ нѣтъ, или же количество ихъ настолько незначительно, что увеличивать ради ихъ судоходство на этомъ участкѣ Аму-Дарьи не имѣетъ смысла. Крейсерушій въ этомъ районѣ пароходъ „Императоръ Николай II“ обслуживаетъ почти преимущественно интересы войсковые и

почтово-телеграфнаго вѣдомства, для котораго перевозить многіе миллионы рублей денегъ, а также поддерживаетъ пассажирское сообщеніе, отходя разъ въ двѣ недѣли и дѣлая всего около 16 рейсовъ въ годъ.

Такимъ образомъ изъ выше-приведенныхъ данныхъ видно какое громадное значеніе для края имѣетъ Аму-Дарьинская флотилія обслуживающая важные интересы жизни нашихъ Средне-Азіатскихъ владѣній.

Столичная пресса, какъ мы уже указывали, удѣляетъ вопросу объ Аму-Дарьинской флотиліи не мало мѣста, однако въ своей критикѣ она неизбѣгла общей участи—выказавъ во многихъ случаяхъ полную неосвѣдомленность въ разбираемомъ вопросѣ.

Однимъ изъ главныхъ упрековъ, предъявляемыхъ къ Аму-Дарьинскому казенному судоходству было то, что оно слишкомъ дорого стоитъ казнѣ и вмѣсто прибыли даетъ ежегодный дефицитъ, причемъ въ этомъ были склонны обвинять администрацію флотиліи.

Однако, на самомъ дѣлѣ, главная причина того явленія, что казенное судоходство на Аму-Дарьѣ даетъ убытки кроется съ одной стороны въ физическихъ свойствахъ рѣки, а съ другой въ дороговизнѣ топлива и всякихъ матеріаловъ, потребныхъ для ремонта судовъ и для ихъ плаванія.

Рѣка Аму-Дарья не только не имѣетъ постоянного дна, но не имѣетъ даже постоянныхъ береговъ.

Протекая по мощному плесу летучаго ила до одиннадцати саженъ глубиной, она растетъ въ

немъ свое русло, съ необычайной быстротой, срывая на своемъ пути цѣлыя поселенія и въ теченіи нѣсколькихъ дней набрасывая острова тамъ, гдѣ ранѣе была глубина.

Еще въ этомъ году Аму-Дарья показала разительный примѣръ своей силы. Въ 10 верстахъ отъ Чарджуя, на разстояніи $3\frac{1}{2}$ верстъ отъ берега стояла международная наблюдательная астрономическая станція. И въ результатъ бѣшенноты работы рѣки, въ теченіи одного этого года, вся прибрежная полоса шириною въ $3\frac{1}{2}$ версты смыта и теперь, гдѣ стояла астрономическая станція плаваютъ пароходы. Рѣка унесла съ собою цѣлыя кишлаки и ушло отъ праваго берега на пять верстъ.

Конечно, при такихъ условіяхъ изученіе фарватера рѣки, нанесеніе его на карты и обставленіе знаками представляется совершенно невозможнымъ.

Карты эти только будутъ путать командировъ, ибо гдѣ мѣсяць назадъ была глубина, тамъ теперь могутъ быть мели и наоборотъ.

Точно также измѣнчива и скорость рѣки, въ зависимости отъ количества воды и сѣченія русла. Лѣтомъ и особенно въ половинѣ рѣка стремится съ такой неудержимой силой, что пароходы силой въ 500 лошадиныхъ силъ, даже безъ баржъ, часто тащатъ обратно по теченію и они бываютъ вынуждены выбирать себѣ путь по тиховодью.

Частая постановка судовъ на мели вслѣдствіе за собою стѣсненіе

лестовъ днища и ремонтъ его обходятся недешево.

Атмосферическія условія, а равно разница между температурой и влажностью воздуха зимой и лѣтомъ разрушительно дѣйствуютъ на деревянныя части судовъ, такъ что самое большее черезъ шесть лѣтъ плаванія пароходы флотиліи нужно ставить на капитальный ремонтъ, стоимостію котораго для каждаго парохода доходить до 50.000 руб. Вмѣстѣ съ тѣмъ и котлы на пароходахъ, вѣдѣствіе грязной воды, служатъ гораздо меньше, чѣмъ на другихъ рѣкахъ Имперіи.

Вторымъ факторомъ, дѣлающимъ Аму-Дарьинскую флотилію дорогимъ и бездоходнымъ предприятиемъ является необычайный подъемъ цѣнъ на нефть, которая въ 1907—1908 годахъ достигала до 50 коп. за пудъ. При такихъ цѣнахъ на топливо никакое судоходство невозможно. На волжскихъ пароходахъ при цѣнѣ на нефть въ 32 коп. за пудъ, пароходоладельцы сочли необходимымъ перейти на уголь, до тѣхъ поръ пока цѣна на нефть не была понижена.

Въ равной степени флотиліи приходится переплачивать и на другіе предметы вѣдѣствіе отдаленности района плаванія отъ промышленныхъ центровъ.

Независимо отъ этихъ причинъ на доходность Аму-Дарьинской флотиліи дурно вліяетъ казенная постановка тарифнаго дѣла. Тарифы флотиліи постоянны, на подобіе желѣзнодорожныхъ и это большая ошибка. Дѣло въ томъ что желѣзная дорога, прорѣзывая

какой нибудь районъ, монополизируетъ весь его грузооборотъ, съ ней не могутъ соперничать ни арба, ни верблюды.

Совсѣмъ другое наблюдается на рѣкѣ. Если противъ теченія туземный каюкъ не можетъ конкурировать съ пароходомъ, то внизъ по теченію, каюкъ становится равноправнымъ конкурентомъ пароходу, ибо идетъ съ тою же скоростью, какъ и баржа.

Такимъ образомъ большая часть грузовъ, идущихъ сверху внизъ для Аму-Дарьинской флотиліи потеряна, ибо каючники имѣютъ полную возможность назначить на одну конейку дешевле тарифа флотиліи.

Всѣ частные пароходы маневрируютъ своими тарифами, а флотилія, благодаря казенному формализму—терпитъ убытокъ.

Разбирая вопросъ о достоинствахъ и недостаткахъ Аму-Дарьинской казенной флотиліи, нельзя не остановиться на другомъ вопросѣ, само собой напрашивающемся: возможно ли на Аму-Дарьѣ частное судоходство? Можетъ быть частное судоходство на Аму-Дарьѣ развилось бы болѣе успешно, чѣмъ казенное и болѣе отвѣчало бы предъявляемымъ жизнью побережья запросамъ и требованіямъ?

Нечего доказывать какое неосцѣнимое достоинство въ частномъ дѣлѣ имѣетъ инициатива. Въ то время какъ она толкаетъ всякое частное предприятие на путь дальнѣйшаго развитія и прогресса, казенныя предприятия чахнутъ втиснутыя въ тѣсныя рамки „доз-

воленнаго" и "недозволеннаго".

