Главное Управленіе Землеустройства и Земледѣлія.
ХЛОПКОВЫЙ КОМИТЕТЪ.

# МАТЕРІАЛЫ
## ДЛЯ
# ИЗУЧЕНІЯ ХЛОПКОВОДСТВА.

## Выпускъ IV.

## Какія дороги слѣдуетъ строить въ Туркестанѣ и въ Закавказьѣ.

Составилъ А. Губаревичъ-Радобыльскій
подъ общей редакціей
Секретаря комитета Н. И. Малаховскаго

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія В. Ѳ. Киршбаума, д. М-ва Финансовъ, на Дворц. пл.
1914.

# Оглавленіе.


| | Стр. |
|---|---|
| Значеніе хорошихъ грунтовыхъ дорогъ для Туркестана. . . . . | 1 |
| Тоже по отношенію Закавказья . . . . . | 4 |
| Натуральная повинность. . . . . | 6 |
| Постройка шоссейныхъ дорогъ въ Румыніи . . . . . | 10 |
| Раздѣленіе дорогъ въ Туркестанѣ по категоріямъ . . . . . | 18 |
| Географическій очеркъ Ферганы . . . . . | 21 |
| Желѣзныя дороги въ Ферганской области . . . . . | 26 |
| Анкета о дорогахъ Хлопковаго Комитета. . . . . | 29 |
| Свѣдѣнія Канцеляріи Туркестанскаго Генералъ-Губернатора . . . | 35 |
| Экономическое значеніе дорогъ въ Ферганской области по районамъ . . . . . | 46 |
| Общій подсчетъ шоссейныхъ путей въ Ферганской области и расчетъ о стоимости шоссе . . . . . | 57 |
| Возможность примѣненія натуральной повинности въ Ферганѣ . . | 61 |
| Экономическое описаніе дорогъ въ другихъ, кромѣ Ферганы, областяхъ Туркестана . . . . . | 64 |
| Описаніе дорогъ въ Закавказьѣ . . . . . | 72 |
| Горныя дороги государственнаго значенія въ Туркестанѣ . . . . | 78 |
| Организація техническаго надзора. . . . . | 81 |
| Заключенія. . . . . | 84 |
| Приложенія. Копія отношенія Канцеляріи Туркестанскаго Генералъ-Губернатора со свѣдѣніями о дорогахъ въ Туркестанѣ. . . | 88 |
| Кавказъ. Свѣдѣнія о дорогахъ Елисаветпольскаго Губернатора. . | 113 |
| Свѣдѣнія о дорогахъ Бакинскаго Губернатора . . . . . | 128 |
| Свѣдѣнія о дорогахъ Эриванскаго Губернатора . . . . . | 130 |

# Предисловіе.

Однимъ изъ вопросовъ, которые разрабатываетъ Центральный Хлопковый Комитетъ для облегченія и развитія торговли хлопкомъ, является вопросъ о трудности подвоза его къ желѣзнодорожнымъ станціямъ во время туркестанскаго бездорожья. Настоящее изслѣдованіе, представляющее собою сводку данныхъ, полученныхъ съ мѣстъ, намѣчаетъ одно изъ посильныхъ рѣшеній для удовлетворенія назрѣвшей нужды въ подъѣздныхъ путяхъ въ Туркестанѣ и въ тѣхъ мѣстностяхъ Закавказья, гдѣ сѣется хлопчатникъ. Если бы эта брошюра вызвала извѣстныя возраженія по поводу мысли о постройкѣ шоссейныхъ дорогъ натуральной повинностью или указанія съ мѣстъ на неполноту свѣдѣній о подъѣздныхъ путяхъ, то для дѣла это явилось бы только желательнымъ: Хлопковый Комитетъ для всесторонняго обсужденія этого сложнаго дѣла нуждается въ дальнѣйшихъ матеріалахъ, и всякіе отзывы на эту первую попытку дать сводку данныхъ о дорогахъ будутъ приняты Комитетомъ съ признательностью.

Какъ извѣстно, Совѣтъ Министровъ одобрилъ для внесенія въ законодательныя установленія выработанный Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ проектъ устава о земскихъ гужевыхъ дорогахъ. Проектъ этотъ предусматриваетъ постройку дорогъ безсословною натуральною повинностью, но при возможности замѣны послѣдней денежнымъ взносомъ по земской оцѣнкѣ. Въ Министерствѣ Путей Сообщенія вырабатывается параллельный проектъ о постройкѣ транзитныхъ шоссей-

ныхъ дорогъ государственнаго значенія и, вѣроятно, за счетъ казны. О шоссейномъ строительствѣ на окраинахъ въ этихъ проектахъ ничего не говорится, и Хлопковый Комитетъ полагаетъ, что и въ отношеніи Туркестана настало время подумать объ удовлетвореніи его вопіющей нужды въ шоссейныхъ дорогахъ. Первый шагъ всегда труденъ, а потому Хлопковый Комитетъ отнюдь не претендуетъ на исчерпывающее значеніе брошюры о дорогахъ, но казалось-бы, постановка этого дѣла на очередь является своевременной, а самое дѣло улучшенія дорогъ въ Туркестанѣ неотложно необходимымъ.

# Какія дороги слѣдуетъ строить въ Туркестанѣ и въ Закавказьѣ.

**Общія данныя о значеніи хорошихъ грунтовыхъ дорогъ для Туркестана.**

Въ послѣднее время въ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ поставленъ на очередь вопросъ о постройкѣ въ Имперіи шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ. Министерство Путей Сообщенія. въ началѣ 1913 года. организовало междувѣдомственное совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ князя Шаховского, въ которомъ разсматривалась постройка сѣти шоссейныхъ дорогъ государственнаго значенія, намѣченная на предварительномъ съѣздѣ шоссейныхъ инспекторовъ. Въ то же время собирались матеріалы для выработки закона объ оборудованіи Имперіи мощеными дорогами при помощи натуральной повинности населенія. Хотя при обсужденіи этихъ проектовъ дѣло шло объ Европейской Россіи, и окраины, съ ихъ громадными незаселенными пространствами, въ соображеніе принимаемы не были, тѣмъ не менѣе дѣло постройки сѣти шоссейныхъ дорогъ, повидимому, получитъ, наконецъ, то или иное рѣшеніе. При обсужденіи сѣти дорогъ съ каменной одеждой выдвинуты на первый планъ государственныя цѣли: представлялось желательнымъ создать планомѣрный порядокъ возведенія шоссейныхъ дорогъ съ цѣлью проложить рядъ магистральныхъ линій тамъ, гдѣ въ настоящее время вовсе нѣтъ шоссе. Является понятнымъ, что окраины соединять съ Имперіей гужевыми путями не приходится. Но при рѣшеніи дѣла о хорошихъ грунтовыхъ путяхъ не могла не возникнуть и другая мысль, а именно о желательности создать питательныя вѣтви къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ. При этомъ, вопросъ можетъ быть рѣшенъ двоякимъ образомъ: слѣдуетъ ли строить подъѣздные

желѣзнодорожные пути, или грунтовыя дороги съ хорошей каменной одеждой? Инженеръ-генералъ Н. П. Петровъ въ своемъ докладѣ, по окончаніи работъ Высшей Коммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожныхъ путей въ Россіи, «О развитіи русской желѣзнодорожной сѣти» высказывается за желѣзнодорожные подъѣздные пути широкой нормальной колеи. Такихъ дорогъ инженеръ-генералъ Петровъ проектируетъ возвести одну четвертую часть общихъ линій, причемъ, при сооруженіи 150.000 в. новыхъ желѣзныхъ дорогъ къ 1946 году, подъѣздныхъ путей необходимо было-бы выстроить, по его мнѣнію (въ числѣ этихъ 150.000 в.)—40.000 в. Но и тогда подъѣздные пути будутъ не короче 60—70 верстъ, такъ какъ постройка болѣе короткихъ подъѣздныхъ путей, по точнымъ расчетамъ (изъ опыта Европейской Россіи), представляется невыгодной. Строить же мощеныя дороги еще менѣе, по расчетамъ Н. П. Петрова, выгодно, такъ какъ при недостаткѣ камня въ черноземной полосѣ Россіи 1 верста шоссе обойдется около 15—20 тысячъ рублей, а ремонтъ тамъ 1 версты шоссе будетъ стоить не меньше 1.000 рублей.

Не входя въ оцѣнку этихъ положеній, поскольку они касаются Европейской Россіи, въ отношеніи нѣкоторыхъ, такъ сказать, колоніальныхъ владѣній Россіи слѣдуетъ попытаться привести соображенія для того или иного рѣшенія вопроса о дорогахъ.

Есть цѣлыя особыя огромныя территоріи Имперіи, гдѣ бездорожье ощущается еще болѣе остро, чѣмъ въ Европейской Россіи, и такъ какъ именно въ настоящее время собираются матеріалы для выясненія вопроса о гужевыхъ путяхъ, то чтобы не были забыты окраины, казалось бы, является вполнѣ своевременнымъ и по отношенію послѣднихъ высказать одновременно пожеланія о рѣшеніи этого насущнаго дѣла и тамъ.

**Туркестанъ.**

Итакъ прежде всего нужны ли хорошія грунтовыя дороги, напримѣръ, въ Туркестанѣ?....

Туркестанъ соединенъ въ настоящее время съ Имперіей двумя желѣзнодорожными магистралями. Одна изъ нихъ прошла вдоль параллели отъ запада къ востоку, прорѣзавъ наиболѣе широкія мѣста территоріи съ искусственно-орошенными полями, гдѣ только и является возможной въ Туркестанѣ культура. Но меридіональныхъ дорогъ нѣтъ, а между тѣмъ полосы культуры часто по меридіану

простираются на 50 верстъ, а въ Ферганской области и въ Бухарскомъ Ханствѣ (хотя и прерываемыя пустынями) даже на 150 верстъ. И вотъ, въ отношеніи собиранія грузовъ станціями магистралей въ Туркестанѣ условія еще менѣе благопріятны, чѣмъ въ Европейской Россіи. Хотя въ Европейской Россіи средній пробѣгъ груза впредь до погрузки его на желѣзную дорогу равняется 45 верстамъ, а въ Туркестанѣ (не считая товаровъ кочевниковъ и товаровъ, привозимыхъ изъ-за границы) этотъ пробѣгъ, въ общемъ, значительно короче, но гужевыя дороги въ Туркестанѣ хуже, чѣмъ въ Европейской Россіи.

Во-первыхъ, въ Туркестанѣ отсутствуетъ санный путь, столь удобный для перевозки кладей въ Россіи.

Во-вторыхъ, грунтъ туркестанскихъ дорогъ гораздо затруднительнѣе для колеснаго движенія, чѣмъ въ прочихъ мѣстностяхъ Имперіи. Въ Туркестанѣ воздѣлываемыя территоріи состоятъ изъ лёсса—глинозема или изъ солонцеватыхъ глинистыхъ почвъ. Почвы эти перетираются въ пыль, выбоины, ухабы и колеи лѣтомъ и растворяются зимой до такой глубины, что движеніе повозокъ (арбъ) совершенно прекращается на нѣсколько недѣль.

Но эти условія не вполнѣ опредѣляютъ необходимость въ хорошихъ дорогахъ: важна не трудность проѣзда, а самая надобность въ усиленномъ товарномъ и пассажирскомъ передвиженіи. Если населеніе можетъ выждать подвоза товаровъ и довольствуется продуктами собственнаго хозяйства, то постройка хорошихъ дорогъ, хотя и является желательной въ цѣляхъ развитія общей культуры, однако не составляетъ предмета первой сельскохозяйственной нужды населенія.

**Потребность въ дорогахъ.**

Оцѣнка потребности Туркестана въ дорогахъ можетъ быть ближе всего сдѣлана при изученіи нужды въ хорошей доставкѣ на хлопкоочистительные заводы и на станціи желѣзныхъ дорогъ хлопка, такъ какъ именно возлѣлываніе хлопчатника окончательно заставило туземцевъ перейти въ своемъ сельскомъ хозяйствѣ отъ натуральнаго типа этого хозяйства къ денежному. Есть цѣлыя волости въ Ферганѣ, гдѣ 80% полей засѣяны хлопчатникомъ, и рѣшительно всѣ съѣстные продукты и весь фуражъ пріобрѣтаются на базарѣ, ввезенные изъ другихъ районовъ или даже изъ Европейской Россіи. Вотъ почему освѣщеніе съ экономической стороны вопроса о потребности Туркестана въ

подъѣздныхъ дорогахъ должно явиться одной изъ задачъ Центральнаго Хлопковаго Комитета, на обязанности котораго лежитъ собираніе и разработка всевозможныхъ матеріаловъ по облегченію условій развитія хлопководства въ Имперіи.

**Закавказье.**

Закавказье не въ такой степени, какъ Туркестанъ, экономически связано съ культурой хлопчатника, но и въ Закавказьѣ, а именно въ Эриванской, Елисаветпольской губерніяхъ и Джеватскомъ уѣздѣ Бакинской губерніи имѣются, правда небольшія, мѣстности, гдѣ хлопчатникъ уже занимаетъ до 50% посѣвной площади полей. Поэтому и для Закавказья является возможнымъ въ извѣстной мѣрѣ для нѣкоторыхъ районовъ указать на надобность въ гужевыхъ путяхъ въ связи съ нуждой въ дорогахъ мѣстнаго хлопководства.

Является само собой понятнымъ, что и въ Туркестанѣ, кромѣ интересовъ хлопководства, при постройкѣ шоссейныхъ путей должны быть преслѣдуемы задачи высшаго, такъ сказать, порядка, а именно планомѣрность возведенія шоссейныхъ дорогъ, какъ магистральныхъ линій, нужныхъ въ государственныхъ видахъ: для почтоваго сообщенія, для стратегическихъ цѣлей, для сближенія между собой отдѣленныхъ природою нѣкоторыхъ территорій и проч. Съ этой точки зрѣнія Хлопковый Комитетъ не беретъ на себя задачи выработать сѣть планомѣрнаго оборудованія Туркестана шоссейными дорогами, но и тутъ, по извѣстнымъ трактамъ, Хлопковый Комитетъ обязанъ привести нѣкоторыя данныя. Дѣло въ томъ, что, кромѣ волокна мѣстнаго туркестанскаго происхожденія, черезъ Туркестанъ водворяется на фабрики Европейской Россіи хлопокъ изъ сопредѣльныхъ съ Туркестаномъ странъ Азіи: Китая, Афганистана и Персіи. Тракты, по коимъ провозится этотъ хлопокъ, равно какъ и другіе товары, имѣютъ, понятно, важное государственное значеніе, а въ интересахъ освобожденія нашихъ фабрикъ отъ зависимости отъ американскаго хлопковаго рынка представляется желательнымъ всемѣрно поощрять ввозъ хлопка по азіатской границѣ, и Центральный Хлопковый Комитетъ обязанъ располагать данными о путяхъ этого ввоза.

Исходя изъ этихъ соображеній, въ этомъ очеркѣ предполагается намѣтить извѣстное количество дорогъ, которое необходимо замостить, такъ какъ проведеніе подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ вѣтокъ, по незначительности разстоянія

пунктовъ отправки хлопка до соотвѣтствующихъ станцій желѣзныхъ дорогъ, представлялось бы невыгоднымъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, по тѣмъ горнымъ дорогамъ, по которымъ идетъ главное гужевое сообщеніе съ Китаемъ и Персіей, также будутъ приведены нѣкоторыя данныя описательнаго характера.

**Фергана.**

Такъ какъ Фергана даетъ двѣ трети всего русскаго хлопка, то надобность Ферганской области въ шоссейныхъ подъѣздныхъ путяхъ должна быть особенно подробно отмѣчена въ этомъ описаніи нужныхъ дорогъ, и всѣ соображенія о возведеніи подобныхъ дорогъ въ виду разнообразія условій разныхъ территорій въ Туркестанѣ по возможности должны быть приведены лишь по отношенію именно Ферганы и другихъ мѣстностей съ плотнымъ населеніемъ, развитой ирригаціей и хлопководствомъ.

Въ текущемъ году также вырабатывается законъ объ учрежденіи въ Туркестанѣ округа водныхъ и шоссейныхъ путей и грунтовыхъ дорогъ.

Благодаря этому установленію органовъ министерства путей сообщенія въ краѣ имъ будутъ переданы общей администраціей и военнымъ инженернымъ вѣдомствомъ главные тракты для сообщенія Ташкента съ Семирѣчьемъ и Асхабада съ Мешхедомъ (Асхабадско-Гауданское шоссе). Передача въ вѣдѣніе управленія водными и шоссейными путями этихъ трактовъ создастъ болѣе бдительный технический надзоръ за состояніемъ дорогъ, чѣмъ нынѣ, и ремонтъ этихъ путей, навѣрное, будетъ производиться болѣе основательно. Вмѣстѣ съ тѣмъ, разработка этого мѣропріятія, которое привлечетъ вниманіе законодательныхъ палатъ къ вопросу о дорогахъ въ Туркестанѣ, также можетъ содѣйствовать выясненію дѣла улучшенія и другихъ мѣстныхъ дорогъ въ краѣ, а главное, установленіе правильнаго техническаго завѣдыванія дорогами въ Туркестанскомъ генералъ-губернаторствѣ выдвинетъ вопросъ о средствахъ на постройку мощеныхъ дорогъ, необходимыхъ для этого края.

Такъ какъ въ зависимости отъ рода и размѣра средствъ, которыя могли бы быть употреблены на возведеніе подъѣздныхъ шоссейныхъ путей къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, только и можетъ быть выработана сѣть этихъ дорогъ, то, раньше чѣмъ излагать свѣдѣнія и соображенія объ экономическомъ значеніи тѣхъ или иныхъ путей, представляется

необходимымъ принципіально выяснить, какія средства могли бы быть изысканы для осуществленія столь нужной для края постройки дорогъ.

**Натуральная повинность, какъ средство постройки дорогъ.**

Какъ извѣстно, грунтовыя дороги бываютъ государственнаго и мѣстнаго значенія. Поэтому и строятся и содержатся онѣ или на общегосударственныя средства или на мѣстныя средства. Въ Европѣ дороги раздѣляются на государственныя, департаментскія или кантональныя и на коммунальныя, т. е. содержимыя на средства деревенскихъ обществъ. У насъ дороги состоятъ въ вѣдѣніи или управленія водными и шоссейными путями, или земства. Въ Туркестанѣ, за неимѣніемъ земства и органовъ министерства путей сообщенія, грунтовыя дороги находятся въ вѣдѣніи общей администраціи и ремонтируются натуральною повинностью. Главнѣйшія искусственныя сооруженія и небольшіе замощенные участки дорогъ возводятся и ремонтируются на земскій кредитъ, какъ это подробно, будетъ выяснено ниже въ главѣ о свѣдѣніяхъ, сообщенныхъ по улучшенію грунтовыхъ дорогъ Канцеляріей Туркестанскаго Генералъ-Губернатора.

Выше было уже отмѣчено, что въ Туркестанскомъ краѣ въ данное время наибольшее значеніе имѣютъ пути, по которымъ подвозится хлопокъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ и обратно, по коимъ идутъ хлѣбные грузы, фуражъ и все необходимое для сельскихъ хозяевъ. Государственныя потребности въ дорогахъ удовлетворены въ извѣстной мѣрѣ постройкой двухъ желѣзнодорожныхъ магистралей. Эти же магистральные пути обслуживаютъ экспортную и импортную торговлю и проходятъ по главнымъ осямъ воздѣлываемыхъ территорій Туркестана. Но подвозка товаровъ къ желѣзнымъ дорогамъ настолько затруднена, что и экспортъ товаровъ дѣлается невозможнымъ. Хлопокъ продается на срокъ предварительными запродажами. Поэтому онъ поступаетъ на рынокъ по мѣрѣ исполненія контрактовъ о сдачѣ хлопка. Сначала «дехканъ»—земледѣлецъ и землевладѣлецъ—долженъ свезти его на хлопкоочистительный заводъ за 5—15 верстъ, въ среднемъ, отъ своего селенія, а затѣмъ съ завода хлопокъ въ спрессованномъ видѣ идетъ на станцію вновь часто 10—20 верстъ по гужевымъ путямъ. Если дороги въ декабрѣ и январѣ дѣлаются непроѣзжими, то сдача хлопка прекращается на одинъ, два мѣсяца, и это

обстоятельство можетъ вызвать нарушеніе правильной торговли, отчего страдаютъ не только мѣстные интересы, но и интересы нашихъ хлопкообрабатывающихъ фабрикъ. Въ то же время часто сотня сноповъ клевера (люцерны), стоящая въ Ферганѣ, на станціи, 20 рублей, въ глухихъ кишлакахъ обходится уже, за невозможностью доставить туда фуражъ, въ 30 рублей, а 1 пудъ каменнаго угля въ 60 коп.

**Средства для постройки дорогъ.**

Итакъ, представляется, повидимому, неоспоримымъ, что край нуждается главнымъ образомъ въ дорогахъ мѣстнаго значенія. Такія дороги, понятно, и болѣе справедливо строить на мѣстныя средства. Средствами этими могутъ быть или денежное обложеніе или натуральная повинность. Извѣстно, что съ населенія малокультурнаго и малосостоятельнаго прямые налоги выскиваются съ трудомъ и очень тяжелы для того же населенія. Между тѣмъ, исторія насъ учитъ, что капитальныя дороги, напримѣръ, въ Китаѣ, въ Римѣ и проч., возводились натуральной повинностью. Въ настоящее время въ Туркестанѣ дороги ремонтируются земской натуральной повинностью и ремонтируются, надо сказать, весьма скверно. Строить, особенно мощеныя дороги, неприспособленными къ этому труду рабочими очень трудно, и такая работа оказывается въ нѣсколько разъ дороже наемнаго труда. Нужны въ большомъ количествѣ строительные матеріалы — камень, песокъ — ихъ надо покупать и привозить иногда издалека. Все это крайне усложняетъ работу шоссе и мостовыхъ натуральною повинностью. Тѣмъ не менѣе, приходится остановиться именно на этомъ видѣ добыванія средствъ съ населенія для проведенія дорогъ, особенно необходимыхъ тому же населенію. Дѣло въ томъ, что средства на подъѣздныя дороги, относительно небольшія для каждой изъ этихъ дорогъ, въ общемъ, при постройкѣ всей сѣти, какъ системы облегченнаго подвоза грузовъ къ станціямъ желѣзныхъ путей, выростаютъ въ весьма крупныя цифры, и государство, какъ таковое (въ противоположеніи съ другими общественными союзами), мало относительно заинтересованное въ устройствѣ хорошихъ шоссе между селеніями и станціями желѣзныхъ дорогъ, не можетъ дать этихъ большихъ средствъ на дѣло мѣстнаго дорожнаго строительства. Тѣмъ болѣе для Туркестана трудно расчитывать на подобную затрату имперскихъ

средствъ. Туркестанъ до самаго послѣдняго времени въ бюджетномъ отношеніи давалъ значительные дефициты, исчисляемые безъ затратъ на постройку желѣзныхъ дорогъ, въ суммѣ около 150 милл. рублей. Только въ послѣдніе пять лѣтъ получено превышеніе доходовъ надъ расходами по счетамъ Туркестанской Казенной Палаты, и при неимѣніи дорогъ въ центрѣ Имперіи трудно допустить, чтобы изъ суммъ государственнаго казначейства могли бы быть ассигнованы десятки милліоновъ рублей на постройку подъѣздныхъ шоссейныхъ дорогъ на окраинѣ. Съ другой стороны, вполнѣ справедливо, чтобы то населеніе, которое получитъ прямыя выгоды отъ постройки дорогъ, оплатило непосредственно эту постройку. Районы густого населенія въ краѣ идутъ вдоль магистральныхъ арыковъ, дренировать грузы этихъ районовъ слѣдуетъ постройкой мощеныхъ дорогъ по оси этихъ территорій, прерываемыхъ пустынными степями. Такъ какъ желѣзнодорожныя магистрали проходятъ вдоль толщи культурной полосы, то эти поперечные выступы культуры должны быть обслуживаемы каждый отдѣльной небольшой шоссейной дорогой, отвѣтвляющейся по обѣ стороны отъ желѣзной магистрали.

Населеніе каждаго изъ этихъ районовъ, такимъ образомъ, получитъ свою особую шоссейную дорогу, и вполнѣ справедливо, чтобы именно оно и дало средства на ея возведеніе.

Между тѣмъ, извѣстно, что даже во Франціи, гдѣ до сихъ поръ существуетъ натуральная дорожная повинность (3 дня въ году отъ каждаго домохозяйства) на опросъ правительства, не пожелаетъ-ли населеніе замѣны этой натуральной повинности денежной, департаменты отвѣтили отрицательно. И это въ странѣ, гдѣ сельское населеніе наиболѣе богато и культурно. Франція и вообще представляетъ хорошій примѣръ постройки шоссейныхъ дорогъ натуральной повинностью. Еще въ XVII вѣкѣ при Людовикѣ XIV тамъ началась постройка государственныхъ дорогъ натуральнымъ трудомъ, и крестьяне должны были выходить на работы до 15 дней въ году. Въ настоящее время сохраняетъ свою силу законъ 1836 года, согласно которому всякій платящій прямые налоги въ общинѣ обязанъ ежегодно отбывать повинность натурою въ теченіе 3 дней въ году, и всѣ его вьючныя и упряжныя животныя также должны участвовать въ дорожной повинности. Для того, чтобы

облегчить переходъ отъ натуральной къ денежной повинности, урочное положеніе работъ натуральнымъ трудомъ каждый годъ расцѣнивается нарочито значительно дешевле наемнаго труда, и каждому зарегистрированному работнику для отбыванія натуральной повинности на дорогѣ предоставляется право уплатить взамѣнъ труда натурою это небольшое денежное обложеніе. Тѣмъ не менѣе по сіе время только третью часть натуральной повинности населеніе перекладываетъ на денежные взносы, и, какъ было уже упомянуто, населеніе высказалось противъ отмѣны натуральной повинности. Изъ 180 милл. франковъ (67,5 милл. руб.), расходуемыхъ Франціей на свои мѣстныя гужевыя дороги, 60 милл. франковъ (22,5 милл. руб.) доставляется натуральнымъ трудомъ.

Народъ неохотно разстается съ денежными средствами, а въ Туркестанѣ деньги особенно дороги, и обычный процентъ для займа денегъ равенъ 5% въ мѣсяцъ. Исходя изъ всѣхъ этихъ соображеній, приходится поставить слѣдующее положеніе: или вовсе нельзя будетъ въ скоромъ времени построить дорогъ, или онѣ должны быть построены натуральной повинностью. Имѣются еще формы какъ бы косвеннаго обложенія, именно мостовые и попудные сборы, на которые могутъ быть возводимы дороги, но они могутъ быть съ успѣхомъ примѣняемы только въ городахъ. Хотя главные районы, гдѣ придется озаботиться возведеніемъ шоссе, напримѣръ въ Ферганской области, представляютъ сплошь заселенныя мѣста, какъ бы улицы длинныхъ селеній, а станціи, куда будутъ проведены шоссе, вполнѣ получили характеръ городскихъ поселеній, тѣмъ не менѣе примѣненіе попуднаго и шоссейнаго сбора можетъ войти только какъ весьма незначительная доля участія этихъ средствъ въ израсходованіи общихъ суммъ на проведеніе дорогъ. Расходы денежной земской повинности въ Туркестанѣ, составляя 25% обложенія земель государственнымъ поземельнымъ налогомъ, уже вылились въ опредѣленныя рамки. Ниже будутъ приведены данныя о размѣрѣ земскихъ доходовъ за три послѣдніе трехлѣтніе смѣтные періода по тремъ кореннымъ областямъ Туркестанскаго Края, а равно указаны и ассигнованія по этимъ областямъ на дорожныя нужды изъ земскихъ средствъ. Средства земскаго бюджета очень ограничены, а потребности огромны. Поэтому, эти средства могли-бы быть расходуемы

лишь на наемъ постояннаго средняго и нѣкоторыхъ категорій низшаго техническаго персонала, какъ и теперь эти средства расходуются на наемъ учителей, врачей и лицъ общей администраціи и на производство такихъ работъ, которыя выполнить трудомъ въ натурѣ совершенно невозможно, напр., постройку мостовъ, домовъ для сторожей, заготовку рабочаго инвентаря и проч. Техническія изысканія и проекты дорогъ также должны быть изготовлены на счетъ земскихъ или государственныхъ средствъ. (О суммахъ, потребныхъ только на эти изысканія, ниже будутъ приведены справки, согласно подсчетамъ мѣстной администраціи). Самая же работа и матеріалы постройки должны быть доставлены натуральной повинностью.

**Постройка шоссейныхъ дорогъ въ Румыніи.**

При этомъ возникаетъ вопросъ, могутъ ли быть на практикѣ при современномъ состояніи государствъ, когда подневольный трудъ крестьянъ давно упраздненъ въ Европѣ, построены шоссейныя дороги натуральной повинностью, имѣется ли такой примѣръ въ практикѣ иностранныхъ государствъ и насколько примѣръ этотъ соотвѣтствуетъ естественнымъ условіямъ хотя бы Ферганской области.

Постройка сѣти шоссейныхъ дорогъ осуществлена натуральной повинностью въ Румыніи за послѣднія 40 лѣтъ, и теперь тамъ нѣтъ деревни, къ которой не было бы проведено хотя бы одной вѣтки шоссейныхъ путей. Къ подробному описанію примѣненія способа натуральной повинности, осуществленнаго въ этой странѣ, мы и перейдемъ, пользуясь для этого изданіемъ Бессарабскаго губернскаго земства: «Дороги въ Румыніи. Н. В. Цыганко, 1910 годъ».

Такъ какъ дорожное дѣло находится въ полной зависимости отъ естественныхъ условій страны, то эти условія должны быть подвергнуты точному изслѣдованію какъ въ Румыніи, такъ и, допустимъ, въ Ферганѣ, для того чтобы установить, можетъ ли быть между этими странами проведена извѣстная аналогія по отношенію постройки шоссейныхъ дорогъ натуральной повинностью.

Румынія занимаетъ площадь въ 121.830 кв. в. безъ послѣдняго увеличенія ея территоріи вслѣдствіе перемѣнъ, созданныхъ второй Балканской войной. Изъ этой площади горную часть составляютъ 20% поверхности, холмистую около 35% и равнинную около 45%.

Горная часть состоитъ изъ восточнаго и южнаго склона Карпатской цѣпи, съ высотой около 1.500 метр. или около 5.000 футовъ. Горы эти, какъ и вся Карпатская цѣпь, представляютъ переплетающіяся ущелья, глубокія и узкія, съ весьма обрывистыми и извивающимися очертаніями тальвеговъ.

Въ Валахіи этотъ третичнаго образованія бордюръ горъ и предгорій очень узокъ, въ Молдавіи онъ нѣсколько расширяется, но также занимаетъ небольшое пространство территоріи страны. Вторая зона средняго размѣра холмовъ, менѣе пресѣченнаго характера, также незначительна и, наконецъ, большую часть территоріи страны занимаетъ почти горизонтальная равнина, простирающаяся до Дуная и Прута. Почва аллювіальнаго происхожденія, глинистая, легко размокающая отъ дождей. Зимой, особенно въ предгорьяхъ, выпадаетъ много осадковъ, что порождаетъ въ Румыніи безконечное количество мелкихъ и болѣе крупныхъ горныхъ рѣчекъ и ручьевъ. Дороги въ гористой и холмистой части приходится вести петлями вдоль склоновъ горъ, но матеріалъ для шоссе въ видѣ гальки и гравія находится тутъ же подъ рукой въ руслахъ этихъ рѣчекъ. На нихъ должны быть возводимы многочисленные мосты, и работы требуютъ много искусственныхъ сооруженій, откосы часто не только одѣты камнемъ, но и срѣзаны и подперты вертикальными стѣнками. А между тѣмъ въ гористой части Румыніи дорогъ значительно больше, чѣмъ въ равнинной, а именно 250—350 в. на 1.000 кв. верстъ поверхности, тогда какъ въ равнинныхъ частяхъ страны всего 25—150 на тѣ же 1.000 кв. верстъ.

Въ горахъ большая потребность въ улучшенныхъ дорогахъ, а потому и самыхъ дорогъ больше. Въ равнинной части шоссе устраивается изъ известняковъ, довольно плотныхъ, добываемыхъ изъ мѣстныхъ каррьеровъ.

Чѣмъ плотнѣе населеніе, тѣмъ легче привлекать его къ дорожной повинности, потому что тѣмъ съ болѣе близкаго разстоянія отъ строящейся дороги (по обѣ ея стороны) будутъ выходить на работу рабочіе. Въ отношеніи плотности населенія Румынія является страной съ средней плотностью на 1 кв. в. въ 51 человѣкъ, а именно всего въ Румыніи считается 6.684.000 душъ населенія. Городского населенія въ этомъ числѣ 17% и 83% сельскаго. Это показываетъ, что Румынія является страной земледѣльческой, т. е. по

сравненію съ Западной Европой страной малокультурной и бѣдной. И дѣйствительно, въ Румыніи 87% неграмотныхъ. Населеніе призывается къ отбыванію натуральной повинности въ свободное отъ полевыхъ работъ время.

Румынія раздѣляется на 32 департамента, средняя площадь каждаго изъ нихъ въ 4.105 кв. километровъ (3.818 кв. в.) Во главѣ каждаго департамента (уѣзда) стоитъ префектъ; при префектѣ имѣется уѣздный выборный совѣтъ изъ 12 человѣкъ. Каждый уѣздъ дѣлится на коммуны (сельскія или городскія общества). Во главѣ коммуны и совѣта коммуны находится примарь, который завѣдываетъ полиціей, избирательными и сословными списками, а также сборомъ прямыхъ податей.

Группы коммунъ объединены въ округи (волости). Всего коммунъ въ Румыніи 2.664, и средняя площадь ихъ составляетъ 49,4 кв. километр. (45,8 кв. в.). Такъ какъ въ коммунальномъ управленіи составляются раскладки и списки дорожной повинности, то является въ высшей степени удобнымъ, что этихъ административныхъ единицъ такъ много, ибо отъ этого списки могутъ быть значительно точнѣе, чѣмъ при большихъ административныхъ дѣленіяхъ уѣзда.

Ежегодное составленіе списковъ лицъ, долженствующихъ отбывать, какъ лично, такъ и со своими упряжными животными дорожную повинность, требуетъ и строгой провѣрки, и особой точности, и контроля. Еще болѣе важнымъ является учетъ, кто этой повинности натурою не исполнилъ и долженъ внести вмѣсто натуральнаго труда денежную его замѣну. Контроль за этими дѣйствіями коммунальныхъ управленій производитъ техническій персоналъ министерства общественныхъ работъ, состоящій весь на службѣ государства.

Въ настоящее время въ Румыніи имѣется слѣдующее количество шоссейныхъ дорогъ:

| | | |
|---|---|---|
| государственныхъ . . | 3.124 кил. | (2.905 в.) |
| департаментскихъ . . | 4.988 » | (4.639 » ) |
| мѣстныхъ . . . . . | 20.827 » | (19.369 » ) |
| коммунальныхъ . . . | 14.326 » | (13.323 » ) |
| Всего. . . . . | 43.265 кил. | 40.236 в. [1]) |

[1]) Въ Россіи, по закону 1833 года, имѣется почти такое же распредѣленіе дорогъ на 5 классовъ: I государственныя, II, III и IV земскія (губернскія и уѣздныя) и V классъ проселочныя, сельскія и полевыя дороги.

Государственными или національными дорогами называются тѣ, которыя, выходя изъ столицы государства, направляются къ уѣзднымъ городамъ, къ важнѣйшимъ портамъ, къ важнѣйшимъ пунктамъ границы, къ экономическимъ центрамъ и имѣютъ общегосударственное значеніе.

Уѣздными или департаментскими дорогами называются тѣ, которыя соединяютъ два или нѣсколько уѣздныхъ городовъ, или которыя, выходя изъ уѣзда, доходятъ до одного изъ важныхъ пунктовъ границы.

Мѣстными дорогами называются тѣ, которыя соединяютъ нѣсколько селеній между собою или со станціями желѣзныхъ дорогъ.

Коммунальными дорогами называются тѣ дороги, которыя проходятъ по территоріи одной коммуны (сельскаго общества), или связываютъ между собою двѣ сосѣднія коммуны, или одну только коммуну съ одной изъ станцій желѣзныхъ дорогъ. Эти дороги и строятся и содержатся на соотвѣтствующія средства: государства, департамента или коммуны. Чтобы видѣть, какъ шло развитіе постройки этихъ шоссейныхъ дорогъ, мы приведемъ нѣсколько историческихъ справокъ, въ связи съ изданіемъ закона о натуральной повинности.

До 1866 года дороги Румыніи были въ невозможномъ положеніи, и всего было выстроено 1.095 кил. (менѣе 1.000 вер.) шоссе. Въ 1868 году, правительство, пользуясь опытомъ Франціи, издало законъ о натуральной повинности, благодаря которому въ теченіе 40 лѣтъ и была создана сѣть въ 43.000 кил. (40.000 верстъ) шоссе. Въ 1906 году въ этотъ основной законъ были внесены нѣкоторыя поправки, и въ этомъ видѣ законъ этотъ существуетъ по настоящее время.

Законъ этотъ содержитъ въ себѣ слѣдующія главныя положенія.

Государственныя дороги строятся на средства, вносимыя въ государственный бюджетъ. Но мы видѣли, что ихъ всего 3.000 километр., т. е. менѣе 8% всѣхъ дорогъ.

Департаментскія дороги строятся въ извѣстной небольшой части на особый денежный сборъ, а именно въ $^{2}/_{10}$ оклада прямыхъ налоговъ: поземельнаго, промысловаго и патентнаго. Изъ этихъ сборовъ составляются особые уѣздные дорожные капиталы. Но главнымъ образомъ департаментскія дороги строились натуральною повинностью, этихъ дорогъ всего 4.988 кил. или около 12% всѣхъ шоссированныхъ до-

рогъ. Всѣ остальныя дороги, а ихъ 35.000 вер., выстроены исключительно натуральною повинностью.

Закономъ 1868 года для постройки дорогъ назначено было 3 дня въ году отъ каждаго жителя коммуны, но уже въ 1886 году эта повинность увеличена съ 3 до 5 дней, и это увеличеніе сразу отразилось на количествѣ построенныхъ верстъ: съ 1887 года по 1897 годъ построено болѣе 12.000 вер. въ десятилѣтіе, а именно было 12.931 вер., а къ 1897 году эта цифра шоссейныхъ дорогъ въ странѣ удвоилась и достигла цифры въ 24.027 верстъ.

Каждый житель, проживающій не меньше 6 мѣсяцевъ въ какой-либо коммунѣ (городской или сельской), безъ различія положенія или національности, въ возрастѣ отъ 21 до 60 лѣтъ, обязанъ отработать ежегодно 5 дней на уѣздныхъ, мѣстныхъ или коммунальныхъ дорогахъ, согласно списку, составляемому для этой цѣли.

Жители, не имѣющіе скота, выполняютъ свою работу своими руками и должны явиться съ лопатой на мѣсто работы. Жители, у которыхъ имѣется скотъ, исполняютъ повинность съ тѣмъ числомъ скота, которымъ располагаютъ. Освобождаются отъ повинности священники, сельскіе учителя и родители конныхъ солдатъ и матросовъ. Жители городскихъ коммунъ уплачиваютъ стоимость этихъ 5 рабочихъ дней деньгами, по нормамъ, опредѣляемымъ коммунальнымъ совѣтомъ.

Жители сельскихъ коммунъ имѣютъ право не явиться на работу, если уплатятъ стоимость этихъ 5 рабочихъ дней, по особой расцѣнкѣ, утверждаемой министерствомъ общественныхъ работъ.

Если камень приходится покупать и возить издалека, то жители, не имѣющіе близко (15 километр.) каррьера, взамѣнъ 5 дней работы работаютъ на дорогахъ только два дня, а взамѣнъ 3 дней правительство получаетъ право переложить эту повинность въ денежную, причемъ день съ одной лошадью оцѣнивается въ 2 франка (75 коп.), съ парой лошадей въ 2,5 фр. (93 коп) и т. д.

При исполненіи натуральной повинности никто не можетъ быть вызванъ на работу на разстояніе больше 20 кил. отъ села, въ которомъ онъ живетъ.

Техническій персоналъ составляетъ расписаніе распредѣленія рабочихъ дней, которые должны выполняться натурой, указывая число рабочихъ дней обывателей каждой кате-

горій, необходимыхъ для каждой работы. Префектъ назначаетъ время исполненія натуральной повинности въ разныхъ районахъ каждаго уѣзда, сообразуясь съ полевыми работами.

Законъ 1868 года имѣлъ то неудобство, что не существовало центральнаго техническаго органа, который могъ бы координировать работы въ каждомъ департаментѣ, и каждый департаментъ производилъ ихъ подъ надзоромъ и по проектамъ своихъ наемныхъ инженеровъ, въ родѣ нашихъ земскихъ служащихъ врачей, техниковъ и т. д. Поэтому въ 1895 году былъ изданъ законъ, по которому весь технический персоналъ (изъ какихъ источниковъ онъ ни получалъ бы содержаніе) составляетъ одну стройную организацію и особый корпусъ инженеровъ и кондукторовъ, пользующихся правами государственной службы. Министерство общественныхъ работъ отнынѣ руководитъ постройкой и коммунальныхъ дорогъ, и технический надзоръ централизованъ въ одной общей организаціи.

