



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>

Поѣздка въ Малую Азію

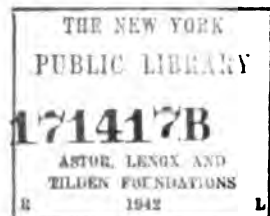
Л.-Гв. Сапернаго баталіона
штабс-капитана **В. И. Семенова**

въ 1901—1902 гг.

Изданіе Военно-Статистическаго Отдѣла Главнаго Штаба

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Экономическая Типо-Литографія, В. О., 14 ливія, д. 5.
1904.

PRINTED IN RUSSIA



ОГЛАВЛЕНІЕ.

Введеніе	1
I. Очеркъ развитія желѣзнодорожнаго строитель- ства въ Азіятской Турціи.	9
Первые проекты желѣзнодорожныхъ линій въ Азіят- ской Турціи.—Смирнскія жел. дор.—Попытка турецкаго пра- вительства самостоятельно строить желѣзныя дороги.—За- писка Гассана-Фехми-Паши.—Ангорская жел. дор.—Концессія на линію Пандерма-Конія.—Развитіе сѣти Анатолійской жел. дор.—Линія Мерсина—Адана.—Проектъ линіи Самсунъ-Си- насъ-Юмурталыкъ.—Желѣзныя дороги въ Палестинѣ и въ Сиріи.—Геджасская желѣзная дорога.	
II. Анатолійская желѣзная дорога	37
Описаніе мѣстности, пересѣкаемой линіей Хайдаръ- Паша-Ангора и линіей Эскишеиръ.—Конія.—Анатолійская дорога въ техническомъ отношеніи.—Оборудованіе линій.— Подвижной составъ.—Организація движенія.—Скорость дви- женія.—Особенности желѣзнодорожныхъ росписаній.—Посто- янные и временные поѣзда на различныхъ участкахъ дороги.	
III. Управленіе Анатолійской желѣзной дороги и финансовая сторона предпріятія	66
Административный Совѣтъ Общества Анатолійской жел. дор.—Служебный персоналъ дороги.—Финансовая орга- низація предпріятія.—Основной и облигаціонный капиталы.— Размѣръ дивиденда на акціи за время эксплуатаціи до- роги.—Стоимость имущества, принадлежащаго Обществу Ана- толіійской жел. дор.—Доходность дороги.—Количество пере- везенныхъ грузовъ.—Километрическая гарантія.	
IV. Экономическое значеніе Анатолійской жел. дор. и успѣхи германской торговли въ Малой Азіи	81
Экономическое вліяніе мало-азійскихъ жел. дорогъ.— Экономическое вліяніе Ангорской линіи.—Мѣропріятія прав- ленія Анатолійской жел. дор.—Портъ Хайдаръ-Паша.—Ком- мерческія агентства Анатолійской ж. д.—Вліяніе уменьшен- наго тарифа.—Официальная дѣятельность агентствъ.— Суще- ствованіе неофициальной дѣятельности.—Значеніе агентствъ.— Статистическія данныя агентствъ въ Чумрѣ и въ Нигде.— Грузооборотъ Анатолійской жел. дор. и главнѣйшія статьи ввоза и вывоза.—Успѣхи германской торговли.—Причины этихъ успѣховъ.—Deutsche Levante-Linie.—Мнѣніе француз- скаго консула въ Ангорѣ о будущности германской торговли въ Малой Азіи.	

Рис. 20. 1942.

V. Смирнскія желѣзныя дороги, линіи: Муданія-Брусса и Мерсина-Адана, желѣзныя дороги въ Сиріи 107

Айдинская жел. дор.: обслуживаемый ею районъ, техническія данныя, финансовая организація предприятия и доходность его.—Смирна-Кассабская жел. дор.: обслуживаемый ею районъ, техническія данныя, финансовая организація предприятия и доходность его.—Линія изъ Муданія въ Бруссу.—Линія изъ Мерсины въ Адану; переходъ ея въ нѣмецкія руки.—Желѣзныя дороги въ Сиріи: „Дамаскъ-Хама и продолженія“; линія Яффа-Іерусалимъ.

VI. Переселенческій и школьный вопросъ въ Малой Азіи 124

Поощреніе турецкимъ правительствомъ иммиграціи.—Печальное положеніе переселенцевъ.—Отобраніе паспортовъ у русскихъ переселенцевъ.—Желательность открытія русскихъ школъ въ Малой Азіи.—Греческія школы.—Школы французскихъ католическихъ конгрегацій.—Нѣмецкія школы.—Американскія протестантскія миссіи.

VII. Изъ Коніи въ Мерсину, черезъ Караманъ, Эрегли, Нигде и Тарсъ 140

Общій маршрутъ поѣздки.—Отъѣздъ изъ Коніи.—Составъ каравана.—Переходы до Тумры и Карамана.—Казл Караманъ.—Отъ Карамана до Эрегли.—Гостеприимство Хаджи Наби.—Поѣздка въ Иризь.—Переходъ отъ Эрегли въ Боръ.—Инцидентъ съ каймакомомъ.—Нигде.—Путь изъ Нигде въ Тарсъ.—Гюлекъ-Вогазъ (Киликійскія ворота).—Прибытіе въ Тарсъ.—Отъѣздъ изъ Мерсины.

VIII. Багдадская желѣзная дорога 167

Проектъ Багдадской дороги въ рукахъ нѣмецкихъ предпринимателей.—Экспедиція Штемриха.—Предварительная конвенція о Багдадской дорогѣ.—Результаты изслѣдованій экспедиціи Штемриха.—Вѣроятная доходность линіи.—Затрудненія къ осуществленію проекта.—Хлопоты Германіи о привлеченіи другихъ державъ къ участію въ постройкѣ.—Окончательное дарованіе концессіи на Багдадскую дорогу.—Текстъ концессіи.—Отказъ Англіи отъ участія въ постройкѣ.—Сформированіе общества Багдадской дороги.—Начало работъ по постройкѣ перваго участка отъ Коніи до Эрегли.—Современное положеніе вопроса о Багдадской дорогѣ.

Карты и планы.

1. Карта Геджасской жел. дороги 36
2. Карта Малоазійскихъ желѣзныхъ дорогъ 48
3. Портъ Хайдаръ-Паша 88
4. Карта Багдадской жел. дороги 176

Приложенія.

- I. Грузы, перевезенные по Анатолійской жел. дорогѣ въ 1899 и 1900 гг.
- II. Доходность Анатолійской ж. д. и гарантіи, уплаченные Обществу.
- III. Гарантіи, уплаченныя турецкимъ правительствомъ Обществамъ малоазійскихъ жел. дорогъ.