Нечего доказывать, что свободная инициатива не может привиться въ любомъ казенномъ дѣлѣ: она ведетъ за собой понятіе о рискѣ, т. е. другими словами понятіе, чуждое казенной дисциплинѣ.

Въ этомъ отношеніи сама жизнь много разъ показывала, что казенныя предпріятія, благодаря своему формализму и отсутствію свободной инициативы не могутъ конкурировать съ та-

кими же частными предпріятіями, въ которыхъ видное мѣсто дается проявленію инициативы.

Однако, несмотря на эти преимущества до сихъ поръ мы не видѣли на Аму-Дарьѣ ни риска, ни инициативы. За 40 лѣтъ нашего обладанія рѣкой не было ни одной попытки создать на ней частное пароходство, т. е. такое дѣло, которое всеюду считается особенно выгоднымъ и въ которое охотно помѣщаютъ свои капиталы наши осторожные капиталисты. Здѣсь будетъ не лишнимъ отмѣтить, что это частное пароходство находилось бы въ исключительно благоприятныхъ условіяхъ: оно не встрѣчало бы себѣ конкурента, такъ какъ до недавняго времени Аму-Дарьинская флотилія таковымъ не являлась, да и въ настоящее время она перевозитъ частныя грузы только въ силу необходимости и по недостатку своихъ плавающихъ средствъ не можетъ монополизировать весь грузооборотъ.

Однако, несмотря на это монопольное положеніе на Аму-Дарьинское пароходство все время

смотрѣли крайне скептически.

Попытки военнаго министерства сложить съ себя обузу по поддержанію пароходства на огромной азіатской рѣкѣ, — на плечи частной предпримчивости не увѣнчались успѣхомъ. Въ 1903 году О-во "Кавказъ и Меркурій" по предложенію военнаго вѣдомства обследовало вопросъ объ Аму-Дарьинскомъ пароходствѣ посредствомъ цѣлой коммисіи, подъ предѣлательствомъ одного изъ своихъ директоровъ; въ составъ этой коммисіи вошли специалисты по морскому плаванію и нѣсколько техниковъ.

Исслѣдованія эти дали неблагоприятный результатъ и коммисія пришла къ слѣдующимъ выводамъ:

1) Аму-Дарья, несмотря на обиліе воды, которую она несетъ въ своемъ руслѣ, постоянно мѣняетъ фарватеръ настолько быстро, что изученіе его и обстановка отличительными знаками невозможны, а потому съ точки зрѣнія техники рѣчного плаванія — Аму-Дарья является лишь полупароходной рѣкой, что особенно рѣзко выражается въ весеннее и осеннее время. Отсутствие постоянныхъ береговъ и фарватера около нихъ дѣлаетъ невозможнымъ устройство постоянныхъ пристаней, и, слѣдовательно, и грузохранилищъ.

2) Главный вопросъ типа судовъ Аму-Дарьинскаго пароходства является крайне сложнымъ, такъ какъ рѣка ставитъ технику судостроенія диаметрально противоположныя требованія. Узкость и извилистость фарватера ставятъ

предѣлы размѣрамъ судовъ, не болѣе 180 фут. длины и максимумъ 25 фут. ширины, при 2-хъ футовой осадкѣ. Такія суда брать на себя большое количество грузовъ не могутъ и подъемная сила ихъ не будетъ превышать 4—5 тыс. пудовъ полезнаго груза. Такимъ образомъ единственнымъ средствомъ сообщенія является буксирное движеніе. Но и здѣсь предстоитъ рѣшить трудную и, по мнѣнію комиссіи, невозможную задачу. Грузовой пароходъ съ большой буксирной способностью требуетъ солидной осадки, во всякомъ случаѣ болѣе 2-хъ футовъ, а это уже исключаетъ возможность свободного плаванія по Аму-Дарьѣ, устѣянной 2-хъ фут. перекатами.

3) Не лучше обстоитъ дѣло съ баржами. Баржа должна сидѣть менѣе парохода и даже если конструировать ее въ 2½ фут. грузовой осадки, то она подниметъ не болѣе 10 тыс. пудовъ. Водить же болѣе одной баржи при крутыхъ поворотахъ фарватера и быстринѣ теченія—не представляется возможнымъ.

Такимъ образомъ даже грузовой пароходъ, такой конструкціи, при которой онъ могъ бы плавать по Аму-Дарьѣ, вмѣстѣ съ баржей подниметъ противъ теченія не болѣе 15 тыс. пуд., что по нормамъ, принятымъ на Волгѣ и на другихъ судоходныхъ рѣкахъ, является едва шестой частью нормальной провозоспособности и съ коммерческой точки зрѣнія совершенно не выгоднымъ и даже убыточнымъ, чему не мало способствуетъ дороговизна мате-

ріаловъ плаванія и ремонта, а также дороговизна рабочей силы на этой далекой окраинѣ.

По этому О-во „Кавказъ и Меркурій“, идя навстрѣчу желаніямъ военнаго министерства, изъявило согласіе принять на себя эксплоатацію Аму-Дарьинской флотиліи, но не иначе, какъ съ субсидіей въ ½ мил. рублей ежегодно, что значительно превышало потери казны на содержаніе этого дѣла въ своихъ рукахъ.

Въ 1906 году компанія волжскихъ судовладельцевъ „Захаровъ и Скрѣпинскій“ изъявила желаніе взять въ свои руки Аму-Дарьинскую флотилію, за что потребовала 360 тысячъ ежегодной субсидіи, плюсъ оплачиваніе по нынѣшнему тарифу казенныхъ грузовъ, т. е. сумму, опять таки значительно большую фактической потери казны въ этомъ дѣлѣ, а потому военное министерство и это предложеніе нашло не пріемлемымъ.

Оба эти О-ва высказали мнѣніе, что при нынѣшнихъ плавающихъ средствахъ флотиліи поставить дѣло на выгодную, коммерческую точку нельзя, а потому въ интересахъ развитія дѣла необходимо строить новыя суда, наиболѣе приспособленнаго типа, при помощи которыхъ можно наиболѣе использовать выгоды и парализовать минусы, создаваемые природою рѣки.

Въ послѣднее время военное министерство ожидало и другіе предприниматели, желавшіе попытать счастья на Аму-Дарьѣ, но эти предложенія были настолько не серьезны, а главнѣе

безответственны, что, несмотря на кажущуюся выгодность, успѣха не имѣли.

Такимъ образомъ казнѣ, а въ частности военному вѣдомству ничего не остается другого, какъ оставить это дѣло въ своихъ рукахъ, и едва ли мы ошибемся въ своихъ заключеніяхъ, если скажемъ, что ему остается его и усовершенствовать.

Въ заключеніе позволю себѣ высказать нѣсколько мыслей, основанныхъ на мнѣніи компетентныхъ людей, знающихъ Аму-Дарью, со всеѣми ея капризами и свойствами и Аму-Дарьинскую флотилію во все периоды ея жизни.

