ИСТОРИИ.
И 305/1

М. Н. КАТКОВЪ.

СОБРАНІЕ
ПЕРЕДОВЫХЪ СТАТЕЙ
МОСКОВСКИХЪ ВѢДОМОСТЕЙ.
1873 годъ.

Госуд. Ист. Н. Иссл.
ПОСТАВЛЕНО

ИЗДАНІЕ С. П. КАТКОВОЙ.

МОСКВА.
1897.

миссіи. Такое же право ни въ большей, ни въ меньшей мѣрѣ, предоставляется „инструкціей“ и депутату отъ округа, представляющему собою лицо попечителя, высшей власти на которую возлагается закономъ отвѣтственность за правильный и успѣшный ходъ учебнаго дѣла въ подчиненныхъ ей гимназіяхъ.

Г. *П. Н.*, вмѣсто этихъ ребяческихъ придирокъ, долженъ былъ бы откровенно досказать свою мысль и объявить публикѣ что, по его понятіямъ, никакихъ „центральныхъ управленій“ не нужно, и казенныя гимназіи должны обратиться въ малыя, отдѣльныя государства управляющіяся самостоятельно, органически, безо всякаго контроля и надзора. Это было бы, по крайней мѣрѣ, послѣдовательно.

№ 116.

Москва, 11-го мая.

А.

Вчера телеграфъ принесъ намъ извѣстіе о новомъ грандіозномъ проектѣ г. Лессепса, о проложеніи желѣзной дороги изъ Россіи въ Остъ-Индію, отъ Оренбурга до Пешавера. Г. Лессепсъ хочетъ пустить локомотивъ, поставить желѣзно-дорожныя станціи и мастерскія тамъ гдѣ пока почтовыя станціи помѣщаются въ землянкахъ и даже въ такихъ мѣстностяхъ которыя географіи неизвѣстны. Проектъ этотъ, какъ ни кажется онъ страннымъ съ перваго раза, вѣроятно привлечетъ къ себѣ общее вниманіе: за это ручаются имя г. Лессепса и слава совершеннаго имъ предпріятія которое казалось баснословнымъ не менѣе чѣмъ желѣзная дорога изъ Оренбурга въ Пешаверъ. Дорога эта превзойдетъ Тихо-Океанскую. На большей части ея протяженія нѣтъ ни воды, ни топлива, и встрѣтятся снѣжные буруны и песчаные ураганы съ которыми не приходилось еще бороться ни одной желѣзной дорогѣ. Но рельсовый путь по степямъ Средней Азіи есть все-таки дѣло осуществимое въ техническомъ отношеніи. Извивая и ломая линію можно провести ее по мѣстамъ болѣе населеннымъ и даже такъ или иначе перейти черезъ отроги Тянъ-Шана и Гималая. Но обстоятельства будутъ на Русско-Индійской дорогѣ совершенно иныя чѣмъ на Тихо-Океанской.

Въ Сѣверной Америкѣ рельсовые пути стали возможны въ пустынѣ потому что этимъ путемъ стремятся переселенцы; сѣверо-американскія дороги — артеріи колонизаціи. О заселеніи же степей по которымъ прошла бы Русско-Индійская дорога трудно думать. Оно можетъ совершиться лишь въ небольшихъ размѣрахъ.

При быстромъ взглядѣ на карту Турана поражаетъ то обстоятельство что на Сыръ-и Аму-Дарьѣ число древнихъ городовъ лежащихъ въ развалинахъ чуть не одинаково съ числомъ населенныхъ мѣстъ. Развалины находятся теперь въ песчанныхъ безводныхъ степяхъ: былое существованіе городовъ въ этихъ степяхъ указываетъ что когда-то эти мѣстности были орошены, и дѣйствительно близъ развалинъ находятъ слѣды ирригаціонныхъ сооруженій. Переселеніе народовъ прошедшее чрезъ эти мѣста и мусульманскій деспотизмъ обезлюдили эти края. Теперешняя голодная степь подъ Джизакомъ была прежде цвѣтущею черноземною землей: Руссіе нашли въ этой степи цѣлую сѣть заглохшихъ ирригаціонныхъ канавъ и въ прошломъ году приступили къ орошенію степи какъ сообщаетъ полученный сегодня *Военный Сборникъ*. Но подобныхъ мѣстностей вообще не много.

Важнѣйшій путь сообщенія въ Средней Азіи есть очевидно Аму-Дарья, вытекающая изъ предгорій Гималая. Она судоходна на 1.750 верстъ отъ устья. Лишь благодаря варварству мѣстныхъ населеній, эта рѣка находится въ небреженіи; но когда-то она была важнымъ торговымъ путемъ. Онъ процвѣталъ еще въ прошломъ столѣтіи, но небезопасность его и плохая администрація Астрахани въ концѣ прошедшаго и въ началѣ нынѣшняго столѣтія прекратили по немъ торговое движеніе.

Самая важная часть задачи Хивинской экспедиціи состоитъ въ изученіи Аму-Дарьи и въ пріобрѣтеніи ея для торговли. Отъ рѣшенія вопроса объ Аму-Дарьѣ зависитъ проложеніе сообщеній въ Средней Азіи. Хивинская экспедиція богато снабжена всѣми средствами для рѣшенія вопроса объ Аму-Дарьѣ. Это столько же ученая и инженерная экспедиція, какъ и военная.

Но пока мы имѣемъ объ этой экспедиціи лишь военныя свѣдѣнія.

Во вчерашнемъ нумерѣ нашей газеты мы сообщили цѣлый рядъ интересныхъ

извѣстій о Хивинской экспедиціи и преимущественно о движеніи Джизакской колонны Туркестанскаго отряда, съ которою слѣдуетъ главнокомандующій экспедиціей генералъ-адъютантъ Кауфманъ, Джизакская и Казалинская колонны, по не давнимъ извѣстіямъ *Русскаго Инвалида*, должны были соединиться 12-го апрѣля у колодцевъ Минъ-Булакъ въ Буканскихъ горахъ. Теперь же *Русскій Инвалидъ* объявляетъ что того же 12-го апрѣля соединеніе должно было послѣдовать, но не у Минъ-Булака, а гораздо восточнѣе, на дорогѣ изъ Минъ-Булака въ Джизакъ. Джизакская колонна, дойдя до колодцевъ Аристакъ-бель, остановилась, и генералъ-адъютантъ Кауфманъ послалъ въ Казалинскую колонну приказаніе идти на соединеніе съ нимъ къ Аристакъ-белю. Если Казалинская колонна располагала быть 12-го апрѣля лишь у Минъ-Булака, то врядъ ли успѣетъ она придти къ этому числу въ Аристакъ-бель, до котораго для этой колонны гораздо дальше. По этому надо ожидать что соединеніе частей Туркестанскаго отряда нѣсколько запоздаетъ противъ предсказанія *Русскаго Инвалида*.

Отъ Аристакъ-беля генералъ-адъютантъ Кауфманъ располагалъ двинуться съ соединенными силами прямо къ Аму-Дарьѣ, до которой отъ помянутаго урочища остается не болѣе 150 верстъ. Избранная дорога лучше снабжена водою чѣмъ Минъ-Булакская, и идетъ ближе къ бухарскимъ осѣдлостямъ, изъ которыхъ войска могутъ получать разные припасы. Къ тому же она короче Минъ-Булакской. По новому маршруту, переправа Туркестанскаго отряда черезъ Аму-Дарью должна произойти верстъ на 100 южнѣе хивинскаго города Питняка и вверхъ по Аму-Дарьѣ. Ожидаютъ именно что переправа будетъ сдѣлана близъ поселка Учь-Чучака. При такомъ направленіи отряда онъ подойдетъ къ Хивѣ съ юго-востока. Красноводскій отрядъ полковника Маркозова долженъ, какъ извѣстно, подойти къ Хивѣ съ юго-запада. Эти два отряда отрѣжутъ такимъ образомъ Хиву отъ южныхъ ея степей, и если между отрядами Хивинцамъ не удастся проскользнуть, то они будутъ совершенно заперты. Отступая къ сѣверу, Хивинцы наткнутся на Оренбургскій и Мангышлакскій отряды; на западъ же и на востокъ лежатъ голодныя степи.

Въ полученномъ сегодня нумерѣ *Военнаго Сборника* находимъ составленное по новѣйшимъ источникамъ военно-статистическое описаніе доступовъ къ Хивѣ и самаго этого ханства.

Оказывается что артиллерія Хивинцевъ довольно многочисленна. Бушаевъ, отвозившій къ хану письмо туркестанскаго генералъ-губернатора въ концѣ 1869 года, видѣлъ по обѣимъ сторонамъ воротъ Хивинской цитадели до 20 орудій на зеленыхъ лафетахъ, съ такими же зарядными ящиками. Внутри цитадели стояло еще до 60 орудій. Артиллеристы большею частію Афганцы и Индусы.

Всѣ города Хивинскаго ханства укрѣплены и обведены рвами съ водою и безъ воды, смотря по разстоянію города отъ Аму-Дарьи и по его низменному или возвышенному положенію. Лучше другихъ укрѣплены самая цитадель въ Хивѣ, Азаръ-распъ, Ургенчъ и Ханки. Укрѣпленные города лежатъ на пути всѣхъ нашихъ отрядовъ кромѣ Красноводскаго. Полковникъ Маркозовъ можетъ появиться подъ Хивой прямо изъ степи.

Военный Сборникъ не придаетъ значенія ополченію ханства, его иррегулярной кавалеріи. Военный журналъ замѣчаетъ лишь что въ этой кавалеріи есть много отличныхъ наѣздниковъ, которые имѣя хорошихъ лошадей могутъ нанести намъ значительный вредъ если во главѣ ихъ будутъ поставлены хорошіе начальники. Вредъ этотъ можетъ состоять въ задержкѣ движенія нашихъ войскъ при приближеніи ихъ къ Хивѣ. Впрочемъ, авторъ статьи *Военнаго Сборника* полагаетъ что во всякомъ случаѣ при направленіи нашихъ отрядовъ съ трехъ сторонъ, задержка на пути одного изъ нихъ, чѣмъ бы она ни была вызвана, не нарушитъ хода экспедиціи. По разчету военнаго журнала, для покоренія Хивы нуженъ лишь двухтысячный отрядъ, а каждый изъ нашихъ отрядовъ больше.

Б.

Послѣднія парижскія телеграммы извѣстили насъ о составѣ президентскаго бюро избраннаго національнымъ собраніемъ по возобновленіи сессіи. Президентъ, г. Бюффе, и три вице-президента, гг. Бенуа д'Ази, Вите и Мартель, остались на своихъ мѣстахъ, а четвертымъ вице-президентомъ, на мѣсто умершаго г. Сенъ-Маркъ

тистовъ изъ опасенія утратить съ такимъ трудомъ пріобрѣтенное большинство... Такое натянутое положеніе едва ли можетъ быть продолжительно, и коалиція составившаяся только для битвы повидимому распадется если противники ея будутъ имѣть достаточно благоразумія чтобы выждать пока, за неимѣніемъ общаго врага, стакнувшіяся партіи обратятъ оружіе другъ противъ друга.

Интересны подробности о взаимномъ положеніи различныхъ монархическихъ партій во Франціи, сообщаемыя парижскимъ корреспондентомъ *Times*. По его наблюденіямъ, весьма возможно что однимъ изъ наиболѣе вѣроятныхъ послѣдствій недавней перемѣны правительства будетъ именно узаконеніе республики, чего пытался достигнуть г. Тьеръ и за что онъ былъ низвергнутъ. Корреспондентъ *Times* положительно подтверждаетъ то что мы только предполагали при первомъ извѣстіи о стачкѣ трехъ монархическихъ партій, а именно что каждая изъ нихъ, особенно орлеанисты и имперіалисты, имѣли свои затаенныя цѣли. Что касается легитимистовъ, то, за исключеніемъ немногихъ фанатиковъ крайней правой стороны, они мало разчитываютъ на воцареніе Генриха V, и его друзья хлопочутъ теперь только о томъ чтобы выиграть время. Поэтому они готовы отложить до болѣе благопріятнаго времени свои надежды и предпочтутъ консервативную республику орлеанистской или бонапартистской реставраціи.

Но положеніе двухъ другихъ партій таково что онѣ не могутъ тотчасъ же воспользоваться результатами своего союза. Орлеанисты, хотя и наиболѣе многочисленные, потерпѣли неудачу въ самомъ началѣ, бывъ принуждены устранить кандидатуру герцога Омальскаго на президента республики; при этомъ они убѣдились что ихъ новые союзники вовсе не расположены содѣйствовать ихъ разчетамъ, а съ другой стороны и сами они вовсе не желаютъ работать на руку бонапартистамъ. Тактика же послѣднихъ хотя и похожа нѣсколько на тактику легитимистовъ, но съ тою существенною разницей что они надѣются на болѣе скорый успѣхъ. Они также желаютъ прежде всего поддержать теперешнее положеніе, но имъ нужно выиграть время только для того чтобъ умножить свои силы, развить организацію партіи и приготовиться къ новой попыткѣ захватить верховную власть. Такимъ образомъ, на другой день послѣ побѣды, положеніе трехъ партій опредѣляется слѣдующимъ образомъ: легитимисты не имѣютъ никакой надежды; орлеанисты потерпѣли неудачу; только имперіалисты ничего не потеряли, а даже нѣсколько улучшили свое положеніе. Въ численномъ отношеніи силы ихъ, правда, теперь еще ничтожны; но безъ нихъ битва противъ г. Тьера не только не могла быть выиграна, а даже навѣрное была бы проиграна еслибъ они перешли на противоположную сторону. Важность этого положенія они очень хорошо сознаютъ, и потому употребляютъ всѣ усилія чтобъ устроить выгодно для себя администрацію страны. Такимъ образомъ орлеанисты попали въ зависимость отъ бонапартистовъ. Это крайне непріятно имъ, и они желали бы освободиться отъ этой зависимости, но достигнуть этого они могли бы только въ томъ случаѣ еслибы взамѣнъ поддержки имперіалистовъ пріобрѣли въ палатѣ поддержку лѣваго центра, что̀ гораздо труднѣе. Въ такомъ ложномъ кругу вращаются по необходимости орлеанисты, принимавшіе самое дѣятельное участіе въ низверженіи г. Тьера, замѣчаетъ корреспондентъ лондонской газеты.

№ 128.

Москва, 24-го мая.

Намъ Русскимъ право не мѣшало бы позаимствовать у нашихъ добрыхъ друзей, и теперь весьма недалекихъ сосѣдей въ Азіи, Англичанъ, нѣкоторую долю энергіи, предпріимчивости и просвѣщеннаго вниманія къ національнымъ интересамъ, какія они обнаруживаютъ во всякомъ дѣлѣ. Взглянемъ, напримѣръ, на англійскихъ путешественниковъ, посѣщающихъ малоизвѣстныя или вовсе неизвѣданныя доселѣ страны: какая существенная черта отличаетъ ихъ отъ всѣхъ другихъ путешественниковъ? Въ преданности наукѣ, въ отвагѣ, въ знаніяхъ, найдутся конечно не уступающіе имъ путешественники Нѣмцы, Французы, можетъ-быть и нѣсколько Русскихъ, но каждый Англичанинъ, путешествуя и работая для науки, всегда имѣетъ въ виду и пользу Англіи. Каждый путешествующій Англичанинъ не упускаетъ занести въ свой дневникъ какіе, напри-

мѣръ, виды для англійской торговли открываются въ посѣщенной имъ мѣстности. Даже такой самоотверженный изыскатель какъ Ливингстонъ, посылая своимъ друзьямъ въ Англіи скорбные возгласы о язвѣ невольничества опустошающей чудесныя страны центральной Африки, не могъ не упомянуть о непочатыхъ богатствахъ лежащихъ искони нетронутыми въ этихъ благодатныхъ странахъ.