Способъ постройки обыкновенно такой. Каждый годъ производятся, по утвержденному въ министерствѣ общественныхъ работъ проекту, работы на одномъ небольшомъ участкѣ дороги. Планируется полотно дороги и, безъ подсыпки песку, натуральной повинностью снимать щебень (обыкновенно гальку), затѣмъ предоставляютъ колесамъ проѣзжихъ утрамбовывать и укатывать это полотно дороги. На второй годъ дорога прокладывается на слѣдующемъ участкѣ, и на построенномъ участкѣ въ прошломъ году подсыпаютъ новый слой щебня. Такъ продолжается 6—7 лѣтъ, пока не образуется весьма толстый слой каменной одежды дороги и не будетъ укатанъ колесами весь путь. Ширина проѣзжей части дороги составляетъ въ Румыніи отъ 7 до 5 метровъ, т. е. отъ 3½ до 2½ сажень, а въ сельскихъ дорогахъ доходитъ до 4 метровъ (1.8 саж.). Подъемъ поперечнаго профиля дѣлается въ $^1/_{50}$. Обочины дѣлаются въ 1½ аршина, а откосамъ придается 1¼ уклонъ. Продольные уклоны въ горныхъ участкахъ допускаются въ 8%. Радіусы закругленія въ 10 метровъ (около 15 арш.).

Слой щебня при такой постройкѣ дороги достигаетъ иногда 70 сантиметр. (около 1 арш.), а потому, несмотря на примитивность устройства дороги (безъ основанія изъ песку), подобное шоссе не трескается, и вода черезъ кору щебня не просачивается.

Ремонтъ дороги производится также подсыпкой слоя щебня въ мѣстахъ, гдѣ онъ стерся, безъ прекращенія движенія. Ремонтъ обходится около 300 руб. километръ (0,93 вер.), изъ которыхъ камень стоитъ 200 руб.. а сторожа 100 руб.

Система натуральной повинности, какъ она сложилась съ 1868 года и получила окончательную свою организацію въ 1906 году, функціонируетъ правильно и на практикѣ не дала никакихъ отрицательныхъ результатовъ. Правда, иногда были злоупотребленія въ составленіи списковъ лицъ, долженствовавшихъ отбывать повинность. Въ одной изъ коммунъ оказалось, что 102 богатыхъ землевладѣльца, благодаря взяткамъ, не были включены въ списки. Въ 1907 году былъ учрежденъ строгій правительственный контроль за составленіемъ списковъ, и число обложенныхъ повинностью обывателей выросло въ нѣкоторыхъ департаментахъ до 30%.

Въ списки вносятся въ послѣдніе годы до 830.000 человѣкъ, и отработать они должны 4.160.825 дней.

Тачки, носилки, грохота и другія орудія и инструменты выдаются технической администраціей.

Натуральная повинность въ переводѣ на деньги даетъ Румыніи въ годъ въ среднемъ 14 милл. франковъ или 5.150.000 руб.; 28% этой суммы вносится болѣе зажиточною частью населенія деньгами взамѣнъ работы натурой, остальное фактически используется натуральнымъ трудомъ.

Кромѣ натуральной повинности, каждый годъ вносится въ расходный бюджетъ сумма въ 5 милл. франковъ, которая затрачивается на такія работы, которыхъ нельзя произвести необученными сельскими жителями, напримѣръ: на искусственныя сооруженія, мосты и пр. На эти же 5 милл. франковъ (1.875.000 руб.) содержится весь технической шоссейный надзоръ въ королевствѣ. Кромѣ этихъ суммъ по обыкновенному бюджету иногда вносятся крупные расходы въ видѣ экстраординарныхъ ассигнованій. Напримѣръ, въ 1908 году было на постройку мостовъ отпущено экстраординарныхъ средствъ—26 милл. франковъ (9,75 милл. руб.).

Кромѣ того, каждый уѣздъ имѣетъ, какъ выше было упомянуто, свой дорожный фондъ, составляемый добавочнымъ обложеніемъ въ $^2/_{10}$ нѣкоторыхъ прямыхъ налоговъ. Это обложеніе даетъ также 5 милл. франковъ въ годъ (1,875 милл. руб.).

Каждый уѣздъ (департаментъ) такимъ образомъ (напримѣръ средній уѣздъ въ 3.440 кв. километровъ—3.198 кв.

вер.) располагаетъ слѣдующими средствами на дорожное дѣло:

| | |
|---|---|
| уѣзднымъ капиталомъ . . . . . | 44.000 руб. |
| натуральной повинностью, оцѣни-ваемой въ . . . . . | 229.638 » |

(изъ нихъ 14.750 руб. поступаетъ деньгами). всего каждый годъ уѣздъ затрачиваетъ 273.638 руб. въ годъ на дорожное строительство.

Для всей страны дорожные бюджетные расходы на шоссейныя дороги представляются въ цифрѣ въ 10.500.000 руб. въ годъ.

Всѣ эти цифры показываютъ съ полной наглядностью, какія значительныя средства должны быть затрачены на шоссейные пути, чтобы, дѣйствительно, каждая деревня имѣла хорошее грунтовое сообщеніе съ рынками и желѣзными дорогами.

Желѣзныхъ дорогъ въ Румыніи немного, всего 3.181 кил. или 2.958 вер., что при 131.000 кв. километрахъ (121.830 кв. вер.) общей поверхности страны даетъ приблизительно версту на 40 кв. вер., тогда какъ для такихъ странъ, какъ Румынія, съ среднеразвитой производительностью. должно быть на 100 кв. вер. поверхности 6, приблизительно, верстъ желѣзнаго пути, изъ чего необходимо заключить, что въ Румыніи въ 2 раза меньше желѣзныхъ дорогъ, чѣмъ бы слѣдовало. По числу жителей странъ съ не очень густымъ населеніемъ считается нормой 9 вер. желѣзнаго пути на 10.000 жителей, что для 6 милл. жителей Румыніи составило бы 5.400 вер. пути. Результатъ получается тотъ же, что и для нормы, взятой сообразно поверхности страны.

Но благодаря развитому шоссейному строительству этотъ недостатокъ желѣзныхъ путей совершенно не ощущается, и питаніе грузами желѣзныхъ дорогъ происходитъ вполнѣ интенсивно, что и отражается на значительной доходности желѣзнодорожной сѣти страны.

На 1.000 кв. километровъ (930 кв. вер.) поверхности приходится шоссейныхъ дорогъ:

| | | |
|---|---|---|
| 1) во Франціи.. . . . . | 964 | версты. |
| 2) въ Бельгіи . . . . . | 724 | » |
| 3) » Германіи. . . . . | 446 | » |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4) | въ Австріи . . . . . | 308 | верстъ. |
| 5) | » Италіи . . . . . | 266 | » |
| 6) | » Румыніи . . . . . | 220 | » |
| 7) | » Даніи . . . . . | 163 | » |
| 8) | » Венгріи . . . . . | 117 | » |
| 9) | » Норвегіи . . . . . | 75 | » |
| 10) | » Россіи . . . . . | 4,6 | » |

Чтобы количество шоссейныхъ дорогъ въ Ферганѣ, только въ самой долинѣ, не касаясь предгорій, пропорціонально достигло цифры дорогъ въ Румыніи, тамъ необходимо было бы выстроить на 20.000 кв. вер. 6.666 верстъ шоссейныхъ дорогъ.

**Раздѣленіе дорогъ въ Туркестанѣ по категоріямъ.**

Припомнивъ опредѣленіе путей, данное въ румынскомъ законѣ о дорогахъ, въ зависимости отъ ихъ значенія, постараемся отмѣтить, какой разрядъ дорогъ въ Туркестанѣ нуждается въ скорѣйшемъ замощеніи.

Изъ имѣющихъ государственное значеніе дорогъ въ Туркестанѣ по большинству направленій проведены желѣзные пути. Ташкентъ соединенъ какъ съ Европейской Россіей, по ближайшему къ Москвѣ направленію, такъ и съ центрами культурныхъ оазисовъ, на которые распадается русская Средняя Азія.

Къ государственнымъ границамъ также уже кое-гдѣ построены или желѣзные, или шоссейные подступы.

Таковы, напримѣръ, дороги отъ Мерва на Кушку, отъ Асхабада на Гаудант и отъ Самарканда къ Термезу. Въ скоромъ времени будетъ выстроена разрѣшенная уже къ постройкѣ желѣзная дорога отъ Бухары къ тому же Термезу.

Остается, для завершенія постройки подступовъ къ границамъ, проложить желѣзную дорогу отъ Андижана до Ошъ, а отъ Ошъ до Иркештама и далѣе въ Кашгаръ провести шоссе по горамъ или хотя бы устроить сносную вьючную тропу съ хорошими подъемами и спусками.

Въ числѣ дорогъ государственнаго значенія, также можетъ вызвать къ себѣ вниманіе и путь отъ Андижана и Намангана на Нарынъ черезъ перевалъ Кугартъ, особенно съ момента проведенія желѣзной дороги до Пишпека и Токмака, а со стороны Ферганы до Джелалабада, какъ это рѣшено уже согласно проекту дороги инженера Ковалевскаго.

Но объ этихъ дорогахъ государственнаго значенія необходимо сказать нѣсколько словъ лишь позже, такъ какъ Туркестанъ торгуетъ съ заграницей пока еще относительно небольшимъ количествомъ товаровъ, напримѣръ, въ Кашгаръ идетъ мануфактуры—60—70 тысячъ пудовъ, а въ Ферганскую область поступаетъ той же мануфактуры изъ Европейской Россіи 1.083.792 пуда. Вотъ развезти эту мануфактуру по кишлачнымъ базарамъ и составляетъ главное затрудненіе для торговли, въ виду плохихъ дорогъ области!...

Въ спискѣ путей, намѣченныхъ областной администраціей по запросу въ 1911 году Туркестанскаго Генералъ-Губернатора, есть еще нѣсколько небольшихъ отвѣтвленій отъ желѣзныхъ дорогъ къ государственнымъ границамъ, которыя, по ихъ значенію, областная администрація предполагала-бы шоссировать, напр., отъ ст. Ташъ-Кепри до с. Тахта-Базаръ и отъ стан. Душакъ до с. Ходжа-Чашме. На дорогѣ до с. Тахта-Базаръ уже строится шоссе на земскій счетъ. При разсмотрѣніи свѣдѣній, представленныхъ въ то время Генералъ-Губернатору и любезно сообщенныхъ Канцеляріей Его Высокопревосходительства Хлопковому Комитету, по просьбѣ Комитета, будетъ подробно сказано о подобныхъ дорогахъ государственнаго значенія, теперь-же для выясненія точки зрѣнія Комитета на очередь постройки дорогъ нѣтъ, повидимому, надобности останавливаться подробно на этомъ вопросѣ.

Итакъ, грунтовыя государственныя дороги не могутъ привлекать преимущественнаго вниманія въ дѣлѣ оборудованія ихъ мощенымъ полотномъ. Эти дороги приметъ въ свое вѣдѣніе управленіе шоссейными путями, и хотя эти дороги для жизни населенія и не имѣютъ выдающагося экономическаго значенія (съ какой только точки зрѣнія Хлопковый Комитетъ и можетъ высказаться о дорогахъ), онѣ тѣмъ не менѣе крайне важны въ стратегическихъ и политическихъ цѣляхъ и видахъ Россіи, а потому несомнѣнно онѣ рано или поздно будутъ на государственныя средства приведены въ хорошее состояніе. Въ какомъ положеніи онѣ находятся сейчасъ мы дадимъ нѣкоторыя свѣдѣнія въ концѣ брошюры.

Уѣздныя дороги въ Туркестанѣ также не требуютъ особеннаго о себѣ попеченія. Большинство крупныхъ уѣздныхъ городовъ, которые въ краѣ вообще гораздо крупнѣе, чѣмъ въ Европейской Россіи (100—50 тыс. населенія), уже соединены между собою желѣзными дорогами: среднеазіатская

магистраль прошла по оси населенныхъ территорій, гдѣ и возникли, понятно, мѣстные центры этихъ территорій.

Дороги, по номенклатурѣ румынской, мѣстныя, т. е. соединяющія главныя селенія между собою, въ виду проведенія желѣзнодорожныхъ линій, для торговой и производительной жизни страны не играютъ значительной роли въ дѣлѣ распредѣленія товаровъ и грузовъ.

Въ Туркестанѣ все сводится къ путямъ отъ крупныхъ базарныхъ селеній къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ. Каждый магистральный арыкъ питаетъ особый выступъ, языкъ культурной площади. Этотъ вдающійся въ степи и горы выступъ изъ общей массы полей необходимо дренировать поперечной дорогой, ведущей къ продольно проложенному (по параллели) вдоль рѣкъ желѣзнодорожному среднеазіатскому пути. (Здѣсь говорится о главнѣйшихъ Ферганской и Самаркандской областяхъ и Бухарскомъ Ханствѣ. Поэтому районъ каждой питающей станцію желѣзной магистрали шоссейной дороги будетъ строго ограниченъ. Это типъ дорогъ коммунальныхъ въ Румыніи. Часто подобная дорога должна соединить только одно селеніе со станціей желѣзной дороги. Иногда подобную дорогу слѣдуетъ провести отъ оставшагося въ сторонѣ уѣзднаго города, но всегда это будетъ подъѣздной путь. Поэтому задаваться мыслью о томъ, что бы сомкнуть и продолжить такія подъѣздныя вѣтки, пока не слѣдовало бы: создавать цѣлую сѣть дорогъ пока преждевременно. Тамъ, гдѣ торговая и сельскохозяйственная и промышленная жизнь бьетъ ключемъ, главнымъ образомъ, благодаря хлопководству, тамъ по дорогамъ существуетъ громадное грузовое движеніе, прерываемое въ распутицу, зимой, бездорожьемъ—тамъ и слѣдуетъ начать мостить шоссейныя дороги.

**Подъѣздная желѣзныя дороги или шоссе.**

Въ данномъ дѣлѣ, однако, наибольшую трудность вызоветъ опредѣленіе, что выгоднѣе построить: узкоколейный подъѣздной путь или шоссейную дорогу. Для каждаго отдѣльнаго случая вопросъ этотъ можетъ быть рѣшаемъ различно. Желѣзнодорожную вѣтку слѣдуетъ строить на относительно значительномъ протяженіи, когда товарное движеніе окупитъ расходы ея возведенія, тамъ, понятно, желѣзная дорога предпочтительнѣе шоссейной. Но такихъ мѣстностей, по крайней мѣрѣ въ Ферганѣ, гдѣ бы явилось выгоднымъ строить желѣзный подъѣздной путь, относительно весьма мало. Для этого необходима достаточная ширина куль-

турной полосы. (Проектъ Ферганскихъ дорогъ инженера Ковалевскаго, который будетъ осуществленъ въ теченіе ближайшихъ трехъ лѣтъ, вполнѣ исчерпываетъ нужду въ желѣзнодорожныхъ подъѣздныхъ путяхъ). Проводить же вѣтку желѣзной дороги короче, чѣмъ въ 20 верстъ, явится невыгоднымъ (о вѣткѣ Давидбаева отъ ст. Федченко до Шарихана будетъ сказано особо).

Для того, чтобы яснѣе опредѣлить значеніе подъѣздныхъ желѣзныхъ и шоссейныхъ путей, необходимо точное наслѣдованіе естественныхъ условій извѣстныхъ районовъ. Главнымъ райономъ, гдѣ кипитъ торговая жизнь въ Средней Азіи, является Фергана, тамъ же и наиболѣе развито хлопководство.

Описавъ естественныя условія этой области, мы, казалось бы, можемъ намѣтить и общія условія проведенія шоссейныхъ питательныхъ путей, и, попутно, по возможности исчерпывающимъ образомъ, мы можемъ отмѣтить и экономическое значеніе нѣсколькихъ дорогъ, съ которыхъ слѣдовало бы начать шоссейное строительство въ Средней Азіи.

**Географическій очеркъ Ферганы.**

Ферганская область занимаетъ долину, глубоко провалившуюся среди окружающихъ ее со всѣхъ сторонъ огромныхъ горныхъ возвышенностей. Дно Ферганской долины только на 1.000 ф. подымается надъ уровнемъ моря. Горы, окружающія долину съ сѣвера и съ юга, всѣ имѣютъ вершины свыше 13.000 футовъ, т. е. относятся къ горамъ, возвышающимся надъ вѣчной снѣговой линіей. Южную гряду представляетъ цѣпь Алайскихъ горъ, составляющихъ вмѣстѣ съ Заалайскимъ хребтомъ сѣверную окраину Памирскихъ горныхъ массъ. Сѣверныя горы, окружающія Ферганскую долину, пониже Алайскаго хребта и образуютъ начало горъ, идущихъ къ Тяньшаньскому хребту. Они раздѣляются на нѣсколько цѣпей: Чоткальскую, Уртакъ и Ферганскую.

Хотя горы эти и не имѣютъ большой полосы предгорій, но такъ какъ граница области идетъ по водораздѣльной линіи хребтовъ, то общая площадь области въ 126.841 кв. верстъ не можетъ быть даже сравниваема съ той частью области, которая составляетъ долину и можетъ быть воздѣлываема: эта часть области не превосходитъ 20.000 кв. верстъ. Наибольшая ширина этой долины 150 в., а длина ея 250 в. Долина имѣетъ видъ эллипса и по вертикальной оси эллипса почти на одномъ меридіанѣ находятся два города: Наман-

ганъ и Маргеланъ, а въ обѣ стороны долина съуживается, но и въ этой наиболѣе широкой части культуры находятся значительныя пространства песчаной пустыни и солончаковъ.

Часть этихъ невоздѣланныхъ пространствъ можетъ быть орошена и воздѣлана, а большая часть не можетъ быть и въ будущемъ превращена въ культурный видъ.

Хотя по предгорьямъ и сѣютъ подъ дождь пшеницу и ячмень, но поля эти крайне рѣдки и нигдѣ въ предгорьяхъ не имѣется такой площади культуры, чтобы ее стоило соединять шоссейной дорогой со станціей желѣзнаго пути. Всѣхъ богарныхъ земель въ области заснято на планы поземельно-податной коммисіей 259.987 десятинъ, тогда какъ искусственно орошаемая площадь равна 859.672 десятинамъ.

По уѣздамъ площадь орошенныхъ земель распадается на слѣдующія территоріи:

| | |
|---|---|
| Андижанскій | 223.319 |
| Кокандскій | 164.401 |
| Скобелевскій | 222.166 |
| Намаганскій | 170.064 |
| Ошскій | 79.721 |
| | 859.671 |

Изъ этой общей площади могущихъ быть воздѣланными земель засѣвается притомъ не вся площадь, а всего 636.876 д., изъ коихъ подъ хлопкомъ за 1913 годъ было 270.566 десятинъ или 42% всей засѣваемой площади полей. Подъ другими культурами было за 1910 г.

| | Десятины. |
|---|---|
| Подъ пшеницей озимой | 86.426 |
| Рисомъ | 65.479 |
| Клеверомъ (люцерной) | 60.565 |
| Джугарой | 48.204 |
| Кукурузой | 51.291 |
| Пшеницей яровой | 40.024 |
| Бахчами и огородами | 16.475 |
| Ячменемъ | 11.102 |
| Просомъ | 9.212 |
| Льномъ | 5.698 |
| Машемъ | 3.300 |
| Картофелемъ | 805 |

На остальные сорта хлѣбовъ: овесъ, горохъ, бобы, макъ, коноплю, подсолнечникъ и проч. приходится меньше 500 д. на каждый родъ хлѣба, въ общей засѣваемой площади полей.

Это данныя за 1910 г., когда хлопкомъ было засѣяно 235.891 д., а за текущій годъ по многимъ изъ поименованныхъ культуръ площадь полей должна была сократиться, что бы дать мѣсто 35.000 д. хлопчатника, вытѣснившаго другіе посѣвы: общая площадь полей почти не расширяется, такъ какъ не хватаетъ воды для полива новыхъ территорій, при неумѣломъ туземномъ водопользованіи.

Такъ какъ дорогами должны быть оборудованы вначалѣ только части уѣздовъ, имѣющія искусственное орошеніе, то по каждому изъ уѣздовъ эта площадь представляется значительно меньше румынской, а именно отъ 797 до 2.233 кв. верстъ.

Рѣкъ, проходящихъ по искусственно-орошенной территоріи области, немного: Кара-Дарья и Нарынъ, сливающіяся вмѣстѣ въ сѣверной части долины возлѣ г. Наманган и составляющія мощную р. Сыръ-Дарью, текущую вдоль сѣверной окраины долины. При устройствѣ дорогъ эту рѣку не придется переходить съ помощью мостовъ, потому что эта задача уже выполнена или будетъ скоро выполнена полукружной желѣзной дорогой, выстроенной отъ Коканда до Наманган и съ продолженіемъ ея отъ Наманган до Андижана и ея вѣтвями на селеніе Кокапъ-Кишлакъ и с. Джелалабадъ. Эта уже разрѣшенная къ постройкѣ желѣзная дорога сомкнетъ кольцо желѣзныхъ путей, опоясывающее оба культурные края долины. Съ юга проходитъ магистраль казенной Среднеазіатской желѣзной дороги, а съ сѣвера пройдетъ Наманганъ-Андижанская дорога, и въ Андижанѣ частная дорога и казенная соединятся. Рѣки, текущія съ горъ съ юга, разбираются на орошеніе въ моментъ выхода въ долину и представляютъ вѣера каналовъ, сравнительно нешироких и легко переходимыхъ мостами и трубами. Таковы текущія съ юга Исфара, Сохъ, Шахимарданъ, Исфайрамъ и Кара-Бура.

Ферганская долина почти горизонтальна и состоитъ изъ лессовыхъ почвъ. Почвы эти представляютъ аэральнаго происхожденія желтыя глины, мельчайшаго строенія частицъ, мало водопроницаемыя и вязкія зимой и перетираемыя колесами въ порошокъ на значительную глубину лѣтомъ. Лѣтомъ колеса груженыхъ арбъ выбиваютъ въ лессовой почвѣ громадныя колеи и выбоины, а зимой колеса арбъ

вязнутъ на полъаршина въ липкой и густой глинистой массѣ. Посѣтившій недавно Фергану профессоръ Воейковъ разсказываетъ, что весною 1912 года агроному Позднякову нужно было отправиться за нѣсколько верстъ съ одного завода на другой хлопковый заводъ, въ Андижанскомъ уѣздѣ; г. Позднякову могъ только идти пѣшкомъ, потому что проѣзда по дорогамъ не было, и 2 версты ему пришлось идти 5 часовъ, все время опасаясь, чтобы при переходѣ дороги не завязнуть.

Общія пространства уѣздовъ весьма значительны, въ нѣсколько разъ больше, чѣмъ въ Румыніи, а именно:

| | | |
|---|---|---|
| Скобелевскій . . . . . | 14.069 | кв. верстъ. |
| Андижанскій . . . . . | 13.333 | » » |
| Наманганскій . . . . . | 15.273 | » » |
| Кокандскій . . . . . | 13.312 | » » |
| Ошскій . . . . . | 25.252 | » » |
| Итого . | 81.239 | кв. верстъ. |

и покрыть такую поверхность сѣтью дорогъ было бы непосильною задачею для средствъ мѣстнаго населенія. Но провести нѣсколько дорогъ вдоль главныхъ арыковъ въ каждой волости, сѣющей исключительно хлопокъ, къ станціямъ желѣзнодорожнаго пути—это совершенно иная задача.

Выше было уже сказано, что рѣчки, текущія съ юга и орошающія Кокандскій и Скобелевскій уѣзды, выходя въ долину, разбираются на орошеніе въ видѣ вѣера незначительныхъ относительно каналовъ. Подобные арыки при постройкѣ дорогъ можно пропускать по трубамъ или дѣлать на нихъ самые примитивные мосты. Восточная часть Скобелевскаго уѣзда и Андижанскій уѣздъ прорѣзаны болѣе значительными каналами. Именно, у урочища Кампыръ-Рабатъ возводятся каждый годъ отбивныя фашинныя (сипайныя) плотины, которыя сносятся и прорываются во время половодья и вновь каждый годъ возстанавливаются, и отсюда берутъ начало посредствомъ указанныхъ головныхъ сооруженій два крупные канала, имѣющіе наиболѣе важное значеніе въ Ферганѣ: на лѣвомъ берегу Кара-Дарьи Шариханъ-Сай, пропускающій 11 куб. саж. въ секунду и орошающій въ настоящее время до 110.000 дес. земли, и Андижанъ-Сай, несущій 4 куб. саж. въ секунду и орошающій 40.000 десятинъ земли. Арыки эти протекаютъ около 100 и 70 верстъ

въ югозападномъ направленіи, тогда какъ сама Кара-Дарья течетъ съ востока на западъ, чуть-чуть уклоняясь къ сѣверу. Эти арыки даютъ наилучше орошенныя волости, въ которыхъ $^4/_5$ полей засѣваются хлопкомъ, и хотя районы эти съ юга уже обслужены казенной магистралью, а съ сѣвера будутъ обслуживаться имѣющей быть построенной Наманган-Андижанской дорогой, но въ этомъ районѣ необходимы и подъѣздные шоссейные пути. Мостовъ и трубъ здѣсь придется возводить, хотя и небольшихъ, но много. У Кампыръ-Рабата съ правой стороны берутъ также начало арыки, орошающіе Джалалабадскую волость, на что на 20.000 дес. земли надобно 2 куб. саж. въ 1 секунду, и такъ какъ рѣка Кара-Дарья несетъ, въ среднемъ, въ вегетаціонный періодъ 17 куб. саж. воды, то она вся и разбирается на орошеніе. Развѣтвляющаяся на мелкія канавы сѣть этихъ каналовъ лѣтомъ пересѣкаетъ грунтовыя дороги, и мостовъ на нихъ нѣтъ, а потому проѣзжать по дорогамъ въ настоящее время иначе, какъ въ арбѣ, нельзя: только арба, имѣя два колеса въ сажень въ діаметрѣ, позволяетъ переѣзжать любую канаву, хотя бы аршинной глубины, но, понятно, при подобныхъ переправахъ грузить въ арбу болѣе 40 пуд. не представляется возможнымъ.

Населеніе Ферганской области составляло къ 1 января 1913 года цифру около 2.150.000 душъ. Если мы изъ этой цифры исключимъ около 200.000 кочевниковъ, живущихъ въ горныхъ волостяхъ, то мы получимъ, что на 20.000 кв. верст. долины Фергана населена 1.950.000 душъ населенія или на 1 кв. вер. приходится почти 100 человѣкъ. Въ Румыніи плотность населенія на 1 кв. вер. равняется 50 человѣкамъ, и слѣдовательно, въ Ферганѣ населеніе имѣетъ вдвое большую плотность. Подобная плотность населенія какъ нельзя болѣе будетъ благопріятствовать исполненію работъ по постройкѣ шоссе натуральной повинностью.

По уѣздамъ населеніе составляетъ слѣдующее число душъ:

| | |
|---|---|
| Кокандскій уѣздъ . . . . . | 502.000 |
| Андижанскій . . . . . | 485.500 |
| Скобелевскій . . . . . | 481.100 |
| Наманганскій . . . . . | 474.000 |
| Ошскій . . . . . | 207.400 |
| | 2.150.000 |

Городское населеніе составляетъ 19% всего населенія области, и города имѣютъ:

| | |
|---|---|
| Кокандъ . . . . . | 115.600 ж. |
| Андижанъ . . . . . | 79.496 |
| Наманганъ . . . . . | 75.567 |
| Старый Маргеланъ . . . . . | 47.152 |
| Ошъ . . . . . | 47.149 |
| Чустъ . . . . . | 18.925 |
| Скобелевъ . . . . . | 11.466 |

Изъ этихъ городовъ только Ошъ, да еще Чустъ и Старый Маргеланъ отстоятъ въ 40 в. и въ 10 вер. отъ станцій желѣзныхъ дорогъ. Остальные города находятся на уже построенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, и подъѣздныхъ путей не требуютъ.

**Желѣзныя дороги въ Ферганской области.**

Желѣзныхъ дорогъ въ Ферганской области пока очень немного. По южной окраинѣ долины черезъ главнѣйшіе города проведена Средпеазіатская магистраль, она имѣетъ въ длину 222 версты и оканчивается въ гор. Андижанѣ, дальше на Ошъ на протяженіи 46 верстъ идетъ почтовая грунтовая дорога. Затѣмъ, отъ Кокапда до Намангана на протяженіи 85½ верстъ проведена дорога частнаго Кокандъ-Наманганскаго акціонернаго общества, съ 1 января 1913 года вошедшая въ общую сѣть русскихъ дорогъ и переименованная въ Ферганскую дорогу. Въ іюлѣ мѣсяцѣ 1913 г. разрѣшено тому же обществу проведеніе дороги отъ Намангана черезъ Учъ-Курганъ, Байтокъ до Джелалабада и другихъ вѣтвей общимъ протяженіемъ въ 183 в. Вопросъ о постройкѣ этой дороги находится въ періодѣ утвержденія расцѣночныхъ вѣдомостей на постройку дороги, и весною 1914 г. будетъ начата постройка дорогъ.

Въ числѣ этихъ вѣтвей тому же обществу разрѣшена постройка вѣтви отъ Андижана до с. Коканъ-Кишлака къ сѣверо-востоку отъ Андижана на протяженіи 25 верстъ. Отъ Андижана же выстроена узкоколейная вѣтка до ст. Чинабадъ вдоль лѣваго берега Кара-Дарьи на протяженіи 45 верстъ, но пока эта вѣтка правъ дороги общественнаго пользованія не получила. Вѣтка эта проведена другимъ обществомъ, а не обществомъ Ферганскихъ дорогъ инженера Ковалевскаго.

Отъ станціи Федченко до базарнаго селенія Шарихань проведена на частныя средства Давыдбаева вѣтка протяженіемъ въ 18 в. узкоколейнаго типа общественнаго пользованія. Стоила эта вѣтка за 18 верстъ всего 270.000 руб. наличными деньгами и взято было въ долгъ въ разсрочку на много лѣтъ у завода, поставившаго рельсы и подвижной составъ, матеріаловъ на 180.000 рублей, а всего вѣтка эта обошлась не свыше 25.000 рублей за 1 версту.

Въ первый же годъ эксплоатація вѣтки эта дала 80.000 рублей, т. е. чуть ли не 30% затраченнаго на нее наличными деньгами капитала.

Тѣмъ не менѣе, этотъ примѣръ особенно поучителенъ для вопроса о томъ, выгодна ли будетъ постройка желѣзныхъ дорогъ протяженіемъ менѣе 20 верстъ. Дѣло въ томъ, что с. Шарихань на арыкѣ Шарихань-Сай окружено лучшими хлопковыми полями, и станціи Андижанъ и Ассаке отъ хлопковаго района сѣвернѣе Шарихана находятся въ 30—50 верстахъ.

Даже изъ селеній по ту сторону Кара-Дарьи ближе подвезти хлопокъ къ Шариханu, чѣмъ къ Андижану. Но съ того момента, какъ пройдутъ дороги изъ Андижана черезъ с. Автобачи въ Чинабадъ вдоль лѣваго берега Кара-Дарьи и вдоль праваго берега дорога изъ Андижана черезъ Хакулъ-Абадъ въ Учъ-Курганъ, на станцію Шарихань будутъ поступать только грузы самаго района Шарихана на 10 в. кругомъ этого селенія, и такого хлопка будетъ не свыше 300.000—500.000 пудовъ. Хотя благодаря исключительно выгодному положенію Шариханскаго базара вѣтка до станціи Федченко будетъ перевозить и другіе грузы, но доходность ея понизится во много разъ, а иныхъ такихъ пунктовъ въ 18 верстъ отъ Среднеазіатской магистрали, которые занимали бы столь же центральное положеніе въ районѣ хлопковой культуры около 400 кв. верстъ, въ Ферганѣ болѣе даже не имѣется. Поэтому этотъ примѣръ постройки вѣтки столь короткаго протяженія не можетъ быть разсматриваемъ, какъ исчерпывающій рѣшеніе вопроса въ пользу подъѣздныхъ желѣзныхъ, а не шоссейныхъ дорогъ. Во всякомъ случаѣ, пункты, питающіе желѣзную дорогу и находящіеся на разстояніи 15 в. и меньше отъ нея, не окупятъ своими грузами постройки дороги самаго примитивнаго типа. Желѣзный узко-колейный путь обходится 25—40 тыс. 1 вер., а шоссе будетъ стоить (какъ мы

увидимъ) отъ 6 до 10 тыс. рублей верста, т. е. въ четыре раза дешевле.

Кромѣ этихъ дорогъ имѣется еще узкоколейная вѣтка отъ станціи Скобелево до каменноугольныхъ копей «Кизылъкія» на протяженіи 37 верстъ, но эта дорога частнаго пользованія. Еще построена въ связи съ подвѣсной дорогой отъ ст. Драгомирово небольшая вѣтка до копей Сулюктинскихъ Овсянникова, арендуемыхъ Вербовымъ, но это совершенно частный путь для подвоза каменнаго угля.

Кромѣ того, въ близкомъ будущемъ долженъ получить осуществленіе проектъ инженера Новосильцева соединить каменноугольныя копи Григорьева (купленныя кн. Святополкъ-Мирской), находящіяся въ нѣсколькихъ верстахъ отъ с. Исфары въ мѣстности Шуръ-Абъ черезъ с.с. Исфару и Канибадамъ со станціей Мельниково Сред. ж. д., всего на протяженіи 48 в. Исфара даетъ до 700.000 пуд. сухого урюка (абрикоса), а селеніе Канибадамъ—цѣлый городъ; въ 8 в. отъ Канибадама находятся крупные нефтяные промыслы «Санто», такъ что въ доходности этой вѣтки широкой колеи и общественнаго пользованія сомнѣній встрѣтиться не можетъ. Вѣтку эту кн. Святополкъ-Мирская предполагаетъ соорудить на свой счетъ, причемъ она будетъ ширококолейной и обойдется около 2 милл. рублей.

Мы съ намѣреніемъ упомянули не только о возведенныхъ уже желѣзнодорожныхъ путяхъ, но и о тѣхъ, которые близки къ осуществленію. Это нами сдѣлано для того, чтобы, по возможности, заранѣе отмѣтить тѣ направленія путей, гдѣ несомнѣнно выгоднѣе построить желѣзныя вѣтки, чѣмъ шоссейные подъѣздные пути. При самомъ описаніи этихъ уже построенныхъ или близкихъ къ осуществленію проектовъ возведенія желѣзныхъ дорогъ выступаютъ на первый планъ тѣ основанія, которыя и безъ обстоятельнаго изслѣдованія дѣлаютъ понятнымъ проектъ желѣзной вѣтки: горные промыслы, относительно значительное разстояніе (30—50 в.) отъ пунктовъ, соединенныхъ съ магистралью, особыя центральныя мѣстоположенія базаровъ съ 10—12 тысячъ жителей и проч.

Изъ описанія желѣзныхъ дорогъ видно также, что хотя въ области уже выстроено и будетъ построено въ ближайшемъ будущемъ 645 в. жел. дорогъ (а это даетъ на 20.000 кв. верстъ поверхности долины Ферганы, всего на 100 кв. в. 3,22 в. путей, т. е. вдвое менѣе нормы для страны

въ родѣ, Ферганы), тѣмъ не менѣе, эти желѣзныя дороги будутъ удачно обслуживать оба наиболѣе воздѣлываемыхъ края долины: сѣверный и южный, а подъѣздные пути къ станціямъ Андижану, Федченко и Мельникову будутъ обслуживать наиболѣе густо заселенные районы съ развитой производительностью и интенсивной промышленно-торговой дѣятельностью. Поэтому, благодаря узости долины, дренируемой кольцомъ желѣзныхъ дорогъ, съ двухъ сторонъ ея, поперечныя желѣзныя вѣтки по діаметрамъ кольца не представляются уже нужными.

На 10.000 жителей, какъ было также упомянуто, для средненаселенныхъ странъ Инженеръ-Генералъ Петровъ исчисляетъ потребность въ желѣзныхъ дорогахъ въ 9 в. пути, слѣдовательно, на 2 милл. жителей Ферганы по этой нормѣ могли бы быть выстроены 1.800 верстъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. въ 2½ раза больше, чѣмъ нынѣ существуетъ.

Не слѣдуетъ также упускать изъ виду, что вдоль Сыръ-Дарьи и между Наманганомъ и Маргеланомъ находятся значительныя пространства пустынь песчаныхъ и солончаковыхъ.

Что же касается вопроса о питательныхъ и собирающихъ грузы путяхъ къ станціямъ существующей сѣти, то въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ должно быть подробно изслѣдовано, окупитъ ли себя желѣзная дорога, но и a priori можно сказать, на основаніи вышеизложеннаго, что въ громадномъ большинствѣ случаевъ рѣшеніе о выгодности желѣзной дороги должно получиться отрицательное.

**Анкета Хлопковаго Комитета.**

Остановившись на мысли объ изслѣдованіи, поскольку шоссейныя дороги могутъ удовлетворить потребностямъ въ путяхъ сообщенія въ Туркестанѣ, Хлопковый Комитетъ рѣшилъ прибѣгнуть къ анкетѣ для выясненія, гдѣ и какія дороги нужны и могутъ ли онѣ, по мнѣнію корреспондентовъ, быть выстроены натуральной повинностью. Торговля хлопкомъ производится слѣдующимъ образомъ. Каждый «декханъ» на посѣвъ хлопка получаетъ задатки или отъ крупной экспортной фирмы, или отъ посредника этой фирмы, такъ называемаго «чистача», т. е. мѣстнаго сельскаго «бая», имѣющаго хлопкоочистительный заводъ. Заводъ этотъ строится въ центрѣ даннаго района хлопка, гдѣ подъ словомъ «районъ» подразумѣвается извѣстное пространство въ волости съ наибольшей густотой посѣвовъ хлопка вдоль

арыка, орошающаго эту волость, если вообще условія въ этой волости благопріятны для воздѣлыванія хлопчатника. Это главное селеніе района, чаще всего базарное, и является пунктомъ, откуда выдаются задатки и куда долженъ быть доставленъ хлопокъ. Хлопокъ на заводъ можетъ быть «декханомъ» привезенъ и на верблюдахъ, но центръ покупки хлопка (съ хлопкоочистительнымъ заводомъ) долженъ быть соединенъ со станціей желѣзной дороги хорошимъ гужевымъ путемъ, или даже желѣзнодорожной вѣткой. Такъ какъ по осямъ главныхъ культурныхъ площадей, проходящихъ вдоль сѣверныхъ и южныхъ горъ, съ которыхъ стекаютъ небольшія рѣчки, легко разбираемыя на орошеніе, уже имѣются желѣзныя дороги, соединяющія центры скупки хлопка, и во многихъ другихъ районахъ къ такимъ центрамъ проектированы подъѣздные желѣзнодорожные пути, которые будутъ осуществлены черезъ два года, то остается не такъ много уже центральныхъ пунктовъ скупки хлопка, отъ которыхъ нужно построить шоссейные пути. Поэтому, для постановки вопросовъ анкеты, опираясь на организацію въ краѣ хлопковой торговли, имѣлись совершенно опредѣленныя соображенія: какія главныя селенія въ данномъ хлопковомъ районѣ воздѣлываютъ хлопокъ, гдѣ находятся заводы хлопка и каково разстояніе этихъ селеній съ заводами отъ станцій желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ именно тяготѣніе извѣстныхъ грузовъ къ станціи и обусловливало опредѣленіе даннаго района, обслуживаемаго станціей.

Засимъ, отъ мѣстныхъ жителей, главнымъ образомъ, отъ дѣятелей по хлопководству, желательно было получить отвѣты на вопросы о стоимости шоссе (камня, рабочихъ рукъ) и о самой возможности, какъ было упомянуто, проведенія мощеной дороги натуральной повинностью. Часть вопросовъ была также поставлена для собранія свѣдѣній о путяхъ (горныхъ), которыми хлопокъ идетъ въ Туркестанъ изъ-за границы. Въ виду этихъ положеній анкетный листъ вылился въ слѣдующую форму.

1. Къ какой станціи желѣзной дороги тяготѣетъ Вашъ районъ.

2. Какія селенія (кишлаки) имѣютъ наиболѣе развитое хлопководство въ Вашемъ районѣ.

3. Гдѣ находятся въ Вашемъ районѣ хлопкоочистительные заводы.

4. Каково разстояніе хлопкоочистительныхъ заводовъ отъ станціи желѣзной дороги.

5. Каково разстояніе наиболѣе крупныхъ хлопководныхъ селеній отъ хлопкоочистительныхъ заводовъ и отъ ближайшей станціи желѣзной дороги.

6. По какой дорогѣ изъ указанныхъ въ § 5 идетъ наибольшее движеніе хлопковыхъ грузовъ.

7. Какого рода грунтовую дорогу считаете Вы наиболѣе важной въ Вашемъ районѣ и даже во всемъ уѣздѣ.

