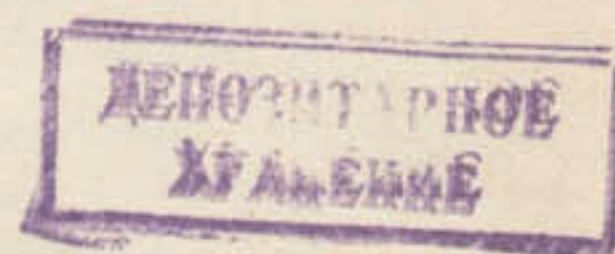


385(01)

Б-94



27m

# ЗАПИСКА

КЪ ПРОЕКТУ



Бухарской желѣзной дороги.

отн

—



385(01)  
Б-94

www.aroundspb.ru  
scan by D.Fokin

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Ф. Вайсберга и П. Гершунина, Звенигородская ул., соб. д. 28-30.

1912.





# ЗАПИСКА

## КЪ ПРОЕКТУ

### БУХАРСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Русскій Туркестанъ занимаетъ пространство въ 1.808.118 кв. верстъ, съ населеніемъ около десяти милліоновъ.

Общія замѣчанія  
о Туркестанѣ.

По своимъ климатическимъ и почвеннымъ условіямъ и ископаемымъ богатствамъ эта область является чрезвычайно важной для политическихъ и экономическихъ интересовъ всей Россіи.

Въ своемъ историческомъ прошломъ Туркестанъ неоднократно достигалъ высокаго развитія и разцвѣта, но внутренніе раздоры, административный гнетъ, чрезмѣрные платежныя тяготы, небезпечность личности и имущества и военныя нашествія сосѣднихъ народовъ быстро нарушали установившійся порядокъ и разрушали благосостояніе населенія, заливая край кровью и уничтожая труды ряда поколѣній.

Только съ присоединеніемъ Туркестана къ Россійской Имперіи въ краѣ воцарился прочный миръ; мѣстное трудолюбивое населеніе смогло прочно и спокойно заняться земледѣліемъ, скотоводствомъ, промышленностью и торговлей; полустолѣтнее спокойствіе способствовало значительному увеличенію населенія, и вмѣстѣ съ тѣмъ усиленно развилась земледѣльческая культура за счетъ пустовавшихъ ранѣе огромныхъ земельныхъ площадей; скотоводство развилось въ весьма широкой степени и вообще въ необычайныхъ размѣрахъ укрѣпилась экономическая мощь населенія и его платежная способность.

Но создавшееся благосостояніе мѣстнаго населенія, явившееся прямымъ результатомъ культурно-историческихъ стремленій Россіи, не могло бы имѣть столь серьезнаго значенія для обще-имперскихъ интересовъ, если бы, въ дополненіе къ воцарившемуся миру, Россія не выдвинула бы въ краѣ одного изъ



самыхъ важныхъ факторовъ—улучшенныхъ путей сообщения.

**Желѣзныя дороги  
въ Туркестанѣ.**

Значеніе Туркестанскихъ желѣзныхъ дорогъ для края и всей Россіи нынѣ вполне опредѣлилось. Всѣ предварительныя теоретическія ожиданія и предположенія не только оправдались самымъ блестящимъ образомъ, но превзошли самыя смѣлыя надежды.

Увеличившееся осѣдлое населеніе вмѣстѣ съ занявшимися земледѣліемъ номадами-киргизами и туркменами обратило въ цвѣтущіе оазисы значительныя пустынные пространства земель вдоль линій Средне-Азіатской и Ташкентской желѣзныхъ дорогъ, получивъ возможность выгоднаго вывоза избытка своихъ земледѣльческихъ продуктовъ. Благодаря той же возможности товарообмѣна по желѣзнымъ дорогамъ въ краѣ развились болѣе цѣнныя культуры съ болѣе доходностью, почему и цѣнность самихъ земель удесятилась подъ посѣвами хлопчатника, пріобрѣтшаго громадное значеніе въ торгово-промышленной жизни всей Россіи. Скотоводство нашло выходъ для своего сырья въ центральную Россію, и самая цѣнность скота и сырья возросла. Оплата рабочаго труда въ раіонахъ, обслуживаемыхъ желѣзными дорогами, увеличилась не менѣе, чѣмъ въ шесть разъ. Развивающаяся промышленность вызвала къ жизни рядъ горныхъ, оросительныхъ и по сооруженію подъѣздныхъ путей предпріятій. Сотни тысячъ пришлаго русскаго элемента нашли въ краѣ и на Туркестанскихъ желѣзныхъ дорогахъ благодарное примѣненіе для своихъ знаній и труда. Товарный обмѣнъ съ центральной Россіей достигъ сотенъ милліоновъ рублей. Текстильная и заводская промышленность центральной Россіи усилилась въ огромной степени, благодаря открывшемуся рынку въ Туркестанѣ, что, въ свою очередь, дало работу многимъ тысячамъ рабочихъ на фабрикахъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ желѣзныя дороги, увеличивъ платежную способность населенія Туркестана, освободили имперію отъ приплатъ на администрацію этой окраины.

Слѣдующія цифры характеризуютъ быстрый ростъ культуры земель Туркестана и его товарообмѣнъ съ центральной Россіей по сооруженнымъ въ краѣ дорогамъ.

Самый важный вывозной продуктъ изъ Туркестана — хлопокъ вывозился въ пудахъ въ разное время:

Чрезъ Оренбургъ въ 1883 году . .	603.579
„ „ „ 1886 „ . .	831.158
Чрезъ Оренбургъ и по Средне-Азіатской жел. дор. въ 1887 году . .	1.447.957
По Средне-Азіатской дор. въ 1890 г. .	2.605.062
„ „ „ „ „ 1891 „ .	2.770.036



По Средне-Азіатской дор. въ 1902 г. . 6.103.139  
 " " " " " 1907 „ . 7.902.955

По Средне-Азіатской и Ташкентской  
 жел. дор. въ 1910 году . . . . 10.000.000

Общій же товарообмѣнъ по желѣзнымъ дорогамъ достигалъ въ пудахъ:

Въ 1890 г. по Средне-Азіатской ж. д. 6.813.987  
 „ 1908 „ „ „ „ „ 64.603.633  
 „ 1910 „ „ „ „ „ 85.000.000

Въ такой же степени увеличилось и пассажирское движеніе; какъ видно изъ сравнительныхъ данныхъ за четыре года, Средне-Азіатская дорога перевезла:

1907 г. . . . . 1.938.074 пассажировъ  
 1908 „ . . . . . 2.714.661 „  
 1909 „ . . . . . 2.986.471 „  
 1910 „ . . . . . 3.418.476 „

Вслѣдствіе такого быстраго развитія товарообмѣна и пассажирскаго движенія Средне-Азіатская желѣзная дорога теперь освободилась отъ государственныхъ приплатъ, давъ въ 1910 году чистую прибыль въ суммѣ 2.103.769 рублей, по 890 рублей 67 коп. на версту, кромѣ государственнаго сбора, даваго чистый доходъ въ суммѣ 353.694 руб. Вмѣстѣ съ тѣмъ, и вся сѣтъ желѣзныхъ дорогъ центральной Россіи получаетъ постоянную, весьма значительную доходность по товарному и пассажирскому обмѣну съ Туркестаномъ.

Средне-Азіатская дорога на протяженіи 1912 **Раіонъ, обслужи-  
версть отъ Красноводска до Андижана перерѣзываетъ съ запада на востокъ всѣ русскія средне-  
азіатскія владѣнія. Ташкентская дорога охватываетъ сѣверную часть Туркестана и связываетъ Среднюю Азію съ общей сѣтью Россійскихъ желѣзныхъ до-  
рогъ.** **аемый желѣзными дорогами.**

Такимъ образомъ, Государство, проложивъ во всемъ краѣ главныя желѣзнодорожныя артеріи съ соотвѣтственной затратой обще-государственныхъ средствъ, дало могучій толчокъ всестороннему развитію края и выполнило свою историческую миссію, достигнувъ разцвѣта экономическихъ силъ края и связавъ его неразрывными узами съ центральной Россіей.

Задачи правительства въ этомъ отношеніи слѣдуетъ считать вполнѣ выполненными и нынѣ наступила очередь для частной инициативы и частныхъ капи-



таловъ для дополненія существующихъ желѣзнодорожныхъ магистралей сѣтью питательныхъ подъѣздныхъ путей.

Такими путями являются сооружаемая ширококолейная Кокандъ-Наманганская желѣзная дорога и проектируемая: Арысь-Вѣрный, Наманганъ-Джалабадская и Бухарская.

Принимая во вниманіе, что сооруженіе новыхъ частныхъ дорогъ въ Туркестанѣ происходитъ въ періодъ блестящаго экономическаго и торговаго состоянія края, что мѣстное населеніе достаточно уже привыкло къ пассажирскому и товарному движенію по желѣзнымъ дорогамъ и поэтому въ первый же періодъ эксплуатаціи новыя дороги будутъ обеспечены грузами и пассажирами, чего Средне-Азіатская дорога не имѣла въ продолженіи многихъ лѣтъ, что частные предприниматели будутъ обслуживать новыми дорогами густо заселенныя мѣстности, мы приходимъ къ неизбѣжному заключенію о безусловной доходности новыхъ дорогъ съ первыхъ же лѣтъ эксплуатаціи. Несомнѣнно, что правительство будетъ избавлено отъ доплатъ по гарантіямъ и таковыя явятся только номинальными.

Узкоколейные  
подъѣздные пути.

Въ дополненіе къ ширококолейнымъ дорогамъ Туркестанъ начинаетъ обслуживаться сѣтью узкоколейныхъ. Нынѣ уже сооружены: Драгомирово-Сулюк-тинская, Скобелево-Кизиль-Кіятская, Федченко-Шариханская, и проектируются: Андижанъ-Чинаватская, Мельниково-Исфаринская, Черняево-Ура-Тюбинская, Ассаке-Ошская и Горчаково-Кара-Сакальская.

На очереди имѣется еще рядъ проектовъ по сооруженію новыхъ сѣтей узкоколейныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ, русскія владѣнія въ Средней Азіи въ непродолжительномъ времени будутъ имѣть достаточное количество правительственныхъ и частныхъ широко и узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ для полнаго обслуживанія края и его дальнѣйшаго экономическаго и культурнаго прогресса.

Общій обзоръ  
Бухары.

Переходя къ проекту новой Бухарской желѣзной дороги, мы видимъ, что Туркестанскія желѣзныя дороги, обслуживая по разнымъ направленіямъ русскія владѣнія, захватываютъ Средне-Азіатской линіей сѣверную часть Бухарскаго Ханства вдоль рѣки Зеравшана.

Вся эта часть Бухары на протяженіи 246 верстъ отъ станціи Зирабулакъ до города Чарджуя представляетъ изъ себя долину, покрытую плодороднымъ лесомъ. Но, вслѣдствіе ограниченнаго количества оросительныхъ водъ изъ рѣки Зеравшана и полнаго отсутствія въ этомъ районѣ другихъ источниковъ орошенія, земледѣльческая культура здѣсь весьма ограничена безъ всякой надежды на дальнѣйшее



расширеніе въ будущемъ, такъ какъ воду изъ Аму-Дарьи вывести сюда не представляется возможнымъ.

Скотоводство, за отсутствіемъ пригодныхъ пастбищъ и выгораніемъ лѣтомъ травъ, такъ же не можетъ принять здѣсь болѣе обширныхъ размѣровъ.

Всякаго рода промышленность въ данномъ районѣ въ свою очередь не имѣетъ почвы для серьезнаго развитія.

И только благодаря близости линіи желѣзной дороги данный районъ развилъ у себя торговлю въ значительныхъ размѣрахъ.

Совокупностью изложенныхъ обстоятельствъ объясняется ограниченное количество населенія въ сѣверной части Бухары, не превышающее 1.400.000 душъ, непосредственно обслуживаемыхъ желѣзной дорогой.

Въ болѣе благопріятныхъ естественныхъ условіяхъ находится часть Бухарскихъ владѣній, прилегающая къ рѣкѣ Аму-Дарьѣ.

Обширныя плодородныя пространства земель, пользующихся водами Аму-Дарьи и другихъ рѣкъ, частью уже разработаны подъ земледѣліе и садоводство.

Но отсутствіе въ этой части удобныхъ путей сообщенія, съ ихъ культивирующимъ значеніемъ, отражается на бѣдности населенія и сравнительно маломъ использованіи имъ естественныхъ благодарныхъ условій.

Единственный улучшенный способъ передвиженія на пароходахъ казенной Аму-Дарьинской флотиліи, по причинѣ малой судоходности рѣки, а также прекращенія навигаціи зимою не можетъ дать тѣхъ благодѣтельныхъ результатовъ, которые достижимы при постоянномъ и дешевомъ сообщеніи по желѣзнодорожному пути.

Несомнѣнно, что въ этой части Бухары желѣзныя дороги вызовутъ къ жизни дремлющія земледѣльческія силы, и будутъ значительно расширены посѣвы на пустующихъ земляхъ, могущихъ прокормить огромное количество населенія. Кромѣ того, эта часть Бухары, благодаря особенно благопріятнымъ для высшихъ культуръ климатическимъ условіямъ и богатству лесовой почвы, можетъ замѣнить пшеницу болѣе цѣнными продуктами, какъ хлопокъ, фрукты и виноградъ. Отмѣчаемая во всемъ краѣ эволюція замѣщенія хлѣбовъ болѣе цѣнными земледѣльческими продуктами пока отразилась здѣсь въ очень незначительной степени, но послѣ сооруженія желѣзной дороги въ южной части Бухары это замѣщеніе быстро достигнетъ наивысшаго напряженія, что усилитъ экономическія средства мѣстнаго населенія и увеличитъ обмѣнъ его дорогихъ продуктовъ на пшеницу и разные фабрикаты изъ центральной Россіи.



Горная часть  
Бухары.

Параллельно съ этимъ создадутся новые источники грузовъ будущей дороги, увеличится количество населенія и его товарный обмѣнъ, и несомнѣнно повторится тоже явленіе, что и въ остальныхъ частяхъ Туркестана, гдѣ желѣзныя дороги создали рядъ новыхъ грузовъ и развили пассажирское и товарное движеніе въ непредвидѣнно широкой степени.

Юго-восточный горный районъ Бухары находится, въ вопросѣ о будущемъ своемъ развитіи, въ исключительныхъ условіяхъ по сравненію со всѣмъ остальнымъ Туркестаномъ, какъ спящая нынѣ хранительница необычайныхъ земельныхъ и горныхъ богатствъ.

При бѣгломъ взглядѣ на карту горной части Бухарскихъ владѣній рѣзко выясняется соотношеніе горныхъ массивовъ и раздѣляющихъ ихъ долинъ.

Доходя высотой снѣжныхъ вершинъ до 20 тысячъ футовъ, хребты Гиссарскій, Петра Великаго и Дарвазскій въ верхнихъ своихъ частяхъ мало доступны. Но затѣмъ, понижаясь, они распадаются на значительное количество легко доступныхъ массивовъ со склонами, покрытыми густыми лѣсами всевозможныхъ породъ. Деревья достигаютъ весьма внушительныхъ размѣровъ, какъ, напримѣръ, орѣхъ,носящій драгоцѣнные наплывы до 300 пудовъ съ одного дерева. Нѣдра горъ скрываютъ драгоцѣнныя и полудрагоцѣнныя породы, уголь, нефть, всевозможныя руды.

Изъ этой части Бухары ея эмиры и владѣтели сопредѣльнаго Афганистана вѣками снабжаются золотомъ; оттуда же они получали сѣру и свинецъ для своихъ военныхъ надобностей; ляписъ-лазурь и рубины добываются тамъ чрезвычайной красоты; нефть изстари служить населенію для лѣкарственныхъ надобностей; добываемое на мѣстѣ желѣзо создало въ Гиссарскомъ бекствѣ особую промышленность, снабжающую весь Туркестанъ ножами и оружіемъ превосходныхъ качествъ; мраморъ, самыхъ разнообразныхъ рисунковъ и качествъ, залегаетъ огромными пластами. И нѣтъ представителя минеральнаго царства, слѣдовъ котораго нельзя было бы найти въ нѣдрахъ горъ юго-восточной Бухары.

Всѣ горные массивы раздѣляются многочисленными долинами, съ цѣлою сѣтью водныхъ бассейновъ. Болѣе крупныя изъ нихъ рѣки Сурханъ, Пянджъ, Кафирниганъ, Вахшъ, Кашка-Дарья весьма многоводны и пересѣкаютъ всю горную часть Бухары по разнымъ направленіямъ. Къ нимъ подходятъ многочисленные другіе горные притоки. Въ общемъ, горная часть Бухары покрыта сплошной паутиной прѣсныхъ водъ.

Насыщенные минеральными частями эти рѣки покрыли всѣ междугорныя долины мощными зале-



жами плодороднаго ила и образовали десятки тысячъ верстъ земель, весьма пригодныхъ для земледѣлія и скотоводства. Поэтому сюда на лѣто изъ низменныхъ частей Бухары перегоняется скотъ на пастбища и здѣсь уже въ значительной степени развито скотоводство.

Благодарная почва, здоровыя климатическія условія, сравнительная безопасность отъ внѣшнихъ военныхъ нашествій послужили здѣсь причинами значительнаго заселенія горныхъ долинъ и образованія многочисленныхъ и многолюдныхъ поселеній, изъ которыхъ выдѣляются города: Китабъ, Чиракчи, Карши, Шаршаузъ, Яккабагъ, Гузаръ, Каратагъ, Байсунъ, Ширабадъ, Сарыджуй, Гиссаръ, Дюшамбе и другіе.

Въ общемъ горная и прилегающая къ Аму-Дарьѣ части Бухары имѣютъ 2.395.000 душъ осѣдлаго и полуосѣдлаго населенія, и, кромѣ того, въ горы на лѣто прибываетъ еще значительное количество скотоводовъ изъ нижнихъ долинъ.

Но всѣ богатства горной части Бухары, благодаря отсутствію дешевыхъ и удобныхъ путей сообщенія, остаются понынѣ почти мертвой величиной. Обиліе водъ и горныхъ плодоносныхъ долинъ, могущихъ содержать еще многіе миллионы населенія, использованы пока въ самой ничтожной степени. Самое населеніе по тѣмъ же причинамъ, въ совокупности съ историческимъ укладомъ управленія, несмотря на свои высокія физическія и моральныя качества, отличается бѣдностью.

Несомнѣнно, что проектируемая Бухарская дорога, имѣющая проникнуть въ самое сердце горной Бухары, по аналогіи съ достигнутыми результатами въ другихъ раіонахъ Туркестана, быстро вызоветъ къ жизни дремлющія силы горъ и горныхъ долинъ, разовьетъ усиленно земледѣліе и садоводство на пустующихъ нынѣ земляхъ, привлечетъ изъ остальнаго Туркестана и Россіи новыя переселенческія силы, во много разъ увеличитъ скотоводство и насадитъ всевозможнаго рода промышленность для обслуживанія природныхъ горныхъ даровъ и вообще въ чрезвычайной степени оживитъ этотъ глухой край.

Природныя богатства, умѣренный климатъ, большой запасъ земель, пригодныхъ для высшихъ культуръ, обиліе пастбищъ на склонахъ горъ и колоссальный запасъ неиспользованныхъ водъ—вотъ тѣ факторы, которые, съ проведеніемъ черезъ эту часть Бухары желѣзной дороги, въ самое короткое время могутъ явить ростъ заселенія и экономическаго его процвѣтанія даже до большей степени, чѣмъ это имѣло мѣсто въ другихъ самыхъ цвѣтущихъ раіонахъ Туркестана, какъ, напримѣръ, въ Ферганской области.



И, когда южная часть Бухары будетъ прорѣзана проектируемой желѣзной дорогой, культурная миссія Россіи въ Средней Азіи достигнетъ кульминаціоннаго пункта и Бухара явится новымъ источникомъ обогащенія центральной Россіи путемъ товарнаго обмѣна; сотни тысячъ русскаго люда найдутъ здѣсь примѣненіе для своего труда и промышленныхъ способностей, а мѣстное населеніе процвѣтетъ въ духовномъ, экономическомъ и политическомъ отношеніяхъ, какъ оно окрѣпло повсюду, гдѣ русскій геній внесъ многолѣтній миръ, новый укладъ благотѣльнаго для азіатскихъ народностей управленія, свою промышленную опытность и предприимчивость, а, особенно,—усовершенствованныя пути сообщенія.

**Описаніе линіи.**

Изъ произведенныхъ въ Бухарѣ изысканій выяснилось, что кратчайшій варіантъ проведенія дороги отъ Самарканда черезъ переваль Тахта-Карача на города Шахризябсь, Гузарь, черезъ Байсунскія горы, Ширабадъ—Термезъ оказался недостижимымъ по чрезмѣрному удорожанію этой линіи, вслѣдствіе огромныхъ техническихъ затрудненій, а главное — по необезпеченности непрерывнаго движенія въ зимнее время, когда примыкающіе къ Самарканду перевалы покрываются значительными массами снѣга. Перерывы на продолжительное время товарнаго и пассажирскаго движенія являются здѣсь неизбѣжными, періодическая же остановка движенія совпадающая съ перерывомъ пароходнаго движенія по Аму-Дарьѣ, во всякомъ случаѣ недопустима.

Направленіе линіи отъ одной изъ станцій между Самаркандомъ и Каганомъ гѣ свою очередь встрѣчаетъ значительно удорожающія постройку техническія затрудненія въ грядѣ горъ, примыкающихъ къ линіи Средне-Азіатской желѣзной дороги отъ Самарканда почти до самой Бухары. Кромѣ того длина линіи бесполезно и непроизводительно была бы больше.