Англичане всюду неутомимо ищутъ рынковъ для сбыта своихъ мануфактурныхъ произведеній, не пренебрегая самымъ малымъ барышомъ, и зорко присматриваются по всему земному шару ко всѣмъ путямъ какіе могутъ открыться для ихъ энергіи. Теперь ихъ вниманіе въ особенности чутко устремлено на Азію, гдѣ все предвѣщаетъ начало новой эпохи. Поразительная торопливость реформъ въ Японіи, наступившее совершеннолѣтіе Китайскаго императора, движенія происходящія въ Средней Азіи, наконецъ небывалое событіе путешествія къ европейскимъ дворамъ Персидскаго шаха для ознакомленія съ европейскою цивилизаціей и европейскими порядками,—все это свидѣтельствуетъ что необъятный азіятскій материкъ готовится раскрыть настежь всѣ свои двери и начать новую жизнь. Вмѣстѣ съ тѣмъ открываются и безпредѣльные рынки, обѣщающіе обильнѣйшую жатву. Никто столь живо не сознаетъ этихъ важныхъ признаковъ времени какъ Англичане, и ихъ отважные путешественники объѣзжаютъ Азію во всѣхъ направленіяхъ, жертвуя даже жизнью въ своихъ смѣлыхъ поискахъ, какъ это случилось два года тому назадъ съ несчастнымъ Гевардомъ *(Hayward)*, убитымъ на возвратномъ пути изъ Кашгара горцами Читраля. Другіе путешественники были счастливѣе, и всѣ они обнаруживаютъ упомянутую выше характеристическую черту отличающую англійскихъ путешественниковъ. Такъ г. Шо, сопровождавшій первую миссію г. Форсайта въ Яркендъ, вернувшись въ Англію, въ минувшемъ году и читалъ лекціи, и писалъ рядъ статей въ *Manchester Guardian* о громадныхъ выгодахъ рынковъ Средней Азіи, въ особенности Восточнаго Туркестана или Кашгаріи, и привезъ также обращики требующихся на среднеазіятскихъ рынкахъ товаровъ, которые и въ Манчестерѣ и въ Лондонѣ были выставляемы для осмотра всѣхъ желающихъ. Объ интересныхъ указаніяхъ г. Шо мы имѣли случай говорить въ свое время. Другой англійскій путешественникъ г. Ней Иліясъ *(Ney Elias)* совершилъ въ прошедшемъ году труднѣйшее путешествіе проѣхавъ изъ Пекина, одинъ, на собственныя средства, черезъ всю Монголію, достигъ границъ Дзюнгаріи, и оттуда, по причинѣ бывшей тамъ свирѣпой рѣзни Китайцевъ съ магометанскими инсургентами, принужденъ былъ поворотить въ русскіе предѣлы. На этомъ продолжительномъ пути г. Иліясъ совершилъ не менѣе 361 астрономическихъ наблюденій, за что и былъ награжденъ золотою медалью Лондонскаго Королевскаго Географическаго Общества. И вотъ этотъ отважный и свѣдущій путешественникъ напечаталъ въ *Manchester Guardian* въ настоящемъ мѣсяцѣ рядъ статей, послѣдняя изъ коихъ появилась на дняхъ, „О закрытыхъ рынкахъ Востока," въ числѣ коихъ онъ упоминаетъ о Кореѣ, Тибетѣ, Монголіи и Дзюнгаріи. Кромѣ одного Тибета, три остальные рынка сопредѣльны съ русскою границей, а потому и намъ не мѣшаетъ прислушаться къ тому что говоритъ о нихъ внимательный Англичанинъ. Въ одномъ изъ своихъ сообщеній, онъ бросилъ камушекъ въ нашъ огородъ. Привлекая вниманіе своей публики къ посѣщеннымъ имъ далекимъ странамъ, онъ молвилъ между прочимъ: „Не потерпимъ же мы того чтобы Московиты учили насъ географіи этихъ странъ, а не мы ихъ,"— хотя страны эти непосредственно граничатъ съ Россіей. Не справедливѣе ли было бы обернуть эти слова? Неужели, въ самомъ дѣлѣ, мы и впредь будемъ узнавать отъ Англичанъ о томъ что есть, имѣется и дѣлается у насъ подъ бокомъ?

Изъ всѣхъ названныхъ рынковъ наименѣе привлекательнымъ представляется г. Иліясу та самая страна съ которою онъ ближе всего лично познакомился, — проѣханная имъ Монголія. Къ такому заключенію онъ пришелъ не по недоступности этой степной страны, что, по его замѣчанію, было бы возможно преодолѣть, но главнымъ образомъ по рѣдкости и неосѣдлости населенія и полному отсутствію въ немъ какихъ-либо торговыхъ инстинктовъ. Богатство Монголіи, состоящее главнѣйшее въ скотѣ и различныхъ животныхъ продуктахъ, по словамъ г. Иліяса, нельзя назвать незначительнымъ въ сравненіи съ численностью ея жителей, но кочевые

Монголы рѣшительно де неспособны къ торговлѣ, и потому совершенно находятся въ рукахъ Китайцевъ и Русскихъ. Затѣмъ и самыя условія торговли здѣсь таковы что ни въ чемъ не сходятся съ англійскими торговыми обычаями и понятіями. Торговля эта исключительно мѣновая, и каждый оборотъ по затруднительности пути требуетъ почти цѣлаго года, подвергаясь въ этотъ долгій срокъ всякаго рода опасностямъ и случайностямъ. Такъ, чай изъ Ханькоу отправляется по рѣкѣ Ханъ, и потомъ сухопутно на мулахъ въ городъ Куэй-гуа-Ченгъ, оттуда караваномъ на верблюдахъ идетъ, напримѣръ, въ Улясутай и промѣнивается на овецъ, которыя съ наступленіемъ весны по свѣжимъ пастбищамъ гонятся въ Куэй-гуа-Ченгъ, гдѣ уже обращаются въ деньги. Хотя при удачѣ такой оборотъ, по приводимому г. Иляйасомъ разчету, и даетъ барыша почти сто на сто, но за то сколькимъ случайностямъ подвергается онъ на пути! Впрочемъ, какъ ни неприглядна вообще Монголія, для насъ заслуживаетъ вниманія замѣчаніе г. Иляйаса что кочевое туземное населеніе этой страны, нѣкогда высылавшее грозныхъ завоевателей, постоянно отступаетъ подъ напоромъ движенія осѣдлыхъ и промышленныхъ Китайцевъ. „Старая граница—„Великая Стѣна,“ пишетъ онъ, „давно „перешагнута; болѣе недавняя граница, „обозначенная большею дорогой идущею „съ востока на западъ, почти параллельно стѣнѣ, теперь уже во многихъ мѣстахъ „находится внутри осѣдлой мѣстности.“ Отсюда можно заключить что еслибы даже торговля съ самою Монголіей и не представляла особенныхъ выгодъ, то сухопутная торговля черезъ эту страну съ собственно китайскими провинціями, къ коимъ постепенно отходятъ и бывшія кочевья Монголовъ, можетъ получить со временемъ большое развитіе. Для этого необходима только нѣкоторая энергія со стороны самихъ Русскихъ и поднятіе Сибири скорѣйшимъ сообщеніемъ ея съ Европейскою Россіей желѣзною дорогой.

Другіе же азіятскіе рынки изъ прилегающихъ къ Россіи кажутся г. Иляйасу болѣе заманчивыми. Дзюнгарію, по ея сосѣдству съ Коканомъ и Восточнымъ Туркестаномъ, собственно говоря слѣдовало бы отнести къ среднеазійскимъ рынкамъ. Часть ея, съ занятіемъ Кульджи, уже вошла въ русскіе предѣлы, и г. Иляйасъ не могъ не засвидѣтельствовать что какъ только это занятіе водворило миръ, возмущенный въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ войной Китайцевъ съ Тунганами, то тысячи Китайцевъ и Таранчей, прежнихъ поселенцевъ бѣжавшихъ отъ рѣзни въ Россію и Туркестанъ, возвратились къ своимъ очагамъ и прежнимъ занятіямъ, и уже въ прошломъ году торговля пошла по прежнему пути, въ направленіи Семирѣченской области и Кокана. Онъ пишетъ также что въ ноябрѣ прошедшаго года Китайцы въ Чугучакѣ, единственномъ оставшемся въ ихъ рукахъ сѣверномъ пунктѣ Дзюнгаріи, деморализованные постоянными грабительскими набѣгами Тунганъ и Киргизовъ, обратились къ Семипалатинскому губернатору съ просьбой занять ихъ городъ русскими войсками для охраны жителей, и отъ этой мѣры г. Иляйасъ также ожидаетъ успокоенія края и несомнѣннаго возобновленія торговли и по сѣверному пути черезъ Чугучакъ. Въ то же время, на югѣ Дзюнгаріи, Тунгане, хотя отдѣлившіеся отъ Китая, находятся въ постоянной войнѣ съ Яркендскимъ ханомъ или аталикомъ-гази, какъ онъ себя титулуетъ, Якубъ-бекомъ, который взялъ уже Урумчи и осадилъ Манасъ, и если ему удастся упрочить за собой свои завоеванія, то съ этой стороны г. Иляйасъ видитъ возможность пути и для англійскихъ товаровъ. „Какъ ни отдалены эти провинціи,“ пишетъ онъ, „отъ нашихъ индійскихъ владѣній, но нѣкоторая часть товаровъ до„ходящихъ въ Кашгаръ и Яркендъ не„премѣнно черезъ нихъ проникнетъ и въ „Дзюнгарію, и если они и не вытѣснятъ „оттуда русскія мануфактуры, то во всякомъ случаѣ важнѣйшій предметъ потребленія—чай, будетъ идти не иначе какъ „изъ Индіи, пока Китайцамъ не удастся „открыть прежній прямой торговый путь „чрезъ Кья-ю.“ Вотъ какъ внимательны Англичане даже къ такимъ отдаленнымъ и косвеннымъ путямъ для своей торговли, и если мы не будемъ столь же внимательны и дѣятельны, и не примемъ во время мѣръ для упроченія нашихъ торговыхъ сношеній въ Азіи, то рискуемъ можетъ-быть въ весьма недалекомъ будущемъ лишиться всякой возможности соперничать съ Англичанами даже на сосѣднихъ съ нами рынкахъ. Вообще же къ Дзюнгаріи намъ кажется можно примѣнить то что мы уже прежде имѣли случай говорить о

среднеазіятскихъ рынкахъ то-есть что для успѣшнѣйшаго развитія тамъ русской торговли слѣдовало бы и самое производство передвинуть далѣе на востокъ, открывая фабрики ближе къ мѣстамъ какъ полученія сырья, такъ и сбыта мануфактуръ.

Что же касается Кореи, то она, конечно, имѣетъ для насъ гораздо большій интересъ чѣмъ для Англичанъ. Г. Иляйасъ самъ не былъ въ Кореѣ, но онъ собралъ о ней вѣрныя свѣдѣнія. Онъ замѣчаетъ что страна эта занимаетъ на азіятскомъ берегу столь же легко доступное положеніе какъ и порты Китая или Японіи, гдѣ Англичане уже ведутъ обширную торговлю, что ея приморская линія втрое длиннѣе сухопутной ея границы, что Корейцы, по описанію немногихъ проникавшихъ туда іезуитскихъ миссіонеровъ, народъ смышленый, дѣятельный и воинственный, что между ними есть хорошіе мастеровые и моряки и что они одарены такимъ же чуткимъ торговымъ инстинктомъ какимъ отличаются Китайцы и Японцы, съ коими они притомъ сходны во многихъ обычаяхъ, а также имѣютъ почти одинаковыя съ этими сосѣдями потребности. До сихъ поръ Корейцы, вслѣдствіе закоренѣлыхъ предразсудковъ, не пускаютъ въ свою страну никого, даже Китайцевъ, хотя платятъ имъ ежегодную дань. Торгуютъ же они только съ Китайцами, и то лишь въ пограничномъ городѣ Фунгъ-Вангъ-Чунгѣ, такъ какъ ни Китайцамъ, ни Корейцамъ не дозволяется переступать границу, и между обѣими странами лежитъ „нейтральная полоса“ необитаемой земли, повидимому нѣчто въ родѣ того что̀ Англичанамъ желательно было видѣть въ Средней Азіи между русскими границами и Индіей. Тѣмъ не менѣе, несмотря на эту замкнутость Кореи, г. Иляйасъ полагаетъ что съ должною осторожностью и при искусствѣ возможно было бы завязать сношенія съ этою страной обѣщающія большія выгоды, и замѣчаетъ: „Мы, Англичане, „до сихъ поръ еще не имѣли ссоръ съ „Кореей и не принимали ничьей стороны „ни въ одной изъ неудачныхъ попытокъ „ко вторженію, окончившихся отраженіемъ Французовъ въ 1866 году и отраженіемъ Американцевъ въ 1871. Кромѣ „того, Русскіе уже водворились на сѣверной границѣ, и нѣсколько времени тому „назадъ дѣлали серіозныя попытки открыть „торговлю; до сихъ поръ ихъ сношенія, „какъ говорятъ, были вполнѣ дружелюбны, но результаты этой *дружеской политики* Россіи въ отношеніи къ азіятскимъ государствамъ слишкомъ хорошо „извѣстны, и если она будетъ предоставлена естественному ходу, то было бы излишне предсказывать чѣмъ она кончится.“

Что̀ кроется въ этомъ язвительномъ намекѣ на русскую политику мы не беремся отгадывать, но, не во гнѣвъ будь сказано британскому патріоту, если для Англіи было бы выгодно открытіе сношеній съ Кореей, то для Россіи это существенная потребность. Необходимо только при этомъ съ точностью опредѣлить особенныя условія края и ту цѣль которая прежде всего представляется на видъ. Черезъ всю Сибирь и Амурскій край намъ положительно не возможно конкуррировать въ Кореѣ, еслибъ эта страна открылась для торговыхъ сношеній, не только съ Англичанами, но и съ Китайцами или Японцами. Посылать сухимъ путемъ наши мануфактурные товары за десять и еще болѣе тысячъ верстъ просто немыслимо. Но у насъ по сосѣдству съ Кореей есть край ожидающій только дѣятельности чтобы щедро вознаградить труды. На Уссурійскій край и на принадлежащее намъ побережье Тихаго океана намъ давно пора бы обратить болѣе вниманія. При оживленіи этого края, конечно, весьма важно сохранить и какъ можно болѣе развить дружескія сношенія съ сосѣдними Японіей и Кореей. Намъ сдается что вѣрнымъ средствомъ для оживленія этого края было бы развитіе тамъ нашихъ морскихъ силъ. Съ переводомъ, напримѣръ, части нашего флота къ берегамъ Тихаго Океана, тамошніе наши превосходные порты были бы вызваны къ дѣятельности, и суда наши могли бы доставлять имъ все необходимое, чего нѣтъ на мѣстѣ, изъ Америки, изъ Японіи, изъ Китая. Можно бы сдѣлать эти порты вольными безъ всякаго опасенія, ибо странно было бы опасаться чтобы портофранко на берегу Тихаго Океана могло подорвать торговлю Одессы, Риги или Петербурга, чтобъ оттуда черезъ всю Сибирь къ намъ направились безпошлинно массы иностранныхъ товаровъ, тогда какъ мы сами теперь не въ состояніи доставить по этому пути на Амуръ предметовъ первой необходимости, когда сообщеніе Петропавловскаго порта въ Камчаткѣ съ Благовѣщенскомъ на Амурѣ, какъ

мы недавно узнали изъ *Иркутскихъ Епархіальныхъ Вѣдомостей*, идетъ гораздо скорѣе черезъ всю Америку и Европу, и потомъ Сибирь, пересѣкая на пути два океана, чѣмъ прямымъ путемъ! А между тѣмъ устройство вольныхъ портовъ въ тѣхъ краяхъ не дало бы повода къ ревнивымъ возгласамъ объ исключительности русской торговли. Оно же привлекло бы со временемъ и иностранную эмиграцію, а русское переселеніе также гораздо удобнѣе совершалось бы на судахъ изъ балтійскихъ и черноморскихъ портовъ чѣмъ черезъ трудно проходимыя и рѣдко заселенныя мѣста Восточной Сибири. Наконецъ, около прочнаго ядра русскихъ поселенцевъ возникли бы осѣдлости наиболѣе смышленныхъ туземцевъ, Манджуровъ и другихъ. Такъ совершалось искони русское заселеніе и ассимиляція туземцевъ, но процессъ постепеннаго сухопутнаго передвиженія слишкомъ медлителенъ для такихъ отдаленныхъ краевъ какъ Зауссурійскій: тутъ требуется иной, болѣе удобный, и въ то же время болѣе скорый процессъ. Промедленіемъ мы можемъ потерять многое, и быть-можетъ безвозвратно. Если мы пропустимъ еще лѣтъ десятокъ безъ всякой серіозной и практичной попытки извлечь пользу изъ принадлежащаго намъ богатаго края, то по всей вѣроятности Англичане, уже хозяйничающіе полною рукой въ Китаѣ, захватятъ себѣ такую же монополію и въ Японіи и въ Кореѣ, и тогда намъ придется уступить имъ безспорное господство на нашемъ крайнемъ Востокѣ.

№ 129.

Москва, 25-го мая.

А.