8. Необходимо ли на ней шоссированіе или она можетъ быть превращена въ хорошую грунтовую дорогу.

9. Въ случаѣ необходимости шоссированія сообщите цѣны на камень и рабочія руки.

10. а) Ширина полотна шоссейной дороги, б) количество на ней мостовъ: пролеты мостовъ и максимальная нагрузка для пропуска тяжелыхъ грузовъ и какихъ именно, в) количество трубъ для пропуска воды и прочее.

11. Въ горныхъ районахъ: I. Нужно ли улучшеніе вьючнаго пути до ширины колесной дороги при перевозкѣ между конечными торговыми пунктами: 1) какое имѣется количество грузовъ, 2) количество вьючныхъ животныхъ, 3) стоимость въ этомъ случаѣ: а) сколько приблизительно верстъ переваловъ на всемъ пути, на которые и съ которыхъ надо дѣлать подъемы и спуски колѣнами пути, б) сколько мостовъ, в) сколько подрывныхъ работъ динамитомъ. II. Если не дѣлать колесной дороги, а устроить лишь вьючный, но надежный путь, то: а) на скольких верстахъ нужна новая трассировка пути вьючнаго, б) сколько верстъ необходимо уширенія пути, в) сколько новыхъ мостовъ, г) сколько подрывныхъ работъ, д) сколько рабатовъ (заѣзжихъ домовъ).

12. Былъ ли составленъ какой либо проектъ техническаго свойства о проведеніи дороги въ Вашемъ районѣ или не дѣлались ли когда нибудь приблизительные подсчеты о стоимости проведенія дороги: I. а) Кѣмъ дѣлались подобные проекты, б) гдѣ имѣются объ этомъ донесенія или литературныя свѣдѣнія. II. Если исчисленій не дѣлалось, то, по Вашему мнѣнію, въ какой суммѣ могъ бы выразиться расходъ на проведеніе дорогъ: а) количество рабочихъ силъ, б) количество матеріала.

13. Какія сельскія общества приписаны къ дорогѣ для ея ремонта натуральной повинностью: а) сколько душъ на-

селенія въ районѣ или въ уѣздѣ, б) сколько вьючныхъ животныхъ, в) сколько расходуется въ настоящее время рабочихъ поденщинъ на ремонтъ дороги: 1) рабочихъ, 2) подводъ.

14. Можно ли и при какой затратѣ (особо) суммъ земскаго кредита и натуральной повинности провести хорошую дорогу смѣшаннаго шоссейно-грунтоваго типа, или необходимо испрошеніе общегосударственныхъ средствъ на постройку подобной дороги.

15. Считаете ли Вы возможнымъ устройство и поддержку грунтовой дороги въ Вашемъ районѣ путемъ натуральной повинности: а) какое количество жителей могло бы принять участіе въ возведеніи полушоссейной дороги, б) на какое количество верстъ въ обѣ стороны считали бы Вы справедливымъ и возможнымъ требовать рабочихъ для проведенія дороги, в) имѣется ли достаточное количество вьючныхъ животныхъ и подводъ (низкія мѣста шоссированныя, а высокія—безъ шоссировки).

Примѣчаніе. На технической проектъ дороги и высшій персоналъ техническаго надзора должны быть расходуемы земскія или общегосударственныя средства.

16. Къ какой очереди постройки отнесли бы Вы какую дорогу: а) планъ постройки дорогъ въ районѣ или въ уѣздѣ и порядокъ постройки этихъ дорогъ: 1) какія предварительныя работы нужно исполнить по изысканіямъ и подсчетамъ и какъ это сдѣлать; 2) сколько, примѣрно, нужно сейчасъ же затратить на техническіе подсчеты и распредѣленіе средствъ на расходуемыя изъ земскаго кредита и на средства, добытыя натуральной повинностью, принявъ во вниманіе такой смѣшанный порядокъ постройки грунтовыхъ дорогъ, 3) если этотъ порядокъ невозможенъ, по Вашему мнѣнію, то почему.

17. Какія измѣненія и дополненія могли бы Вы внести въ вышеперечисленные вопросы и чѣмъ желали бы дополнить отвѣты.

Вопросы анкеты имѣли задачей двоякаго рода корреспондентовъ: 1) лицъ съ мѣстъ, знакомыхъ съ хлопковымъ дѣломъ, и 2) лицъ администраціи края, которыя собирали матеріалы по проведенію той или иной дороги и имѣли техническія данныя и проекты подсчетовъ стоимости проведенія этихъ путей: кромѣ того, высшая администрація края была запрошена также въ лицѣ г.г. губернаторовъ объ общемъ планѣ постройки сѣти грунтовыхъ дорогъ въ области или губерніи, а въ лицѣ канцеляріи Туркестанскаго генералъ-губернатора Хлопковый Комитетъ обращался къ высшей

администраціи края съ просьбой сообщить сводку проектовъ улучшенія дорогъ по всему краю. Такая сводка была сдѣлана въ предположеніи приступить къ постройкѣ дорогъ въ небольшомъ масштабѣ, только изъ суммъ земскаго кредита.

Отчасти по трудности исполнить просьбу Комитета, такъ какъ для обстоятельнаго отвѣта требовалась серьезная работа, отчасти по новизнѣ самого дѣла, такъ какъ мысль о постройкѣ дорогъ натуральной повинностью далеко не раздѣляется всѣми, и весьма вѣроятно не признается возможной къ осуществленію и мѣстной администраціей, а безъ этого самая идея постройки шоссейныхъ дорогъ едва ли можетъ быть осуществлена, по только отвѣтовъ на анкету, разосланную 520 разнымъ лицамъ и учрежденіямъ, получено было крайне немного.

| | | |
|---|---|---|
| По Ферганской области . . . . . | 29 | отвѣтовъ. |
| » Самаркандской области. . . . . | 6 | » |
| » Сыръ-Дарьинской области . . . | 4 | » |
| » Закаспійской области. . . . . | 14 | » |
| » Бухарскому ханству . . . . . | 3 | » |
| » Закавказью. . . . . | 9 | » |

А всего 65 отвѣтовъ или 12% всѣхъ разосланныхъ листовъ анкеты.

Тѣмъ не менѣе результаты анкеты могутъ быть признаны отвѣчающими цѣли, поставленной себѣ Хлопковымъ Комитетомъ. Для Хлопковаго Комитета, какъ видно изъ вышеизложеннаго, важны были свѣдѣнія о тѣхъ только районахъ, гдѣ наиболѣе назрѣлъ вопросъ о подвозѣ хлопка съ хлопкоочистительныхъ заводовъ на станціи желѣзной дороги. Другихъ вопросовъ Хлопковый Комитетъ и не выдвигалъ: гдѣ провозятъ много хлопка, тамъ только и бьется пульсъ лихорадочной экономической жизни края. Тамъ только пока и могутъ быть выстроены небольшіе подъѣздные пути, въ видѣ мощеныхъ дорогъ, — въ остальномъ пространствѣ степей, песковъ, горъ, малонаселенныхъ территорій строить шоссе пока не нужно: верблюдъ будетъ продолжать нести свою тысячелѣтнюю службу.

Равнымъ образомъ только богатые и населенные хлопковые районы могутъ вынести постройку новыхъ дорогъ натуральной повинностью, и только тамъ эта тяжелая повинность будетъ справедлива, а облегченіе условій жизни вознаградитъ населеніе за понесенныя жертвы.

Какъ было упомянуто, по Ферганѣ имѣется 29 отвѣтовъ. Такъ какъ центровъ скупки хлопка (кромѣ уже обслужи-

ваемыхъ желѣзными дорогами) не такъ много, то эти отвѣты намѣтили нѣсколько нужныхъ пунктовъ. Они же дали данныя для расчетовъ стоимости шоссе. Свѣдѣнія, которыми обладаетъ Комитетъ о волостяхъ, гдѣ наиболѣе развито хлопководство, нѣкоторые литературные матеріалы (напр., статья полковника Алексѣева въ Статистическомъ обзорѣ Ферганской области, изд. Ферганскимъ областнымъ статистическимъ Комитетомъ за 1910 годъ), оффиціальныя данныя о дорогахъ—всѣ эти матеріалы и просьбы, обращенныя къ Комитету, включить и ихъ районъ въ описаніе нужныхъ дорогъ, о чемъ поступали въ Комитетъ даже телеграммы, разныя записки, присланныя Комитету, записка канцеляріи Туркестанскаго Генералъ-Губернатора и сообщенія г.г. Губернаторовъ Елисаветпольскаго, Бакинскаго и Эриванскаго даютъ нѣкоторую возможность намѣтить рядъ путей въ каждомъ изъ уѣздовъ, гдѣ наиболѣе въ нихъ ощущается потребность для подвозки хлопка къ желѣзной дорогѣ. Только такую цѣль и ставитъ себѣ настоящее изслѣдованіе. Изложеніе экономическаго описанія каждаго изъ районовъ для прокладки шоссейныхъ дорогъ, казалось бы, удобнѣе всего свести къ каждому изъ уѣздовъ и къ каждой изъ станцій желѣзныхъ дорогъ, куда долженъ поступать хлопокъ. Такъ подробно можетъ быть описана только Ферганская область, но она и даетъ $^2/_3$ всего хлопка, она и больше всѣхъ нуждается въ подъѣздныхъ путяхъ. Въ остальныхъ областяхъ могутъ быть даны только краткія справки о возможныхъ питательныхъ дорогахъ, а по Закавказью лишь совершенно отрывочныя данныя, такъ какъ тамъ вопросъ о необходимости въ дорогахъ далеко не стоитъ въ такой близкой связи съ перевозками хлопка, какъ въ Туркестанѣ.

Что же касается до свѣдѣній, любезно сообщенныхъ Хлопковому Комитету Канцеляріей Туркестанскаго Генералъ-Губернатора, то свѣдѣнія эти составляютъ сводку отвѣтовъ гг. Губернаторовъ четырехъ областей края на запросъ Генералъ-Губернатора отъ 10 января 1910 г. за № 1095, объ улучшеніи всѣхъ грунтовыхъ дорогъ въ каждой изъ областей. Эта сводка, сообщенная Хлопковому Комитету при отношеніи Канцеляріи отъ 8 ноября 1913 года за № 15811, напечатана въ приложеніи къ этой брошюрѣ (стр. 89—114).

Елисаветпольскій Губернаторъ также препроводилъ въ Хлопковый Комитетъ, при отношеніи отъ 20 ноября 1913 г., за № 34065, весьма обстоятельно составленное описа-

ніе грунтовыхъ дорогъ губерніи, а такъ какъ именно въ Елисаветпольской губерніи хлопководство съ каждымъ годомъ дѣлаетъ все большіе и большіе успѣхи, то именно по этой губерніи во многихъ случаяхъ связь хлопковаго дѣла съ устройствомъ дорогъ болѣе ощутительна, чѣмъ во всемъ остальномъ Закавказьѣ.

Вѣдомость, препровожденная Елисаветпольскимъ Губернаторомъ, напечатана также въ приложеніи № 2 къ этой брошюрѣ (стр. 114—129).

Равнымъ образомъ, Бакинскимъ Губернаторомъ сообщены нѣкоторыя свѣдѣнія о нужныхъ въ губерніи дорогахъ, и эти свѣдѣнія включены въ приложеніи за № 3 (стр. 129—132). Г. Эриванскій Губернаторъ сообщилъ свѣдѣнія, собранныя уѣздными начальниками. Изъ этихъ свѣдѣній составлена вѣдомость дорогъ, имѣющихъ отношеніе къ хлопководству. Приложеніе № 4 (стр. 133).

**Свѣдѣнія Канцеляріи Туркестанскаго Генералъ-Губернатора.**

Соображенія объ улучшеніи грунтовыхъ дорогъ въ Туркестанѣ, какъ въ запросѣ Генералъ-Губернатора, такъ и въ отвѣтахъ гг. Губернаторовъ исходили изъ мысли о постройкѣ грунтовыхъ дорогъ только на средства земскаго кредита. Канцелярія Генералъ-Губернатора въ своемъ отзывѣ на имя Хлопковаго Комитета прямо пишетъ, что считаетъ необходимымъ сообщить Комитету, что до сего времени единственнымъ источникомъ для расходовъ на улучшеніе дорогъ (кромѣ ихъ ежегоднаго ремонта) въ Туркестанскомъ краѣ служили мѣстныя земскія средства, причемъ Канцелярія приводитъ въ слѣдующей таблицѣ цифровыя данныя за три послѣднія земскія смѣты (каждая смѣта утверждается на три года) по тремъ кореннымъ областямъ края (Самаркандской, Сыръ-Дарьинской и Ферганской).

| Предметъ назначенія. | По смѣтѣ 1907—1909 гг. | По смѣтѣ 1910—1912 гг. | По смѣтѣ 1913—1915 г. |
|---|---|---|---|
| | | Рубли. | |
| а) На устройство новыхъ дорогъ и мостовъ . . . . . | 160.246 | 386.088 | 802.554 |
| б) На ремонтъ существующихъ дорожныхъ сооруженій, а также на содержаніе переправъ. . . . | 161.200 | 251.847 | 502.695 |
| Итого. . . . . | 321.446 | 637.935 | 1.305.249 |
| при бюджетѣ. . . . . | 4.661.101 | 6.394.173 | 8.359.827 |

Какъ видно изъ этой справки, земскій бюджетъ за 9 послѣднихъ лѣтъ возросъ въ два раза и выражается нынѣ въ довольно значительной суммѣ въ 8.359.000 рублей (на 3 года), причемъ на устройство новыхъ дорогъ и мостовъ расходуется уже 800.000 рублей въ 3 года или по 266.000 рублей въ годъ (во всѣхъ трехъ коренныхъ областяхъ).

Но если подвергнуть ближайшему разсмотрѣнію эти сравнительно значительныя ассигнованія, то дѣло улучшенія дорогъ представится въ менѣе утѣшительномъ видѣ. При ассигнованіи чуть-ли не $^1/_6$ части бюджета (вмѣстѣ съ 500.000 рублей, отпускаемыми изъ земскихъ средствъ на ремонтъ существующихъ дорогъ) на улучшеніе грунтовыхъ путей сообщенія, результаты однако получаются весьма небольшіе. Такъ, изъ 1.305.249 руб., отпущенныхъ на 3 года по земской смѣтѣ на разныя дорожныя нужды въ одномъ Ташкентскомъ уѣздѣ будетъ израсходовано 829.774 рубля изъ этихъ средствъ: только на одинъ мостъ черезъ Чирчикъ у с. Куйлюкъ будетъ затрачено 318.016 и на проведеніе и ремонтъ нѣкоторыхъ мостовыхъ по Гишъ-Куприкскому, Икентскому и Чиназскому трактамъ свыше 340.000 руб. Положимъ, устройство желѣзо-бетоннаго моста черезъ Чирчикъ, взамѣнъ деревяннаго, на ремонтъ котораго шло отъ 50.000 до 100.000 рублей ежегодно, представляется дѣломъ насущно необходимымъ. Тѣмъ не менѣе, такъ какъ остальныя работы скорѣе относятся къ вызываемымъ надобностью самого города Ташкента, чѣмъ оборудованіемъ края сносными гужевыми путями, то представляется вполнѣ понятнымъ, что и такое значительное ассигнованіе, какъ 1.300.000 рублей на 3 года, удовлетворяетъ нужды края только въ постройкѣ мостовъ и въ путяхъ неключительнаго значенія, и, напримѣръ, на устройство въ теченіе трехъ лѣтъ дорогъ въ Ферганѣ ассигновано только 386.515 руб., т. е. едва по 127.000 руб. въ годъ. Съ такимъ ассигнованіемъ за три года предполагается устроить шоссе (мостовыя) на протяженіи 16 вер. и засыпать шаломъ 46 вер. грунтовыхъ дорогъ. Такъ что шоссейныхъ дорогъ въ годъ въ Ферганѣ можно будетъ выстроить только по 5 вер. съ годъ. Что же касается до засыпки дороги шаломъ, то едва ли подобная засыпка при лессовомъ грунтѣ особенно улучшитъ дорогу. Какъ увидимъ, однако, ниже, дороги, указанныя въ справкѣ Канцеляріи Генералъ-Губернатора, какъ подлежащія постройкѣ въ ближайшіе три года изъ суммъ земскаго кре-

дита по Ферганской области, являются, дѣйствительно, наиболѣе тамъ нужными.

Справку Канцеляріи Генералъ-Губернатора мы получили уже позже составленія брошюры и карты путей къ ней, но тѣмъ не менѣе всѣ помянутыя въ справкѣ дороги, подлежащія устройству въ теченіе дѣйствія текущей земской смѣты, нами были отмѣчены, какъ наиболѣ существенно необходимыя.

При обозрѣніи экономическаго значенія этихъ дорогъ, мы не преминемъ сослаться на то, что онѣ уже назначены къ постройкѣ. Такъ какъ эти небольшіе участки путей, назначенные къ замощенію, составляютъ только небольшую часть всѣхъ необходимыхъ шоссейныхъ дорогъ, то ихъ удобнѣе не перечислять особо, а привести о нихъ свѣдѣнія попутно съ общей оцѣнкой всѣхъ грунтовыхъ дорогъ.

Но что необходимо нынѣ же отмѣтить въ связи съ общей задачей настоящей работы, такъ это характеръ тѣхъ свѣдѣній о дорогахъ, какія сообщены гг. Губернаторами.

Представляется для задачъ нашего изслѣдованія о проектѣ постройки дорогъ натуральной повинностью весьма важнымъ установить, что проектированіе постройки шоссейныхъ дорогъ гг. Губернаторами исходило изъ соображеніи, совершенно иныхъ, чѣмъ настоящее изслѣдованіе.

Во-первыхъ, гг. Губернаторы, кромѣ общаго грузооборота, намѣчали пути, имѣющіе значеніе для передвиженія войсковыхъ частей.

Во-вторыхъ, при соображеніи объ общемъ грузооборотѣ по тому или иному пути они принимали во вниманіе главные тракты, связывающіе край съ заграницей или административные центры области между собою, т. е. въ первую очередь указывали дороги государственнаго характера и дороги, идущія отъ областныхъ и уѣздныхъ городовъ (I—III категоріи оффиціальнаго подраздѣленія дорогъ).

Въ третьихъ, гг. Губернаторы исходили изъ цѣлей дать областнымъ и уѣзднымъ центрамъ хорошую сѣть окружающихъ эти центры дорогъ. Что же касается до дорогъ IV разряда, т. е. дорогъ между селеніями, то гг. Губернаторы отмѣчали необходимость въ шоссе по путямъ, соединяющимъ крупныя селенія области, независимо вопроса о томъ, составили бы или нѣтъ эти пути подъѣздныя питательныя вѣтви къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ.

Поэтому, служа хорошимъ дополненіемъ къ заданію настоящей работы, свѣдѣнія гг. Губернаторовъ не даютъ луч-

шаго или болѣе подробнаго разрѣшенія вопроса, поставленнаго настоящимъ изслѣдованіемъ, и мы можемъ лишь въ немногихъ случаяхъ ссылаться на эти свѣдѣнія. Вмѣстѣ съ тѣмъ мы не отрицаемъ весьма важнаго значенія произведенной гг. Губернаторами работы въ дальнѣйшихъ цѣляхъ государственнаго строительства, но только на подобную сѣть дорогъ должны быть изысканы особые источники государственнаго бюджета, а не земскія средства, и тѣмъ болѣе натуральной повинностью провести шоссе на 1—2 тысячи верстъ съ затратой 10—20 мил. рублей возможности не представляется.

Этотъ выводъ будетъ болѣе ясенъ, если въ нѣсколькихъ словахъ изложить данныя, заключающіяся въ донесеніяхъ гг. Губернаторовъ на имя Генералъ-Губернатора, по каждой области особо, нѣсколько подробнѣе остановившись на свѣдѣніяхъ Ферганскаго Губернатора, въ виду особаго интереса, который для цѣлей настоящей работы представляетъ Ферганская область. Поэтому, будетъ болѣе правильнымъ начать съ западной Закаспійской области, дороги коей наименѣе представляютъ значенія въ дѣлѣ развитія хлопководства, такъ какъ всѣ нешпрокіе оазисы этой области дренируются какъ магистралью, такъ, главнымъ образомъ, вѣткой Среднеазіатской желѣзной дороги, проведенной отъ Мерва до Кушки.

Всѣ подробности каждый интересующійся дѣломъ найдетъ въ самыхъ запискахъ, напечатанныхъ въ концѣ брошюры.

*Начальникъ Закаспійской области* раздѣляетъ дороги по ихъ значенію на три категоріи. Къ первой категоріи онъ относитъ дороги государственнаго значенія и въ первую очередь указываетъ на надобность улучшить трактъ отъ Асхабада на Гауданъ, какъ трактъ, соединяющій Хоросанъ съ Россіей, по которому проходитъ до 10 милл. пудовъ груза. Дорога эта полушоссейнаго типа проведена въ горахъ съ хорошими спусками и закругленіями, но всегда находится въ неисправномъ видѣ, такъ какъ фургоны, идущіе по ней съ товаромъ, выбиваютъ на ней громадныя выбоины и колеи, а отъ ливней, несмотря на хорошую трассировку дороги, часто ее портятъ оползни съ горъ. На ремонтъ ея область испрашивала почти по 1.000 рублей на 1 вер. на 44 вер.—42.000 руб. Но было отпущено въ 1911 году всего 17.000 руб. Дорогу эту слѣдуетъ привести въ хорошій

видъ, и, какъ это упомянуто въ настоящей брошюрѣ, съ передачей главныхъ дорогъ въ вѣдѣніе учреждаемаго округа Министерства Путей Сообщенія, слѣдуетъ ожидать, что вѣдомство это приложитъ больше заботъ о сохраненіи этой важной торговой артеріи въ порядкѣ, чѣмъ распоряжающееся нынѣ ремонтомъ дороги Военно-Инженерное вѣдомство.

Второй важной торговой дорогой Начальникъ Области справедливо считаетъ дорогу отъ станціи Ташъ-Кепри до с. Тахта-Базаръ на протяженіи 23½ вер. Дорога эта въ настоящее время шоссируется на земскія средства.

Третьей по значенію дорогой въ области Начальникъ области считаетъ дорогу отъ Мерва до Байрамъ-Али, какъ соединяющую хлопковый районъ съ хлопковыми заводами и съ мѣстомъ продажи сырца.

Въ обозрѣніи дорогъ Закаспійской области нами указывается шоссейный трактъ вдоль р. Мургаба и каналовъ, проведенныхъ Удѣлами, къ станціи Байрамъ-Али, какъ болѣе отвѣчающій указанной выше цѣли.

Остальныя дороги, приводимыя Начальникомъ Области, или имѣютъ чисто военное значеніе, или отмѣчаютъ торговый характеръ путей, мало, въ общемъ, способныхъ къ усовершенствованію, какъ то: отъ Душака до Ходжа-Чашме и отъ Хивабада до Арчингана. Если бы мы и провели здѣсь дороги, то по персидской территоріи, гдѣ эти дороги занимаютъ до города Мешхеда большее протяженіе, чѣмъ по нашей территоріи, персидское правительство было бы лишено возможности провести шоссе съ своей стороны, и улучшеніе лишь начала этихъ путей отъ Среднеазіатской магистрали къ Мешхеду не могло бы содѣйствовать усовершенствованію здѣсь путей сообщенія; притомъ, отъ Душака слѣдуетъ проводить не шоссе, по которому все равно пойдутъ верблюды, а желѣзную дорогу къ Мешхеду, какъ по наиболѣе удобному направленію для соединенія Мешхеда съ Среднеазіатской ж. д.

Всѣхъ дорогъ первой категоріи Начальникъ области насчитываетъ 283 в. Мы видѣли, что все это дороги государственнаго значенія и, повидимому, должны бы быть возводимы на обще-государственныя средства.

Ко второй категоріи дорогъ Начальникъ Области относитъ 1.328 вер. дорогъ чисто стратегическаго значенія. Полагать, что лишь изъ военныхъ цѣлей наступленія по пути

на Кара-Кала въ Нухуръ, или вдоль р. Теджена, или вдоль всей границы области параллельно съ желѣзной дорогой на такихъ второстепенныхъ театрахъ военныхъ дѣйствій, какими являются границы области, можетъ быть, однако, проведена тысяча верстъ шоссейныхъ дорогъ—едва ли представляется возможнымъ.

Дорогъ третьей и четвертой категоріи, на протяженіи 361 версты, мы касаться вовсе не будемъ по ихъ малому значенію для торговли.

На производство однихъ изысканій для проведенія этихъ всѣхъ дорогъ необходимы, по исчисленіямъ областной администраціи, 66.640 руб., а земскія средства области составляютъ только 500.000 руб. въ годъ.

*Самаркандскій Военный Губернаторъ* даетъ свѣдѣнія особо по каждому уѣзду. Въ нашемъ описаніи дорогъ области, помѣщаемомъ ниже, проектировано провести тѣ же пути, нуждающіеся или въ шоссированіи, или, что было бы лучше для Самаркандской области, въ проведеніи желѣзныхъ вѣтокъ мѣстнаго значенія. Кромѣ того въ отношеніи хлопководства область, за исключеніемъ Катта-Курганскаго уѣзда, представляетъ малое значеніе.

Интересны цифры оборотовъ разныхъ базаровъ области, хорошо иллюстрирующія возможность проведенія дорогъ, ниже нами намѣчаемыхъ и, какъ кажется, близкихъ къ осуществленію особымъ обществомъ подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ путей, о которомъ также сказано ниже, именно: базаръ с. Даулъ, къ которому въ первую очередь для снабженія Самарканда продуктами и развитія посѣвовъ хлопка мы считаемъ желательнымъ проведеніе шоссейнаго пути, имѣетъ торговый годовой оборотъ въ 500.000 рублей. Селеніе Ургутъ, куда предполагается построить желѣзнодорожную вѣтку, имѣетъ оборотъ свыше 1 милл. рублей, и, наконецъ, селенія Дагбитъ, Акъ-Тепе и Джамбай, каждое, около 1 милл. рублей.

Бывшій Самаркандскій губернаторъ ген.-лейт. Галкинъ въ числѣ прочихъ дорогъ, которыя нужно шоссировать, указываетъ на дорогу по правому берегу Акъ-Дарьи, т. е. на Чилекъ-Митанъ, отмѣченную и нами, протяженіемъ въ 99 в. Повидимому, здѣсь будетъ выстроена, какъ это и явилось бы желательнымъ, желѣзнодорожная вѣтка. Всего ген.-лейт. Галкинъ исчисляетъ количество путей, подлежащихъ шоссированію въ области въ 529 в.; постройку одной версты

шоссейной дороги Самаркандское Областное Правленіе исчисляетъ въ 7.000 р. съ мостами и съ гатями: на изысканія дорогъ исчислена сумма въ 6.000 рублей.

*По Ташкентскому уѣзду* (единственно хлопковому въ Сыръ-Дарьинской области) техниками строительнаго отдѣленія Сыръ-Дарьинскаго областнаго правленія намѣчены главнѣйшія дороги въ уѣздѣ и ихъ стоимость. Техники Сыръ-Дарьинской области стоимость шоссе исчисляютъ отъ 10.000 руб. до 15.000 руб. 1 вер. Даже въ районѣ р. Чирчика, гдѣ гальку можно подвозить на разстояніи не свыше 10 вер., эта стоимость принимается г.г. инженерами области въ 10.000 рублей. Ниже нами дается нѣсколько другое исчисленіе этой стоимости шоссе, при примѣненіи натуральной повинности. И мы полагаемъ, что вообще постройку версты шоссе, правда, при 3 саж. ширины, едва ли можно считать дороже 6.000—10.000 рублей.

Всѣ дороги первой очереди на протяженіи 136 вер. проектируются г.г. техниками главнымъ образомъ отъ Ташкента, и только во вторую очередь г.г. техники относятъ интересующія насъ дороги въ долинахъ р.р. Чирчика и Ангрена на протяженіи 116 вер. Всего по одному уѣзду исчисленъ приблизительный расходъ въ 2.872.000 руб., т. е. сумма, которую затратить въ ближайшее время не представляется возможнымъ.

Нами ниже, въ интересахъ хлопководства, указано лишь на одну дорогу къ югу отъ с. Той-Тюбе до Пскента, но эту дорогу провести, дѣйствительно, желательно, ради снабженія города пищевыми средствами, и ее провести не представило бы затрудненій и натуральной повинностью. Сумму, потребную на изысканія дорогъ во всей области, техники Сыръ-Дарьинскаго Областного правленія исчисляютъ въ 77.000 руб.

Переходя къ даннымъ, приводимымъ *Военнымъ Губернаторомъ Ферганской области* по отношенію улучшенія въ ней грунтовыхъ дорогъ, необходимо, казалось бы, отмѣтить нижеслѣдующее.

Ферганская область, какъ это мы увидимъ ниже, взята нами, какъ примѣръ для соображеній о возможности примѣненія въ ней натуральной повинности для проведенія шоссейныхъ дорогъ. Данныя г. Губернатора исходятъ изъ соображеній о торгово-промышленномъ значеніи путей, поставленномъ и нами во главу угла. Но свѣдѣнія г. Губернатора, тѣмъ не менѣе, во многомъ расходятся съ сообра-

женіями, высказываемыми нами ниже. Это происходитъ отъ того, что Ферганское областное правленіе не имѣло въ виду проведенія дорогъ лишь къ станціямъ желѣзнодорожной магистрали и въ связи съ исключительнымъ развитіемъ хлопководства того или иного района, притомъ, независимо высказаннаго взгляда о раздѣленіи дорогъ лишь въ отношеніи ихъ торговаго значенія, значительная часть дорогъ намѣчена, какъ надобныхъ для почтоваго сообщенія или въ интересахъ соединенія уѣздныхъ городовъ, а еще чаще какъ желательныхъ путей къ областному городу или соединяющихъ большія селенія между собой. Если взять карту пятиверстнаго или десятиверстнаго масштаба области, то окажется, что для шоссированія дорогъ областнымъ правленіемъ намѣчены всѣ дороги, показанныя на картѣ, какъ дороги болѣе важныя, почтовыя, трактовыя, т. е. двумя линіями: сплошной и пунктирной.

Хотя соединеніе крупныхъ селеній между собой и желательно, но дренажъ товаровъ, а главное хлопка въ направленіи желѣзнаго пути представляетъ болѣе существенное значеніе. Крупныя селенія часто отстоятъ отъ желѣзной дороги на равномъ разстояніи отъ нея по одной ея сторонѣ, и пути, ихъ соединяющіе, проходятъ параллельно желѣзнодорожной магистрали. Въ другихъ случаяхъ они пересѣкаютъ полотно желѣзной дороги, но не въ пунктахъ желѣзнодорожныхъ станцій. Поэтому, большая часть намѣченныхъ г. губернаторомъ дорогъ указана имъ, по нашему мнѣнію, въ направленіи, нежелательномъ для ихъ ближайшаго замощенія. Сначала надобно крупные базарные кишлаки соединить шоссейными дорогами со станціями желѣзныхъ дорогъ, а потомъ уже между собой. Такія послѣдующія соединенія, планомѣрно исполненныя, дадутъ прекрасную сѣть шоссе, но большую часть этихъ дорогъ слѣдуетъ отнести къ дорогамъ, постройка коихъ должна быть отложена во вторую очередь.

Начиная описаніе дорогъ не со Скобелевскаго, а съ Андижанскаго уѣзда (такъ какъ въ этомъ порядкѣ описаніе это сдѣлано ниже у насъ), необходимо остановиться возможно подробнѣе на оцѣнкѣ проекта постройки дорогъ въ уѣздахъ, указываемаго г. Губернаторомъ, такъ какъ Областной администраціей дается весьма разработанный и детальный планъ постройки дорогъ въ каждомъ уѣздѣ.

Первой дорогой, о которой упоминается въ запискѣ

г. Губернатора по отношенію *Андижанскаго уѣзда*, указана почтовая дорога отъ Андижана на Ошъ. Ниже у насъ приводятся данныя, какъ провести эту дорогу, въ видѣ желѣзнодорожнаго пути въ связи съ долженствующимъ скоро быть осуществленнымъ проектомъ инженера Ковалевскаго дороги на Джалалабадъ. Дальше записка указываетъ дороги для соединенія Андижана съ Наманганомъ, какъ черезъ Хакулъ-Абадъ, такъ и черезъ Чинабадъ, что также осуществляется въ разрѣшенномъ проектѣ постройки дорогъ инженера Ковалевскаго и въ построенномъ уже пути частнаго пользованія изъ Андижана въ Чинабадъ (см. приложеніе стр. 105).

Начиная съ дороги указанной въ спискѣ подъ № 4 до дороги, указанной подъ № 11, всѣ пути для соединенія разныхъ селеній съ Андижаномъ входятъ на извѣстномъ протяженіи въ планъ подъѣздныхъ дорогъ, осуществляемый инженеромъ Ковалевскимъ отъ Джалалабада, отъ Коканъ-Кишлака и т. д.

Дорога, приводимая подъ № 18 въ спискѣ путей Андижанскаго уѣзда, изъ Избаскента къ Хакулъ-Абаду, намѣчена въ нашемъ проектѣ шоссейныхъ дорогъ отъ Избаскента не къ Хакуль-Абаду, а къ станціи Байтокъ, болѣе близкой къ Андижану Наманганъ-Андижанской дороги, чѣмъ Хакулъ-Абадъ.

Соединеніе шоссейнымъ путемъ с. Коканъ-Кишлакъ съ с. Байтокъ признается нами преждевременнымъ, такъ какъ оба эти селенія получатъ подъѣздныя желѣзнодорожныя вѣтки къ Андижану. То же замѣчаніе относится и къ соединенію с. Анмъ съ Андижаномъ. У насъ оно замѣняется шоссе изъ с. Анмъ до станціи Буйдакъ жел. дороги изъ Андижана въ Джалабадъ на с. Курганъ-Тюбе. Дорога отъ с. Анмъ къ с. Курганъ-Тюбе приводится запиской особо подъ № 19. Остальныя дороги, указанныя для Андижанскаго уѣзда въ спискѣ дорогъ, не имѣютъ значенія въ смыслѣ развитія хлопководства.

Дороги, указываемыя г. Губернаторомъ, какъ нужныя для *Скобелевскаго уѣзда*, еще въ меньшей степени совпадаютъ съ тѣми, какія намѣчены нами. Цѣлыя восемь проектированныхъ областнымъ правленіемъ шоссе предполагается выстроить изъ гор. Скобелева. Городъ Скобелевъ лежитъ не на желѣзнодорожной магистрали и не составляетъ центра хлопководства, поэтому всѣ эти направленія шоссе не отвѣ-

чаютъ тому основному положенію, которое принято нами для проектированія дорогъ. Шоссейная дорога изъ Скобелева черезъ сел. Куву, Ніазъ-Батыръ до с. Ассаке прошла бы параллельно существующей магистрали, и нами отъ каждаго изъ этихъ селеній проектированы перпендикулярныя къ магистрали вѣтки шоссе, и эти же вѣтки нынѣ, какъ видно изъ сообщенія канцеляріи Туркестанскаго Генералъ-губернатора (см. приложеніе стр. 90 -91) будутъ замощены въ счетъ земской смѣты 1913—1915 года. Это, дѣйствительно, наиболѣе нужныя дороги и проектированіе на нихъ булыжной мостовой при протяженіи дорогъ въ 4—5 вер. представляется наиболѣе правильнымъ рѣшеніемъ вопроса. Всѣ же дороги, указанныя въ запискѣ губернатора, отъ г. Скобелева къ границамъ Опскаго уѣзда или къ границамъ Кокандскаго уѣзда, по нашему мнѣнію, должны быть выстроены не сейчасъ, а черезъ много лѣтъ, а такихъ дорогъ проектировано г. Губернаторомъ семь.

Дорога между Старымъ Маргеланомъ—торговымъ центромъ уѣзда—и г. Скобелевымъ будетъ засыпана шагаломъ на кредитъ по земской смѣтѣ 1913—1915 года. Это не устранитъ надобности въ мостовой или хорошемъ шоссе между Старымъ Маргеланомъ и стан. Горчаково, каковое направленіе шоссе и проектировано нами.

Дорога отъ Стараго Маргелана до с. Шариханъ, въ виду существующаго соединенія этого сел. съ ст. Федченко, проектирована нами лишь до сел. Кара-Тюбе. Дорога отъ ст. Ассаке до с. Араванъ будетъ засыпана шагаломъ въ счетъ расходовъ земской смѣты 1913—1915 года. Какъ видно изъ газетъ, на эти работы отпущено уже 61.000 руб., т. е. по 2.000 руб. на 1 вер. По нашему мнѣнію, этого недостаточно, и эту крайне важную дорогу, по крайней мѣрѣ до сел. Кули (18 вер.) слѣдуетъ шоссировать.

Остальныя изъ 19 дорогъ, указываемыхъ г. Губернаторомъ въ спискѣ, хотя и проектированы отъ большихъ селеній, но въ направленіи, по нашему мнѣнію, не отвѣчающемъ цѣлямъ подъѣздныхъ вѣтокъ первой очереди: онѣ или уже замѣнены вѣтками жел. дороги, какъ дорога отъ сел. Шариханъ до Федченко, или, напримѣръ, какъ дорога изъ Кувы черезъ с. Кара-Тюбе до сел. Ассаке были бы проведенными весьма близко и притомъ параллельно, къ существующей магистрали, или какъ шоссе отъ с. Шариханъ къ с. Ассаке

въ виду постройки вѣтки отъ сел. Шаріханъ на станцію Федченко явились бы не столь нужными.

По отношенію путей, приводимыхъ въ запискѣ г. Губернатора въ проектѣ дорогъ *Кокандскаго уѣзда* замѣчанія наши сводятся къ тѣмъ же соображеніямъ, что и вышеприведенныя.

Большинство дорогъ, указываемыхъ въ запискѣ г. Губернатора, не имѣетъ значенія подъѣздныхъ путей. Такъ, въ спискѣ г. Губернатора предполагается провести дороги отъ Коканда до границъ Ходжентскаго, Намаганскаго и Маргеланскаго уѣздовъ. До Намангана отъ г. Коканда имѣется уже желѣзная дорога. До Махрама въ Ходжентскомъ уѣздѣ дорога прошла бы параллельно магистрали. Къ границамъ Маргеланскаго уѣзда до с. Ультармы дорога намѣчена и у насъ, такъ какъ хотя она является параллельной существующей желѣзнодорожной вѣтви, но она необходима для питанія такого крупнаго центра, какъ Кокандъ. Поэтому и для Кокандскаго уѣзда новаго матеріала списокъ дорогъ г. Губернатора не даетъ.

По *Наманганскому уѣзду* областной администраціей проектированы шоссейные пути или до Андижана (совпадающіе съ проектомъ г. Ковалевскаго), или до Коканда, совпадающіе съ существующей желѣзной дорогой.

Кромѣ того, въ запискѣ говорится о соединеніи уѣзда на сѣверъ черезъ горы съ Ташкентскимъ и Ауліэтинскимъ уѣздами. Не отрицая значенія разработки этихъ горныхъ дорогъ, которыя могли бы оживить сношенія горныхъ волостей между собою и развить «богарное» (подъ-дождь) хлѣбопашество, мы тѣмъ не менѣе полагаемъ, что время постройки этихъ дорогихъ горныхъ, хотя бы и для вьючнаго сообщенія, путей еще не пришло. Когда дорога изъ Арыси въ Вѣрный будетъ окончена, и районы вдоль дороги оживятся, лѣтъ черезъ 10—20 наступитъ очередь связи горныхъ мѣстностей между собою транзитными путями; въ настоящее же время, кромѣ упомянутыхъ нами дорогъ отъ г. Чуста и с. Тюря-Кургана къ станціямъ Чустъ и Наманганъ въ этомъ уѣздѣ, проведеніе шоссейныхъ дорогъ является излишнимъ. На ежегодный ремонтъ всѣхъ дорогъ потребна по подсчетамъ администраціи области сумма въ 324.000 руб.

Такимъ образомъ свѣдѣнія г.г. Губернаторовъ мало даютъ новыхъ данныхъ для проекта шоссейнаго строительства

въ Туркестанскомъ краѣ, если исходить изъ соображеній о проведеніи въ хлопковыхъ районахъ питательныхъ вѣтвей, пока, единственно, къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ. Поэтому, полагая, что въ будущемъ свѣдѣнія г.г. Губернаторовъ дадутъ хорошую канву для соображеній о сооруженіи сѣти шоссейныхъ путей, съ правильнымъ расчетомъ квадратовъ этой сѣти, мы, упоминая каждый разъ при описаніи той или иной дороги о спискѣ областной администраціи, перейдемъ къ наложенію экономическихъ соображеній, не осложняя нашего описанія подробнымъ параллельнымъ сопоставленіемъ данныхъ областной администраціи, что только затемнило бы нашъ краткій схематическій проектъ, и описаніе нужныхъ вѣтокъ начнемъ съ восточной части Ферганской области, съ Ошскаго уѣзда,

**Ошскій уѣздъ.**

Въ Ошскомъ уѣздѣ хлопководство наиболѣе развито въ Булакъ-Башинской волости, гдѣ имѣется возлѣ с. Булакъ-Баши въ двухъ верстахъ и хлопкоочистительный заводъ въ с. Наймань. Нѣсколько дальше отъ завода, а именно верстахъ въ восьми лежитъ къ сѣверо-востоку с. Ходжаабадъ, около котораго также много хлопковыхъ полей и которое также служитъ центромъ покупки хлопка. Къ сѣверо-востоку-же отъ города Оша лежитъ еще верстахъ въ 10 большое селеніе Кашгаръ-Кишлакъ съ хлопковыми полями. Отъ селеній Булакъ-Баши и Ходжаабада до Андижана 24 —27 верстъ.