Въ виду этихъ обстоятельствъ, а также принимая во вниманіе, что нынѣшнее пассажирское и товарное движеніе даннаго раіона особенно тяготѣетъ къ городу Бухарѣ—столицѣ ханства, самымъ удобнымъ и выгоднымъ пунктомъ соединенія будущей Бухарской дороги приходится считать станцію Каганъ, откуда дорога пойдетъ по долинѣ на городъ Карши, вторую столицу Бухарскихъ владѣній, находящійся въ одной изъ самыхъ плодородныхъ и густо заселенныхъ мѣстностей.

Отъ Карши дорога пойдетъ къ Аму-Дарьѣ по направленію на городъ Керки, и отсюда по берегу рѣки черезъ Келифъ до Термеза. Отъ станціи Карши отдѣляется вѣтвь на города: Гузарь, Шахризябсь, Китабъ; вѣтвь эта пересѣчетъ плодороднѣйшую долину Кашка-Дарьи.



Длина главной линіи 465,29 версты, длина вѣтви 119,05 версты; общая длина 584,34 версты.

Стоимость сооруженія главной линіи, не считая расходовъ вызываемыхъ требованіями Военнаго Министертва 21255348 руб., что даетъ на 1 версту 45681,94 руб.; стоимость сооруженіи вѣтви 5279119 руб., что даетъ на 1 версту 44343,71 руб. Стоимость сооруженія всей дороги 26534467 руб., что даетъ на 1 версту дороги 45409,29 руб.

Равнинный характеръ участка Каганъ-Керки, при томъ почти не требующій сооруженія искусственныхъ сооруженій сильно уменьшилъ количество работъ на главной линіи.

На 1 версту главной линіи приходится: земляныхъ работъ 1484 куб. саж., каменной кладки искусственныхъ сооруженій 5,57 куб. саж. На 1 версту вѣтви приходится: земляныхъ работъ 1688 куб. саж., каменной кладки искусственныхъ сооруженіи 13,44 куб. саж. Въ среднемъ на 1 версту дороги приходится: земляныхъ работъ 1525 куб. саж. Каменной кладки искусственныхъ сооруженій 7,18 куб. саж. Для пропуска черезъ полотно дороги оросительныхъ канавъ и вообще небольшихъ количествъ воды уложены гофрированныя трубы изъ оцинкованнаго железа; діаметръ ихъ 18", 21", 28", 0,35 саж, 0,50 саж. и 0,75 саж. На главную линію назначено ихъ 2789 пог. саж., и на вѣтвь 1162 пог. саж., а всего 3951 пог. саж.

Въ смыслѣ трассы наиболѣе труднымъ представляется участокъ Керки-Термезъ. Многочисленные хребты горъ, спускаясь отъ сѣвера, во многихъ мѣстахъ доходятъ своими отрогами до самой рѣки. Обойти эти горы съ сѣвера не предоставляется возможнымъ, такъ какъ чѣмъ дальше мы отойдемъ отъ рѣки, тѣмъ большую высоту преобрѣтаютъ эти горы. Нѣкоторые изъ этихъ хребтовъ представляютъ узкую гряду, и ихъ удалось пересѣчь безъ значительнаго увеличенія работъ, другіе же хребты настолько широки, что ихъ пришлось обойти съ юга, приблизивъ линію къ Аму-Дарьѣ.

Камнемъ, пескомъ и балластомъ дорога будетъ вполне обеспечена. Карьеры, дающіе удовлетворительнаго качества известнякъ, имѣются во многихъ мѣстахъ; лучшіе изъ нихъ на главной линіи: Кассанскій, Каршинскій, Аляудынскій (недалеко отъ перевала 190 версты) и Пули-Зинданскій на 279 верстѣ; на вѣтви—Гузарскій и Яккабагскій. Въ среднемъ дальность доставки камня не превышаетъ 30 верстъ.

Песокъ имѣется во многихъ мѣстахъ, и средняя дальность доставки будетъ около десяти верстъ.

Балластъ въ видѣ довольно крупнаго песка съ примѣсью гальки имѣется на 134, 183, 218, 258, 371



и 466 верстахъ главной линіи и на 106 и 109 вер. вѣтви.

Средняя дальность возки балласта на главной линіи 35 верстъ, и на вѣтви 49 верстъ.

Въ отношеніи водоснабженія наиболѣе трудный участокъ — Карауль-Базаръ — Керки; вода здѣсь имѣется на 135 верстъ и <sup>на</sup>ст. Карши и Керки. Поэтому вдоль линіи будетъ уложенъ водопроводъ на участкахъ: 135 верстъ—Карауль—Базаръ и отъ ст. Карши до ст. Керки. Общая длина этихъ водопроводовъ 212 в. 472 саж.

Техническія условія:

Ширина колеи—нормальная. Предѣльный уклонъ 0,008 и наименьшій радіусъ кривыхъ 300 саж. Ширина полотна 2,60 саж. Рельсы на главной линіи—22,961 фунта въ пог. футъ, а на вѣтви—18 фун. въ пог. футъ. Водоснабженіе главной линіи на 21 пару поѣздовъ, и вѣтви — 8 паръ поѣздовъ. Пропускная способность дороги, безъ открытія разъѣздовъ—8 паръ поѣздовъ, а пропускная способность главной линіи съ открытіемъ разъѣздовъ—21 пара поѣздовъ.

Провозная способность дороги: 2 пары товаро-пассажирскихъ поѣздовъ и полупара товарныхъ.

При подсчетѣ количества вагоновъ принято, что на главной линіи товаро-пассажирскій поѣздъ будетъ состоять изъ 1 багажного, 5 пассажирскихъ и 20 товарныхъ вагоновъ, а товарный поѣздъ—изъ 40 товарныхъ вагоновъ, на вѣтви: товаро-пассажирскій поѣздъ будетъ состоять изъ 1 багажного, 5 пассажирскихъ и 15 товарныхъ вагоновъ, а товарный поѣздъ—изъ 21 товарнаго вагона.

Географическое положение Бухары и района будущей дороги.

Бухарское ханство, врѣзываясь клиномъ на сѣверѣ въ русскія владѣнія, на югѣ непосредственно граничитъ съ Афганистаномъ, и занимаетъ площадь свыше 400.000 квадратныхъ верстъ.

Въ отношеніи устройства поверхности, ханство можетъ быть раздѣлено на три различныя части: сѣверная, обслуживаемая Средне-Азіатской желѣзной дорогой, въ болѣе культурной своей полосѣ представляетъ узкую лѣсовую долину, перерѣзанную по всей длинѣ съ востока на западъ рѣкой Зеравшанъ. У рѣки Аму-Дарьи эта лѣсовая долина покрывается песчаными барханами, доходящими до границъ Хивинскаго ханства.

Другая, юго-западная часть, примыкающая къ Аму-Дарьѣ, представляетъ степную, мѣстами пустынную, равнину не свыше 1.000 фут. надъ уровнемъ моря. Эти степныя равнины мало пригодны для земледѣлія за недостаткомъ воды, но въ бассейнѣ рѣкъ Аму-Дарьи и Кашка-Дарьи имѣются значительныя пространства, около 340 кв. миль, частью и теперь обрабатываемыхъ; земли эти представляютъ огром-



ный запасъ для развитія въ будущемъ земледѣлія, и притомъ высшихъ культуръ.

Восточная часть Бухары состоитъ изъ горныхъ хребтовъ и ихъ отроговъ, принадлежащихъ къ Памиро-Алайской системѣ. Здѣсь берутъ начало многочисленные рѣки Бухары, и въ этомъ же районѣ сосредоточено главное количество жителей и расположено большинство городовъ ханства.

Въ общемъ гористая часть Бухары занимаетъ большую половину территоріи ханства, при чемъ отличительными особенностями этой части являются—огромныя пространства пастбищъ съ прекрасными травами, многочисленность древесныхъ породъ по склонамъ горъ и обильныя водою долины, покрытыя превосходнымъ лѣсомъ, годнымъ для самага интенсивнаго земледѣлія.

Изъ всей массы огромныхъ владѣній Бухарскаго Ханства пригодныхъ для земледѣлія земель имѣется въ общемъ около 2.000 кв. миль.

Всѣ вопросы, связанные съ настоящими и будущими судьбами отечественнаго хлопководства, колонизаціонными задачами Россіи въ Туркестанѣ и поднятіемъ его культурнаго и экономическаго значенія, ни въ коемъ смыслѣ не могутъ быть рѣшаемы безъ наличности воды—главнаго фактора Туркестанскаго преуспѣянія.

Гидрографія.

Вода въ Туркестанѣ даетъ жизнь всему растительному царству и цѣнность земельнымъ угодіямъ и человѣческому труду.

Въ этомъ отношеніи нигдѣ во всемъ Туркестанѣ не имѣется такого обилія прѣсныхъ водъ, какъ въ районѣ проектируемой Бухарской дороги. Бассейны рѣкъ, обслуживающихъ горныя долины въ юго-восточной и низовыя долины юго-западной Бухары, богаты не только количествомъ водъ, но и содержащимся въ нихъ иломъ и органическими и неорганическими веществами.

Западную часть Ханства съ юга на сѣверъ перерѣзываетъ великая Средне-Азіатская рѣка Аму-Дарья, дающая въ теченіе года отъ 4.500 милліоновъ куб. саж. воды (1887 годъ) до 8.750 мил. куб. саж. (1900 годъ). Изъ этого колоссальнаго количества водъ Аму-Дарья расходуетъ въ полезныя для земледѣлія мѣсяцы въ среднемъ:

Апрѣль . . . . .	180	куб. с. въ секунду
Май . . . . .	320	„ „ „ „
Іюнь . . . . .	460	„ „ „ „
Іюль . . . . .	500	„ „ „ „
Августъ . . . . .	320	„ „ „ „

Разныя культуры для своего орошенія требуютъ неодинаковаго количества воды, но въ среднемъ



можно считать, что расходъ воды въ 1 куб. саж. въ секунду достаточенъ для орошенія 10.000 десятинъ земли, поэтому одна только Аму-Дарья въ состояніи оросить до трехъ милліоновъ десятинъ, и являетъ собою огромный запасъ для будущаго орошенія пригодныхъ земель въ западной части Бухары, въ Закаспійской области и въ Хивинскомъ ханствѣ.

Имѣя расходъ воды въ два съ половиною раза болѣе, чѣмъ Сыръ-Дарья, обслуживающая Ферганскую и Сыръ-Дарьинскую долины, Аму-Дарья въ тоже время содержитъ и большее количество плодоснаго ила.

По анализу куб. метръ воды содержитъ въ Маѣ:

Въ Аму-Дарьѣ . . . . . 968.20 грамъ ила  
„ Сыръ-Дарьѣ . . . . . 358.30 „ „

Вмѣстѣ съ тѣмъ илъ Аму-Дарьи содержитъ въ себѣ большее количество, чѣмъ илъ Сыръ-Дарьи, полезныхъ органическихъ и неорганическихъ веществъ, какъ это явствуетъ изъ анализа, даваемаго въ среднемъ въ высушенномъ при 120° илѣ:

	Аму-Дарьи	Сыръ-Дарьи
Калій . . . . .	2,170%	1,806%
Натрій . . . . .	1,554%	0,918%
Известь . . . . .	11,186%	8,682%
Магnezія . . . . .	2,496%	4,214%
Окись марганца . . . .	0,222%	—
„ желѣза . . . . .	4,741%	2,924%
„ алюминія . . . . .	16,839%	5,308%
Нерастворенныя вещества и песокъ . . . .	51,093%	57,580%
Фосфорная кислота . .	0,173%	18,568%
Органическія вещества	8,094%	
Вода . . . . .	1,319%	

Этимъ объясняется и болѣе высокая степень урожайности Аму-Дарьинскихъ долинъ противъ Сыръ-Дарьинскихъ. Насколько велико плодородіе Аму-Дарьинскаго ила и его связывающія свойства можно судить по тому, что по произведеннымъ опытамъ даже сыпучіе пески, послѣ нѣсколькихъ поливовъ изъ водъ Аму-Дарьи, скрѣплялись и становились пригодными для посѣвовъ пшеницы; это имѣетъ огромное значеніе въ виду прилегающихъ къ Аму-Дарьѣ большихъ песчаныхъ пространствъ въ Закаспійской области и между Бухарскимъ и Хивинскимъ ханствами.

Изъ этихъ данныхъ выясняется, что Аму-Дарья должна занять въ краѣ доминирующее положеніе среди всѣхъ другихъ водныхъ источниковъ, когда на нее будетъ обращено достодолжное вниманіе.

Всѣ другіе бассейны въ южной части Бухары расположены въ горномъ районѣ.



Общій характеръ этихъ рѣкъ по содержанію ила тождественъ съ Аму-Дарьей и для мѣстнаго земледѣлія имѣетъ тоже большое значеніе. Онѣ многоводны именно въ лѣтній, полезный для земледѣлія, періодъ. Въ верхнихъ своихъ частяхъ, въ высокихъ малодоступныхъ горахъ, воды ихъ совершенно не расходуются, и они полностью доходятъ до междугорныхъ долинъ, гдѣ населеніе пользуется ими пока въ незначительной степени для своихъ оросительныхъ надобностей. И несмотря на богатство водъ полное бездорожье является главной причиной малаго ихъ использованія и бѣдности мѣстнаго населенія.

Къ бассейну рѣки Аму-Дарьи принадлежатъ горныя рѣки: истоки Аму-Дарьи подъ названіемъ Пянджъ, съ притокомъ Кизиль-Су, Вахшъ, Кундузъ, Кафирниганъ, Сурханъ, Ширабадъ и др., болѣе мелкія.

Долины рѣки Кизиль-Су являются особенно плодородными и заселенными со значительными городами: Кулябъ и Бальджуанъ Кулябскаго и Бальджуанскаго бекствъ.

Вахшъ принимаетъ въ себя цѣлый рядъ притоковъ, и образуетъ нѣсколько озеръ; протекаетъ черезъ Каратегинское, Бальджуанское и Курганъ-Тюбинское бекства. Онъ въ полводье судоходенъ, вывозя изъ этихъ бекствъ зерно и сырье. Берега его въ настоящее время мало заселены, но, судя по сохранившимся остаткамъ цѣлой сѣти арыковъ, видно, что эта мѣстность была когда то густо заселена. Несомнѣнно, что въ будущемъ орошеніе здѣсь будетъ возстановлено и этотъ раіонъ снова привлечетъ къ себѣ значительное населеніе.

Въ бассейнѣ рѣки Кафирниганъ расположены города: Файзабадъ, Кафирниганъ, Дюшамбе, Гиссаръ и Кабадіанъ. Это быстрая и многоводная рѣка, принимающая еще рядъ притоковъ, изъ нихъ наиболѣе значительны: Зигди-Дарья, Фарходъ, Шуръ-Дора, Наструты, Акъ-Рудъ, Мойхура.

Долины по Кафирнигану въ настоящее время сравнительно немногочисленны, но имѣютъ весьма значительный запасъ водъ и пригодныхъ для земледѣлія земель.

Впадая около Термеза въ Аму-Дарью, рѣка Сурханъ со своими притоками Сангардакъ, Каратагъ, Каллукъ, Ходжа - Ишакъ, Дашти-Новатъ и Регаръ обслуживаетъ огромныя долины, считающіяся самыми богатыми раіонами въ Бухарскомъ ханствѣ. Главные города здѣсь: Денау, Каратагъ и Регаръ. По всей широкой долинѣ этого бассейна имѣются многочисленные остатки городовъ и большихъ каналовъ бывшаго густозаселеннаго царства Чаганіанъ, въ которомъ, по преданію, было 14000 кишлаковъ. Въ настоящее же время населеніе здѣсь ограниченное и



на ближайшей очереди задачъ Россіи въ Бухарѣ является возстановленіе значенія этой долины.

Рѣка Ширабадъ, почти полностью разбираемая на орошеніе, нынѣ до Аму-Дарьи не доходитъ. Въ нее впадаютъ рѣки: Ляйляканъ, Танги-Дувалъ, Сай-робъ и Турганъ. Здѣсь расположены города: Дербентъ и Ширабадъ. Главное занятіе жителей — земледѣліе.

Всѣ поименованныя рѣки бассейна Аму-Дарьи имѣютъ быть обслуживаемы главной линіей будущей Бухарской дороги отъ Карши до Термеза.

Второй важный водный бассейнъ рѣки Кашка-Дарьи образуется изъ цѣлой системы горныхъ рѣкъ: Китабъ, Шааръ, Яккабагъ, Катта-Уру, Кчи-Уру, Лянгаръ и др.

Ирригаціонная система Кашка-Дарьи очень велика и обслуживаемыя ею долины густо заселены. Главные города: Яккабагъ, Китабъ, Шахризъбъ, Чиракчи, Гузаръ и Карши. Водами Кашка-Дарьи пользуется населеніе шести бекствъ: Китабскаго, Яккабагскаго, Шахризъбскаго, Гузарскаго, Каршинскаго и Чиракчинскаго, гдѣ особенно развито садоводство и виноградарство. Съ успѣхомъ прививается и хлопковая культура.

Остатки древнихъ плотинъ и городовъ и здѣсь указываютъ, что населеніе долины Кашка-Дарьи было раньше несравненно многочисленнѣе. Давая и нынѣ жизнь значительной части Бухарскаго ханства, этотъ бассейнъ, при улучшенныхъ путяхъ сообщеній, въ ближайшемъ же будущемъ можетъ вновь дать разцвѣтъ земледѣльческой и промышленной дѣятельности раіона. Таковыми путями явится желѣзная дорога, прорѣзывающая долину отъ города Карши до Китаба.

Совершенно отдѣльный бассейнъ представляетъ Кугитангъ-Дарья, орошающая часть Келифскаго бекства. Хотя длина ея всего 80 верстъ, но она питаетъ довольно многочисленное населеніе, разбирающее почти всю воду Кугитангъ-Дарьи для оросительныхъ цѣлей.

Кромѣ упомянутыхъ значительныхъ водныхъ бассейновъ въ горномъ раіонѣ Бухары имѣется еще много небольшихъ самостоятельныхъ бассейновъ, не соединяющихся ни съ одной большой рѣкой и съ водами, полностью разбираемыми для орошенія земель.

Только раіонъ будущей желѣзной дороги отъ Кагана до Керки чрезъ Карши на протяженіи 257 верстъ очень скуденъ водами и здѣсь орошенные оазисы представляютъ малыя величины. Эта довольно пустынная мѣстность питается колодцами и сардобами — искусственно сооруженными водохранилищами. Таковыхъ имѣется между Бухарой и Карши 6, между Карши и Керки 6, и отъ Гузара до Кугитанга 4.



Часть будущей дороги на протяжении этой пустынной части будетъ имѣть главнымъ образомъ транзитное значеніе для всей остальной, обслуживаемой будущей дорогой, Бухары.

Такимъ образомъ районъ будущей Бухарской желѣзной дороги имѣетъ многочисленную сѣть рѣкъ, которыя являются основаніемъ нынѣшняго земледѣлія и богатѣйшимъ фондомъ для будущаго заселенія, какъ слѣдствія улучшенныхъ путей сообщенія.

Обиліе водъ въ совокупности съ благопріятными климатическими и почвенными условіями дастъ возможность развиться высшимъ культурамъ, внесущимъ благосостояніе въ массу мѣстнаго населенія и явится въ чрезвычайной степени выгодный для всей имперіи товарообмѣнъ съ центральной Россіей.

Находясь между 62 и 72° восточной долготы и 41° и 35,5° сѣверной широты, Бухарское ханство имѣетъ въ общемъ климатъ континентальный, но вслѣдствіе различной орографіи для разныхъ частей Бухары отмѣчаются и различныя климатическія условія.

**Климатъ.**

Климатъ горной части, свыше 8000 фут. надъ уровнемъ моря, суровый и сухой. Морозы зимою доходятъ до 25°. Лѣтняя умѣренная температура не превышаетъ 30°. Въ долинахъ этихъ горъ земледѣліе затруднительно, но за то здѣсь имѣются великолѣпныя пастбища съ превосходными травами, и сюда на лѣто изъ низменныхъ долинъ перегоняется весь скотъ.

Такихъ долинъ и плато имѣется особенно много въ Каратегинскомъ, Дарвазскомъ, Гиссарскомъ, Кулябскомъ, Бальджуанскомъ и Кабадіанскомъ бекствахъ, и поэтому здѣсь главное занятіе жителей — скотоводство.

Долины въ предгорьяхъ и отрогахъ хребтовъ въ мѣстностяхъ Каратегинскаго, Бальджуанскаго, Кулябскаго, Дарвазскаго, Байсунскаго, Кабадіанскаго, Гиссарскаго, Ширабадскаго, Келифскаго, Яккабагскаго и Гузарскаго бекствъ, находящіяся на высотѣ отъ 3 до 8 тысячъ фут., имѣютъ климатъ, который можно приравнять къ климату средней Россіи. Зимы здѣсь хотя и продолжительны, но мягки, а лѣтомъ температура достигаетъ максимума на солнцѣ 40°. Осень ровная и мягкая, весна дождливая.

Въ этихъ мѣстахъ произрастаютъ разнообразныя плоды и злаки; условія жизни здоровыя, и здѣсь отмѣчается полное отсутствіе заразныхъ и эпидемическихъ болѣзней.

Этотъ районъ весьма пригоденъ для садоводства и земледѣлія и, по своимъ климатическимъ условіямъ, для заселенія русскими переселенцами.



Спускаясь ниже, эти горы образуютъ рядъ долинъ на высотѣ отъ полторы до трехъ тысячъ фут. и мѣста эти отчасти напоминаютъ климатъ Черноморскихъ степей, хотя лѣто здѣсь значительно знойнѣе. Зима продолжается не болѣе мѣсяца съ морозами не выше 20° по Реомюру. Лѣто знойное и длинное. Къ этому району относятся части бекствъ: Кулябскаго, Балъджуанскаго, Гиссарскаго, Кабадіанскаго, Байсунскаго, Ширабадскаго, Курганъ-Тюбинскаго, Денаусскаго, Яккабагскаго, Келифскаго, Чиракчинскаго, Шахризабскаго и Гузарскаго.