Въ теченіе долговременнаго періода обсужденія тюремнаго вопроса, публика, благодаря значительному числу монографій появлявшихся и отдѣльными брошюрами, и въ разныхъ повременныхъ изданіяхъ, имѣла возможность довольно подробно познакомиться съ архитектурой и внутреннимъ бытомъ образцовыхъ тюремъ устроенныхъ въ разныхъ странахъ по различнымъ усовершенствованнымъ системамъ. Рѣдко кто не читалъ описаній этихъ грандіозныхъ по размѣрамъ, поразительныхъ по благообразію и обдуманности своего устройства зданій какія, подъ вліяніемъ исключительнаго господства филантропическихъ идей, воздвигались одно за другимъ то тутъ, то тамъ, для перевоспитанія и возвращенія на путь добродѣтели отверженниковъ общества. Сложные вентиляціонные механизмы, водоподъемныя машины, паровыя кухни, висячія галлереи, всевозможныя архитектурныя и иныя ухищренія,— чего, чего только нѣтъ въ этихъ тюрьмахъ-дворцахъ, въ этихъ пансіонахъ съ аскетически-монастырскимъ распорядкомъ жизни! Долгое время въ сооруженіи подобныхъ тюремъ съ ихъ утонченною организаціей видѣли идеалъ благоустройства тюремной части, и лишь немногія изъ правительствъ не заплатили дани общему увлеченію мечтательною филантропіей и роскошью тюремной архитектуры, стоившею громадныхъ, милліонныхъ издержекъ. Нынѣ пора чрезмѣрнаго увлеченія изысканными пенитенціарными системами начинаетъ проходить. Опытъ поколебалъ преувеличенную вѣру въ ихъ чудотворное вліяніе на нравственную сторону преступниковъ. Ни чтеніе Библіи и самосозерцаніе при полномъ, многолѣтнемъ, доводящемъ до самоубійства и умопомѣшательства затворничествѣ въ Пенсильванскихъ тюрьмахъ, ни работы въ общихъ мастерскихъ съ соблюденіемъ ненарушимаго молчанія и съ затворничествомъ въ ночное время въ тюрьмахъ Оборнскихъ, ни другіе способы содержанія въ образцовыхъ тюрьмахъ смѣшанныхъ системъ, не повели на практикѣ къ тѣмъ результатамъ какихъ отъ нихъ ожидали. Тюремная статистика показала огромный процентъ возвратныхъ преступленій, рецидивовъ, и въ виду этого нельзя было не призадуматься. Въ Бельгіи, странѣ окончательно усвоившей и примѣнившей къ дѣлу столь дорого стóящую келейную (целлюлярную) тюремную систему, процентъ рецидивовъ оказался много выше чѣмъ въ странахъ ограничившихся примѣненіемъ ея лишь въ болѣе или менѣе ограниченномъ числѣ образцовыхъ тюремъ *). Не менѣе поучителенъ огромный

*) Изъ докладной записки нашей тюремной коммиссіи видно что тюремная статистика считаетъ рецидивовъ въ годъ:

Во Франціи	43%
Въ Англіи	50%
„ Австріи	58%
„ Пруссіи	65%
„ Бельгіи	78%

„мимъ извѣстіемъ этимъ, такъ и опровер-„женіемъ его, земля, по счастію, еще не „будетъ выведена изъ своей орбиты.“ Въ такомъ же смыслѣ, но гораздо опредѣлительнѣе выражается и *Кельнская Газета*, въ статьѣ отъ 21-го августа, о предстоящихъ Франціи переворотахъ. „При про-„исходящемъ на глазахъ нашихъ зрѣлищѣ „въ сосѣдней странѣ,“ говоритъ приводимая статья, „мы, Нѣмцы, можемъ присут-„ствовать если не *равнодушными*, то во „всякомъ случаѣ *спокойными* зрителями... „Какая бы партія ни восторжествовала во „Франціи, мы будемъ помнить старую по-„говорку что во Франціи нѣтъ ничего не-„возможнаго, и держать наши дѣла въ та-„комъ порядкѣ чтобы насъ не застала „врасплохъ никакая неожиданность... Въ „сущности, нѣмецкой политикѣ пожалуй „будетъ еще лучше ультрамонтанскій роя-„лизмъ, потому что онъ будетъ чистою и „осязательною противоположностію ей; онъ „не допускаетъ тѣхъ полусочувствій ко-„торыя то съ той, то съ другой стороны „изъявлялись французской республикѣ. „Намъ, Нѣмцамъ, нечего заботиться о „томъ кто будетъ управлять Франціей: На-„полеонъ ли четвертый, Генрихъ ли пя-„тый, или Гамбетта первый. Отъ каждаго „правительства будемъ мы требовать ис-„полненія относительно насъ общихъ меж-„дународныхъ обязательствъ, и съ такою „же добросовѣстностью будетъ исполнять „и Германская имперія свои обязательства „относительно Франціи. Что же касается „политическихъ интригъ и проектовъ от-„мщенія, то между тою или другою властью „во Франціи будетъ *незначительная раз-„ница*. Всѣ онѣ оставятъ въ покоѣ камни „которые поднять имъ не подъ силу; ко-„гда же представится случай дѣйствовать „противъ насъ политикой, то ни одно изъ „возможныхъ во Франціи правительствъ „не упуститъ его... Очевидно что Франція „управляемая клерикальною партіей по-„пытается пожинать первые лавры свои „въ Италіи, и что это обстоятельство *свя-„зываетъ Италію съ Германіей естествен-„ною необходимостью...*“

№ 207.

Москва, 16-го августа.

А.

Ниже мы печатаемъ рѣчь произнесенную г. Фердинандомъ де-Лессепсомъ въ Парижскомъ Географическомъ Обществѣ о его проектѣ Средне-Азіятской желѣзной дороги отъ Оренбурга черезъ Ташкентъ и Самаркандъ до Пешавера въ Британской Остъ-Индіи. Этотъ новый проектъ знаменитаго творца Суэзскаго канала, какъ извѣстно удостоился благосклоннаго вниманія Государя Императора, и г. де-Лессепсъ вмѣстѣ съ инженеромъ Котаромъ уже получили Высочайшее разрѣшеніе произвести на собственный счетъ предварительныя изысканія по пути предполагаемой линіи.

Такимъ образомъ это смѣлое предпріятіе, которое на первыхъ порахъ многимъ вѣроятно показалось не болѣе какъ фантастическою мечтой, дѣлаетъ первый шагъ къ осуществленію. Г. де-Лессепсъ въ рѣчи своей къ Парижскому Географическому Обществу извѣстилъ что первые изыскатели уже вскорѣ отправятся къ работамъ и что въ числѣ ихъ будетъ находиться и русскій инженеръ. Онъ сообщилъ также что нѣкоторыми его друзьями предложены ему довольно значительныя суммы на эти необходимыя работы. Хотя самъ онъ высказалъ что суммы эти будутъ потеряны если предпріятіе не состоится, но конечно его друзья, а также и онъ самъ, имѣютъ основательныя надежды на успѣхъ, когда рискуютъ своими средствами и тратятъ свое время и силы на изысканія. Г. де-Лессепсъ справедливо замѣчаетъ что прорытіе Суэзскаго канала было дѣломъ гораздо труднѣйшимъ чѣмъ проведеніе средне-азіятской желѣзной дороги имѣющей соединить русскія и англійскія владѣнія въ Азіи и возобновить при новѣйшихъ средствахъ передвиженія древній историческій торговый путь въ Индію.

Первоначальная мысль о среднеазіятской желѣзной дорогѣ принадлежитъ инженеру Котару, составившему себѣ имя при постройкѣ Суэзскаго канала. Эта мысль занимаетъ его уже нѣсколько лѣтъ, и ее раздѣляетъ цѣлая компанія инженеровъ и капиталистовъ содѣйствовавшихъ постройкѣ Суэзскаго канала и призванныхъ потомъ къ работамъ на желѣзныхъ дорогахъ

Европейской Турціи. По ихъ-то просьбѣ г. Лессепсъ рѣшился поставить свое имя во главѣ предпріятія, и конечно нельзя отрицать что проектъ съ которымъ связалъ свое имя человѣкъ пользующійся такимъ авторитетомъ какъ г. Лессепсъ не можетъ не заключать въ своемъ основаніи чего-либо вполнѣ серіознаго.

Отъ Кале до Калькутты считается 11.700 километровъ. По обоимъ концамъ этой громадной линіи уже построено 8.160 километровъ желѣзныхъ дорогъ; остается промежутокъ въ 3.740 килом. между Оренбургомъ и Пешаверомъ (то-есть вѣрнѣе между Сызранью и Пешаверомъ), именно недостаетъ 2.500 килом. рельсовыхъ путей на русской территоріи между Оренбургомъ и Самаркандомъ и 1.200 километровъ между Самаркандомъ и Пешаверомъ на территоріи которая лишь въ малой части своего протяженія есть территорія англійская. Топографія мѣстности до Самарканда хорошо извѣстна; къ постройкѣ желѣзной дороги здѣсь не представляется никакихъ чрезмѣрныхъ препятствій; они могутъ встрѣтиться лишь относительно эксплуатаціи вслѣдствіе недостатка воды, топлива, снѣжныхъ и песчаныхъ метелей. Но мѣстность между Самаркандомъ и Пешаверомъ, занятая верховьями Аму-Дарьи, почти вовсе неизвѣстна. Чрезъ всю эту мѣстность прошелъ въ послѣднее время лишь одинъ Европеецъ, капитанъ Вудъ, а за нимъ сдѣлали нѣсколько путешествій обученые имъ мусульмане-Индійцы. Тутъ находятся владѣнія Бадахшанъ, Ваханъ, Каратигенъ, Дарвазъ, Шульганъ, и пр., которыя мы знаемъ такъ мало, и гдѣ даже изысканія будутъ возможны лишь при военномъ прикрытіи. Кто тутъ будетъ выдавать концессію? Или подѣлятъ эту линію между собой пополамъ Англія и Россія? Можно впередъ сказать что здѣсь придется самый трудный участокъ желѣзной дороги и въ техническомъ отношеніи: тутъ находится „Крыша міра,“ плоскогорье Памиръ, на которомъ вслѣдствіе высоты его даже дышать трудно. Плоскогорье это окружено хребтами высочайшихъ снѣговыхъ горъ на свѣтѣ, между коими текутъ потоки къ Индійскому океану и къ Аралу. Перевалы черезъ хребты приходятся часто выше снѣговой линіи и идутъ по ледникамъ. Ближе къ Индіи встрѣтится древній Индійскій Кавказъ населенный воинственными горцами. Инженерному искусству будутъ здѣсь предстоять трудныя задачи, но если припомнить какъ недовѣрчиво двадцать лѣтъ тому назадъ смотрѣли на возможность дороги чрезъ Монъ-Сени или канала чрезъ Суэзскій перешеекъ, то представляющееся теперь неосуществимымъ можетъ легко въ скоромъ будущемъ явиться совершившимся фактомъ.

Изысканія Средне-Азіятской желѣзной дороги г. Лессепса уже тѣмъ для насъ важны что должны во всякомъ случаѣ привести къ изученію верховьевъ Аму-Дарьи. Вообще эта почти не замерзающая судоходная на тысячу верстъ рѣка выступаетъ теперь на сцену цивилизаціи. Хивинская экспедиція обѣщаетъ намъ богатыя данныя о низовьяхъ этой рѣки, могущей въ значительной степени, особенно на первое время, замѣнить желѣзную дорогу. Извѣстно уже что на барѣ одного изъ устьевъ Аму оказалась пятисаженная глубина, а это даетъ полную надежду исправить устья. Оренбургскій отрядъ, какъ мы узнали на дняхъ, прибылъ къ Куня-Ургенчу (старому Ургенчу), мимо котораго прежде Аму направлялась въ Каспійское море, и мы еще не знаемъ что̀ наши войска нашли въ старомъ Ургенчѣ; извѣстно лишь что кавалерія пошла къ Сара-Камышу, до котораго прежнее русло уже изслѣдовано. Полковникъ Глуховской, которому поручено разъясненіе вопросовъ о торговыхъ путяхъ въ Среднюю Азію, слѣдуетъ съ отрядомъ, и дѣйствительно, важнѣйшій вопросъ даннаго этому офицеру порученія состоитъ въ изслѣдованіи причинъ поворота сдѣланнаго Аму-Дарьей. Еслибъ удалось не то что направить эту судоходную рѣку по старому руслу до Каспія, но просто образовать протокъ по этому руслу, то и тогда скрылся бы древній торговый путь отъ Каспія до Хивы и далѣе въ глубь Средней Азіи, причемъ пригодились бы, какъ нельзя болѣе, изысканія верховьевъ Аму, предпринимаемыя г. Лиссепсомъ.

При послѣднемъ № *Извѣстій Русскаго Географическаго Общества* приложенъ русскій переводъ брошюры Генри Юля *Очеркъ Географіи и Исторіи верховьевъ Аму-Дарьи*. Эта брошюра составляетъ собственно предисловіе къ новому изданію путешествія капитана Вуда къ верховьямъ Оксуса и представляетъ сводъ всего что̀ извѣстно объ истокахъ Аму-Дарьи. Переводъ сдѣланъ О. А. Федченковой и дополненъ поправками А. П. Федченка, Н. В.

Ханыкова и самого г. Юля. Г. Федченко, какъ извѣстно, сдѣлалъ въ послѣдніе годы путешествія въ такія мѣстности верховьевъ Аму-Дарьи гдѣ до тѣхъ поръ никто изъ Европейцевъ не бывалъ. Онъ расходится съ г. Юлемъ въ одномъ важномъ пунктѣ. Г. Юль говоритъ что по всѣмъ даннымъ Аму весьма удобна для судоходства, и что въ былыя времена оно существовало по ней въ большихъ размѣрахъ. Г. Федченко возражаетъ на послѣднее. Но изъ того факта что при походахъ Тимура для переправы строился мостъ, который по проходѣ войска разбирался, и сообщенія производились посредствомъ лодокъ, едва ли можно вмѣстѣ съ г. Федченкомъ заключать что судоходство по Аму не было развито. Этого нельзя заключить и изъ другаго приводимаго г. Федченкомъ факта что при походѣ Надиръ-шаха для переправы войска сгонялись лодки съ другихъ переправъ.

Кстати. Читатели помнятъ конечно что въ происходившей зимою дипломатической перепискѣ между Англіей и Россіей по среднеазіятскимъ дѣламъ англійское министерство утверждало что лежащее въ верховьяхъ Аму владѣніе Бадахшанъ находится въ вассальной зависимости отъ Авганскаго эмира. Русскій канцлеръ сдержанно возражалъ на это увѣреніе, замѣчая что оно не подтверждается имѣющимися у насъ данными. Между тѣмъ, какъ извѣстно, ссылкой на этотъ мнимый фактъ мотивировалась приведенная въ этой перепискѣ и имѣющая столь неопредѣленное значеніе пограничная черта. Г. Юль въ своей брошюрѣ также высказалъ что Бадахшанъ будто бы есть авганское вассальное владѣніе, но въ дополненіяхъ присланныхъ для перевода г-жѣ Федченковой онъ долженъ былъ отказаться отъ этого мнѣнія и признать что теперешніе эмиры Бадахшана овладѣли этою страной гораздо раньше чѣмъ Авганцы совершили свои завоеванія въ долинѣ Аму. А г. Юль считается первымъ знатокомъ по дѣламъ касающимся этихъ мѣстностей. Такъ выходитъ наружу истина.

Б.

Телеграммы изъ Испаніи свидѣтельствуютъ объ успѣхахъ центральнаго правительства, войска котораго наносятъ карлистамъ пораженіе за пораженіемъ. Казалось что возстаніе непримиримыхъ и интернаціоналистовъ, успѣвшихъ водвориться во многихъ значительныхъ городахъ на югѣ, отвлекая силы правительства, поможетъ карлистскому движенію на сѣверѣ, оживившемуся вслѣдствіе прибытія самого донъ-Карлоса. Оказывается, однако, что мятежъ въ южныхъ провинціяхъ весьма мало подвинулъ дѣло карлистовъ, а напротивъ, придалъ небывалую энергію центральному правительству, что̀ одни приписываютъ личному характеру новаго президента исполнительной власти, г. Сальмерона, разорвавшаго всѣ связи съ непримиримыми, которыхъ щадили оба его предшественника гг. Фигерасъ и Пи-и-Маргаль, другіе—общей опасности сплотившей все мирное населеніе чтобы дать отпоръ вожакамъ дикихъ партій, цѣлію коихъ было раздробленіе Испаніи на множество самостоятельныхъ штатовъ и кантоновъ и ниспроверженіе всякаго соціальнаго порядка. Воспроизведенныя нами въ №№ 201 и 203 корреспонденціи *Temps* ясно свидѣтельствуютъ что все дѣло возстанія въ южныхъ городахъ Испаніи затѣяно было горстью дерзкихъ искателей приключеній, успѣвшихъ привлечь къ себѣ толпу праздныхъ и бездомныхъ бродягъ, что масса населенія нисколько въ немъ не участвовала, а напротивъ, съ восторгомъ встрѣтила войска правительства, и что при вступленіи этихъ войскъ въ города гдѣ господствовали интернаціоналисты, туда возвращались толпами бѣжавшіе отъ инсургентовъ жители. Замѣчательно что при усмиреніи этого возстанія появились и генералы дѣйствующіе съ замѣчательною энергіей: таковы генералъ Мартинесъ Кампосъ, занявшій Валенсію, Мурсію и нынѣ приступившій къ осадѣ Картагены, единственнаго города еще оставшагося въ рукахъ инсургентовъ, и генералъ Павіа, занявшій Севилью, Гренаду и Кадиксъ, возстановитель дисциплины въ испанской арміи. Энергія генераловъ дѣйствующихъ противъ интернаціоналистовъ на югѣ какъ будто сообщалась и предводителямъ сѣверной арміи. Новый главнокомандующій этою арміей, генералъ Санчесъ Брега, не допускаетъ карлистовъ ни къ одному изъ значительныхъ городовъ. До сихъ поръ всѣ замыслы ихъ противъ Бильбао, Санъ-Себастіана, Пампелуны и даже Берги оставались безуспѣшны. Сраженіе при Касерасѣ 16-го августа, о которомъ карлист-

совершенно очистить отъ карлистскихъ „шаекъ“ и сѣверныя провинціи, и Каталонію.