До 70-х годовъ прошлаго столѣтія Малая Азія почти не привлекала къ себѣ вниманія западно-европейскихъ державъ. Торговья сношенія Европы съ Левантомъ не затрагивали внутренняго плоскогорія Малой Азіи, которое, вслѣдствіе отсутствія удобныхъ путей сообщенія, долгое время оставалось какъ бы изолированнымъ отъ всего міра.

Сильное потрясеніе въ политическо-экономической жизни Малой Азіи произвела русско-турецкая война 1877—78 г.г.

Сѣверные, а главное сѣверо-восточные, вилайеты Малой Азіи очень пострадали не только отъ реквизицій, но прямо отъ грабежей, производившихся турецкими же войсками, въ особенности иррегулярной курдской кавалеріей, остающейся до сихъ поръ бичомъ нѣкоторыхъ мѣстностей. Къ несчастью для населенія, кромѣ этихъ бѣдствій, вызванныхъ войною, лѣто 1879 года отличалось отсутствіемъ дождей. Такъ какъ искусственное орошеніе въ Малой Азіи примѣняется очень мало, то засуха губительно отозвалась въ урожаѣ. Во многихъ мѣстахъ посѣвы выгорѣли раньше, чѣмъ стало наливаться зерно и жители не могли собрать даже сѣмянъ. Тамъ же, гдѣ урожай былъ бы удовлетворительнымъ,

неожиданно появившаяся саранча уничтожила всю растительность.

Такое неблагоприятное стечение обстоятельств вызвало зимою 1879—1880 г.г. сильный голодъ, окончательно подорвавшій благосостояніе значительной массы сельскаго населенія. Между тѣмъ турецкое правительство, вслѣдствіе истощенія государственныхъ финансовъ, ни только не пришло на помощь бѣдствующимъ жителямъ мало-азіатскихъ вилайетовъ, а наоборотъ предприняло цѣлый рядъ мѣръ, окончательно повергнувшихъ въ нищету земледѣльческіе классы. Среди такихъ мѣръ на первое мѣсто надо поставить изъятіе изъ обращенія бумажныхъ ассигнацій и ограниченіе при приѣмѣ въ казну несеребряной размѣнной монеты; такъ какъ эти два вида денежныхъ знаковъ были общеупотребительными въ Малой Азіи, то вызванное правительственными распоряженіями рѣзкое пониженіе цѣнности ихъ было равносильно новому раззоренію. Однако въ Константинополь не считали нужнымъ принимать во вниманіе обнищаніе малоазіатскаго населенія и генераль-губернаторамъ посылались указы за указами о немедленномъ взысканіи недоимокъ, накопившихся за время войны и въ голодный годъ.

Въ этотъ періодъ полного экономическаго упадка страны Англія сдѣлала попытку взять подъ свою опеку азіатскія владѣнія султана. Основываясь на ст. 61-ой Берлинскаго трактата и ст. 1-ой Кипрской конвенціи, заключенной 4-го іюня 1878 года, британское правительство черезъ своего посла въ Константинополь, сэра Генри Лейярда, преподало султану Абдуль-Га-

миду обширный проектъ реформъ. Въ запискѣ, представленной султану великобританскимъ посломъ, прежде всего обращалось вниманіе на печальное финансовое и экономическое положеніе Турціи, для изслѣдованія причинъ котораго рекомендовалось образовать изъ опытныхъ европейскихъ финансистовъ комиссію съ весьма широкими полномочіями. Для правильнаго поступленія таможенныхъ доходовъ сэръ Генри Лейярдъ предлагалъ въ своей запискѣ поручить англійскимъ чиновникамъ завѣдываніе таможнями въ Константинополѣ, Салоникахъ, Смирнѣ, Бейрутѣ и другихъ важныхъ портовыхъ городахъ, причемъ дать этимъ чиновникамъ право вводить всѣ тѣ реформы, которыя они только признаютъ необходимыми для успѣшнаго управленія таможнями. Далѣе турецкому правительству совѣтывалось возможно скорѣе заключить соглашеніе съ бондгольдерами, чтобы возстановить кредитъ Турціи и заключить выгодный заемъ.

По мнѣнію сэра Генри Лейярда, Турція, какъ государство, въ предѣлахъ котораго находятся мѣстности, являвшіяся въ былыя времена житницами міра, могла сравнительно легко оправиться отъ переживаемыхъ имъ финансовыхъ затрудненій; для достиженія этой цѣли ей необходимо было только завести добросовѣстную администрацію, привлечь европейскіе капиталы и всѣми способами поощрять промышленныя предпріятія, какъ туземныя, такъ и иностранныя. Сэръ Генри Лейярдъ обращалъ особое вниманіе султана на Анатолію и Месопотамію, причемъ изъ числа предпріятій, необходимыхъ для возстановленія прежняго процвѣтанія этихъ обла-

стей, самымъ важнымъ признавалъ желѣзную дорогу, которая „соединила бы столицу вашего величества съ Багдадомъ и затѣмъ съ Персидскимъ заливомъ“. Кромѣ того, въ запискѣ указывалась полезность улучшенія судоходства по Тигру и Ефрату и возстановленія древней ирригаціонной системы въ долинахъ этихъ рѣкъ. Для поднятія добывающей промышленности въ странѣ, рекомендовались мѣропріятія, имѣющія цѣлью оказать содѣйствіе земледѣлію, скотоводству (облегченія по вывозу шерсти) и разработкѣ минеральныхъ богатствъ.

Переходя къ административнымъ реформамъ, Лей-ярдъ, совѣтывалъ прежде всего организовать жандармерію подъ начальствомъ англійскихъ офицеровъ, ввести несмѣняемыхъ судей и во главѣ министерства юстиціи поставить англійскихъ юристовъ; рѣже мѣнять валіевъ (генералъ-губернаторовъ), и допустить европейцевъ къ занятію высшихъ государственныхъ должностей. Обученіе арміи предлагалось ввѣрить инструкторамъ изъ англійскихъ офицеровъ.

Изъ числа всѣхъ рекомендованныхъ британскимъ правительствомъ реформъ, Порта осуществила весьма немногія. Благоразумно уклонившись отъ подчиненія правленія государствомъ контролю англійскихъ комиссій, султанъ согласился только на послѣднее предложеніе, касающееся инструкторовъ. Относительно же главныхъ реформъ указанныхъ въ запискѣ великобританскаго посла, султанъ далъ весьма уклончивые отвѣты. Такимъ образомъ смѣлая попытка захватить въ свои руки все гражданское и военное управленіе Турціи окончилось для Англіи неудачей. Однако, пользуясь

61-ю статьею Берлинскаго трактата, британское правительство назначило въ Азіятскую Турцію военныхъ консуловъ, которыхъ повидимому предполагалось со временемъ обратить въ постоянныхъ комиссаровъ по управленію страню. Эти консула съ большою безцеремонностью стали „вмѣшиваться во внутреннія дѣла вилайетовъ и, слѣдуя инструкціямъ, получаемымъ изъ Лондона, приняли на себя защиту интересовъ всего христіанскаго населенія Малой Азіи. Желających воспользоваться подобнымъ покровительствомъ нашлось весьма немало, особенно среди армянъ, оказавшихся вполне подходящимъ элементомъ для политической агитаціи. Имѣется достаточно оснований полагать, что „армянскій вопросъ“ обязанъ своимъ возникновеніемъ именно дѣятельности англійскихъ консуловъ и ихъ агентовъ, искусно работавшихъ и надъ созданиемъ и надъ обостреніемъ этого вопроса.