Но больше полей засѣяно хлопкомъ въ Булакъ-Башинской волости ближе къ границѣ Скобелевскаго уѣзда. Отъ ст. Ассаке селенія Наймань и Булакъ-Баши отстоятъ черезъ с. Кули въ 26—28 верстахъ, т. е. почти на томъ же разстояніи, что и отъ Андижана.

Какъ это будетъ выяснено при разсмотрѣніи условій постройки дорогъ къ югу отъ станціи Ассаке, отъ этой станціи черезъ селеніе Ассаке (4 вер.) и с. Кули (14 вер.) необходимо будетъ провести шоссе до с. Араванъ. Къ этому основному шоссе долженъ былъ бы примкнуть и районъ Булакъ-Башинской волости, причемъ отъ с. Наймань черезъ Булакъ-Баши слѣдовало бы выстроить шоссе до сел. Кули на протяженіи 10 верстъ.

Въ Булакъ-Башинской волости сравнительно съ другими уѣздами области хлопка сѣется не особенно много, не свыше половины полей. Всего въ Ошскомъ уѣздѣ засѣяно хлоп-

комъ за 1913 годъ около 9.494 десятинъ, а сѣютъ хлопокъ и въ Ошской волости, и Кашгаръ-Кишлакской волости.

Что же касается хлопка Ходжаабадскаго и Кашгаръ Кишлакскаго, то желѣзная дорога отъ Андижана на Джалалабадъ пройдетъ въ 8—10 верстахъ разстоянія отъ этихъ районовъ, и станціи этой дороги Грунчъ-Мазаръ и Дуланъ будутъ возить хлопокъ этихъ мѣстностей.

Независимо этихъ подъѣздныхъ путей, отъ Оша до станціи Дуланъ Джалалабадской дороги желательно построить на протяженіи 15 верстъ ширококолейную вѣтвь желѣзнодорожнаго пути, потому что г. Ошъ съ 47 тысячами жителей является этапнымъ пунктомъ нашей торговли съ Кашгаромъ и нашего политическаго и военнаго воздѣйствія на эту провинцію. О трактѣ отъ г. Оша на Кашгаръ и о размѣрахъ нашихъ оборотовъ съ Кашгаромъ будетъ сказано особо, но гор. Ошъ стоитъ того, чтобы его соединить съ общей сѣтью дорогъ, такъ какъ съ Китайскимъ Туркестаномъ (Кашгаріей) мы имѣемъ вѣковыя сношенія и связи.

Десять верстъ шоссе отъ с. Найманъ до с. Кули обойдется не свыше, чѣмъ по 8.000 рублей верста, т. е. 80.000 рублей. Подробности расчета будутъ приведены при описаніи дороги отъ ст. Ассаке на с. Араванъ [1]).

**Андижанскій уѣздъ. ст. Андижанъ.**

Андижанскій уѣздъ, какъ извѣстно, хотя и уступаетъ нѣсколько Скобелевскому уѣзду по площади посѣвовъ хлопка, но какъ районъ для покупки хлопка, Андижанъ занимаетъ среди всѣхъ станцій желѣзныхъ дорогъ первое мѣсто. Станція Андижанъ отправляетъ свыше 2 милл. пудовъ хлопка, а Кокандъ около 1.700 тысячъ пудовъ. Самый городъ Андижанъ лежитъ ближе къ границамъ Оншаго уѣзда, а наиболѣе богатыя хлопкомъ волости уѣзда находятся въ сѣверозападномъ

[1]) Въ свѣдѣніяхъ, сообщенныхъ Губернаторомъ Ферганской области объ улучшеніи грунтовыхъ дорогъ, всѣ намѣчаемыя Областной администраціей дороги проектированы отъ г. Оша (см. приложеніе стр. 104); въ интересахъ развитія хлопководства, какъ это изложено выше, соединеніе города Оша по тремъ направленіямъ съ сосѣдними уѣздами, не вызывается обстоятельствами дѣла, а почтовую дорогу слѣдуетъ провести не въ видѣ шоссейнаго пути, а ширококолейнаго желѣзнодорожнаго, отъ Оша, не на с. Ходжеватъ, какъ нынѣ, а къ станціи Дуланъ Джалалабадской дороги. Поэтому свѣдѣнія списка Губернатора не даютъ возможности дополнить въ чемъ-нибудь очерченный выше планъ постройки шоссе въ уѣздъ.

углу его, подходящемъ къ Намангану и даже простирающемся юго-западнѣе меридіана этого города.

Какъ на лѣвомъ берегу Кара-Дарьи, такъ и на правомъ берегу находятся крупные кишлаки, служащіе центрами скупки хлопка. О потребностяхъ *Андижанскаго* района въ дорогахъ получено въ Хлопковомъ Комитетѣ восемь анкетныхъ листовъ—потребность эта тамъ однаи изъ самыхъ жгучихъ. но проектъ Наманган-Андижанской дороги и вѣтвей въ сторону отъ Андижана разрѣшаетъ вопросъ этотъ коренным образомъ.

Главными центрами скупки хлопка являются слѣдующія селенія: Избаскентъ, Хакулабадъ, Коканъ-Кишлакъ и Курганъ-Тюбе. Два изъ этихъ селеній находятся къ сѣверозападу отъ Андижана, а два къ сѣверо-востоку и востоку. Къ этимъ главнымъ пунктамъ скупки хлопка надобно прибавить еще нѣсколько селеній, имѣющихъ по одному, по два хлопкоочистительныхъ завода: а именно Учъ-Курганъ, Тюячи, Аимъ, Хакенъ, Султанъ-Абадъ. Если взглянуть на утвержденный проектъ инженера Ковалевскаго постройки Наманган-Андижанской и другихъ дорогъ, то мы увидимъ, что всѣ главные пункты скупки хлопка или непосредственно соединены, или входятъ въ районъ желѣзныхъ дорогъ, которыя будутъ выстроены. Дорога изъ Намангана идетъ на Учъ-Курганъ, оттуда на Хакулъ-Абадъ и Андижанъ. На Коканъ-Кишлакъ проектирована постройка особой вѣтки. Отъ Андижана на Джалалабадъ дорога пройдетъ черезъ станцію Буйдакъ въ 2 верстахъ отъ Курганъ-Тюбе, а затѣмъ черезъ Султанъ-Абадъ и Ханабадъ. Только два отдѣльные района останутся въ сторонѣ отъ дороги: Набаскентъ и Хакенъ. Отъ Избаскента до ст. Байтокъ черезъ селеніе Байтокъ (хлопковый заводъ) слѣдовало бы провести шоссейный путь по направленію: Акъ-Мазаръ, Тюячи и с. Байтокъ до ст. Байтокъ—20 верстъ. Въ Тюячи также хлопковый заводъ.

На Хакенъ прямо на югъ къ этому селенію отъ Андижана слѣдовало бы также провести шоссе на протяженіи 6 верстъ. Желательно также провести отъ с. Аимъ черезъ с. Курганъ-Тюбе до ст. Джалалабадской вѣтки жел. дор. Буйдакъ шоссейный путь на протяженіи 12 вер. Путь этотъ прорѣжетъ хлопковую территорію какъ разъ на серединѣ разстоянія между Коканъ-Кишлакской вѣткой и Джалабадской вѣткой параллельно имъ обѣимъ. Въ с. Аимъ хлопкоочистительный заводъ, а Курганъ-Тюбе, хотя и расположено близко отъ станціи Буйдакъ, но это настолько значительный

пунктъ покупки хлопка, что его слѣдуетъ соединить со станціей мощеной дорогой.

Тѣмъ не менѣе, если эти шоссе проведены и не будутъ, настоящее состояніе бездорожья Андижанскаго района проведеніемъ вышеуказанной желѣзной дороги и вѣтокъ отъ Андижана будетъ устранено. Насколько это бездорожье въ настоящее время тяжело для экономическихъ интересовъ этихъ мѣстностей, видно изъ того, что въ Андижанскомъ уѣздѣ Балыкчинская, Коканъ-Кипчакская, Алтыкульская, Избаскентская, Хакенская, Аимская и Кургантюбинская волости имѣютъ подъ посѣвами хлопка отъ 60 до 80% всѣхъ полей, а всѣ продукты надо везти изъ Андижана.

Тридцать восемь верстъ шоссе въ Андижанскомъ уѣздѣ должны обойтись, по 6.000 рублей за 1 версту, двѣсти двадцать восемь тысячъ рублей [1]). О примѣненіи къ постройкѣ шоссе натуральной повинности будутъ приведены соображенія особо.

На частномъ собраніи представителей фирмъ, подъ предсѣдательствомъ Уѣзднаго Начальника въ качествѣ Завѣдывающаго упрощеннымъ городскимъ управленіемъ, существующимъ въ городахъ края, замощеніе главныхъ артерій движенія хлопка въ чертѣ самого города Андижана было исчислено въ суммѣ въ полмилліона рублей. На эту сумму городское управленіе предполагало сдѣлать заемъ съ тѣмъ, чтобы проценты за него платили хлопковыя фирмы, но каждой фирмѣ приходилось уплачивать довольно значительную сумму, и фирмы отказались помочь городу.

Капитальный долгъ въ 500.000 рублей городъ предполагалъ погасить въ 10 лѣтъ по 50.000 рублей.

Такъ какъ въ Андижанѣ обращается около 16 милл. пудовъ товаровъ, отправляемыхъ съ вокзала и получаемыхъ станціей Андижанъ, то являлось бы желательнымъ установить попудный сборъ для образованія фонда на замощеніе улицъ города. Сборъ по ¼ коп. съ пуда далъ бы 40.000 рублей, и заемъ въ 500.000 рублей, заключенный на 20 лѣтъ, могъ бы быть съ избыткомъ погашенъ подобнымъ сборомъ. Городъ Ташкентъ возбуждаетъ въ настоящее время вопросъ объ установленіи попуднаго сбора. Казалось бы, что и въ Андижанѣ установленіе подобнаго сбора было бы найдено Совѣтомъ Туркестанскаго Генералъ-Губернатора вполнѣ правильнымъ, а потому и Совѣтъ Министровъ не отказалъ бы

---

[1]) Не считая ассигнованій изъ земскаго кредита.

въ разрѣшеніи этого обложенія. Необходимо двинуть, наконецъ, съ мертвой точки дѣло о дорогахъ въ краѣ, и для городовъ средства, добываемыя попудным сборомъ, какъ нельзя болѣе могутъ помочь разрѣшенію вопроса въ благопріятномъ смыслѣ. Въ Андижанѣ, напримѣръ, 30 хлопкоочистительныхъ заводовъ — это даетъ городу характеръ совершенно промышленнаго центра, и обходиться безъ хорошихъ мостовыхъ такой городъ не можетъ. Только скомбинировавъ всѣ источники, изъ коихъ могутъ быть взяты средства на мощеніе дорогъ, Туркестанъ выйдетъ изъ положенія азіатской безпомощности въ гужевомъ сообщеніи. Въ смѣту земскихъ расходовъ 1913—1915 годовъ внесены расходы на сооруженіе отъ границы города Андижана по направленію къ Куйганъ-Ярскому мосту черезъ Кара-Дарью булыжной мостовой на протяженіи 3¼ в. и таковой же мостовой по почтовой дорогѣ изъ г. Андижана въ г. Ошъ на протяженіи 4½ в.

Эти мостовыя въ значительной степени улучшатъ сообщеніе города и вокзала съ хлопкоочистительными заводами. Что-же касается до свѣдѣній, сообщаемыхъ г. Губернаторомъ въ спискѣ объ улучшеніи дорогъ въ уѣздѣ, то эти свѣдѣнія подробно разобраны въ общей оцѣнкѣ для цѣлей настоящей работы всей переписки, присланной въ Комитетъ Канцеляріей Генералъ-Губернатора, и умѣстно здѣсь лишь отмѣтить, что небольшія вѣтки шоссе отъ желѣзной дороги, которая будетъ выстроена между Наманганомъ, Андижаномъ и Джалабадомъ къ Избаскенту и Аиму, предположенныя выше къ возведенію нами, находятся въ полномъ соотвѣтствіи съ проектомъ областной администраціи (см. въ приложеніи №№ дорогъ: 13 и 19).

**Скобелевскій уѣздъ.**

Въ Скобелевскомъ уѣздѣ больше чѣмъ во всѣхъ другихъ уѣздахъ сѣется хлопка: въ настоящемъ году посѣяно 90.000 десятинъ, т. е. ровно столько, сколько въ Кокандскомъ и Наманганскомъ уѣздахъ, вмѣстѣ взятыхъ, но и вывозъ этого хлопка производится по 5 станціямъ, расположеннымъ въ районѣ уѣзда по нѣсколько вогнутой къ югу линіи Среднеазіатской желѣзной дороги: Ассаке, Федченко, Скобелево, Горчаково и Ванновская. Станціи Ассаке и Федченко отправляютъ каждая по 800.000 пудовъ хлопка. Ст. Горчаково ранѣе отправляла свыше милліона пуд., такъ какъ наманганскій хлопокъ шелъ также на эту станцію. Въ

настоящее время, съ проведеніемъ Кокандъ-Наманганской дороги, вывозъ этой станціи сократился втрое, и въ сезонъ 1912—1913 года (за 7 мѣсяцевъ) съ этой станціи вывезено только 337.000 пудовъ противъ 1.001.000 пудовъ сезона 1911/1912 г.г. Итакъ, главными районами хлопка въ этомъ уѣздѣ являются ассакинскій и прилегающій къ станціи Федченко.

**а) Ассанинскій районъ.**

Ассакинскій районъ одинъ изъ самыхъ важныхъ для покупки хлопка въ области. Достаточно сказать, что въ селеніи Ассаке (въ 4 верстахъ отъ станціи) 11 хлопкоочистительныхъ заводовъ.

Почти равносторонній треугольникъ, образуемый теченіемъ Кара-Дарьи, границей Каракалпакской степи и Средиазіатской желѣзной дорогой (въ который клиномъ входитъ—южнѣе Кара-Дарьи—небольшая часть Андижанскаго уѣзда съ Чинабадскимъ райономъ) является наболѣе воздѣлашной, наиболѣе населенной и съ самой интенсивной культурой хлопка частью Ферганской области. Въ центрѣ этого треугольника лежитъ с. Шариханъ, отъ котораго до ст. Ассаке 13 верстъ и до станціи Федченко 18 верстъ.

Селеніе Шариханъ соединено узкоколейной вѣткой желѣзной дороги Давыдбаева со станціей Федченко. Кромѣ того, по Андижанскому уѣзду вдоль лѣваго берега Кара-Дарьи проведенъ на разстояніи 45 верстъ Чинабадскій подъѣздной путь отъ с. Чинабадъ къ Андижану черезъ селенія Кошъ-Вобе-Саракдъ, с. Бостонъ и Автобачи-Чекъ. Эта вѣтка еще не получила правъ дороги общественнаго пользованія. Такимъ образомъ, вышеочерченный треугольникъ обслуживается двумя вѣтками желѣзной дороги, и къ сѣверу отъ ст. Ассаке проводить шоссе, повидимому, надобности не встрѣчается. Въ иномъ положеніи находится Ассакинскій районъ къ югу отъ желѣзнодорожной магистрали. Само селеніе Ассаке осталось на 4 версты въ сторонѣ отъ желѣзной дороги. За симъ на юго-востокъ до селенія Кули 14 верстъ и отъ селенія Кули до ст. Араванъ 14 верстъ. Все это крупныя селенія большого района культуры хлопчатника.

Изъ всѣхъ значительныхъ центровъ покупки хлопка одно селеніе Ассаке осталось въ сторонѣ отъ желѣзнаго пути. Поэтому представляется понятнымъ, что именно изъ этого селенія въ Хлопковый Комитетъ поступили наиболѣе настоятельныя ходатайства включить въ описаніе дорогъ подъ-

ѣздныя пути къ ст. Ассаке. Общество ассакинскихъ хлопководовъ сообщаетъ, что съ ноября и до второй половины марта съ наступленіемъ осеннихъ дождей сообщеніе сел. Ассаке со станціей Ассаке дѣлается настолько затруднительнымъ, что доставка одной марки (вагона) хлопка отъ завода до вокзала (3½ вер.) обходится 40 руб. (Отъ Ассаке до Москвы 500 руб.). Къ селенію Ассаке подвозится до 3 милліоновъ пудовъ сырца и сѣмянъ для маслобойнаго завода Симхаева, а станція Ассаке отправляетъ и получаетъ до 3.800.000 пудовъ разныхъ грузовъ, которые надо, затѣмъ, переотправить внутрь района. Отъ станціи Ассаке черезъ с. Кули до ст. Аравань производились уже изысканія Ферганскимъ Областнымъ правленіемъ для постройки шоссе на протяженіи 32 верстъ, настолько въ этомъ районѣ назрѣла уже потребность въ хорошихъ дорогахъ. Въ настоящее время приступлено къ засыпкѣ дороги до с. Аравань гравіемъ и мелкой галькой (шагаломъ). До сел. Кули на протяженіи 18 верстъ отъ станціи Ассаке одинъ частный предприниматель проектировалъ постройку узкоколейной желѣзной дороги. Представляется несомнѣннымъ, что постройка шоссе отъ ст. Ассаке до с. Аравань является лучшимъ рѣшеніемъ здѣсь вопроса о дорогахъ. Стоимость подобнаго шоссе въ 3 сажени шириною замощеннаго пути вытекаетъ изъ соображенія, что 1 кв. с. шоссе, считая камень и рабочія руки, обойдется 3 руб., [1]) а булыжной мостовой 5—7 рублей. Одна верста шоссе, слѣдовательно, будетъ стоить $3 \times 3 \times 500 = 4.500$ рублей. Въ эту сумму не введены расходы на мосты, дома для сторожей и высшій, средній и низшій технической персоналъ, который будетъ производить надзоръ за постройкой, также не введены расходы по изысканіямъ, нивеллировкѣ и составленію проекта и на инструменты и орудія работъ, а также расходы по укаткѣ шоссе. Добавивъ на эти надобности еще 1.500 рублей, мы получимъ стоимость версты въ 6.000 рублей. Ниже будетъ подробно исчислена эта стоимость и расчленена самая сумма на денежныя затраты и работы, могущія быть отнесенными на натуральную повинность. Равнымъ образомъ, тамъ-же изложены будутъ технической данныя о типѣ проектируемаго шоссе. Въ настоящей главѣ въ экономическомъ очеркѣ потребности въ дорогахъ достаточно упомянуть, что

[1]) Въ с. Ассаке 1 куб. саж. гальки обойдется въ 12 рублей.

для района станціи Ассаке необходима затрата на шоссе около 200.000 рублей (32 × 6.000) [1].

Въ Маргеланскомъ уѣздѣ къ Ассаке тяготѣютъ волости: Ассакинская, Кара-тепе-Чаукентская и Сегозинская; во всѣхъ этихъ волостяхъ хлопокъ занимаетъ 80% полей.

Относительно соединенія с.с. Булакъ-Баши и Наймана съ сел. Кули шоссейной дорогой въ случаѣ постройки шоссе отъ сел. Кули до ст. Ассаке уже было упомянуто въ описаніи Омскаго уѣзда, къ которому принадлежатъ эти селенія.

По отношенію Ассакинскаго района, выше было уже изложено, что отъ сел. Ассаке до станціи Ассаке проектируется по земской смѣтѣ 1913—1915 года расходъ на устройство булыжной мостовой, а отъ ст. Ассаке до г. Араванъ предполагается засыпать дорогу шлаломъ. Мы уже высказались, что засыпка дороги шлаломъ не явится рѣшеніемъ здѣсь дорожнаго вопроса, и вновь отмѣчаемъ, что проведеніе шоссе изъ Омскаго уѣзда и с. Араванъ до стан. Ассаке крайне необходимо.

**б) Районъ станціи Федченко.**

Въ сущности районъ станціи Федченко это тотъ-же районъ равносторонняго треугольника, центромъ котораго является с. Шариханъ, о которомъ упоминалось выше. Также уже было сказано, что с. Шариханъ соединено съ Федченко подъѣзднымъ узкоколейнымъ путемъ.

Но съ юга отъ с. Кува на протяженіи 4 верстъ до ст. Федченко грунтовая дорога имѣетъ всѣ свойства дороги Ферганы, а с. Кува является крупнымъ центромъ для покупки хлопка, поэтому с. Кува должно быть соединено шоссейнымъ путемъ со станціей Федченко. Въ Кувинской волости хлопокъ сѣется на 80% всѣхъ полей. Въ сел. Кара-Тюбе въ серединѣ разстоянія между ст.ст. Ассаке и Федченко слѣдуетъ устроить разъѣздъ съ правомъ пріемки грузовъ, тогда и хлопокъ сел. Ніазъ-Батыръ (хлопкоочистительный заводъ) получитъ ближайшій выходъ. Вообще, на среднеазіатской желѣзной дорогѣ слѣдовало бы на каждыя 10 верстъ дѣлать разъѣзды для пріемки грузовъ. Желѣзная дорога черезъ-чуръ опасается тратить деньги на развитіе станціонныхъ путей и на персоналъ движенія. Пусть подобное развитіе станціонныхъ путей новыхъ грузовъ этой дороги не

---

[1] Въ другихъ районахъ, въ зависимости отъ цѣны камня, стоимость 1 вер. шоссе выражается въ цифрѣ 8.000 руб.

дастъ, и расходъ на открытіе разъѣздовъ не окупится, но ради культуры края и стратегическаго усиленія дороги высшая администрація въ лицѣ Генералъ-Губернатора могла бы настоять на нѣкоторыхъ жертвахъ со стороны дороги ради прекраснаго будущаго, которое ожидаетъ край. Для того, чтобы учредить пріемъ грузовъ на станціи Ассаке, понадобилось по крайней мѣрѣ 5 лѣтъ особыхъ ходатайствъ. Отъ с. Кувы до ст. Федченко будетъ въ теченіе 1913—1915 годовъ проведена булыжная мостовая. Хотя нами въ виду близости с. Ніазъ-Батырь къ с. Кара-Тюбе и не проектировано особой вѣтки шоссе къ с. Кара-Тюбе, а только изложены основанія устройства разъѣзда съ пріемкой груза въ Кара-Тюбе, какъ лежащемъ на линіи желѣзной дороги, но можетъ быть явилось-бы надобнымъ и здѣсь устроить изъ с. Ніазъ-Батырь къ этому разъѣзду булыжную мостовую. Во вторую очередь отъ г. Скобелева черезъ селенія Куву-Ніазъ-Батырь, Ассаке и Хакенъ слѣдуетъ параллельно полотну магистрали провести шоссе, какъ это указывается въ спискѣ дорогъ Скобелевскаго уѣзда г. Губернаторомъ (см. приложеніе дорога № 1 стр. 103).

**в) Районъ станцій Горчаково и Скобелево.**

Районъ станціи Горчаково, находящійся между г.г. Старымъ-Маргеланомъ и Новымъ (Скобелево), долженъ быть обслуженъ хорошими дорогами. Между тѣмъ, самый городъ Старый Маргеланъ съ 48.000 жителей до сихъпоръ не соединенъ шоссе со станціей Горчаково, отстоящей отъ него въ 5 верстахъ. Засимъ, представляется весьма желательнымъ параллельно Шариханской дорогѣ отъ сел. Федченко провести до с. Язъ-Явана шоссе. Районъ Язъ-Яванской, Фейзабадской, Якатутской и Маргеланской волостей, хотя и не столь обширенъ и богатъ хлопкомъ, какъ Шариханскій, но по почтовой дорогѣ на Наманганъ, на которой лежитъ Язъ-Яванъ, имѣется все-таки значительное движеніе хлопка. Собственно, болѣе интенсивная культура хлопчатника лежитъ восточнѣе дороги отъ с. Гарчаково на Язъ-Яванъ, а потому отъ одного изъ селеній этой дороги, напр., Шаръ-Тюбе, слѣдуетъ провести до с. Истарханъ и далѣе къ с. Кара-Тюбе особую вѣтку шоссейной дороги на протяженіи 10 в. Отъ Стараго Маргалана до Язъ-Явана 20 верстъ. Кромѣ того с. Ташлакъ съ тремя заводами также надо соединить особымъ шоссе со станціей Горчаково на протяженіи 6 верстъ. Всего, слѣдовательно, необходимо построить 41 версту шоссе съ затратой 250.000 рублей, приблизительно, капитала. О спискѣ

дорогъ, указываемыхъ для этого района областной администраціей, было уже сказано подробно въ общей оцѣнкѣ этого списка. Здѣсь необходимо лишь отмѣтить, что дорога изъ стараго Маргелана на с. Язъ-Яванъ, проектированная нами, указана въ спискѣ дорогъ г. Губернатора подъ № 7, причемъ, дорогу эту предполагалось продолжить до самаго г. Намангана (вдоль старой почтовой дороги), въ чемъ, повидимому, исходя изъ цѣлей подвозки хлопка надобности не встрѣчается. Дорога списка за № 12 отъ г. Стараго Маргелана (стр. 103) до с. Шарихань замѣнена нами дорогой до с. Кара-тюбе.

**г) Районъ станціи Ванновской.**

Въ районѣ станціи Ванновской лежитъ одинъ крупный пунктъ для покупки хлопка с. Алты-Арыкъ въ 6 верстахъ отъ станціи. Дорогу эту слѣдуетъ замостить. Станція Ванновская относительно мало отправляетъ хлопка и всякихъ другихъ грузовъ (около 1.700.000 пуд.). Въ спискѣ областной администраціи дорога эта значится подъ № 19, (стр. 103), причемъ указывается объ ея направленіи на Чиміонъ до с. Вуадиль. Не отрицая важности пути къ Чиміонскимъ нефтянымъ промысламъ, мы тѣмъ не менѣе въ первую очередь считали-бы нужнымъ лишь дорогу до хлопковаго базара въ с. Алты-Арыкъ.

**Кокандскій уѣздъ.**

**а) Районъ станціи Сѣрово.**

Станція Сѣрово также имѣетъ незначительный грузооборотъ. Хлопка она отправляетъ до 200.000 пуд. изъ района около с. Риштанъ—это большое селеніе, и его необходимо соединить вѣткой со станціей.

**б) Станція Кокандъ.**

Г. Кокандъ — центръ хлопкоторговли всей Ферганской области, но въ самомъ уѣздѣ сѣется не свыше 46.000 десятинъ хлопка. Построить шоссе въ видѣ подъѣздныхъ путей къ городу явилось бы желательнымъ отъ с. Яйпана на протяженіи 20 верстъ и отъ Ультарма на протяженіи 13 верстъ до г. Коканда. Волости Чирикъ-Джигинская, Кудашская и Яйпанская имѣютъ отъ 40 до 50% хлопковыхъ полей, а въ Ультармиской и Задіанской волостяхъ, лежащихъ сѣвернѣе желѣзной дороги сѣется хлопка и того больше, поэтому обѣ дороги прорѣжутъ значительные хлопковые районы. Хотя послѣднее шоссе должно было бы идти въ 4 верстахъ почти параллельно полотну дороги, и выгоднѣе было бы создать между ст. Сѣрово и ст. Кокандомъ разъѣздъ для пріема грузовъ, тѣмъ

не менѣе г. Коканд съ 117.000 жителей, какъ составляющій главный пунктъ торговли области (10 банковъ, около 75 милл. рублей оборота) нуждается въ подвозѣ всякихъ продуктовъ и въ связи города съ сосѣдними селеніями. Шоссе отъ Ультарма должно уклониться нѣсколько къ сѣверу отъ нынѣ существующей большой дороги, и отъ одного изъ пунктовъ этого шоссе, ближайшихъ къ с. Яны-Курганъ, должно быть взято развѣтвленіе на это селеніе на 8 в. разстоянія. Такимъ образомъ, въ районѣ г. Коканда была бы проведена 41 верста шоссейныхъ путей на 250.000 рублей стоимостью. Уже было упомянуто, что въ спискѣ дорогъ областной администраціи, дороги отъ г. Коканда проектированы исключительно къ границамъ другихъ уѣздовъ. Но, какъ выше изложено, городъ Коканд представляетъ собою такой крупный торговый центръ, что его слѣдуетъ въ интересахъ не одного хлопководства, но и для цѣлей снабженія города хорошими путями для подвоза продуктовъ связать съ сосѣдними базарными селами. У насъ проектированы такія дороги на с.с. Ультарму и Яны-Курганъ и на с. Янанъ. Въ спискѣ дорогъ администраціи дорога изъ г. Коканда на с. Ультарму продолжена черезъ сел. Дусанча до с. Риштанъ къ границамъ Маргеланскаго уѣзда. Отъ станціи Сѣрово въ районѣ этой станціи мы проектировали путь до с. Риштанъ. Можетъ быть, явилось бы желательнымъ соединить станц. Сѣрово съ сел. Ультарма для полученія болѣе длиннаго подъѣзднаго шоссейнаго пути, но не черезъ сел. Дусанча (см. приложеніе, дорога № 4, стр. 106), а черезъ станцію Сѣрово отъ Риштана до Коканда.

**в) Районъ станціи Посьетовка.**

Районъ станціи Посьетовка имѣетъ только одно большое и важное хлопковое селеніе Бишъ-Арыкъ, находящееся на самой желѣзной дорогѣ. Тѣмъ не менѣе, отъ базара этого селенія до вокзала слѣдуетъ провести шоссе вдоль желѣзнаго пути на протяженіи 4 верстъ.

**Наманганскій уѣздъ.**

Въ Наманганскомъ уѣздѣ отъ Коканда до Намангана проведена уже желѣзная дорога, которая будетъ продолжена до Андижана. Но г. Чустъ остался въ сторонѣ въ 10 вер., а это одинъ изъ главнѣйшихъ пунктовъ покупки хлопка, и волость почти вся засѣяна сплошь хлопкомъ. Поэтому шоссе должно быть проложено на протяженіи этихъ 10 верстъ отъ г. Чуста до станціи. Засимъ, нѣкоторое значеніе въ

уѣздѣ имѣетъ с. Тюря-Курганъ, съ 3 хлопкоочистительными заводами. Отъ базара этого селенія до вокзала города Наманган на протяженіи 10 верстъ также желательно построить шоссе. Въ Наманганскомъ уѣздѣ наиболѣе богатыя хлопкомъ волости или лежатъ къ югу отъ самаго города Намангана (Хапаватская и Киргизъ-Курганская), или къ востоку отъ города—Уйгинская и Кенпиская, но и Тюрякурганская и Тергаучинская волости также считаются хлопководными. Всего, слѣдовательно, въ Наманганскомъ уѣздѣ желательно имѣть 20 верстъ шоссейныхъ путей. Относительно Наманганскаго уѣзда было въ общей оцѣнкѣ данныхъ списка дорогъ областной администраціи сказано очень подробно. Поэтому, мы не считаемъ нужнымъ вновь возвращаться къ этимъ соображеніямъ, всѣ дороги указанныя въ спискѣ имѣ будутъ осуществлены обществомъ Ферганскихъ дорогъ, основаннымъ инженеромъ Ковалевскимъ. Что-же касается горныхъ дорогъ, то о нихъ мы уже высказали свои соображенія.

**Общій подсчетъ шоссейныхъ путей по Ферганской области.**

Приводя выше соображенія о проведеніи шоссейныхъ подъѣздныхъ путей въ области, мы исходили (если намъ это удалось ясно установить) лишь изъ потребностей, которыя ощущаются на первый взглядъ, безъ строгаго изученія дѣла, и притомъ согласно даннымъ полученныхъ отвѣтовъ анкетныхъ листовъ. Эти предположенія не претендуютъ, такимъ образомъ, не только на исчерпывающее описаніе надобности въ дорогахъ, но и на строгость извѣстной системы въ выборѣ направленій. Навѣрное имѣется еще съ десятокъ селеній, столь же нуждающихся въ связи съ наружнымъ торговымъ міромъ, какъ вышеупомянутыя; могла бы, быть можетъ, предложена и иная система для проекта постройки дорогъ, а именно система сѣти дорогъ съ клѣтками извѣстнаго діаметра. Но мы не задавались цѣлью создать сѣть путей въ Ферганской области, и мы полагаемъ, что это было бы безжизненной затѣей. Мы имѣемъ въ виду другое: гдѣ хлопокъ наиболѣе требуетъ выхода, гдѣ онъ нуждается въ удобствахъ перевозки, тамъ и наибольшій грузооборотъ, тамъ нервы экономической дѣятельности страны, тамъ слѣдуетъ и немедленно выстроить шоссейныя дороги. По мѣрѣ того, какъ водопользованіе будетъ съ введеніемъ воднаго закона упорядочено, по мѣрѣ того какъ проведутъ новыя вѣтки желѣзнодорожнаго сообще-

нія, и линіи шоссе въ разныхъ пунктахъ будутъ глубже и чаще проникать толщу культуры между магистралями сѣвернаго и южнаго пояса круговой желѣзной дороги, опоясывающей долину Ферганы.

Только тогда наступитъ очередь продолжить линіи шоссе, идущія отъ станцій желѣзныхъ дорогъ въ глубь долины, и соединить ихъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ провести поперечные пути и сдѣлать сѣть дорогъ, куда бы вошла большая часть населенныхъ мѣстъ всей долины, какъ, повидимому, предполагалось провести шоссейныя дороги областной администраціей. Но этого надо ждать еще 30 лѣтъ. А время не ждетъ. Необходимо сейчасъ же приступить къ дѣлу постройки мощеныхъ подъѣздныхъ путей. Паровозъ не мирится съ рядомъ идущимъ верблюдомъ. Нельзя допускать перерывъ въ жизни страны на 2—3 мѣсяца съ декабря по мартъ вслѣдствіе бездорожья.

Поэтому, тѣ 208 верстъ путей, которые намѣчены выше, есть только примѣрный набросокъ тѣхъ данныхъ, которыя имѣются въ распоряженіи Хлопковаго Комитета и представляютъ, такъ сказать, яркіе факты надобности въ подъѣздныхъ путяхъ. Мы хотѣли бы дать минимумъ требованій, расчитывая на то, что только въ такомъ случаѣ ихъ удастся осуществить, допустимъ въ 5 лѣтъ, если немедленно практически озаботиться дѣломъ шоссейнаго строительства и теперь же выработать законъ о натуральной повинности. Натуральной повинностью нельзя, понятно, проводить сотни верстъ шоссе, но проведеніе одного десятка верстъ шоссе, въ каждомъ особомъ хлопковомъ участкѣ, не представляетъ несбыточной мечты и не явится, какъ будетъ изложено ниже, обременительнымъ для населенія. Мы видѣли выше, что на земскія средства, въ теченіе 1913—1915 годовъ будетъ выстроено 16 в. мостовыхъ и 46 в. засыпано щебнемъ. На это потребуется расходъ въ 338.263 рубля.

Если эти 100.000 руб. ежегодно затрачивать лишь на изысканія для устройства шоссейныхъ дорогъ и на постройку мостовъ, покупку инструментовъ, укатку шоссе и наемъ низшаго техническаго персонала съ постройкой домовъ для сторожей, при сооруженіи самыхъ шоссе натуральной повинностью, то добавка къ 300.000 руб. расхода натурою населеніемъ въ годъ (какъ это подсчитано ниже) въ 25% изъ земскаго кредита значительно облегчила бы возможность возведенія шоссейныхъ дорогъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, эти 2.000 руб.

на 1 в., при расходѣ въ 6.000 руб. въ видѣ натуральной повинности, довели бы размѣръ общаго расхода до нормъ обыкновенныхъ инженерныхъ исчисленій при цѣнахъ гальки и щебня, существующихъ во многихъ мѣстахъ Ферганской области, удаленныхъ на значительное разстояніе отъ горныхъ рѣчекъ.

**Общія данныя о стоимости шоссе въ Ферганской области.**

Мы привели выше, при описаніи Ассакинскаго района, среднюю цифру стоимости шоссе въ 6.000 рублей верста. Для болѣе детальнаго установленія этой цифры необходимо коснуться техническихъ расчетовъ опредѣленія этой стоимости. Ширина дорожнаго полотна можетъ ограничиться 5 саженями; 3 саж. проѣзжей шоссированной части, по 1½ аршина обочины и на откосъ полуторный уклонъ. Кромѣ того въ туркестанскихъ шоссе придется дѣлать глубокія и широкія канавы (кюветы), такъ какъ дороги нынѣ представляютъ родъ желобовъ, и чтобы ихъ приподнять надъ уровнемъ полей придется дѣлать значительныя выемки съ боковъ. Равнымъ образомъ, придется дѣлать много боковыхъ водоотводныхъ канавъ, такъ какъ очень многія участки дорогъ являются заболоченными, благодаря проведеніи черезъ дороги арыковъ. Шоссе въ Туркестанѣ нельзя устраивать такъ примитивно, какъ оно устраивалось въ Румыніи: тамъ послѣ поверхностной планировки, безъ песчанаго основанія, сразу насыпался щебень и, доводя слой его до 70 сантиметр. ежегодной подсыпкой, устанавливалась широкая дорога. При лессовомъ грунтѣ сколько бы ни сыпали щебня, шоссе будетъ невозможное, какъ это мы знаемъ на примѣрѣ улицъ города Ташкента. Тамъ насыпано навѣрное 1½ аршина въ 40 лѣтъ гравія и щебня, и все это погрузилось въ общую массу глины, и во время дождя непроѣзжая грязь вездѣ замедляетъ движеніе. Въ Туркестанѣ необходимо шоссе устраивать по всѣмъ правиламъ мощенія дорогъ. Во-первыхъ, при планировкѣ подъемъ поперечнаго профиля долженъ быть сдѣланъ не менѣе $^1/_{10}$. Иначе, если не дать ската въ обѣ стороны, дорога заплываетъ грязью. По обѣимъ сторонамъ должны быть канавы. Засимъ должно быть положено основаніе изъ песку и слой щебня вдвое большій, чѣмъ въ Европейской Россіи, т. е. не 4 дюйма, а 8 дюймовъ въ плотномъ тѣлѣ.

Цѣна камня или гальки въ Ферганѣ отъ 12 руб. до

30 руб. за 1 куб. саж., въ среднемъ 25 рублей. Въ Андижанѣ своего камня нѣтъ, надобно привозить гальку. Въ Кокандѣ камень еще дороже, чѣмъ въ Андижанѣ, но тѣмъ не менѣе, въ среднемъ по области надо считать гальку и камень известнякъ для щебня не свыше 25 рублей.

Стоимость шоссе при этой цѣнѣ камня выразится при разсчетѣ на 1 версту въ слѣдующихъ цифрахъ.

Щебень или галька съ укаткой заготовленными на всю область конными катками (на укатку и другія работы 10 руб. съ 1 куб. саж).

| | | |
|---|---|---|
| 35 руб. × 100 к. с. . . . . | 3.500 | рублей |
| Песокъ 10 руб. × 60 . . . . . | 600 | » |
| Земляныя работы 500 к. с. × 3 р. . | 1.500 | » |
| Разсыпка песку и щебня . . . . . | 200 | » |
| Обдѣлка обочинъ, планировка и рытье канавъ. . . . . | 500 | » |
| Техническій надзоръ. . . . . | 100 | » |
| Итого . . . . . | 6.400 | рублей. |

Такъ какъ многія исчисленія здѣсь приняты въ весьма широкихъ цифрахъ, то съ округленіемъ и взята была цифра стоимости въ рубляхъ за 1 кв. сажень.

Устройство мостовыхъ, а не шоссе, обошлось бы въ 7 руб. 50 коп. 1 кв. саж.

Строить дорогу можно будетъ только при загораживаніи полотна и устройствѣ объѣздовъ, что, впрочемъ, не встрѣтитъ особыхъ затрудненій, такъ какъ дровъ кругомъ безконечное количество.

Хотя при ширинѣ хода арбы въ 1 сажень, ширина полотна дороги въ три сажени и нѣсколько мала, но широкая дорога обошлась бы значительно дороже и при томъ по кишлакамъ дороги настолько узкія, что сдѣлать полотно дороги и подобной ширины явится не вездѣ возможнымъ. За послѣднія десятилѣтія сарты, пользуясь мягкостью русскихъ порядковъ, значительно ухудшили состояніе своихъ дорогъ, они выдвигаютъ свои постройки на дорогу, съуживая ее настолько, что въ нѣкоторыхъ мѣстахъ бываетъ трудно разъѣхаться двумъ арбамъ, причемъ они для построекъ своихъ глинобитнаго или каркаснаго типа берутъ землю тутъ же съ улицы, углубляя дорогу. Вездѣ по всѣмъ селеніямъ улицы выбиты и представляютъ не ровную пло-

скость, а выемку въ видѣ желоба, куда со всѣхъ сторонъ съ участковъ полей или домовъ стекаетъ вода.