Въ этихъ долинахъ превосходно вызрѣваютъ высшія культуры, какъ хлопчатникъ и табакъ, и поэтому въ будущемъ этотъ районъ можетъ дать значительное количество дорогихъ земледѣльческихъ продуктовъ для вывоза. По климатическимъ же условіямъ эти долины являются весьма пригодными и для заселенія русскимъ элементомъ.

Долины по теченію рѣки Аму-Дарьи, а также песчаныя и лесовыя пространства западной части ханства, въ районѣ бекствъ Каршинскаго, Бурдалыкскаго и Чиракчинскаго, рѣзко отличаются отъ горныхъ частей Бухары въ климатическомъ отношеніи. Лѣто здѣсь очень жаркое и продолжительное, и въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ непрерывная жара иногда доходитъ до 58° по Реомюру. Ночи также знойныя. Зимы безморозныя, дождливыя.

Средняя температура даннаго района, сравнительно съ остальнымъ Туркестаномъ, въ вегетаціонный періодъ за годы 1892—1901 представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Март.	Апр.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Авг.	Сент.	Средн.
Керки . . . .	12,3	18,3	24,8	28,0	29,1	26,6	21,8	22,9
Термезъ . . . .	12,6	18,0	26,4	30,5	32,2	29,3	23,9	24,7
Самаркандъ . . .	8,3	13,8	20,0	23,8	25,5	22,3	18,6	18,9
Асхабадъ . . . .	10,3	16,2	23,5	28,2	29,3	27,2	22,4	24,4
Мервъ . . . . .	11,1	17,3	24,7	28,2	29,6	27,4	21,6	22,8
Ташкентъ . . . .	8,4	14,8	21,0	25,9	27,7	25,4	19,6	20,4
Кокандъ . . . . .	4,0	18,0	24,0	27,0	29,0	28,0	22,0	21,5
Наманганъ . . . .	9,5	16,3	21,7	25,4	26,8	24,4	19,7	20,5
Андижанъ . . . .	10,3	15,7	19,9	22,1	26,0	23,8	19,1	19,5
Петроалександровскъ . . . .	7,3	14,7	22,6	25,8	28,3	26,1	19,4	20,6
Туркестанъ . . . .	6,1	13,8	21,6	26,3	28,9	26,3	20,0	20,4

Въ виду этой сравнительной высокой температуры, нигдѣ въ краѣ такъ превосходно не созрѣваетъ хлопокъ и другіе земледѣльческіе продукты, требующіе высокой температуры, какъ здѣсь, и въ тѣ годы, когда хлопчатникъ повреждается въ остальномъ Туркестанѣ дождями или заморозками, здѣсь онъ совершенно вызрѣваетъ безъ всякихъ поврежденій. Поэтому эти равнины особенно пригодны для хлопчатника и другихъ высшихъ культуръ, и отсюда



уже нынѣ вывозится главная масса Бухарскаго хлопка, а съ улучшеніемъ путей сообщенія и съ подвозомъ пшеницы извнѣ по будущей желѣзной дорогѣ, количество засѣваемаго хлопка легко можетъ быть доведено до восьми милліоновъ пудовъ, вмѣсто 1.300.000 пудовъ, вывозимыхъ нынѣ изъ всего Бухарскаго ханства.

Такимъ образомъ, раіонъ проектируемой Бухарской желѣзной дороги представляетъ самый разнообразный климатъ, вслѣдствіе чего, тамъ является разнообразнѣйшая растительность съ представителями флоры какъ сѣверной, такъ и южной зоны. Вмѣстѣ съ тѣмъ разныя части раіона, по разнообразію климатическихъ и жизненныхъ условій, вполне пригодны для дальнѣйшаго заселенія какъ россійскимъ, такъ и туземнымъ элементами.

Почва всѣхъ долинъ горныхъ и низовыхъ, обусловленная одинаковымъ происхожденіемъ, представляетъ и одинаковый составъ.

Почва.

Основаніе почвы—глубоко наслоенный лёсъ, нанесенный съ горъ быстро текущими рѣками. Лёсъ—суглинистый мергель, насыщенный солями и разными органическими остатками. Цвѣтъ его—отъ свѣтло-желтаго до темнобураго, въ зависимости отъ количества солей, органическихъ веществъ и влаги въ почвѣ.

Въ данномъ раіонѣ преобладаетъ желтый, болѣе плодородный, чѣмъ въ Ферганской долинѣ, лёсъ. Эта лесовая почва весьма дѣятельная, благодаря, главнымъ, образомъ, присутствію извести, способствующей быстрому переходу питательныхъ веществъ изъ недоступныхъ растенію соединений въ легко усвояемое состояніе. Кромѣ того, лёсъ отличается своей капиллярностью и, благодаря большому количеству пылеобразныхъ продуктовъ въ его составѣ, капиллярные сосуды лёса очень мелки и влага, даже при громадной толщѣ лёса, уходитъ въ глубь, гдѣ и сохраняется, а въ случаѣ высыханія верхняго слоя почвы вода изъ подпочвы подымается до поглощающихъ ее корней растеній.

Вышеупомянутымъ болѣе богатымъ содержимымъ ила въ рѣкахъ Бухары обусловливается и большая насыщенность бухарской почвы противъ почвъ остальнаго Туркестана. И дѣйствительно, сравнительные анализы почвъ показываютъ содержаніе въ ста частяхъ по вѣсу:

	Ташкентъ.	Фергана.	Самарк.	Бухара.
Кремнеземъ . . . . .	47,90	49,91	51,13	48,14
Глиноземъ съ окисью железа. . . . .	17,82	16,79	24,52	19,46
Углекислыя соли каль- ція и магнія . . . .	20,36	9,18	11,00	12,93



Щелочи калия и натрия.	1,80	0,93	5,40	3,76
Органическія вещества				
и вода . . . . .	6,4	4,33	—	—
Фосфорная кислота .	0,08	0,38	0,57	0,62
Вода . . . . .	—	13,53	5,42	4,61
Углекислота . . . . .	—	5,00	—	7,80
Хлоръ . . . . .	—	—	1,56	1,56
Сѣрная кислота. . .	—	—	0,76	1,12

*Примѣчаніе.* Сѣверная часть Бухары питающаяся водами Зеравшана, имѣетъ верхній слой почвы тождественный съ почвой Самаркандской области, орошаемой той же водой.

Фактически районъ южной Бухары даетъ урожай съ десятины значительно выше всѣхъ культурныхъ земель въ Туркестанѣ. Такъ, хлопокъ собирается съ десятины въ Ферганской долинѣ въ среднемъ до 85—90 пудовъ сырца, въ южной Бухарѣ въ среднемъ свыше 100 пудовъ. Тоже наблюдается и въ отношеніи всѣхъ другихъ земледѣльческихъ продуктовъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ слѣдуетъ отмѣтить, что вслѣдствіе большой мощности лесовой почвы, доходящей мѣстами до 50 сажень, и ея малой использованности, а также и потому, что оросительныя воды, вмѣстѣ съ увлажненіемъ почвы, приносятъ новыя частицы плодороднаго ила, земли даннаго района постоянно сохраняютъ свой дѣвственный характеръ и многіе годы не будутъ нуждаться въ удобреніи.

Флора.

Вслѣдствіе различныхъ орографическихъ и климатическихъ условій флора южной Бухары весьма разнообразна. Горныя плато, склоны и ущелья отъ 8 до 10 тысячъ фут. надъ уровнемъ моря имѣютъ представителей сѣверной флоры. Изъ культурныхъ растений здѣсь поспѣваетъ только горный ячмень (гималайское жито), но за то большое разнообразіе травъ даетъ обширныя великолѣпныя пастбища для скотоводства.

Спускаясь ниже, отъ 8 до 3 тысячъ фут., горы являются болѣе пригодными для разныхъ поливныхъ культуръ, и въ этихъ районахъ значительно развито садоводство, огородничество, виноградарство и посѣвы хлѣбныхъ злаковъ и бобовыхъ растений.

Ущелья горъ здѣсь покрыты дѣвственными лѣсами разныхъ породъ, а почва густо усѣяна высокими кормовыми травами.

Еще ниже къ низовымъ долинамъ горы распадаются на множество низкихъ отроговъ, образующихъ холмистыя долины съ обширными степями, отъ полторы до 3 тысячъ фут. высоты надъ уровнемъ моря. Эти мѣста, главнымъ образомъ, заняты осѣдлымъ населеніемъ и, имѣя жаркій климатъ и весьма продол-



жительный тепловой періодъ, они даютъ возможность созрѣвать здѣсь самымъ цѣннымъ культурамъ, какъ табакъ и хлопокъ.

Низовыя долины вдоль береговъ Аму-Дарьи являютъ почти тропическія условія, въ зависимости отъ чего и культура на орошенныхъ земляхъ здѣсь весьма богата и разнообразна, но естественная флора, чисто степного характера, заключается преимущественно въ выгорающихъ лѣтомъ травахъ, вслѣдствіе чего скотъ на это время перегоняется изъ долинъ на горныя пастбища.

Наконецъ, огромныя песчаныя пространства, граничація съ низовыми плодородными долинами, имѣютъ свою специфическую флору, главнымъ представителемъ коей по важности является саксаулъ.

Такимъ образомъ, южная горная и долинная Бухара весьма богата количествомъ и всевозможнымъ разнообразіемъ дикой флоры, еще не тронутой рукой человѣка, но представляющей огромное богатство въ ближайшемъ же будущемъ, съ возможностью эксплоатации растительности послѣ сооруженія удобныхъ и недорогихъ путей сообщенія.

Особенную цѣнность представляютъ строевой лѣсъ горныхъ склоновъ, травы горныхъ ущелій для сѣна и топливо изъ представителей песчаной флоры.

Въ этихъ раіонахъ желѣзныя дороги должны вызвать тѣ же слѣдствія, какія ими вызваны въ остальномъ Туркестанѣ. Такъ, сѣно и солома перевозится по желѣзнымъ дорогамъ на тысячу верстъ изъ Оренбургскихъ степей въ Ферганскую Область, строевой лѣсъ за нѣсколько тысячъ верстъ съ Камы и Муромскихъ лѣсовъ въ Туркестанъ, саксаулъ для топлива въ милліонахъ пудовъ перевозится отъ станцій Ташкентской дороги въ остальные раіоны Туркестана.

Такимъ же образомъ и будущая Бухарская желѣзная дорога немедленно пріобрѣтетъ многомилліонные грузы, облегчивъ снабженіе Туркестана сѣномъ, древеснымъ топливомъ и строевымъ лѣсомъ изъ близкой сосѣдней Бухары. Вмѣстѣ съ тѣмъ мѣстное населеніе найдетъ новые источники заработка съ соотвѣтственнымъ улучшеніемъ своего экономического благосостоянія.

Изъ древесныхъ породъ, годныхъ для эксплоатации и вывоза, здѣсь выдѣляются мощностью и количествомъ:

Береза и кленъ Гиссарскаго хребта.

Орѣхъ во многихъ ущельяхъ, достигающій четырехъ аршинъ въ діаметрѣ и обильный драгоцѣннымъ наплывомъ, имѣющимъ большой спросъ на заграничныхъ рынкахъ.

Чинаръ—хорошій строевой лѣсъ, достигаетъ 10 аршинъ въ діаметрѣ.



Карагачъ въ долинахъ Кашка-Дарьи даетъ негниющую, чрезвычайно крѣпкую, подѣлочную древесину.

Таль,—употребляемый для построекъ и дающій дубильную кору для кожевеннаго производства, распространенъ здѣсь въ весьма значительныхъ количествахъ.

Арча,—родъ кипариса, вполне пригодный для карандашнаго производства, растетъ въ видѣ обширныхъ лѣсовъ по всеѣмъ болѣе высокимъ горнымъ склонамъ.

Еще выше, на высотѣ до 12 тысячъ фут., имѣются значительные участки, покрытые сосной.

Тополь, годный и для строевыхъ цѣлей и для топлива, достигаетъ до 7 сажень высоты.

Чрезвычайно важное значеніе имѣетъ древовидный саксаулъ, покрывающій сплошными лѣсами десятки тысячъ верстъ песчаныхъ пространствъ, прилегающихъ къ Аму-Дарьѣ. Служа своими листьями и молодыми побѣгами прекраснымъ кормомъ для верблюдовъ и барановъ и скрѣпляя своими цѣпкими корнями песокъ, саксаулъ даетъ огромное количество сухостоя, отличающагося особо цѣнными качествами, какъ топливо. Во всеѣмъ Туркестанѣ саксаулъ является главнымъ топливомъ для всего населенія.

Всеѣ поименованныя породы находятся въ географическихъ условіяхъ, благопріятныхъ для ихъ будущей эксплуатаціи проектируемой желѣзной дорогой, и должны послужить значительнымъ предметомъ товарообмѣна съ остальнымъ Туркестаномъ при первой возможности ихъ перевозки по улучшеннымъ путямъ сообщенія.

Затѣмъ, многія породы, полезныя своими плодами для мѣстныхъ потребностей, дадутъ хорошій матеріалъ и для вывозныхъ цѣлей. Таковы—гранатъ, растущій на высотѣ до 6 тысячъ футъ, груша и яблоня въ дикомъ состояніи въ горныхъ ущельяхъ, орѣхъ, дающій обильные урожаи, огромныя фисташковыя заросли, значительные лѣсные участки джидды, дающей большіе урожаи мучнистыхъ плодовъ.

Среди культивируемыхъ породъ преобладаютъ: груша, яблоня, вишня, черешня, алибухара, алача, черносливъ, персикъ, абрикосъ, миндаль, инжиръ, тутъ, виноградъ и проч.

Кустарниковая флора выдѣляетъ имѣющихъ экономическое значеніе представителей: кандумъ, изъ котораго выжигается хорошій уголь, черкезъ, дающій листья, пригодные для корма верблюдовъ и барановъ, гребенщикъ и чемыкъ, дающіе хорошій матеріалъ для плетневыхъ работъ, чегонъ, употребляемый кочевниками въ домашнемъ быту и съ лѣчебными цѣлями, вѣчно зеленый борджокъ, скрѣпляющій пески



и служащій кормовымъ подспорьемъ, сыгиръ куйрюкъ—цѣнный кустарникъ для скрѣпленія песковъ, каракъ, дающій хорошій кормъ для скота. Для кормовыхъ же цѣлей служатъ: караганъ, елякъ, селинъ, янтакъ, чаиръ и т. д.

Изъ травъ, дающихъ прекрасное сѣно и имѣющихъ большое значеніе для развитія скотоводства, особенно важны: берюгунъ — любимый кормъ верблюдовъ, сельеме—охотно поѣдаемый рогатымъ скотомъ, кекре, арпаганъ — напоминающій ячмень, но мѣстами доходящій до сажени въ высоту, кеурикъ — отличный сочный кормъ, дикій макъ—покрывающій роскошными коврами обширныя пространства и употребляемый въ пищу самимъ населеніемъ, и какъ кормъ для скота, кыртыкъ — отличная трава, особенно для лошадей, біонъ — растущій сплошными зарослями и особенно любимый баранами, сыркыни съ очень сочной травой, черымъ, кейджерикъ, ярамалыкъ, кызганъ, мышинный горошекъ и ковыль—прекрасныя кормовыя подспорья. Культивируемая люцерна дополняетъ этотъ богатый списокъ кормовыхъ травъ южной Бухары.

Изъ промышленныхъ растений слѣдуетъ отмѣтить огромныя заросли лакрицы, ассафетиды и мяты.

Принимая во вниманіе разнообразіе растительности южной Бухары и огромныя пространства, занятые всѣми представителями мѣстной флоры, естественно приходимъ къ заключенію, что эта флора, имѣющая столь большое значеніе и въ настоящее время для развитія скотоводства, пріобрѣтаетъ еще большую важность для всего Туркестана и центральной Россіи послѣ проведенія въ данномъ раіонѣ новыхъ желѣзнодорожныхъ путей.

Разнообразія климатическихъ и географическихъ условій Бухарскаго ханства вызываетъ такое же разнообразіе и въ животномъ царствѣ.

Изъ дикихъ животныхъ, водящихся въ значительномъ количествѣ въ южной Бухарѣ, и шкуры которыхъ являются предметомъ торговли и вывоза, въ горахъ преобладаютъ: барсъ, гепардъ, архаръ, куница, каменная лисица, чернобурый медвѣдь, горно-стай, каменный баранъ, кіикъ, серна. Въ долинахъ и особенно по берегамъ рѣчныхъ бассейновъ южной Бухары водятся — королевскій тигръ, кара-кулакъ, рысь, гіена, лисица, выдра, волкъ, шакалъ, ласка, дикая кошка, кабанъ, олень, сайгакъ.

Изъ дикихъ птицъ постоянные жители этой части Бухары—баба, фламинго, лебедь, гусь, утка, цапля, водяная курочка, чайка, вальдшнепъ, куликъ, фазанъ, орелъ, грифъ, кондоръ, ястребъ, кобчикъ, соколъ.

Изъ насѣкомыхъ населеніемъ культивируется имѣющій большое значеніе въ экономической жизни Бу-

Фауна.



хары шелкопрядъ. Пчелы водятся только въ дикомъ состояніи, но условія для развитія будущаго пчеловодства здѣсь весьма благопріятны.

Рыбныя породы въ Бухарскихъ водахъ не разнообразны, и рыбная промышленность находится въ зачаточномъ состояніи. Въ рѣкахъ водятся въ значительномъ количествѣ: скульферингусъ, сазанъ до 30 фунтовъ, усачъ, жерихъ, маринка, осетръ, сомъ до 20 пудовъ, шипъ осетровый до 1 пуда, форель до 1 фунта.

**Ископаемыя.**

Весь Туркестанъ весьма богатъ полезными ископаемыми и въ послѣдніе годы вдоль линій существующихъ желѣзныхъ дорогъ начала развиваться горная промышленность въ довольно солидныхъ размѣрахъ. Особенное вниманіе обращено на нефть, уголь, мѣдь и радіосодержащія мѣсторожденія.

Но нигдѣ разнообразіе, многочисленность и богатое содержаніе ископаемыхъ не проявляется такъ сильно, какъ въ горахъ восточной Бухары.

Неблагоустройство путей сообщенія не даетъ возможности развитъ здѣсь горные промыслы, и населеніе только въ незначительныхъ размѣрахъ добывается для своихъ надобностей сѣру, уголь, соль, желѣзо, мѣдь, селитру.

Среди полезныхъ ископаемыхъ преобладаютъ въ горахъ: каменный уголь, сѣра, селитра, мѣдь, желѣзо, свинецъ, озокеритъ, нефть, драгоценные и полудрагоценные камни.

Золото въ Гиссарскихъ горахъ имѣетъ особенно выдающееся значеніе по богатству содержанія въ породахъ. Выходы нефти отмѣчаются во многихъ мѣстахъ ханства. Желѣзо въ Гиссарскихъ горахъ изстари добывалось для снабженія всего Туркестана издѣліями высокихъ качествъ.

Изъ юго-восточныхъ горъ Бухарскій и Афганскій эмиры постоянно получали золото, свинецъ, селитру и мѣдь.

Горныя богатства Бухары представляютъ собою неисчерпаемые запасы для будущаго расцвѣта Туркестана, когда, съ проведеніемъ проектируемой Бухарской желѣзной дороги, въ южную Бухару явятся русскія созидательныя силы и вызовутъ къ жизни дремлющія богатства Бухарскихъ горъ.

**Населеніе.**

Населеніе Бухарскаго ханства вслѣдствіе полного отсутствія регистраціи трудно поддается учету. Всѣ имѣющіяся свѣдѣнія устарѣли и значительно неточны.

Нынѣ, по опроснымъ свѣдѣніямъ, Бухарское населеніе можно исчислять въ количествѣ около 3.795.000 душъ, изъ коихъ городского населенія 550.000 человекъ. При провѣркѣ подсчета въ нѣкоторыхъ городахъ выяснилось, что въ нихъ жителей



значительно болѣе, чѣмъ обыкновенно числится оффициально. Такъ, въ Гузарѣ числится 20.000 душъ, между тѣмъ какъ тамъ нынѣ имѣется 10.000 дворовъ, что въ среднемъ по 6 душъ на семью-дворъ даетъ 60.000 жителей. Въ столицѣ Бухары числится 125.000 душъ, а фактически населеніе ея превышаетъ 200.000 душъ, и такъ далѣе.

Количество же сельскаго и кочевого населенія за послѣдніе десятки лѣтъ мирной и спокойной дѣятельности несомнѣнно такъ же возросло въ весьма значительной степени, какъ естественнымъ приростомъ, такъ и большимъ приливомъ изъ сосѣднихъ ханствъ, а между тѣмъ оффициальныя цифры много лѣтъ стоятъ на точкѣ замерзанія.

550.000 душъ городского туземнаго населенія и 45.000 душъ русско-подданныхъ расположены:

Въ городахъ сѣвернаго раіона, обслуживаемаго Средне-Азіатской дорогой:

Старая Бухара съ Каганомъ . . . . .	130.000 душъ
Кермине . . . . .	8.000 „
Каракуль . . . . .	8.000 „
Зіаэтдинъ . . . . .	5.000 „
Гиждуванъ . . . . .	5.000 „
Кабаклы . . . . .	2.000 „
Чарджуй . . . . .	14.000 „
Нурата . . . . .	5.000 „
Итого . . . . .	177.000 душъ.
Тамъ же русскихъ . . . . .	20.000 „
„ „ „ по станціямъ ж. д. . . . .	3.000 „
Итого рус. . . . .	23.000 душъ.