Это знакомство съ дѣломъ, основанное не на бѣгломъ взглядѣ, а на всестороннемъ его изученіи приводитъ къ слѣдующему: Аму-Дарьинское судоходство вслѣдствіе исключительно неблагоприятныхъ физическихъ и экономическихъ условій является дѣломъ въ высшей степени труднымъ и рискованнымъ, которое привлечь свободныхъ капиталовъ не можетъ и надежду на это слѣдуетъ покинуть до тѣхъ поръ, пока техника судостроенія не выработаетъ типа судовъ, пригодныхъ для плаванія по подобной рѣкѣ.

Всякое частное О-во, которое взяло бы на себя обязанность поддерживать срочное пароходство по этой рѣкѣ, потребуетъ отъ казны солидной субсидіи, едва ли не большей, чѣмъ нынѣшній расходъ на содержаніе флотиліи. Уже по одному тому, что нынѣшнее оборудованіе флотиліи

не отвѣчаетъ коммерческимъ цѣлямъ—мы думаемъ, что вопросъ о передачѣ флотиліи въ частныя руки всегда останется открытымъ.

Нельзя, съ другой стороны, забывать, что судоходство по Аму-Дарѣ является дѣломъ не только коммерческимъ, но и государственнымъ. Пока нѣтъ частнаго судоходства и другихъ путей сообщеній, казна обязана поддерживать флотилію не только въ интересахъ развитія и оживленія всей прибрежной полссы, но и въ интересахъ тѣхъ тысячъ людей, что заброшены на далекій рубежъ, несутъ тамъ тяжкую службу въ исключительно неблагоприятныхъ условіяхъ жизни, для которыхъ флотилія является единственнымъ связывающимъ звеномъ съ далекой родиной.

Съ другой стороны Аму-Дарьинская флотилія безусловно необходима въ стратегическомъ отношеніи, а ея значеніе въ смыслѣ оживленія этого края и развитія нашей торговли съ Хивой и Авганистаномъ являются факторомъ государственной важности.

Аму Дарьинская флотилія въ послѣдніе годы сдѣлала максимумъ того, что она могла сдѣлать при наибольшемъ напряженіи своихъ силъ. Росписаніе и диаграммы, которыя мы имѣли случай видѣть на выставкѣ свидетельствуютъ о томъ, что флотилія начиная съ 1908 года стала на высоту серьезнаго средства сообщенія, перебросивъ 22 тис. человекъ пассажировъ, преимущественно военно-служащихъ, лицъ служебнаго персонала и

ихъ семействъ; выполнила всѣ казенныя перевозки и сверхъ того перебросила свыше $\frac{1}{2}$ мил. пудовъ грузовъ для частной торговли.

Жители Аму-Дарьинскаго побережья сумѣли оцѣнить этотъ прогрессъ въ дѣятельности флотиліи и усилія ея личного состава. Прогрессъ этотъ оказался вполне возможнымъ даже безъ увеличенія цифры расходъ въ противъ прежнихъ лѣтъ и съ значительнымъ пониженіемъ дефицита.

Изъ всего изложеннаго вытекаетъ, что разъ интересы побережья этого требуютъ, разъ казна въ интересахъ Россійскаго государства забросила тысячи людей въ это захолустное мѣсто, она обязана поддерживать флотилію, единственный источникъ матеріальной и духовной пищи для мѣстныхъ жителей.

Не будучи пророкомъ, какъ техникъ могу сказать, что въ недалекомъ времени судоходство на Аму-Дарьѣ несомнѣнно значительно двинется впередъ. Для этого нужно: 1) особую конструкцію судовъ; 2) легкія и требующія мало топлива машины.

На Волгѣ уже спущенъ нобелевскій теплоходъ, съ машинами системы „Дизеля“, требующими самое незначительное количество топлива и очень легкими.

Несомнѣнно, въ недалекомъ будущемъ, будетъ выработанъ соотвѣствующій типъ судна и для Аму-Дарьинскаго судоходства, только для этой работы нужно призвать не случайныхъ лицъ изъ Петербурга, какъ это у насъ всегда дѣлается, а мѣстныхъ

знатоковъ Аму-Дарьѣ, изучавшихъ ее десятками лѣтъ.

При такихъ условіяхъ казна сможемъ сама, и быть можетъ, даже безъ дефицита содержать флотилію на Аму-Дарьѣ.

Кромѣ инициативы, имѣющей такое огромное значеніе въ каждомъ частномъ предпріятіи, — всякое коммерческое дѣло дорожитъ опытомъ и зорко слѣдитъ за тѣми указаніями, какія даетъ этотъ опытъ. Результаты опыта въ частномъ дѣлѣ примѣняются обыкновенно быстро и непосредственно, что способствуетъ быстрому росту и развитію предпріятія.

Совершенно обратное мы видимъ въ казенномъ дѣлѣ. Тутъ опытъ проходить если не совершенно безслѣдно, то во всякомъ случаѣ результатовъ его примѣненія нужно ждать очень долго, пока опытъ не выдержитъ установленнаго и неустановленнаго экзамена въ разныхъ канцеляріяхъ и комиссіяхъ, а пока эти безконечныя инстанціи выведутъ свое заключеніе и ориентируются въ доказательствахъ, уходитъ дорогое время, разбивается энергія людей и въ концѣ концовъ дѣло застреваетъ и не идетъ дальше бюрократической канцелярщины.

Выше мы указывали, какой крупный толчекъ Аму-Дарьинско-

му судоходству дала рациональная постановка дѣла Аму-Дарьинской флотиліи въ 1908 году. Мы указывали, что Аму-Дарьинская флотилія, ставшая въ 1908 году благодаря усиліямъ ея личного состава, на твердую почву, начина-

еть играть видную роль, не только мѣстнаго характера, въ смыслѣ развитія побережья, но и общегосударственнаго, въ смыслѣ политическаго вліянія на пограничныя ханства.

Кажется вполне логично было ожидать, что этотъ важный опытъ 1908 года, будетъ положенъ въ основу дальнѣйшаго развитія флотиліи и личному ея составу будутъ даны нужныя средства для дальнѣйшей плодотворной работы.

Однако на самомъ дѣлѣ казенное предпріятіе оказалось казеннымъ, со всеми его атрибутами.

Неожиданно, когда Аму-Дарьинская флотилія начала расцвѣтать въ своей дѣятельности, на сцену выступили петербургскія „комиссіи“, начался „экзаменъ“ и въ результатѣ готовится печальный финалъ для Аму-Дарьинскаго побережья.

По дошедшимъ до насъ слухамъ, оглашенными уже въ „Закаспійскомъ Обзорѣ“, явствуетъ, что Аму-Дарьинская флотилія должна отказаться отъ новаго росписанія, даваго такіе поразительные результаты; должна сократить число рейсовъ, перейти къ прежнему нудному движенію съ баржами на буксирѣ, а въ октябрѣ мѣсяцѣ распустила опытныхъ старыхъ рабочихъ, выбросивъ ихъ ввиду наступающей зимы на мостовую и тѣмъ лишила энергичныхъ, привыкшихъ къ мѣстнымъ условіямъ рабочихъ.