Вообще, лессовыя почвы требуютъ очень основательной работы по устройству шоссе.

Въ подсчетѣ вовсе пропущена крупная цифра расхода на прокладку трубъ на арыкахъ и на устройство мостовъ. Согласно вышеизложенныхъ соображеній, этотъ расходъ предполагается относить на 25% добавки къ исчисленной суммѣ изъ земскаго кредита. Это сдѣлано потому, что подобнаго рода искусственныя сооруженія могутъ быть выстроены лишь на средства земскія или государственныя, и средняго расчета на 1 вер. подобныхъ сооруженій привести нельзя. Стоимость шесть тысячъ четыреста рублей 1 версты взята безъ разложенія этой цифры также на расходъ натуральнымъ трудомъ и въ видѣ особаго сбора, взамѣнъ этого труда, деньгами, принципіальныя соображенія о такомъ сборѣ излагаются ниже, въ главѣ о натуральной повинности.

**Натуральная повинность.**

Мы видѣли, что почти вездѣ въ Ферганской области камень приходится привозить и доставлять издалека, и что камень составляетъ стоимость въ 3.500 рублей на 1 вер., а вся стоимость шоссе выражается въ цифрѣ 6—6½ тысячъ рублей (безъ затратъ изъ земскаго кредита).

Поэтому, какъ и въ Румыніи, въ томъ случаѣ, когда каррьеры камня или мѣста, откуда можетъ быть доставлена галька, будутъ отстоять дальше 15—20 в. отъ мѣстъ производства работъ, натуральная повинность въ размѣрѣ 33% общаго подсчета количества дней работы должна подлежать обязательной замѣнѣ работы натурой особыми денежными взносами, по утверждаемой правительствомъ расцѣнкѣ дней работы поденщиковъ и подводъ. Такимъ образомъ, казалось бы, способъ постройки шоссе могъ бы быть намѣченъ слѣдующій. Въ областныхъ правленіяхъ, при строительныхъ ихъ отдѣленіяхъ, усиленныхъ 5 инженерами производителями работъ (по числу уѣздовъ Ферганской области) должны быть вырабатываемы технические проекты постройки шоссе. Въ этихъ проектахъ заранѣе, согласно спискамъ волостей, приписанныхъ къ той или иной дорогѣ, должны быть отмѣчены работы, могущія быть или на полотнѣ самой дороги, или гдѣ-нибудь въ каррьерахъ исполнены натуральной повинностью. Согласно нашему подсчету, при очеркѣ возможныхъ направленій шоссейныхъ дорогъ въ области къ каж-

дой дорогѣ изъ числа 20—25 волостей каждаго уѣзда можетъ быть приписано населеніе 3—5 волостей, а потому считая 400.000 жителей (круглo) въ каждомъ изъ 4 большихъ уѣздовъ области (кромѣ Ошскаго) и по 70—80 тысячъ дворовъ въ уѣздѣ, къ району одной дороги окажутся приписанными не менѣе 20.000 дворовъ, или четвертая часть жителей уѣзда, ибо волости хлопковыя самыя населенныя.

Натуральную повинность долженъ нести 1 рабочій отъ каждаго двора и отъ 2 дворовъ 1 вьючное животное въ теченіе 5 дней въ году; такимъ образомъ, составляется 100.000 поденщинъ. Изъ нихъ $^1/_3$ часть должна быть исчислена въ деньгахъ обязательнымъ переложеніемъ поденщинъ, допустимъ по 1 руб. за 1 рабочій день, причемъ, раскладка по дворамъ повинности, отбываемой натурою и деньгами, могла бы быть произведена на волостныхъ сходахъ уполномоченными сельскихъ обществъ съ тѣмъ, чтобы деньгами были обложены болѣе состоятельные дворы. Изъ описанія дорогъ видно также, что каждая дорога проходитъ по отдѣльному небольшому району селеній, тяготѣющихъ къ пункту, откуда проектированъ къ желѣзнодорожной станціи подъѣздной путь. Подобные районы имѣютъ въ ширину не свыше 20 верстъ. Поэтому выходить на работы рабочимъ было бы необходимо не далѣе 10 верстъ по обѣ стороны дороги. Въ Румыніи законъ разрѣшаетъ привлекать рабочихъ за 20 верстъ по обѣ стороны пути. Слѣдовательно, 10 верстъ относительно весьма небольшое разстояніе для выхода на работу. Кромѣ тѣхъ дворовъ, которые могутъ работать на самой дорогѣ, представляется также справедливымъ изъ болѣе далекихъ селеній волостей, тяготѣющихъ къ данному центральному пункту, поденщиковъ и ихъ подводы употреблять на работы въ каррьерахъ, на ломку и возку камня или на подвозъ гальки и булыжника или на доставку песку и прочія работы, которыя могутъ вестись заготовительнымъ порядкомъ, причемъ для подобныхъ работъ поденщины могутъ быть замѣнены по особо выработанному урочному положенію особыми уроками для каждаго рода работъ. Три, четыре волости такъ тѣсно сосредоточены въ Ферганѣ на извѣстномъ пространствѣ при плотности населенія въ 100 человѣкъ на 1 кв. версту, что на пространствѣ, прорѣзываемомъ одной дорогой максимумъ въ $20 \times 30 = 600$ кв. верстъ, могутъ быть привлечены всѣ безъ исключенія дворы къ отбыванію дорожной повинности.

Мы видѣли, что стоимость постройки каждой изъ намѣ-

ченныхъ нами дорогъ, протяженіемъ въ среднемъ около 10—20 в., не превосходитъ 100.000—150.000 [1]) рублей. Если бы дорога была исчислена въ большей суммѣ, то время ея возведенія должно быть разсрочено на 2 или на 3 строительныхъ періода.

Списки рабочихъ, составляемые волостной администраціей могли бы быть провѣряемы уѣздными начальниками, податной инспекціей и инженеромъ производителемъ работъ.

Всѣ расходы, не могущіе быть произведенными натуральной повинностью вообще (не принимая во вниманіе замѣны ея денежнымъ обложеніемъ), какъ то: оплата труда техническаго персонала и сторожей дороги (по 1 сторожу на 1 версту), производство изысканій, трассировка, нивеллировка и проч., покупка инструментовъ для работъ, возведеніе всѣхъ искусственныхъ сооруженій, мостовъ, трубъ и проч., укатка паровыми или двигаемыми лошадиной силой катками шоссе и прочее—должны быть относимы на земскія средства. Мощеніе улицъ въ городахъ должно быть сдѣлано за счетъ попуднаго сбора. Въ настоящее время поступаетъ по Ферганѣ свыше 1 милл. земскаго сбора. Если по области производить работы, по проведенію около 50 верстъ шоссейнаго пути въ годъ, и исчислять сумму расходовъ изъ земскаго кредита по 2.000 рублей на 1 версту пути, то этотъ расходъ на дороги составитъ всего 10% земскаго сбора области и не превзойдетъ расхода на постройку дорогъ послѣднихъ лѣтъ [2]).

На натуральную ирригаціонную повинность было израсходовано по области за 1910 годъ 612.415 рублей, т.-е. по 2 руб. 47 коп. на 1 дворъ.

Прокладка 50 верстъ шоссейныхъ путей въ годъ дастъ добавочнаго обложенія 300.000 рублей. Въ настоящее время натуральная дорожная повинность обходится области для ремонта дорогъ, напр., за 1910 годъ, въ 163.067 рублей.

По возможности отмѣняя ремонтъ дорогъ въ тѣхъ районахъ, гдѣ будутъ возводимы новыя дороги, новый расходъ могъ бы быть исчисляемъ въ 250.000 рублей на область.

Положимъ, при темпѣ развитія постройки путей въ 50

---

[1]) 18 дорогъ, нами намѣченныхъ, имѣютъ протяженіе въ 208 в., такимъ образомъ на каждую дорогу приходится 12 в. протяженія.

[2]) На государственныя средства предполагается отнести лишь содержаніе высшаго и средняго техническаго персонала.

верстъ въ 1 годъ, потребуется 20 лѣтъ для проведенія 1000 верстъ путей. Но мы видѣли, что сѣти дорогъ не нужно для области, важны короткіе подъѣздные пути изъ отдѣльныхъ пунктовъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, а тысяча верстъ такихъ путей, по 10 вер. каждая вѣтка, составитъ уже 100 отдѣльныхъ вѣтокъ, иначе говоря 100 отдѣльныхъ пунктовъ въ области получатъ проѣзжія дороги. Въ каждомъ же уѣздѣ едва ли наберется больше крупныхъ базарныхъ селеній, чѣмъ 20, по одному, по два на волость. Поэтому, главная задача облегченія торговыхъ сношеній въ области будетъ достигнута.

Общая длина почтовыхъ и торговыхъ дорогъ, отнесенныхъ къ IV-му классу, въ Ферганѣ слѣдующая:

| | | |
|---|---|---|
| въ Кокандскомъ уѣздѣ . . . . . | 205 | верстъ |
| » Маргеланскомъ » . . . . . | 193 | » |
| » Андижанскомъ » . . . . . | 422 | » |
| » Наманганскомъ » . . . . . | 390 | » |
| » Ошскомъ » . . . . . | 262 | » |
| Всего колесныхъ . . . . . | 1.472 | » |
| и вьючныхъ . . . . . | 348 | » |

Замостить изъ нихъ черезъ 20 лѣтъ 1.000 верстъ значитъ привести въ хорошее состояніе половину этихъ дорогъ. А можемъ ли мы расчитывать, что и въ Европейской Россіи половина ея дорогъ почтовыхъ и торговыхъ будетъ также замощена черезъ 20 лѣтъ? Едва ли это вѣроятно!...

Къ тому времени прибавится еще не менѣе 1.000 верстъ желѣзныхъ путей въ Ферганской области, и тогда не болѣе, чѣмъ въ 5—10 верстъ отъ каждаго селенія будетъ проходить хорошая дорога, а на лучшій результатъ мы не въ правѣ и разсчитывать.

Подсчитанное нами пространство въ 208 верстъ при постройкѣ каждый годъ по 50 верстъ будетъ закончено уже въ 4 года, и на первое время наиболѣе вопіющая нужда въ питательныхъ путяхъ будетъ удовлетворена.

**Ташкентскій уѣздъ.**

Наслѣдовать такъ подробно, какъ это мы сдѣлали относительно Ферганы, условія проведенія дорогъ въ прочихъ районахъ хлопководства не представляется возможнымъ. Мы не претендуемъ, какъ выше было упомянуто, дать сѣть дорогъ, наиболѣе нужныхъ краю. Описаніе потребностей въ дорогахъ необходимо было лишь въ томъ отношеніи, чтобы для разныхъ

мѣстъ попробовать освѣтить, на какія разстоянія должны быть проведены шоссейныя, взамѣнъ желѣзныхъ, дороги, для какихъ цѣлей онѣ нужны и можно ли въ отношеніи ихъ постройки примѣнить натуральную повинность. Поэтому отмѣтить потребность въ дорогахъ въ другихъ областяхъ, менѣе важныхъ въ хлопковомъ отношеніи, чѣмъ Фергана, представляется достаточнымъ лишь въ видѣ данныхъ отрывочнаго характера о наиболѣе крупныхъ фактахъ въ этомъ отношеніи.

Для Ташкентскаго уѣзда (65 тысячъ десятинъ посѣва хлопка) единственной дорогой, которую безусловно слѣдуетъ отмѣтить, задаваясь вышеизложенными соображеніями, является дорога отъ сел. Той-Тюбе до г. Бискента (Ископта). До Той-Тюбе черезъ долину р. Чирчика, съ ея болотами и рисовыми полями, проведено уже хорошее шоссе. Гор. Ташкентъ всѣ свои продукты получаетъ по этой дорогѣ. Представляется нужнымъ и не болѣе возвышеннымъ, а поэтому и болѣе удобнымъ для проведенія дороги мѣстамъ за Той-Тюбе провести шоссе. Шоссе это пересѣчетъ долину р. Ангрена и сдѣлаетъ возможнымъ удобный подвозъ хлопка изъ такихъ селеній, какъ Бука, Алингетъ и пр.

Понятно, современемъ, слѣдуетъ вдоль всей долины р. Чирчика и вдоль долины р. Ангрена провести нѣсколько шоссейныхъ дорогъ и пересѣчь ихъ поперечными путями къ ст. ст. Кауфманской и Вревской; эти болотистыя долины стоятъ того по своей населенности и для лучшаго снабженія столицы Туркестана всѣмъ необходимымъ, но тогда понадобилось бы не 16 верстъ шоссейнаго пути, а по меньшей мѣрѣ 200 верстъ, т.-е. затрата полутора милл. на одинъ ташкентскій районъ. Затрата эта крайне необходима, но еще не пришло для Туркестана время ставить вопросы во всю ихъ ширину. Если удовлетворять потребность въ дорогахъ въ полной мѣрѣ, то слѣдуетъ позаботиться о внесеніи культурныхъ задачъ и во всѣ стороны управленія краемъ, а для этого надо большія средства и, чтобы ихъ имѣть, необходимъ особый бюджетъ для колоніи Россіи, какою является Туркестанъ. Для Алжира и Туниса созданы особые бюджеты, а административное управленіе Алжира является очень централизованнымъ и очень связаннымъ съ административнымъ строемъ Франціи. Только тогда сдѣлается яснымъ, что окраина не живетъ за счетъ метрополіи, и только тогда можно въ дѣлѣ обложенія налогами и по-

впрочемъ страны примѣнить только ей свойственные способы.

Но для примѣненія этихъ принциповъ еще не настало время, а потому представляется желательнымъ пока приспособить и для Туркестана общія мѣропріятія, напримѣръ, о предполагаемомъ законѣ проведенія шоссейныхъ дорогъ натуральной повинностью. Нами было уже упомянуто, что строительнымъ отдѣленіемъ Сыръ-Дарьинскаго Областного правленія исчисленъ расходъ на дороги первой и второй очереди въ 2.872.000 рублей для одного Ташкентскаго уѣзда. Наиболѣе важной изъ этихъ дорогъ является первой очереди дорога отъ р. Чирчика до с. Солдатскаго, а второй очереди особенно желательными къ возведенію являются дороги отъ с. Той-Тюбе до с. Тиляу и отъ Чирчика къ Барданкулу. Остальныя дороги первой очереди, какъ имѣющія значеніе для одного города Ташкента, необходимо построить на средства земскія и попудный сборъ.

Въ Сыръ-Дарьинской области считается слѣдующее количество дорогъ:

| | Число дорогъ. | Длина (версты). |
|---|---|---|
| Сплошь шоссированныхъ. . . . . | 6 | 117½ |
| Шоссированныхъ только мѣстами. . . . . | 2 | 50 |
| Грунтовыхъ дорогъ улучшенныхъ. . . . . | 9 | 188 |
| Обыкновенныхъ грунтовыхъ дорогъ. . . . . | 108 | 3.958 |
| Вьючныхъ дорогъ . . . . . | 102 | 8.829 |
| Всего . . . . . | 227 | 13.142½ |

Какъ показываетъ эта вѣдомость дорогъ, даже черезъ 100 лѣтъ не можетъ быть замощено и половинное ихъ количество, хотя-бы обыкновенныхъ грунтовыхъ (2.000 в.). Дороги эти проходятъ, напр., по такимъ районамъ, какъ Казалинскій и Перовскій уѣзды, гдѣ живетъ и можетъ въ будущемъ жить только кочевое населеніе. Въ Аму-Дарьинскомъ отдѣлѣ дорога въ 400 в. длиной вдоль Аму-Дарьи обслуживаетъ всего около 100.000 душъ населенія. Поэтому только для Ташкентскаго уѣзда можетъ быть возбужденъ вопросъ о шоссированіи дорогъ.

**Самаркандская область. Ходжентскій районъ.**

Ходжентскій районъ хлопководства скорѣе слѣдуетъ относить къ районамъ Ферганской области, чѣмъ къ районамъ Самаркандской области, въ которой, какъ извѣстно, хлопокъ сѣется въ незначительномъ количествѣ. Гор. Ходжентъ

удалень отъ станціи на 12 в. Засимъ, отъ станціи же Ходжентъ къ юго-востоку лежитъ крупное селеніе Костакозъ. Это селеніе слѣдуетъ на протяженіи 5 верстъ соединить шоссе со станціей Ходжентъ и продолжить шоссе до города. Всего желательно выстроить 18 верстъ шоссе. Областная администрація считаетъ желательнымъ устройство шоссе отъ города Ходжента до с. Нау на протяженіи 25 в., каковая дорога, повидимому, является нужной, причемъ противъ с. Нау необходимо устроить разъѣздъ.

**Станція Драгомирово.**

Къ станціи Драгомирово тяготѣетъ небольшой районъ съ с. Нау. Отъ селенія Нау до станціи на протяженіи 8 верстъ слѣдуетъ провести шоссейную дорогу.

**Станція Хилково.**

Станція Хилково въ перевозкѣ хлопка играетъ ничтожную роль, но со времени открытія въ ближайшемъ разстояніи отъ ст. Хилково вновь выстроеннаго канала для орошенія Голодной Степи, примыкающая къ станціи мѣстность должна значительно оживиться, и отъ базарнаго русскаго селенія Срѣтенскаго на правомъ берегу Сыръ-Дарьи до ст. Хилково на разстояніи 14 верстъ слѣдуетъ провести шоссе. Черезъ Сыръ-Дарью противъ с. Срѣтенскаго Великимъ Княземъ Николаемъ Константиновичемъ выстроенъ деревянный мостъ. Какіе пути должны быть проведены къ станціи Голодная Степь—это выяснится по мѣрѣ заселенія. Одно можно сказать, что если съ проведеніемъ дорогъ переселенческое управленіе запоздаетъ, то пособія на обзаведеніе переселенцевъ не помогутъ имъ устроиться, а ужъ если проводить дороги, то сразу въ Туркестанѣ слѣдуетъ проводить шоссейные пути. Въ солончаковыхъ почвахъ Голодной Степи единственно мощеныя дороги могутъ облегчить возможность переселенцу снабдить себя всѣмъ необходимымъ.

Около станціи Сыръ-Дарьинской, гдѣ Волынскій мостъ, разбивается на участки площадь подъ будущій городъ. Представляется крайне своевременнымъ безотлагательно приступить къ соединенію этого города съ п. Конно-Гвардейскимъ, отъ котораго отходитъ каналъ въ глубь степи въ сѣверо-западномъ направленіи. Эту дорогу, казалось бы, возможно было-бы вести вдоль самаго канала.

**Городъ Самаркандъ и станція Самаркандъ.**

Городъ Самаркандъ расположенъ въ центрѣ роскошной культуры, и исходя изъ общихъ перспективъ о развитіи этого прекраснаго города, слѣдовало бы провести къ нему со

всѣхъ сторонъ питательные шоссейные пути. Но исходя изъ соображеній о минимальной затратѣ народныхъ средствъ натуральной повинностью изъ трехъ—четырехъ большихъ базарныхъ селеній, доставляющихъ продукты и товары въ гор. Самаркандъ (главнымъ образомъ виноградъ свѣжій и сушеный), а именно изъ базаровъ Джума-Базара, Дагбита, Чилека и Даула, приходится остановиться на послѣднемъ селеніи, по бывшему Катта-Курганскому тракту, въ 16 верстахъ отъ станціи Самаркандъ. Въ Даульской и Ангорской волостяхъ наиболѣе распространено хлопководство. По свѣдѣніямъ, препровожденнымъ, согласно анкетѣ, Самаркандскимъ Уѣзднымъ Начальникомъ, этотъ послѣдній также считаетъ даульскую дорогу подлежащей скорѣйшему замощенію.

**Станція Катта-Курганъ.**

Каттакурганскій уѣздъ въ области самый хлопководный изъ всѣхъ, въ немъ сѣется 17.000 десятинъ хлопчатника. Главными центрами покупки хлопка служатъ базары Нейнамбе, Митанъ и Яны-Курганъ съ хлопкоочистительными заводами. Но базары Митанъ и Яны-Курганъ находятся въ 32 и 35 верстахъ отъ г. Катта-Кургана. Проводить къ городу 100 в. шоссе пока явилось бы затруднительнымъ. Поэтому слѣдуетъ только соединить с. Нейнамбе съ г. Катта-Курганомъ шоссе въ 12 верстъ длиною.

Лучшимъ рѣшеніемъ вопроса о проведеніи шоссе въ Самаркандской области было бы соединеніе съ Самаркандомъ базаровъ Дагбита, Чилека, Яны-Кургана, Митана и Катта-Кургана, т. е. проведеніе шоссейной дороги вдоль сѣвернаго края Міанкаля, богатаго района культуры, образуемаго раздвоеніемъ р. Зеравшана на Кара-Дарью и Акъ-Дарью. Такъ какъ Зеравшанская долина очень болотистая, и протоки Зеравшана подмывали бы полотно, то среднеазіатская магистраль отнесена между Катта-Курганомъ и Самаркандомъ на холмистую и пустынную мѣстность предгорьевъ Туркестанскаго хребта, на чемъ сильно проиграло удобство обслуживанія Міанкальской долины.

Можетъ быть, явилось бы даже выгоднымъ провести отъ Зіадина на Хатырчи, Нейнамбе, Митанъ, Чилекъ и Самаркандъ вторую колею Самаркандской дороги. Такихъ долинъ, какъ Міанкаль, немного не только въ Туркестанѣ, но и во всей Азіи, не даромъ Тамерланъ основалъ именно въ Самаркандѣ свою столицу, а Зерявшанъ называется золотоносной рѣкой. Однихъ виноградниковъ въ области 25.000 десятинъ.

Въ настоящее время образовано акціонерное общество «Азіатскихъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей». Во главѣ предпріятія стоятъ: довѣренный камергера Высочайшаго двора кн. Голицына инж. Вейнбергъ и мѣстный дѣятель агрономъ Поздняковъ. Общество намѣрено ограничиться постройкой желѣзныхъ дорогъ въ Самаркандской области. Въ первую голову намѣчены два подъѣздныхъ пути: отъ Самарканда до с. Ургутъ съ вѣткой на г. Пенджакентъ (75 в.) и отъ Самарканда до с. Чилекъ и далѣе до Яны-Кургана на протяженіи 50 в. Какъ выше изложено, вѣтка къ с. Чилекъ, повидимому, успѣшно могла быть продолжена на Миганъ, Пейшамбе и Хатырчи до стан. Зіадинъ въ Бухарскомъ Ханствѣ. Слѣдуетъ только возводить узкоколейныя дороги для движенія около 20 в. въ часъ, съ разъѣздами для пріемки грузовъ и пассажировъ черезъ каждыя 10 верстъ.

Въ Самаркандской области считается по уѣздамъ слѣдующее количество дорогъ грунтовыхъ, болѣе важнаго значенія (безъ дорогъ вьючныхъ и горныхъ).

| | Версты. |
|---|---|
| Самаркандскій уѣздъ . . . . . | 878 |
| Катта-Курганскій уѣздъ. . . . . | 307 |
| Джизакскій уѣздъ. . . . . | 295 |
| Ходжентскій. . . . . | 291 |
| Всего. . . . . | 1.771 |

По крайней мѣрѣ третья часть этихъ дорогъ рано или поздно должна быть шоссирована. Мы подробно уже остановились въ общей оцѣнкѣ списка путей, сообщеннаго Канцеляріей Генералъ-Губернатора, на проектѣ этихъ путей Генералъ-Лейтенанта Галкина и г. Губернатора (см. приложеніе, стр. 98—99), такъ что возвращаться здѣсь къ этому вопросу, казалось бы, представляется излишнимъ, тѣмъ болѣе что дороги по сѣверному краю Міанкаля и въ упомянутыхъ проектахъ отмѣчены, какъ крайне необходимыя.

**Бухарское Ханство.**

Бухарское Ханство страдаетъ еще больше отъ бездорожья, чѣмъ русскія владѣнія въ Туркестанѣ. Въ іюлѣ мѣсяцѣ истекшаго (1913) года разрѣшено инженеру Ковалевскому построить ширококолейную дорогу отъ ст. Коганъ (Новая Бухара) до Термеза съ вѣтвью отъ Карши въ Шахрисябсъ. Въ послѣднее время тотъ же инженеръ испрашиваетъ разрѣшеніе на проведеніе

дороги отъ Термеза до с. Сарай на Пяндж и вѣтки отъ Термеза въ Гиссарскій край до г. Фейзабада.

Эти дороги въ значительной степени поднимутъ хлопковую культуру внутри ханства. Теперь же главнымъ образомъ она сосредоточена въ Зеравшанской долинѣ, гдѣ уже прошла Среднеазіатская магистраль. Послѣдняя обслуживаетъ долину по южному ея краю и отъ сѣверной окраины долины необходимо провести рядъ подъѣздныхъ шоссейныхъ путей, а именно отъ Хатырчи, Кермине, Хиждувана, Вапкента, Ромитана и Джандара. Наиболѣе нужнымъ являются дороги отъ городовъ Хатырчи къ ст. Зирабулакъ 10 верстъ, отъ г. Кермине къ станціи Кермине 8 верстъ, отъ Хиждувана до ст. Кизылъ-Тепе—16 верстъ и отъ Вапкента до ст. Новой Бухары 30 верстъ, всего въ наилучшихъ районахъ хлопководства 64 версты шоссе. Если постройка подъѣздныхъ шоссейныхъ путей была бы, вообще, рѣшена въ Туркестанѣ, то русскому правительству не было бы затруднительно добиться отъ бухарскихъ властей прокладки помянутыхъ шоссе тѣмъ же способомъ, который будетъ принятъ для Туркестана. Затрата въ 2—3 года 500.000 руб. для казны Эмира явится весьма незначительной. Эмиръ имѣетъ чистаго дохода отъ страны до 8 милл. рублей въ годъ и не несетъ никакихъ опредѣленныхъ расходовъ, могущихъ быть названными государственными и общеполезными. Поэтому затрата 500.000 рублей на постройку дорогъ, каковую постройку всегда производили знаменитые предки Эмира XVI и XVII столѣтій, явилась бы для казны Эмира (однихъ сбереженій 40—50 милл. рублей), какъ нельзя болѣе справедливой.

**Закаспійская область.**

Въ Закаспійской области хлопководство развито въ Мервскомъ уѣздѣ и въ Удѣльномъ Мургабскомъ имѣніи (14 тысячъ десятинъ). Поля хлопка идутъ вдоль арыковъ, но подвозка сырца совершается къ заводамъ расположеннымъ у самыхъ станцій и отстоящимъ довольно далеко отъ самыхъ хлопковыхъ полей.

Никакихъ опредѣленныхъ мѣстностей, гдѣ бы была широкая полоса культуры въ поперечномъ направленіи къ р. Мургабу, нѣтъ, а потому и намѣтить надобность въ подъѣздныхъ дорогахъ нельзя. Сама же долина Мургаба обслуживается Кушкинской вѣткой среднеазіатской желѣзной дороги.

Въ области имѣются два почтовые, одинъ вьючный и одинъ

шоссированный тракты, которые должны быть разсматриваемы какъ дороги государственнаго значенія. Такой дорогой является, напримѣръ, трактъ отъ станціи Ташъ-Кепри до с. Тахта-Базара. Всѣ афганскіе товары изъ гор. Герата идутъ къ Пендинской Таможнѣ въ с. Тахта-Базарѣ, и русскіе экспортные грузы вывозятся также въ Герать и Маймене этой же дорогою. Въ настоящее время ассигновано изъ земскихъ суммъ области, повидимому, около 120.000 рублей на проведеніе шоссе на протяженіи 25 верстъ. Эта весьма важная мѣра осуществлена благодаря особой энергіи и заботѣ покойнаго Генералъ-Лейтенанта Шостака, Начальника Закаспійской области, умершаго въ прошломъ году. Нельзя не упомянуть его имя въ настоящей работѣ, такъ какъ это первый починъ къ созданію подъѣздныхъ путей въ Туркестанѣ, и намъ лично извѣстно, сколько труда и вниманія было затрачено покойнымъ на разработку благой мысли провести къ Тахта-Базару удобную дорогу, а этотъ городокъ (съ прокладкой рельсовъ отъ гор. Мерва до Кушки) началъ служить важнымъ этапнымъ пунктомъ къ завоеванію Россіей рынковъ Гератской провинціи.

Другимъ трактомъ, еще болѣе важнымъ для нашей торговли, является шоссе отъ гор. Асхабада до Гаудана, продолженное персидскимъ правительствомъ дальше черезъ горы до Кучана. Шоссе это прекрасно выстроено въ горахъ, съ весьма удобными подъемами, спусками и закругленіями, но ремонтируется оно на средства военно-инженернаго вѣдомства крайне плохо, а потому передача этого шоссе въ вѣдѣніе Управленія водными и шоссейными путями крайне желательна. Эта дорога служитъ трактомъ въ Хоросанскую провинцію и Мешхедъ, гдѣ русскіе товары окончательно вытѣснили западноевропейскіе.

Дорога отъ станціи Теджень до Серахса является почтовымъ трактомъ съ весьма малымъ торговымъ грузооборотомъ. По берегамъ р. Теджена водоподъемными машинами орошено двѣ—три тысячи десятинъ земли подъ хлопокъ. Какъ почтовый путь, дорога эта заслуживаетъ также вниманія Управленія шоссейными путями и должна быть передана въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія.

Отъ ст. Душакъ къ Мешхеду ведетъ также вьючный путь или на урочище Чаачу или на урочище Ходжа-Буланъ на персидской границѣ. Тропы эти, имѣющія значеніе для вывоза главнымъ образомъ сахара, требуютъ постояннаго

наблюденія и исправленія со стороны нашей администраціи, чего, однако, до сего времени не дѣлалось.

Ни къ одной изъ станцій Среднеазіатской магистрали или вѣтки отъ Мерва до Кушки нельзя проектировать полъѣзднаго пути въ настоящее время. Въ Мургабскомъ удѣльномъ имѣніи возможно было бы отъ станціи Байрамъ-Али провести шоссе къ плотинамъ Гиндукушской и Султанъ-Бентской, но насколько назрѣла въ этомъ надобность, сказать трудно. Начальникъ Закаспійской области, основываясь на свѣдѣніяхъ Начальника Асхабадскаго уѣзда, признаетъ, что было бы желательно провести шоссейную дорогу отъ Геокъ-Тепе до г. Асхабада вдоль полотна желѣзной дороги черезъ Безменинъ. Такъ какъ Асхабадскій уѣздъ одинъ изъ наименѣе хлопководныхъ въ краѣ, то въ интересахъ развитія собственно хлопководства эта дорога едва-ли является нужной, но для снабженія такого центра какъ Асхабадъ продуктами дорога отъ Безменина и даже отъ Геокъ-Тепе была бы полезной и послужила-бы факторомъ къ развитію этого крупнаго города, имѣющаго будущее.

**Закавказье.**

Какъ уже было упомянуто, о дорогахъ, необходимыхъ Закавказью, сообщить даже тѣ отрывочныя свѣдѣнія, которыя мы пытались дать по другимъ, кромѣ Ферганы, областямъ Туркестана, не представляется возможнымъ. Во первыхъ, въ экономической жизни Закавказья, хлопокъ далеко не играетъ той роли, какъ въ Туркестанѣ, а потому связывать проекты постройки шоссейныхъ дорогъ съ движеніемъ хлопковыхъ грузовъ явилось бы совершенно неправильнымъ. Во вторыхъ, въ Закавказьѣ, напримѣръ, въ хлопковыхъ районахъ Эриванской губерніи, имѣется уже рядъ шоссе.

Тѣмъ не менѣе, согласно даннымъ, изложеннымъ въ анкетныхъ листахъ, придется намѣтить одно-два направленія шоссейныхъ дорогъ, причемъ, мы беремъ на себя изложеніе соображеній о потребности въ этихъ дорогахъ еще и потому, что проекты этихъ дорогъ не только уже составлены губернской администраціей, но и приводятся въ исполненіе, а съ другой стороны—натуральная повинность широко примѣняется на Кавказѣ къ возведенію шоссейныхъ дорогъ. Привести соображенія о надобности возводимыхъ дорогъ и въ отношеніи перевозокъ хлопка не только бу-

детъ не лишнимъ, а обратно можетъ усилить правильность соображеній губернской администраціи для ускоренія по стройки проектированныхъ дорогъ и слѣдовательно повести къ болѣе полному и скорому осуществленію начатыхъ уже работъ. Извѣстно, что по всѣмъ смѣтамъ и проектамъ предположенія часто при ихъ проведеніи въ жизнь являются ниже фактическихъ расходовъ, а потому часто приходится не только растягивать производство работъ на нѣсколько строительныхъ періодовъ, но иногда и вовсе отказываться отъ нѣкоторыхъ проектовъ. Поэтому, присоединеніе голоса Хлопковаго Комитета къ числу заявленій о надобности тѣхъ или иныхъ путей не будетъ актомъ ненужнымъ, и Хлопковый Комитетъ лишь приводитъ нѣкоторые факты о томъ, что ихъ слѣдовало-бы соорудить, а это никогда не бываетъ поздно, пока работы не окончены.

Съ этими оговорками, мы въ нѣсколькихъ словахъ коснемся нѣкоторыхъ мѣстностей старой хлопковой губерніи Эриванской и новыхъ хлопковыхъ районовъ Елисаветпольской губерніи и Джеватскаго уѣзда Бакинской губерніи.

**Эриванская губернія.**

Какъ извѣстно, въ Эриванской губерніи сама станція Эривань является главной по вывозу въ Европейскую Россію хлопка. Хлопокъ стягивается къ Эривани уже очищенный на джинахъ, которые по одному, по два имѣются въ каждомъ селеніи. Особыхъ крупныхъ мѣстныхъ центровъ покупки съ большими хлопкоочистительными заводами въ окрестностяхъ г. Эривани не имѣется.

Со станцій Эчміадзинъ и Камарлю хлопокъ идетъ въ Эривань, тамъ сортируется и отправляется фирмами, покупающими хлопокъ, въ Москву или на фабрики.

Въ окрестностяхъ Эривани имѣются два города въ 40 верстахъ на юго-западъ: Игдыръ и Аралыхъ, уже соединенные шоссе со станціями желѣзныхъ дорогъ Эчміадзиномъ и Камарлю. Городъ Эчміадзинъ въ 12 верстахъ отъ Эривани тоже при шоссе. Къ Карсу тоже проведено шоссе вдоль границы. Всѣ эти шоссе находятся въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія, и если въ будущемъ понадобится проведеніе еще нѣсколькихъ вѣтокъ, нѣтъ сомнѣнія, что Управленіе шоссейныхъ дорогъ охотно пойдетъ на встрѣчу мѣстнымъ ходатайствамъ. Можетъ быть, явилось бы нужнымъ отъ нѣкоторыхъ селеній исправить грунтовыя проселочныя дороги, выводящія на шоссе, но едва ли одинъ

нужды хлопководства могли бы дать указанія для подобныхъ работъ, а потому едва-ли является надобнымъ касаться здѣсь этого вопроса тѣмъ болѣе, что всѣ селенія отстоятъ отъ станцій желѣзной дороги не свыше 20—30 верстъ, и дороги здѣсь не такъ ужъ плохи, какъ въ Туркестанѣ. Г. Эриванскій Губернаторъ въ сообщаемыхъ имъ свѣдѣніяхъ (см. стр. 138) признаетъ желательнымъ улучшеніе грунтовыхъ дорогъ въ связи съ хлопководствомъ отъ Александрополя до Эчміадзина («Царской»), отъ г. Новаго Баязета до ст. Норашенъ и отъ г. Игдыря до г. Аралыха и до с. Каракала. Улучшеніе этихъ грунтовыхъ дорогъ, которыя хотя и не могутъ называться подъѣздными путями, а скорѣе транзитными трактами, но проходятъ тѣмъ не менѣе въ хлопковыхъ районахъ, могло-бы въ содѣйствовать развитію хлопководства.

**Елисаветпольская губернія.**

Нѣсколько въ другомъ положеніи, чѣмъ Эриванская, пограничная съ Турціей губернія, находится Елисаветпольская губернія. Хотя здѣсь шоссе и имѣются въ районахъ хлопководства отъ извѣстныхъ пунктовъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, напримѣръ, отъ Шемахи до Кюрдамира, отъ Учкозика и отъ Геокчайской до станціи Ляки и Уджары, а съ юга шоссе проведено по хлопковому району отъ Шуши до ст. Евлахъ, тѣмъ не менѣе можно отмѣтить нѣсколько направленій, необходимыхъ въ интересахъ развитія въ Елисаветпольской губерніи хлопководства. Губернія, какъ извѣстно, находится въ періодѣ перехода крупныхъ бекскихъ помѣстій отъ кочевого и экстенсивнаго хозяйства къ хлопковой культурѣ. Районы хлопководства отъ желѣзной дороги отстоятъ иногда на 100 верстъ, и только проведеніемъ хорошихъ дорогъ можно помочь безболѣзненному росту интенсивнаго хозяйства въ этой губерніи. Рабочихъ для хлопковой культуры мало, необходимы машины, все нужно привезти издалека, а перспективы, открывающіяся здѣсь для хлопководства, представляются крайне широкими. Станція Евлахъ является самымъ крупнымъ экспортнымъ пунктомъ для хлопковой культуры, за 1911 годъ эта станція отправила 93.669 пудовъ волокна [1]). Шушинскій уѣздъ, тяготѣющій къ этой станціи, по отношенію площади посѣвовъ

[1]) Весьма обстоятельно составленное описаніе дорогъ Елисаветпольской губерніи, сообщенное г. Губернаторомъ (см. приложеніе), даетъ нѣсколько направленій въ этихъ районахъ, тяготѣющихъ къ станціи Евлахъ въ Джеванширскомъ уѣздѣ, напр. № 3 дороги отъ г. Тертеръ черезъ Кар-

хлопка въ губерніи занимаетъ четвертое мѣсто среди другихъ уѣздовъ, и на него приходится 17% общей площади посѣвовъ по губерніи. Центромъ хлопководства уѣзда является селеніе Гиндархъ съ большимъ хлопковымъ заводомъ. Посѣвы хлопка распространяются по радіусамъ отъ этого центра. Относительно сильное развитіе хлопковыхъ посѣвовъ замѣчается на западѣ и сѣверѣ отъ Гиндарха, но и на востокѣ культура хлопка по берегамъ р. Куры дѣлаетъ значительные успѣхи. Мѣстности Хындырстанъ, Очъ-Уланъ, Саржалахъ, Лембаренъ, Кянъ-Иршу, Хильфарадинъ, Агджибедахъ представляютъ районы, гдѣ хлопководство занимаетъ больше третьей части полей. Отъ Гиндарха до ст. Евлахъ 65 верстъ, а отъ Хильфарадина до Евлаха 70 вер. Но побережье р. Куры находится еще дальше отъ желѣзной дороги, такъ какъ до с. Гиндархъ отъ селеній побережья еще 35 верстъ, а всего, слѣдовательно, до ст. Евлахъ—100 верстъ. Поэтому необходимо провести шоссейную дорогу, которая шла бы отъ Куры, а именно отъ сел. Карадолахъ черезъ Калафарадинъ и Гиндархъ до шоссейной станціи Кучарлы на шоссе между г. Шушей и станціей желѣзной дороги Евлахъ, т. е. на протяженіи 55 верстъ[1]). Кромѣ того, въ связи съ проектированной Главноуправляющимъ Землеустройствомъ и Земледѣліемъ постройкой Муганскихъ желѣзныхъ дорогъ въ Джеватскомъ уѣздѣ, для обслуживанія болѣе близкихъ къ с. Гиндарху русскихъ селеній, желательно было бы, если с. Гиндархъ будетъ соединенъ шоссе со станціей Евлахъ, вывести отъ него вѣтку къ сел. Николаевкѣ, чтобы села могли пользоваться какъ желѣзными, такъ и шоссейными дорогами.

Проектъ устройства грунтовой дороги отъ Карадолаха до станціи на шоссе Кучарлы [2]) уже утвержденъ Елисаветпольскимъ Губернскимъ Правленіемъ, и натуральной повинностью зимой 1912 года былъ вывезенъ крупный булыжникъ на нѣкоторыя болѣе плохія мѣста дороги, но булыжникъ

---

маилы, Джилы до ст. Евлахъ—30 в. А также, повидимому, не менѣе важное значеніе для хлопководства имѣетъ и дорога, указанная въ описаніи подъ № 4 (см. приложеніе стр. 122) отъ ст. Барда черезъ ст. Айриджа до рѣки Куры (продолженіе дороги въ Арешскомъ уѣздѣ до м. Агдаша). Эта дорога составитъ подъѣздной путь къ ст. Евлахъ и къ почтовому тракту Евлахъ-Шуша.

[1]) Дорога эта указана въ спискѣ дорогъ г. Губернатора въ Шушинскомъ уѣздѣ подъ № 1 (стр. 123) съ нѣсколько другимъ ея примыканіемъ къ м. Агдаму—70 в.

[2]) Дорога эта значится въ спискѣ подъ № 2 (см. приложеніе).