Съ паденіемъ кабинета Биконсфильда и со вступленіемъ во власть Гладстона, британская политика по отношенію къ Турціи существеннымъ образомъ измѣнилась. Подчиненіе султанскихъ владѣній англійскому вліянію перестало считаться одной изъ важнѣйшихъ задачъ Великобританіи. Послѣдовавшія затѣмъ осложненія въ Египтѣ и расширеніе нашихъ владѣній въ Средней Азіи окончательно отвлекли вниманіе Англіи отъ Малой Азіи. Сѣть англійскихъ агентствъ сократилась и никакихъ новыхъ попытокъ къ захвату въ свои руки важнѣйшихъ отраслей турецкаго управленія Англіей болѣе уже не дѣлалось. Однако армянами британская дипломатія не перестала интересоваться, и аги-

тація среди нихъ продолжала вестись столь же энергично, какъ и ранѣе, что и привело въ концѣ концовъ къ кровавымъ событіямъ 1895—96 гг.

Устраненіемъ Англіи отъ вмѣшательства въ турецкія дѣла воспользовалась Германія, которая въ сравнительно короткій промежутокъ времени сумѣла утвердить свое вліяніе не только при султанскомъ дворѣ, но и вообще въ Турціи. Желаніе сэра Генри Лейярда, чтобы въ турецкую армію были приглашены иностранные инструктора,—исполнилось, но только этими инструкторами были назначены не англійскіе офицеры, какъ предполагалъ великобританскій посолъ, а германскіе.

Упрочивъ свое положеніе въ Константинополѣ, Германія обратила вниманіе на Малую Азію, мирнымъ завоеваніемъ которой она занялась съ 1888 года, т. е. со времени начала работъ по постройкѣ Ангорской желѣзной дороги. Этотъ годъ можно считать началомъ новой эры въ политико-экономической жизни Малой Азіи. Нѣмецкія желѣзнодорожныя линіи, врѣзавшись въ самое сердце малоазіятскаго плоскогорія и, широко раскинувъ цѣлую сѣть своихъ коммерческихъ агентствъ, существеннымъ образомъ измѣнили условія быта мѣстнаго населенія. Одновременно расширилась сѣть Смирнскихъ желѣзныхъ дорогъ, и нынѣ Малая Азія представляетъ не изолированную, какъ ранѣе, страну, а наоборотъ арену вполне подготовленную для экономической борьбы народовъ запада, стремящихся овладѣть новыми рынками и, нельзя не признаться, подготовленную въ пользу Германіи, которая не только

захватываетъ вновь открывающіеся рынки внутреннихъ областей Малой Азіи, но даже вытѣсняетъ своихъ соперниковъ съ тѣхъ позицій, которыя они до сихъ поръ занимали.

Германія надѣялась съ помощью Багдадской дороги въ недалекомъ будущемъ подчинить своему вліянію всю Азіатскую Турцію, но къ скорому осуществленію этого грандіознаго проекта, встрѣтились затрудненія пока еще не устраненныя.

Однако и безъ Багдадской дороги Германіей достигнуто въ Малой Азіи уже очень много и намъ, такъ серьезно заинтересованнымъ въ дальнѣйшихъ судьбахъ Турецкаго Востока, безъ сомнѣнія, полезно имѣть точныя свѣдѣнія о нѣмецкихъ успѣхахъ, равно какъ и о дѣятельности другихъ державъ на малоазіатскомъ полуостровѣ.

Во время кратковременной поѣздки моей въ Турцію въ концѣ 1901 года, мнѣ удалось собрать нѣкоторыя свѣдѣнія о тѣхъ глубокихъ измѣненіяхъ, которыя внесли въ жизнь Малой Азіи прорѣзавшія ее желѣзнодорожныя линіи, удалось до извѣстной степени ознакомиться и съ этими рельсовыми путями, являющимися въ умѣлыхъ рукахъ могущественнымъ орудіемъ мирныхъ завоеваній. Почти полное отсутствіе какихъ либо трудовъ по этому вопросу *), побудило меня систематизировать добытые

*) Брошюра В. Пресселя: „Les chemins de fer en Turquie d'Asie“, по посвящена главнымъ образомъ его собственному проекту желѣзнодорожной сѣти въ Азіатской Турціи; J. Coureau: „La locomotive en Turquie d'Asie“ и S. Schneider: „Die Deutsche Bagdad-Bahn“,—также преимущественно говорятъ о проектахъ желѣзнодорожныхъ линій, о существующихъ же сообщаютъ очень мало. О такомъ важномъ вопросѣ, какъ ком-

мною матеріалы, причемъ я, конечно, не принималъ на себя непосильной, по имѣющимся у меня свѣдѣніямъ, задачи обрисовать современное положеніе дѣлъ въ Малой Азіи, а ограничился разработкою нѣкоторыхъ добытыхъ мною данныхъ, отчасти выясняющихъ это положеніе.

В. Семеновъ.



мерческія агентства Анатолийской жел. дор., встрѣчаются лишь простыя упоминанія въ „Les finances de la Turquie“, par Ch. Morawitz и въ „Trade of Constantinople for the years 1899 and 1900“ (Diplomatic and Consular Reports). О Багдадской дорогѣ имѣются болѣе обстоятельные труды какъ напримѣръ, А. Шерадама; П. Рорбаха и др.

I.

Очеркъ развитія желѣзнодорожнаго строительства въ Азіятской Турціи.

Первые проекты желѣзнодорожныхъ линій въ Азіятской Турціи.— Смирискія жел. дор.— Попытка турецкаго правительства самостоятельно строить желѣзныя дороги.— Записка Гассана-Фехми-паши.— Ангорская жел. дор.— Концессія на линію Пандерма-Конія.— Развитіе сѣти Анатолійской жел. дор.— Линія Мерсина—Адана.— Проектъ линіи Самсунъ-Сивасъ-Юмурталыкъ.— Желѣзныя дороги въ Палестинѣ и въ Сиріи.— Геджасская желѣзная дорога.