Такимъ образомъ силы потрачены бесполезно, опытъ идетъ

на смарку и все остается по старому.

И все это только потому, что какая то междувѣдомственная комиссія въ Петербургѣ, въ поискахъ за моднымъ сокращеніемъ расходовъ изволила обратить вниманіе на Аму-Дарьинскую флотилію и поводомому, не имѣя ни какого представленія о ея послѣднемъ прогрессѣ и громадномъ значеніи, не зная условій плаванія и всего прочаго, начала сокращать смѣту Аму-Дарьинской флотиліи, сократила ее на нѣсколько десятковъ тыс. рублей, а въ результатѣ урѣзанной смѣты,—если не будетъ разъяснен и устранено это печальное недоразумѣніе,—Аму-Дарьинское судоходство снова начнетъ влечь прежнее жалкое существованіе.

Администрація флотиліи поставлена въ необходимость значительно сократить свою дѣятельность, отказавшись отъ срочныхъ пассажирскихъ рейсовъ и вообще отъ способа эксплуатаціи, даваго такіе блггопріятные результаты.

Такимъ образомъ опытъ возымѣлъ совершенно обратное дѣйствіе тому, что должно было бы имѣть мѣсто при другихъ обстоятельствахъ. По неволѣ является вопросъ, гдѣ кроется причина такихъ явленій, странныхъ не только съ коммерческой точки зрѣнія, но и съ точки зрѣнія самой простой логики. Трудно предположить, что въ данномъ случаѣ есть другая причина, кромѣ незнанія дѣла и мѣстныхъ условій жизни, въ связи съ современнымъ болѣзненнымъ стремленіемъ всадѣ сокращать расходы и даж-

гамъ, гдѣ эти сокращенія кромѣ вреда ничего не принесутъ.

Что это за междувѣдомственная комиссія, что по своему усмотрѣнію сводить на нѣтъ дѣятельность аму-дарьинскаго судоходства и приносить громадный ущербъ цѣлому краю? На чемъ сновывала она свои дѣйствія, изъ какихъ знатковъ Туркестанскаго края она состояла?

Комиссія была, сдѣлала печальное для края дѣло и разошлась; ей не придется отвѣчать за результаты, а между тѣмъ ея „авторитетное и безповоротное“ рѣшеніе, не совпадающее съ тѣмъ освѣщеніемъ вопроса, которое комиссія эта получала непосредственно съ мѣста, — несомнѣнно принесетъ Туркестанскому краю громадный ущербъ.

Казна съэкономить на этомъ только нѣсколько десятковъ тысячъ рублей по расходной сметѣ, вдвое больше потеряетъ по доходной, а ущербъ нанесенный аму-дарьинскому судоходству едва ли оправдастъ эти „сбереженія“, да еще кромѣ того, будетъ способствовать тому обстоятельству что полезное, государственной важности дѣло, только что ставшее на твердое основаніе — снова захирѣетъ, и съ каждымъ годомъ будетъ давать по прежнему все большіе и большіе дефициты, въ то же время умаляя наше значеніе въ Средней Азии. Этимъ казна сдѣлаетъ то, чего не слѣдовало бы дѣлать въ ея же интересахъ.

Г. Юлинъ.

Дорога черезъ Ташкентъ.

23-го октября въ Петербургѣ происходило второе засѣданіе совѣщанія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, посвященное обсужденію вопроса о магистральной Уральскъ — Оренбургъ — Семипалатинскъ. По этому вопросу председатель совѣщанія г. Гіацинтовъ предложилъ сначала высказаться представителямъ сибирскихъ городовъ. Представитель г. Акмолинска доказывалъ, что при хорошихъ путяхъ сообщенія Акмолинскій уѣздъ могъ бы служить ареной широкаго развитія хлѣбопашества и скотоводства. Представитель г. Орска утверждалъ, что его районъ можетъ превратиться въ житницу для громадной части Россіи, такъ какъ эти мѣстности изобилуютъ хлѣбомъ. Представитель уральскаго биржевого комитета доказывалъ, что дорога должна быть проведена отъ станціи Мартукъ Ташкентской ж. д. въ обходъ Оренбурга и Орска. Ему возражали представитель оренбургскаго казачьяго войска и городской голова, доказывавшіе, что наиболѣе подходящее направленіе магистральной Маріинскъ — Орскъ — Оренбургъ — Уральскъ — Семипалатинскъ. Г. Ждановъ отъ имени орскаго биржевого комитета развивалъ доводы противъ проведенія магистральной Уральскъ — Семипалатинскъ. Сенаторъ Охотниковъ указывалъ, что коренная ошибка русскаго желѣзнодорожнаго строительства, это — именно погоня за

что слѣдуетъ подготовить специальный контингентъ инженеровъ-гидравликовъ для занятія отвѣтственныхъ должностей по ирригаціи въ Туркестанскомъ краѣ. У меня на глазахъ есть примѣры, гдѣ инженеры путей сообщенія, будучи назначены на эти должности, учатся этому дѣлу здѣсь на мѣстѣ. Это не упрекъ имъ. Они въ этомъ не виноваты... Слѣдуетъ дѣло такъ поставить, чтобы эти лица прибывали къ намъ вполне подготовленными и чтобы не приходилось, въ ущербъ дѣлу, отрывать ихъ отъ него и посылать въ Индію или Египетъ для изученія ирригаціонныхъ системъ.

Мнѣ извѣстно, что при московск. сельскохоз институтѣ и, кажется, при институтѣ инж. пут. сообщ. въ Петербургѣ имѣются особыя отдѣленія, подготовляющія инженеровъ—гидравликовъ. Но наблюдаемая явленія даютъ основаніе предполагать, что это дѣло еще въ зародышѣ и что тамъ не придаютъ широкаго и полного значенія ирригаціонному дѣлу въ Россіи вообще, а въ Туркестанѣ въ частности.

Пора уже вывести наше оросительное дѣло на правильный и прямой путь.

Такъ.

Среди прокаженныхъ.

(Поездка въ Махау кишлакъ).

Прежде чѣмъ приступить къ описанію нашей поездки въ кишлакъ прокаженныхъ, находящійся верстахъ въ шести отъ города Ташкента, по Самаркандскому тракту, я считаю не лишнимъ познакомить читателей, насколько

позволяетъ имѣющаяся въ моемъ распоряженіи матеріалъ, съ исторіей страшнаго бича человечества—проказы.

Нижеприведенныя данныя позаимствованы частью изъ лекціи доктора А. Шварца, читанной въ аудитории Ташкентскаго о ва сельскаго хозяйства, частью собраны изъ разспросовъ о прокаженныхъ въ бытность въ Сибіри, гдѣ проказа такъ же какъ и въ Туркестанѣ значительно развита среди инородческаго населенія.