этотъ не укатанъ, и этимъ путемъ шоссировать дорогу будетъ, по словамъ корреспондентовъ, трудно. Мосты также въ ужасномъ положеніи. Приходится сплошь и рядомъ отпрягать лошадей и перетаскивать на рукахъ телѣги съ товаромъ.

Къ дорогѣ приписано около 6.000 домохозяйствъ съ 2.000 арбъ. Повидимому, необходимо придти на помощь населенію въ постройкѣ 55 верстъ этой дороги изъ земскихъ и государственныхъ средствъ, такъ какъ населеніе въ теченіе 40 дней несетъ натуральную повинность по уничтоженію саранчи, и для него представляется крайне труднымъ сносно устроить еще и дорогу на такомъ большомъ пространствѣ. Казалось бы, если Елисаветпольскимъ Губернаторомъ черезъ Намѣстника будетъ возбуждено ходатайство въ Управленіи шоссейныхъ дорогъ объ ассигнованіи извѣстныхъ средствъ въ пособіе къ натуральной повинности, хотя бы на постройку хорошихъ мостовъ и на пріобрѣтеніе парового катка для укатыванія шоссе, едва ли это послѣднее могло бы встрѣтить принципіальное возраженіе противъ подобной поддержки. Равнымъ образомъ, и изъ земскаго кредита Намѣстнику нетрудно будетъ дать извѣстное пособіе на окончаніе этихъ крайне желательныхъ работъ, сближающихъ побережья р. Куры съ желѣзной дорогой.

Въ близкой къ упомянутому выше району мѣстности прилегающей къ ст. Геранъ и Мингечауръ, также начата постройкой дорога, весьма важная для ближайшихъ къ станціи Геранъ хлопковыхъ селеній. Въ окрестностяхъ названныхъ станцій лежатъ селенія: Ханъ Карвендъ, Кизылъ-Гаджилы, Бегумъ-Саровъ, Джилы-Болусу, Маралянъ, Борсунилы и нѣкоторыя мелкія села. Заводы находятся у станцій Мингачауръ, Евлахъ и Елисаветполь. Дорога отъ желѣзнодорожной станціи Геранъ до почтовой станціи Тертеръ начата постройкой распоряженіемъ Елисаветпольскаго Губернскаго Правленія, и въ районѣ Елисаветпольскаго уѣзда до р. Нича-Чай дорога проложена, въ районѣ же Джевашпрскаго уѣзда, на протяженіи 15 верстъ, къ проведенію дороги пока не приступали. Дорогу сплошь шоссировать нецужно, а только въ болотистыхъ мѣстахъ.

Другой дорогой, нужной въ этомъ районѣ, является дорога отъ с. Ханъ-Корвенда до станціи ж. д. Мингечауръ. Дорогу слѣдуетъ проводить, какъ и начата первая дорога, натуральной повинностью. Для постройки мостовъ была бы желательной, однако, помощь со стороны государственнаго

казначейства. Что-же касается Елисаветпольскаго уѣзда, то, какъ это видно изъ свѣдѣній, сообщаемыхъ г. Губернаторомъ (см. приложеніе стр. 121), необходимо къ каждой изъ станцій Закавк. дорогъ, грузящихъ хлопокъ: Шамхоръ, Кюрокъ-Чай и Геранъ съ сѣверной стороны линіи дороги провести подъѣздные шоссейные пути общимъ протяженіемъ 75 в.

**Джеватскій уѣздъ, Бакинской губерніи.**

Въ новомъ хлопковомъ районѣ изъ селеній переселенцевъ въ Муганской степи, по проекту Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ Статс-Секретаря Кривошеина, послѣ его поѣздки въ Муганскую степь, будутъ проведены подъѣздныя желѣзныя дороги.

Тѣмъ не менѣе, можетъ быть, явилось бы желательнымъ отъ сел. Петропавловки провести до ст. Сагиры на протяженіи 30 верстъ еще и шоссейную дорогу, такъ какъ оба эти пути имѣютъ разное значеніе въ перевозкахъ товаровъ. Извѣстно, что несмотря на цѣлую сѣть желѣзныхъ дорогъ возлѣ Петербурга всѣ товары на 30 верстъ идутъ въ столицу гужемъ, а не въ вагонахъ, а переселенческій районъ хотя и имѣетъ всего 7 тысячъ десятинъ хлопковыхъ посѣвовъ, заслуживаетъ того, чтобы переселенные сюда люди не встрѣчали неудобствъ въ средствахъ сообщенія. На эту дорогу могли-бы быть отпущены средства переселенческимъ управленіемъ.

Бакинскій губернаторъ, приславшій въ Комитетъ весьма обстоятельныя свѣдѣнія, доставленныя техниками строительнаго отдѣленія, также указываетъ на дорогу изъ с. Петропавловки до станц. Сагиры, какъ на весьма нужную. Проектъ шоссировки этой дороги составленъ Губернскимъ правленіемъ. Камень въ этой мѣстности обходится 70 руб. 1 куб. саж., поэтому 1 в. шоссе обойдется около 15.000 руб., но даже и передъ такой затратой Переселенческому Управленію не слѣдовало бы останавливаться.

Нѣтъ сомнѣнія, что кромѣ указанныхъ выше мѣстностей во всѣхъ трехъ губерніяхъ Эриванской, Елисаветпольской и Бакинской имѣется много мѣстностей, испытывающихъ нужду въ проведеніи дорогъ. Но нами отмѣчены, изъ осторожности, только тѣ направленія дорогъ, которыя уже предрѣшены мѣстной властью и связь которыхъ съ развитіемъ хлопководства не представляется сомнительной. Въ Закавказьѣ уже выстроены подъѣздные шоссейные пути, и проектъ новыхъ направленій можетъ только исходить изъ

планомѣрнаго разработаннаго плана постройки этихъ шоссе, для чего въ нашемъ распоряженіи не имѣется данныхъ, о вышеизложенныхъ же потребностяхъ въ дорогахъ намъ дала свѣдѣнія произведенная анкета.

**Горныя дороги государственнаго значенія въ Туркестанѣ.**

Въ числѣ дорогъ, имѣющихъ значеніе для соединенія крупныхъ внутреннихъ торговыхъ центровъ съ заграничными рынками, одно изъ первыхъ мѣстъ по значенію имѣетъ дорога, соединяющая г. Ошъ Ферганской области съ гор. Кашгаромъ. Дорога эта служитъ для обмѣна товарами Китайскаго Туркестана съ Россіей. Всего по этой дорогѣ оборотъ товаровъ достигаетъ 300.000 пуд., причемъ привозъ изъ Кашгара приблизительно равенъ 200.000 пуд., а вывозъ изъ Россіи въ Кашгаръ 100.000 пуд. По стоимости оборотъ товаровъ равенъ 5½ милл. рублей. Всѣ эти товары должны слѣдовать на лошадяхъ, такъ какъ иначе перевезти вьюки черезъ горные перевалы не представляется возможнымъ.

Дорога эта могла бы быть колесной на протяженіи 110—170 верстъ, а именно зимой до Суфи-Кургана и лѣтомъ до урочища Сары-Ташъ, но такъ какъ дорога эта совершенно пустынна на всемъ ея протяженіи, то перегрузки съ арбъ на вьюки производить нельзя, и погрузка дѣлается сразу въ гор. Ошѣ вьюками по 8 пудовъ на 1 лошадь.

Дорога изъ г. Оша идетъ на урочище Ляшгаръ, укрѣпленіе Гульчу (взводъ казаковъ, надзиратель таможеннаго пункта и почтовый чиновникъ) и урочище Суфи-Курганъ. До Суфи-Кургана дорога относительно очень хорошая и даже колесная. Отъ Суфи-Кургана зимой путь поворачиваетъ на востокъ и идетъ черезъ перевалъ Терекъ-Давань (11.800 фут. высоты) на Иркештамъ и Кашгаръ, а лѣтомъ на перевалъ Талдыкъ (очень удобный и даже разработанный при Генералъ-Губернаторѣ Вревскомъ—20 лѣтъ назадъ—въ колесный путь) и черезъ урочище Сары-Ташъ и долиной Алая до того же укрѣпленія на границѣ Китая-Иркештамъ. Всего по обѣимъ дорогамъ отъ гор. Оша до Кашгара около 450 верстъ. Направленіе черезъ Терекъ-Давань короче на 40—45 верстъ, и притомъ этотъ перевалъ не заносится снѣгомъ круглый годъ, поэтому главное караванное движеніе направляется этимъ путемъ. Направленіе караванъ на Талдыкъ возможно въ теченіе 4—5 лѣтнихъ мѣсяцевъ. Дорога на Талдыкъ была разработана, когда возникъ Памирскій вопросъ, и ежегодно ремонтируется отъ

Гульчи до Сары-Таша на протяженіи 102 версть, изъ земскихъ средствъ, что обходится въ 2.500 рублей каждый годъ. Но осыпи, выемки и насыпи не исправляются, а поэтому едва ли дорога въ настоящее время могла бы быть доступна для колеснаго сообщенія. Отъ урочища Сары-Ташъ въ Алайской долинѣ имѣется еще кромѣ пути на Иркештамъ-Кашгаръ еще дорога на югъ на перевалъ Кизыль-Артъ въ Заалайскомъ хребтѣ, отдѣляющемъ Памиры отъ Ферганы.

Дорога отъ Суфи-Кургана черезъ перевалъ Терекъ-Давань крайне трудная. Приходится переправляться черезъ много горныхъ рѣчекъ, переправа съ вьюкомъ черезъ которыя возможна лѣтомъ только рано утромъ, пока воды въ рѣчкѣ мало. Балконы, карнизы и мосты, устроенные изъ мѣстной кривой и невысокой породы древовиднаго можжевельника «арчи», крайне примитивны.

Въ ущелья «Комаръ» можно пройти только на протяженіи 4 версть по ложу горнаго потока, настолько ущелье съужено отвѣсными скалами. Вездѣ валяются скелеты павшихъ лошадей, и это одно показываетъ, какъ труденъ для вьючнаго движенія этотъ путь.

Въ настоящее время выстроено уже на дорогѣ на земскія средства 5 «рабатовъ» въ слѣдующихъ пунктахъ: въ Ляпгарѣ, Суфи-Курганѣ, передъ подъемомъ на Терекъ-Давань и по спускѣ съ него въ урочищѣ Катта-Кушшъ и пятый въ Кокъ-су. Но «рабаты» эти, не имѣя запасовъ фуража и ячменя, который приходится везти съ собой, мало помогаютъ движенію по этому караванному пути.

Въ предѣлахъ Ошскаго уѣзда дорога проходитъ на протяженіи 194 версть, и по подсчетамъ полковника Алексѣева, начальника Ошскаго уѣзда, разработка пути черезъ перевалъ Терекъ-Давань обошлась бы въ 70.000 рублей. На основаніи свѣдѣній Правленія Восточнаго Транспортнаго Общества, открывшаго свое агентство въ Кашгарѣ, эта разработка обошлась бы и того дороже, а именно не менѣе 100.000 руб.

Полагая, что устройство всей вьючной дороги съ правильными уклонами и при уширеніи пути до 2 аршинъ, обойдется не менѣе отъ Оша до Кашгара, какъ въ 250.000 рублей, слѣдовало бы, въ первое же время по принятіи дорогъ въ вѣдѣніе мѣстнаго управленія водными и шоссейными путями, произвести точное изысканіе этого пути и возбудить вопросъ объ отпускѣ 250.000 рублей изъ суммъ Государственнаго Казначейства на эту надобность и въ то же

время, дипломатическимъ путемъ, настоять на производствѣ Кашгарскимъ даотаемъ расхода въ 100.000 рублей для разработки дороги въ предѣлахъ отъ Иркештама до Кашгара.

Караваны проходятъ теперь 450 верстъ отъ Оша до Кашгара въ 20—25 дней, и прокладка хорошей дороги сократила бы это время до 15 дней, а потому фрахтъ обошелся не въ 12 — 20 рублей за конецъ и одну лошадь, а не свыше 8—10 рублей за лошадь, т. е. вмѣсто 1 р. 50 коп. — 2 руб. 50 коп. съ 1 пуда всего въ 1 рубль—1 руб. 20 коп. за 1 пудъ.

Вмѣсто 250.000 пудовъ грузовъ подобное пониженіе фрахта дало бы 400—500 тысячъ пудовъ грузу, причемъ мы могли бы имѣть изъ Кашгара не 60—70 тысячъ пудовъ грубой бязи кустарной выдѣлки «маты» на 1—1½ милл. рублей стоимостью, а 200.000 п. кашгарскаго хлопка. Въ настоящее время изъ Кашгара привозится не болѣе 30.000 пудовъ хлопка.

Дорога изъ Кашгара на Нарынъ, съ проведеніемъ желѣзной дороги отъ Арыси до Пишпека, получитъ также выдающееся государственное значеніе. Десять лѣтъ назадъ дорога эта черезъ перевалъ Тургартъ была разработана какъ съ нашей, такъ и съ китайской стороны въ колесную, причемъ китайцы произвели значительныя работы взрывами динамита. Но теперь эта дорога безъ ремонта заплыла вновь, благодаря таянью снѣга и горнымъ потокамъ. На нее придется также истратить 100—150 тысячъ рублей. Возможно, что значительная часть вывозимыхъ изъ Кашгара товаровъ: шерсти, кожъ, хлопка, войлока и ковровъ направятся въ Европейскую Россію путемъ изъ Кашгара на Нарынъ, какъ болѣе короткій до Москвы.

Ввозъ же въ Кашгаръ мануфактуры, сахара, керосина, спичекъ, пряжи и табаку пойдетъ попрежнему черезъ Иркештамъ, ибо Кашгарскій рынокъ тяготѣетъ въ Коканду и Андижану.

Въ томъ же направленіи Нарынскаго тракта, выходящаго къ Пишпеку и къ строющейся Семирѣченской желѣзной дорогѣ, лежитъ путь изъ Намангана и Андижана на перевалъ Кугартъ.

Когда къ Джалалабаду будетъ выстроена вѣтка отъ Андижана, то для Пишпекской пшеницы (10 милл. пудовъ) представятся два пути въ Фергану: на югозападъ черезъ Арысь-Ташкентъ-Коканд и на юго-востокъ черезъ Нарынъ, перевалъ Кугартъ, Джалалабадъ-Андижанъ.

Возможно, что отъ нѣкоторыхъ районовъ съ «богарнымъ» (подъ дождь) орошеніемъ путь въ Фергану черезъ Нарынъ и перевалъ Кугартъ явится болѣе дешевымъ. Но для этого, понятно, необходимо разработать дорогу отъ Джалалабада до Нарына. Разработка пути черезъ довольно удобный перевалъ Кугартъ (10.520 ф.) не представляетъ особыхъ трудностей, и казалось бы, акціонерное общество Ферганскихъ дорогъ (бывшее Общество Кокандъ-Намаганской дороги), сдѣлало бы весьма хорошо, если бы вмѣстѣ съ постройкой дороги до Джалалабада подумало объ образованіи еще одного выхода на сѣверъ для ферганскихъ грузовъ черезъ Нарынъ. Какія нибудь сто тысячъ рублей для этого общества не обременили бы особенно бюджета по постройкѣ ферганскихъ желѣзныхъ путей, а кто знаетъ, не получила ли бы Намаганъ-Андижанъ-Джалалабадская дорога милліоновъ пудовъ хлѣбныхъ грузовъ этимъ сѣвернымъ направленіемъ. Стратегически весьма важно связать Ферганду съ Семирѣчьемъ по ближайшему направленію, а потому правительство, навѣрное, не отказало бы въ своемъ пособіи этому проведенію новаго пути на Нарынъ, о которомъ мѣстными Генералъ-Губернаторами столько разъ возбуждался вопросъ, но за недостаткомъ средствъ дорога эта, хотя и подвергалась разработкѣ, но не поддерживалась и затѣмъ вновь портилась водными потоками.

Вообще, въ горахъ нельзя тратить на дороги десятки тысячъ рублей, потому что подобный расходъ явится непроизводительнымъ, черезъ годъ—два этихъ работъ и слѣдовъ не остается, слѣдуетъ сразу строить дороги усовершенствованнаго типа съ водоотводными канавами и трубами, съ порохострѣльными работами, укрѣпленіемъ каменной кладкой откосовъ и мощеніемъ трудныхъ спусковъ и подъемовъ, а на это надо сотни тысячъ рублей.

**Организація техническаго надзора.**

Какъ было изложено выше, большой ошибкой постройки сѣти дорогъ въ Румыніи былъ недостатокъ организаціи силъ техническаго надзора. Каждый департаментъ (уѣздъ) имѣлъ своихъ вольнонаемныхъ инженеровъ и кондукторовъ для техническаго надзора за проведеніемъ дорогъ натуральной повинностью въ предѣлахъ департамента. Поэтому, въ каждомъ департаментѣ работы производились своимъ отдѣльнымъ отъ другихъ департаментовъ порядкомъ, и объединенія способовъ производства работъ не было. Въ 1896 году этотъ недостатокъ организаціи

былъ исправленъ, и всѣ техническія силы были подчинены министерству общественныхъ работъ. Въ отношеніи Туркестана представляется крайне важнымъ также выработать планъ техническаго руководства работами, исполняемыми натуральною повинностью.

Казалось бы, вмѣстѣ съ закономъ о натуральной повинности, долженъ быть созданъ штатъ инженеровъ для постройки шоссе. Для подобной постройки достаточно по 1 инженеру на каждый уѣздъ области съ развитымъ хлопководствомъ для усиленія состава мѣстныхъ строительныхъ отдѣленій областныхъ правленій. Эти инженеры, кромѣ составленія техническихъ проектовъ, должны были бы завѣдывать производствомъ работъ и контролемъ за составленіемъ списковъ лицъ, обязанныхъ отбывать натурою дорожную повинность. Въ помощь имъ должны быть также изъ суммъ государственнаго казначейства даны техники съ окладомъ, приблизительно по 1.500 руб. по 2 на уѣздъ.

Нужное количество десятниковъ и сторожей должно быть при каждой постройкѣ исчислено по смѣтѣ этой постройки и вмѣстѣ съ рабочимъ инвентаремъ отнесено на земскія средства.

Планъ работъ и смѣты областныхъ правленій должны разсматриваться въ Совѣтѣ Туркестанскаго Генералъ-Губернатора, а расцѣнки работъ и урочное ихъ положеніе, а также окладъ замѣны натуральной повинности денежной должны быть утверждаемы, по представленію Областныхъ Правленій и согласно заключенію Совѣта Генералъ-Губернатора—Генералъ-Губернаторомъ. Для провѣрки исчисленій Строительныхъ отдѣленій, смѣты должны передаваться въ мѣстное Управленіе водными и шоссейными путями министерства Путей Сообщенія, которое хотя и не будетъ принимать въ свое вѣдѣніе выстроенныхъ дорогъ, но при которомъ желательно создать особаго инспектора для этихъ шоссейныхъ новыхъ путей.

Подобная мысль проводится здѣсь на томъ основаніи, что передать завѣдываніе техническимъ надзоромъ въ Министерство Путей Сообщенія значило бы крайне централизовать дѣло постройки подобныхъ дорогъ. Идея ихъ возведенія натуральной повинностью тѣмъ самымъ предусматриваетъ земскій, мѣстный, характеръ расходовъ на нихъ и самый способъ техническаго надзора за ихъ исполненіемъ.

Поэтому всѣ вопросы о дорогахъ должны рѣшаться на мѣстѣ и сосредоточиваться въ вѣдѣніи Генералъ-Губернатора и его Совѣта, лишь высшее техническое наблюденіе желательно возложить на министерство Путей Сообщенія и его органъ въ видѣ особаго инспекторскаго стола для провѣрки смѣтъ, вносимыхъ въ Совѣтъ Генералъ-Губернатора. Чѣмъ гибче, проще и скорѣе будетъ выработанъ порядокъ производства работъ по подобнымъ дорогамъ, тѣмъ болѣе успѣшно будетъ подвигаться дѣло. Пусть работы по каждой дорогѣ будутъ производиться 2—3 строительныхъ періода, пусть трудъ натуральной повинности, какъ всегда, будетъ мало производителенъ,—если силы на дорогу будутъ даны въ размѣрѣ достаточномъ, а время натуральной повинности назначено Губернаторомъ Области удобное для населенія для каждаго даннаго года, внѣ остраго періода полевыхъ работъ, дорога такъ или иначе будетъ шоссирована. Съ введеніемъ земства въ Туркестанѣ и на Кавказѣ дѣло постройки подобныхъ дорогъ значительно будетъ облегчено, но и тогда извѣстная централизація техническихъ распорядковъ должна быть сохранена, чтобы не повторить ошибки Румыніи. На Кавказѣ примѣняется способъ мощенія дорогъ натуральной повинностью, но довольно хаотическій, безъ выработанныхъ для этого въ законѣ порядковъ и отнесенія извѣстной части расходовъ на земскій и государственный бюджеты, а также безъ обязанности замѣны натуральной повинности денежной въ извѣстныхъ случаяхъ. Опытъ недостаточной регламентаціи и порядка по примѣненію въ Туркестанѣ ирригаціонной, саранчевой и существующей для ремонта дорогъ дорожной натуральной повинности, заставляетъ желать законодательнаго упорядоченія болѣе сложныхъ работъ по постройкѣ шоссейныхъ дорогъ. Если въ настоящее время производятся волостными управленіями поборы за освобожденіе отъ натуральной повинности и другія злоупотребленія, то это еще не значитъ, чтобы подобнаго дѣла нельзя было упорядочить введеніемъ въ законъ достаточныхъ гарантій о контролѣ надъ примѣненіемъ производства работъ натуральнымъ трудомъ. Въ настоящее время имѣется въ Туркестанѣ достаточно приставствъ, податныхъ инспекторовъ и должно быть создано достаточно лицъ техническаго персонала, чтобы ихъ общая провѣрка составленія волостными управленіями списковъ рабочихъ назначаемыхъ отъ каждаго двора на работу, не

была бы лишь формальной. Равнымъ образомъ, техническій персоналъ, на которомъ будетъ лежать самое производство работъ, въ успѣшности коихъ онъ будетъ заинтересованъ, будетъ въ состояніи фактически прослѣдить, всѣ ли назначенные по списку, вышли на работы. Вообще, теперь уже настолько легко контролировать туземную жизнь, что такъ или иначе поставить дѣло съ правильнымъ несеніемъ жителями натуральной повинности является возможнымъ. Имѣя въ смѣтѣ для большинства дорогъ одну треть смѣтной суммы деньгами изъ обязательной замѣны натуральной повинности сборомъ, тамъ гдѣ камень или гальку доставлять на мѣсто работъ будетъ дальше, чѣмъ 15—20 верстъ отъ рѣки или карьера, инженеру не трудно будетъ заготовить заранѣе матеріалъ и быстро повести земляныя работы и по насыпкѣ камня. Учить этому мѣстное населеніе, которое дѣлаетъ всѣ свои работы кетменемъ (мотыгой) не придется. При такихъ условіяхъ трудно думать, чтобы дорога выстроена не была. Она можетъ обойтись, какъ это было и въ Румыніи, въ три раза дороже, чѣмъ при подрядномъ способѣ работъ, но для населенія уплатить деньги не въ три, а въ десять разъ труднѣе, чѣмъ проработать въ году 5 дней во время свободное отъ полевыхъ работъ, и такъ или иначе, а дорога явится все-таки построенной, на что при необходимости затраты денегъ изъ государственнаго или земскаго бюджета никоимъ образомъ въ настоящее время расчитывать не приходится.

**Заключенія.**

Изъ всего вышеизложеннаго, казалось бы, можно сдѣлать слѣдующіе выводы.

1) Условія экономической жизни въ Туркестанѣ благодаря капиталистическому хозяйству въ настояще время таковы, что вопросъ о подвозѣ продуктовъ и товаровъ къ станціямъ и отъ станцій желѣзныхъ дорогъ къ базарнымъ селеніямъ въ районахъ, гдѣ развито хлопководство, представляется тамъ однимъ изъ наиболѣе важныхъ среди всѣхъ другихъ факторовъ, вліяющихъ на благосостояніе населенія.

2) Изъ подробнаго разсмотрѣнія для Ферганской области, какъ наиболѣе типичной, потребности въ подъѣздныхъ путяхъ и въ питательныхъ вѣтвяхъ вытекаетъ, что лучшимъ удовлетвореніемъ этой потребности явились-бы посѣянные пути отъ 4 верстъ до 30 верстъ длиною каждый, при проведеніи ихъ отъ крупныхъ селеній къ станціямъ ж. д.

3) Такихъ путей только для одной Ферганской области и только тѣхъ, которыхъ нельзя не отмѣтить при самомъ поверхностномъ обзорѣ торговаго движенія хлопковыхъ районовъ нами было подсчитано 208 верстъ, постройка которыхъ обойдется не менѣе полутора милліоновъ рублей.

4) Разсчитывать на ассигнованіе средствъ изъ государственнаго казначейства на постройку подобныхъ дорогъ во всемъ Туркестанѣ не представляется возможнымъ. Дороги эти мѣстнаго значенія. Земскія средства въ Туркестанѣ слишкомъ незначительны, чтобы и къ нимъ можно бы отнести постройку шоссейныхъ путей.

5) Соображенія о примѣнявшемся въ другихъ странахъ способѣ постройки шоссе натуральной повинность заставляютъ думать, что и къ Туркестану могъ бы быть примѣненъ этотъ способъ.

6) Натуральная повинность могла бы быть для 33% работъ замѣняема обязательнымъ денежнымъ обложеніемъ въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ доставка камня или гальки должна быть производима съ мѣстностей, отстоящихъ больше, чѣмъ 15 верстъ отъ мѣста производства работъ, что упростило бы производство таковыхъ.

7) Мосты, трубы, искусственныя сооруженія, паровые катки и инструменты для работъ должны быть заготовлены и возведены на суммы земскаго кредита, а также на счетъ этого кредита отнесено и содержаніе средняго и низшаго техническаго персонала.

8) Содержаніе высшаго техническаго надзора должно быть отнесено на государственный бюджетъ.

9) Дѣло постройки дорогъ натуральной повинностью должно быть въ Туркестанѣ и на Кавказѣ регламентировано въ законодательномъ порядкѣ и проведено въ связи съ выработкой соотвѣтствующаго закона для Европейской Россіи. Если же въ Европейской Россіи министерство путей сообщенія откажется отъ мысли изданія подобнаго закона, то для Туркестана онъ могъ бы быть выработанъ особо.

10) Представляется весьма желательнымъ пріурочить разработку закона о постройкѣ шоссейныхъ путей въ Туркестанѣ натуральной повинностью къ вырабатываемому нынѣ закону о введеніи въ Туркестанѣ органа управленія водными и шоссейными путями въ Имперіи, каковой законъ имѣетъ быть внесенъ въ законодательныя палаты въ ближайшемъ будущемъ.

11) Однако, въ законѣ о постройкѣ мѣстныхъ шоссейныхъ путей въ Туркестанѣ слѣдуетъ предоставить руководство этимъ дѣломъ, по принадлежности, Генералъ-Губернатору, его Совѣту и мѣстной администраціи или Намѣстнику и Совѣту при немъ и Кавказской администраціи, а не Управленію водными и шоссейными путями, такъ какъ дѣло это должно имѣть земскій характеръ, и излишняя централизація только затормозила бы его. Поэтому и проектъ закона объ этой постройкѣ для Туркестана долженъ былъ бы, повидимому, исходить изъ военнаго министерства (по Азіатской части Главнаго Штаба), какъ хозяина Туркестанскаго края, а не изъ Министерства Путей Сообщенія.

12) Въ Законодательныя Палаты, какъ извѣстно, былъ внесенъ Главноуправляющимъ Землеустройства и Земледѣлія проектъ закона объ обложеніи хлопка внутренняго происхожденія особымъ сборомъ въ 50 коп. съ 1 пуда. Государственная Дума третьяго созыва въ лицѣ одной изъ своихъ комиссій отнеслась къ этому налогу отрицательно, но этотъ проектъ не взятъ обратно вѣдомствомъ, и Дума четвертаго созыва, весьма возможно, одобритъ внесенный законопроектъ, подвергнувъ его, быть можетъ, нѣкоторому измѣненію. Вопросъ объ обложеніи хлопка былъ возбужденъ первоначально Центральнымъ Хлопковымъ Комитетомъ имено для полученія средствъ на облегченіе условій сельско-хозяйственнаго кредита, снабженіе населенія хорошими сѣменами хлопчатника, на проведеніе хорошихъ подъѣздныхъ грунтовыхъ путей и тому подобныя нужды.

Поэтому, если-бы обложеніе хлопка получило силу закона, то въ виду общей дороговизны постройки шоссе натуральной повинностью и въ виду относительной незначительности ассигнованія, допустимъ, въ 500.000 руб. ежегодно на постройку дорогъ во всемъ Туркестанскомъ краѣ сравнительно съ общей суммой налога въ 5 милл. руб., расходы по возведенію подъѣздныхъ шоссейныхъ путей должны, казалось-бы, быть относимы на особый фондъ, который будетъ образованъ изъ поступленій хлопкового налога.

На шоссе, проводимыя въ хлопковыхъ районахъ явится вполнѣ справедливымъ расходовать и деньги, собранныя съ населенія этихъ районовъ. Въ такомъ случаѣ и при предположеніи, что обсуждаемый въ настоящей брошюрѣ способъ возведенія дорогъ натуральной повинностью не встрѣтитъ сочувствія, самая идея немедленой постройки шоссе въ Туркестанѣ могла бы, однако, получить осуществленіе.

# ПРИЛОЖЕНІЯ.

КАНЦЕЛЯРІЯ
ТУРКЕСТАНСКАГО
ГЕНЕРАЛЪ-ГУБЕРНАТОРА

Отдѣленіе II-е
*8 Ноября 1912 г.*
№ 15811
г. Ташкентъ.

*Приложеніе 1.*

Въ Хлопковый Комитетъ (С.-Петербургъ, улица Гоголя, 22).

Вслѣдствіе просьбы Комитета, препровождая при этомъ: 1) выписку изъ протокола засѣданія техниковъ Строительнаго Отдѣленія Сыръ-Дарьинскаго Областного Правленія отъ 16 ноября 1910 г. за № 371 (3462.2), 2) копію сношенія Начальника Закаспійской Области отъ 2 августа 1911 г. за № 935, 3) копію справки по Строительному Отдѣленію Ферганскаго Областного Правленія отъ 15 августа 1911 г. за № 1220 и 4) выписку изъ журнала Общаго Присутствія Самаркандскаго Областного Правленія отъ 5 октября 1911 г за № 41, съ заключающимися въ этихъ документахъ свѣдѣніями о грунтовыхъ дорогахъ въ областяхъ, нуждающихся въ улучшеніи, и соображеніями о потребныхъ на это расходахъ, Канцелярія вмѣстѣ съ тѣмъ считаетъ необходимымъ сообщить Комитету, что до сего времени единственнымъ источникомъ для расходовъ на улучшеніе дорогъ въ Туркестанскомъ краѣ служили мѣстныя земскія средства. Сознавая громадное значеніе благоустроенныхъ путей для жизни края, правительственныя учрежденія, вѣдающія земскимъ хозяйствомъ въ краѣ, по мѣрѣ возможности увеличивали за послѣднее время по каждой земской смѣтѣ ассигнованія на улучшеніе дорогъ, какъ это и можно судить по нижеслѣдующимъ цифровымъ даннымъ изъ земскихъ смѣтъ за три послѣднихъ трехлѣтія, главнымъ образомъ по кореннымъ областямъ (Сыръ-Дарьинская, Самаркандская и Ферганская):

| | По смѣтѣ 1907—1909 г.г. Рублей. | По смѣтѣ 1910—1912 г.г. Рублей. | По смѣтѣ 1913—1915 г.г. Рублей. |
|---|---|---|---|
| а) На устройство новыхъ дорогъ и мостовъ . | 160.246 | 386.088 | 802.554 |
| б) На ремонтъ существующихъ дорожныхъ сооруженій, а также содержаніе переправъ. . . | 161.200 | 251.847 | 502.695 |
| Итого. . . | 321.446 | 637.935 | 1.305.249 |
| При бюджетѣ . . . | 4.661.101 | 6.394.173 | 8.359.827 |

Что касается другихъ двухъ областей Семирѣченской и Закаспійской, то ассигнованія по земскимъ смѣтамъ этихъ областей на устройство и содержаніе дорогъ были незначительны (въ среднемъ ежегодно до 60—70 тыс. руб.), что объясняется, при маломъ бюджетѣ (въ среднемъ по 500 тыс. руб. въ годъ по каждой области), многими другими неотложными нуждами, пока не допускавшими увеличенія ассигнованій на дорожныя нужды. Однако дорожныя нужды названныхъ областей по возможности ставятся въ первую очередь и въ ближайшемъ будущемъ предполагается увеличеніе ассигнованій на нихъ.

Въ заключеніе Канцелярія считаетъ не лишнимъ сообщить Комитету о предположенныхъ работахъ по устройству дорогъ въ коренныхъ областяхъ края за счетъ ассигнованій по смѣтѣ на 1913—1915 г.г.:

а) по Сыръ-Дарьинской Области:

1) устройство мостовой на почтовой дорогѣ въ сел. Манкентѣ Чимкентскаго уѣзда,

2) тоже, на почтовой дорогѣ въ сел. Тюлькубашъ того же уѣзда,

3) тоже, по Пскентскому тракту въ Ташкентскомъ уѣздѣ,

4) на капитальный ремонтъ дороги (устройство мостовой) по Гишъ-Купрюкскому тракту въ томъ же уѣздѣ,

5) тоже, шоссе по Ходжентскому тракту въ томъ же уѣздѣ,

6) тоже, шоссе по Чиназскому тракту въ томъ же уѣздѣ.

Ассигновано на эти работы — 341.935 р.

На постройку новыхъ мостовъ ассигновано 353.509 р. (въ томъ числѣ на постройку моста длиной 233 саж. черезъ рѣку Чирчикъ у сел. Куйлюкъ въ Ташкентскомъ уѣздѣ—318.016 р.). Всѣ мосты предположены желѣзо-бетонной конструкціи.

Затѣмъ ассигновано еще на ремонтъ и поддержаніе въ исправности существующихъ дорогъ и мостовъ, а также на содержаніе переправъ и перевозовъ — 169.823 р.

б) по Ферганской Области:

1) на устройство булыжной мостовой длиной 4 вер. 118 с. отъ сел. Кува до ст. Федченко,

2) тоже, длиной 3 вер. 293 с. отъ сел. Ассаке до станціи желѣзной дороги того же названія,

3) тоже, длиной 3 вер. 263 с. отъ границы гор. Андижана по направленію къ Куйганъ-Ярскому мосту черезъ р. Кара-Дарью,

4) тоже. длиной 4 вер. 370,5 саж. по почтовой дорогѣ отъ г. Андижана въ гор. Ошъ,

5) на засыпку шагаломъ частей дороги, длиною въ 11 вер. отъ Русскаго Села до сел. Кува,

6) тоже, длиною 29 вер. 370 с. отъ сел. Аравань до сел. Ассаке,

7) тоже, длиною 5 вер. 240 саж. отъ г. Скобелева до г. Стар. Маргелана.

На эти работы ассигновано всего 338.263 р.

На постройку мостовъ и на изыскація для устройства новыхъ дорогъ и мостовъ ассигновано —13.490 р.

На ремонтъ дорогъ и мостовъ—34.762 р.

в) по Самаркандской Области:

По этой области на новыя сооруженія ассигновано всего лишь 6.343 р., главнымъ образомъ на постройку небольшихъ мостовъ.

На ремонтъ и поддержаніе существующихъ мостовъ и благоустроенныхъ путей ассигновано—45.323 р.

Управляющій Канцеляріей,
Статскій Совѣтникъ *Ефремовъ.*

И. д. Дѣлопроизводителя
Ст. Пом. Дѣлопроизводителя *Горбуновъ.*

НАЧАЛЬНИКЪ

Закаспійской обл.

По Канцеляріи

*2 Августа 1911 г.*

№ 935.

Въ Канцелярію Туркестанскаго Генералъ-Губернатора.

Засѣданіе Особаго Совѣщанія, подъ моимъ Предсѣдательствомъ, въ присутствіи Начальника Штаба корпуса, разсмотрѣвъ значеніе путей сообщенія Области, какъ въ стратегическомъ, такъ и въ экономическомъ отношеніи и принявъ во вниманіе, что почти всѣ дороги Области, за ничтожнымъ исключеніемъ, грунтовыя, въ дождливое время приходящія въ совершенно непроѣзжій видъ, постановило, что необходимо изъ числа всѣхъ дорогъ намѣтить такія, которыхъ или грузооборотъ значителенъ, или которыя могутъ имѣть большое значеніе, какъ пути сообщенія при передвиженіи войсковыхъ частей. Изъ всего числа дорогъ, общимъ протяженіемъ до 10.000 верстъ, намѣчено было дорогъ, имѣющихъ наибольшее значеніе въ смыслѣ стратегическомъ и торговомъ, до 1.972 верстъ, послѣднія по степени важности, сведены были въ категоріи. Списокъ дорогъ по категоріямъ установленъ совѣщаніемъ слѣдующій:

| Категорія. | №№ по порядку. | Конечные и промежуточные пункты. | Версты. | Краткое объясненіе значенія дороги. |
|---|---|---|---|---|
| I | 1 | Гауданскій трактъ отъ Асхабада па Гауданъ и далѣе по Персіи до Мешеда . . . | 44 | Пока единственная колесная дорога въ Персію, въ частности въ Персидскую провинцію Хоросанъ. Важная стратегическая линія, торговый оборотъ достигаетъ 10.000.000 п. Областью возбуждено ходатайство объ отпускѣ 42 т. руб. на приведеніе ея въ исправный видъ. На ея исправленіе ассигновано, пока, только 17 т. руб. |
| | 2 | Ташъ-Кепри—Тахта-Базаръ и далѣе до Караулъ-Хана . . | 45 | Важная торговая линія, единственный путь торговли Области съ Афганистаномъ; обмѣнъ това- |

| Категорія. | №№ по порядку. | Конечные и промежуточные пункты. | Версты. | Краткое объясненіе значенія дороги. |
|---|---|---|---|---|
| | | | | ронъ достигаетъ 1½ мил. пудовъ. Объ отпускѣ средствъ въ суммѣ 50 т. р. на улучшеніе участка до Тахта-Базара (23 версты 150 саж.) возбуждено ходатайство. |
| | 3 | Мервъ - Байрамъ - Али. . . . . | 26 | Важная торговая линія, соединяетъ хлопковый районъ съ Мервомъ—мѣстомъ переработки сырца и сбыта хлопка. |
| | 4 | Асхабадъ — Артиллерійскій лагерь — Гиндуварское ущелье — Ванновскій поселокъ . . . . . | 29 | Соединяетъ Асхабадъ съ Артиллерійскимъ лагеремъ, съ областной фермой и поселкомъ Ванновскимъ. |
| | 5 | Асхабадъ — Акъ - Тепе - Чули - Хейрабадъ . . . . . | 67 | Соединяетъ лагерь всего гарнизона Асхабада съ Асхабадомъ и санитарной станціей Хейрабадъ. |
| | 6 | Душакъ - Ходжа-Чешме . . . . . | 21 | Торговый путь съ Персіей: не развивается торговля потому, что дорога въ убійственномъ состояніи, со страшно крутыми подъемами. |
| | 7 | Каахка — Хивеабадъ-Арчинганъ . . | 21 | Торговая линія-вьючная, развитію торговли мѣшаетъ плохое состояніе дороги и неразработанный участокъ дороги на перевалѣ. Кратчайшая линія въ Персію на Мешедъ. |
| | 8 | Артыкъ—граница. | 6 | Торговая линія, вьючная. Развитію торговли мѣшаетъ плохое состояніе дороги. |

Итого 1-й категоріи дорогъ 283 версты.

| Категорія. | №№ по порядку. | Конечные и промежуточные пункты. | Версты. | Краткое объясненіе значенія дороги. |
|---|---|---|---|---|
| II | 1 | Акъ-Тепе —Скобелевскій, Келята-Бахарденъ, Арчманъ, Бами, Кизилъ-Арватъ-Кара-Кала, Чикишляръ . . . . . | 500 | Старая военная дорога; стратегическая линія, идущая вдоль Персидской границы. |
| | 2 | Теджень, Серахсъ-Пули-Хатумъ-Кушка . . . . . | 340 | Стратегическая линія, идущая вдоль Персидской и Афганской границъ и соединяющая желѣзнодорожную линію съ отдѣльнымъ раіономъ возможныхъ военныхъ дѣйствій. |
| | 3 | Мервъ - Кушка, Чильдухтеръ . . . . | 338 | Главный путь наступленія на Афганистанъ. |
| | 4 | Кара-Кала, Никольскій, Нухуръ, Арчманъ . . . . . | 100 | Линія, соединяющая съ центромъ Области отдаленный раіонъ рѣки Сумбара. |
| | 5 | Чикишляръ къ Астрабаду . . . . . | 50 | Стратегическая линія въ Астрабадскій раіонъ. |

Итого II-й категоріи 1.328 верстъ.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| III | 1 | Асхабадъ, Куропаткинскій, Комаровскій, Кельты-Чинаръ . . . . . | 30 | Дорога, соединяющая поселки и пограничный постъ съ Асхабадомъ. |
| | 2 | Асхабадъ - Романовскій . . . . . | 21 | Дорога, соединяющая поселокъ съ Асхабадомъ. |
| | 3 | Геокъ-Тепе, Саратовскій . . . . . | 72 | Для соединенія поселка съ желѣзной дорогой. |
| | 4 | Бами-Тумановскій | 37 | Тоже. |

Итого III-й категоріи 160 верстъ.

| Категорія. | №№ по порядку. | Конечные и промежуточные пункты. | Версты. | Краткое объясненіе значенія дороги. |
|---|---|---|---|---|
| IV | 1 | Келята - Саратовскій . . . . . | 40 | Соединяетъ поселокъ съ желѣзной дорогой. |
| | 2 | Бахарденъ — Сѣрное озеро . . . . . | 18 | Возможное будущее лѣчебное мѣсто будетъ соединено дорогой съ желѣзнодорожной станціей. |
| | 3 | Душакъ-Меана-Чаача-Серахсъ . . . . | 143 | Стратегическая линія, могущая служить второстепеннымъ путемъ при развитіи военныхъ дѣйствій. |

Итого IV-й категоріи 201 верста.