№ 231.

Москва, 13-го сентября.

А.

Географическое отдѣленіе собравшагося 17-го сентября въ Брадфордѣ обычнаго съѣзда Британской Ассоціаціи Споспѣшенія Наукъ обѣщаетъ быть однимъ изъ самыхъ интересныхъ, судя по отчетамъ о первыхъ двухъ дняхъ его занятій. Замѣчательно притомъ что, несмотря на обширность задачъ ожидающихъ разрѣшенія отъ географическихъ изслѣдованій, на множество еще мало извѣстныхъ или и вовсе неизслѣдованныхъ мѣстностей въ Америкѣ, Африкѣ и Австраліи, и на возобновившееся въ послѣднее время участіе къ арктическимъ изслѣдованіямъ, Азія попрежнему привлекаетъ къ себѣ особенное вниманіе англійскихъ географовъ. Такъ, въ первый же день занятій географическаго отдѣленія съѣзда, г. Дельмаръ Морганъ сообщилъ собранію изложеніе русскихъ отчетовъ о Хивѣ и Туркменіи; сэръ-Фредерикъ Гольдсмитъ сообщилъ отчетъ о своихъ недавнихъ поѣздкахъ по Персіи; г. Бландфордъ представилъ описаніе физической географіи пустынь Персіи; а майоръ Сентъ-Джонъ прочелъ записку о торговыхъ путяхъ въ этой странѣ. Каждая изъ сообщенныхъ записокъ подавала поводъ къ замѣчаніямъ и краткимъ преніямъ. Слѣдующій затѣмъ день былъ почти исключительно посвященъ Китаю, и въ числѣ сообщеній значатся записки доктора Макъ-Коша о сухопутномъ сообщеніи между Индіей и Китаемъ; записка о торговыхъ путяхъ черезъ Монголію и Дзюнгарію извѣстнаго англійскаго путешественника Нея Эляйаса, получившаго въ нынѣшнемъ году отъ Лондонскаго Географическаго Общества королевскую медаль за свою смѣлую и замѣчательную въ научномъ отношеніи поѣздку; записка г. Томсона о рѣкѣ Янгъ-Тце, какъ артеріи сообщенія; записка барона Рихтгофена о мѣстонахожденіи каменнаго угля въ Китаѣ. Отчеты объ этихъ послѣднихъ сообщеніяхъ, касающихся Китая, покамѣсть еще не появились въ англійскихъ газетахъ, но они должны имѣть значительный интересъ, такъ какъ сообщенія сдѣланы людьми спеціально и много лѣтъ занимавшимися изслѣдованіемъ различныхъ мѣстностей Азіи.

Точно также почти исключительно Азіи была посвящена и рѣчь выбраннаго въ нынѣшнемъ году президента географическаго отдѣленія Ассоціаціи, сэръ-Рутерфорда Алькока, бывшаго англійскаго посланника въ Китаѣ. Весьма естественно что при такомъ всеобщемъ вниманіи къ Азіи, какъ почтенному предсѣдателю географическаго отдѣленія съѣзда, такъ и различнымъ референтамъ, не разъ приходилось упоминать о Россіи, какъ единственной державѣ имѣющей одинаковый съ Англіей интересъ въ дѣлахъ Азіи. Намъ пріятно при этомъ засвидѣтельствовать значительную перемѣну въ тонѣ сужденій о Россіи встрѣчавшихся какъ въ замѣчаніяхъ членовъ съѣзда, такъ и въ отзывахъ англійскихъ газетъ о среднеазіятскихъ дѣлахъ, въ сравненіи съ прошлымъ годомъ, когда всѣ считали за долгъ шумѣть о ненасытной жадности и честолюбіи Россіи. Изъ этой перемѣны мы убѣждаемся что въ Англіи начинаютъ цѣнить примирительную политику Россіи и признавать необходимость ея положенія. Дай Богъ! Основанныя на полномъ уваженіи взаимныя отношенія гораздо болѣе согласны съ достоинствомъ двухъ великихъ державъ чѣмъ мелкія придирки проистекающія изъ завистливой подозрительности, и быть-можетъ мы доживемъ до того времени когда каждая изъ нихъ будетъ, напротивъ того, радоваться всякому новому успѣху другой стороны въ Азіи какъ торжеству общаго дѣла, плодотворному по своимъ послѣдствіямъ для всего человѣчества, а въ особенности для странъ извлекаемыхъ ими изъ варварства и отчужденія. Конечно, не обходится безъ того чтобъ и теперь подчасъ не высказывались въ Англіи опасенія насчетъ Россіи, но эти опасенія относятся болѣе къ торговому соперничеству и къ пріобрѣтенію новыхъ рынковъ чѣмъ къ области политики. Англичане болѣе всего озабочены тою мыслію что каждый пріобрѣтаемый Россіей новый рынокъ въ Средней Азіи какъ бы тѣмъ самымъ навсегда закрывается для Англіи, вслѣдствіе принятой у насъ протекціонной системы. Но вѣдь Англичане не могутъ же по справедливости ожидать чтобы мы отдѣляли отъ себя таможнями свои владѣнія въ Азіи, и каковы бы ни были недостатки покровительной системы, введеніе общепринятаго у насъ

тарифа ограничивается нашими азіятскими владѣніями и отнюдь не распространяется на пріобрѣтаемые нами новые рынки въ земляхъ подпадающихъ нашему вліянію. Здѣсь стѣсненіе конкурренціи зависитъ лишь отъ затруднительности путей сообщенія. Улучшеніе этихъ путей откроетъ возможность конкурренціи, которая во всякомъ случаѣ есть дѣло мира, сопровождается пользой и сближаетъ націи. Англичане начинаютъ присматриваться къ нашимъ торговымъ путямъ и ихъ выгодамъ, стараясь извлечь полезныя указанія для себя; то же самое не худо дѣлать и намъ.

При такомъ болѣе спокойномъ, не отуманенномъ политическими страстями направленіи вниманія Англичанъ къ Россіи, едва ли кто способенъ отдать нашему отечеству бо́льшую справедливость чѣмъ ученые географы понимающіе сколь многое въ развитіи страны зависитъ отъ ея физическихъ условій. Предсѣдатель географическаго отдѣла съѣзда сэръ-Рутерфордъ Алькокъ, напримѣръ, убѣжденъ что участіе которое Россія принимала въ исторіи Европы и Азіи, также какъ будущее которое можетъ еще предстоять ей, гораздо болѣе опредѣляется условіями физической географіи чѣмъ политикой. „Что было дѣлать Россіи,“ говоритъ онъ „замороженное меж„ду двумя морями и съ портами закрыты„ми въ теченіе болѣе полугода, какъ не „искать, по внушенію непогрѣшимаго ин„стинкта (столь же часто дѣйствующаго „въ націяхъ какъ и въ лицахъ), путей къ „открытымъ морямъ и лучшимъ климатамъ? „Мы много слышали о судьбѣ Россіи устрем„ляющей ее на югъ къ Босфору и на во„стокъ по той же параллели черезъ бога„тыя долины Средней и тропической Азіи; „но развѣ не географическая необходимость, „гораздо болѣе чѣмъ политическое честo„любіе, гнало ее такимъ образомъ чрезъ „всю ширину Азіи пока она не достигла „китайскихъ портовъ на Тихомъ Океанѣ, „а на югъ къ устьямъ Дуная, къ теплымъ „портамъ Средиземнаго моря и къ верши„нѣ Персидскаго залива?“ Почтенный географъ заходитъ такимъ образомъ гораздо дальше чѣмъ простирались когда-нибудь не только замыслы, но и помыслы Русскихъ. Онъ находитъ это стремленіе Россіи столь же натуральнымъ „какъ паде„ніе ледника въ долины, низвергающагося „медленнымъ, но неотразимымъ давленіемъ; „препятствія могутъ замедлить движеніе, „но не остановить его; и Россія слѣдуетъ „только по пути природы также какъ и „исторіи, направлявшей орды кочевниковъ „и суровыхъ Скиѳовъ на лучшія земли ле„жащія въ болѣе пріятномъ климатѣ.“

Г. Алькокъ приписываетъ намъ слишкомъ большую предпріимчивость; ея еще нѣтъ у насъ. Но онъ подаетъ намъ добрый примѣръ, совѣтуя своимъ соотечественникамъ пользоваться всѣмъ тѣмъ что̀ мы дѣлаемъ хорошаго и удачнаго. Настаивая на пользѣ какую приноситъ основательное изученіе физической географіи, почтенный предсѣдатель, между прочимъ, для болѣе нагляднаго убѣжденія своихъ слушателей, указалъ имъ какъ знаніе географіи мѣстностей лежащихъ между Каспійскимъ моремъ и Амуромъ оказалось полезнымъ для Россіи и усилило ея могущество. Въ виду того какъ мало мы еще за годъ предъ симъ знали, напримѣръ, о нижнемъ теченіи Аму-Дарьи, несмотря на близость его къ намъ, можно было бы скорѣе обратиться къ намъ съ укоромъ за недостаточность нашихъ свѣдѣній о сосѣднихъ краяхъ. Но г. Алькокъ ставитъ себѣ задачей отыскивать лишь наши удачныя дѣйствія, заслуживающія подражанія, и восхваляетъ Россію за то что занявъ долину Зарявшана, она пріобрѣла господство надъ водами отъ коихъ зависитъ плодородіе Бухары, и такимъ образомъ облегчила себѣ подчиненіе этого ханства. По выраженію сэръ-Рутерфорда Алькока, географія есть лучшій союзникъ и необходимый піонеръ для завоеванія, какъ и для торговли. Но еще необходимѣе помощь географіи при изысканіи путей сообщенія. Такъ онъ указываетъ что въ огромное Памирское нагорье, лежащее между Тянь-Шаномъ на сѣверѣ и Гималаями на югѣ, проникаетъ множество долинъ съ востока и запада, и что вслѣдствіе такой особенности эта мѣстность гораздо удобнѣе проходима въ восточно-западномъ направленіи чѣмъ въ сѣверо-южномъ. Послѣднее движеніе Россіи въ этомъ направленіи остановилось на Кульджѣ, гдѣ она учредила важный торговый центръ, и это занятіе, какъ весьма вѣрно указываетъ сэръ-Рутерфордъ, очевидно было внушено знаніемъ географическихъ особенностей, ибо „хотя Кульджа, повидимому, и отдѣ„лена трудно проходимыми снѣговыми го„рами, но онѣ къ востоку понижаются, и „отсюда Россія имѣетъ возможность рас„ширять свою торговлю въ двухъ направ-

„леніяхъ по ровной странѣ, на востокъ „къ Китаю и на западъ къ Туркестану."

Въ виду такой дѣятельности Россіи, сэръ-Рутерфордъ Алькокъ совѣтуетъ и своимъ соотечественникамъ не дремать, и полагаетъ однимъ изъ главнѣйшихъ вопросовъ минуты изыскать какъ наилучше и наискорѣе открыть удобные пути изъ равнинъ Индіи въ Среднюю Азію, на западъ къ Туркестану и на востокъ къ границамъ Тибета, или черезъ британскую Бирманію къ западнымъ провинціямъ Китая; но при этомъ первый путь онъ считаетъ гораздо болѣе важнымъ и настоятельно необходимымъ. Такихъ путей изъ Индіи чрезъ Гималайскую цѣпь на сѣверъ теперь извѣстно нѣсколько, и хотя всѣ они окружены множествомъ физическихъ и политическихъ затрудненій, но сэръ-Рутерфордъ Алькокъ не считаетъ ихъ такими чтобъ ихъ не могло преодолѣть сильное правительство, и въ этомъ отношеніи снова указываетъ на примѣръ Россіи. Но между тѣмъ какъ торговыя палаты и купцы побуждаютъ англійское правительство принять на себя большіе денежные расходы и важную политическую отвѣтственность для содѣйствія торговлѣ и открытія путей къ новымъ рынкамъ, сэръ-Рутерфордъ напоминаетъ въ свою очередь купцамъ о необходимости имъ приготовиться чтобы немедленно двинуть свои товары, ибо малѣйшее сомнѣніе въ этомъ отношеніи должно парализовать усилія всякаго правительства опасеніемъ напрасныхъ тратъ и трудовъ. Изъ примѣра Россіи сэръ-Рутерфордъ Алькокъ убѣждается также въ великой выгодѣ представляемой для азіятской торговли существованіемъ ярмарокъ, и полагаетъ несомнѣннымъ что лучшимъ средствомъ для заведенія торговли со Среднею Азіей, кромѣ открытія путей, было бы учрежденіе ярмарокъ или большихъ рынковъ, подобныхъ Кяхтѣ и Ирбити, на Индѣ или за Гималайскими проходами, на границахъ Тибета, и въ подтвержденіе своихъ словъ ссылается на свидѣтельство бывшаго въ Монголіи г. Аткинсона, который, говоря о ярмаркахъ, выражается слѣдующимъ образомъ:

„Я считаю ихъ предпочтительными англійскому плану доставки товаровъ агентамъ въ Яркендѣ, Коканѣ или Ташкентѣ, Какъ только эти ярмарки будутъ учреждены, татарскіе и другіе купцы будутъ посѣщать ихъ и покупать необходимые предметы для народовъ среди коихъ они продаютъ свои товары. Эти люди вполнѣ знакомы съ племенами и знаютъ всѣ ихъ потребности, они рачительны и дѣятельны въ своемъ промыслѣ, путешествуя иногда черезъ тысячи миль. Имъ извѣстно каждое мѣсто страны и гдѣ найти племена во всякое время года; а черезъ нихъ-то Россія и распространяетъ свои товары по Средней Азіи. Опытъ показалъ что гдѣ только торговля можетъ быть ведена съ барышомъ, тамъ эти суровые сыны степей превозмогали всѣ естественныя препятствія. Хорошо было бы имѣть подобныхъ агентовъ и разнощиковъ союзниками и потребителями, между тѣмъ какъ всякая попытка размѣстить англійскихъ агентовъ въ ихъ средѣ породила бы зависть и возбудила бы въ нихъ опасенія лишиться своихъ законныхъ барышей. Гораздо бо́льшія опасности встрѣчаются караванами на пути изъ Кульджи во внутреннія провинціи Китая чѣмъ какія они встрѣтятъ между Кашгаромъ, Яркендомъ и Индомъ. Требуется только доставить товары изъ равнинъ Индіи черезъ горные проходы на границу; и для этого дѣятельно принимаются мѣры болѣе чѣмъ въ одномъ направленіи."