Проказа имѣетъ за собой не одно тысячелѣтіе. Она была извѣстна еще въ глубокой древности и не одна страница биоліи посвящена этой страшной болѣзни.

Въ пятидесятіи Моисея мы встрѣчаемъ названіе Zaga th, подъ которымъ разумѣлась, и и должна была разумѣться проказа. Здѣсь же мы находили предписаніе, отчасти религіознаго, отчасти санитарнаго характера, удалять людей пораженныхъ этой болѣзью, изъ общества.

Главнымъ очагомъ развитія проказы въ древнія времена былъ Египетъ. Су-

ществуетъ предположеніе, что изъ Египта распространили эту болѣзнь евреи во время историческаго перехода ими изъ этой страны.

Въ Персіи проказа была извѣстна еще въ VI столѣтіи до Р. Х. Путемъ торговыхъ сношеній между Греціей, Малой Азіей и Египтомъ проказа побѣдно захватывала обширные раіоны и проникла въ Европу; по крайней мѣрѣ на Апеннинскомъ полуостровѣ она была извѣстна приблизительно за 100—200 лѣтъ до Р. Х.

Въ началѣ христіанской эры проказа особенно сильно была распространена въ Европѣ. Еще тогда возникло предположеніе о ея заразительности и вотъ обо-

до VII вѣка по Р. Х. среди лангобардовъ издаются первые указы объ изоляціи прокаженныхъ помощью особыхъ пріютовъ, получившихъ названіе «лепрозоріи». Болѣе правильное развитіе и устройство лепозоріи получаютъ во Франціи въ VIII в., а затѣмъ примѣру Франціи слѣдуютъ и остальные Западно-Европейскія государства.

Къ концу XIII вѣка во Франціи насчитывается уже до 2000 лепозорій, а во всей Европѣ до 19.000.

Въ Азіи проказа и понынѣ распространена на восточныхъ и южныхъ берегахъ Китая. Отсюда переселенцами она заносится въ Австралію и Полинезію. Но особенно сильное распространение получила проказа въ Индіи, гдѣ англійское владычество создало хорошую почву для всякихъ губительныхъ несчастій.

По извѣстіямъ, привезеннымъ нашей русской экспедиціей изъ Абиссиніи, проказа и здѣсь свила себѣ прочное гнѣздо. Кромѣ того, она извѣстна въ Алжирѣ, на о. Мадейрѣ, Сенегамбіи. Что касается Америки, то сюда проказа, вѣроятно, занесена очень недавно, и опять таки путемъ торговыхъ сношеній. Большого распространенія она здѣсь не имѣетъ, но встрѣчается кое гдѣ въ Мексикѣ, Бразиліи, Аргентинѣ, Калифорніи.

Въ Европѣ проказа и въ настоящее время не составляетъ рѣдкости. Такъ, извѣстно, что по Дунаю, на Балканскомъ полуостровѣ, въ Италіи попадаются отдельные случаи заболѣванія. Въ Испаніи и Португаліи существуютъ очаги заразы. Много прокаженныхъ встрѣчается въ Турціи (Константинополь). Наибольшаго распространенія проказа достигла въ Норвегіи. Такъ, въ 1750 году тамъ насчитывалось до 2800 прокаженныхъ.

Въ Россіи проказа имѣетъ за собой также не одну сотню лѣтъ. Еще въ 1727 году въ медицинскомъ департаментѣ возникъ вопросъ о расторженности браковъ, если одинъ изъ супруговъ болѣетъ крымской болѣзью, по характеру имѣющей много общаго съ проказой. Въ Астраханской губерніи и на Кавказѣ проказа была извѣстна еще въ позапрошломъ столѣтіи. Въ 1835 году основана лепозарія въ области Войска Донскаго, въ 1847 году около с. Пятигорска, въ 1850 году въ Терской области около Наура. Существовать проказа и въ Прибалтійскомъ краѣ.

Особенно прочное гнѣздо въ Россіи свила проказа въ малокультурныхъ окраинахъ, заселенныхъ темнымъ инородческимъ элементомъ. Такъ, на примѣръ, въ Сибири имѣется масса прокаженныхъ среди бурятъ, остяковъ, тунгусовъ, якутовъ, и чукчей.

Среди послѣднихъ, на Чукотскомъ полуостровѣ и даже по близости отъ Нижне-Колымска попадаются цѣлыя населенія, пораженныхъ проказой. Конечно, ни о какихъ лепозоріяхъ, ни далеко отъ Севера, гдѣ нѣтъ никакихъ путей сообщенія и куда мѣстами еще ни разу не ступала нога европейца, думать не приходится, а потому понятно, что болѣзнь тамъ особенно сильно свирѣпствуетъ.

Въ Якутской области, недалеко отъ города Вилюйска устроенъ лепозорій, въ которомъ изолированы нѣкоторые прокаженные, но опять таки трудно въ такой малокультурной мѣстности, какъ Якутская область, представляющая собой мало населенный, необслѣдованный дремучій лѣсъ, установить правильную изоляцію прокаженныхъ. Для этой цѣли тамъ слишкомъ плохо поставлена медицина, населеніе къ ней относится

не особенно доверчиво и понятно, что многие прокаженные преспокойно джигуют свой вѣкъ среди здороваго населенія, служа хорошимъ источникомъ для распространенія проказы.

Въ Туркестанѣ проказа получила также сравнительно широкое распространеніе. О ней говорится въ старинныхъ мусульманскихъ книгахъ предписывающихъ мусульманину подѣ страхомъ Бжяго наказанія не вступать съ прокаженными ни въ какое сношеніе. Эта причина повидимому и послужила поводомъ въ тому, что само туземное населеніе Туркестана изолировало прокаженныхъ въ особыя вишлаки (Махау кишлакъ) и изгоняло ихъ изъ своего общества какъ презрѣнныхъ паріевъ.

Такіе вишлаки, въ которыхъ десятилетиями дѣтъ, до самой смерти живутъ прокаженные, вмѣются около каждаго города Туркестанскаго края и въѣзжая въ него по большой дорогѣ, вы всегда встрѣтите по дорогѣ просящихъ милостыню прокаженныхъ, съ протянутой, безпалой, покрытой язвами рукой, съ ужаснымъ лицомъ, изпещреннымъ гноевыми рубцами, слѣпыхъ, безногихъ.

Мѣстное населеніе—сарты относятся къ прокаженнымъ какъ къ отщепенцамъ, изгоямъ общества.

Мусульманину внушаютъ страхъ и ужасъ слѣдующіе признаки, якобы характерные для проказы: выпаденіе волосъ (бровей, ресницъ, усовъ, бороды, головныхъ волосъ), утолщеніе кожи бровей, лица и особенно бѣлыя пятна, называемыя у нихъ «песъ». Горе тому, у кого на лицѣ появляются бѣлыя пятна.