Въ южномъ же раіонѣ, въ сферѣ вліянія будущей желѣзной дороги, считается городского населенія:

Карши . . . . .	85.000 душъ
Шахризъбъ . . . . .	65.000 „
Китабъ . . . . .	15.000 „
Яккабагъ . . . . .	13.000 „
Чиракчи . . . . .	10.000 „
Ширабадъ . . . . .	10.000 „
Сарай . . . . .	5.000 „
Гузаръ . . . . .	20.000 „
Керки . . . . .	14.000 „
Дербентъ . . . . .	3.000 „
Байсунъ . . . . .	9.000 „
Кабадіанъ . . . . .	11.000 „
Келифъ . . . . .	2.000 „
Курганъ Тюбе . . . . .	4.000 „
Кулябъ . . . . .	24.000 „
Гармъ . . . . .	7.000 „
Кала-и-Хумбъ . . . . .	3.000 „



Дюшамбе . . . . .	28.000 душъ.
Файзабадъ . . . . .	7.000 „
Гиссаръ . . . . .	8.000 „
Каратагъ . . . . .	7.000 „
Сары-Джуй . . . . .	4.000 „
Регаръ . . . . .	7.000 „
Сары-Ассія . . . . .	3.000 „
Денау . . . . .	6.000 „
Юрчи . . . . .	3.000 „
Итого . . .	373.000 душъ.

Русскихъ:

Керки . . . . .	6.000 душъ.
Термезъ . . . . .	7.000 „
Въ разныхъ бегствахъ . . . . .	2.000 „
По афганской границѣ . . . . .	2.000 „
Русскихъ киргизъ . . . . .	5.000 „
Итого . . .	22.000 душъ.

Сельскаго населенія осѣдлаго, кочевого и полу-кочевого, съ пришлыми изъ сосѣднихъ владѣній, числится 3,200.000 душъ, изъ коихъ въ сѣверной части находится 1.200.000 и въ южной, въ сферѣ вліянія проектируемой желѣзной дороги 2.000.000.

Послѣдній двухъ милліонный элементъ состоитъ, главнымъ образомъ, изъ осѣдлыхъ — таджиковъ и узбековъ и изъ кочевыхъ — киргизъ и туркменъ. Въ составъ населенія входятъ въ незначительномъ количествѣ арабы, гальча, хазара, афганцы, евреи, индусы и цыгане.

Сарты съ древнѣйшихъ временъ и донынѣ отличаются особыми качествами, дѣлающими ихъ самымъ пригоднымъ элементомъ для земледѣлія. Они весьма мирнаго характера, любятъ осѣдлость и спокойную осѣдлую жизнь, сильны, трудолюбивы и выносливы къ работѣ и къ почти тропической жарѣ по низовымъ долинамъ. Они представляютъ лучшій въ краѣ земледѣльческій контингентъ.

Киргизы и туркмены, кочевые и полукочевые, какъ показалъ широкій опытъ въ Сыръ-Дарьинской и Закаспійской областяхъ, довольно успѣшно и безъ эксцессовъ переходятъ на обработку земли, и хотя въ трудоспособности нѣсколько уступаютъ сартамъ, тѣмъ не менѣе земледѣліе въ ихъ рукахъ сдѣлало въ упомянутыхъ областяхъ огромные успѣхи. Достаточно указать, что Закаспійская область нынѣ вывозитъ свыше 600.000 пудовъ хлопка на сумму до 8 милліоновъ рублей и болѣе 6 милліоновъ пудовъ пшеницы на такую же сумму, взрощенныхъ исключительно трудомъ текинцевъ, еще недавно столь воинственныхъ и не укротимыхъ, но легко поддавшихся прикрѣпленію къ землѣ во время управленія областью генерала Куропаткина.



Вообще же, какъ горные, такъ и низовые сарты, киргизы и туркмены отличаются высокими моральными качествами — честностью, трезвостью, воздержнымъ образомъ жизни и неприхотливостью въ своихъ потребностяхъ. Съ другой стороны, они терпимо и дружелюбно относятся къ пришлому элементу, особенно къ русскимъ, и легко поддаются ихъ культивирующему вліянію.

Представители остальныхъ народностей, имѣющихся въ незначительномъ количествѣ, занимаются преимущественно торговлей и разными промыслами. Отчасти въ промышленности участвуютъ и горные сарты.

Въ древности Бухарское ханство во всѣхъ на-  
правленіяхъ было изрѣзано хорошо разработанными колесными дорогами, снабженными повсюду постоянными дворами и колодцами. Тѣ же причины, которыя уничтожили ирригаціонныя системы и опустошили страну — военные нашествія сосѣдей, привели въ полное разстройство и пути сообщенія. О направленіи дорогъ и ихъ высокой степени разработки можно судить и теперь по сохранившимся до настоящаго времени многочисленнымъ руинамъ мостовъ, караванъ-сараявъ и водохранилищъ.

Пути сообщенія.

Нынѣ же Бухарское ханство обслуживается слѣдующими путями сообщенія:

Съ запада на востокъ сѣверная часть на протяженіи 246 верстъ отъ г. Чарджуя на Аму-Дарьѣ до станціи Зіаэтдинъ прорѣзана Средне-Азіатской желѣзной дорогой. Въ сферѣ ея вліянія находится вся низовая долина по теченію рѣки Зеравшана. Но не имѣя удобныхъ подъѣздныхъ путей въ направленіи къ юго-восточной и горной и къ юго-западной степной Бухарѣ, Средне-Азіатская дорога мало обслуживаетъ эти, богатые природными дарами и количествомъ населенія, раіоны и не можетъ пробудить ихъ дремлющія силы въ надлежащей степени.

Юго-западные низовыя долины Бухары обслуживаются на протяженіи 614 верстъ отъ Сарая до Чарджуя судоходствомъ по Аму-Дарьѣ.

Рѣка Аму-Дарья, благодаря многочисленнымъ перемежающимся мелямъ, мало судоходна и циркулирующая на ней казенная Аму-Дарьинская флотилія въ общемъ грузооборотѣ имѣетъ весьма незначительное мѣсто. Нужда въ передвиженіи грузовъ вызвала на Аму-Дарьѣ съ древнихъ временъ перевозку на каюкахъ-большихъ лодкахъ примитивнаго устройства. Вслѣдствіе большого риска перевозки на нихъ, крайней медленности передвиженія, порчи товаровъ подмочкой и высокихъ фрахтовъ — это каючное движеніе совершенно не удовлетворяетъ предъявляемымъ жизнью современнымъ требованіямъ. И, однако, нужда въ перевозкѣ настолько велика, что Аму-Дарья въ



Бухарскомъ плессѣ обслуживается 80 каюками съ грузоподъемностью отъ 300 до 1.500 пудовъ въ каждомъ каюкѣ, а всего 65.000 пудовъ.

Каюки вверхъ по теченію тянутся лямками и стоимость провоза на нихъ пуда груза за все протяженіе по Бухарской территоріи отъ Сарая до Чарджуя обходится свыше 70 копѣекъ, и понятно, что массовый грузъ—земледѣльческій, лѣсной и горный, этихъ тарифовъ выносить не можетъ.

Въ виду же того, что въ теченіи зимняго періода судовое движеніе по Аму-Дарѣ совершенно прекращается, значеніе паровой казенной и каючной флотиліи на развитіе производительныхъ силъ Бухарскаго ханства весьма незначительно.

Изъ всѣхъ колесныхъ разрушенныхъ дорогъ въ настоящее время русской администраціей вновь разработана и приведена въ порядокъ только почтовая дорога отъ Самарканда до Термеза на протяженіи 356 верстъ, что дало возможность жителямъ ближайшаго къ Самарканду горнаго района Бухары обмѣниваться съ Самаркандомъ своими грузами. Но все же большого грузового оборота за дальностью подвозки къ желѣзнодорожному пути и трудному профилю эта дорога имѣть не можетъ.

Сохранившихся въ нѣкоторомъ порядкѣ колесныхъ и вьючныхъ дорогъ Бухара имѣетъ въ настоящее время: въ сѣверной Бухарѣ, въ районѣ вліянія Средне-Азіатской дороги 1.185 верстъ и въ сферѣ вліянія будущей Бухарской дороги 4.545 верстъ, а именно:

Чарджуй—Керки . . . . .	231	верстъ
Кермине—Керки . . . . .	270	„
Бухара—Карши . . . . .	163	„
Карши—Бурдалыкъ . . . . .	121	„
Джамъ—Карши . . . . .	98	„
Керки—Термезъ . . . . .	185	„
Термезъ—Сарай . . . . .	198	„
Сарай—Калаихумбъ . . . . .	330	„
Калаихумбъ—Кала Вамаръ . . .	159	„
Шахризябсъ—Карши . . . . .	95	„
Джамъ—Китабъ . . . . .	65	„
Карши—Гузаръ . . . . .	45	„
Карши—Келифъ . . . . .	207	„
Келифъ—Ширабадъ . . . . .	82	„
Абдулла Рабатъ—Игерчи . . . .	38	„
Дербентъ—Гармъ . . . . .	405	„
Шахризябсъ—Регаръ . . . . .	155	„
Пенджекентъ—Каратагъ . . . .	148	„
Хакъ—Кафирниганъ . . . . .	97	„
Термезъ—Денау . . . . .	141	„
Гиссаръ—Айваджъ . . . . .	186	„
Гиссаръ—Кабадіанъ . . . . .	153	„



Файзабадъ—Сарай . . . . .	174	версть.
Гармъ—Чубекъ . . . . .	197	„
Тутъ Каулъ—Катта Пушіянъ . . . . .	77	„
Теби-Дара—Калаихумбъ . . . . .	49	„
Теби-Дара—Регаръ . . . . .	228	„
Маргеланъ—Гармъ . . . . .	163	„
Нурата—Сарай . . . . .	85	„

Эти дороги содержатся въ большемъ или меньшемъ порядкѣ и являются жизненными артеріями для внутренняго обихода южной Бухары. Съ постройкой будущей Бухарской желѣзной дороги эти колесныя и вьючныя дороги, послѣ приведенія ихъ въ окончательный порядокъ, явятся готовыми подъѣздными путями къ желѣзной дорогѣ. Принимая же во вниманіе отсутствіе въ Бухарѣ большого количества осадковъ, эти подъѣздные пути будутъ обслуживать будущую желѣзную дорогу почти круглый годъ.

Изъ предыдущаго выясняется, какія исключительно благопріятныя условія имѣютъ мѣсто въ горной и юго-западной частяхъ Бухары для особеннаго успѣха земледѣлія. Совокупность этихъ условій состоитъ изъ факторовъ:

Земледѣліе.

а) глубокій, царящій здѣсь многіе годы миръ и отсутствіе воинской повинности, причемъ лучшія молодыя силы остаются для трудовой дѣятельности на мѣстѣ; б) лучшія въ краѣ климатическія условія, благодаря болѣе южному расположенію, обеспечивающему на низменныхъ долинахъ полное созрѣваніе высшихъ цѣнныхъ культуръ, даже въ періоды, когда въ остальномъ Туркестанѣ являются неурожай отъ заморозковъ, а на предгорьяхъ и въ горныхъ долинахъ дающія возможность высѣвать хлѣбныя злаки; в) обиліе оросительныхъ водъ, богатыхъ иломъ, и обширныя пространства плодородной мало затронутой плугомъ почвы; г) трудолюбивое, довольно значительное осѣдлое земледѣльческое населеніе и пригодное для земледѣлія кочевое.

И дѣйствительно, земледѣліе здѣсь развито въ весьма высокой степени, и если населеніе тѣмъ не менѣе, при всѣхъ самыхъ благопріятныхъ условіяхъ бѣдно и высшія культуры не замѣщаютъ хлѣбныхъ злаковъ въ достаточной мѣрѣ, то оно обязано этимъ, главнымъ образомъ, ничтожности товарнаго обмѣна на свои продукты, благодаря полному отсутствію обслуживающихъ его желѣзныхъ дорогъ.

Вслѣдствіе сего земледѣліе ограничивается высѣваніемъ продуктовъ, необходимыхъ для собственнаго обихода, и только въ послѣдніе годы здѣсь нѣсколько развилась культура хлопчатника, по своимъ высокимъ цѣнамъ могущая еще выносить расходы по гужевымъ перевозкамъ.



Осѣдлое населеніе почти все занимается земледѣліемъ, кочевое же нынѣ только отчасти обрабатываетъ подъ пшеницу небольшое количество земель близъ своихъ становищъ.

Въ районѣ проектируемыхъ дорогъ имѣется земель:

ДОЛИНЫ РѢКЪ.	Нынѣ орошаемыхъ.	Годны для орошенія.
	въ десятинахъ.	
Кашка-Дарья . . . . .	450.000	260.000
Аму-Дарья и Пянджъ . . . . .	400.000	700.000
Сурханъ . . . . .	160.000	165.000
Ширабадъ . . . . .	30.000	—
Кафирниганъ . . . . .	20.000	80.000
Вахшъ . . . . .	10.000	180.000
Кчи-Сурханъ . . . . .	40.000	—
Кизиль-Су . . . . .	—	155.000
Итого . . . . .	1.110.000	1.540.000
Годныхъ подъ богарные посѣвы горныхъ долинъ и склоновъ, еще неиспользованныхъ.	—	5.000.000
Итого . . . . .	—	6.540.000

Грандіозныя ирригаціонныя системы Бухары, сооружавшіяся трудами многихъ поколѣній въ глубокой древности, нынѣ почти повсемѣстно находятся въ полуразрушенномъ состояніи, а многія въ совершенно разрушенномъ, какъ результатъ опустошенія края при военныхъ нашествіяхъ до прихода сюда русскихъ, и здѣсь теперь сохранилось только небольшое количество оросительныхъ сѣтей, мало удовлетворяющихъ предъявляемымъ населеніемъ требованіямъ.

При огромномъ количествѣ пригодныхъ земель и свободныхъ оросительныхъ водъ, земледѣліе въ ближайшемъ будущемъ въ этихъ частяхъ Бухары, съ исправленіемъ ирригаціонныхъ системъ, должно развиваться въ чрезвычайной степени, между тѣмъ какъ теперь едва ли 15% территоріи представляютъ культурныя мѣста. На орошаемыхъ поляхъ даннаго района культивируются преимущественно: пшеница, рисъ, ячмень, джугара, просо, различныя бобовыя растенія, люцерна, кунджуть, ленъ, табакъ, конопля, макъ, марена, хлопокъ и прочее.

Такъ какъ нѣкоторыя культуры, благодаря высокой лѣтней температурѣ и длинному вегетаціонному періоду, созрѣваютъ очень быстро, то часто одно и тоже поле засѣвается за лѣто вторично морковью и разными бобовыми растеніями, успѣвающими вырѣваться до наступленія заморозковъ.



Кромѣ искусственно орошаемыхъ полей населеніе высѣваетъ пшеницу и ячмень по горнымъ склонамъ на высотѣ отъ 4 до 8 тысячъ футъ, которыя орошаются дождями и сохраняющейся въ почвѣ влагой. Несомнѣнно, что при наличности большого количества этихъ пригодныхъ для богарной пшеницы горныхъ склоновъ, дающихъ значительные урожаи, здѣсь такъ же, какъ это имѣло мѣсто въ остальномъ Туркестанѣ, пшеница въ ближайшемъ будущемъ, съ постройкой желѣзной дороги, будетъ высѣваться только въ горахъ, освобождая низовыя площади исключительно для хлопчатника и другихъ болѣе цѣнныхъ культуръ.

Въ южной части Бухары такъ же значительно развито огородничество и садоводство, продуктами коихъ населеніе питается цѣлое лѣто. Здѣсь культивируются: до 24 сортовъ винограда, персики, абрикосы, миндаль, яблоки, груши, айва, сливы, винныя ягоды, гранаты, грецкій орѣхъ, джидда, тутъ, а въ огородахъ выращиваются преимущественно дыни, арбузы, тыква, свекла, капуста, морковь, огурцы, лукъ и рѣдька.

Плоды тутъ въ свѣжемъ и сушеномъ состояніи служатъ населенію большимъ пищевымъ подспорьемъ. Изъ дынь добывается сгущенный сладкій сокъ, замѣняющій во многихъ случаяхъ сахаръ.

Значительные избытки земледѣльческихъ продуктовъ, главнымъ образомъ, пшеницы, имѣются только въ горныхъ долинахъ Сурхана, Вахша и въ Гиссарскомъ бекствѣ, откуда они вывозятся въ остальную Бухару.

Главными хлѣбными рынками являются города: Карши, Гузаръ, Юрчи, Денау и Ширабадъ въ сферѣ вліянія будущихъ желѣзныхъ дорогъ.

Продукты огородничества и фрукты, за невозможностью вывоза, нынѣ потребляются почти цѣликомъ на мѣстѣ, а въ Россію вывозятся только незначительное количество кишмиша и сушенago урюка изъ Каршинскаго раіона и ближайшихъ къ Аму-Дарѣ мѣстностей.

Вслѣдствіе невозможности вывоза изъ-за дорогихъ व्यючныхъ фрахтовъ, всѣ земледѣльческіе продукты имѣютъ на мѣстѣ весьма низкія цѣны, не дающія населенію возможности имѣть денежные излишки, которые могли бы быть обращены на покупку привозимыхъ фабрикатовъ и тѣмъ дали бы возможность увеличить вывозъ таковыхъ сюда изъ центральной Россіи.

Только съ проложеніемъ проектируемой желѣзной дороги цѣнность земледѣльческихъ продуктовъ на мѣстѣ соотвѣтственно возрастетъ, уравнившись съ остальными мѣстностями Туркестана; благодаря по-



вышенію цѣнъ, пустующіе горные склоны засѣются пшеницей; въ общемъ земледѣліе быстро разовьется, обогащая мѣстное населеніе, какъ оно обогатило его въ остальномъ Туркестанѣ; его потребительскія силы сильно возрастутъ, съ предъявленіемъ большихъ требованій на русскія фабрикаты; а желѣзныя же дороги, достигнувъ результатовъ своего культивирующаго вліянія, въ тоже время получаютъ источники доходовъ отъ усиленной перевозки грузовъ и пассажировъ въ обѣ стороны.

На этотъ ожидаемый быстрый успѣхъ указываетъ полная аналогія съ Ферганской и Самаркандской областями. Фергана нынѣ стремится не сѣять пшеницы и ячменя, замѣщая ихъ болѣе цѣннымъ хлопкомъ и другими культурами, а пшеницу получаетъ изъ Европейской Россіи и изъ Джизакскаго и Катта-Курганскаго уѣздовъ Самаркандской области, гдѣ горные склоны, пустовавшіе еще 10—15 лѣтъ тому назадъ, нынѣ усиленно засѣваются пшеницей, собираемой нынѣ въ количествѣ до 10 милліоновъ пудовъ.

И благодаря этому Средне-Азіатская и Ташкентская желѣзныя дороги имѣютъ теперь милліоны пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, которыхъ долгое время Средне-Азіатская дорога была совершенно лишена.

Еще болѣе разительный примѣръ представляетъ Закаспійская область. До проведенія желѣзной дороги, нельзя было предполагать, чтобы дикое воинственное племя кочевниковъ туркменъ было способно къ осѣдлости и земледѣльческому труду. Но не прошло и двадцати лѣтъ, какъ населеніе области занялось земледѣліемъ.

Въ виду того, что раіонъ будущей дороги находится въ самыхъ разнообразныхъ естественныхъ условіяхъ, земледѣліе здѣсь должно вылиться въ самыя разнообразныя формы съ соотвѣтственнымъ обмѣномъ между собою, съ остальнымъ Туркестаномъ и центральной Россіей. А вмѣстѣ съ тѣмъ мѣстныя желѣзныя дороги будутъ имѣть усиленный товарообмѣнъ.

#### Скотоводство.

Скотоводство въ Бухарскомъ ханствѣ вообще развито весьма значительно, но въ разныхъ раіонахъ неравномѣрно. Въ низовыхъ долинахъ количество скота незначительно, особенно по линіи Средне-Азіатской желѣзной дороги. Нѣсколько болѣе разводится скота по долинамъ по обѣ стороны Аму-Дарьи. Главное же количество скота находится въ горныхъ частяхъ восточной Бухары, особенно въ долинахъ Гиссарскаго, Алайскаго и Дарвазскаго хребтовъ.

Роскошныя пастбища горныхъ долинъ и склоновъ даютъ возможность кочевникамъ, не занимающимся земледѣліемъ, держать большія стада скота, являю-



шагося ихъ главнымъ достояніемъ. Отсюда же все ханство снабжается выючнымъ, рабочимъ и убойнымъ скотомъ.

Главными скотными рынками являются города Гузаръ и Карши, куда стекаются купцы со всего Туркестана.

Въ настоящее время въ Бухарскомъ Ханствѣ насчитывается скота:

Козъ . . . . .	6.500.000	головъ.
Овецъ . . . . .	14.000.000	„
Верблюдовъ . . . . .	220.000	„
Ословъ . . . . .	100.000	„
Лошадей . . . . .	330.000	„
Быковъ . . . . .	200.000	„
Коровъ . . . . .	160.000	„

Итого 21.510.000 головъ.

Изъ этого количества около 80%, то есть 15.377.500 головъ приходится на районъ проектируемой Бухарской желѣзной дороги.

Экономическое значеніе животноводства громадно, а съ возможностью вывоза скота и его продуктовъ скотоводство и въ дальнѣйшемъ должно развиваться еще больше, особенно въ виду огромныхъ запасовъ пастбищныхъ площадей.

Ближайшій ростъ скотоводства въ связи съ сооруженіемъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ южной Бухарѣ, можно подсчитать по аналогіи съ остальнымъ Туркестаномъ, въ сферѣ вліянія нынѣшнихъ Средне-Азіатской и Ташкентской желѣзныхъ дорогъ.

Ростъ скотоводства явствуетъ изъ слѣдующихъ данныхъ наличности скота:

Въ Закаспійской области:

	1883 г.	1889 г.	1896 г.	
Лошадей . . . . .	50.577	84.289	114.730	гол.
Верблюдовъ . . . . .	63.203	114.724	205.701	„
Барановъ, козъ . . . . .	749.226	1.894.666	3.176.626	„
Рогатаго . . . . .	46.247	59.255	47.275	„
Ословъ . . . . .	25.876	35.610	18.974	„

Итого . . 935.129 2.188.544 3.563.306 гол.