Итакъ мы видимъ, что Англичане, вмѣсто прежнихъ возгласовъ объ опасности движенія Россіи въ Средней Азіи, готовятся энергически открывать и для своей торговли пути въ эти необъятныя страны. Мы точно также мало имѣемъ права сѣтовать на ихъ намѣренія, какъ и они не имѣли основанія жаловаться на насъ за проведеніе дорогъ въ Кульджѣ, открывающихъ доступъ въ Восточный Туркестанъ, но ихъ намѣренія должны побуждать и насъ не ослабѣвать въ нашихъ усиліяхъ обезпечить за собой рынки Средней Азіи. Англичане, на открытіе путей сообщенія здѣсь, готовы не жалѣть никакихъ расходовъ; они сознаютъ пользу нашихъ сибирскихъ ярмарокъ и предполагаютъ устроить подобныя имъ на Индійской границѣ. Намъ же приходится заботиться хоть о сохраненіи того что̀ уже есть и о дальнѣйшемъ его развитіи. Намъ нельзя оставаться въ бездѣйствіи, когда другіе будутъ работать. Покамѣсть наша выгода только та что для Англичанъ пути несравненно труднѣе, при переходѣ черезъ громаднѣйшія цѣпи горъ. Но коль скоро разъ это физическое препятствіе будетъ побѣжде-

но, и черезъ горные проходы будетъ открытъ одинъ или нѣсколько безопасныхъ и вѣрныхъ путей,—роли легко могутъ перемѣниться, такъ какъ, по замѣчанію сэръ-Рутерфорда Алькока, разстояніе отъ Инда до нашихъ недавно открытыхъ рынковъ въ Вѣрномъ и Копалѣ втрое менѣе чѣмъ отъ сихъ послѣднихъ до Нижняго-Новгорода. Вотъ еще весьма вѣскій аргументъ въ пользу скорѣйшаго приступа къ сооруженію Сибирской желѣзной дороги. Наши рынки и ярмарки въ Кяхтѣ, Ургѣ, Иркутскѣ, Ирбити, Вѣрномъ, Копалѣ, имѣютъ, по сознанію самихъ Англичанъ, большое значеніи въ азіятской торговлѣ. Какая же можетъ быть польза отъ открытія сообщенія оныхъ съ Кашгаромъ, Яркендомъ, среднеазіятскими и монгольскими рынками, когда сами сибирскіе рынки остаются безъ надежнаго и удобнаго сообщенія съ Нижнимъ-Новгородомъ, съ Волгой, и затѣмъ чрезъ нихъ со всею Европейскою Россіей? Англичане же, между тѣмъ, надѣются уже въ будущемъ году соединить *хорошею дорогой* Дарджилинъ черезъ вассальное владѣніе Сиккимъ съ Девангири, нѣкогда весьма дѣятельнымъ торговымъ центромъ Тибета и прилегающихъ округовъ, и предполагается также провести отъ Бенгальской желѣзной дороги боковую вѣтвь къ подножію горъ черезъ плодоносный Рангпоръ. Путь черезъ Сиккимъ, самый восточный изъ Индіи, представляетъ наименѣе затрудненій и ведетъ въ Тибетъ. Но не менѣе вниманія обращаютъ Англичане и на болѣе западные пути, въ особенности на путь черезъ Ладакъ и проходъ Каракорумъ въ Восточный Туркестанъ, и весьма вѣроятно что отправившаяся недавно по этому пути миссія изъ Индіи въ Кашгаръ озаботится изученіемъ этого затруднительнаго пути, чтобы придумать мѣры которыя могли бы сдѣлать движеніе по оному безостановочнымъ въ теченіи цѣлаго года, тогда какъ теперь караваны могутъ проходить его только въ немногіе мѣсяцы, да и то съ большимъ трудомъ. Несмотря на эти затрудненія, Англичане не теряютъ надежды открыть правильное сообщеніе съ Кашгаромъ, а оттуда надѣются посылать свои товары монгольскимъ племенамъ въ великой степи Гоби. Г. Аткинсонъ ожидаетъ даже что буде такой торговый путь установится, то англійскіе товары проникнутъ черезъ страну Калкасъ въ Даурію, и къ мѣстностямъ за Селенгой и къ верховьямъ Амура гдѣ они могутъ съ выгодой конкуррировать съ товарами привозимыми вверхъ по рѣкѣ, и что даже сами Сибиряки не преминутъ воспользоваться этими выгодами. Не ясно ли что дороги въ Азію намъ слѣдуетъ провести прежде чѣмъ Англичане побѣдятъ громадныя трудности переходовъ черезъ Гималай?...

Б.

Полученныя нами вчера и сегодня телеграммы изъ Парижа едва ли допускаютъ сомнѣніе что вопросъ объ основаніи монархіи соединенныхъ Бурбонскихъ линій принимаетъ оборотъ столь благопріятный какого не ожидали самые ревностные фузіонисты. Судя по извѣстіямъ сообщеннымъ изъ Фросдорфа уполномоченными правой и праваго центра, депутатами гг. Сюньи и Мервильйо-Дювиньйо, глава дома Бурбоновъ склоняется на уступки которыя, какъ гласитъ приводимая ниже телеграмма, могутъ удовлетворить всѣ фракціи монархическихъ партій, что совершенно понятно, если графъ Шамборъ дѣйствительно возобновитъ хартію Лудовика XVIII, „пересмотрѣнную и примѣненную къ настоящимъ обстоятельствамъ“ національнымъ собраніемъ, и если онъ предоставитъ на рѣшеніе того же собранія вопросъ о знамени. Въ полученныхъ сегодня газетахъ мы находимъ не лишенныя интереса подробности о совѣщаніи соединенныхъ монархическихъ партій предшествовавшемъ поѣздкѣ во Фросдорфъ гг. Сюньи и Мервильйо-Дювиньйо. Судя по отчету объ этомъ совѣщаніи помѣщенному въ *Soir*, орлеанисты рѣшили было отправить графу Шамбору адресъ, который можно назвать чѣмъ-то въ родѣ ультиматума. Мысль объ этомъ высказалъ будто бы герцогъ д'Одиффре-Пакье, присовокупившій, по увѣренію парижскаго корреспондента *Indépendance belge*, что если они не получатъ изъ Фросдорфа благопріятнаго отвѣта 26-го сентября, то вся партія ихъ станетъ на сторонѣ требующихъ продолженія полномочій маршала Макъ-Магона. Противъ этого намѣренія энергически возставалъ герцогъ де-Ларошфуко-Бизаччіа. Воздавъ похвалу графу Парижскому за его „правильный и почтенный“ образъ дѣйствій, онъ замѣтилъ что сторонники его не должны портить начатаго имъ дѣла, и что излишнею поспѣшностью и предъявленіемъ своего

казательствъ. Ссылки Краснопѣвцева на то что онъ получилъ деньги отъ отца, что купцы давали ему деньги на игру, оказались либо невѣрными, либо крайне сомнительными.

Вердиктъ присяжныхъ призналъ что Алексѣевъ ничѣмъ не повиненъ въ растратѣ ни единой бочки сахара, что Краснопѣвцевъ виноватъ лишь въ растратѣ 11 бочекъ, да и то по легкомыслію.

Куда же дѣвались остальныя 532 бочки? Присяжные нашли что единственныя лица которыя могли ихъ растратить въ томъ не повинны. Бочки сами себя растратили!

Нашъ законъ, по кассаціонному разъясненію Сената, — что̀ обвинитель и старался втолковать присяжнымъ, — допускаетъ легкомысленность растраты въ томъ только случаѣ когда она не имѣетъ корыстной цѣли. Краснопѣвцевъ самъ сознался что растратилъ 11 бочекъ сахара для биржевой игры. И присяжные все-таки признали эту растрату легкомысліемъ!

Судъ, связанный этимъ условіемъ присяжныхъ, приговорилъ Краснопѣвцева къ семи днямъ ареста и постановилъ выдать ему обратно найденныя у него деньги, картины, оружіе и прочія вещи. Изъ возвращенныхъ денегъ, Краснопѣвцевъ долженъ отдать лишь нѣкоторую часть графу Бобринскому, именно только за упомянутыя 11 бочекъ.

Все это производитъ впечатлѣніе тѣмъ болѣе прискорбное что судебное разбирательство было ведено превосходно, и что съ своей стороны судъ сдѣлалъ все для разъясненія дѣла, какъ о томъ свидѣтельствуетъ стенографный отчетъ, который мы имѣемъ предъ собою. Предсѣдателемъ былъ г. Дейеръ, обвинителемъ г. Обнинскій, повѣреннымъ гражданскаго истца г. Шайкевичъ: эти имена ручаются что дѣло со стороны обвиненія и суда ведено было съ полнымъ знаніемъ, умѣніемъ и чувствомъ долга.

Законъ даетъ суду право заставить присяжныхъ еще разъ обсудить дѣло если въ ихъ отвѣтахъ замѣчается явная нелѣпость, логическое противорѣчіе. Судъ можетъ передать на рѣшеніе новаго состава присяжныхъ дѣло въ которомъ присяжные, по единогласному мнѣнію суда, обвинятъ очевидно невиннаго. Нѣкоторые вердикты присяжныхъ заставляютъ желать чтобы подобное полномочіе было дано суду и относительно оправдательныхъ приговоровъ, когда они явно ни съ чѣмъ не сообразны, противорѣчатъ очевидности и возмущаютъ общественную совѣсть. Пусть въ такомъ случаѣ передача дѣла новому составу присяжныхъ будетъ обставлена какими-либо гарантіями, напримѣръ пусть для того требуется ревизія мнѣнія суда въ палатѣ, но кажется необходимо чтобы былъ выходъ въ случаѣ явно неосновательнаго приговора присяжныхъ...

№ 253.

Москва, 8-го октября.

Новое исполинское предпріятіе творца Суэзскаго канала, задуманная имъ „Большая Средне-Азіатская дорога“ (Grand Central Asiatique), безъ сомнѣнія вступитъ въ новую болѣе практическую фазу съ предстоящимъ, если не ошибаемся, въ январѣ мѣсяцѣ прибытіемъ самого г. де-Лессепса въ Россію. При всей громадности этого предпріятія предназначеннаго соединить порты Атлантическаго съ портами Индійскаго Океана, на первое слово о немъ уже сочувственно отозвались значительные въ финансовомъ мірѣ Европы голоса. Какъ слышно, и въ Москвѣ многіе капиталисты заинтересовались этимъ дѣломъ и приступили къ изученію финансовой стороны его. Кому неизвѣстно какъ сильно движеніе товаровъ, пассажировъ, писемъ и суммъ между западною и центральною Европой съ одной стороны, и Индіей, Кохинхиной и Китаемъ съ другой? *) Если даже устранить изъ итога доходности первый изъ названныхъ нами факторовъ, товары, изъ коихъ только самая драгоцѣнная часть будетъ въ состояніи выдержать расходы столь дальней сухопутной перевозки, то все же должны остаться въ этомъ итогѣ такія огромныя цифры что съ перваго взгляда нельзя не придти къ заключенію о выгодности предпріятія назначеннаго къ облегченію, ускоренію, обезопасенію сообщеній, по которымъ производится это единственное въ мірѣ движеніе. Главное удобство проекта г. Лессепса, удобство удовлетворяющее разомъ всѣмъ тремъ условіямъ — облегченія, ускоренія и обезопасенія сооб-

*) Въ 1871 г. въ англійскую Индію привезено драгоцѣнныхъ металловъ на 11.563.813 ф. ст., вывезено 1.476.093 ф. Привозъ товаровъ былъ свыше 31.083.000 ф. ст., вывозъ до 63.185.000 ф. ст.

щеній,—состоитъ въ томъ что изъ всѣхъ существующихъ и предполагаемыхъ сообщеній Европы съ Азіей, оно одно имѣетъ характеръ исключительно континентальный, благодаря чему безусловно устраняются всѣ непріятности, всякая трата времени и денегъ, наконецъ всѣ опасности какъ морскаго пути, такъ и морской перегрузки. Изъ Соутгамптона въ Калькутту чрезъ Суэзскій каналъ, англійскіе пароходы *Peninsular and Oriental Company* приходятъ на *тридцать девятый день*; даже изъ Марсели въ Калькутту, тѣмъ же путемъ французскіе пароходы *Messageries Maritimes*, въ которыхъ все, а иногда даже и безопасность, приносятся въ жертву быстротѣ хода, прибываютъ только на *тридцать третій день* *). Само собой разумѣется что при необходимости продовольствовать пассажировъ за все это время, плата за эти переѣзды достигаетъ весьма большой суммы: отъ Соутгамптона до Калькутты платится 98 фунт. стерл. (686 руб.); отъ Марсели до Калькутты, первый классъ стóитъ 1.625 фр., второй 1.220 франковъ. Слѣдовательно, если морская перевозка товаровъ можетъ конкуррировать въ дешевизнѣ съ желѣзно-дорожною, то для пассажировъ переѣздъ моремъ гораздо дороже чѣмъ по желѣзной дорогѣ.

Но допуская даже невозможное, то-есть что перевозка по желѣзной дорогѣ обойдется пассажирамъ не дешевле перевозки моремъ, спрашивается: кто предпочтетъ 39 или 33 дня морскаго переѣзда десятидневному путешествію по желѣзной дорогѣ? Естественно что при болѣе удобной, болѣе пріятной и особенно болѣе скорой, болѣе безопасной перевозкѣ по желѣзной дорогѣ, не только все пассажирское движеніе, но также все движеніе почты и звонкой монеты между Англіей и Франціей съ одной стороны, Индіей, Кохинхиной и Китаемъ съ другой, перейдетъ, при первой возможности съ морскаго пути на рельсовый. То же послѣдуетъ, конечно, и съ движеніемъ нѣкоторыхъ болѣе цѣнныхъ товаровъ, причемъ отправители будутъ имѣть въ виду не только выигрышъ времени, но и значительную сбавку съ расходовъ отправленія, а именно сбавку весьма высокой платы за морское страхованіе.

Доказательствомъ того какъ хорошо понимаютъ это капиталисты Англіи и Франціи служитъ выдвинутый ими первоначально проектъ желѣзной дороги въ Индію чрезъ Малую Азію. Само собою разумѣется что проектъ этотъ долженъ былъ рухнуть при первыхъ свѣдѣніяхъ о предпріятіи задуманномъ г. де-Лессепсомъ. Дѣйствительно, Анатолія представляетъ собою безпрерывныя массы часто даже снѣговыхъ вѣтвей Тавра; повсюду цѣпи скалистыхъ горъ первозданной формаціи, глубокія долины, большія рѣки; съ другой стороны, на всемъ этомъ обширномъ протяженіи, столь обильномъ затрудненіями техническаго свойства, живутъ племена воинственныя и варварскія, съ коими далеко не успѣваютъ сладить турецкія военныя силы и которымъ переселеніе черкесскихъ выходцевъ придало еще болѣе разбойничій характеръ. Ничего этого не встрѣчается на всемъ протяженіи пути пролегающаго черезъ Россію и вновь завоеванныя ею средне-азіятскія ханства. Повсюду, на этомъ протяженіи, „хоть шаромъ покати.“ Нѣтъ ни горъ, ни рѣкъ кои представили бы сколько-нибудь значительныя препятствія. Какъ слышно, соображенія эти не ускользнули отъ взгляда англо-французскихъ капиталистовъ, и многіе изъ участвовавшихъ въ проектѣ Анатолійской дороги Англичанъ и *всѣ* Французы рѣшились примкнуть немедленно къ предпріятію г. де-Лессепса, какъ только оно приблизится къ осуществленію.

Но по полученнымъ нами свѣдѣніямъ съ особенною ревностью заинтересовались этимъ дѣломъ берлинскіе капиталисты. Дѣйствительно, между Германіей и Азіей установился въ послѣднее время значительный обмѣнъ товаровъ, кои почти всѣ, по своей цѣнности, выдерживаютъ желѣзно-дорожную перевозку; а непомѣрно быстро возрастающее развитіе германской, особенно прусской мануфактурной производительности, уже теперь вмѣняетъ въ обязанность какъ капиталистамъ, такъ и государственнымъ людямъ Германіи озаботиться пріобрѣтеніемъ новыхъ рынковъ и расширеніемъ старыхъ. Какъ слышно, въ Берлинѣ вполнѣ оцѣнили значеніе какое можетъ имѣть для Германіи исполненіе новаго проекта г. де-Лессепса.

Такова въ главныхъ чертахъ характеристика торговаго значенія проектируемой „Великой Средне-Азіятской дороги.“ Такъ какъ значеніе это есть не *спеціально русское*,

*) Handschels Telegraph № 10, 333 и 337.

а *всемірное*, то было бы болѣе чѣмъ странно помышлять въ этомъ дѣлѣ объ исходатайствованіи какой бы то ни было гарантіи отъ русской казны. Съ этой точки зрѣнія, гарантія только русской казны была бы вопіющею несправедливостью; а въ виду несомнѣнной доходности проектируемой дороги, гарантія эта оказалась бы безполезною. Ходатайство о гарантіи только затормозило бы дѣло безъ всякой надобности; оно было бы со стороны предпринимателей большою ошибкой...