Всего дорогъ общимъ протяженіемъ:

| | | |
|---|---|---|
| 1-й категоріи. . . . . | 283 | версты. |
| 2-й » . . . . . | 1.328 | » |
| 3-й » . . . . . | 160 | » |
| 4-й » . . . . . | 201 | » |
| Итого. . . . . | 1.972 | версты. |

Изъ этого числа необходимо исключить тѣ дороги, относительно которыхъ уже возбуждено ходатайство объ отпускѣ средствъ на улучшеніе, а именно: Гауданской—44 версты и Тахта-Базарской—24 версты, остается 1.904 версты.

Для опредѣленія приблизительнаго расхода, необходимаго для производства изысканій, можно принять какъ за исходное данное расходъ, произведенный на изысканія Тахта-Базарской линіи.

Расходъ выразился:

Работа въ продолженіе двухъ дней техника [1]) по дорожной и строительной части и прогонныя деньги, считая и проѣздъ:

[1]) 250 р. жалованья въ мѣсяцъ.

| | |
|---|---|
| Прогоны . . . . . | 76 р. |
| 4 дня (2 дня работы, 2 дня проѣзда) $\frac{250\times4}{30}$ . . . . . | 33 » |
| Техникъ работалъ $29^1/_2$ дней—1 мѣсяцъ [1]). | 200 » |
| Рабочихъ ежедневно по 5 человѣкъ, всего: 30.5=150 по 1 р. . . . . | 150 » |
| Арбы 30 по 2 р. 50 к.. . . . . | 75 » |
| Расходъ на вѣхи, колья, подводы и пр. . | 81 » |
| Итого . . . . . | 615 р. |

Изысканія произведены на протяженіи 23 верстъ, одна верста обошлась $\frac{615}{23}$ — 26 р. 74 к.. кругло 30 р. Округленіе это необходимо потому, что работы по изысканію велись въ болѣе выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ придется работать на другихъ линіяхъ, а именно не приходилось идти мало населенными пунктами, и не надо было запасаться водой и кормомъ.

Считая стоимость изысканій съ версты въ 30 р., не принято во вниманіе, что на провѣшиваніе линіи расходъ на техника только на 4 дня, при большихъ-же работахъ отнимать техника по строительной и дорожной части на всѣ изысканія невозможно, такъ какъ придется его совершенно отвлечь отъ текущаго дѣла, конечно въ ущербъ послѣднему. Поэтому правильнѣе дѣло это поручить другому лицу, за особое вознагражденіе, почему правильнѣе подсчетъ стоимости сдѣлать, сообразуясь съ дѣйствительной потребностью, а именно: для дорогъ, пролегающихъ по безводнымъ площадямъ можно будетъ дѣло такъ организовать: составить партію. стоимость содержанія партіи въ мѣсяцъ выразится:

| | |
|---|---|
| 2 техника по 200 р. . . . . | 400 р. |
| 5 рабочихъ помѣсячно . . . . . | 150 » |
| 3 арбы. . .или верблюда . . . . . | 225 » |
| 2 палатки, или юрты . . . . . | 44 » |
| Итого . . . | 819 р. |

Рабочихъ дней въ мѣсяцъ 24, стоимость одного дня $\frac{819}{24}$ = = 34 р. 12 к., за округленіемъ 35 рублей, считая, что въ

[1]) 200 р. окладъ жалованья въ мѣсяцъ.

среднемъ партія пройдетъ въ одинъ день одну версту, стоимость одной версты будетъ равна стоимости одного дня содержанія партіи. Такимъ образомъ стоимость полевой работы выразится въ слѣдующихъ цифрахъ:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Дороги | I-й | категоріи | 215 . 35 р. = | 7525 р. |
| » | II-й | » | 1328 . 35 » = | 46.480 » |
| » | III-й | » | 160 . 35 » = | 5.600 » |
| » | IV-й | » | 201 . 35 » = | 7.035 » |
| | | | | 66.640 р. |

На кабинетную работу необходимо добавить къ исчисленной суммѣ хотя бы 10%, т. е. 6.664 р. Всего потребна будетъ сумма 73.304 р., а кругло 73 т. р.

Если-бы предположено было устраивать шоссе, то на устройство шоссе по всѣмъ намѣченнымъ дорогамъ потребовалась бы громадная сумма въ 1904 вер. × 5000 р. = 9.520.000 р., почему на первое время придется ограничиться только первой категоріей, т. е. протяженіемъ въ 215 верстъ, на что потребуется 215.5000 = 1.075.000 р. Конечно, земство, при своемъ бюджетѣ въ ½ милліона, не въ состояніи затрачивать такую сумму, почему помощь отъ казны была бы очень и очень желательна, такъ какъ съ улучшеніемъ дорогъ быстро начнетъ расти и благосостояніе и торговля Области.

Подлинный за надлежащими подписями.

## Журналъ № 41 Общаго Присутствія Самаркандскаго Областного Правленія. Отдѣленіе Строительное. 5 Октября 1911 года.

Слушали: Отношеніе Канцеляріи Туркестанскаго Генералъ Губернатора отъ 20 января 1910 г. за № 1095 на имя Военнаго Губернатора Самаркандской области слѣдующаго содержанія: «По порученію Генералъ-Губернатора, Канцелярія, препровождая при семъ на соотвѣтствующее распоряженіе Вашего Превосходительства копію доклада Канцеляріи отъ 10 декабря 1909 г. за № 19440. проситъ о доставленіи въ самомъ непродолжительномъ времени указанныхъ въ докладѣ свѣдѣній и соображеній по вопросу объ улучшеніи всѣхъ дорогъ въ области».

Запрошенные по этому поводу уѣздные начальники высказали слѣдующее:

А) Самаркандскій уѣздный начальникъ считаетъ главными подъѣздными путями:

1) почтовый трактъ отъ г. Самарканда на югъ на Термезъ до перевала «Тахта-Карача»;

2) колесную дорогу отъ Самарканда по старому почтовому тракту на западъ къ г. Катта-Кургану на селеніе Даулъ;

3) тоже на сѣверо-востокъ къ Ташкенту черезъ сел. Джамбай, Акъ-Тепе, Каменный мостъ;

4) колесныя дороги отъ Самарканда въ Пенджекентскій участокъ, Дагбитскій и Ургутскій; по даннымъ товарной станціи Самаркандъ въ 1907 г. на станціи этой было принято и сдано 12.749.715 пудовъ разнаго груза большой и малой скорости.

Общіе годовые торговые обороты главныхъ сельскихъ базаровъ выражаются, примѣрно, въ слѣдующихъ цифрахъ:

Ургутскаго базара—свыше одного милліона рублей.

Даульскаго—до 500 тысячъ рублей.

Акъ-Тепинскаго—до 1¼ милліона рублей.

Джамбайскаго—до 900 тысячъ рублей.

Дагбитскаго—до одного милліона рублей.

Газиринскаго—до 400 тысячъ рублей.

Б) Джизакскій уѣздный начальникъ считаетъ главными подъѣздными путями:

1) изъ селенія Зааминъ на станцію Обручево на протяженіи 22 верстъ:

2) изъ селенія Ямъ на станцію Обручено 12 вер.;

3) отъ туземнаго базара г. Джизака до селенія Джаильма 12 вер.;

4) пути отъ Центральнаго Джизакскаго базара къ периферіи около 50 верстъ;

5) бывшую дорогу отъ Джизака до сел. Заминъ 56 вер.;

6) изъ селенія Башкурукъ на станцію Милютинская 27 верстъ:

7) изъ селенія Саурюкъ на ст. Милютинская 35 верстъ;

8) изъ селенія Пшагарь на станцію Домакино 18 вер.;

9) изъ селенія Усматъ на станцію Ростовцево 30 верстъ;

10) изъ селенія Мукры черезъ Кинчакъ-су на станцію Куропаткино 38 верстъ.

В) Катта-Курганскій уѣздный начальникъ считаетъ главными путями:

1) Магистраль отъ базарнаго кишлака Катта-Мингъ Наукинской волости до кишлака Челекъ и далѣе до границы Самаркандскаго уѣзда, длиною около 71 версты.

2) Три боковыя отъ магистрали къ городу Катта-Кургану около 72 верстъ.

3) Двѣ сѣверныя дороги отъ магистрали къ кишлаку Митану и Федоровскому поселку около 18 верстъ.

Г) Ходжентскій уѣздный начальникъ считаетъ достаточнымъ упорядоченіе дороги Ходжентъ-Нау около 25 верстъ.

Бывшій Военный Губернаторъ Самаркандской области Генералъ-Лейтенантъ Галкинъ, запрошенный Канцеляріей Туркестанскаго Генералъ-Губернатора по вопросамъ объ усовершенствованіи грунтовыхъ дорогъ въ краѣ и о нѣкоторыхъ измѣненіяхъ въ конструкціи деревянныхъ настиловъ мостовъ, отвѣтилъ 30 ноября 1910 г. слѣдующее:

«Деревянный настилъ мостовъ и въ Самаркандской области быстро изнашивается благодаря давленію сильно выдающихся гвоздей, которыми усажены арбяныя колеса. Предложеніе Инженера Гиршфельда укладывать вдоль мостовъ полосы изъ рифленаго желѣза представляется весьма цѣлесообразнымъ, необходимо только въ мостахъ съ двустороннимъ движеніемъ устраивать 2 пути съ укладкою вдоль оси моста бруса, разграничивающаго пути».

По вопросу объ усовершенствованіи грунтовыхъ дорогъ въ области наилучшимъ рѣшеніемъ будетъ замощеніе почтовыхъ и торговыхъ дорогъ, такъ какъ покрытіе дорогъ слоемъ песку, послѣ приданія имъ удовлетворительной продольной и поперечной профили, потребуетъ постоянный тщательный надзоръ и крупный расходъ на ремонтъ. Самая дешевизна этого способа для большого протяженія дорогъ лишь кажущаяся, такъ какъ при дальности перевозки разница въ цѣнѣ камня и песка уменьшается.

Почтовыхъ дорогъ въ области всего три:

1) Термезскій трактъ отъ Самарканда до перевала Тахта-Карача . . . . . 45,5 версты,

изъ нихъ шоссированъ подъемъ на перевалъ всего 3 версты.

2) Ура-Тюбинскій трактъ отъ Черняева до города Ура-Тюбе . . . . . 35,5 »

| | | |
|---|---|---|
| 8) Ходжентскій подъѣздной путь отъ ст. Ходжентъ до г. Ходжентъ . . . . . | 12 | верстъ. |
| Итого. . . | 93 | версты. |

Точныхъ свѣдѣній о длинѣ прочихъ дорогъ въ области въ Строительномъ Отдѣленіи Областного Правленія нѣтъ, но приблизительно длина важнѣйшихъ изъ нихъ, которыя инженеръ Гиршфельдъ называетъ торговыми, слѣдующая:

| | | |
|---|---|---|
| 1) Акъ-Тюбинская дорога отъ Самарканда до Акъ-Тюбе по длинѣ . . . . . | 30 | верстъ. |
| изъ нихъ на 18 верстъ имѣется шоссе старой постройки съ неудовлетворительнымъ профилемъ и значительно изъѣзженною корою: | | |
| 2) Старый Джизако-Ходжентскій трактъ на | 171 | » |
| 3) дорога отъ Самарканда до Катта-Кургана по лѣвому берегу Кара-Дарьи на . . . | 71 | » |
| 4) дорога отъ Самарканда до Катта-Кургана по правому берегу Акъ-Дарьи на . . . | 99 | » |
| 5) Пенджекентскій трактъ на. . . . . | 65 | » |
| Итого. . . | 436 | верстъ. |
| Всего. . . | 529 | верстъ. |

Наличныя техническія силы Строительнаго Отдѣленія едва справляются съ текущимъ дѣломъ, а потому привлеченіе ихъ къ составленію съемокъ существующихъ дорогъ, проектовъ и смѣтъ на ихъ улучшеніе врядъ ли будетъ продуктивно. Представляется необходимымъ поручить это дѣло спеціальной съемочной партіи, которая въ 6 лѣтнихъ мѣсяцевъ отъ 1 апрѣля до 1 октября сниметъ 529 вер. дорожной полосы, сдѣлаетъ изысканія на мѣстахъ будущихъ мостовъ черезъ рѣки и арыки, а во время зимнихъ 6 мѣсяцевъ составитъ проекты и смѣты.

Стоимость намѣченныхъ подготовительныхъ работъ намѣчена въ 6.000 р., по слѣдующему разсчету:

| | |
|---|---|
| 1) жалованье, считая и разъѣздныя, одному инженеру или опытному технику на 1 годъ . . . | 3.600 р. |
| 2) тоже, одному чертежнику . . . . . | 900 » |
| 3) пріобрѣтеніе недостающаго инструмента и канцелярскихъ припасовъ . . . . . | 240 » |

4) арба въ теченіе 6 мѣсяцевъ 60 р. × 6. . . . . 360 р.
5) пасмъ рабочихъ 4 человѣка 6 мѣсяцевъ 25 р. ×
× 4 × 6 . . . . . 600 »

Всего . . . 5.700 р.

а кругло 6.000 рублей.

Приказали: Въ донесеніяхъ 3 уѣздныхъ начальниковъ указана длина тѣхъ дорогъ, которыя намѣчаются, какъ торговыя, къ улучшенію, именно: предполагается улучшить въ Джизакскомъ уѣздѣ . . . 300 верстъ.
Катта-Курганскомъ . . . . . 161 »
Ходжентскомъ. . . . . 25 »
Если взять промѣры по картѣ, то, по мнѣнію уѣзднаго начальника, въ Самаркандскомъ уѣздѣ необходимо улучшить дорогъ . . . . . 260 »

Всего же въ области . . . 746 верстъ.

По расчету, приложенному къ соображенію о дорожныхъ изысканіяхъ, длина дорогъ въ Самаркандской области, подлежащихъ улучшенію, намѣчена въ 529 вер.

Обѣ полученныя цифры дадутъ такую большую стоимость работъ по улучшенію дорогъ, что необходимо ихъ уменьшить, оставивъ безъ усовершенствованія менѣе важныя или достаточно удовлетворительныя дороги.

По обсужденіи этого вопроса постановили: признать наиболѣе важными въ торговомъ отношеніи дорогами, которыя необходимо улучшить, слѣдующіе пути, расположенные въ порядкѣ постепенности:

1) Самаркандъ-Термезскій трактъ отъ Самарканда до Тахта-Карача 45½ верстъ, изъ которыхъ 3 версты подъема къ перевалу Тахта-Карача шоссированы, т. е. всего. . . . . 42½ версты
2) Самаркандъ - Дагбитъ - Яны-Курганъ-Иштуханъ-Пейшамбе-Катта-Курганъ, всего 13 + 30 + 14 + 24 + 23. . . . . 104 »
3) Дагбитъ-Челекъ - Федоровскій поселокъ, всего 18 + 6. . . . . 24 »
4) Митанъ - Яны - Курганъ и Митанъ-Иштыханъ-Катта-Курганъ всего 7 + 7 + 17. . 31 »

| | | |
|---|---|---|
| 5) Самаркандъ - Джамбай - Акъ-Тепе-Каменный мостъ. всего 12 + 4 + 14 + 6 . . . . | 36 | верстъ. |
| 6) Зааминъ-Обручево . . . . . | 22 | » |
| 7) Самаркандъ-Даулъ-станція Джума, всего 21 верста + 8 . . . . . | 29 | » |
| 8) Ходженгъ-Нау, всего . . . . . | 25 | » |
| 9) Самаркандъ-Пенджекентъ. . . . . | 65 | » |
| 10) Самаркандъ-Джума-базаръ-Ургутъ, всего 8 + 13 . . . . . | 21 | » |
| 11) Катта-Курганъ - Катта - Мингъ - Хатырчи, всего 15 + 14½ . . . . . | 29½ | » |
| Итого . . . | 431 | верста. |

Считая, что всѣ эти дороги должны быть вымощены или шоссированы и принимая стоимость работъ съ мостами, гатями и отчужденіемъ земли, гдѣ потребуется, въ 7.000 р. верста, на Самаркандскую область для улучшенія дорогъ потребуется кругло 3 милліона рублей.

Подлинный за надлежащими подписями.

## Справка по Строительному Отдѣленію Ферганскаго областного правленія 16 августа 1911 г. № 1220.

Вопросъ объ улучшеніи грунтовыхъ путей Ферганской Области возбуждался уже неоднократно и журнальными постановленіями Общаго Присутствія, начиная съ 1896 г., опредѣлились степени важности различныхъ дорогъ, распредѣленіе ихъ по классамъ согласно Устава Путей Сообщенія и отнесеніе ремонта ихъ на натуральную земскую повинность.

Согласно послѣдняго такого журнала Общаго Присутствія, отъ 23 іюня 1909 г. за № 40, нижеслѣдующія грунтовыя дороги были признаны имѣющими важное торгово-промышленное значеніе и причислены къ IV-му классу.

По Скобелевскому уѣзду:

1) отъ гор. Скобелева, черезъ сел. Куву, Ніязъ-Батыръ и Ассаке до границы Андижанскаго уѣзда:

2) отъ селенія Бостанъ, черезъ сел. Куву, Русское Село и Аравапъ до границы Ошскаго уѣзда,

3) отъ гор. Скобелева, черезъ селеніе Муянъ, Каравапъ и Коджаръ до границы Ошскаго уѣзда,

4) отъ селенія Муянъ до Учъ-Кургана,

5) отъ гор. Скобелева, черезъ селеніе Лувалъ, Лиганъ, Учъ-Кургапъ и Устанъ до Дарауть-Кургана,

6) отъ гор. Скобелева, черезъ селеніе Акъ-Шиляль, Курганъ-Тепе до границы Кокандскаго уѣзда,

7) отъ гор. Скобелева, на Наманганъ черезъ гор. Старый-Маргеланъ, сел. Язъ-Яванъ до границы уѣзда,

8) отъ гор. Скобелева до сел. Шахимарданъ, черезъ Вуадиль,

9) отъ селенія Яръ-Мазаръ до ст. Горчаково,

10) отъ гор. Скобелева черезъ село Джуйдамъ, Ходжа-Магизъ до гор. Стараго-Маргелана,

11) отъ гор. Стараго-Маргелана, черезъ сел. Файзы-Абадъ и Алты-Арыкъ до границы Кокандскаго уѣзда,

12) отъ гор. Стараго-Маргелана, черезъ сел. Кара-Тепе на сел. Шариханъ,

13) отъ Стараго-Маргелана черезъ сел. Таплакъ, Яккатутъ до сел. Бостанъ,

14) отъ сел. Кува до сел. Шариханъ.

*Примѣчаніе:* въ настоящее время эта дорога замѣнена рельсовымъ узкоколейнымъ подъѣзднымъ путемъ купца Давидбаева.

15) отъ сел. Кува, черезъ сел. Кара-Тепе до сел. Ассаке,

16) отъ сел. Шариханъ до сел. Ассаке,

17) отъ Русскаго Села, черезъ Охчи и Куля до границы Андижанскаго уѣзда,

18) отъ гор. Скобелева, черезъ сел. Сатакакъ до сел. Файзыабадъ,

19) отъ ст. Ванновской черезъ сел. Алты-Арыкъ и Чиміонъ до сел. Вуадиль.

## По Наманганскому уѣзду:

1) Бывшая почтовая, нынѣ сохранившая торгово-промышленное значеніе, отъ гор. Намангапя по направленію къ гор. Кокапду черезъ гор. Чусть, сел. Панъ, Ультарма и Гурумъ-Сарай.

2) отъ гор. Намангана изъ гор. Коканда черезъ Шаханскую переправу,

3) отъ гор. Намангана на гор. Скобелевъ до Мингбулакской переправы—почтовая.

4) отъ гор. Намангана на гор. Андижанъ черезъ сел. Балыкчи,

5) отъ гор. Намангана до гор. Андижана черезъ сел. Учъ-Курганъ и Чартакъ,

6) отъ гор. Чуста по Чаткальской долинѣ черезъ сел. Кара-Курганъ и перевалы Кашаратъ и Чарчама на сел. Идрисъ и Пайгамбаръ-вьючная,

7) отъ гор. Чуста на гор. Аулiэата черезъ сел. Касанъ, Ахтамъ, ур. Куюндукъ до перевала Чаначъ.

8) отъ сел. Чартакъ на гор. Пишпекъ, черезъ Карабакъ-Сарай Пишкаранъ. далѣе—вьючная черезъ уроч. Чiянъ-Таша, м. Туя-Джаръ Тегенекъ, Кизиль-Балтъ по Нарыну до р. Узунъ-Ахмагъ,

9) отъ гор. Намангана на Заркентъ, Ахтамъ.

10) отъ сел. Тепе-Курганъ, черезъ Пудганъ, Ашлыкъ-Башталъ и Бахмалъ,

11) отъ гор. Чуста черезъ пер. Кындырь-Даванъ до Баштала, черезъ селенiе Мулла Миръ, Бабадарханъ, Курукъ и Шайданъ-вьючная,

12) отъ Бричъ-Муллы до м. Идрисъ-Пайгамберъ.

13) отъ сел. Заркентъ на Сусамыръ черезъ сел. Панай, село Успенское, въ уроч. Турдукъ черезъ пер. Мартъ къ р. Сусамыру.

По Ошскому уѣзду:

1) отъ гор. Ошъ до сел. Ходжевата до границы Андижанскаго уѣзда протяженiемъ 27,5 вер.—почтовая,

2) отъ гор. Ошъ на сел. Аравань до границы Маргелапскаго уѣзда,

3) отъ гор. Ошъ до границы Андижанскаго уѣзда по Шариханъ-саю,

4) отъ гор. Ошъ до Узгенской волости до р. Кара-Дарьи, по направленiю къ перевалу Ясы,

5) отъ гор. Ошъ къ сел. Янги-Наукатъ, черезъ перевалъ Чакмакъ,

6) отъ сел. Суфи-Кургана черезъ перевалъ Терекъ-Даванъ до укрѣпленiя Иркештамъ—вьючная,

7) отъ сел. Кашгаръ-Кишлакъ до Шариханъ-сая,

8) отъ Кашгаръ-Кишлакъ до сел. Малы,

9) отъ ст. Лянгаръ, Кашгарской дороги, черезъ оз. Каплань-Куль до Гульчи—вьючный,

10) отъ гор. Ошъ къ пер. Джипгыръ и къ Малому Алаювьючный,

11) отъ перевала Бель-Ачикъ по Кара-Дарьѣ и Алаю до укр. Гульча,

12) отъ гор. Ошъ до укр. Гульча черезъ Матъ-Бабы и перевала Чигирчикъ,

13) Дорога Кульчинско-Алайская, содержимая за счетъ денежныхъ земскихъ сборовъ.

По Андижанскому уѣзду:

1) отъ гор. Андижана на гор. Ошъ до границы уѣзда черезъ сел. Хартумъ-почтовая,

2) отъ гор. Андижана на гор. Наманганъ черезъ Чинабадъ и Мингъ-Булакъ,

3) отъ гор. Андижана на Наманганъ черезъ сел. Байтокъ Хакуль-абадъ и Балыкчи,

4) отъ гор. Андижана на сел. Ассаке,

5) отъ гор. Андижана на Курганъ-Тепе,

6) отъ гор. Андижана на сел. Учъ-Курганъ черезъ Куйганъ-Яръ,

7) отъ гор. Андижана на сел. Сузакъ и черезъ Базаръ-Курганъ на Чарвакъ,

8) отъ гор. Андижана на сел. Базаръ-Курганъ черезъ Коканъ-Кишлакъ и Массы,

9) отъ сел. Курганъ-Тепе на Джаляль-Абадъ и Хазретъ-Аюбъ черезъ сел. Кара-Су, Хашаватъ,

10) отъ сел. Кара-Су черезъ Султанъ-Абадъ-Камышъ-Раватъ. Узгенъ и по направленію къ перевалу Ассы,

11) отъ Мингъ-Булака до переправы Сары-Су часть почтовой,

12) отъ сел. Тода до Кайки,

13) отъ сел. Хакулабадъ на Бутакаръ и Исбаскентъ,

14) отъ сел. Байтокъ черезъ сел. Нишкичикъ, Чуаму на Коканъ-Кишлакъ,

15) отъ сел. Пашкичикъ до Исбаскента,

16) отъ сел. Кутарма на сел. Курганъ-Тепе черезъ сел. Супа,

17) отъ сел. Хартумъ до Зауракъ,

18) отъ гор. Андижана черезъ сел. Анмъ. Сузакъ на Джаляль-Абадъ,

19) отъ сел. Курганъ-Тепе на сел. Анмъ.

По Кокандскому уѣзду:

1) отъ гор. Коканда, до границы Ходжентскаго уѣзда черезъ сел. Наймапча, Чучай, Увада, Бишъ-Арыкъ, Шапъ-Мазаръ и Махрамъ,

2) отъ гор. Коканда до границы Наманганскаго уѣзда черезъ селеніе Байбача, Ургапчи,

3) отъ гор. Коканда на гор. Намапганъ черезъ сел. Бувайды на Шахандскую переправу,

4) отъ гор. Коканда къ границѣ Маргеланскаго уѣзда, черезъ сел. Ультарма, Кусанча и Риштанъ.

Расходъ на содержаніе вышеозначенныхъ дорогъ, согласно постановленій Поземельно-Податныхъ Присутствій, по утвержденному Военнымъ Губернаторомъ протоколу засѣданія техническихъ чиновъ Строительнаго Отдѣленія отъ 25 Іюня 1909 г. за № 178, опредѣленъ въ нижеслѣдующихъ расчетахъ:

1) По Скобелевскому уѣзду:

Общее протяженіе дорогъ IV класса—546 в.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Рабочихъ пѣшихъ—23809, по 60 коп. | 14.285 | р. | 40 к. |
| » конныхъ— 3872, » 1 р. 60к. | 6.195 | » | — » |
| Стоимость ремонта мостовъ . . . . . | 14.242 | » | — » |
| Итого . . . | 34.722 | » | 40 » |

Количество дворовъ—51.073.

На одинъ дворъ причитается—68 коп.

2) По Наманганскому уѣзду:

Общее протяженіе дорогъ—1.155 верстъ.

| | | |
|---|---|---|
| Рабочихъ пѣшихъ—46.059 по 60 к. | 27.635 | р. |
| » конныхъ— 1.500 » 1 р. 60 к. | 2.400 | » |
| Стоимость ремонта мостовъ . . . . . | 3.350 | » |
| Итого . . . | 33.385 | р. |

Количество дворовъ и кибитокъ—74.533.

На одинъ дворъ причитается—46 коп.

3) По Кокандскому уѣзду:

Общее протяженіе дорогъ 219 верстъ.

| | | |
|---|---|---|
| Рабочихъ пѣшихъ—43.546 по 60 коп. | 26.127 | р. |
| » конныхъ—1.479 » 1 р. 60 к. | 2.366 | » |
| Стоимость ремонта мостовъ . . . . . | 3.900 | » |
| Итого . . . . | 32.393 | р. |

Количество дворовъ—63.499.
На одинъ дворъ причитается—52 коп.

4) По Андижанскому уѣзду:

Общее протяженіе дорогъ—664 версты.

| | | |
|---|---|---|
| Рабочихъ пѣшихъ—124.722 по 60 коп. | | 74.833 р. |
| » конныхъ, подвозъ шагала и стоимость ремонта мостовъ и матеріала для засыпки полотна (шагалъ) . . . . . | | 22.314 » |
| Итого . . . . | | 97.147 р. |

Количество дворовъ и кибитокъ—62.774.
На одинъ дворъ причитается—1 р. 55 к.

5) По Ошскому уѣзду:

Общее протяженіе дорогъ—522 версты.

| | | |
|---|---|---|
| Рабочихъ пѣшихъ—19.759 по 60 коп. | | 11.855 р. |
| » конныхъ— 3.565 » 1 р. 60 к. | | 5.704 » |
| Стоимость ремонта мостовъ . . . . . | | 1.764 » |
| Итого . . . . | | 19.323 р. |

Количество дворовъ и кибитокъ—32.392.
На одинъ дворъ причитается—60 коп.

Приведенная стоимость исправленія была исчислена по среднимъ справочн. цѣнамъ до 1909 г. Цѣны на матеріалы и, особенно, на рабочія силы съ того времени возросли почти вдвое, а потому въ настоящее время показанную стоимость необходимо считать не менѣе какъ въ полтора раза, и такимъ образомъ расходъ на содержаніе дорогъ натуральною повинностью въ настоящее время можно опредѣлить, круглo:

| | |
|---|---|
| По Скобелевскому уѣзду въ . . . . . | 52.000 р. |
| » Наманганскому уѣзду . . . . . | 50.000 » |
| » Кокандскому уѣзду. . . . . | 48.000 » |
| » Андижанскому уѣзду. . . . . | 145.000 » |
| » Ошскому уѣзду въ. . . . . | 29.000 » |
| А всего по области на сумму . . | 324.000 » |

Подлинный за надлежащими подписями.

# ПРОТОКОЛЪ № 371/3462

## засѣданія техниковъ Строительнаго Отдѣленія Сыръ-Дарьинскаго Областного Правленія 16 Ноября 1910 г.

Въ засѣданіи техниковъ Строительнаго Отдѣленія разсмотрѣны: докладъ Штабъ-Офицера для особыхъ порученій по дорожной части за № 13/1910 г. по вопросу объ усовершенствованіи грунтовыхъ дорогъ въ области и донесенія Начальниковъ уѣздовъ и Начальника Аму-Дарьинскаго Отдѣла о дорогахъ, находящихся въ ихъ вѣдѣніи. При обсужденіи означенной переписки, первый вопросъ, подлежавшій разрѣшенію и составляющій основаніе при рѣшеніи поставленнаго вопроса объ улучшеніи дорогъ, заключался въ опредѣленіи, какія именно дороги и на какомъ протяженіи нуждаются въ неотложномъ капитальномъ улучшеніи ихъ.

Донесенія уѣздныхъ начальниковъ и личное знакомство техниковъ съ состояніемъ дорогъ въ области дали возможность теперь же намѣтить участки дорогъ, нуждающіеся въ улучшеніи, и указать примѣрную стоимость замощенія или шоссировки ихъ.

Ниже приводится перечень этихъ участковъ по уѣздамъ съ указаніемъ длины ихъ и стоимости работъ покрытія дорожной одеждой, основываясь на данныхъ администраціи и наблюденіяхъ техниковъ. Здѣсь, конечно, заключаются дороги, лишь имѣющія важное торговое или транзитное значеніе и то не на всемъ ихъ протяженіи, а лишь наиболѣе существенные участки. Остальныя же проселочныя дороги исключаются, въ виду полной безнадежности улучшенія ихъ за отсутствіемъ къ этому средствъ.

### Ташкентскій уѣздъ:

Въ первую очередь подлежатъ внесенію:

1) Дорога Ташкентъ — сел. Черняевское, какъ участокъ самаго большого торговаго движенія въ уѣздѣ и какъ подъѣздной путь къ желѣзной дорогѣ. Исключая на этомъ пути участки, приведенные въ порядокъ, получаемъ 14 вер. подлежащихъ замощенію.

Сюда надо добавить 2 версты въ сел. Константиновскомъ и 2 версты въ сел. Кауфманскомъ, идущія къ тому же пути. Всего 18 верстъ.

Принимая во вниманіе необходимость большихъ земляныхъ работъ (не менѣе 0,25 саж. поднятія полотна дороги),

и отдаленность ближняго камня (рѣка Чирчикъ) и, основываясь на опытныхъ данныхъ, получимъ стоимость 1 версты 15.000 р., а 18 верстъ . . . . . 270.000 р.

2) Дорога Ташкентъ—Муратали, обслуживающая Зачирчикскій раіонъ съ цѣлымъ рядомъ кишлаковъ и служащая не менѣе важнымъ подъѣзднымъ путемъ, за вычетомъ участковъ, приведенныхъ въ порядокъ, потребуетъ замощенія на протяженіи 20 верстъ, при стоимости работъ по 10.000 за 1 версту на сумму . . . . . 200.000 »

3) Дорога Ташкентъ-Чиназъ, при томъ же значеніи торговаго подъѣзднаго пути, за исключеніемъ участковъ замощенныхъ, потребуетъ замощенія на 40 верстъ по 10.000 р. за версту на сумму . . . . . 400.000 »

4) Дорога рѣка Чирчикъ у Куйлюкскаго моста до сел. Солдатскаго и Самарскаго, имѣющая важное значеніе, какъ подъѣздной путь для богатаго рисоваго раіона, 50 верстъ по 10.000 р. за версту на сумму . . . . 500.000 »

5) Дорога сел. Троицкое-Киргизъ-Кулакъ, 8 верстъ по 10.000 р. на сумму . . . . . 80.000 »

6) Мосты на указанныхъ дорогахъ постояннаго типа . . . . . 150.000 »

Итого въ 1-й очереди 136 верстъ на сумму 1.600.000 р.

Во вторую очередь:

1) Дорога отъ Той-Тюбе до сел. Тилляу, какъ торговый путь, на протяженіи 38 верстъ по 12.000 р. . . . . 456.000 »

2) Отъ Чирчика къ Бардашкулу 50 вер. по 12.000 р. . . . . 600.000 »

3) Отъ Ташкента до Ишанъ-базара 18 в. по 12.000 р. на сумму . . . . . 216.000 »

Итого во 2-ю очередь 116 верстъ на сумму 1.272.000 р.

Ауліэатинскій уѣздъ:

Въ 1-ю очередь:

1) Постройка на почтовомъ трактѣ отъ сел. Высокаго до сел. Карабалты, на протяженіи 300 верстъ—120 мостовъ постояннаго типа отверстіемъ отъ 0,3 саж. до 3 саж. при

шириѣ 3 саж., съ замощеніемъ ихъ на длину въ среднемъ 5 саж., полагая среднюю стоимость моста 600 р. 72.000 р.

2) Замощеніе участковъ почтовой дороги, проходящихъ черезъ селенія, гдѣ наибольшая грязь и затѣненіе дороги отъ деревьевъ.

Эти участки никогда не потеряютъ своего важнаго значенія, хотя бы и была проведена вблизи нихъ желѣзная дорога:

| | | |
|---|---|---|
| черезъ | Грозное . . . . . | 3 версты |
| » | Ауліэата . . . . . | 9 » |
| » | Подгорное . . . . . | 2 » |
| » | Луговое . . . . . | 3 » |
| » | Каменка . . . . . | 2 » |
| » | Меркс . . . . . | 6 » |
| » | Кузьминка . . . . . | 3 » |
| » | Чалдоваръ . . . . . | 5 » |
| » | Николаевка . . . . . | 3 » |
| » | Карабалты . . . . . | 8 » |

Стоимость замощенія этихъ участковъ, принимая во вниманіе значительность земляныхъ работъ и подвозку камня и песка въ среднемъ за 10 верстъ, надо считать по 12.000 р. за версту, а за 44 версты . . . . . 528.000 р.

Итого въ 1-ю очередь 120 мостовъ и 44 версты на сумму . . . . . 600.000 р.

Во 2-ю очередь:

1) Замощеніе по почтовой дорогѣ промежутковъ между указанными селеніями въ наиболѣе плохихъ мѣстахъ участками, согласно указаній Начальника уѣзда на протяженіи 50 верстъ по 12.000 р. на сумму. . . . . 600.000 р.

2) Замощеніе наиболѣе плохихъ участковъ по дорогѣ отъ Ауліэата до сел. Дмитріевскаго, какъ подъѣзднаго пути для цѣлаго ряда русскихъ и туземныхъ поселковъ, въ общемъ 17 верстъ по 10.000 р. на версту . . . . . 170.000 »

3) Разработка Таласскаго ущелья «Большая Копка» на 3 версты . . . . . 50.000 »

5) Мосты черезъ Кара-Буру, Уръ-Маралъ, Бишъ-Ташъ . . . . . 80.000 »

Итого во 2-ю очередь—70 верстъ и три большихъ моста . . . . . 900.000 р.

Чимкентскій уѣздъ:

Въ 1-ю очередь:

1) Всѣ мосты почтоваго тракта отъ Чимкента до сел. Высокаго 100 мостовъ по 400 р. — 40.000 р.

2) Замощеніе участковъ почтовой дороги, проходящихъ по селеніямъ и городу Чимкенту:

| | | |
|---|---|---|
| Чимкентъ . . . . . | 7 | верстъ |
| Красныя воды . . . . . | 2 | » |
| Черная Рѣчка . . . . . | 2 | » |
| Бѣлыя Воды-Манкентъ . . . | 6 | » |
| Антоновка . . . . . | 2 | » |
| Корниловка. . . . . | 2 | » |
| Ванновское. . . . . | 4 | » |
| Высокое . . . . . | 5 | » |
| Тюлькубашъ . . . . . | 3 | » |
| Итого . . . . | 33 | версты. |

Полная стоимость 1 версты съ земляными работами—10.000 р., всего на сумму . . . . — 330.000 р.

3) Дорога отъ Чимкента до Карабулака черезъ Бѣлыя Воды за вычетомъ замощенія въ поселкахъ потребуетъ замощенія — 30 верстъ по 13.000 р. за 1 версту съ мостами . . . . . — 390.000 р.

Примѣчаніе. Засѣданіе техниковъ не придаетъ особаго значенія старому тракту Ташкентъ-Чимкентъ, такъ какъ съ проведеніемъ желѣзной дороги онъ потеряетъ всякое значеніе, желѣзная дорога по всей вѣроятности пройдетъ вблизи Карабулака, и тогда движеніе изъ Чимкента къ желѣзной дорогѣ направится на Карабулакъ. Что касается тракта Кабулъ-Сай-Чимкентъ, то онъ съ проведеніемъ желѣзной дороги утратитъ всякое значеніе.

4) Подъѣздной путь гор. Туркестанъ—желѣзная дорога—4½ верстъ. . . . . — 50.000 р.

5) Чимкентъ-Сайрамъ, какъ дорога, имѣющая важное торговое значеніе, на протяженіи 12 верстъ по 10.000 р. за версту . . . . — 120.000 »

Итого въ 1-ю очередь 80 верстъ и 100 мостовъ. . . . . — 930.000 р.

Во 2-ю очередь:

1) Дорога Туркестанъ-Сузакъ, направленная въ богатый районъ мѣстности,—будущій колонизаціонный центръ русскихъ поселковъ,—требуетъ на своемъ протяженіи 120 в., хотя бы разработки участковъ въ гористой части на протяженіи 12 верстъ и устройства мостовъ, на сумму . . . . . 100.000 р.

2) Дорога Чимкентъ-Арысь съ отвѣтвленіями къ цѣлому ряду русскихъ селеній, здѣсь построить хотя бы мосты на сумму . . 150.000 »

и замостить до 40 верстъ съ доставкой камня и песка за 20 верстъ, полагая за 1 версту 15.000 р. . . . . 600.000 »

Итого во 2-ю очередь 52 версты и мосты. 850.000 р.

Казалинскій уѣздъ:

Въ 1-ю очередь:

1) Подъѣздной путь отъ гор. Казалинска до вокзала желѣзной дороги 10 верстъ, шоссе изъ булыжнаго камня толщ. 4 вер. и песку 5 вер., при стоимости камня 80 р. за 1 куб. саж. и песку 12 р. за 1 куб. саж., что дастъ стоимость 1 версты 18.000 р., съ земляными работами, а 10 верстъ на сумму . . . . . 180.000 р.

2) Укрѣпленіе береговъ Сыръ-Дарьи дамбами на протяженіи 5 верстъ для предохраненія дороги отъ разливовъ на сумму. . . . 30.000 »

Итого 10 верстъ. . . . . 210.000 р.

Во 2-ю очередь работъ пока не предвидится.

Перовскій уѣздъ пока не намѣтилъ никакихъ дорожныхъ работъ.