Въ Самаркандской области:

	1895 г.	1905 г.	
Лошадей . . . . .	77.034	91.863	гол.
Рогатаго . . . . .	117.269	190.410	„
Овецъ, козъ . . . . .	1.050.273	1.267.380	„
Ословъ . . . . .	38.350	34.415	„
Верблюдовъ . . . . .	41.252	35.074	„

Итого . . 1.324.178 1.619.142 гол.



Въ Сыръ-Дарьинской области:

	1888 г.	1906 г.
Лошадей . . . . .	334.000	507.176 гол.
Верблюдовъ . . . . .	285.050	324.070 „
Рогатаго . . . . .	311.050	545.974 „
Овецъ . . . . .	3.099.110	4.199.499 „
Ословъ . . . . .	23.610	13.860 „
Итого . . . . .	4.052.820	5.590.588 гол.

Быстрое развитіе скотоводства въ Туркестанѣ, въ раіонахъ обслуживаемыхъ желѣзными дорогами, по аналогіи приводитъ насъ къ выводу, что Бухарскій горный раіонъ, особенно въ виду колоссальнаго запаса нетронутыхъ пастбищъ и чрезвычайно благоприятныхъ остальныхъ для скотоводства условій, долженъ и въ дальнѣйшемъ развиваться въ безпредѣльной степени.

Этого тѣмъ болѣе можно ожидать, что и безъ наличности близкихъ желѣзныхъ дорогъ скотоводство для собственныхъ надобностей развилось здѣсь въ болѣе значительныхъ размѣрахъ, чѣмъ въ остальномъ Туркестанѣ, гдѣ считалось:

Область Сыръ-Дарьинская . . . . .	5.590.588 гол.	въ 1906 г.
„ Закаспійская . . . . .	3.563.306 „	„ 1896 „
„ Самаркандская . . . . .	1.619.142 „	„ 1905 „
„ Ферганская . . . . .	1.722.866 „	„ 1909 „

Во всемъ Бухарскомъ

ханствѣ . . . . .	21.510.000 гол.	„ 1910 г.
Въ южной Бухарѣ . . . . .	15.377.500 „	„ 1910 „

По вывозу сырья Бухарскій раіонъ, несмотря на внутреннее бездорожье, также занимаетъ въ Туркестанѣ доминирующее положеніе, давая Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ большое количество шерсти, шкуръ, овчинъ, кишокъ и кожевенныхъ и шерстяныхъ издѣлій.

**Промышленность.** Въ силу своей обособленности Бухарское ханство въ торгово-промышленномъ отношеніи, сравнительно съ имѣющимися у него для этого данными, должно быть признано находящимся въ зачаточномъ состояніи.

Добывающая промышленность далеко не достигаетъ даже тѣхъ размѣровъ переработки горныхъ даровъ, какихъ Бухара достигала въ древности, въ періоды своихъ періодическихъ процвѣтаній.

Въ самой незначительной степени нынѣ разрабатываются:

Золото, находящееся въ Дарвазскихъ горахъ и въ руслахъ всѣхъ рѣкъ юго-восточной Бухары.

Желѣзо въ Гиссарскомъ бекствѣ для ножеваго и оружейнаго производствъ.



Нефть въ Курганъ-Тюбинскомъ бекствѣ, въ горахъ Кара-Тау, Акъ-Джумалонъ и около Ширабада.

Каменная соль изъ горы Ходжа-Муминъ и въ Гиссарскомъ бекствѣ.

Во многихъ же мѣстахъ южной Бухары въ значительномъ количествѣ находятся древнія шахты, изъ которыхъ добывались: мѣдь, полудрагоценные камни, каменный уголь, свинецъ, селитра и прочее.

Между тѣмъ богатое содержаніе золота и цѣнныхъ металловъ въ окружающихъ породахъ, близкіе выхода рудъ на поверхность, съ легкой доступностью ихъ разработки, и разнообразіе самихъ ископаемыхъ требуютъ только улучшенныхъ путей сообщенія и притока энергичныхъ предпринимателей, чтобы добывающая промышленность Бухары развилась въ полной мѣрѣ.

Обрабатывающая промышленность южной Бухары, за трудностью вывоза, такъ же не достигаетъ широкихъ размѣровъ и служить, главнымъ образомъ, для удовлетворенія примитивныхъ требованій мѣстнаго населенія.

Тѣмъ не менѣе у населенія являются нѣкоторые избытки своихъ производствъ, которыя вывозятся въ другія части Бухарскаго ханства и въ центральную Россію.

Большая наличность шерсти бараньей и верблюжьей привела къ значительному развитію коврового, кошечнаго и мѣшечнаго производствъ.

Изъ туземнаго хлопка выдѣлываются разнообразныя ткани, бѣлыя и окрашенныя.

Значительной степени совершенства достигли жители горной Бухары, преимущественно Шахризьбскаго, Чиракчинскаго, Кабадіанскаго и Гиссарскаго бекствъ, въ производствѣ шелковыхъ тканей, считающихся по качеству и выработкѣ лучшими во всемъ Туркестанѣ. Разнообразныя шелковыя издѣлія служатъ нынѣ значительнымъ предметомъ вывоза.

Кожи большей частью перерабатываются на мѣстѣ на сыромятный и сапожный товаръ, а бараньи шкуры, раздѣланныя и частью окрашенныя, вывозятся въ большомъ количествѣ въ Россію.

Горная Бухара въ довольно значительномъ количествѣ выдѣлываетъ изъ желѣза: гвозди, подковы, топоры, лемехи, лопаты, серпы, ножи, клинки для шашекъ, замки и всякаго рода оружіе. Изъ золота и серебра—украшенія для женщинъ, бляхи къ поясамъ, подѣлки для украшенія сѣделъ и конскихъ сбруй.

Довольно развиты: рѣзьба по дереву, гончарное, золотошвейное, сапожное, мѣдно-чеканное, мукомольное, маслобойное, красильное, мыловаренное и свѣчное производства.

Въ общемъ промышленность южной Бухары, нынѣ



обслуживаемая дорогимъ ручнымъ трудомъ, должна неминуемо, какъ и въ остальномъ Туркестанѣ, замѣниться машинной переработкой съ соотвѣтственнымъ расширеніемъ производства, послѣ проложенія улучшенныхъ путей сообщенія.

Вмѣстѣ съ тѣмъ русскій геній и предприимчивость найдутъ здѣсь широкое поприще для своего приложенія въ сферѣ добычи ископаемыхъ богатствъ и развитія заводской промышленности для переработки на мѣстѣ всякаго рода минеральнаго, растительнаго и животнаго сырья.

#### Торговля.

Осѣдлое Бухарское населеніе изстари славится своими торговыми способностями и съ глубокой древности являлось торговымъ посредникомъ между Азіей и Европой отъ Желтаго до Средиземнаго морей.

Торговля въ Бухарѣ, въ силу политическихъ событий, періодически то расцвѣтала, то падала, и незадолго до присоединенія Туркестана къ Россіи она находилась въ совершенномъ упадкѣ.

Внесенный русскими въ край миръ и особенно сооруженіе Средне-Азіатской желѣзной дороги дали возможность населенію Бухары развернуть свои торговые способности и, дѣйствительно, торговля Бухары, за послѣдніе тридцать лѣтъ, быстро прогрессируетъ.

Вывозъ изъ Бухары всякаго рода сырья, усиливаетъ потребительскія способности бухарскаго населенія для покупокъ фабрикатовъ центральной Россіи.

Бухара, занимая центральное географическое поположеніе, ведетъ свою внѣшнюю торговлю съ Кашгаромъ, Афганистаномъ, Персіей, Индіей, остальнымъ Туркестаномъ и, главное, съ центральной Россіей.

Торговый оборотъ съ Афганистаномъ, несмотря на политическія неблагопріятныя условія, растетъ непрерывно, и по отчетамъ таможенъ, расположенныхъ по Аму-Дарьѣ, выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Г О Д Ы.	Вывозъ.	Ввозъ.	И т о г о.
	В ѣ р у б л я х ѣ.		
1905 . . . .	2.432.463	2.744.037	5.176.500
1906 . . . .	2.090.259	2.586.027	4.676.286
1907 . . . .	2.143.289	3.151.336	5.294.625
1908 . . . .	3.498.996	1.870.181	5.369.177
1909 . . . .	3.465.736	3.043.826	6.509.562
1910 . . . .	3.722.949	4.077.974	7.800.623

Кромѣ того, за 1910 годъ было вывезено изъ Афганистана въ Бухару скота и беспошлинныхъ сѣмянъ на два милліона рублей и ввезено въ Афганистанъ товаровъ, не подлежащихъ таможенному



досмотру, на два милліона рублей, и, такимъ образомъ, торговый оборотъ съ Афганистаномъ за 1910 г. выразился въ суммѣ около двѣнадцати милліоновъ рублей.

Въ будущемъ Бухара для Россіи будетъ имѣть серьезное значеніе, какъ транзитный путь для торговаго обмѣна Россіи съ Афганистаномъ.

Поскольку можно судить о товарообмѣнѣ Бухары съ Туркестаномъ и центральной Россіей по перевозкамъ желѣзной дороги, данныя Средне-Азіатской дороги даютъ слѣдующія суммы:

По даннымъ за 1903 и 1910 годы Ханство получило и отправило по Средне-Азіатской дорогѣ главныхъ торговыхъ грузовъ:

1903 годъ. Вывозъ изъ Бухары:

Родъ товаровъ.	Пудовъ.	На сумму руб.
Хлопокъ . . . . .	1.200.000	10.000.000
Каракуль . . . . .	100.000	6.000.000
Шерсть . . . . .	150.000	1.000.000
Шелкъ . . . . .	300.000	800.000
Лисьи и куньи шкурки	3.000	200.000
Овчина . . . . .	80.000	640.000
Сырье . . . . .	35.000	250.000
Меша . . . . .	15.000	300.000
Кишмишъ . . . . .	50.000	100.000
Сухіе фрукты . . . .	80.000	200.000
Пряжа . . . . .	12.500	250.000
Ковры . . . . .	4.000	100.000
Кишки, масло . . . .	25.000	500.000
Разный . . . . .	2.000.000	3.000.000
Итого . . . . .	4.554.500	23.440.000

1903 годъ. Ввозъ въ Бухару:

Мануфактура . . . .	250.000	8.000.000
Сахаръ . . . . .	150.000	900.000
Пряжа . . . . .	25.000	500.000
Керосинъ . . . . .	300.000	450.000
Краски, мыло . . . .	20.000	300.000
Галантерея . . . . .	100.000	1.000.000
Желѣзные издѣлія . .	250.000	1.000.000
Ножевой . . . . .	10.000	200.000
Посуда . . . . .	100.000	1.000.000
Кожевенный . . . . .	10.000	200.000
Бумага . . . . .	20.000	320.000
Мѣдь . . . . .	10.000	150.000
Свѣчи . . . . .	5.000	50.000
Разный . . . . .	2.000.000	3.000.000
Итого . . . . .	3.250.000	17.070.000

А всего по ввозу и вывозу оборотъ за 1903 годъ 7.304.500 пудовъ на сумму 40.510.000 руб.

Товарный обмѣнъ по Средне-Азіатской дорогѣ къ 1910 году достигъ уже слѣдующихъ размѣровъ.



НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	Прибытіе.		Отправленіе.	
	Пуды.	Рубли.	Пуды.	Рубли.
Алебастръ, известъ . . . . .	13.300	4.655	46.000	16.100
Цементъ . . . . .	30.800	2.618	5.800	4.930
Асфальтъ . . . . .	11.600	87.00	500	375
Рисъ . . . . .	700.000	1.400.000	5.800	11.600
Чай . . . . .	237.445	7.470.000	36.000	1.090.000
Изюмъ, кишмишъ . . . . .	44.000	79.200	292.000	525.600
Бумага . . . . .	21.000	84.000	656	2.624
Веревки . . . . .	17.500	70.000	1.400	5.600
Вина винограднаго . . . . .	46.000	184.000	36.000	144.000
Вино хлѣбное . . . . .	20.000	160.000	9.400	75.200
Воды минеральныя . . . . .	16.000	32.000	—	—
Жмыхи хлопковые . . . . .	21.000	8.400	6.800	2.720
Лѣсъ . . . . .	869.000	869.000	60.600	60.600
Деревянные издѣлія . . . . .	10.500	21.000	3.200	6.400
Дрова . . . . .	196.000	58.800	390.000	117.000
Чугунъ, желѣзо, жель, цинкъ .	294.000	1.176.000	24.300	97.200
Животныя 44.000 штукъ . . . .	200.000	950.000	30.000	150.000
Сало . . . . .	16.186	161.860	900	9.000
Машины . . . . .	47.000	470.000	7.200	72.000
Жернова, камень . . . . .	83.000	24.900	25.500	7.650
Кожевенный . . . . .	25.000	250.000	72.080	720.000
Льняная и пеньковая ткань . .	2.000	24.000	78.000	936.000
Ковры . . . . .	2.300	69.000	24.600	738.000
Масла . . . . .	9.000	72.000	400	3.200
Нефть . . . . .	287.000	172.200	2.300	1.380
Керосинъ . . . . .	419.000	670.400	6.000	9.600
Нефт. масла . . . . .	9.000	45.000	1.400	7.000
Краски . . . . .	31.000	93.000	7.000	21.000
Мануфактура . . . . .	393.010	5.895.000	—	—
Кислоты . . . . .	2.000	8.000	—	—
Мыло . . . . .	14.000	56.000	2.100	8.400
Мѣдь . . . . .	14.000	350.000	370	9.250
Овчины . . . . .	—	—	95.000	570.000
Каракуль, мерлушка . . . . .	9.500	332.500	46.300	12.205.000
Арбузы, дыни, овощи . . . . .	109.000	109.000	100.500	100.500
Лакрица . . . . .	—	—	176.500	353.000
Пряжа . . . . .	42.300	846.000	6.300	12.600
Рыба . . . . .	20.500	205.000	7.000	70.000
Сахаръ, песокъ . . . . .	600.000	3.300.000	28.000	154.000
Патока . . . . .	46.000	184.000	2.300	9.200
Свинецъ, цинкъ . . . . .	3.500	35.000	—	—
Свѣчи . . . . .	8.700	87.000	—	—



НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	Прибытіе.		Отправленіе.	
	Пуды.	Рубли.	Пуды.	Рубли.
Соль . . . . .	20.000	8.000	22.000	8.800
Спиртъ . . . . .	7.700	77.000	—	—
Спички . . . . .	20.000	200.000	—	—
Стекло, посуда . . . . .	28.000	224.000	—	—
Семена разныя . . . . .	475.000	332.500	1.146.700	802.690
Табакъ . . . . .	38.000	1.520.000	—	—
Сѣно . . . . .	21.000	10.500	7.900	3.950
Шкуры . . . . .	—	—	46.727	373.800
Уголь . . . . .	34.000	10.200	—	—
Меша . . . . .	—	—	25.600	385.000
Фарфоровая посуда . . . . .	37.500	375.000	—	—
Фрукты, орѣхъ . . . . .	23.000	46.000	20.100	40.200
Хлопокъ сырецъ <sup>1)</sup> . . . . .	647.000	1.942.500	626.300	1.878.900
Хлопокъ <sup>2)</sup> . . . . .	—	—	1.836.600	18.365.000
Шерсть . . . . .	18.000	108.000	215.600	1.293.600
Хлѣбъ . . . . .	1.320.000	1.848.000	223.300	312.620
Уголь древесный . . . . .	—	—	4.824	4.824
Шелкъ . . . . .	—	—	25.000	2.500.000
Разный . . . . .	4.207.190	13.000.000	2.500.000	5.000.000
Итого . . . . .	11.737.531	45.739.933	8.338.857	49.286.113

Примѣчаніе: <sup>1)</sup> Хлопокъ сырецъ въ мѣстной перевозкѣ къ заводамъ.

<sup>2)</sup> Изъ количества вывозимаго хлопка 1.836.600 пудовъ перевезено транзитомъ черезъ Бухарскія владѣнія изъ Хивы 500.000 пудовъ.

Такимъ образомъ, торговый оборотъ Бухары по Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ за семь лѣтъ возросъ по вѣсу съ 7.304.500 пудовъ до 20.076.388 пудовъ, а стоимость повысилась съ 40.510.000 рублей до 95.026.046 рублей.

За это же время торговля Бухары значительно возросла и съ сопредѣленными азіатскими государствами.

Если принять во вниманіе, что улучшеніе путей сообщенія въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ стоитъ въ Бухарѣ на точкѣ замерзанія, что обычная для всего востока система государственныхъ обложеній торговыхъ объектовъ является серьезнымъ тормазомъ для болѣе успѣшнаго развитія торговыхъ операцій, и только подъ вліяніемъ жизненныхъ требованій эти условія становятся нынѣ нѣсколько болѣе эластичными и податливыми, то сравнительно быстрый ростъ бухарской торговли слѣдуетъ приписать исключительно замиренію Бухары и вліянію Средне-Азіатской желѣзной дороги на развитіе торговли и промышленности.



Считаясь же съ наличностью природныхъ богатствъ Бухары, затронутыхъ только въ самой незначительной степени, со значительнымъ количествомъ трудолюбиваго и способнаго къ торговлѣ населенія надо полагать, что съ улучшеніемъ бухарскихъ путей сообщенія, удешевленіемъ и ускореніемъ перевозокъ и приливомъ въ Бухару свѣжихъ русскихъ творческихъ силъ, торговля операціи Бухары въ самое короткое время должны возрасти въ степени, размѣръ которой въ настоящее время нельзя и предвидѣть.

#### Хлопокъ.

Основной факторъ преуспѣянія Туркестана—хлопокъ не достигъ въ Бухарѣ той степени развитія, до которой онъ дошелъ въ русскихъ частяхъ Средней Азіи при нормальныхъ условіяхъ земледѣльческой культуры.

По количеству земледѣльческаго населенія, качеству почвы годныхъ для культуры хлопчатника земель и запаса свободныхъ водъ Бухара превышаетъ Ферганскую область, между тѣмъ количество вывозимаго изъ Бухары хлопка въ нѣсколько разъ меньше, чѣмъ изъ Ферганы, и цѣлый рядъ лѣтъ удерживается на одномъ уровнѣ отъ 1.100.000 до 1.300.000 пудовъ; между тѣмъ вывозъ хлопка изъ Ферганы за послѣдніе 15 лѣтъ съ одного милліона дошелъ до семи милліоновъ пудовъ, на сумму свыше ста милліоновъ рублей, чѣмъ и обусловливается экономическое процвѣтаніе населенія Ферганской области, усиленная работа російскихъ фабрикъ за счетъ вывоза въ Фергану фабрикатовъ, подвозъ въ Туркестанъ хлѣбовъ, увеличеніе доходности, обслуживающихъ Туркестанъ, російскихъ и туркестанскихъ желѣзныхъ дорогъ, приливъ въ Ферганскую область рабочихъ силъ и дѣятелей изъ центральной Россіи, исправное поступленіе въ казну государственныхъ повинностей, и весьма значительное поступленіе косвенныхъ налоговъ.

Бухара же, отъ которой за тотъ же періодъ времени справедливо было бы ожидать аналогичныхъ результатовъ, находится въ періодѣ застоя. Причины этого явленія заключаются въ слѣдующемъ:

а) система государственныхъ обложеній, своими особенностями тормозящая культуру въ Бухарѣ американскаго хлопчатника;

б) система торговыхъ обложеній въ Бухарѣ, лежащая особымъ гнетомъ на торговлю хлопкомъ;

в) крайній недостатокъ въ удобныхъ и дешевыхъ путяхъ сообщенія.

Первая причина заключается въ томъ, что Правительство Бухары облагаетъ посѣвы десятиннымъ сборомъ — хераджемъ по учету количества урожая опредѣляемаго специальными чиновниками — амляк



дарами. Фактическая оцѣнка не можетъ своевременно производиться по всей территоріи Бухары при недостаточномъ количествѣ чиновниковъ. Между тѣмъ, до оцѣнки размѣра урожая, населеніе не въ правѣ снимать посѣвовъ, въ виду чего американскій созрѣвшій хлопокъ, въ ожиданіи очереди своей оцѣнки, переставается, падаетъ съ кустовъ и въ значительной мѣрѣ утрачивается. Вслѣдствіе сего населеніе вынуждено засѣвать значительно болѣе дешевый видъ мѣстнаго хлопчатника, съ закрытыми плодовыми коробочками, удерживающимися на кустѣ продолжительное время безъ потерь. Только въ послѣдніе годы Бухарское правительство въ этомъ вопросѣ государственной важности пошло на уступки и усилило штаты разѣздныхъ оцѣночныхъ чиновниковъ, что дало серьезный толчекъ замѣщенію туземнаго дешеваго хлопка дорогимъ американскимъ.

Для населенія разница въ доходности того и другого вида хлопчатника огромная. Такъ, при урожаѣ съ десятины 100 пудовъ сырца валовой доходъ составляетъ:

100 пудовъ американскаго сырца по 4.50	450 р.
100 „ мѣстной гузы „ 2.60	260 р.

Разница на десятину 190 рублей или 40<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, другими словами, при общемъ вывозѣ изъ Бухары мѣстнаго хлопка въ количествѣ 1.200.000 пудовъ на сумму до 12 милліоновъ рублей Бухара не добираетъ около пяти милліоновъ рублей, которые она имѣла бы, какъ дополнительную премію, на культурѣ американскаго хлопчатника. Приблизительно эту же сумму теряетъ и Россія на меньшей платежной способности Бухарскаго населенія.

Система торговыхъ обложеній въ Бухарѣ такъ же падаетъ на оба вида хлопчатника въ тяжеломъ размѣрѣ.

Дѣло въ томъ, что все сырье въ Бухарскомъ ханствѣ для продажи обязательно поступаетъ въ опредѣленные, сдаваемые на откупъ, сараи, гдѣ оно облагается цѣлымъ рядомъ сборовъ, изъ которыхъ главные, какъ тараздарскіе (комиссіонные), чуляшъ (вѣсовой), чинакъ (рабочій), раисовскій (полицейскій) и прочіе, составляютъ въ общемъ до 20<sup>0</sup>/<sub>0</sub> стоимости сырца.