Чего можно ожидать отъ этой дороги спеціально для Россіи? Начиная съ мѣстныхъ интересовъ, нельзя не сознаться что если даже при нынѣшнихъ скудныхъ, медленныхъ и дорогихъ перевозочныхъ средствахъ, на верблюжьихъ и конскихъ выокахъ, и при недавней неурядицѣ и разбояхъ Хивинцевъ и Туркменъ,—если при столь неблагопріятныхъ условіяхъ съ 1865 по 1867 годъ нашъ вывозъ въ Среднюю Азію возросъ отъ 9,13 милліоновъ до 12,85, а привозъ въ эти же два года, отъ 6,31 милліоновъ до 16,63 милліоновъ, то въ этихъ цифрахъ есть вѣрное доказательство что съ открытіемъ рельсоваго пути пропорція эта, по крайней мѣрѣ, удесятерится, и при огромной разницѣ произведеній какъ природы такъ и промышленности на обѣихъ оконечностяхъ проектируемой дороги, послѣдняя вскорѣ получитъ значеніе одной изъ самыхъ оживленныхъ линій нашей желѣзно-дорожной сѣти.

Но интересы Россіи не ограничиваются въ этомъ дѣлѣ мѣстными соображеніями. Переходя къ болѣе общимъ воззрѣніямъ, мы не можемъ не признать что всемірнымъ движеніемъ Средне-Азіятской дороги оживятся многія, если не бо́льшая часть, нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Съ другой стороны, государственная казна, не менѣе частной промышленности, воспользуется выгодами всемірнаго транзита, коего вліяніе отзовется усиленіемъ дѣятельности въ нашихъ балтійскихъ портахъ. Какъ видно изъ книги Клапрота, *) уже въ 1696 г. появлялись въ Индіи русскіе купцы, и объ установленіи торговыхъ сношеній между Россіей и Индіей заботился уже Петръ Великій.

Но значеніе предпріятія такихъ громадныхъ размѣровъ не можетъ ограничиваться тѣсною сферой коммерческаго міра. Вліяніе его должно отозваться и въ области политики. Какого свойства будетъ это вліяніе, на это указываетъ и г. де-Лессепсъ въ своемъ письмѣ къ генералъ-адъютанту Игнатьеву, и нашъ посолъ въ Константинополѣ, въ своемъ отвѣтѣ на это письмо. По мнѣнію обоихъ, исполненіе этого предпріятія сгладитъ противорѣчія, устранитъ недоразумѣнія, обобщитъ разные національные интересы, словомъ послужитъ всеобщимъ примиреніемъ. Устанавливая въ Азіи общіе интересы между Россіей и Англіей, „Великая Средне-Азіятская дорога“ устранитъ возможность столь усердно предвѣщаемаго имъ столкновенія на жизнь и на смерть, и это примиреніе двухъ величайшихъ и могущественнѣйшихъ политическихъ факторовъ исторіи произойдетъ именно на той почвѣ которая будто бы должна была стать между ними поприщемъ раздора.

*) Klaproth. *Reise in den Kaukasus und nach Georgien*, часть I, стр. 344.

№ 254.

Москва, 9-го октября.

Наиболѣе бѣдствующіе теперь уѣзды Самарской губерніи еще недавно принадлежали къ числу самыхъ богатыхъ, хлѣбородныхъ мѣстностей Россіи. Достаточно сказать что изъ числа 3.230.000 четвертей пшеницы которыя ежегодно сплавлялись съ Волжскихъ пристаней 2.230.000 четвертей приходятся на долю Самарскихъ пристаней, а на эти пристани лучшая пшеница-бѣлотурка подвозилась преимущественно изъ столь разоренныхъ теперь Николаевскаго и Новоузенскаго уѣздовъ. Самарская губернія еще недавно привлекала къ себѣ десятки тысячъ рабочихъ; заработная плата стояла высоко; нерѣдко случалось что за то чтобы сжать десятину платили по 20 руб.

Какимъ же образомъ эта житница всего Волжскаго бассейна могла такъ быстро дойти до того крайняго разоренія, о которомъ свидѣтельствуютъ всѣ письма оттуда?

Взвѣсивъ имѣющіяся у насъ извѣстія изъ бѣдствующихъ уѣздовъ Самарской губерніи, мы можемъ назвать слѣдующія главныя причины бѣдствія:

а) тяжесть повинностей и особенно несвоевременность взысканія податей;

b) пьянство крестьянъ;

знаетъ что дѣвушки учатся лучше и дѣлаются женственнѣе въ присутствіи молодыхъ людей, а молодые люди пріучаются держать себя приличнѣе и вести себя лучше въ присутствіи другаго пола. Директоръ Оберлинской коллегіи, докторъ богословія Ферчайльдъ, находитъ что этою системой развивается склонность къ порядку, и говоритъ: „легкость съ какою сохраняется дисциплина въ такой большой школѣ какъ Оберлинская была всегда предметомъ удивленія для насъ самихъ.“ Подобно Горацію Манну, онъ также находитъ что сообщество мальчиковъ и дѣвочекъ въ школѣ способствуетъ развитію высшихъ, свойственныхъ каждому полу качествъ, съ одной стороны благородства, великодушія, истиннаго рыцарства, разсудительности, а съ другой—скромности, деликатности, граціи. „Едва ли можно сомнѣваться,“ говоритъ онъ, „что люди воспитывающіеся въ „такихъ условіяхъ живутъ въ нормальныхъ „отношеніяхъ къ обществу и научаются „уважать житейскія обязанности и испол„нять ихъ честно. Намъ кажется что на„ши студенты находятъ себѣ соотвѣтствую„щее положеніе въ жизни естественно и „легко потому что были воспитаны согла„сно съ требованіями жизни.“ Главный смотритель надъ общественными школами въ Сентъ-Луисѣ, г. Гаррисъ, также подтверждаетъ что совмѣстное обученіе не только улучшаетъ дисциплину, но и благотворно дѣйствуетъ на развитіе индивиндуальныхъ характеровъ, которое принимаетъ болѣе трезвое и здоровое направленіе. По его замѣчанію, школы гдѣ воспитываются одни мальчики или однѣ дѣвочки требуютъ болѣе строгаго надзора, ибо лишенные нормальныхъ общественныхъ отношеній ученики предаются болѣзненнымъ фантазіямъ, чего не случается тамъ гдѣ два пола встрѣчаются вмѣстѣ въ классной комнатѣ. Наконецъ, онъ утверждаетъ что въ соединенныхъ школахъ улучшилось даже качество преподаванія. Въ Америкѣ есть даже общіе пансіоны, гдѣ оба пола помѣщаются въ разныхъ зданіяхъ, но встрѣчаются въ общей столовой въ зданіи занимаемомъ дѣвочками. Въ классахъ оба пола помѣщаются раздѣльно; въ иныхъ школахъ между ними опускается продольная занавѣсь, позволяющая учителю видѣть тѣхъ и другихъ. Повторяемъ, многіе изъ старшихъ городовъ Америки до сихъ поръ не рѣшаются принять эту систему, имѣя уже давно основанныя отдѣльныя школы для каждаго пола. Но въ пригодности этой системы для первоначальныхъ школъ, въ особенности въ деревняхъ, гдѣ дѣти обоего пола всѣ знаютъ другъ друга, и цѣлые дни бываютъ вмѣстѣ на работахъ и на улицѣ, едва ли можно сомнѣваться.

№ 270.

Москва, 26-го октября.

Въ № 253 нашей газеты случилось намъ замѣтить о значеніи какое имѣетъ для Германіи проектируемая г. де-Лессепсомъ Средне-Азіятская желѣзная дорога. Мы припомнили съ какимъ живымъ интересомъ встрѣчены были берлинскими капиталистами первые слухи объ этомъ предпріятіи. Вообще въ Германіи заинтересованы предпріятіями имѣющими цѣлію соединить непрерывнымъ рельсовымъ путемъ бассейнъ Антлантическаго океана съ бассейнами не только Индійскаго, но даже Тихаго океана. За всѣми предположеніями о проведеніи такихъ путей слѣдятъ въ Германіи едва ли не съ бо́льшимъ вниманіемъ чѣмъ у насъ въ Россіи. Нѣмцы занялись уже давно, ранѣе насъ, учеными и промышленными изысканіями о направленіи такихъ путей.

Въ №№ 289 и 293 *Кельнской Газеты* помѣщены двѣ статьи подъ заглавіемъ: *Средне-Азіятскіе желѣзно-дорожные проекты*, въ которыхъ обстоятельно обозрѣваются всѣ возникавшія до сихъ поръ предположенія соединить Европу съ Азіей желѣзно-дорожнымъ сообщеніемъ. „Мысль о „соединеніи западныхъ побережій Европы „съ Индіей,“ читаемъ въ этихъ статьяхъ, „уже давно возникла въ Англіи; только „исполнить этотъ проектъ хотѣла она ми„нуя территорію Россіи. Но этому проти„вятся политическія и хозяйственныя об„стоятельства, и всѣ возникавшіе проек„ты не вышли до сихъ поръ изъ періода „газетнаго обсужденія; въ сравненіи съ „трудностями этихъ проектовъ, проектъ „Лессепса оправдываетъ бо́льшія ожида„нія. Англійскія линіи должны были про„рѣзать во всю длину Турецкую имперію „въ Азіи; но вошедшая въ пословицу ту„рецкая неурядица, конечно, не привле„четъ капиталистовъ къ денежнымъ ссу„дамъ.“ По мнѣнію цитуемой статьи, изъ всѣхъ англійскихъ проектовъ менѣе пре-

пятствій представляетъ линія изъ Скутари, черезъ Эрзрумъ, Баязедъ, и Тавризъ, въ Тегеранъ; но и то, почти на всемъ протяженіи между Эрзрумомъ и Баязедомъ, линія эта идетъ по мѣстности перерѣзанной снѣговыми хребтами.

„Въ совершенной противоположности къ „этимъ незрѣлымъ проектамъ," присовокупляетъ цитуемая газета, „находится Рос„сія съ ея уже готовою желѣзно-дорож„ною сѣтью, опирающеюся въ Волгу и „Азовское море и приведенною въ прямое „сообщеніе съ Вѣной и Кенигсбергомъ." Особенное вниманіе обращаетъ газета на уже строящуюся дорогу отъ Ростова на Дону во Владикавказъ. Соединеніе этой линіи, черезъ Петровскъ и Баку,—въ обходъ Каспійскаго моря, по мѣстности твердой, ровной и населенной,—съ Астарой и Рештомъ, откуда барономъ Рейтеромъ уже начата 25-го сентября постройка желѣзной дороги въ Тегеранъ, не представляетъ де никакихъ особенныхъ мѣстныхъ препятствій. По разчету *Кельнской Газеты*, вся русская часть этой линіи, отъ ея исходной точки на Владикавказско-Ростовской дорогѣ до Астары, на персидской границѣ, будетъ имѣть не болѣе 130 нѣмецкихъ миль; отъ Астары же до Решта считается всего 16 миль, то-есть 112 верстъ. Отъ Тегерана предполагаемая линія направится черезъ Мешхедъ, Гератъ и Кандагаръ, — гдѣ встрѣтятъ ее уже довольно значительные перевалы вѣтвей Хорасанскаго хребта,—на Шикарпуръ, въ Индіи. Все разстояніе отъ Тегерана до Шикарпура вычисляется, въ приводимой нами статьѣ, въ 300 нѣмецкихъ миль, то-есть въ 2.100 верстъ.

Но и для этой дороги, пролегающей по странамъ населеннымъ племенами не признающими никакой власти и преданными междуусобіямъ и грабежамъ, предвидятся, даже въ болѣе значительной степени чѣмъ въ Анатоліи, тѣ же препятствія, предъ которыми остановилась въ Азіятской Турціи предпріимчивость англійскихъ купцовъ. *Кельнская Газета*, при всемъ благоволеніи своемъ къ предпріятію барона Рейтера, сознается что „затрудненія и случай„ности, съ коими европейскимъ инженеѣ„рамъ и обществамъ предстоитъ бороться „подъ восточнымъ правительствомъ, *дѣй„ствительно не малы.*" Совсѣмъ въ иномъ свѣтѣ представляютъ цитуемыя статьи „политическую и хозяйственную" обстановку, образовавшуюся въ Средней Азіи вслѣдствіе русскихъ побѣдъ, коихъ всемірно-историческое значеніе выясняется лишь нынѣ, когда средняя Азія, „коей самое „названіе недавно было извѣстно только „ученому міру," повидимому призвана служить одною изъ главныхъ артерій всемірнаго коммерческаго обращенія. „Такъ силь„но измѣнились здѣсь дѣла менѣе чѣмъ въ „одно десятилѣтіе", восклицаетъ *Кельнская Газета*, „что можно уже думать не только „о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Азію, „черезъ русскія владѣнія, но и о продол„женіи ихъ до Индіи и Китая, и такимъ „образомъ прорѣзать ими страны по коимъ „еще недавно самые жители ихъ не осмѣ„ливались путешествовать, и гдѣ революѣ„ціи, насильственныя перемѣны династій и „казни массами были почти ежедневными „явленіями." Честь иниціативы этихъ плановъ, по справедливому замѣчанію газеты, принадлежитъ Русскимъ. Къ сожалѣнію, приводимая статья не отдаетъ въ этомъ случаѣ должной справедливости русскому обществу, утверждая будто эти проекты не вызвали въ Россіи „живой агитаціи." Сибирская дорога, напротивъ, какъ извѣстно всѣмъ, возбудила въ нашей публикѣ самое живое участіе, доказанное не только газетною полемикой, но и многочисленными адресами отъ купечества значительныхъ торговыхъ центровъ. Вопросъ о путяхъ сообщенія съ Среднею Азіей и Китаемъ много разъ подробно обсуждался въ Обществѣ Содѣйствія Русской Промышленности и Торговлѣ. Нѣсколько лѣтъ тому Общество обратилось къ правительству съ просьбой о занятіи Красноводска, полагая что чрезъ это откроется возможность проложить удобный торговый путь къ Хивѣ или повернуть Аму-Дарью по прежнему въ Каспій. Въ прошломъ году инженеръ Н. А. Шавровъ обратился къ этому обществу съ докладомъ о путяхъ для торговли съ Азіей. Для разсмотрѣнія этого доклада была избрана особая коммиссія, въ составъ которой входили гг. Романовъ, Венюковъ, Глуховской и пр. Коммиссія высказалась преимущественно за продолженіе сибирской линіи въ Китай къ Тихому Океану, такъ какъ Китай представляетъ для насъ самый важный средне-азіятскій рынокъ. Коммиссія находила болѣе выгоднымъ соединить Ташкентъ съ какимъ-либо изъ пунктовъ этой русской Тихо-Океанской дороги чѣмъ связывать его съ Оренбургомъ. Впро-

чемъ, при этихъ разчетахъ, коммиссія не ожидала скораго приступа къ постройкѣ Сызранско-Оренбургской линіи, но теперь, какъ извѣстно, сооруженіе этой дороги уже разрѣшено.

„Эпоху составило въ этомъ дѣлѣ," продолжаетъ цитуемая газета, „предложеніе „г. Лессепса соединить непрерывнымъ рель„совымъ путемъ оконечности русской и ан„гло-индійской сѣти, то-есть Оренбургъ и Пешаверъ.

Но, какъ сказано выше, общественное мнѣніе въ Германіи особенно заинтересовано соединеніемъ Европы съ Китаемъ. Уже въ 1871 году, г. Мейссель издалъ объ этомъ предметѣ цѣлую книгу, подъ заглавіемъ *Европейско-Азіятская рельсовая линія: Роттердамъ-Тянъ-Цзинъ*, въ которой обстоятельно обсуждался проектъ желѣзной дороги въ направленіи существующаго нынѣ почтоваго караваннаго пути черезъ Сибирь, Кяхту, Монголію въ Тянъ-Цзинъ. За этимъ проектомъ послѣдовали многія русскія предположенія, нѣсколько сокращавшія направленіемъ черезъ Нерчинскъ трудности проложенія пути черезъ всю ширину Монгольской степи изъ Кяхты черезъ Ургу. Но всѣ эти проекты были вскорѣ отложены, вслѣдствіе производившихся на мѣстѣ изслѣдованій ученаго оріенталиста, г. Рихтгофена. Результатомъ этихъ изслѣдованій былъ проектъ дороги, „который будетъ въ полномъ смы„слѣ слова путемъ черезъ Среднюю Азію," говоря словами цитуемой статьи. „Едва ли можно сомнѣваться," пишетъ самъ г. Рихтгофенъ, „въ томъ что Европа будетъ сое„динена съ Китаемъ желѣзною дорогой. „При соображеніи какъ естественныхъ бо„гатствъ, такъ и населенности, производи„тельности и коммерческаго значенія мѣст„ностей, для этого соединенія можетъ имѣть„ся въ виду лишь линія, отъ города Синъ„ганъ (главный городъ провинціи Шанзи), „черезъ Канзу и оазисъ Хами въ долину „рѣки Или (впадающей въ озеро Балхашъ), „коей часть (а теперь съ занятіемъ Кульд„жи все теченіе) принадлежитъ нынѣ Рос„сіи. Замѣчательно что *все это протяже„ніе изобилуетъ каменнымъ углемъ.*" Своею восточною оконечностью линія эта, по проекту г. Рихтгофена, должна примыкать къ столь настоятельно требуемой русскимъ купечествомъ сибирской линіи.