Черезъ нѣсколько лѣтъ послѣ постройки въ Европѣ первыхъ желѣзнодорожныхъ линій, у англичанъ появилась мысль о созданіи новаго пути въ Индію съ помощью проведенія желѣзной дороги отъ восточнаго побережья Средиземнаго моря вдоль праваго берега Ефрата къ Персидскому заливу. Въ 1843 г. поручикъ Кэмпбелъ составилъ первый проектъ такой желѣзнодорожной линіи; десять лѣтъ спустя съ подобнымъ же проектомъ выступилъ генералъ Чесней, затѣмъ сэръ Генри Раулинсонъ и другіе изслѣдователи.

Первые проекты желѣзнодорожныхъ линій въ Азіятской Турціи.

Всѣ эти проекты, появившіеся до прорытія Суэцкаго канала, имѣли въ виду лишь возможныя соеди-

ненія желѣзными дорогами Средиземнаго или Чернаго моря съ одной стороны и Персидскаго залива съ другой, т. е. линіи, которая отъ Трапезунда или какого либо другого пункта на берегу Чернаго моря, слѣдуя по долинамъ Тигра и Ефрата, соединили бы Черное море съ Персидскимъ заливомъ; или же—линіи, которая отъ Константинополя (т. е. отъ азійскаго берега Босфора) пересѣкали бы по діагонали всю Малую Азію; или же, наконецъ, начинаясь отъ одной изъ болѣе удобныхъ гаваней сирійскаго побережья Средиземнаго моря, также по долинамъ Тигра и Ефрата, черезъ Багдадъ, вели бы къ берегамъ Персидскаго залива *).

Впослѣдствіи эти проекты были расширены съ цѣлью созданія непрерывнаго рельсоваго пути, который соединилъ бы Европу съ Индіей, черезъ Персію и Белуджистанъ.

„Теорія,—говоритъ г. Швейгеръ-Лерхенфельдъ,—безусловно высказывается въ пользу сооруженія транзитной линіи отъ Константинополя черезъ Анатолю и Персію. Конфигурація странъ, выгодное географическое очертаніе, а главное историческій опытъ нѣсколькихъ тысячелѣтій, невольно должны указывать на то, что ни одна изъ европейско-индійскихъ транзитныхъ линій не можетъ представить столько выгодъ, какъ линія, пролегающая по странамъ, не только игравшимъ роль въ давно прошедшія культурныя эпохи, но

*) А. Кеппечъ. Азія, проектированныя въ ней желѣзныя дороги и ея каменноугольныя богатства по Гохштеттеру. Спб., 1877 г.

и нынѣ имѣющимъ важное значеніе въ виду культурной взаимности ихъ съ сосѣдными европейскими государствами и происходящей между послѣдними политико-экономической борьбы“.

Весьма вѣроятно, что, еслибы не былъ прорытъ Суэцкій перешеекъ, то англичане уже давно выполнили бы одинъ изъ проектовъ желѣзныхъ дорогъ, соединяющихъ Босфоръ или какую нибудь гавань на Средиземномъ морѣ съ Персидскимъ заливомъ. Но осуществленіе Лессепсомъ его грандіознаго предпріятія, создавшаго новый, притомъ чрезвычайно удобный, путь для сношенія Европы съ Индіей и со всею Азіею, заставило англичанъ отказаться отъ идеи постройки желѣзной дороги черезъ Азіатскую Турцію къ Персидскому заливу.

Такимъ образомъ европейскимъ предпринимателямъ пришлось ограничиться разработкою проектовъ желѣзнодорожныхъ линій мѣстнаго значенія. Но постройка и этихъ послѣднихъ линій, вслѣдствіе неблагопріятныхъ экономическихъ условій Азіатской Турціи, долгое время не получала широкаго развитія.

Первая концессія на постройку желѣзнодорожной линіи въ Азіатской Турціи была дарована турецкимъ правительствомъ 11 (23) сентября 1856 г. Получила эту концессию группа англійскихъ капиталистовъ, во главѣ съ г. Прайсомъ, проектировавшимъ линію желѣзной дороги изъ Смирны въ Айдинъ, длиною 130 километровъ. Турецкое правительство гарантировало концессионерамъ 6 процентовъ ежегоднаго дохода на затраченный ими капиталъ, который былъ опредѣленъ

Смирнская
желѣзная
дорога.

сначала въ 1.200.000 турецкихъ фунтовъ (около 10 милліоновъ рублей).

Направленіе Смирна-Айдинской желѣзной дороги было выбрано весьма удачно, такъ какъ она должна была прорѣзать густонаселенную часть Смирнскаго вилайета, самага богатаго и плодороднаго во всей Малой Азіи. Но компанія, получившая концессію, вела дѣло въ высшей степени неудовлетворительно и, построивъ всего 40 килом., вынуждена была временно пріостановить работы за неимѣніемъ свободныхъ средствъ. Турецкое правительство дѣлала все возможное для поддержанія предпріятія. 26 марта 1861 г. и 9 іюня 1863 г. были подписаны видоизмѣненія прежней концессіи, которыми гарантированный правительствомъ капиталъ былъ увеличенъ до 1.784.000 турец. фунт. и при этомъ дано право нѣсколько измѣнить направленіе дороги, чтобы избѣжать нѣкоторыхъ искусственныхъ сооружений. Наконецъ общество было уполномочено выпустить 6% облигаціи и окончаніе работъ было отсрочено въ общей сложности на 5½ лѣтъ.

Къ 1 іюля 1866 года рельсовый путь былъ доведенъ до Айдина, но вслѣдствіе отсутствія подвижного состава и большинства станціонныхъ построекъ линія еще не могла эксплоатироваться. Только 23-го августа 1867 г., т.-е. черезъ 11 лѣтъ послѣ начала постройки Смирна-Айдинской дороги, на ней было открыто движеніе. Однако недоразумѣнія между турецкимъ правительствомъ и компаніей не прекратились. Въ 1873 г. для повѣрки дѣлъ компаніи была назначена особая комиссія, которая выяснила, что на расходы по эксплоа-

тації тратяться 74% всей доходности дороги. Тогда правительство принудило компанію отдавать эксплоатацию съ подряда. Предсѣдатель ревизіонной комиссіи, г. Гошлеръ, въ своемъ докладѣ о Смирна-Айдинской дорогѣ, указалъ правительству на необходимость сооруженія нѣсколькихъ отвѣтвленій дороги, которыя, играя роль подъѣздныхъ путей, могутъ сильно повысить доходность дороги. Въ 1879 г. компаніи была дана концессія на постройку отвѣтвленія изъ Турбали въ Тирехъ (47 километровъ) и на продленіе существующей линіи отъ Айдина до Саракіой (101 килом.), въ долинѣ р. Меандра. Наконецъ въ 1888 г. компанія заключила новую конвенцію съ турецкимъ правительствомъ, предоставившимъ ей право продолжить магистральную линію до Динера, съ нѣсколькими отвѣтвленіями. Правительство не гарантируетъ болѣе доходности; срокъ концессіи истекаетъ въ 1935 году, но дорога можетъ быть выкуплена казною и ранѣе этого срока.