Американскій сырецъ поступаетъ въ такой сарай одинъ разъ, и затѣмъ отправляется на заводы, отнявъ у земледѣльца раньше до 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub> десятиннаго сбора (хотя по положенію назначено 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), и сборы въ сараѣ въ размѣрѣ 20<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Слѣдовательно, валовой доходъ съ десятины съ 450 рублей уменьшается до 293 рублей, а, за вычетомъ земледѣльческихъ расходовъ, чистая доходность на американскомъ хлопкѣ все же достигаетъ до 193 рублей.



При такомъ доходѣ американскій хлопчатникъ даже при Бухарской системѣ обложеній является болѣе выгоднымъ, чѣмъ посѣвы хлѣбныхъ злаковъ и мѣстнаго хлопка и нынѣ, съ возможностью замѣщать туземный хлопчатникъ американскимъ, слѣдуетъ ожидать болѣе значительныхъ посѣвовъ его въ Бухарскомъ ханствѣ.

Эта разница въ доходности сказывается особенно наглядно при подсчетѣ доходности мѣстнаго хлопка-гузы.

Гуза поступаетъ въ сараи дважды: первый разъ въ совершенно сыромъ видѣ, въ формѣ закрытой коробочки, и оставляетъ тамъ 20<sup>0</sup>/<sub>0</sub> своей стоимости. Второй разъ та же гуза, освобожденная отъ кожуры, поступаетъ вновь въ сараи, гдѣ снова облагается двадцатью процентами.

Стало быть, гуза теряетъ въ стоимости для производителя по дорогѣ на заводы: хераджъ 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и сборы въ сараѣ 40<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, въ общемъ до 55<sup>0</sup>/<sub>0</sub> съ 260 р. валового сбора, а за вычетомъ 100 рублей земледѣльческихъ расходовъ, чистая доходность сводится до 17 рублей.

Понятно, что такой незначительный доходъ не дѣлалъ хлопчатникъ выгодной культурой въ Бухарѣ и у населенія не было того сильнаго побудительнаго фактора къ посѣвамъ хлопчатника, въ видѣ огромной доходности, который въ русскихъ предѣлахъ Туркестана довелъ вывозъ его до десяти миллионовъ пудовъ на сумму до 125 миллионовъ рублей.

Въ послѣдніе годы, съ изобрѣтеніемъ специальныхъ гузолочныхъ машинъ, перерабатывающихъ коробочки гузы безъ предварительнаго ручного освобожденія ихъ отъ кожуры-чангалака, гуза стала поступать въ сараи только одинъ разъ и освободилась отъ двойного обложенія, что нѣсколько облегчило тяжесть этого налога, и съ того времени въ посѣвахъ хлопчатника замѣтенъ нѣкоторый прогрессъ, но въ общемъ культура мѣстнаго хлопчатника не даетъ еще особенно существенной разницы предъ посѣвами хлѣбныхъ злаковъ и поэтому быстрый ростъ посѣвовъ хлопка не можетъ имѣть мѣста, пока онъ не будетъ замѣщенъ американскимъ.

Наконецъ, отсутствіе удобныхъ и дешевыхъ путей сообщенія особенно тяжело ложится на хлопокъ, какъ вообще по дороговизнѣ гужевой подвозки, такъ и вслѣдствіе особенной политики въ размѣщеніи хлопкоочистительныхъ заводовъ, вызывающей ненужную дальнюю подвозку хлопка.

Дѣло въ томъ, что во всемъ остальномъ Туркестанѣ и даже въ Хивинскомъ ханствѣ, имѣющемъ одинаковые съ Бухарой укладъ и политическій строй, хлопкоочистительные заводы естественно стремятся



приблизиться къ мѣстамъ посѣвовъ хлопчатника и сооружаются безпрепятственно по всѣмъ деревнямъ-кишлакамъ. Поэтому, средняя стоимость подвозки къ заводамъ тамъ не превышаетъ 5 копѣекъ на пудъ сырца или 16 коп. на пудъ волокна.

Въ Бухарѣ же всѣ заводы расположены только по станціямъ Средне-Азіатской желѣзной дороги и въ городахъ Керки и Термезъ. Сооруженіе же заводовъ въ кишлакахъ Бухарскимъ правительствомъ пока не разрѣшается. Благодаря этому средняя гужевая подвозка за дальностью разстояній значительно выше, чѣмъ въ остальномъ Туркестанѣ. А такъ какъ возить приходится гузу въ коробкѣ, содержащей 25% ненужнаго балласта-кожуры, то въ общемъ подвозка обходится до 15 копѣекъ за пудъ гузы или 60 к. за пудъ волокна.

Совокупность всѣхъ изложенныхъ причинъ дѣлаетъ въ настоящее время культуру хлопчатника въ Бухарѣ недостаточно выгодной и поэтому, дойдя тамъ до 1.300.000 пудовъ, дальнѣйшее развитіе этой культуры приостановилось.

Урегулированіе торговыхъ обложеній и разрѣшеніе сооруженія заводовъ въ кишлакахъ, при ясно сознанной Бухарскимъ правительствомъ необходимости въ коренныхъ реформахъ, является его ближайшей серьезной задачей въ общихъ интересахъ Бухарскаго населенія и финансовыхъ (фискальныхъ) цѣляхъ самаго Бухарскаго правительства.

Наконецъ, сооруженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ центральной Бухарѣ сведетъ стоимость подвозовъ до минимума, какъ въ остальномъ Туркестанѣ, и тѣмъ значительно увеличится доходность Бухарскаго земледѣльца отъ посѣвовъ хлопчатника.

И только тогда эта культура въ Бухарѣ достигнетъ надлежащаго развитія. Бухарскіе земледѣльцы, какъ и въ остальномъ Туркестанѣ, благодаря особенной выгоды американскаго хлопчатника передъ всѣми культурами, усилятъ его посѣвы; и можно ожидать, что въ короткій десятилѣтній періодъ Бухара естественными путями, безъ всякихъ внѣшнихъ воздѣйствій и даже безъ орошенія новыхъ земель, а только замѣной посѣвовъ хлѣбовъ хлопчатникомъ дастъ такое же количество хлопка, какъ и Ферганская область, т.-е. семь милліоновъ пудовъ, что составитъ около 30% потребленія всей Россійской имперіи или 60% ввозимаго нынѣ въ Россію изъ-за границы хлопка.

Всѣ побочные продукты хлопчатника имѣютъ нынѣ серьезное промышленное и экономическое значеніе, какъ для мѣстнаго населенія, такъ и для центральной Россіи.

Хлопковые:  
сѣмя, жмыхъ, масло,  
стебли.

Не представляя еще недавно какой-либо реаль-



ной цѣнности и не находя для себя утилитарнаго назначенія, хлопковое сѣмя еще 15 лѣтъ назадъ въ Туркестанѣ частью уничтожалось, какъ обременительный балластъ на заводахъ.

Затѣмъ, оно нашло примѣненіе, какъ дешевое топливо, а также шло на кормъ скоту, и только съ сооруженіемъ въ Туркестанѣ раціональныхъ промышленныхъ маслобойныхъ заводовъ хлопковое сѣмя заняло въ краѣ причитающееся ему, по важному значенію, мѣсто и достигло нормальной своей оцѣнки.

Въ Ферганской области до 1898 года не было ни одного маслобойнаго завода, а теперь тамъ имѣется 14 заводовъ, перерабатывающихъ на масло и жмыхи 12 милліоновъ пудовъ сѣмянъ, изъ общаго количества 14 милліоновъ пудовъ сѣмянъ въ Ферганѣ.

Въ Бухарскомъ же ханствѣ до послѣдняго времени не было ни одного маслобойнаго завода, и таковой, небольшихъ размѣровъ, впервые сооруженъ въ Новой Бухарѣ только въ 1910 г.

Въ настоящее время въ Бухарѣ имѣется около двухъ съ половиной милліоновъ пудовъ сѣмянъ, изъ коихъ часть идетъ на посѣвы, а большая часть на примитивныхъ ручныхъ и конныхъ прессахъ перерабатывается на масло и жмыхъ. Но потребление хлопковаго масла и жмыховъ въ Бухарѣ за послѣдніе годы на столько возрасло, что Бухара нынѣ не довольствуется своей наличностью и требуетъ пополненія ихъ извнѣ. Такъ, въ 1910 году въ Бухару было доставлено изъ Закаспійской и Ферганской областей 176.315 пудовъ американскихъ хлопковыхъ сѣмянъ.

При нынѣшней стоимости сѣмянъ въ 75 коп. за пудъ общее потребленіе ихъ въ Бухарѣ доходить до суммы въ два милліона рублей.

Сѣмя съ хлопкоочистительныхъ заводовъ развивается по всему Бухарскому ханству и является однимъ изъ крупныхъ перевозимыхъ грузовъ гужемъ и по Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ въ мѣстномъ сообщеніи. Послѣдняя въ 1910 г. развезла въ обѣ стороны 1.621.700 пудовъ сѣмянъ.

Прогрессъ въ перевозкахъ сѣмянъ, масла и жмыховъ по всей Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ въ мѣстномъ сообщеніи явствуетъ изъ слѣдующихъ данныхъ.

#### Перевозка сѣмянъ:

1902 годъ . . . . .	1.729.395 пуд.
1904 „ . . . . .	2.287.332 „
1906 „ . . . . .	4.174.479 „
1908 „ . . . . .	5.080.569 „
1909 „ . . . . .	6.511.236 „



Перевозка хлопкового масла:

1905 годъ . . . . .	651.556 пуд.
1907 „ . . . . .	924.999 „
1909 „ . . . . .	1.102.876 „

Перевозка жмыховъ:

1905 годъ . . . . .	308.356 пуд.
1906 „ . . . . .	669.343 „
1907 „ . . . . .	1.113.902 „
1909 „ . . . . .	1.758.407 „

Побочный продуктъ хлопчатниковый стебель въ количествѣ свыше 10 милліоновъ пудовъ служить для населенія топливомъ, особенно въ безлѣсныхъ низовыхъ долинахъ Бухары, лишенныхъ другого рода топлива.

Дальнѣйшее развитіе культуры хлопчатника въ Бухарѣ вызоветъ соотвѣтственное развитіе сооруженія хлопкоочистительныхъ и маслобойныхъ заводовъ, а хлопковое сѣмя займетъ въ Бухарѣ такое же важное положеніе, какъ оно заняло въ Ферганской области, откуда въ настоящее время масло въ количествѣ около двухъ милліоновъ пудовъ на сумму 8 милліоновъ рублей вывозится въ центральную Россію, а жмыхи, въ количествѣ около трехъ милліоновъ пудовъ, на сумму полутора милліона рублей, экспортируются за границу черезъ Красноводскъ — Баку — Батумъ.

Усиленіе культуры хлопчатника создало пере-  
воротъ въ дѣлѣ снабженія Туркестана зерновымъ хлѣбомъ и мукой. Каждая десятинна земли, отданная подъ хлопчатникъ, потребовала подвоза хлѣба извнѣ, изъ центральной Россіи и Семирѣчья. Съ другой стороны, недостатокъ въ хлѣбѣ побудилъ мѣстное населеніе заняться усиленными посѣвами его на бесплодныхъ до послѣднихъ лѣтъ горныхъ склонахъ Ура-Тюбинскаго, Джизакскаго и Катта-Курганскаго уѣздовъ.

Хлѣбъ.

Бухара въ настоящее время также въ значительной мѣрѣ питается привознымъ хлѣбомъ, доставленнымъ въ 1910 году по Средне-Азіатской дорогѣ въ количествѣ 1.320.000 пудовъ. Съ постройкой дороги увеличеніе посѣвовъ хлопчатника въ Бухарѣ неминуемо должно вызвать соотвѣтственное увеличеніе снабженія Бухары привознымъ хлѣбомъ изъ центральной Россіи, и отчасти изъ юго-восточнаго района, гдѣ пустующіе нынѣ горные склоны Бухары, будутъ засѣваться пшеницей.

Этотъ горный районъ долженъ сдѣлаться поставщикомъ хлѣба для всей низовой Бухары, которая, взаменъ этого, разовьетъ у себя культуру хлопчатника.



**Животные продукты.**

Весьма значительная наличность домашних животных въ Бухарѣ, доходящая нынѣ до 21.510.000 головъ, естественно даетъ соотвѣтственно большое количество продуктовъ, частью потребляемыхъ на мѣстѣ, а частью вывозимыхъ въ центральную Россію и за границу.

Вывозъ живого скота пока незначителенъ и въ 1910 году вывезено всего 38.000 головъ.

Главные продукты скотоводства—шерсть и шкуры въ двухъ третяхъ перерабатываются въ Бухарѣ на мѣстѣ для собственныхъ надобностей и для вывоза въ готовыхъ издѣліяхъ, и только одна треть вывозится въ сыромъ видѣ.

Главное мѣсто по количеству занимаетъ овечья и верблюжья шерсть. По вывозу вообще изъ Туркестана шерсть имѣетъ весьма серьезное значеніе. Такъ, въ 1907 году было вывезено всего по Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ:

Изъ Сыръ-Дарьинской области	266.747	пуд.
„ Закаспійской	214.019	„ <sup>1)</sup>
„ Ташъ Кенри	40.283	„ <sup>2)</sup>
„ Самаркандской	19.406	„
„ Ферганской	40.834	„
„ Бухарскаго ханства	147.088	„

*Примѣчаніе* <sup>1)</sup>. Сюда включена транзитная персидская шерсть, регистрируемая Асхабадской таможней.

2) Транзитная афганская шерсть.

Черезъ 3 года, въ 1910, году, изъ Бухары было вывезено уже въ центральную Россію и за границу 215.600 пудовъ шерсти на сумму 1.293.600 рублей и около 500.000 пудовъ было переработано на мѣстѣ населеніемъ при производствѣ ковровъ, мѣшковъ, веревокъ, войлоковъ и тканей.

Шерсть въ сыромъ и переработанномъ видѣ составляетъ крупный предметъ внутренней торговли и гужевой перевозки.

Въ числѣ вывозимой изъ Бухары шерсти небольшое количество получается транзитомъ изъ Афганистана, по досмотрѣ ея таможнями, расположенными по рѣкѣ Аму-Дарьѣ.

Шкуры животныхъ и въ мѣстной торговлѣ, и въ экспортѣ также занимаютъ видное мѣсто.

Овцы, дающія всемірно извѣстныя каракулевыя шкурки, разводятся успѣшно и даютъ высокаго качества товаръ только въ Бухарскомъ ханствѣ и отчасти въ Афганистанѣ, и всѣ попытки культивировать каракулевыхъ овецъ въ Россіи и заграницей не давали положительныхъ результатовъ. Въ перечнѣ вывозимаго изъ Бухары сырья каракулевыя шкурки



занимають первое мѣсто послѣ хлопка. Такъ въ 1910 году изъ Бухары было вывезено каракулевыхъ шкурокъ и мерлушекъ 46.300 пудовъ на сумму 12.205.000 рублей, а хлопка въ томъ же году было вывезено изъ Бухары на сумму 13.365.000 руб.

Засимъ, разныхъ шкуръ—верблюжьихъ, лошадиныхъ, рогатаго скота, овечьихъ и дикихъ животныхъ—бѣлки, лисицы, волка, кошекъ, кроликовъ, лосей, оленей, сурковъ вывезено 141.127 пудовъ на сумму 943.000 рублей.

Кромѣ шкуръ, перерабатываемыхъ на мѣстѣ для собственныхъ надобностей въ Бухарѣ, изъ овчины, освобожденной отъ шерсти, вырабатывается высокаго качества меша, идущая въ Бухарѣ на шитье брюкъ и мягкихъ сапогъ. Излишекъ же выработанной меши вывезенъ въ 1910 году въ Россію въ количествѣ 25.600 пудовъ на сумму 385.000 рублей.

Въ Бухарѣ широко развито производство изъ шерсти ковровъ и войлоковъ; въ 1910 году вывезено въ Россію и за границу 24.600 пудовъ ковровъ на сумму 738.000 рублей. Часть войлоковъ вывозится въ остальной Туркестанъ и славится своими весьма добротными качествами. Потребленіе войлоковъ на мѣстѣ очень крупное, такъ какъ они повсемѣстно въ Бухарѣ употребляются для покрытія кибитокъ, защиты товаровъ при гужевой перевозкѣ отъ влаги и тренія и для верблюжьихъ попонъ.

Такимъ образомъ, Бухара вывезла въ 1910 году въ Россію по Средне-Азіатской дорогѣ животныхъ продуктовъ, кромѣ живого скота и битого мяса:

Шерсти . . .	215.600 пуд. на	1.293.600 руб.
Каракуля . . .	46.300 " "	12.205.000 "
Шкуръ . . .	46.727 " "	373.800 "
Овчинъ . . .	95.000 " "	570.000 "
Меша . . .	25.600 " "	385.000 "
Ковровъ . . .	24.600 " "	738.000 "

Итого . . 453.827 пуд. на 15.565.400 руб.

Изъ этого количества 80% продуктовъ приходится на южную Бухару, откуда они гужемъ подвозятся къ Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ. А такъ какъ внутри ханства обращается еще двойное количество животныхъ продуктовъ въ мѣстномъ товарномъ обмѣнѣ, то по главнымъ южнымъ выючнымъ дорогамъ ежегодно перемѣщается до полутора милліоновъ пудовъ животнаго сырья и готовыхъ изъ него издѣлій.

Бухара является колыбелью Туркестанскаго шелководства и шелкопряденія благодаря прекраснымъ климатическимъ условіямъ и обилію тутовыхъ деревьевъ. Послѣднія въ Бухарѣ, въ орошенныхъ мѣст-

Шелководство.



ностяхъ, весьма распространены, такъ какъ, давая хорошую тѣнь, тутовникъ обсаживается повсюду на краяхъ дорогъ и арыковъ, гдѣ они берегутъ воду отъ испаренія. Поэтому тутъ не требуетъ спеціальнаго устройства садовъ, съ протекающими отсюда расходами и использованием дорогихъ культурныхъ земель. Обиліе же арыковъ даетъ достаточное количество кормоваго листа для значительнаго развитія въ Бухарѣ шелководства.

Сухіе коконы вывозятся за границу, главнымъ образомъ, въ Марсель и Миланъ, а ткани въ центральную Россію и остальной Туркестанъ, гдѣ онѣ славятся своимъ качествомъ. Вывозится только половина производства, а остальная остается въ Бухарѣ для мѣстнаго потребленія.

Въ 1910 году шелкъ въ издѣліяхъ, сырцѣ и коконахъ вывезенъ изъ Бухары въ количествѣ 25.000 пудовъ на сумму 2.500.000 рублей, что съ мѣстнымъ потребленіемъ составляетъ 5.000.000 рублей.

Значеніе шелководства въ экономической жизни Бухары особенно выясняется, если принять во вниманіе, что оно не требуетъ затратъ и расходовъ, занимаются имъ исключительно дѣти и женщины, а между тѣмъ оно является серьезнымъ побочнымъ подспорьемъ сельскаго населенія. Пряденіемъ и тканіемъ занимаются также женщины, и только трудная окраска, требующая особаго искусства и опыта, остается въ рукахъ мужчинъ.

Съ повышеніемъ стоимости коконовъ на міровомъ рынкѣ и снабженія Бухарскаго населенія здоровой целулярной контрольной греной, тутоводство и шелководство въ Бухарѣ замѣтно прогрессируетъ и привлекаетъ все большее вниманіе населенія. Установившійся же прочный вывозъ, въ значительной мѣрѣ поднявъ цѣны шелка во всѣхъ видахъ на мѣстѣ, отчасти освободилъ производителей отъ тяжелой опеки туземныхъ скупщиковъ, и нынѣ тормозящимъ гнетомъ остается только система правительственныхъ обложеній въ Бухарѣ. Съ дальнѣйшимъ урегулированіемъ торговыхъ обычаевъ и облегченіемъ обложеній шелководство въ Бухарѣ должно принять весьма широкіе размѣры, въ силу всѣхъ благопріятныхъ къ тому условій.

Затѣмъ усиленіе переработки коконовъ на мѣстѣ прекратитъ невыгодный вывозъ шелка за границу въ сыромъ видѣ, и будутъ вывозиться только готовые ткани, которыя оставятъ на мѣстѣ добавочную за переработку стоимость.

Параллельно съ этимъ должно развиваться на мѣстѣ и производство грены. Насколько плохо это серьезное дѣло обстоитъ въ Бухарѣ можно судить потому, что тамъ нѣтъ ни одного гренажнаго заведенія, и вся



грена получается изъ Турціи и Ферганской области; въ Ферганѣ же мѣстная грена уже удовлетворяетъ половину всей потребности Ферганскихъ шелководовъ.

Бухарская почва особенно благопріятна для широкаго развитія огородничества, произведенія коего здѣсь отличаются особыми вкусовыми достоинствами и обильнымъ содержаніемъ сахаристыхъ веществъ.

**Огородничество.**

Бухарскія дыни, особенно изъ мѣстъ, прилежающихъ къ рѣкѣ Аму-Дарьѣ, извѣстны всей Россіи и вывозятся ежегодно въ количествѣ до 100.000 пудовъ.

Болѣе обширному экспорту дынь изъ южной части Бухары, гдѣ ихъ разводится особенно большое количество, препятствуетъ только отсутствіе въ Бухарѣ въ данномъ районѣ скорыхъ и дешевыхъ подъѣздныхъ путей къ Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ. Съ проложеніемъ таковыхъ, количество вывозимыхъ дынь можетъ въ ближайшіе же годы дойти до 500.000 пудовъ, ибо требованіе на бухарскія дыни изъ Россіи и остального Туркестана настолько превышаетъ предложеніе, что за нѣсколько лѣтъ дыни на мѣстѣ возрасли въ цѣнѣ съ 5 до 20 рублей за сотню, и если бы мѣстные торговые условія были нормальны, то бахчи подъ дынями приносили бы земледѣльцамъ до 700 руб. волового дохода съ десятины, т.-е., въ три раза болѣе доходности мѣстнаго хлопчатника и въ полтора раза болѣе доходности туземца Ферганской области отъ посѣвовъ американскаго хлопчатника.