Но вотъ не менѣе замѣчательныя обстоятельства. Давно уже было обращено вниманіе на значеніе озера Балхашъ и долины Или, гдѣ растутъ на вольномъ воздухѣ абрикосы и виноградъ и уже разводятся индиго и гаванскій табакъ, а особенно на значеніе всего нашего торговаго движенія между Екатеринбургомъ и Ташкентомъ, по мѣстности представляющей собою не безводныя пустыни, а поросшія густою травой степи, по которымъ постоянно отправляются изъ Омска, черезъ Троицкъ, наши военные и коммерческіе *воловьи* транспорты *), нуждающіеся въ хорошей водѣ и обильномъ подножномъ кормѣ. На все это указывалось полковникомъ Богдановичемъ и мѣстнымъ зауральскимъ купечествомъ города Троицка, представившимъ даже обстоятельный проектъ о прямомъ соединеніи желѣзною дорогой Екатеринбурга черезъ Троицкъ съ Ташкентомъ.

Соображенія г. Рихтгофена о необходимости прямаго рельсоваго сообщенія, между Европой и Китаемъ черезъ Сибирь, а также проекты нашего зауральскаго купечества о соединеніи Ташкента съ Екатеринбургомъ по мѣстности составляющей продолженіе столь богато надѣленной природою Барабинской степи, всѣ эти соображенія, по всему вѣроятію, не останутся безъ вліянія на первоначальное направленіе линіи г. де-Лессепса. Дѣйствительно, исполненіе проекта задуманнаго г. Рихтгофеномъ можетъ вызвать громадный переворотъ во всемъ коммерческомъ мірѣ, приводя Европу въ прямое сообщеніе съ богатѣйшими провинціями Китая, именно съ тѣми гдѣ она изъ первыхъ рукъ будетъ получать и лучшіе сорты чая, и хлопокъ, и шелкъ. Во всѣхъ отношеніяхъ проектъ этотъ можетъ соперничать съ проектомъ г. де-Лессепса. Но вмѣсто того чтобы соперничать не могутъ ли всѣ эти проекты слиться воедино, и тѣмъ значительно удешевить и облегчить свое исполненіе?

№ 271.

Москва, 27-го октября.

Во вчерашнемъ и сегодняшнемъ №№ нашей газеты мы сообщили цѣлый рядъ извѣстій изъ Средней Азіи, которыя не могутъ не обратить на себя общее вниманіе.

Важнѣйшее изъ этихъ извѣстій мы на-

*) См. *проектъ Сибирско-Уральской желѣзной дороги* стр. 7—9.

ствіе для возстановленія прежняго теченія Аму. Гдѣ же искать этихъ препятствій? Ихъ нѣтъ въ верхней части рѣки, нѣтъ въ нижней и не оказывается въ средней.

Невѣроятно предположить чтобы мѣстность вслѣдствіе какого-либо переворота была поднята въ средней части Узбоя. Всѣ разспросы показываютъ что эта часть имѣетъ тотъ же характеръ, какъ и нижняя.

Вспомнимъ также что по разказамъ Туркменъ есть еще другое старое русло Аму отдѣляющееся отъ теперешняго у Чарджуя и подходящее почти къ самымъ Игдамъ, то-есть минующее Саръ-Камышъ.

Въ *Извѣстіяхъ Географическаго Общества* мы прочли на дняхъ будто подполковникъ Скобелевъ прослѣдилъ среднюю часть Узбоя отъ Саръ-Камыша до Ортакую. Прочтя это извѣстіе, мы думали сперва что г. Скобелевъ произвелъ еще новую смѣлую рекогносцировку, но оказывается что рѣчь идетъ здѣсь объ извѣстной рекогносцировкѣ его отъ Измыкшира къ Ортакую. На этомъ пути г. Скобелевъ дѣйствительно встрѣтилъ 174-верстный безводный переходъ, но этотъ путь не имѣетъ ничего общаго съ Узбоемъ, лежитъ совсѣмъ въ сторонѣ отъ него. Впрочемъ г. Скобелевъ встрѣтилъ и въ безводной теперь степи развалины городовъ и слѣды глубокихъ арыковъ, которые шли вѣроятно изъ прежней Аму-Дарьи.

№ 288.

Москва, 13-го ноября.

А.

Намъ сообщаютъ что г. Лессепсъ, въ виду собранныхъ имъ свѣдѣній, измѣнилъ первоначальное направленіе проектируемой имъ Средне-Азіятской дороги и вошелъ уже объ этомъ съ представленіемъ къ министру путей сообщенія, графу Бобринскому. Вмѣсто первоначально задуманнаго направленія черезъ Оренбургъ на Ташкентъ, г. Лессепсъ рѣшился провесть предполагаемую имъ дорогу на Ташкентъ черезъ Казань и Екатеринбургъ, то-есть по направленію предложенному г. Богдановичемъ для Сибирской дороги, а отъ Екатеринбурга на Троицкъ, Туркестанъ и Ташкентъ. Какъ насъ извѣщаютъ, г. Лессепсъ не могъ колебаться въ своемъ выборѣ когда по собраннымъ имъ свѣдѣніямъ оказалось, съ одной стороны, что по направленію отъ Оренбурга къ Ташкенту простираются однѣ безводныя и безлѣсныя пустыни, гдѣ осѣдлое засѣленіе немыслимо даже въ отдаленной будущности, а съ другой стороны, по направленію на Ташкентъ черезъ Екатеринбургъ и Троицкъ, вся мѣстность, даже отъ Троицка до Ташкента, изобилуетъ не только водой, но мѣстами и лѣсомъ, и представляетъ собою поросшія густою травой степи, удобныя къ заселенію и ко всякой культурѣ. Къ этому присоединяется выгода непосредственнаго соединенія Средне-Азіятской дороги съ главными промышленными и торговыми центрами Сѣверо-Восточной Россіи и съ металлургическими и земледѣльческими сокровищами Уральскаго и за-Уральскихъ краевъ, для которыхъ Средне-Азіятская дорога откроетъ доступъ къ новымъ рынкамъ, а себѣ пріобрѣтетъ новые грузы. Наконецъ направленіе Средне-Азіятской дороги черезъ Екатеринбургъ, по убѣжденію г. Лессепса, открываетъ для нея еще болѣе блестящую перспективу. Его мнѣнія сходятся въ этомъ случаѣ съ извѣстными нашимъ читателямъ заключеніями г. Рихтгофена: линія отъ Троицка до Ташкента неизбѣжно дастъ отъ себя линію въ Китай. Сибирско-Средне-Азіятская дорога станетъ тогда магистральною линіей всей Азіятской желѣзнодорожной сѣти, приводящей въ непосредственное сообщеніе бассейны Атлантическаго, Индѣйскаго и Тихаго океановъ.

Въ то время какъ г. Лессепсъ представилъ вновь задуманный имъ проектъ на благоусмотрѣніе министра путей сообщеній, онъ отправилъ своего сына г. Виктора Лессепса, въ сопровожденіи одного англійскаго инженера, въ Индію, въ Пешаверъ, для розысканія самаго удобнаго направленія дороги въ обходъ Инду-Куша на Самаркандъ.

Намъ доставлена копія интереснаго письма г. Лессепса къ британскому министру иностранныхъ дѣлъ, лорду Гранвилю, которое мы и передаемъ нашимъ читателямъ въ переводѣ; въ письмѣ этомъ г. Лессепсъ ходатайствуетъ объ оказаніи его сыну содѣйствія со стороны англійскихъ властей въ Индіи, и при этомъ считаетъ не лишнимъ коснуться значенія какое для англійскаго владычества можетъ имѣть рельсовое соединеніе ея съ Россіей. Онъ не могъ не имѣть въ виду тѣхъ опасеній которыя

такъ громко высказались въ англійской печати при первыхъ слухахъ о Хивинской экспедиціи и возобновились при извѣстіи о проектѣ г. Лессепса. Въ виду несомнѣнныхъ выгодъ представляемыхъ для англійской Индіи желѣзною дорогой во глубину Средней Азіи на соединеніе съ европейскими желѣзнодорожными сѣтями, легко было раскрыть всю неосновательность фантастическихъ страховъ предъ завоевательными замыслами Россіи. „Мы полагаемъ," говоритъ г. Лессепсъ, „что англійская ар„мія можетъ съ увѣренностью ожидать на„паденія той арміи которая единственною „линіей сообщенія имѣла бы желѣзную до„рогу длиной въ нѣсколько тысячъ миль „и которая, при разрушеніи какого-нибудь „тоннеля или моста, была бы поставлена „въ необходимость капитулировать." Но г. Лессепсъ не довольствуется доказательствомъ что непосредственное рельсовое сообщеніе между англо-индійскою и русскою желѣзнодорожными сѣтями не можетъ ни въ какомъ случаѣ грозить опасностями господству Великобританіи въ Индіи. По его мнѣнію, эта дорога должна усилить англійское вліяніе по всей границѣ Индіи съ хищническими племенами Кабула и Афганистана; мало того, она настоятельно требуется необходимостью отрѣзать и оградить магометанскія населенія Индіи отъ опаснаго вліянія на нихъ „мусульманскаго фанатическаго элемента долины Оксуса." Г. Лессепсъ допускаетъ возможность что этотъ элементъ, при упроченіи русскаго господства въ Средней Азіи, „будетъ от„брошенъ во всемъ составѣ, или частію „за горы, и подкрѣпитъ броженіе вражды „и мятежа, которое постоянно дѣйствуетъ „между мусульманскими населеніями Ин„діи." Онъ доказываетъ что въ этомъ случаѣ желѣзнодорожное сообщеніе между Пешаверомъ и Самаркандомъ можетъ дать британскому правительству въ Индіи возможность быстрымъ сосредоточеніемъ силъ на сѣверной границѣ вовремя отразить грозящій Индіи наплывъ магометанства. Что желѣзная дорога дастъ британскому правительству удобство о которомъ пишетъ г. Лессепсъ, это не подлежитъ сомнѣнію; но мы не можемъ оставить безъ замѣчанія допускаемую имъ вѣроятность будто распространеніе русскаго владычества въ Средней Азіи отброситъ магометанскія населенія къ Индіи Напротивъ, магометанскія населенія независимыхъ владѣній переходятъ массами въ русское подданство и переселяются въ Туркестанское генералъ-губернаторство. Это фактъ положительный, еще недавно заявленный въ *Извѣстіяхъ* Императорскаго Русскаго Географическаго Общества. Но намъ кажется что постройка этой дороги совершенно избавитъ Британскую имперію отъ всѣхъ опасеній со стороны мусульманскаго фанатизма. Какая останется въ немъ сила когда онъ будетъ сдавленъ и съ сѣвера, и съ юга, и пронизанъ въ самыхъ нѣдрахъ своихъ могуществомъ европейской цивилизаціи? Много было говорено, вопреки рутинной политикѣ, о солидарности Россіи и Англіи въ Азіи: желѣзная дорога о которой идетъ рѣчь будетъ первымъ могущественнымъ выраженіемъ этой солидарности, которая должна призвать къ новой жизни эту великую часть свѣта.

Б.

Въ виду повсемѣстнаго стремленія къ основанію и упроченію учебныхъ заведеній, пріятно отмѣтить фактъ что и Сергіева Лавра не осталась чуждою этому движенію и пріемомъ 15 студентовъ академіи на свое содержаніе внесла свою лепту на дорогое всѣмъ дѣло. Устроенное для студентовъ помѣщеніе состоитъ изъ восьми отдѣльныхъ келлій, изъ которыхъ въ каждой будутъ жить по два человѣка и сверхъ того имѣется общая рекреаціонная зала. Кровати съ постельнымъ бѣльемъ, мебель, посуда, лампы для занятій, все это приготовлено въ приличномъ видѣ. Столъ студенты будутъ имѣть также отъ Лавры, а на одежду, обувь, письменныя принадлежности и на чай каждый изъ нихъ будетъ получать отъ Лавры по 90 р. въ годъ. Достопочтенный о. ректоръ Московской духовной академіи въ своей рѣчи, сказанной по сему случаю, сблизивъ примѣръ благотворенія изъ ветхозавѣтнаго міра съ настоящимъ даннымъ случаемъ, обращаясь къ студентамъ, сказалъ: „Какъ вы думаете, доволенъ ли былъ своимъ помѣщеніемъ ветхозавѣтный пророкъ, коему было оказано благотвореніе? Благодарность благочестивой и доброй хозяйкѣ дома онъ приказалъ объявить чрезъ своего отрока: *Се удивила еси насъ всѣмъ попеченіемъ своимъ* (4 Цар. 4, 14)".

Мы съ своей стороны тѣмъ съ бо́льшимъ удовольствіемъ приняли на себя посред-

номъ постановлено что съ русскихъ товаровъ ввозимыхъ въ это ханство „будетъ „взиматься столько же сколько въ Тур„кестанскомъ краѣ, то-есть по два съ по„ловиною процента со стоимости товаровъ „и во всякомъ случаѣ не болѣе чѣмъ взи„мается съ мусульманъ, коканскихъ под„данныхъ.“ Заплативъ $2^1/_2$% со стоимости товаровъ (зякетъ), коканскіе купцы получаютъ право вывезти безпошлинно товаровъ на такую же сумму на какую ввезли ихъ. Между тѣмъ Коканскій ханъ взимаетъ съ русскихъ купцовъ кромѣ зякета еще полтилля съ верблюда при вывозѣ товаровъ изъ его ханства. Это составляетъ около 3% со стоимости хлопка и наноситъ чувствительный ущербъ торговлѣ имъ. Повѣренный Троицкаго купца Пупышева, торгующаго въ краѣ на 3 мил. р., обратился къ нашему управленію въ Ташкентѣ съ указаніемъ на нарушенія Коканскимъ ханомъ торговаго договора и съ просьбой настоять на отмѣнѣ сбора. Худояръ-ханъ призналъ что сборъ дѣйствительно производится, но отмѣнить его не согласился, ссылаясь что прежде сборъ былъ больше. Въ Ташкентѣ, сообщаютъ намъ, съ интересомъ ждали чѣмъ кончится это дѣло. Пока, сколько намъ извѣстно, Коканское правительство продолжаетъ взимать пошлины съ русскихъ товаровъ вопреки договору.

№ 306.

Москва, 3-го декабря.

Въ *Revue des deux Mondes*, года два тому назадъ, г. Эмиль де-Лавале задался страннымъ вопросомъ: что было бы съ Россіей, если бы на мѣстѣ Русскихъ обитали въ ней Англо-Саксонцы Сѣверной Америки? Отвѣтъ г. де-Лавале на этотъ вопросъ начинается слѣдующею картиной: „Желѣз„ныя дороги перешагнули бы за Уралъ и „понесли бы жизнь, торговлю, богатства „въ нѣдра Азіи... Великая Средне-Азіят„ская дорога привела бы паровозъ къ „устьямъ Амура и установила бы для Япо„ніи и Алтая быстрое и ежедневное сооб„щеніе съ Европой; другая вѣтвь, слѣдуя „по Сыръ-Дарьѣ, направилась бы въ Ин„дію...“ По мнѣнію автора, все это было бы возможно и для Россіи еслибъ она отказалась отъ усиленныхъ вооруженій, отъ содержанія многочисленной арміи и прочее... Замѣтимъ мимоходомъ что это печаталось во французскомъ журналѣ въ то самое время когда одна треть Франціи была занята побѣдоносными непріятельскими войсками, и когда за недостаточность своей арміи Франція расплачивалась позоромъ своего знамени, потоками крови своихъ сыновъ, двумя лучшими своими областями и пятью милліардами военной дани! Мы, впрочемъ, упомянули о статьѣ г. де-Лавале не съ тѣмъ чтобы критиковать ея взгляды. Она пришла намъ на память при чтеніи разсужденій англійскихъ газетъ о Средне-Азіятской желѣзной дорогѣ проектируемой г. Лессепсомъ. Англичане племя англо-саксонское не хуже Американцевъ. Естественно ли чтобы за ними, а не за нами стало осуществленіе проекта долженствующаго внести жизнь, торговлю, богатство въ нѣдра Азіи?