Богатство Смирнскаго вилайета побуждало предпринимателей добиваться полученія концессій на постройку въ немъ новыхъ линій. Въ 1863 г. также англійская компанія получила концессию на постройку желѣзной дороги изъ Смирны въ Кассабу, длиною 93 килом. Правительство гарантировало доходъ въ 5% съ капитала въ 800.000 тур. фунт. Въ 1871 г. турецкое правительство, рѣшившее начать постройку рельсовыхъ путей во всей имперіи безъ помощи иностранныхъ концессіонеровъ, приступило къ проведенію линіи изъ Кассабы въ Алашеиръ (76 кил.) и въ 1875 г.

сдало компанії эту лінію, но предоставило експлоатировать ее безъ гарантіи и поставило срокомъ окончанія концессіи 1891 г.

Въ маѣ 1888 г. та же англійская компанія получила концессію на постройку и эксплуатацію отвѣтвленія въ 92-килом. изъ Магнезіи въ Сому, но безъ правительственной гарантіи. Въ январѣ 1890 г. по этой лінії уже было открыто движеніе. Въ слѣдующемъ году (1891) истекалъ срокъ концессіи на всѣ остальные лініи компанія, которыя должны были перейти къ правительству. Но къ этому времени правительство вслѣдствіе неисправной уплаты гарантіи задолжало компаніи 36.000.000 франковъ. Чтобы расчитаться съ этимъ долгомъ турецкое правительство обратилось въ бельгійцу Нагельмакерсу *), который образовалъ синдикатъ для выкупа ліній компаніи Смирна-Кассаба. Правительство приняло на себя очень тяжелыя обязательства по отношенію къ Нагельмакерсу, а именно, оно обязалось выплачивать ежегодно 6% на капиталъ, затраченный на выкупъ желѣзнодорожныхъ ліній; затѣмъ уплата этихъ 6% преобразовывалась въ ежегодное погашеніе процентовъ и части капитала въ размѣрѣ 91.600 тур. фунт., которые должны выплачиваться въ продолженіе 99 лѣтъ. Обеспеченіемъ этихъ уплатъ служить валовой доходъ всѣхъ ліній и десятинный сборъ съ Айдинскаго санджака. Кромѣ того г. Нагельмакерсъ получилъ право продолжить желѣз-

*) Въ настоящее время г. Нагельмакерсъ состоитъ главнымъ директоромъ „Société des Wagons-Lits et des Grands Expresses Européens“.

нодорожную линію отъ Алашеира до Афiунъ-Кара-Гиссара, длиною 250 килом., съ чрезвычайно высокой километлической гарантіей (18.800 франк. на построенный и эксплуатируемый километръ).

Синдикатъ, образованный Нагельмакерсомъ, выкупилъ у англійской компаніи всѣ принадлежащія ей желѣзнодорожныя линіи, за 1.436.000 фунт. стерл. Съ помощью Оттоманскаго Банка на Лондонской биржѣ былъ реализованъ 4% облигаціонный заемъ, суммою въ 2.262.400 фунт. стерл. и этими облигаціями и была уплачена стоимость приобрѣтенныхъ линій. Обезпеченіемъ уплаты километлической гарантіи по участку отъ Алашеира до Афiунъ-Кара-Гиссара турецкое правительство предоставило десятинные сборы съ санджаковъ Саруканъ и Денизли.

Такъ создалась сѣтъ Смирнскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Главная желѣзнодорожная линія Малой Азіи, такъ называемая „Оттоманская Анатолійская желѣзная дорога“ („Chemin de fer Ottoman d'Anatolie“), была построена только въ концѣ 80-хъ и въ началѣ 90-хъ годовъ, хотя головной участокъ ея отъ Хайдаръ-Паши до Исмида (92 килом.), — былъ сооруженъ еще въ 1873 году. Проведеніе этой небольшой линіи (отъ Хайдаръ-Паши до Исмида) является памятникомъ грандіознаго проекта цѣлой сѣти рельсовыхъ путей, осуществитъ которой пыталось, но неудачно, само турецкое правительство.

Необходимость постройки желѣзныхъ дорогъ, какъ средства для поднятія экономическаго благосостоянія страны, сознавалась турецкимъ правительствомъ еще

Попытка турецкаго правительства самостоятельно строить желѣзныя дороги.

въ 60-хъ годахъ прошлаго столѣтія. Неблагопріятный результатъ дарованія желѣзнодорожныхъ концессій иностраннымъ предпринимателямъ, обнаружившійся на примѣрѣ Смирна-Айдинской и Смирна-Кассабской линіи, навелъ султана на мысль о постройкѣ желѣзнодорожныхъ путей средствами самаго правительства, безъ участія иностранныхъ концессіонеровъ. Въ августѣ 1871 г. появилось султанское ирадѣ, повелѣвающее приступить къ постройкѣ желѣзныхъ дарогъ въ Азіятской Турціи, причемъ одна изъ этихъ дорогъ должна была соединить азіятскій берегъ Босфора съ Персидскимъ заливомъ. Начальнымъ пунктомъ этой главной линіи было выбрано мѣстечко Хайдаръ-Паша, лежащее напротивъ Стамбула, такъ сказать, у устья Босфора. Работы были начаты сейчасъ же послѣ обнародованія ирадѣ. Линію повели отъ Хайдаръ - Паши по берегу Мраморнаго моря и Исмидскаго залива.

Для разработки же полного проекта желѣзнодорожной сѣти, которая должна была покрыть всю Азіятскую Турцію, въ 1872 г. былъ приглашенъ извѣстный инженеръ Вильгельмъ Прессель. Произведя предварительныя изысканія, Прессель представилъ султану проектъ сооруженія слѣдующихъ линій *):

1) Главная артерія, соединяющая восточный берегъ Босфора съ Персидскимъ заливомъ; эта линія, начинаясь у Хайдаръ-Паши, должна была идти черезъ Исмидъ, Эскишеиръ, Ангору, Сивасъ, Харпутъ, Діарбекиръ,

*) Wilhelm von Pressel. Les chemins de fer en Turquie d'Asie. Zürich. 1902.