Докторъ А. Шварцъ по этому поводу приводитъ изъ своей практики нѣсколько примѣровъ.

Въ числѣ арестантовъ мѣстной тюрьмы былъ одинъ туземецъ, у котораго

на лицѣ, на лѣвой щекѣ, появилось бѣлоснѣжное пятно безъ всякой видимой причины; въ остальномъ арестантъ былъ совершенно здоровъ. Пятно стало быстро увеличиваться и достигло лѣваго уха; искорѣ лѣвый усъ посѣдѣлъ; пятно достигло лба, границъ головныхъ волосъ, которые также быстро посѣдѣли. Товарищи-арестанты, съ которыми этотъ «пѣгій» больной находился въ

одной камерѣ, на-отрѣвъ отказались вѣсть съ нимъ изъ одной чашки, жить съ нимъ въ одномъ помѣщеніи, пользоваться его посудой. Самъ больной, со слезами на глазахъ, описывалъ свое несчастное положеніе отверженнаго, умолялъ чѣмъ-нибудь помочь ему, закрасить эти бѣлыя пятна и убѣдить товарищей его, что это не «песъ», а какая-то другая невинная болѣзнь. Или, на примѣръ, нужно видѣть, съ какимъ трепетомъ приходятъ больные съ бѣлыми пятнами въ лечебницу (въ стар. Ташгеніѣ), какъ тщательно скрываютъ они эти пятна отъ окружающихъ, чтобы не навлечь на себя ихъ негодованія и неприязни. А, вѣдь, нерѣдко, пятна эти самаго невиннаго характера и совсѣмъ не заразительны.

Несмотря на такое давнее происхожденіе проказы всемірная медицина до сего времени не только совершенно бессильна въ борьбѣ съ ней, но даже за многія тысячелѣтія ни на шагъ не подвинулась въ научныхъ опредѣленіяхъ проказы.

Отчего происходятъ заболѣванія проказой остается тайной.

Долгое время среди ученыхъ преобладало мнѣніе о наследственной передачѣ проказы. Но въ такомъ случаѣ, чѣмъ можно объяснить такіе случаи, когда сначала заболѣваютъ дѣти, а ужъ по-

тѣмъ ихъ родители. Или вдругъ въ Москвѣ неожиданно заболѣваетъ проказой женщина, въ роду которой никогда не было проказенныхъ.

Русскій профессоръ Минхъ, много потрудившійся надъ изученіемъ проказы, поживавшій съ этою цѣлью въ Туркестанѣ, описываетъ, между прочимъ, случай заболѣванія проказой одного русскаго полковника, у котораго никто изъ родственниковъ не болѣлъ проказой.

Въ англійской литературѣ ученымъ Бенсономъ описанъ случай, когда одинъ изъ двухъ братьевъ-ирландцевъ отправился на службу (кажется, въ Египетъ); заразившись тамъ проказой, онъ вернулся домой, гдѣ у него вскорѣ обнаружилась симптомы болѣзни; вскорѣ онъ умеръ. Черезъ нѣкоторое время заболѣваетъ проказой другой братъ, никогда и нигуда невыѣзжавшій, и тоже вскорѣ умираетъ. Въ семьѣ у этихъ братьевъ не было раньше ни одного проказнаго заболѣванія; по близости отъ нихъ тоже никто не болѣлъ проказой.

Само собой напрашивается предположеніе о заразительности проказы, причемъ особенно воспримчивымъ слѣдуетъ считать бѣдныхъ, некультурный классъ туземцевъ, что мы и замѣчаемъ на са-

момъ дѣлѣ. Европейцевъ среди проказенныхъ почти совсѣмъ не замѣтно.

Но опять таки противъ заразительности проказы указываютъ многіе факты.

Такъ, напримѣръ, можно указать на случаи, когда караульщики жили съ туземцами вмѣстѣ по двадцать лѣтъ, били изъ одной посуды и оставались совершенно здоровыми.

Затѣмъ противъ заразительности проказы указываетъ то обстоятельство, что болѣзнь эта за послѣднее время распространяется очень слабо, а между

тѣмъ среди мѣстнаго туземнаго населенія по домамъ живутъ проказенные, скрывающіеся отъ русскихъ врачей, чтобы не попасть въ лепрозорій и, конечно, еслибъ проказа была заразительной у насъ болѣла бы его добрая половина туземцевъ.

Такимъ образомъ ни наследственность, ни заразительность проказы объяснить нельзя и пролить на этотъ вопросъ свѣтъ медицина совершенно бессильна.

Точно также бессильна медицина и въ леченіи проказы. Никакихъ средствъ для излеченія ея нѣтъ и единственно, что можно сдѣлать для проказенныхъ, это отдѣляя ихъ отъ здороваго населенія, создать имъ такія условія жизни, чтобы они хоть ни минуточку забывали про тотъ ужасъ, которымъ ихъ надѣлалъ злой рокъ.

Ужасъ этой страшной болѣзни усугубляется еще тѣмъ обстоятельствомъ, что на ряду съ полнымъ разрушеніемъ всего организма, мозгъ человека работаетъ вполне нормально и больной вполне явственно сознаетъ, какъ постепенно отгниваютъ части его тѣла.

Между моментомъ зараженія проказой и появленіемъ ея признаковъ на тѣлѣ бываютъ промежутки въ нѣсколькоть. При обнаруженіи болѣзни больные часто совершенно забываютъ, гдѣ они могли ею заразиться, вотъ почему многіе случаи заболѣванія остаются совершенно несбъяснимыми.

Здѣсь не лишнимъ будетъ отбѣтить исторію теченія болѣзни.

Условно различаютъ двѣ формы проказы: въ однихъ случаяхъ проказный ядъ преимущественно поражаетъ нервы (периферическую нервную систему); въ такихъ случаяхъ болѣзнь проявляется въ утолщеніи нервныхъ шнурковъ, въ

образованіи пятенъ (почему эта форма называется также *пятнистою*), въ разстройствахъ чувствительности сначала съ повышеіемъ ея, а затѣмъ съ пониженіемъ ея до полного уничтоженія; въ другомъ рядѣ случаевъ проказный ядъ прививается предпочтительно въ кожу, въ слизистыхъ оболочкахъ (носа, рта, гортани), здѣсь образуетъ узлы съ послѣдующими язвами; эта форма носитъ названіе «узловой».

Въ случаяхъ узловой проказы первыя проявленія болѣзни обнаруживаются въ большинствѣ случаевъ на лицѣ, а въ случаяхъ пятнистой проказы на конечностяхъ.

Часто мѣстомъ вхожденія проказнаго микроба являются слизистыя оболочки вообще и носа въ частности. Здѣсь, въ носу образуются маленькія язвочки, ускользающія отъ глаза врача, тѣмъ болѣе отъ самого больного, который, такимъ образомъ, пользуется леченіемъ отъ насморка. Истинный характеръ этихъ язвочекъ скоро опредѣляется появленіемъ на лицѣ больного пятенъ.