Засимъ, въ остальной Туркестанъ изъ Бухары вывозится морковь и лукъ.

Мѣстная свекла отличается особой сахаристостью, доходящей до 26% содержанія сахара, и будущіе сахарные заводы въ Бухарѣ будутъ имѣть, въ отношеніи выгоды переработки мѣстной свеклы, весьма благопріятныя условія.

Огородничество въ Бухарѣ является важнымъ питательнымъ подспорьемъ сельскаго населенія, такъ какъ, при мѣстныхъ климатическихъ условіяхъ, является особенная потребность въ растительной пищѣ и туземцы почти круглый годъ питаются, на ряду съ хлѣбомъ и рисомъ, огородными продуктами.

Проектируемая Бухарская желѣзная дорога будетъ имѣть значительное количество грузовъ по перевозкѣ продуктовъ огородничества въ центральную Россію и остальной Туркестанъ.

Эти двѣ отрасли земледѣлія, главнымъ образомъ, развиты въ южной части Бухары. Фрукты и виноградъ составляютъ существенную часть питанія населенія. Избытокъ же винограда въ высушенномъ видѣ вывозится по Средне-Азіатской дорогѣ въ Центральную Россію. Въ 1910 году было вывезено кишмиша и изюма 292.000 пудовъ на сумму 525.000 руб.

**Садоводство и виноградарство.**



Обиліе винограда въ послѣднее время создало на мѣстѣ винодѣльческую промышленность и въ томъ же году по Средне-Азіатской дорогѣ было перевезено въ обѣ стороны въ предѣлахъ Бухарскаго ханства винограднаго вина 82.000 пудовъ.

Несомнѣнно, что съ удешевленіемъ перевозки вывозъ кишмиша и вина будетъ прогрессировать, и садоводство разовьется въ еще болѣе значительной степени, такъ какъ юго-восточныя горныя равнины Бухары весьма благопріятны для садоводства и виноградарства; виноградъ успѣшно произрастаетъ до высоты въ 5.000 футовъ надъ уровнемъ моря. Дикій виноградъ попадается даже на высотѣ до 7.000 фут.

Извѣстный въ Россіи высокій сортъ мускатнаго кишмиша доставлялся исключительно изъ Каршинскаго бекства въ бассейнѣ рѣки Кашка-Дарьи.

Превосходные персики, гранаты, яблоки и груши южной Бухары въ настоящее время не могутъ вывозиться изъ-за бездорожья, но по урегулированіи этого вопроса центральная Россія получитъ новый весьма значительный районъ, откуда будетъ получать фрукты превосходнаго качества.

Дикорастущіе орѣхи и фисташки, образующіе въ горныхъ частяхъ Бухары огромные лѣса въ сотни квадратныхъ верстъ, вывезены въ 1910 году въ количествѣ только 20.100 пудовъ, хотя на Бухарскую фисташку есть требованіе даже изъ за границы. Принимая же во вниманіе обиліе лѣсовъ орѣха и фисташки можно ожидать, что, съ удешевленіемъ и ускореніемъ перевозки орѣха и фисташекъ изъ горныхъ районовъ Бухары, вывозъ ихъ долженъ принять весьма крупныя размѣры.

#### Табакководство.

Потребленіе табака весьма широко распространено среди Бухарскихъ туземцевъ обоюго пола въ формѣ куренія и жеванія. Для обоихъ цѣлей до сихъ поръ употреблялись исключительно два сорта мѣстныхъ табаковъ, и только въ послѣднее время усиливается потребленіе папиросъ и табаковъ, привозимыхъ изъ центральной Россіи и остального Туркестана.

Привозъ табака прогрессируетъ въ замѣтной степени и въ 1910 году достигъ 38.000 пудовъ на сумму 1.520.000 руб.

Лучшій въ Туркестанѣ по качествамъ туземный табакъ для мѣстнаго потребленія считается изъ района отъ Катта-Курганскаго уѣзда до Шахризязбскаго бекства въ Бухарскомъ ханствѣ, гдѣ его нынѣ собираютъ до 100.000 пудовъ. Этотъ табакъ во внутренней торговлѣ занимаетъ крупное мѣсто и табакководство здѣсь имѣетъ все данныя для широкаго будущаго развитія и снабженія всѣхъ низовыхъ долинъ Бухары.



Сѣно и саманъ (солома) приобрѣтають въ Туркестанѣ въ послѣднее время важное значеніе. Сѣно и саманъ.

Увеличеніе площади посѣвовъ хлопчатника, за счетъ сокращенія посѣва хлѣбовъ и кормовыхъ травъ, вызвало недостатокъ въ таковыхъ на мѣстахъ усиленнаго развитія хлопководства. Благодаря этому перевозка сѣна по Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ изъ года въ годъ значительно увеличивается. Недостатокъ же въ искусственно выращиваемомъ сѣнѣ на культурныхъ земляхъ вызвалъ въ послѣдніе годы подвозъ дикорастущаго сѣна въ Ферганскую и Закаспійскую области изъ далекихъ степей, перерѣзанныхъ Ташкентской желѣзной дорогой, вплоть до Оренбурга.

Въ 1910 году Средне-Азіатская желѣзная дорога перевезла сѣна и самана 251.245 пудовъ, изъ коихъ на участкѣ дороги въ предѣлахъ Бухарскаго ханства перевезено въ обѣ стороны 28.900 пудовъ.

По сооруженіи Бухарской желѣзной дороги, имѣющей обслуживать юго-восточные горные склоны, обильные прекрасными кормовыми травами, и при усиленіи культуры хлопчатника въ Бухарѣ, здѣсь должно повториться то же явленіе, что и въ остальномъ Туркестанѣ, и передвиженіе сѣна изъ юго-восточной Бухары къ низовымъ долинамъ ханства и въ остальной Туркестанѣ должно принять соотвѣтственно широкіе размѣры.

Берега Аму-Дарьи отъ Аральскаго моря до Афганской границы и многочисленные острова по рѣкѣ покрыты огромными густыми зарослями лакричнаго кустарника. Лакричный корень.

Корень лакрицы требуется въ промышленности, особенно за границу, въ неограниченномъ количествѣ и до послѣдняго времени вывозился только съ Кавказа. Лишь послѣдніе годы Аму-Дарьинскій корень привлекъ къ себѣ вниманіе и сдѣлался продуктомъ экспорта. Вывозъ его въ 1910 году достигъ уже 176.500 пудовъ высушеннаго корня.

Общее же количество произрастающей лакрицы, судя по занимаемому ею пространству, исчисляется въ десятки милліоновъ пудовъ, а быстрый ростъ ея и благопріятныя почвенныя условія обезпечиваютъ ей многомилліонный вывозъ безъ истощенія зарослей.

Въ то же время лакричный корень является совершенно новымъ источникомъ заработка кочевого населенія, расположеннаго по Аму-Дарьинскому бассейну.

Въ настоящее время лакричный корень собирается только въ мѣстахъ, ближайшихъ къ станціи Чарджуй, Средне-Азіатской желѣзной дороги, а самыя богатые заросли на югѣ Бухары не могутъ выносить дорогой перевозки и явятся предметомъ эксплуатаціи



только съ удешевленіемъ ихъ провоза по проектируемой желѣзной дорогѣ.

**Топливо.**

Бухара, какъ и весь Туркестанъ, крайне нуждается въ древесномъ и минеральномъ топливѣ. Въ низовыхъ долинахъ Бухары на топливо идетъ большое количество фруктовыхъ деревьевъ. Изъ Самаркандской и Ферганской областей каменный уголь не можетъ доставляться въ Бухару въ достаточномъ количествѣ вслѣдствіе малой выработки на мѣстѣ, и поэтому въ 1910 году каменнаго угля въ Бухару доставлено было только 34.000 пудовъ.

Подвозъ саксауловыхъ дровъ изъ песчаныхъ степей Закаспійской и Сыръ-Дарьинской областей также незначителенъ.

Между тѣмъ горы юго-восточной Бухары имѣютъ колоссальные запасы каменнаго угля, во многихъ мѣстахъ выходящаго на поверхность, а огромныя песчаныя степи по берегамъ Аму-Дарьи обильны саксуальными зарослями. Горные же склоны по бассейнамъ рѣкъ Вахша, Сурхана, Кашка-Дарьи и Кафирнигана, въ раіонахъ, обслуживаемыхъ будущей Бухарской желѣзной дорогой, весьма богаты лѣсными породами.

Въ виду этого, сооруженіе въ данныхъ раіонахъ желѣзной дороги вызоветъ къ жизни эти дремлющія богатства и весь Туркестанъ получитъ неисчерпаемый источникъ минеральнаго и древеснаго топлива, за счетъ коего будутъ сберегаться фруктовые сады и будетъ положенъ предѣлъ оголенію песковъ вдоль линій Ташкентской и Средне-Азіатской желѣзныхъ дорогъ, что является нынѣ жгучимъ очереднымъ вопросомъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ горные лѣса дадутъ большое количество разнообразнаго строительнаго матеріала превосходныхъ качествъ, а въ особенности орѣховый наплывъ, который по количеству и цѣнности займетъ выдающееся мѣсто и пріобрѣтетъ міровое значеніе.

**Соль.**

Въ Туркестанѣ повсемѣстно ощущается серьезный недостатокъ въ доброкачественной поваренной соли. Снабжающая всю Ферганскую область станція Посетовка доставляетъ изъ Камышъ-Курганскихъ озеръ соль весьма низкаго качества съ примѣсью магnezіальныхъ солей, придающихъ ей горьковатый вкусъ. Самаркандская область питается сильно окрашенной въ розовый цвѣтъ, отъ примѣси органическихъ веществъ, солью изъ ближайшихъ пограничныхъ бухарскихъ горъ. Каменная соль съ острова Челекена, употребляемая въ Закаспійской области, имѣетъ также крупныя недостатки.

И только великолѣпная соль, представляющая химически чистый хлористый натръ и образующая



огромныя горы, съ пластами до 1000 футъ толщины, въ юго-восточной Бухарѣ, отвѣчаетъ всѣмъ требованіямъ, какія могутъ предъявляться къ высшимъ сортамъ соли.

Но дальность и дороговизна гужевой перевозки не даютъ возможности мѣстному населенію разрабатывать эту соль для вывоза. Только съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ ближе къ раіону соляныхъ залежей, Бухарская соль явится крупнымъ поставщикомъ соли для всего края и дастъ много груза для Средне-Азіатской желѣзной дороги и будущей Бухарской дороги.

Развивающаяся въ Бухарѣ промышленность и увеличеніе потребительской способности населенія сказываются на увеличеніи привоза въ Бухарское ханство нефтяныхъ продуктовъ.

Въ 1910 году въ Бухарское ханство было доставлено по Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ:

нефти и нефтя-				
ныхъ остатковъ	287.000	пуд.	на сумму	172.200 руб.
керосина . . .	419.000	"	"	670.400 "
нефтяныхъ маселъ	9.000	"	"	45.000 "

Такимъ образомъ, за семилѣтній періодъ съ 1903 года, когда въ Бухару было доставлено всего 300.000 пудовъ керосина, потребление его увеличилось на 40%, и это увеличеніе неуклонно продолжается и по нынѣ.

Но въ южной Бухарѣ, какъ и въ остальномъ Туркестанѣ, имѣются значительныя площади нефтеносныхъ земель, которыя для своего оживленія ждутъ только проведенія дешевыхъ путей сообщенія. И Бухара, какъ и Ферганская и Закаспійская области, со временемъ сдѣлается крупнымъ центромъ нефтяной промышленности, а вывозъ ея продуктовъ увеличитъ благосостояніе мѣстнаго населенія и дастъ обильный источникъ грузовъ Бухарской и Средне-Азіатской желѣзнымъ дорогамъ.

Сравнительно быстрый ростъ экономическаго благосостоянія, внесеннаго русскими въ Бухару, несмотря на тягостныя условія мѣстнаго неустройства, вызвалъ и соотвѣтственное увеличеніе потребления сахара и чая.

Чай для бухарскаго туземнаго населенія сдѣлался насущной необходимостью и меньшее его потребленіе, сравнительно съ остальнымъ Туркестаномъ, зависитъ только отъ небольшой покупательской способности населенія.

Тѣмъ не менѣе, привозъ чая въ Бухару въ 1910 году достигъ 237.445 пудовъ на сумму 7.470.000 рублей, что при общемъ количествѣ жителей Бухары

Нефтяные  
продукты.

Сахаръ, чай.



въ 3.795.000 душъ составляетъ на душу 2 рубля. Такъ какъ въ Ферганской области при двухъ милліонахъ болѣе состоятельнаго населенія привозъ чая въ 1910 году достигъ 238.795 пудовъ на сумму 7.440.000 рублей, т.-е. 3. р. 75 коп. на душу, то отсюда является возможность учесть и ближайшій прогрессъ во ввозѣ чая въ Бухару, когда, съ сооруженіемъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, экономическое процвѣтаніе населенія достигнетъ предѣловъ нынѣшняго положенія населенія Ферганской области.

Привозъ сахара такъ же быстро растетъ, и съ 1903 года, когда было доставлено въ Бухару 150.000 пудовъ сахара импортъ къ 1910 году увеличился до 600.000 пудовъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ усилился привозъ изъ центральной Россіи картофельной патоки, которой доставлено въ Бухару въ 1910 году 46.000 пудовъ на сумму 184.000 рублей.

Потребность въ сахаристыхъ веществахъ, за дороговизною сахара и патоки, пополняется нынѣ сладкимъ, сгущеннымъ до твердой консистенціи, сокомъ дынь и прессованными ягодами тутовника, которыя и представляютъ собой значительный по количеству товаръ внутренняго обмѣна.

Камень, извѣсть.

Вся низовая Бухарская долина, обслуживаемая Средне-Азіатской желѣзной дорогой, не имѣетъ своего строительнаго и известковаго камня. И только ближайшіе къ станціи Кермине горы снабжаютъ данную часть Бухары этимъ строительнымъ матеріаломъ не высокихъ качествъ. Хорошій же строительный камень въ Бухару — столицу Бухарскаго ханства, — доставляется гужемъ изъ района будущей Бухарской желѣзной дороги.

Въ 1910 году со станцій Средне-Азіатской дороги въ предѣлы Бухарскаго ханства было перевезено въ мѣстномъ сообщеніи и за предѣлы Бухары всего:

Алебастра . . . . .	20,767 пуд.
Извести . . . . .	251.275 „
Известняка . . . . .	82.635 „

Въ виду же обильнаго количества строительнаго камня, алебастра, известняка и мрамора превосходныхъ качествъ въ юго-восточномъ районѣ Бухары, къ которому проектируемая желѣзная дорога подойдетъ довольно близко, мѣстное населеніе въ безплодныхъ для нихъ нынѣ каменныхъ породахъ найдетъ новый значительный промыселъ и эти грузы будутъ перевозиться по желѣзнымъ дорогамъ въ количествѣ милліоновъ пудовъ.

Разные грузы.

Въ центральной Россіи нѣтъ ни одной отрасли промышленности, которая не нашла бы сбытъ своихъ



произведений въ Среднюю Азію вообще и въ Бухарское ханство въ частности.

Металлы въ сыромъ видѣ и издѣліяхъ, стекло листовое и посуда, фарфоръ, мануфактура, напитки, сахаръ, кондитерскій товаръ, предметы домашняго обихода, комфорта и роскоши, бумага, кожаный товаръ, краски, косметика, мыло, патока, свѣчи, спички—все доставляется въ Бухару въ значительномъ количествѣ, ихъ потребление растеть изъ года въ годъ, значительно превосходя душевое потребление населенія центральной Россіи.

Тѣсное общеніе Россіи съ Туркестаномъ и сближеніе народностей, происходящее вслѣдствіе облегченія сношеній Средне-Азіатскими желѣзными дорогами, дѣйствуетъ культивирующимъ образомъ на туземное населеніе, знакомитъ его ближе съ предметами обихода культурныхъ сосѣдей, вызываетъ въ немъ стремленіе къ использованию культурныхъ продуктовъ, прививаетъ новыя привычки и потребности.

Вслѣдствіе этого желѣзныя дороги находятъ ежегодно непредвидѣнные источники товарнаго обмѣна всѣхъ классовъ, каковыя подъ рубрикой „разный грузъ“ достигли въ привозѣ по Бухарскому участку Средне-Азіатской желѣзной дороги съ 4.600.000 пудовъ въ 1903 году до семи милліоновъ пудовъ въ 1910 году.

Грузооборотъ проектируемой Бухарской желѣзной дороги можно опредѣлить по аналогіи съ участкомъ Средне-Азіатской дороги, пересекающимъ Ферганскую область.— Южная Бухара по размѣрамъ годной земли, по количеству населенія и оросительныхъ водъ, по благопріятнымъ климатическимъ и почвеннымъ условіямъ стоитъ много выше Ферганской области; тѣмъ не менѣе за послѣдніе десять лѣтъ Фергана, благодаря желѣзной дорогѣ, достигла значительнаго экономическаго роста, который и можетъ служить аналогичнымъ показателемъ для южной части Бухарскаго ханства

Приводимъ грузооборотъ главнѣйшихъ категорій грузовъ участка Андижанъ — Мельниково Средне-Азіатской желѣзной дороги въ предѣлахъ Ферганской области, длиною 178 верстъ.

Вѣроятные грузы проектированной дороги.

Отправление за 1909—1910 годы:

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	1909 г.	1910 г.	Среднее за два года.
Хлопокъ очищенный . . . .	6.685.604	5.575.018	6.130.311
„ неочищенный . . . .	51.848	30.578	41.210
Сѣмя хлопковое . . . . .	3.391.432	2.896.661	3.144.047



НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА.	1909 г.	1910 г.	Среднее за два года.
Жмыхи хлопковые . . . . .	1.328.207	720.686	1.024.447
Масло хлопковое . . . . .	858.455	1.343.145	1.100.800
Рисъ . . . . .	116.845	36.976	76.910
Шелкъ, коконы . . . . .	97.033	93.599	95.316
Табакъ . . . . .	3.697	3.974	3.835
Овощи . . . . .	55.036	35.056	45.046
Нефть . . . . .	50.076	117.469	83.772
Керосинъ . . . . .	90.700	241.658	166.179
Каменный уголь . . . . .	361.259	410.453	385.856
Овчины, шкуры . . . . .	174.633	175.480	175.056
Шерсть . . . . .	29.009	37.535	33.272
Войлокъ . . . . .	8.867	10.875	9.871
Ковры . . . . .	3.883	6.956	5.419
Хлѣбные грузы . . . . .	223.661	667.253	445.457
Дрова . . . . .	20.053	37.150	28.602
Лѣсной матеріалъ . . . . .	46.540	77.936	62.238
Вино, водка, пиво . . . . .	60.249	75.640	67.945
Сахаръ . . . . .	22.684	48.231	35.607
Чай . . . . .	37.124	45.597	41.360
Соль . . . . .	926.927	740.618	833.773
Желѣзо, чугунъ . . . . .	49.417	62.861	56.139
Мануфактура . . . . .	217.135	243.002	230.069
Сѣно . . . . .	2.565	12.706	7.635
Мыло . . . . .	66.540	84.173	75.357
Изюмъ, фрукты . . . . .	446.231	265.969	356.100
Рогатый скотъ штукъ . . . . .	216	102	159
Овцы . . . . .	35.669	20.428	28.048
Лошади . . . . .	286	386	336
Среднее за два года . . . . .	—	—	14.771.629
и скота штукъ . . . . .	—	—	28.543

Прибытіе за тотъ же періодъ.

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	1909 г.	1910 г.	Среднее за два года.
Хлопокъ очищенный . . . . .	75.432	88.595	82.012
„ неочищенный . . . . .	93.183	57.012	75.097
Сѣмя хлопковое . . . . .	3.544.441	3.429.188	3.486.615
Жмыхи хлопковые . . . . .	91.842	330.815	211.328
Рисъ . . . . .	847.390	1.171.745	1.009.567
Табакъ . . . . .	7.680	9,064	8.372



НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	1909 г.	1910 г.	Среднее за два года.
Овощи . . . . .	67.616	109.888	88.752
Нефть . . . . .	241.315	832.434	536.874
Керосинъ . . . . .	680.285	821.516	750.900
Каменный уголь . . . . .	512.389	762.313	637.351
Овчины, шкуры . . . . .	42.774	106.175	74.475
Шерсть . . . . .	540	1.191	866
Ковры . . . . .	1.519	2.638	2.078
Хлѣбные грузы . . . . .	10.212.007	15.896.786	13.054.397
Дрова . . . . .	1.701.292	2.125.443	1.913.367
Лѣсной матеріалъ . . . . .	1.293.554	2.550.150	1.921.852
Вино, водка, пиво . . . . .	169.006	273.112	221.059
Сахаръ . . . . .	401.316	863.627	632.472
Чай . . . . .	267.079	325.582	296.331
Соль . . . . .	838.000	678.751	758.376
Желѣзо, чугунъ, машины . .	384.217	898.720	541.469
Мануфактура . . . . .	645.329	1.083.802	864.565
Сѣно . . . . .	50.535	193.664	122.099
Мыло . . . . .	38.506	44.236	41.371
Изюмъ . . . . .	47.328	92.277	69.803
Рогатый скотъ штукъ . . . .	93	727	410
Овцы . . . . .	43.475	94.587	69.031
Лошади . . . . .	1.263	3.143	2.203
Среднее за два года, пуд. .	—	—	27.401.589
и скота штукъ . . . . .	—	—	71.644

Ввозъ Россійскихъ фабрикатовъ и разнаго сырого матеріала въ Ферганскую область, лежащійся въ опредѣленномъ количествѣ на каждую душу населенія области, а также вывозъ хлопка и другихъ продуктовъ, должны быть пропорціонально нормальны и для района Бухарской желѣзной дороги.