Моссулъ, Багдадъ и закончится у Басры; общая длина линіи была опредѣлена въ 2,300 километровъ;

2) Два главные подъѣздные пути: Самсунъ-Амассія Токать-Сивасъ (400 килом.) и Суэдізъ - Алеппо - Діарбекиръ (600 килом.);

3) Двѣ вѣтви: Эскишеиръ - Афіунъ - Кара-Гиссаръ-Конія (350 килом.) и Сивасъ - Эрзингянъ - Эрзерумъ (550 кил.).

Всѣ эти линіи, общимъ протяженіемъ 4,200 кил., Прессель считалъ возможнымъ построить въ продолженіе десяти лѣтъ. При нормальной западно-европейской колеѣ (1,44 метра), стоимость сооруженія всѣхъ этихъ линій должна была достигнуть почти 1 милліарда франковъ, при узкой же колеѣ въ 1,1 метра—600 милліоновъ франковъ.

Въ проектѣ Пресселя было сказано, что всѣ эти линіи составляютъ лишь первую очередь; послѣ постройки ихъ предполагалось приступить къ проведенію цѣлаго ряда линій второстепеннаго значенія.

Султанъ одобрилъ проектъ въ полномъ объемѣ и повелѣлъ приступить къ его осуществленію, но безъ иностранныхъ компаній, а исключительно средствами правительства. В. Прессель былъ назначенъ главнымъ директоромъ „Имперскихъ Азіятскихъ желѣзныхъ дорогъ“, а производство этихъ работъ было поручено особымъ комиссіямъ, въ составъ которыхъ, кромѣ инженеровъ-строителей, входили офицеры генеральнаго штаба.

Будучи хорошо знакомъ съ отрицательными качествами турецкой администраціи, Прессель пытался убѣ-

дить султана отказаться отъ подобнаго способа веденія дѣла, въ противномъ случаѣ предсказывая полную его неудачу, но такъ какъ многіе изъ высшихъ сановниковъ были весьма заинтересованы, чтобы дороги строились именно безъ помощи иностранныхъ концессионеровъ, то всѣ доводы Пресселя были оставлены безъ вниманія.

Линія отъ Хайдаръ-Паши къ 1-му августу 1873 г. была уже доведена до Исмида и поэтому комиссія, подъ общимъ руководствомъ Пресселя, приступили къ постройкѣ желѣзной дороги отъ Исмида далѣе на востокъ, въ направленіи къ Эскишеиру.

Предсказанія Пресселя сбылись весьма скоро. Когда на постройку полотна на протяженіи всего 50 километровъ было израсходовано свыше 15 милліоновъ франковъ, турецкое правительство волею-неволею пришло къ убѣжденію, что далѣе продолжать этотъ опытъ невозможно. Работы были пріостановлены и грандіозный проектъ Пресселя остался неосуществленнымъ.

Участокъ пути восточнѣе Исмида не былъ даже эксплуатируемъ; на линіи же Хайдаръ-Паша—Исмидъ движеніе было открыто уже въ 1873 году. Эксплоатация сначала производилась средствами самаго правительства, но въ виду неблагопріятныхъ результатовъ ея, она была передана компаніи капиталистовъ, во главѣ которой стояли г.г. Зеельфельдеръ, Гансонъ, Альтъ и Зафиропуло.

Послѣ неудачной попытки турецкаго правительства вопросъ о проведеніи желѣзнодорожной линіи черезъ Малую Азію къ Багдаду и далѣе къ Персид-

скому заливу былъ возбужденъ великобританскимъ посломъ въ Константинополь сэромъ Генри Лейярдомъ въ представленной имъ султану запискѣ, о которой уже упоминалось. Въ 1880 г. турецкій министръ общественныхъ работъ, Гассанъ - Фехми - Паша, представилъ великому визирю, Саидъ-Пашѣ, записку въ которой энергично настаивалъ на необходимости для Турціи выполнения цѣлаго ряда работъ общаго значенія, постройки желѣзныхъ и шоссейныхъ дорогъ, портовъ, каналовъ и пр.

Записка
Гассанъ-
Фехми-Па-
ши.

„Страна, не имѣющая ни усовершенствованныхъ путей сообщенія, ни портовъ, остающаяся въ перво-бытномъ состояніи, — говорилъ Гассанъ - Фехми - Паша въ этой запискѣ, — не можетъ рассчитывать на какой бы то не было прогрессъ, ни въ сферѣ матеріальной ни въ сферѣ нравственной... Но не развитіе промышленности и не разработка естественныхъ богатствъ создаетъ въ странѣ систему усовершенствованныхъ путей сообщенія, а наоборотъ сѣтъ желѣзныхъ и шоссейныхъ дорогъ развиваетъ промышленность и торговлю и даетъ возможность разрабатывать естественныя богатства“. *)

Въ своей фактической части записка Гассана-Фехми-Паши близко подходитъ къ тому проекту реформъ, который былъ предложенъ султану Лейярдомъ. Также высказываясь въ пользу проведенія желѣзнодорожной линіи отъ Босфора до Багдада, Фехми-Паша расходится съ Лейярдомъ только въ томъ, что послѣдній

*) Записка Гассана-Фехми-Паши отъ 27-го мая (8-го іюня) 1880 г.

предлагалъ избрать для этой линіи направленіе на Діарбекиръ и Мардинъ, по долинѣ р. Тигра, а турецкій министръ находилъ болѣе отвѣчающимъ интересамъ страны направленіе на Конію, Адану, Алеппо и по правому берегу Ефрата. Свое мнѣніе Фехми-Паша основывалъ на томъ, что желѣзная дорога, идущая по проектированному имъ направленію, будетъ удалена отъ русской границы, будетъ сообщаться съ моремъ черезъ Смирну и Александреттскій заливъ и въ наиболѣе открытой части своего протяженія будетъ защищена горнымъ хребтомъ Тавра и рѣками Тигра и Ефрата. Осуществить проектъ Багдадской дороги и другихъ сооруженій Гассанъ-Фехми-Паша предполагалъ при помощи иностранныхъ концессионеровъ, причемъ высказывалъ мысль, что для обезпеченія политическихъ интересовъ Турціи было бы всего желательнѣе распредѣлить концессіи между компаніями различныхъ національностей *).

Практическаго вліянія на постройку желѣзныхъ дорогъ въ Азіятской Турціи ни записка Лейярда, ни записка Фехми-Паши—не оказали, но все же повидимому убѣдили султана, что проведеніе рельсовыхъ путей въ его азіятскихъ владѣніяхъ можетъ благотворно отозваться на ихъ экономическомъ положеніи.

Въ 1886 г. султанъ вновь вызвалъ В. Пресселя въ Константинополь для переговоровъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. Прессель представилъ Портѣ почти

*) Н. В. Чарыковъ Записка о Малоазіятскихъ жел. дорогахъ.