Аму-Дарьинскій отдѣлъ:

Въ 1-ю очередь:

1) Дорога отъ Петро-Александровска до Хазараспской переправы 7 верстъ. . . . . —

2) Дорога отъ Петро-Александровска до Карабахской переправы 5 верстъ . . . . . —

Обѣ дороги имѣютъ важное торговое значеніе, стоимость 1 версты шоссе изъ кирпич-

наго щебня, такъ какъ камень находится за 50 верстъ и обойдется въ огромную стоимость, съ мостами и земляными работами опредѣлилась въ 12.000 р., а 12 верстъ. . . 144.000 р.

Во 2-ю очередь:

1) Дорога отъ Петро-Александровска черезъ Шейхъ-Абазъ-Вали до Бій-Базара на протяженіи 55 верстъ при покрытіи кирпичнымъ щебнемъ обойдется въ 12.000 р. за версту. . . . . 660.000 »

Итого для всей области въ 1-ю очередь войдутъ: 282 версты мостовыхъ дорогъ стоимостью 3.484.000 р., а во 2-ю очередь 293 версты, стоимостью 3.682.000 р., всего же подлежитъ замощенію или шоссировкѣ— 575 верстъ дорогъ, имѣющихъ важное торговое значеніе на сумму кругло . . . . . 7.166.000 »

Сюда надо добавить существующія шоссе, мостовыя общимъ протяженіемъ около 100 верстъ и мосты стоимостью. . . . . 1.200.000 »

Такимъ образомъ, съ устройствомъ дорогъ первой и второй очереди въ области, общее протяженіе ихъ съ нынѣ существующими будетъ 675 верстъ на сумму кругло . 8.000.000 »

Второй вопросъ, затронутый въ докладѣ штабъ-офицера по дорожной части, это вопросъ объ изысканіяхъ по устройству дорогъ.

Эти изысканія, по вышеупомянутому докладу, должны состоять изъ нивеллировки и съемки дорожной полосы шириной отъ 20 до 110 саж., изъ изысканій дорожной полосы въ обѣ стороны на ширину по 20 верстъ для опредѣленія залежей песку, гальки и камня.

Для сего понадобится пройти двойной нивеллировкой 575 верстъ при средней ширинѣ въ 65 саж., произвести мензульную съемку 75 кв. верстъ, сдѣлать изысканіе залежей на пространствѣ 23.000 кв. верстъ. Эта громадная работа, судя по данныхъ дорожныхъ изысканій какъ у насъ въ Россіи, такъ и заграницей, обойдется отъ 100 до 150 р. на 1 погонную версту, считая здѣсь наемъ инженеровъ, техниковъ, чертежниковъ, перевозочныя средства, чертежи, припасы, канцелярскіе расходы. Стоимость изысканій опредѣляется въ суммѣ не менѣе 57.500 р. и работа продол-

жится нѣсколько лѣтъ при наличности цѣлаго штата инженеровъ.

Къ этимъ изысканіямъ докладчикъ рекомендуетъ добавить еще работы по возстановленію дорожной полосы хотя бы шириной 20 саж. Для этого потребуется работа поземельно-податныхъ коммисій съ землемѣрами, детальными съемками, съ закладкой межевыхъ знаковъ и вычерчиваніемъ соотвѣтствующихъ плановъ по отводу земель, что обойдется, судя по даннымъ поземельно-податныхъ работъ, не менѣе 20.000 р. и то при условіи снятія лишь намѣченныхъ участковъ дорогъ, подлежащихъ замощенію, а не всѣхъ дорогъ.

Подлинная за надлежащими подписями.

## К А В К А З Ъ.

*Приложеніе 2.*

## Вѣдомость дорогъ, содержащихся на денежныя земскія средства и натуральною повинностью населенія, а также о дорогахъ, предполагаемыхъ къ разработкѣ въ Елисаветпольской губерніи.

| НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ. | Приблизительное протяженіе дорогъ. Верстъ. | ОПИСАНІЕ ДОРОГЪ. |
|---|---|---|
| **ШОССЕ.** | | |
| Содержимыя на денежныя средства земства. | | |
| 1. Аджикендская (отъ черты г. Елисаветполя до сел. Михайловки) . . . . . | 22,92 | Дорога пролегаетъ черезъ кол. Еленендорфъ и уроч. Аджикендъ. |
| 2. Далларъ-Чардахлинская (отъ ст. Далларъ, Закав. жел. дорогъ, до сел. Чардахлы). . | 24,2 | Дорога пролегаетъ черезъ кол. Ашенфельдъ и сел. Моруль. |
| 3. Евлахъ-Нуха-Закатальская (отъ ст. Евлахъ Зак. жел. дор. черезъ городъ Нуху до гран. Закатальскаго округа) . | 96 | Дорога пролегаетъ черезъ сел. Халданъ, Ханабадъ и Джафарабадъ, гор. Нуху, сел. Гейнюкъ. |
| 4. Ляки-Агдашъ-Халданская (отъ ст. Ляки-Зак. жел. дор. черезъ мѣст. Агдашъ до ст. Халданъ Евлахъ-Нуха-Закат. дороги) . . . . . | 32,85 | Дорога пролегаетъ черезъ мѣст. Агдашъ, сел. Зейпадинъ и Халданъ. |
| 5. Евлахъ-Шушинская (отъ ст. Евлахъ-Зак. жел. дорогъ до г. Шуши) . . . . . | 103.5 | Дорога пролегаетъ черезъ сел. Барда Ширванлу, Карвендъ, Агдамъ и Ходжалы. |

| НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ. | Приблизительное протяженіе дорогъ. Верстъ. | ОПИСАНІЕ ДОРОГЪ. |
|---|---|---|
| 6. Барда-Тертерская (отъ ст. Барда - Евлахъ - Шушинской дорогъ до мѣст. Тертеръ) . . | 16,25 | Дорога пролегаетъ черезъ сел. Зумурхачъ. |
| 7. Шуша-Герусинская (отъ гор. Шуши до гор. Герусы) . | 85,25 | Дорога пролегаетъ черезъ сел. Забугъ, сел. Николаевка, Каргабазаръ, Дашкесанъ и Карягино. |
| 8. Агдамъ - Джебраильская (отъ ст. Агдамъ-Евлахъ-Шушинской дор. до уроч. Джебраила). . . . . | 88 | |

## ГРУНТОВЫЯ ДОРОГИ.

Содержимыя натуральною повинностью населенія.

### Казахскій уѣздъ.

| | | |
|---|---|---|
| 1. Старо-Тифлисская, начинается отъ гор. Казаха, проходитъ черезъ сел. Шихлы 1 и Шихлы 2-е и до краснаго моста-границы Борчалинскаго уѣзда, Тифлисской губ. . | 35 | Съ проведеніемъ желѣзной дороги Тифлисъ-Баку, дорога эта правительствомъ не поддерживается, почему и находится въ настоящее время въ крайне неисправномъ состояніи: мосты разрушены, полотно мѣстами прокопано: между тѣмъ дорога эта пролегаетъ по раіону, на которомъ сосредоточены не только самыя богатыя по хлѣбопашеству поливныя земли сельскихъ обществъ Чайлинскаго, Дашъ - Салахлинскаго, Дюз - Кишлагскаго, Перилинскаго, Салоглинскаго, Шихлинскаго и Каймахлинскаго, но вмѣстѣ съ тѣмъ и селенія богатыя по скотоводству, къ числу которыхъ относятся всѣ селенія, входящія въ составъ означенныхъ сельскихъ обществъ. Нѣтъ сомнѣнія, что исправленія этой |

| НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ. | Приблизительное протяженіе дорогъ. Верстъ. | ОПИСАНІЕ ДОРОГЪ. |
|---|---|---|
| | | дороги въ предѣлахъ Казахскаго уѣзда, при условіи приведенія дороги въ Борчалинскомъ уѣздѣ до гор. Тифлиса въ полную исправность, дастъ толчекъ къ развитію хлѣбопашества и расширитъ раіоны сбыта хлѣба. |
| 2. Тарсачайская, — начинается отъ ст. Тарсачай Акстафа-Делижанскаго почтоваго тракта и идетъ по Каракоюнлинскому ущелью черезъ селенія: Каракая, Чайкендъ, Гелькендъ, Верхній и Нижній Чембаракъ и до сел. Михайловка и далѣе въ Елисаветпольскій уѣздъ . . . . . | 48 | Дорога эта существуетъ и служитъ единственнымъ сообщеніемъ вышеозначенныхъ нагорныхъ селеній съ гор. Казахомъ, торговымъ центромъ въ уѣздѣ, куда они сбываютъ свой скотъ, баранту и др. хозяйственные продукты и откуда получаютъ хлѣбныя зерна. Кромѣ того эта дорога служитъ выходомъ на шоссейную дорогу и для многочисленныхъ русскихъ поселеній, расположенныхъ въ Елисаветпольскомъ уѣздѣ, какъ то: Ново-Ивановка, Ново-Саратовка, Славянка, Голицыно и др. русскихъ селеній. Нѣкоторые участки дороги необходимо улучшить, — расширеніемъ полотна и уплотненіемъ его въ топкихъ грунтахъ, устройствомъ боковыхъ канавъ и искусственныхъ сооруженій. |
| 3. Оксюзлинская, — начинается отъ ст. Тауз Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ и проходитъ черезъ селенія: Оксюзлы, Алибеклы, Мосескендъ, Газакендъ и мѣстность «Ала-Гала» и выходитъ на Мургузскій кочевой раіонъ. | 30 | Разработка этой дороги дастъ возможность населенію почти что всего 4-го полицейскаго участка въ лѣтній періодъ пользоваться ею для передвиженія своего скота и баранты на кочевку и, кромѣ того, будетъ имѣть значеніе для эксплоатаціи казенныхъ лѣсовъ. |

| НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ. | Приблизительное протяженіе дорогъ. Верстъ | ОПИСАНІЕ ДОРОГЪ. |
|---|---|---|
| Всѣ дороги, имѣющія только мѣстное экономическое значеніе, отнесены къ 3-й очереди. | | |
| 4. Кюранъ-елская, — начинается отъ ст. Таузъ и идетъ черезъ селенія Нижній Кущи, Азаплы, Джердаханъ, Белевлюкъ, Башкендъ и Шихихъ-айрумъ и выходитъ на Мургузскій кочевой раіонъ . . . | 30 | Значеніе этой дороги то же, что и Оксюлинской. |
| 5. Аксибаринская, — начинается близъ гор. Казаха и проходитъ черезъ сел. Уркмазлы, Алпаутъ, Аксибара и мѣстности Шамшавендъ, Кашка-тала и выходитъ на мѣстность Совутъ-булагъ . . . . | 40 | Дорога эта будетъ служить исключительно для передвиженія кочевниковъ. |
| 6. Армутлинская,—отъ сел. Каравансарая при Делижанскомъ шоссе и проходитъ черезъ сел. Кардеванъ и сел. Армутлы . . . . . | 15 | Значеніе этой дороги то же, что и Аксибаринской. |
| 7 Налтеканская,—отъ Ревазлинскаго моста, на Делижанскомъ шоссе и проходитъ черезъ сел. Карадаша и мѣстности «Ачасу», «Налтеканъ», «Кеклы» и Агъ-бута и выходитъ на Ханбулагскій кочевой раіонъ . . . . . | 20 | Значеніе этой дороги то же, что и Аксибаринской. |
| 8. Кушъ-Даганская,—начинается отъ уроч. Делижана и проходитъ черезъ мѣстности Тозлу, Куштоганъ Долматлы и выходитъ на мѣстность Ханбулагъ . . . . . | 20 | Значеніе этой дороги то же, что и Аксибаринской. |

| НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ. | Приблизительное протяженіе дорогъ. Верстъ. | ОПИСАНІЕ ДОРОГЪ. |
|---|---|---|
| 9. Баранинская,—начинается отъ сел. Шихлы и проходитъ черезъ селенія: Каймахлы, Кемарлы, Барана и черезъ мѣстность Гекдагъ, выходитъ на Кизилъ-кендъ-Юшей . . . . . | 25 | Значеніе этой дороги то же, что и Аксибаринской. |
| 10. Верхне-Агданская,—начинается отъ сел. Каравансарая, что при Делижанскомъ шоссе, и проходитъ черезъ сел. Верхн. Агданъ на мѣстность Бабаханъ и Мургузъ . | 20 | Значеніе этой дороги то же, что и Аксибаринской. |
| 11. Узунталинская,—начинается отъ ст. Узунтала и идетъ черезъ сел. Узунтала на мѣстность Гамза . . . . . | 15 | Значеніе этой дороги то же, что и Аксибаринской. |
| 12. Агарцинская, - отъ мѣст. Рѣдкинъ-лагеръ около Делижана и проходитъ мимо монастыря Агарцинъ на мѣстность Далидагъ. . . . . | 20 | Значеніе этой дороги то же, что и Аксибаринской. |
| 13. Садринская,—начинается отъ мѣстности Гамза и идетъ по мѣстности Ялъ-Юлы на Мургузскій кочевой раіонъ . . . . . | 25 | Значеніе этой дороги то же, что и Аксибаринской. |
| 14. Татлы-Гамзинская,—начинается отъ ст. Татлы Зак. жел. дор. и идетъ черезъ сел. Кегашкеръ, Геогджалы. Татлы, Татлыкендъ и Ахумъ на мѣстность Гамза . . . . . | 35 | Значеніе этой дороги то же, что и Аксибаринской. |
| 15. Сарибулагская,—начинается отъ ур. Делижана и | | Значеніе этой дороги то же, что и Аксибаринской. |

| НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ. | Приблизительное протяженіе дорогъ. Верстъ. | ОПИСАНІЕ ДОРОГЪ. |
|---|---|---|
| идетъ черезъ сел. Погосъ-Килиса и мѣстность Айри-дашъ на Сарибулагскій кочевой раіонъ . . . . . | 15 | |
| 16. Айрумская,—начинается отъ разъѣзда Айрумъ Карской желѣзной дороги и проходитъ черезъ селеніе Кульны въ раіонъ Баранинскаго сельскаго общества . . . . . | 10 | Дорога будетъ служить подъѣзднымъ путемъ къ линіи Карской желѣзной дороги и будетъ имѣть большое экономическое значеніе для всего населенія Баранинскаго общества. |

**Елисаветпольскій уѣздъ.**

| | | |
|---|---|---|
| 1. Отъ гор. Елисаветполя черезъ селеніе Каракешишъ на мѣстность Налтеканъ и Хачбулагъ . . . . . | 45 | Разработка этой дороги дастъ возможность населенію низменныхъ участковъ въ лѣтній періодъ пользоваться ею для передвиженія своего скота и баранты на кочевку. |
| 2. Отъ сел. Каракешиша черезъ сел. Баянъ, Кущи, Сеидъ-Кендъ и до сел. Загликъ | 60 | Дорога начата разработкой натуральной повинностью населенія. Дорога будетъ имѣть мѣстное экономическое значеніе и свяжетъ рядъ селеній колеснымъ путемъ съ гор. Елисаветполемъ—главнымъ рынкомъ по сбыту продуктовъ. |
| 3. Отъ сел. Чардахлы черезъ сел. Славянку, Кедабекъ (мѣдноплавильн. заводъ), Ново-Саратовку, Ново-Ивановку и далѣе до сел. Михайловки, Казахскаго уѣзда . . . . . | 60 | Дорога эта уже разработана, поддерживается натуральной повинностью населенія и является продолженіемъ дороги Далларъ-Чардахлы, начинающейся отъ ст. Далларъ Зак. жел. дорогъ и содержащейся на денежныя земскія средства. Проектируемая дорога свя- |

| НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ. | Приблизительное протяженіе дорогъ. Верстъ. | ОПИСАНІЕ ДОРОГЪ. |
|---|---|---|
| | | жетъ всю мѣстность, гдѣ расположены многочисленныя русскія селенія, съ одной стороны, съ линіей Закавк. жел. дорогъ и съ другой съ Делижанской шоссейной дорогой черезъ сел. Михайловку по Тарсачайской дорогѣ, Казахскаго уѣзда, и въ дѣлѣ переселенія должна имѣть большое значеніе: кромѣ того будетъ также имѣть значеніе и для горной промышленности, облегчая доставку топлива на Кедабекскій мѣдноплавильный заводъ и отправку съ завода мѣди. Одинъ только Кедабекскій заводъ дастъ ежегодно 500 тысячъ пудовъ груза. |
| 4. Отъ ст. Дзегамъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ черезъ сел. Ирмашлы до сел. Фрезово . . . . . | 25 | Дорога эта частью уже разработана натуральной повинностью населенія и имѣетъ лишь только мѣстное экономическое значеніе и служитъ подъѣзднымъ путемъ къ линіи Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ. |
| 5. Отъ сел. Ковляръ Закав. жел. дорогъ черезъ сел. Хилхиналы по Хилхиналинскому ущелью до сел. Саратовки . . | 45 | Дорога уже разработана натуральной повинностью населенія и имѣетъ лишь только мѣстное экономическое значеніе по сбыту продуктовъ производства. |
| 6. Отъ ст. Герань Закавк. жел. дорогъ черезъ сел. Герань-Бой-Ахмедлы, Сафикюрдъ, Зейва, Молла-Валатлы, Карачинаръ, Хархапутъ, Нижній и Верхній Агджакендъ до кочевого раіона Кепазъ . . . . . | 50 | Дорога эта свяжетъ населеніе съ линіей Закав. желѣзн. дорогъ и торговыми центрами и будетъ обслуживать обширный раіонъ 3-го полицейскаго участка, богатаго лѣсами. |

| НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ. | Приблизительное протяженіе дорогъ. Верстъ. | ОПИСАНІЕ ДОРОГЪ. |
|---|---|---|
| 7. Отъ сел. Михайловки черезъ сел. Чайкендъ, Эркечь, Армянскіе Парисы, Карачинаръ и до границы Джеванширскаго уѣзда. . . . . | 32 | Продолженіе этой дороги въ Джеванширскомъ и Шушинскомъ уѣздѣ должно пройти черезъ рядъ населенныхъ пунктовъ и выйти, черезъ сел. Ханкенды, на Елахъ-Шушинскую почтовую дорогу. Дорога пройдетъ по нагорной части Елисаветпольскаго, Джеванширскаго и Шушинскаго уѣздовъ и должна имѣть для населенія нагорной части указанныхъ уѣздовъ большое значеніе въ экономическомъ отношеніи: дорога эта откроетъ путь къ главнымъ пунктамъ сбыта сельскихъ произведеній, какъ то: къ гор. Шушѣ и Елисаветполю и къ базарамъ въ Агдамѣ и Тертерѣ; кромѣ того дорога, проходя по Сагсаганской и другимъ казеннымъ лѣснымъ дачамъ, будетъ имѣть значеніе и для эксплоатаціи лѣсныхъ богатствъ. |
| 8. Къ станціямъ Закав. жел. дорогъ Шамхоръ, Алабашлы, Елисаветполь, Зазалы, Далмамедлы, Кюрокъ-чай и Геранъ съ сѣверной стороны линіи дороги подъѣздные пути, общимъ протяженіемъ . . . | 75 | Подъѣздные пути къ станціямъ Закав. жел. дорогъ крайне необходимы въ виду значительнаго въ послѣдніе годы развитія хлопководства. |

**Джеванширскій уѣздъ.**

| | | |
|---|---|---|
| 1. Отъ ст. Тертеръ черезъ сел. Мингрельское, Гасанъ-Ризъ, Саютлу-чай и до сел. Басаркечаръ Эриванской губерніи, Новобаязетскаго уѣзда. | 160 | Дорога эта пройдетъ черезъ мѣстности, богатыя лѣсами, минеральными источниками и свяжетъ Елисаветпольскую губернію кратчайшимъ путемъ съ Эриванской. |

| НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ. | Приблизительное протяженіе дорогъ. Верстъ. | ОПИСАНІЕ ДОРОГЪ. |
|---|---|---|
| | | Изобиліе лѣсовъ въ Джеванширскомъ уѣздѣ и недостатокъ въ Эриванской губерніи найдетъ въ послѣдней значительный сбытъ, не говоря уже о сбытѣ строевого лѣса въ гор. Баку и для нуждъ Зак. жел. дорогъ, — это съ одной стороны, а съ другой—жители нагорной полосы и кочевники будутъ имѣть возможность ввозить къ себѣ хлѣбные злаки и продукты сельскаго хозяйства. Кромѣ того въ горахъ живутъ болѣе 2 тысячъ дымовъ курдовъ, которые, благодаря отсутствію дорогъ, отрѣзаны въ продолженіе 6—7 мѣсяцевъ отъ міра. |
| 2. Отъ границы Елисаветпольскаго уѣзда черезъ Талышъ, Мингрельское, Агдара, Орлово-Денисово, Балу-кая и до границы Шушинскаго уѣзда . . . . . | 70 | См. Елисаветпольскій уѣздъ № 7. |
| 3. Отъ Тертера черезъ сел. Карамаплы, Джинлы и до ст. Евлахъ Закав. жел. дорогъ . | 30 | Дорога пройдетъ черезъ богатыя селенія; дастъ выходъ сельскохозяйственнымъ продуктамъ къ желѣзно-дорожной станціи и приблизитъ административный центръ уѣзда ст. Тертеръ къ желѣзной дорогѣ. |
| 4. Отъ ст. Барда черезъ сел. Айриджа до рѣки Куры (продолженіе въ Арешскомъ уѣздѣ до м. Агдаша). . . . . | 30 | Дорога эта, пересѣкая густо населенную часть уѣзда съ развитой сельскохозяйственной производительностью въ особенности цѣнныхъ культуръ—риса и хлопка, будетъ единственнымъ подъѣзд- |

| НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ. | Приблизительное протяженіе дороги. Верстъ. | ОПИСАНІЕ ДОРОГЪ. |
|---|---|---|
| | | нымъ путемъ къ желѣзнодорожной станціи Евлахъ и къ почтовому тракту Евлахъ-Шуша. |
| 5. Отъ ст. Тертеръ черезъ сел. Кочарлы, до сел. Ханъ-Арабъ-Султанъ-будъ . . . . | 30 | Имѣетъ то же значеніе, что и предыдущая дорога. |
| 6. Отъ ст. Тертеръ черезъ сел. Намерлы, Муфруалы и до Шихляръ-Карвенда . . . . . | 25 | Имѣетъ то же значеніе, что и предыдущая дорога. |

**Шушинскій уѣздъ.**

| | | |
|---|---|---|
| 1. Отъ м. Агдама черезъ селенія Сариджалу - Инджилу, Гиндархъ, Гишлу, Пари-оглиларъ, Ходжавендъ, Агджабеды. Халфарадданъ и до сел. Карадолагъ на р. Курѣ . . . | 70 | Устройство этой дороги въ указанномъ направленіи свяжетъ совершенно изолированный весь 4 полицейскій участокъ и часть 3 полицейскаго участка съ главнымъ торгово-промышленнымъ и административнымъ центромъ и главнымъ рынкомъ для сбыта сельскихъ произведеній—сел. Агдамомъ; кромѣ того дорога эта соединитъ указанные участки кратчайшимъ и удобнымъ путемъ съ почтовымъ трактомъ Евлахъ—Шуша и съ желѣзной дорогой, что дастъ большія матеріальныя выгоды населенію, благодаря сбыту сельскохозяйственныхъ произведеній и цѣнныхъ культуръ, какъ то: хлопка, коконовъ, пшеницы, ячменя, винограда и другихъ садовыхъ и огородныхъ продуктовъ. Однимъ концомъ дороги, а именно, при |

| НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ. | Приблизительное протяженіе дорогъ. Верстъ. | ОПИСАНІЕ ДОРОГЪ. |
|---|---|---|
| | | селеніи Карадолагѣ вся эта мѣстность будетъ соединена съ р. Курой и при посредствѣ пароходнаго сообщенія на Курѣ съ желѣзной дорогой. |
| 2. Отъ сел. Гиндархъ черезъ сел. Полатлу, Абіатлы, Сариджалу I-е, Кузанлу I-е, Курганъ, Султанъ-будъ и до границы Джеванширскаго уѣзда (далѣе дорога идетъ по Джеванширскому уѣзду до ст. Кочарлы Евлахъ-Шушинской почтовой дороги) . . . | 23 | Значеніе этой дороги то же, что и предыдущей. |
| 3. Отъ м. Агдама на Евлахъ-Шушинской дорогѣ черезъ мѣстность Тавъ-Кядыкъ и далѣе по Хачинскому ущелью до соединенія съ дорогой Елисаветполь-Ханкенды . . . . . | 20 | Дорога эта, кромѣ удобства сообщенія съ Агдамомъ населенія сельскихъ обществъ, прилегающихъ къ дорогѣ Елисаветполь-Ханкенды, дастъ и значительныя матеріальныя выгоды тому же населенію, которое будетъ имѣть возможность сбывать свои произведенія на Агдамскомъ базарѣ, — одномъ изъ многолюднѣйшихъ во всемъ уѣздѣ. |
| 4. Отъ гор. Шуши до сел. Шуша-Кендъ . . . . . | 6 | Отъ сел. Шушикенда идетъ дорога черезъ сел. Таговертъ до мѣст. Карягино-Карягинскаго уѣзда. Проектируемая дорога свяжетъ г. Шушу съ административнымъ центромъ Карягинскаго уѣзда—Карягино и сократитъ путь между гор. Шушой и Карягиномъ на 55 в. въ настоящее время путь изъ г. Шуши въ Карягино идетъ черезъ |

| НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ. | Приблизительное протяженіе дорогъ. Верстъ. | ОПИСАНІЕ ДОРОГЪ. |
|---|---|---|
| | | ст. Агдамъ, Евлахъ - Шушинскаго почтоваго тракта. |
| 5. Отъ р. Хачинки, границы Джеванширскаго уѣзда черезъ сел. Сейбаглу, Ханазахъ, уроч. Ханкенды и до соединенія съ Евлахъ - Шушинскимъ почтовымъ трактомъ . . . . . | 60 | Значеніе этой дороги см. № 7 по Елисаветпольскому уѣзду. |

**Зангезурскій уѣздъ.**

| | | |
|---|---|---|
| 1. Отъ гор. Герусы черезъ сел. Ангелаутъ и до границы Нахичеванскаго уѣзда, Эриванской губерніи (до начала земской дороги въ Эриванской губерніи, проходящей черезъ сел. Кармалиновку до гор. Нахичевани). . . . . | 76 | На протяженіи до 46 верстъ отъ гор. Герусовъ мѣстами земляное полотно этой дороги (въ глинистомъ грунтѣ) разработано подъ колесное движеніе натуральной повинностью населенія. Дорога будетъ имѣть громадное значеніе въ торговомъ отношеніи, соединяя Зангезурскій уѣздъ кратчайшимъ колеснымъ путемъ съ линіей желѣзной дороги Эривань-Джульфы. Въ стратегическомъ отношеніи дорога также должна имѣть важное значеніе. |
| 2. Отъ гор. Герусы до Катарскихъ мѣдноплавильныхъ заводовъ . . . . . | 60 | Дорога разработана и содержится натуральной повинностью населенія, требуетъ значительнаго улучшенія. Дорога эта связываетъ всю сѣверную часть уѣзда съ горнозаводскимъ райономъ и имѣетъ большое значеніе для развитія горнозаводской промышленности (эксплоатація лѣсовъ) и обезпечивать подвозъ привозимыхъ продуктовъ на Катарскій базаръ для |

| НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ. | Приблизительное протяженіе дорогъ. Верстъ. | ОПИСАНІЕ ДОРОГЪ. |
|---|---|---|
| | | населенія отдаленныхъ 3, 4 и 5 участковъ уѣзда. |
| 3. Отъ гор. Герусы черезъ селеніе Хинзиракъ, Саріатагъ по Гіанской степи до ур. Джебраила, Карягинскаго уѣзда . | 60 | Съ устройствомъ этой дороги Зангезурскій уѣздъ будетъ связанъ съ Карягинскимъ уѣздомъ и его административнымъ центромъ,—Карягиномъ. Для населенія дорога будетъ имѣть существенное значеніе, такъ какъ подвозъ хлѣбныхъ злаковъ, получаемыхъ теперь съ большими затрудненіями и по вьючнымъ способамъ, значительно облегчится. Дорога также должна имѣть значеніе и въ стратегическомъ отношеніи. |
| 4. Отъ Катарскихъ мѣдноплавильныхъ заводовъ по р. Угурчаю черезъ сел. Пирчеванъ до р. Аракса и по берегу р. Аракса до гор. Ордубада, Эриванской губерніи. . | 90 | Дорога эта свяжетъ отдаленную южную часть Зангезурскаго уѣзда (5, 3 и 4 полицейскіе участки) черезъ гор. Ордубатъ съ линіей желѣзной дороги Эривань-Джульфы, благодаря чему явится возможность для населенія получать болѣе дешевымъ способомъ привозные продукты, доставляемые теперь на вьюкахъ, и будетъ также имѣть не малое значеніе для развитія горнозаводской промышленности, такъ какъ удешевитъ доставку топлива и отправку мѣди. |
| **Карягинскій уѣздъ.** | | |
| 1. Отъ ур. Джебраила черезъ сел. Ходжаганъ на р. Аккара, сел. Зангелашъ и вверхъ по р. Ахчи-чай до Катарскихъ мѣдноплавильныхъ заводовъ . . . . . | 80 | Въ Зангезурскомъ уѣздѣ въ раіонѣ расположенія Катарскихъ заводовъ находятся богатѣйшія залежи мѣдной руды. Успѣхъ разработки этихъ рудъ всецѣло зависитъ отъ путей сообщенія. и хоро- |

| НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ. | Приблизительное протяженіе дорогъ. Верстъ. | ОПИСАНІЕ ДОРОГЪ. |
|---|---|---|
| | | шо устроенная дорога, которая связала бы эту мѣстность съ линіей Закав. жел. дорогъ. удешевила бы отправку мѣди и подвозъ на заводы топлива. Мѣстная же горная промышленность, при условіяхъ благопріятныхъ для ея развитія, должна имѣть большое значеніе въ дѣлѣ культуры края. Кромѣ того дорога эта, прорѣзая отдаленную и лишенную какихъ либо дорогъ южную часть Зангезурскаго уѣзда, будетъ имѣть большое экомическое значеніе для населенія этой части уѣзда. |
| 2. Отъ мѣст. Карягино до города Шуши черезъ Ходжалы, Таговретъ, общимъ протяженіемъ . . . . . | 45 | Дорога разработана и содержится натуральнымъ трудомъ населенія и требуетъ значительнаго улучшенія. Дорога имѣетъ экономическое значеніе для мѣстнаго населенія, см. Шушинскій уѣздъ № 5. |

## Арешскій уѣздъ.

| | | |
|---|---|---|
| 1. Отъ мѣст. Агдаша черезъ сел. Султанъ-Нуха до границы Нухинскаго уѣзда (продолженіе этой дороги въ Нухинскомъ уѣздѣ до сел. Куткашена) . . . . . | 40 | Дорога разработана и содержится натуральнымъ трудомъ населенія и требуетъ значительнаго улучшенія. Дорога эта дастъ возможность населенію 3-го участка Арешскаго уѣзда и 3 и 4 участка Нухинскаго уѣзда вывозить продукты къ рынкамъ сбыта и къ станціи «Ляки» Закав. жел. дорогъ. |
| 2. Отъ мѣст. Агдаша до границы Геокчайскаго уѣзда, Бакинской губерніи (продол- | | Дорога разработана и поддерживается натуральнымъ трудомъ населенія и требуетъ улучшенія. До- |

| НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ. | Приблизительное протяженіе дорогъ. | ОПИСАНІЕ ДОРОГЪ. |
|---|---|---|
| | Верстъ. | |
| женіе этой дороги въ Бакинской губерніи до м. Геокчай). | 15 | рога имѣетъ экономическое значеніе для населенія 1-го участка уѣзда и служитъ связью между административными центрами уѣздовъ—Арешскаго и Геокчайскаго. |
| 3. Отъ ст. Халданъ Евлахъ-Нухинской почтовой дороги до сел. Мингечауръ . . . . | 18 | Дорога будетъ имѣть экономическое значеніе для населенія 2-го полицейскаго участка и свяжетъ эту мѣстность съ Халданскимъ и Агдашскимъ базарами. |
| 4. Отъ ст. Чемахлы Евлахъ-Нухинской почтовой дороги черезъ сел. Каябаши до границы Нухинскаго уѣзда. . . | 25 | Имѣетъ то же значеніе, что и предыдущія дороги. |
| 5. Отъ сел. Ширава до сел. Ляки . . . . . | 14 | Дорога имѣетъ экономическое значеніе для населенія прикурскаго раіона 1 и 2 полицейскихъ участковъ, и кромѣ того по этой дорогѣ изъ Шушинскаго и Джеваншірскаго уѣздовъ черезъ Пиразинскій паромъ будутъ направляться хлопокъ и коконы на Агдашскій базаръ. |
| 6. Отъ мѣст. Агдаша черезъ Ширъ-Сеидское ущелье въ сел. Саруджу . . . . . | 25 | Дорога имѣетъ экономическое значеніе для населенія 2 и 3 полицейскихъ участковъ. |
| **Нухинскій уѣздъ.** | | |
| 1. Отъ города Нухи черезъ селенія Варташенъ, Кутказшенъ, Зарагань и до границы Арешскаго уѣзда (продолженіе этой дороги въ Арешскомъ уѣздѣ до ст. Ляки Закав. жел. дорогъ) . . . . | 70 | Дорога разработана и содержится натуральною повинностью населенія и требуетъ значительнаго улучшенія. Дорога имѣетъ экономическое значеніе для мѣстнаго населенія. |

| НАИМЕНОВАНІЕ ДОРОГЪ. | Приблизительное протяженіе дорогъ. | ОПИСАНІЕ ДОРОГЪ. |
|---|---|---|
| | Верстъ. | |
| 2. Отъ селенія Варташена черезъ селенія Баянъ, Отманлы, Енгикендъ, Джуджамышъ, Джанрлы до соединенія съ почтовымъ трактомъ Евлахъ-Шуха . . . . . | 40 | Дорога будетъ имѣть экономическое значеніе для мѣстнаго населенія. |

Подписалъ: Елисаветпольскій Губернскій Инженеръ,
Гражданскій Инженеръ *N. N.*

*Приложеніе № 3.*

## Вѣдомость путей, улучшеніе коихъ признано желательнымъ администраціей Бакинской губерніи.

1) Въ районѣ, тяготѣющемъ къ станціи Кюрдамиръ, Геокчайскаго уѣзда, селенія, въ которыхъ развито хлопководство, расположены по р. Курѣ и около Кара-Су. Хлопкоочистительные заводы находятся въ Уджарахъ, Кюрдамирѣ, Мюсюсли и м. Геокчаѣ. Всѣ эти заводы находятся на станціяхъ жел. дор., кромѣ Геокчайскаго, который отстоитъ на 17 вер. отъ дороги. Разстояніе наиболѣе крупныхъ селеній отъ заводовъ равно 25 верст. Главное движеніе хлопковыхъ грузовъ происходитъ по Сагиры-Петропавловской дорогѣ, Уджары-Геокчайской дорогѣ и Уджары-Зардобской дорогѣ. Шоссировать необходимо Сагиры-Петропавловскую дорогу. Рабочій стоитъ 1 руб., 1 куб. саж. камня 25—70 рублей. Ширина шоссе желательна въ 4 саж., тяжелыя фуры бываютъ до 500 пудовъ нагрузкой.

2) Въ районѣ станцій Аджи-Кабулъ и Сагиры, Закавказскихъ жел. дор. Джеватскаго уѣзда, находятся селенія, имѣющія наиболѣе развитое хлопководство въ Мугани и на р. Курѣ и Кара-Су, а хлопкоочистительные заводы въ селеніяхъ Сальяны, Петропавловкѣ, Александровкѣ, Тотаръ-Могля, Аджикабулъ. Нѣкоторые изъ этихъ заводовъ отстоятъ отъ станцій ж. д. до 56 вер., а селенія въ 20—35 верстахъ. Наибольшее движеніе хлопковыхъ грузовъ по дорогѣ вдоль

р. Куры и отъ с. Петропавловки до станціи Сагиры на протяженіи 35 верстъ. Въ сущности всѣ дороги, которыя соединяютъ главнѣйшіе пункты района, нуждаются въ улучшеніи, именно: Аджикабулъ-Сальянская дорога, Сальяны - Андреевка и Божій-Промыселъ-Сальянская, но въ первую очередь слѣдуетъ шоссировать Сагиры - Петропавловскую дорогу. Гравій обойдется 1 куб. саж. въ 75 рублей, рабочій 1 руб. Ширина шоссе необходима въ 4 саж., а самымъ тяжелымъ грузомъ бываютъ фуры въ 500 пудовъ.

3) Районъ селеній, расположенныхъ по рѣки Курѣ въ Шемахинскомъ уѣздѣ, тяготѣетъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ Сагиры и Кара-Су. Хлопкоочистительныхъ заводовъ въ районѣ нѣтъ, хлопокъ для очистки идетъ на заводы Джеватскаго и Геокчайскаго уѣздовъ. Разстояніе селеній отъ станцій желѣзныхъ дорогъ, гдѣ расположены заводы, до 30 вер. Шоссировать необходимо лишь дорогу отъ ст. Сагиры до Петропавловки, дорога отъ ст. Кара-Су къ селеніямъ на р. Курѣ можетъ быть лишь улучшена безъ шоссировки. Мосты на дорогѣ отъ ст. Сагиры до Петропавловки имѣются. Нужно проложить 15—20 трубъ до 10 саж. отверстіемъ. Проектъ шоссированія дороги отъ Сагиры до Петропавловки составленъ Строительнымъ Отдѣленіемъ Бакинскаго Губернскаго Правленія. Натуральной повинностью можно только устроить земляное полотно и то только при доплатѣ 30—40 тысячъ рублей на дорогу. Въ равнинныхъ частяхъ Шемахинскаго уѣзда и поддержка дороги одной натуральной повинностью невозможна.

## Вѣдомость грунтовыхъ дорогъ, улучшеніе которыхъ считаетъ наиболѣе желательнымъ уѣздная администрація Эриванской губерніи.

| Уѣзды. | Направленіе дорогъ. | Примѣчаніе. |
|---|---|---|
| Эчміадзинскій. | Грунтовая «Царская» дорога, ведущая отъ Александрополя черезъ с. Талынъ, Сардаръ-Абатъ до г. Эчміадзина. | Наиболѣе далекія хлопковыя селенія отстоятъ отъ желѣзной дороги въ 36 в. |
| Шаруро-Дарала-гезскій. | Башъ-Норашено-Новобаязетскую грунтовая дорога. | Разстояніе болѣе крупныхъ хлопковыхъ селеній отъ желѣзной дороги отъ 3 до 49 вер. |
| Сурмалинскій у. | Грунтовыя дороги отъ селенія Игдырь до с. Аралыхъ и отъ с. Игдырь до станціи Каракала. | Первая дорога намѣчена отъ Аралыхскаго парома до соединенія съ Эривано-Игдырскимъ шоссе. |


КАРТА
ФЕРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ
съ проектомъ
ПИТАТЕЛЬНЫХЪ ШОССЕЙНЫХЪ ВѢТВЕЙ
СУЩЕСТВУЮЩІЯ ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ
ПОДЛЕЖАЩІЯ ОСУЩЕСТВЛЕНІЮ
ПРОЕКТИРУЕМЫЯ ШОССЕЙНЫЯ ВѢТВИ
МАСШТАБЪ
Нарынъ
УЧЪ-КУРГАНЪ
Учъ-Курганъ
ЧАРТАКЪ
Карасканъ
Кугай
ИЗБАСКЕНТЪ
БАЗАРЪОКУРГАНЪ
ЧУСТЪ
ТЮРЯ-КУРГАНЪ
Тюря-Курганъ
НАМАНГАНЪ
АКЪ-МАЗАРЪ
БАЙТОКЪ
КоканъКишлакъ
Хакулабадъ
Чустъ
Джалабадъ
Чинабадъ
Байтокъ
Кара Дарья
Кошъ-Вабе-Саракдъ
Бостонъ
Автобачи
АНДИЖАНЪ
АИМЪ
ХАНАБАДЪ
Андижанъ-сай
арыкъ Андижанъ-сай
Буидакъ
Султанабадъ
Дуланъ
Сыръ-Дарья
ПЕСКИ
БОЛОТА
Каракалпакская степь
Ургенчи
Шариханъ
Заураиъ
ХАКЕНЬ
Грунчъмазаръ
Ассаке
ЯЗЪ-ЯВАНЪ
ХОДЖААБАДЪ
АССАКЕ
КАРА-ТЮБЕ
Шарихан-сай
БУЛАКЪ-БАШИ
ОШАГАРЪ
КОКАНДЪ
ЯНЫ-КУРГАНЪ
Федченко
ШАРЪ-ТЮБЕ
ИСТАРХАНЪ
НІАЗЪ-БАТЫРЬ
КУРЛИ
НАЙМАНЪ
ОШЪ
КУВА
АРАВАНЪ
Посьетовка
УЛЬТАРМА
Сырово
МАРГЕЛАНЪ
БИШЪ-АРЫКЪ
Ванновская
Горчаково
ЯЙПАНЪ
ОРИШТАНЪ
АЛТЫ-АРЫКЪ
СКОБЕЛЕВЪ
Мельяново
КАНИБАДАМЪ
Исфара
ИСФАРА
Шахимардан
Исфайрамъ
Ана-бура