Г. де-Лавале долженъ былъ не мало удивиться когда узналъ—если онъ узналъ о томъ—что не русская печать, а англійская отказываетъ проекту г. Лессепса въ сочувствіи. Англійскія газеты чуть не въ одинъ голосъ умоляютъ свое правительство, по поводу извѣстнаго читателямъ письма г. Лессепса лорду Гранвилю, не оказывать никакого содѣйствія, хотя бы и только нравственнаго, предпріятію г. Лессепса. А *Morning Post* до такой степени недовольна вообще быстрымъ расширеніемъ на Востокъ русской желѣзно-дорожной сѣти что прямо обвиняетъ въ отсутствіи патріотизма всякаго Англичанина который до сихъ поръ подписывался на наши желѣзнодорожные займы!

Итакъ вотъ съ какой стороны можетъ встрѣтиться препятствіе осуществленію плана имѣющаго столь очевидное всемірное значеніе. Помѣхой ему оказывается не русскій военный бюджетъ и не русская армія. Обвиненіе взведенное на нихъ есть не болѣе какъ фраза французскаго либеральнаго писателя, одна изъ тѣхъ фразъ которыя, къ несчастію для Франціи, играютъ слишкомъ большую роль въ политическихъ взглядахъ этой страны и отъ которыхъ, какъ видно, освобождаться не легко даже послѣ самаго внушительнаго и самаго горькаго опыта. Но мы сами впали бы въ политическое фразерство если бы стали сѣтовать на политическій эгоизмъ коварнаго Альбіона, приносящій интересы человѣчества въ жертву меркантильнымъ разчетамъ.

Мы готовы признать что Англичанамъ слѣдуетъ прежде всего думать объ Англіи и ея интересахъ. Но мы полагаемъ что англійскіе публицисты возстающіе противъ новаго проекта г. де-Лессепса ошибаются даже съ точки зрѣнія интересовъ англійскаго владычества въ Индіи.

Англійская печать по справедливости слыветъ едва ли не самою просвѣщенною, самою сознательно патріотическою въ цѣломъ мірѣ. Это не помѣшало ей, однако, дѣлать не разъ промахи въ оцѣнкѣ истинныхъ интересовъ своего отечества, и однимъ изъ самыхъ яркихъ промаховъ была назойливая кампанія, предпринятая въ Англіи, подъ руководствомъ Лорда Пальмерстона, противъ проекта перваго предпріятія г. Лессепса, Суэзскаго канала. Во главѣ этой кампаніи, какъ извѣстно, ратовалъ тогда органъ Лондонскаго Города, *Times*. „Сопротивленіе Англичанъ," говорила на дняхъ та же газета по поводу письма г. Лессепса лорду Гранвилю, „*было безумiемъ*... Суэзскій каналъ оказался для насъ, напротивъ, неисчерпаемымъ источникомъ богатства... Поэтому Англія, болѣе чѣмъ вся„кая другая нація, обязана г. Лессепсу, „и съ ея стороны было бы какъ нельзя „болѣе естественно отнестись сочувственно „и пріязненно ко всякому новому предпріятію его. Въ самомъ дѣлѣ, вся его прош„лая дѣятельность служитъ залогомъ того „что онъ едва ли способенъ стать за пред„пріятіе не обѣщающее полнаго успѣха въ „научномъ, если и не въ денежномъ от„ношеніи."

Казалось бы что послѣ столь торжественнаго *mea culpa* со стороны вліятельнѣйшей изъ англійскихъ газетъ, относительно перваго исполинскаго предпріятія г. Лессепса, англійская печать должна была бы оказать нынѣ болѣе сдержанности, болѣе осмотрительности въ своихъ сужденіяхъ о его новомъ проектѣ. Оказывается противное: нѣкоторыя англійскія газеты выставляютъ чуть не государственною измѣной всякое сочувствіе Англичанина къ задуманному г. Лессепсомъ соединенію бассейна Атлантики съ бассейномъ Индійскаго Океана непрерывнымъ рельсовымъ путемъ черезъ Россію и Среднюю Азію... Чѣмъ же мотивируютъ онѣ свою новую кампанію? Вопервыхъ, отвѣчаетъ *Times*, „мы отнюдь „не расположены помогать предпріятію пре„слѣдующему *исключительно военныя цѣли* „и имѣющему въ виду распространеніе въ „Средней Азіи вліянія которое для насъ „нисколько не желательно..." „Поддержка „съ нашей стороны новаго проекта г. Лес„сепса," вторитъ *Pall Mall Gazette* органъ Лондонскаго Города, „возбудила бы „на всѣхъ денежныхъ рынкахъ довѣріе къ „предпріятію, которое привело бы Россію „въ непосредственное прикосновеніе съ ея „новыми завоеваніями..." Но тутъ, очевидно, названныя газеты впадаютъ въ недоразумѣніе, и даже довольно странное, такъ какъ самъ г. Лессепсъ, въ своемъ письмѣ лорду Гранвилю, озаботился предупрежденіемъ и устраненіемъ этого недоразумѣнія, взирая какъ на дѣло исключительно русское на вопросъ о соединеніи Россіи съ долинами Сыръ-Дарьи и Аму-Дарьи непрерывною желѣзнодорожною линіей, и ходатайствуя у Англіи только за международную часть предполагаемой имъ дороги, то-есть за ту часть ея которою долженъ быть обойденъ или пересѣченъ Инду-Кушъ и быть приведенъ въ сообщеніе Пешаверъ съ Самаркандомъ. Подлежащимъ обсужденію Англіи считаетъ онъ исключительно вопросъ о томъ „будетъ ли „полезенъ или вреденъ для британскихъ „интересовъ, въ случаѣ войны, желѣзный „путь который, исходя отъ Пешавера до„линой рѣки Кабула и пересѣкая Инду„Кушъ, протянулся бы оттуда для соеди„ненія съ *русскою линіей?*"

Г. Лессепсъ блистательно доказалъ въ своемъ письмѣ какъ важна эта линія для политическаго вліянія и военныхъ интересовъ Англіи по всей сѣверной окраинѣ Индіи. И дѣйствительно, противъ этой части его доводовъ англійская печать не молвитъ ни слова. Она придумала иного рода соображенія. „У насъ есть уже превосходный „путь сообщенія съ Индіей,—Суэзскій ка„налъ," вѣщаетъ *Times*, „и Англичане не „понимаютъ для чего имъ искать другаго, „*еще лучшаго*... Можно сказать вообще „что англійская система сообщеній съ Ин„діей по преимуществу пароходная, а рус„ская—желѣзно-дорожная. Въ теченіи по„слѣднихъ лѣтъ каждая изъ этихъ странъ „довела свою систему до необыкновенной „степени развитія... Но Суэзскаго канала „достаточно для всѣхъ дѣлей торговли *при „ея настоящихъ размѣрахъ*. Намъ не о „чемъ было бы заботиться, еслибъ у насъ „не было соперниковъ въ Азіи. Но пока „мы строимъ на Востокѣ новые пароходы, „Россія, съ поразительною быстротой, при-

„водить свои рельсовые пути все ближе „и ближе къ Средней Азіи...“

Итакъ Англія до такой степени довольна результатомъ перваго великаго предпріятія г. Лессепса что она не находитъ надобности въ *еще лучшихъ* результатахъ обѣщанныхъ ей вторымъ проектируемымъ нынѣ предпріятіемъ того же г. Лессепса. Съ одной стороны ея публицисты очевидно держатся поговорки: *отъ добра добра не ищутъ*. Дѣйствительно, благосостояніе Англіи такъ велико что Англичанамъ естественно ограничивать свои желанія его сохраненіемъ, и смотрѣть не безъ опасенія на всякую перемѣну. Такой взглядъ полезенъ, но нельзя не сказать что г. Лессепсъ имѣлъ его въ виду и побѣдоносно доказалъ что Англія можетъ только выиграть отъ великой средиземной дороги, какъ она, по ея же собственному признанію, выиграла отъ канала переведшаго торговое движеніе изъ Океана окружающаго три части Стараго Свѣта въ лежащее между ними Средиземное море. Нѣтъ надобности чтобъ Англія довѣряла Россіи или не ограждала себя на всякій случай, но, конечно, не можетъ быть надобности чтобъ Англія безотчетно пугалась Россіи. Такимъ образомъ противъ Средне-Азіятской желѣзной дороги остается съ англійской стороны лишь одно возраженіе требующее разъясненія: Англія можетъ опасаться чтобъ успѣхомъ желѣзно-дорожнаго сообщенія между Атлантическимъ и Индійскимъ океанами не подорвалось громадное морское движеніе, занимающее столько людей и капиталовъ. Замѣтить мимоходомъ, самое опасеніе это служитъ лучшею рекламой въ пользу новаго проекта г. Лессепса. Въ № 253 нашей газеты мы приводили цифры доказывающія какъ страшно велики затраты денегъ и времени на пассажирское сообщеніе между Англіей и Индіей. Отъ Саутамптона до Калькутты переѣздъ стоитъ 98 фунтовъ стерлинговъ (686 рублей) и требуетъ, *при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ, не менѣе 39 дней морскаго путешествія!* Если вмѣсто этихъ 686 рублей и 39 дней англійскій купецъ затратитъ на переѣздъ до Индіи всего какихъ-нибудь 115 рублей (соразмѣрно съ разстояніями и цѣнами Тихоокеанской дороги, въ Америкѣ) и 8 дней. Восколько же разъ должны будутъ усилиться сношенія Англіи съ Индіей при такомъ облегченіи переѣзда? Во сколько разъ возрастутъ удобства извлеченія выгодъ изъ колоссальныхъ владѣній Англіи представляющихъ еще не тронутые источники богатства именно по ихъ отдаленности? Мы полагаемъ поэтому что Англичане, люди практическіе и дѣльные, не могутъ не понять „для чего имъ искать другаго, *еще лучшаго*“ пути сообщенія съ Индіей чѣмъ Суэзскій каналъ. Если не понимаютъ этого въ Англіи нѣкоторые судостроители и правленія пароходныхъ обществъ, по мнѣнію которыхъ интересъ Англіи долженъ подчиняться, а при случаѣ и быть преданъ въ жертву интересамъ частныхъ предпріятій затратившихъ капиталы на морскія сообщенія Англіи съ Индіей и крайнимъ Востокомъ. Но не напоминаетъ ли это, до нѣкоторой степени, ту агитацію какую подняло нѣкогда въ Англіи предложеніе Роберта Пиля чтобъ узаконеніемъ безпошлиннаго ввоза хлѣба огромное большинство населенія Англіи было освобождено отъ обязанности голодать ради обезпеченія доходовъ нѣсколькихъ крупныхъ землевладѣльцевъ? Выгодно ли для страны ставить частные интересы выше общихъ? Мы позволимъ себѣ однако и тутъ высказать нѣкоторое ограниченіе. Мы отнюдь не отрицаемъ что съ поддержаніемъ морскихъ сообщеній связаны въ Англіи обширные, разносторонніе интересы которые едва ли возможно оставить безъ вниманія. Весь вопросъ въ томъ можетъ ли угрожать имъ Средне-Азіятская желѣзная дорога? Припомнимъ что эти же самые капиталы, эти же самые интересы протестовали и противъ устройства Суэзскаго канала, а именно они же болѣе всѣхъ извлекли пользы изъ его устройства! Не ожидаетъ ли ихъ такой же пріятный сюрпризъ и съ осуществленіемъ новаго проекта г. Лессепса? Сюрпризъ этотъ болѣе чѣмъ вѣроятенъ. Во всякомъ случаѣ вѣрно то что рельсовое сообщеніе между Атлантическимъ и Индійскимъ океанами отобьетъ у морскаго сообщенія между ними только однихъ пассажировъ и самое незначительное, по тяжести и объему, количество товаровъ. Но не явится ли неизбѣжнымъ, естественнымъ послѣдствіемъ удешевленія, ускоренія, а слѣдовательно и значительнаго усиленія пассажирскаго движенія между Англіей и Индіей и соотвѣтствующее ему усиленіе между ними всего торговаго движенія, а слѣдовательно и движенія именно тѣхъ товаровъ которые, по значительной тяжести или объему при несоотвѣтствующей имъ

цѣнности, не могутъ выдержать цѣнъ желѣзно-дорожной перевозки на разстоянiи нѣсколькихъ тысячъ верстъ? Отвѣтъ на этотъ вопросъ не можетъ быть сомнителенъ: съ усиленiемъ пассажирскаго движенiя между Англiей и Индiей соразмѣрно съ нимъ усилится между ними и товарное движенiе и англiйскiе судостроители и акцiонеры пароходныхъ обществъ, безъ всякаго сомнѣнiя, убѣдятся вскорѣ по открытiи Атлантическо-Индiйской желѣзной дороги что они столь же грубо ошибались относительно ея, какъ грубо ошибались они въ свое время относительно Суэзскаго канала...

№ 307.

Москва, 4-го декабря.

Приговоръ состоявшiйся надъ маршаломъ Базеномъ есть теперь предметъ сужденiй всей европейской печати.

Во Францiи большинство публики приняло его благопрiятно, тогда какъ помилованiе, несмотря на всю его скупость, было встрѣчено по большей части весьма двусмысленно. Газеты стѣснены правда предписанною законами обязанностью преклоняться предъ судебнымъ приговоромъ, но законы не запрещаютъ выражать сочувствiе къ осужденному, и наиболѣе благопрiятная къ бывшему маршалу изо всѣхъ газетъ не бонапартистскихъ *Union* находитъ возможнымъ только указать на то что бывшаго маршала нельзя обвинять въ измѣнѣ. Бонапартистскiй *Ordre* ограничивается напоминанiемъ что кромѣ Меца есть нѣсколько капитуляцiй требующихъ изслѣдованiя, именно капитуляцiй Страсбурга, Седана, Парижа; наконецъ, по мнѣнiю *Ordre*, не должны бы уйти отъ отвѣтственности и виновники переворота 4-го сентября. Нужно ли говорить какой рѣзкiй контрастъ составляютъ къ этимъ отзывамъ радикальные органы, напримѣръ какая-нибудь *Republique française?* Постигшая Базена кара не успокоила, а еще болѣе раздражила политическiя страсти во Францiи.

Англiйская печать высказывается за приговоръ съ большею рѣшительностью чѣмъ можно было ожидать. Общее впечатлѣнiе произведенное приговоромъ въ Англiи можно выразить словами газеты *Times*: „Если мы не ошибаемся, исторiя утвердитъ приговоръ Трiанонскаго суда.“ Во время войны, эта газета настойчиво доказывала что маршалу Базену невозможно было пробиться; потомъ, когда впервые раздались во Францiи подозрѣнiя объ измѣнѣ, эта газета упрекала Французовъ что они всегда склонны приписывать свои несчастiя и неудачи измѣнѣ. Теперь та же самая газета, чтобы нагляднѣе уяснить своимъ читателямъ вину Базена, усиленiемъ воображенiя представляетъ себѣ случай что англiйскiй главнокомандующiй, во главѣ 170.000, вслѣдствiе неудачныхъ маневровъ, былъ бы окруженъ вторгшимся непрiятелемъ въ числѣ 200.000 въ Плимутѣ или Портсмутѣ и въ то же время блокированъ съ моря. „Можемъ ли мы предположить чтобы какой-либо британскiй офицеръ согласился остаться 48 часовъ въ подобной унизительной и неудобной позицiи? Всякiй британскiй подданный отвѣтитъ что это положительно невозможно... Во что бы то ни стало и съ какими бы то ни было жертвами, армiя сдѣлала бы усилiе пробиться черезъ непрiятельскiя линiи и выйдти въ открытое поле.“ *Daily News*, припоминая капитуляцiю Мака въ Ульмѣ, за которую Макъ сидѣлъ въ тюрьмѣ, находитъ что положенiе Мака было въ десять разъ хуже.

Нѣмецкiя газеты напротивъ берутъ сторону подсудимаго. *Крестовая Газета* признаетъ самый составъ суда неправильнымъ, потому что предсѣдателемъ его не былъ назначенъ одинъ изъ маршаловъ или адмираловъ. Неправильно де и основанiе обвиненiя, ибо маршалъ Базенъ могъ подлежать суду за невѣрность императору которому присягалъ, а не республиканскому правительству, которое возникло случайно, вслѣдствiе мятежа въ Парижѣ, и могло ежедневно мѣняться. Все поведенiе Базена послѣ 4-го сентября объясняется де его преданностiю той династiи которой онъ служилъ и которой возстановленiю онъ хотѣлъ содѣйствовать. „Его побуждала къ тому, говоритъ *National-Zeitung*, обязанность солдата; не возможно видѣть преступленiе въ томъ что онъ не призналъ сентябрьскаго правительства сейчасъ же послѣ первой сумятицы въ Парижѣ.“ А почему онъ потерялъ весь августъ мѣсяцъ? За это, иронически отвѣчаетъ *National-Zeitung*, надобно винить императора Наполеона, который сдѣлалъ маршаломъ человѣка мало способнаго. Впрочемъ, признается *National-Zeitung*,