тотъ же проектъ желѣзнодорожной сѣти, какъ и въ 1872 г. Видя, что на этотъ разъ, турецкое правительство серьезно рѣшило начать постройку желѣзныхъ дорогъ, Прессель, еще до окончательнаго утвержденія своего проекта, вступилъ въ переговоры съ европейскими капиталистами. Ему удалось составить компанію, преимущественно изъ англійскихъ капиталистовъ, соглашавшихся дать средства на постройку желѣзныхъ дорогъ, но подъ условіями, чтобы турецкое правительство уступило компаніи по обѣ стороны полотна полосы земли, шириною 5 километровъ, и затѣмъ, чтобы правительство не требовало обязательства сдѣлаться по національности турецкою компанією.

Порта въ то время считала эти условія нарушающими ея интересы и желала, чтобы компанія сдѣлала нѣкоторыя уступки. Пока велись переговоры, явились новые соискатели концессій; первымъ изъ нихъ былъ турецкій дивизионный генералъ, Неджидъ-Паша, но представленный имъ проектъ не получилъ одобренія Порты. Затѣмъ были сдѣланы предложенія графомъ Витали, съ поручительствомъ "Comptoir d'Escompte", компаніей Зеельфельдера, Гансона и Альта и наконецъ одною американскою компанією. Изъ этихъ предложеній первое не было принято вслѣдствіе его неудобоисполнимости, второе было отвергнуто, вслѣдствіе ненадежности тѣхъ лицъ, которыя его предлагали, третье же предложеніе, несмотря на грандіозность проекта и заманчивыя условія, не было даже разсмотрѣно въ совѣтѣ министровъ, такъ какъ намѣренія американской компа-

ніи закабалить себѣ Азіятскую Турцію были слишкомъ очевидны. *)

Такъ какъ всѣ соискатели концессій, за исключеніемъ Пресселя, потерпѣли неудачу, то послѣдній не имѣлъ болѣе конкурентовъ, вслѣдствіе чего переговоры его съ Портой стали идти успѣшно. Составленная имъ компанія капиталистовъ согласилась сдѣлаться по національности турецкою, а Порта въ свою очередь готова была уступить въ собственность компаніи полосы территоріи въ 5 километровъ шириною по сторонамъ пути. Но неожиданная болѣзнь, постигшая Пресселя въ началѣ 1887 г., заставила его временно отказаться отъ личнаго участія въ переговорахъ съ турецкимъ правительствомъ и это то и помѣшало осуществленію всего предпріятія. Болѣзнью Пресселя воспользовались новые соискатели концессій, среди которыхъ наиболѣе крупнымъ былъ французскій капиталистъ Дононъ, представившій проектъ желѣзнодорожной сѣти, общимъ протяженіемъ болѣе 3.000 километровъ. Затѣмъ болѣе мелкіе предприниматели стали убѣждать турецкихъ министровъ, что въ интересахъ правительства избѣгать дарованія крупныхъ концессій, а выгоднѣе давать концессіи различнымъ лицамъ на небольшія лінії. Повидимому, турецкое правительство согласилось съ правильностію подобнаго взгляда, такъ какъ оно стало отклонять проекты большихъ ліній, протяженіемъ до 1,000 километровъ и болѣе. Тогда большинство пред-

*) Записка П. В. Максимова о желѣзнодорожныхъ концессіяхъ въ Азіатской Турціи (составлена въ 1891 г.)

принимателей стало добиваться концессіи на такъ называемую Ангорскую желѣзную дорогу, т. е. на линію ^{Ангорская жел. дорога} отъ Исмида до Ангоры, проведение которой турецкое правительство считало наиболѣе необходимымъ.

Вскорѣ выяснилось, что главными соискателями концессіи являются Оттоманскій банкъ и нѣмецкая финансовая группа, во главѣ съ берлинскимъ „Deutsche Bank“. Въ качествѣ представителя этой послѣдней группы велъ переговоры директоръ Вюртембергскаго Общественнаго банкъ въ Штутгартѣ, еврей А. Каулла. Оттоманскій банкъ, какъ одно изъ крупнѣйшихъ финансовыхъ учрежденій Турціи, притомъ имѣющее до нѣкоторой степени оффиціальныи характеръ, имѣлъ много шансовъ на получение концессіи, но весьма энергичнымъ защитникомъ интересовъ А. Кауллы выступилъ германскій посолъ, вслѣдствіе чего 8 октября 1888 г. былъ подписанъ султаномъ фирманъ, предоставляющій Альфреду Кауллу концессію на постройку желѣзнодорожной линіи отъ Исмида до Ангоры. Согласно условіямъ концессіи, А. Каулла за 6.000.000 франковъ приобрѣлъ право эксплуатаціи построенной турецкимъ правительствомъ линіи отъ Хайдаръ-Паши до Исмида (92 килом.); затѣмъ ему предоставлялось построить и эксплуатировать продолженіе этой линіи до Ангоры, черезъ Биледжикъ и Эскишеиръ, протяженіемъ 486 километровъ. Концессія дарована была на 99 лѣтъ, причемъ концессіонеру предоставлялось преимущественное право на продолженіе линіи отъ Ангоры до Багдада. Въ случаѣ, если бы концессіонеръ предпринялъ постройку этой послѣдней линіи, срокъ

дѣйствительности концессіи былъ бы тогда увеличенъ еще на 14 лѣтъ.

Турецкое правительство гарантировало валовой доходъ въ 10. 300 франковъ съ cadaго километра линіи отъ Хайдаръ-Паши до Исмида и въ 15. 000 фр. съ cadaго километра новой линіи отъ Исмида до Ангоры. Обеспеченіемъ правильной уплаты гарантіи служилъ десятинный сборъ съ санджаковъ: Исмидъ, Эртогрулъ, Кутайя и Ангора, причемъ этотъ сборъ поручался Управленію „Dette Publique“. Когда доходность участка Хайдаръ-Паша-Исмидъ превыситъ 10.300 франк. съ километра, то весь излишекъ долженъ идти на уменьшеніе гарантіи по участку Исмидъ-Ангора. Когда же доходность и этого послѣдняго участка превыситъ гарантированную доходность, т. е. 15.000 фр. съ километра, то изъ излишка доходности 25 % должны возвращаться турецкому правительству, а 75 % будутъ поступать въ пользу концессіонера.

„Deutsche Bank“ образовалъ акціонерную компанію, подъ названіемъ „Общество Оттоманской Анатолійской желѣзной дороги“ („Société du chemin de fer Ottoman d'Anatolie“), правленіе которой и приступило къ постройкѣ линіи.

Въ дипломатическихъ кругахъ Константинополя, конечно за исключеніемъ германскаго посольства, не вѣрили въ возможность постройки Ангорской желѣзной дороги и одно время даже носились слухи, что „Общество Анатолійской дороги“ близко къ краху. Дѣйствительно работы по проведенію линіи первое время шли неособенно быстро: къ 1 января 1890 г.