Разсмотримъ болѣе подробно наиболѣе важныя категоріи грузовъ.

#### ПО ВЫВОЗУ:

а) **Хлопокъ.** По официальнымъ даннымъ площадь подъ посѣвами хлопчатника въ Ферганской области за четырехлѣтній періодъ 1904—1907 годовъ занимала 26<sup>0</sup>/<sub>0</sub> общей посѣвной площади, а именно 686.000 десятинъ, и средній урожай волокна съ десятины былъ равенъ 28,35 пуда, что дало общій сборъ 19.465.000 пудовъ хлопка.

Хотя въ послѣдующіе годы площадь посѣвовъ хлопчатника въ Ферганской области увеличилась до



40<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, а сборъ волокна въ Бухарѣ съ десятины на три пуда больше, чѣмъ въ Ферганѣ, но мы, въ основаніе подсчетовъ, изъ осторожности, возьмемъ Ферганскія нормы за періодъ 1904—1907 годовъ, а такъ же не примемъ во вниманіе орошенія новыхъ земель въ южной Бухарѣ, хотя уже теперь тамъ приступаютъ къ орошенію.

Орошенныхъ земель въ южной части Бухары, какъ было выше указано, считается нынѣ 1.110.000 десятинъ изъ коихъ 26<sup>0</sup>/<sub>0</sub> даетъ 288.000 десятинъ, на которыхъ въ ближайшіе десять лѣтъ можно ожидать посѣвовъ хлопчатника.

При сборѣ по 28,35 пудовъ съ десятины эта площадь должна дать хлопка 8.164.802 пуда.

#### ПО ВВОЗУ:

**Пшеница.** Несомнѣнно, что площадь земель, вновь отводимыхъ подъ хлопчатникъ, должна соответственно уменьшать площадь посѣва хлѣбовъ и вызвать подвозъ таковыхъ изъ центральной Россіи, подобно тому, какъ это произошло повсюду въ Туркестанѣ. Хотя средній урожай пшеницы съ десятины въ Бухарскихъ владѣніяхъ превышаетъ сто пудовъ, но для подсчета мы возьмемъ принятую для Ферганской области среднюю урожайность десятины, опредѣляемую въ 62 п. пшеницы.

Такъ какъ изъ общаго количества вывозимаго изъ Бухары хлопка приходится на южную Бухару 800.000 пудовъ, причемъ занято подъ посѣвы хлопка около 40.000 десятинъ земли, то за вычетомъ этого количества изъ 288.000 десятинъ, предполагаемыхъ подъ посѣвы хлопчатника, мы получимъ 248.000 десятинъ на которыхъ пшеница должна замѣститься хлопкомъ. Такимъ образомъ, недоборъ съ 248.000 десятинъ, пшеницы по 62 пуда на десятину потребуетъ привоза хлѣбовъ изъ центральной Россіи въ количествѣ 15.376.000 пудовъ.

Кромѣ того, отмѣтимъ нѣкоторыя характерныя особенности въ Бухарѣ, вліяющія на установленіе разницъ въ перевозкахъ грузовъ противъ Ферганскаго участка Средне-Азіатской желѣзной дороги.

а) **Лакричный корень.** Бухарское ханство имѣетъ свой спеціальный вывозной грузъ — лакричный корень, который въ Туркестанѣ нигдѣ болѣе не растетъ въ такомъ изобиліи, какъ по берегамъ и на островахъ рѣки Аму-Дарьи въ районѣ проектируемой Бухарской желѣзной дороги. Вывозимый въ настоящее время, въ количествѣ 176.000 пудовъ, лакричный корень, съ проведеніемъ желѣзной дороги къ главнымъ мѣстамъ произрастанія его по Аму-Дарьѣ около Термеза, будетъ вывозиться ежегодно въ количествѣ свыше 500.000 пудовъ.



б) Въ виду того, что Бухарское ханство имѣетъ скота въ наличности въ пять разъ болѣе, чѣмъ въ Ферганской области, вывозъ продуктовъ скотоводства изъ Бухары въ настоящее время уже значительно превышаетъ Ферганскій экспортъ.

в) Точно такъ же и вывозъ произведеній огородничества, садоводства и винограводства нынѣ значительно болѣе, чѣмъ изъ Ферганской области.

г) Специальныя издѣлія Бухарскаго кочевого населенія, ковровое и шерсто-ткацкое, въ свою очередь, будутъ вліять на значительный вывозъ. Эти категоріи вывоза представляются въ слѣдующемъ видѣ:

НА ИМЕНОВАНИЕ.	Ферганскій участокъ (1910 г.).	Бухарскій участокъ (1910 г.).
	Средне-Азіатской дороги.	
Ковры . . . . .	6.956	24.600
Овощи . . . . .	35.056	350.500
Фрукты . . . . .	265.969	412.000
Кожи, овчины . . . . .	175.480	213.807

Затѣмъ, Бухарское ханство служитъ транзитнымъ путемъ для товарообмѣна между Россіей и Афганистаномъ. Центральная Россія экспортируетъ туда сахаръ, мануфактуру, желѣзо, керосинъ и прочія свои издѣлія, и получаетъ взаменъ шерсть, каракуль и другое сырье. Пограничное Афганское населеніе, въ количествѣ свыше милліона душъ, постоянно испытываетъ недостатокъ въ недорогихъ Россійскихъ фабрикатахъ, между тѣмъ таковыя изъ Россіи не могутъ быть подвозимы изъ-за дороговизны нынѣшней доставки.

Не имѣя въ настоящее время своихъ представителей въ Афганистанѣ, при закрытой границѣ для нашихъ непосредственныхъ сношеній, при отсутствіи удобныхъ и дешевыхъ путей сообщенія, Россія, тѣмъ не менѣе, развила уже свой товарообмѣнъ съ Афганистаномъ свыше четырехъ милліоновъ пудовъ въ годъ на сумму 12 милліоновъ рублей, какъ мы выше указали. Несомнѣнно, что сооруженіе Бухарской желѣзной дороги до границы Афганистана въ короткое время увеличитъ товарообмѣнъ по меньшей мѣрѣ до 10 милліоновъ пудовъ въ годъ.

Такимъ образомъ, при подсчетѣ будущихъ перевозокъ на проектируемой Бухарской желѣзной дорогѣ намъ придется сообразоваться со слѣдующими данными:

а) по ввозу и вывозу фабрикатовъ и сырыхъ продуктовъ въ основу будетъ положенъ грузооборотъ Ферганской области, принявъ во вниманіе, что въ Фер-



ганѣ числится 2.200.000 душъ, а въ южной части Бухары — 2.395.000 душъ, т.-е. на 9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> болѣе, чѣмъ въ Ферганѣ;

б) Отдѣльныя категоріи Бухарскихъ грузовъ съ характерными особенностями, отличными отъ грузовъ Ферганской области, подсчитаны особо.

в) Товарообмѣнъ съ Афганистаномъ.

Грузооборотъ главнѣйшихъ категорій грузовъ Ферганскаго участка Средне-Азіатской желѣзной дороги, какъ среднее за 1909—1910 года выразился въ суммѣ.

Грузовъ:

Отправленія . . . . . 14.771.629 пуд.  
Прибытія . . . . . 27.401.589 „

Итого . . . 42.173.218 пуд.

Скота:

Отправленіе штукъ . . . . . 28.543  
Прибытіе „ . . . . . 71.644

Итого штукъ . 100.187

Принимая во вниманіе все вышесказанное, мы получимъ слѣдующее вѣроятное количество грузовъ для Бухарской желѣзной дороги.

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	Отправленіе.	Прибытіе.
Хлопокъ очищенный . . . . .	8.165.000	90.000
„ неочищенный . . . . .	45.000	81.000
Жмыхи хлопковые . . . . .	1.100.000	230.000
Сѣмя хлопковое . . . . .	3.434.000	3.786.000
Масло хлопковое . . . . .	1.200.000	—
Рисъ . . . . .	83.000	1.100.000
Шелкъ, коконы . . . . .	104.000	—
Табакъ . . . . .	4.000	9.000
Овощи . . . . .	400.000	100.000
Нефть . . . . .	90.000	586.000
Керосинъ . . . . .	180.000	820.000
Каменный уголь . . . . .	420.000	700.000
Овчины, шкуры . . . . .	250.000	80.000
Шерсть . . . . .	250.000	1.000
Войлокъ . . . . .	50.000	—
Ковры . . . . .	30.000	2.500
Хлѣбные грузы . . . . .	480.000	15.376.000
Дрова . . . . .	30.000	2.065.000
Лѣсъ . . . . .	67.000	2.071.000
Вино, пиво, водка . . . . .	74.000	240.000



НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	Отправленіе.	Прибытіе.
Сахаръ . . . . .	38.000	692.000
Чай . . . . .	44.000	324.000
Соль . . . . .	1.000.000	700.000
Желѣзо, чугунъ . . . . .	61.000	585.000
Мануфактура . . . . .	243.000	946.000
Сѣно . . . . .	250.000	130.000
Мыло . . . . .	81.000	45.000
Изюмъ, фрукты . . . . .	400.000	75.000
Рогатый скотъ штукъ . . . . .	500	400
Овцы . . . . .	100.000	75.000
Лошади . . . . .	500	2.400
Лакричный корень . . . . .	500.000	—
Товарообмѣнъ съ Афганиста- номъ . . . . .	5.000.000	5.000.000
И т о г о . . . . .	24.073.000	35.857.000
Скота штукъ . . . . .	101.000	77.000

А всего . . . . . 59.930.000 пудовъ и 178.800 штукъ.

Хотя несомнѣнно, что проектируемая Бухарская железная дорога, въ силу мѣстныхъ благопріятныхъ условій, въ первое же десятилѣтіе должна достигнуть перевозки подсчитаннаго количества грузовъ, но мы, изъ осторожности, примемъ грузооборотъ только въ количествѣ 28.136.000 пудовъ и 101.000 штукъ скота.

При этомъ мы распредѣлимъ грузы по размѣрамъ тарифныхъ ставокъ на слѣдующія категоріи:

1)  $\frac{1}{20}$  коп. съ пудовъ версты:

мануфактура, шелкъ, коконы, ковры, табакъ, чай, сахаръ, вино, водка, пиво.

2)  $\frac{1}{25}$  коп. съ пудовъ версты:

хлопокъ очищенный, шерсть, мыло, керосинъ, лакричный корень, желѣзо, чугунъ и издѣлія изъ нихъ.

3)  $\frac{1}{30}$  коп. съ пудовъ версты:

хлѣбные грузы, рисъ, хлопокъ неочищенный, сѣмя хлопковое, масло хлопковое, изюмъ и фрукты, овощи, войлокъ, овчины и шкуры, нефть, разные грузы, товарообмѣнъ съ Афганистаномъ.

4)  $\frac{1}{50}$  коп. съ пудовъ версты:

жмыхи хлопковые, сѣно, соль, лѣсные матеріалы, дрова, каменный уголь.

5) Для перевозки скота примемъ слѣдующія ставки:

а) рогатый скотъ и лошади— $1\frac{1}{2}$  коп. со штуки и версты и станціонные сборы—20 коп. со штуки.

б) бараны— $\frac{1}{2}$  коп. со штуки и версты и станціонные сборы—5 коп. со штуки.



Средній пробѣгъ грузовъ опредѣлимъ, исходя изъ слѣдующихъ соображеній.

Раіонъ вѣтви Карши-Китабъ даетъ 0,55 всего грузооборота со среднимъ пробѣгомъ до станціи Каганъ.

$$148 + (120 : 2) = 208 \text{ верстъ.}$$

Раіонъ станціи Керки даетъ 0,1 всего грузооборота со среднимъ пробѣгомъ до станціи Каганъ :

$$148 + 109 = 257 \text{ верстъ.}$$

Раіонъ Термезскій даетъ 0,35 всего грузооборота со среднимъ пробѣгомъ до станціи Каганъ 465 верстъ.

Средній пробѣгъ для всей линіи  $(0,55 \times 208) + (0,1 \times 257) + (0,35 \times 465) = 302,75$  верстъ, мы же примемъ его въ 300 верстъ.

### О Т П Р А В Л Е Н І Е .

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Средній пробѣгъ.	Пудовверсты въ тысячахъ.	Пудовверстная ставка.	ВЫРУЧКА ВЪ РУБЛЯХЪ.			
					Провозная плата.	Станціонный сборъ.	Нагрузка.	ВСЕГО.
Хлопокъ очищенный . . . .	2.500	Т С Р Е В О З З	750.000	1/25	300.000	8.750	7.500	316.250
"    неочищенный . . .	100		30.000	1/30	10.000	350	300	10.650
Сѣмя хлопковое . . . . .	900		270.000	1/30	90.000	3.150	2.700	95.850
Жмыхи " . . . . .	500		150.000	1/50	30.000	1.750	1.500	33.250
Масло " . . . . .	200		60.000	1/30	20.000	700	600	21.300
Рисъ . . . . .	1.800		540.000	1/30	180.000	4.500	5.400	189.900
Соль . . . . .	750		225.000	1/50	45.000	1.500	2.250	48.750
Овчины и шкуры . . . .	400		120.000	1/30	40.000	1.400	1.200	42.600
Шерсть . . . . .	300		90.000	1/25	36.000	1.050	900	37.950
Войлокъ . . . . .	40		12.000	1/30	4.000	140	120	4.260
Ковры . . . . .	40		12.000	1/20	6.000	140	120	6.260
Изюмъ и фрукты . . . . .	500		150.000	1/30	50.000	1.750	1.500	53.250
Лакричный корень . . . .	160		48.000	1/25	19.200	560	480	20.240
Сѣно . . . . .	400		120.000	1/50	24.000	800	1.200	26.000
Мануфактура мѣстная . .	75		22.500	1/20	11.250	262,5	225	11.737,5
Шелкъ и коконы . . . . .	25		7.500	1/20	3.750	87,5	75	3.912,5
Овощи . . . . .	200		60.000	1/30	20.000	700	ср. от.	20.700
Табакъ туземный . . . . .	30		9.000	1/20	4.500	135	90	4.725
Вино виноградное . . . . .	60		18.000	1/20	9.000	210	180	9.390
Мыло мѣстное . . . . .	40		12.000	1/25	4.800	140	120	5.060
Разные грузы . . . . .	900		270.000	1/30	90.000	3.150	2.700	95.850
Товарообмѣнъ съ Афгани- станомъ . . . . .	2.500		750.000	1/30	250.000	8.750	7.500	266.250
Итого . . . . .	12.420		3.726.000	1/30	1.247.500	39.975	36.660	1.324.135



Живого скота рогатаго 500 штукъ. Лошадей 500 штукъ, барановъ 100.000 штукъ съ провозной платой и сборами 157.100 рублей.

П Р И Б Ы Т Ы Е.

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Средній пробѣгъ.	Пудоверсты въ тысячахъ.	Пудовертная ставка.	ВЫРУЧКА ВЪ РУБЛЯХЪ.			
					Провозная плата.	Станціон- ные сборы.	Выгрузка.	В С Е Г О.
Хлѣбные грузы . . . . .	7.000	Б У Х А Р Е С К А Я Ж Е Л Ѣ З Н А Я Д О Р О Г А	2.100.000	1/30	700.000	17.500	14.000	731.500
Мануфактура . . . . .	480		144.000	1/20	72.000	1.680	960	74.640
Лѣсные матеріалы . . . . .	1.000		300.000	1/50	60.000	2.000	ср. от.	62.000
Дрова . . . . .	800		240.000	1/50	48.000	800	"	48.800
Керосинъ . . . . .	600		180.000	1/25	72.000	1.200	"	73.200
Нефть . . . . .	300		90.000	1/30	30.000	600	"	30.600
Каменный уголь . . . . .	500		150.000	1/50	30.000	1.000	"	31.000
Сахаръ . . . . .	400		120.000	1/20	60.000	1.400	800	62.200
Чай . . . . .	300		90.000	1/20	45.000	1.050	600	46.650
Чугунъ, желѣзо и издѣлія изъ нихъ . . . . .	400		120.000	1/25	48.000	1.400	800	50.200
Вино, водка, пиво . . . . .	80		24.000	1/20	12.000	280	160	12.440
Мыло . . . . .	50		15.000	1/25	6.000	175	100	6.275
Табакъ . . . . .	6		1.800	1/20	900	21	12	933
Разные грузы . . . . .	1.300		390.000	1/30	130.000	4.550	2.600	137.150
Товарообмѣнъ съ Афгани- станомъ . . . . .	2.500		750.000	1/30	250.000	8.750	5.000	263.750
Итого . . . . .	15.716		4.714.800	1/30	1.563.900	42.406	25.032	1.631.338

В С Е Г О.

Пудовъ груза.	Пудоверсть.	Пудо- верстная ставка.	Выручка.
28.136.000	8.440.800.000	1/30	2.955.473 руб.

Опредѣляя доходность проектируемой дороги при-  
ходится остановиться на необходимости установле-  
нія для нея спеціальныхъ, нѣсколько повышенныхъ,  
какъ указано выше, тарифныхъ ставокъ.

Опредѣленіе доход-  
ности Бухарской  
дороги.

Доходъ отъ пассажирскаго движенія по Бухар-  
ской желѣзной дорогѣ мы примемъ въ размѣрѣ  
1.000 рублей на версту, доходъ отъ перевозокъ ма-  
лой скорости въ мѣстномъ сообщеніи въ 200 руб.  
на версту, доходы отъ перевозокъ большой ско-  
рости и разные другіе, независящіе отъ движенія въ



200 рублей на версту, а доходъ отъ перевозки почты въ 14 коп. съ вагоно—версты.—Тогда общій валовой доходъ Бухарской желѣзной дороги составитъ:

Доходъ отъ товарнаго движенія .	3.112.573	руб.
„ „ мѣстнаго сообщенія .	117.000	„
„ „ пассажирск. движенія	585.000	„
„ „ большой скорости и разныхъ поступленій	117.000	„
„ „ почты . . . . .	59.787	„
<hr/>		
Итого . . . . .	3.991.360	руб.
или на версту . . . . .	6.823	руб.

**Эксплоатаціонные  
расходы.**

Расходы по эксплуатаціи Бухарской желѣзной дороги, считая независящія отъ движенія по 2.500 рублей на версту и зависящіе отъ движенія по 85 копѣекъ съ поѣздо-версты, исчисляются въ слѣдующихъ суммахъ:

А) Независящіе отъ движенія расходы:

$$585 \times 2.500 = 1.462.500 \text{ рублей.}$$

Б) Зависящіе отъ движенія расходы, полагая круглый годъ двѣ пары товаро-пассажирскихъ поѣздовъ и одну полупару товарныхъ поѣздовъ, составятъ:

$$365 \times 5 \times 585 \times 0,85 = 907.441 \text{ руб.}$$

Слѣдовательно, по пунктамъ А и Б расходъ равенъ:

$$1.462.500 + 907.441 = 2.369.941 \text{ рубль, что составитъ на 1 версту 4.051 руб.; коэффициентъ эксплуатаціи равенъ 59\%.}$$

Поэтому за покрытіемъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, доходъ проектируемой дороги составитъ:

$$3.991.360 - 2.369.941 = 1.621.419 \text{ рублей.}$$

**Разсчетъ нарица-  
тельного капитала  
для Бухарской до-  
роги.**

Стоимость сооруженія проектируемой дороги исчисляется въ суммѣ 26.534.467 рублей.

Предполагая двухлѣтній срокъ сооруженія и отношеніе акціонернаго капитала къ облигаціонному какъ 1 : 9, при условіи реализаціи гарантированныхъ Правительствомъ 4½% облигацій по курсу 92 за 100 рублей и считая 0,25% на расходы по выпуску акцій и облигацій, полтора % на уплату гербоваго сбора съ облигацій въ Россіи и за границей и 6,963% на уплату % % на капиталъ за время постройки, необходимый для сооруженія Бухарской дороги капиталъ опредѣлится въ слѣдующей суммѣ:

акціонерный . . . . .	3.150.000	рублей.
облигаціонный . . . . .	28.350.000	рублей.

Чистая выручка составитъ:

По акціонерному капиталу, реализованному по 100%—3.150.000 рублей.



По облигаціонному капиталу, реализованному по 92 руб. за 100 рублей—26.082.000 рублей.

А всего . . . . . 29.232.000 рублей.

Капиталы эти предназначены:

На производство работъ и построекъ . . . . .	26.534.467 руб.
На уплату $\frac{0}{0} \frac{0}{0}$ за время работъ по облигаціонному и акціонерному капиталамъ $6,963\frac{0}{0}$ . . . . .	2.193.533 „
На расходы по реализаціи капиталовъ:	
Акціонернаго $0,25\frac{0}{0}$ . . . . .	7.875 „
Облигаціоннаго $1,75\frac{0}{0}$ . . . . .	496.125 „
<hr/>	
Итого . . . . .	29.232.000 руб.

Ежегодный платежъ по облигаціямъ  $\frac{0}{0} \frac{0}{0}$  и погашенія въ теченіе 81 года составитъ  $4.630.995\frac{0}{0}$ , т.-е. 1.312.887 рублей.

Изъ опредѣлившейся выше чистой прибыли въ суммѣ 1.612.419 рублей надлежитъ вычесть:

а) $2\frac{0}{0}$ въ запасный капиталъ	32.248 руб.
б) На уплату $5\frac{0}{0}$ купоннаго налога по облигаціямъ . . . . .	63.788 „
в) На уплату $\frac{0}{0} \frac{0}{0}$ и погашенія по облигаціямъ . . . . .	1.312.887 „
<hr/>	
Итого . . . . .	1.408.923 руб.

Слѣдовательно, чистая прибыль на акціонерный капиталъ составитъ 203.496 рублей, т.-е.  $6,46\frac{0}{0}$ .