Пятна эти вначалѣ красныя, затѣмъ становятся темно красными и даже почти фіолетоваго цвѣта. Отдѣльные пятна или такъ и остаются раздѣльными или сливаю.ся вмѣстѣ, образуя большое пятно съ причудливыми очертаніями. Особенно характерно для проказы потеря чувствительности на пятнахъ. Бывали случаи кода больные случайно обжигали или ушибали большіе участки тѣла, совершенно этого не замѣчая. У одного проказнаго сарта на колѣнѣ была обнаружена язва величиной около ладони, происшедшая вслѣдствіе ожога кирпичемъ. Оказалось, что больной для успокоенія болей прикладывалъ въ погамъ раскаленные кирпичи, не чувствуя ожоговъ. Этимъ же объясняется почему больные, часто сами отрѣзаютъ свои

прогнившіе пальцы не чувствуя боли. Въ дальнѣйшемъ теченіи проказы пятна блѣднѣютъ, получаютъ бѣлый цвѣтъ.

То тамъ, то сямъ на тѣлѣ появляются узлы розоваго или также темно краснаго цвѣта; вначалѣ узлы сидятъ въ толщѣ кожи, глазомъ незамѣтны и опредѣляются только осязакіемъ; въ послѣдствіи они возвышаются надъ уровнемъ кожи и дѣлаются видимыми. Въ виду того, что узлы сидятъ тѣсно другъ подле друга, пораженный участокъ кажется утолщеннымъ, опухшимъ. Кожа надъ бровями также утолщается и нависаетъ, отъ чего лицу придается характерное суровое выраженіе, самыя брови выпадаютъ также, какъ усы и борода; щеки также утолщаются, становятся одутловатыми, и въ результатъ получается картина такъ-называемаго «львиного лица». Эта фізіономія настолько характерна, такъ рѣзко запечатлѣвается въ памяти, что достаточно разъ увидать ее, чтобы уже никогда не забыть. Узлы могутъ высыпать на различныхъ частяхъ тѣла; появляются они и на шеѣ, и въ гортани; въ послѣднемъ случаѣ голосъ больныхъ принимаетъ опять таки типичный оттѣнокъ: онъ дѣлается грубымъ, беззвучнымъ и осиплымъ.

Въ дальнѣйшемъ теченіи проказы узлы начинаютъ изъязвляться; язвы отличаются вялостью, трудностью заживленія; больного онѣ не беспокоятъ, какъ какъ нечувствительны. Кроме пятенъ и узловъ на кожѣ появляются безъ всякой причины пузыри, прежде считавшіеся первыми признаками проказы. Въ далеко зашедшихъ случаяхъ начинаются измѣненія въ костяхъ; питание костей нарушается и, въ концѣ-

концовъ, могутъ отпасть цѣлые суставы, напр. пальцы рукъ и ногъ. При первой формѣ проказы нервы утолщаются, утрачиваютъ свою нормальную функцию и превращаются въ пучки, утрачивающіе свое значеніе для организма; далѣе на сцену выступаютъ всевозможные параличи, т. е. невозможность дѣйствовать, то отдѣльной какой нибудь мышцей, то цѣлымъ органомъ, напр. рукой, ногой, а то и обѣими конечностями вразъ, и больной превращается въ безпомощное, беззащитное существо. Въ

заключительной, такъ сказать, стадіи болѣзни развивается общее худосочіе, выражающееся въ общей слабости, замедленномъ кровообращеніи и общемъ разстройствѣ питанія. Интеллектуальные способности обыкновенно остаются до конца жизни пощаженными, несмотря на то, что весь организмъ уже могъ пропитаться, такъ сказать, заразой и приблизиться къ разрушенію. Какія ужасныя разрушенія можетъ повлечь за собой проказа, видно изъ слѣдующаго примѣра: въ Ташкентѣ, въ кишлакѣ прокаженныхъ д-ръ А. Шварцъ видѣлъ прокаженную, у которой отпали обѣ кисти рукъ, глаза едва могли различать свѣтъ, нижнія вѣки выворочены, на тѣлѣ обширныя язвы, носъ провалился и на его мѣстѣ зияетъ широкое отверстіе.

Трудно подыскать слова для описанія этого ужаса.

Съ такими типами прокаженныхъ встрѣтились мы и при осмотрѣ ташкентскаго кишлака прокаженныхъ 17 текущаго августа. Одинъ изъ участниковъ нашей экскурсіи не могъ и пяти минутъ смотрѣть на зажило разлагающихся людей и тяжелая картина такъ потрясла его нервы, что онъ убѣждалъ изъ кишлака безъ оглядки.

Описание этой экскурсіи оставимъ до слѣдующаго номера.

Г. Юлинь.

Въ предыдущемъ очеркѣ я уже упоминалъ, что кромѣ прокаженныхъ въ кишлакѣ находятся фельдшеръ, городской и два сторожа.

Фельдшеръ живетъ среди прокаженныхъ вотъ уже семь лѣтъ.

— Тяжело, рассказываетъ онъ, было вначалѣ, боялся заразиться. Ну, а потомъ привыкъ, пообщился—трудно бы встать зимой, когда особенно въ рѣзкой формѣ проявляются проказныя язвы. Въ комнатѣ, гдѣ мнѣ приходится дѣлать перевязки бываетъ подъ часъ настолько смрадный воздухъ, отъ гниющаго человѣческаго мяса, что даже мнѣ дѣлается дурно. Выбѣжишь на дворъ, сѣвѣжишься и опять принимаешься за работу. А зимой работы много. Каждому нужно обмыть и перевязать раны и хоть этимъ нѣсколько уменьшить страданія.

Я слушаю фельдшера и мнѣ становится жутко за его участь. Вѣдь онъ ничѣмъ не гарантированъ, что въ концѣ концовъ тоже заразится проказой. Въ томъ, что проказа болѣзни не заразная, онъ видимо не особенно увѣренъ и какой ужасъ долженъ ежедневно переживать этотъ единственный въ кишлакѣ русскій человѣкъ, ожедая со дня на день увидѣть на своемъ тѣлѣ признаки болѣзни.

— Какъ то разъ ноги заболѣли. Ну, думаю, пропалъ я, начинается проказа. Потомъ, когда узналъ, что это только ревматизмъ, сильно обрадовался, ожилъ.

Совершенно спокойно и равнодушно относится къ проказѣ городской.

Онъ живетъ здѣсь около десяти лѣтъ, ѣстъ вмѣстѣ съ прокаженными изъ одной посуды пловъ руками, какъ это дѣлаютъ всѣ туземцы.

Еще болѣе равнодушно относятся къ проказѣ караульщики. Здѣсь ихъ двое, они окончательно сжились съ прокаженными и несмотря на это остаются совершенно здоровыми.

Мнѣ передавали, что здѣсь одинъ караульщикъ прожилъ двадцать пять лѣтъ и затѣмъ уѣхалъ изъ кишлака въ другое мѣсто совершенно здоровымъ.

Говорили, что одинъ караульщикъ даже жилъ съ прокаженной семейной жизнью и отъ этого сожителства родился у нихъ ребенокъ.

Это тотъ двадцатилѣтній паренъ, который и по сіе время остается совершенно здоровымъ.

Такимъ образомъ, въ результатъ остается предположить, что большинство организмовъ совершенно не восприимчиво къ проказѣ.

Какъ на примѣръ, подтверждающій такое предположеніе приведу слѣдующій интересный случай.

Много лѣтъ тому навадъ на ташкентскомъ рынкѣ въ большомъ количествѣ появились довольно красивыя деревянныя зубочистки. Публика повукала ихъ очень охотно.

И вдругъ, много времени спустя, когда уже не одна сотня ташкентскихъ гражданъ изводила много разъ чистить этими зубочистками свои зубы, случайно узнали, что эти зубочистки дѣлаютъ прокаженные.

Конечно, послѣ такого скандала зубочистки эти на базарахъ больше не появлялись.

Но все же никто изъ пользовавшихся ими проказой не заболѣлъ.

Нельзя также съ полнымъ довѣріемъ относиться къ заявленіямъ, что прокаженные не имѣютъ общенія со здоровыми въ городѣ.

Едвали въ двухъ верстахъ отъ города можно по тридцать лѣтъ держать взаперти прокаженныхъ, съ тѣмъ, чтобы они не выходили за черту кишлака. Мы сами встрѣтили одного прокаженного, съ котомкой за плечомъ, возвраща-

ющагося, повидимому изъ города.

Говорятъ, что есть прокаженные и въ старомъ городѣ. Это по большей части зажиточные сарты. Они скрываются среди здоровыхъ родственниковъ, а кишлачные прокаженные, за то, чтобы не донести объ этомъ по начальству, получаютъ съ нихъ выкупъ.

Понятно, еслибы проказа была такъ

заразительна, какъ объ этомъ думаютъ многіе, то сколько при такихъ условіяхъ должно быть у насъ прокаженныхъ.

А между тѣмъ съ каждымъ годомъ ихъ становится все меньше и меньше.

Особенно частые случаи смерти прокаженныхъ бываютъ осенью.

Лѣтомъ, какъ мнѣ передавали сами больные, раны подсыхаютъ, меньше гноятся и въ это время года прокаженные чувствуютъ себя сравнительно сносно.

Но за то съ наступленіемъ осеннихъ холодовъ проказа какъ бы паверстываетъ потерянное время. На всемъ тѣлѣ появляются пузыри, гниетъ мясо и больной въ самое короткое время становится неузнаваемымъ.

Тогда то и умираютъ многіе изъ прокаженныхъ.

Больная переходитъ на легкія и наступаютъ смерти.

Бываетъ что прокаженные доживаютъ до глубокой старости.

По смерти прокаженного его хоронятъ на особомъ кладбищѣ.

Кладбище прокаженныхъ находится сейчасъ же за воротами кишлака.

Въ сущности въ немъ нѣтъ ничего похожаго на кладбище и только небольшія кучки насыпанной земли свидѣлствуютъ, что здѣсь похоронены люди.

Тутъ же лежитъ стогъ сѣна и пасутся бараны, а недалеко протекаетъ Са-

ларъ.

Здѣсь слѣдуетъ отмѣтить одно обстоятельство, на которое слѣдовало бы обратить вниманіе администраціи кишлака.

Арычная вода съ кишлака проваженыхъ, въ которой умываются больные и, конечно, въ которой также они могут свое бѣлье протевать недалеко отъ кладбища въ особо устроенное болото. Но дальше, вода изъ этого болота просачивается и попадаетъ въ Саларъ, изъ котораго беретъ дальше воду здоровое населеніе.

Пока еще доподлинно не установлено, что проказа болѣзнь не заразная, слѣдовало бы относиться къ ней по осторожнѣе. Можно было бы, напримѣръ, спускать воду изъ кишлака въ особо устроенные поглощающіе долодцы.

О леченіи проваженныхъ особенно много говорить не приходится, такъ какъ до сего времени, противъ проказы лекаствъ нѣтъ, а потому хорошее питаніе, да умѣлая перевязка вотъ всѣ извѣстныя медицинскія средства для облегченія страданія несчастныхъ.

Средства на пропитаніе, въ достаточномъ количествѣ выдаются проваженнымъ Краснымъ Крестомъ, а перевязки дѣлаетъ фельдшеръ. Кроме того, проваженныхъ еще посѣщаетъ завѣдующій лепрозоріемъ докторъ медицины Шварцъ.

Въ санитарномъ отношеніи кишлакъ поставленъ довольно не дурно. Домъ обширный, заросшій садомъ и чистый. Достаточно воздуха и свѣта и въ зимнихъ помѣщеніяхъ, только было бы желательно, чтобы каменные полы были замѣнены деревянными.

Въ настоящее время въ зимнихъ помѣщеніяхъ производится ремонтъ. Здѣсь сразу сказывается, что за этимъ ремонтъ, повидимому, не нашлось охотника послѣдить. Я уже не говорю о томъ,

что крыша устроена такъ, что ее свободно снесетъ болѣе или менѣе сильнымъ вѣтромъ, опасность для жизни представляетъ сдѣланная въ этомъ году небольшая пристройка.

Не знаю отъ какой причины, но пристройка эта уже теперь такъ сильно покосилась, что нужно ожидать осенью, съ наступленіемъ дождей полнаго ея разрушенія.

Мы пробыли среди проваженныхъ всего около часа и когда уѣзжали они провожали насъ печальными взглядами, простирали свои изуродованныя руки, какъ бы желая этимъ еще болѣе укрѣпить полученное нами тяжелое впечатленіе.

Но оно и такъ достаточно укрѣпится въ нашей памяти.

Кто хоть разъ видѣлъ проваженнаго, кто спрашивалъ про его мученія, кто хоть поверхностно проникся его тяжелой долей, — тотъ его никогда не забудетъ.

Ибо нѣтъ ничего страшнѣе и отвратительнѣе заживо гниющихъ людей.

Сибирско-Туркестанская жел. дор.

Въ послѣднее время мнѣ много разъ приходилось отвѣчать на вопросы, и въ свѣдѣнія ищутся о проектѣ соединенія Туркестана съ Сибирью магистральнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ, а также лично бѣсѣдовать по этому дѣлу съ нѣсколькими лицами, причѣмъ только однажды пришлось выслушать мнѣніе о томъ, что врядъ-ли проектируемая линія такъ важна, какъ о ней принято думать, въ торгово-промышленномъ значеніи. Выбѣстъ съ тѣмъ въ газетахъ появилось сообщеніе, что междувѣдомственная комиссія, подъ предсѣдательст-