было открыто для эксплуатаціи вновь построенныхъ всего 24 килом.; но въ слѣдующемъ году было построено и открыто для эксплуатаціи уже 101 килом., въ 1891 г.—117 килом. и наконецъ въ первые десять мѣсяцевъ 1892 г. были достроены остальные 243 километра; къ 1 января 1893 г., т. е. къ сроку, назначенному въ концессіи, открылось срочное пассажирское и товарное сообщеніе между Хайдаръ-Пашей и Ангорой. Такимъ образомъ всѣ неблагопріятныя для Общества Анатолійской дороги слухи оказались совершенно несомнительными.

Пока велась постройка Ангорской желѣзной дороги, турецкое правительство даровало концессію на про-

Концессія
на линію
Пандерма-
Конія.

веденіе новой желѣзнодорожной линіи, которая, начинаясь отъ Пандермы (маленькій городокъ съ 6. 000 жител. на Мраморномъ морѣ), должна была идти на Конію, т. е. почти параллельно Ангорской дорогѣ. Эта концессія, фирманомъ отъ 21 февраля 1891 года, была дана директору междунагоднаго общества спальныхъ вагоновъ, М. Нагельмакерсу. Согласно концессіи линія должна была начаться въ Пандерма или въ какомъ либо другомъ пунктѣ побережья Мраморнаго моря, но непременно между Пандермой и Муданіей; далѣе линія была проектирована по долину р. Сусурлу-Чай на Баликесеръ, Семавъ, Ушакъ, Афіунъ-Кара-Гиссаръ и Конію. Отъ Афіунъ-Кара-Гиссара предполагалось построить вѣтви въ Алашеиръ для соединенія съ Смирна-Касабскою желѣзною дорогою и въ Кутайю, которую общество Анатолійской дороги намѣревалось соединить съ Эскишеиромъ. Слѣдовательно, если бы проектъ Нагель-

макерса осуществился, то вся западная половина Мало-азіятскаго полуострова оказалась бы покрытой цѣлой сѣтью соединенныхъ между собою желѣзныхъ дорогъ.

Направленіе линіи отъ Пандермы до Баликисера было выбрано очень удачно, такъ какъ долина р. Сусурлу-Чай въ высшей степени плодородна и сравнительно густо населена. Но условія концессіи были неособенно выгодны. Правительственная гарантія, въ 13.000 франковъ на километръ, была дана только на участокъ отъ Пандермы до Афіунъ-Кара-Гиссара; остальное же протяженіе линіи до Коніи не гарантировалось. Такимъ образомъ въ общемъ, на километръ всей линіи приходилась гарантія только въ 8.000 франковъ. М. Нагельмакерсъ хлопоталъ объ увеличеніи гарантіи и когда это ему не удалось, то онъ сталъ пытаться переступить право на постройку негарантированнаго участка (отъ Афіунъ-Кара-Гиссара до Коніи) смирнскимъ капиталистамъ. Въ 1893 г. истекъ срокъ, опредѣленный концессіей для начала работъ, и поэтому г. Нагельмакерсъ потерялъ свой залогъ, въ размѣрѣ 300.000 франковъ. Концессія была пересмотрѣна и измѣнена въ томъ смыслѣ, что г. Нагельмакерсу предоставлялось право построить линію только отъ Пандермы до Сомы, куда проведена вѣтвь Смирна-Кассабской желѣзной дороги. Вслѣдъ затѣмъ турецкое правительство неожиданно признало линію отъ Пандермы въ Сому опасной съ стратегической точки зрѣнія, какъ создающей непрерывный рельсовый путь изъ Смирны въ Мраморное море, въ обходъ Дарданеллъ. Не смотря на поддержку Оттоманскаго банка. г. Нагельмакерсу не было сдѣлано

никакихъ уступокъ и концессія осталась неосуществленной. Единственнымъ реальнымъ слѣдствіемъ ея оказалось пріобрѣтеніе г. Нагельмакерсомъ линіи изъ Муданіи въ Бруссу, длиною 41 километръ.

Эта послѣдняя линія была начата постройкою въ 1873 г., въ то время, когда турецкое правительство намѣревалось прорѣзать всю Малую Азію сѣтью рельсовыхъ путей. Работы производились, какъ и на Исмидской линіи, смѣшанной турецкой комиссіей. Когда было израсходовано 4.200.000 франковъ, а линія еще не была доведена до Бруссы, то правительство прекратило опытъ. Нѣкоторые предприниматели пытались выкупить произведенныя работы и достроить линію; въ 1879 г. одинъ банкирскій домъ въ Константинополѣ получилъ было концессію на эту линію, но къ работамъ не приступалъ. Г. Нагельмакерсъ, получая концессію на линію изъ Пандермы въ Конію, одновременно пріобрѣлъ за 500.000 франковъ вѣтвь изъ Муданіи въ Бруссу со всѣмъ оставшимся на ней желѣзнодорожнымъ матеріаломъ и съ правомъ продолжить ее до Читли, гдѣ имѣются минеральные источники. Въ іюнѣ 1891 г. уже было открыто движеніе отъ Муданіи до Бруссы. Однако до Читли линія не была продолжена.

Когда работы по постройкѣ Ангорской линіи стали приближаться къ концу, представитель „Deutsche Bank“, Альфредъ Каулла, началъ отъ имени общества Анонимальской дороги хлопотать о концессіи на продолженіе линіи отъ Ангоры до Кейсаріи, длиною 384 километра. Конкурентами Каулы явились Нагельмакерсъ, представитель франко-бельгійской группы капитали-

стовъ, и Пюрсеръ, уполномоченный англійскаго синдиката.

Благодаря поддержкѣ германскаго посла, А. Каулла вновь одержалъ верхъ надъ своими соперниками и султанскимъ ирадѣ, отъ 15-го февраля 1893 года, концессія на линію отъ Ангоры до Кейсаріи была предоставлена обществу Анатолійской желѣзной дороги.

Но къ этому времени во взглядахъ турецкаго правительства на направленіе линіи Багдадской желѣзной дороги произошла существенная перемѣна, а именно было признано, что линія отъ Ангоры на Кейсарію и Діарбекиръ пройдетъ слишкомъ близко къ побережью Чернаго моря. Вслѣдствіе этого было отдано предпочтеніе южному направленію, черезъ Конію и Адану. Такъ какъ 1-го января 1893 года концессія, дарованная г. Нагельмакерсу на линію отъ Пандермы на Афіунъ-Кара-Гиссаръ и Конію, потеряла свою дѣйствительность, то турецкое правительство получило право разрѣшить постройку желѣзной дороги черезъ Конію другому предпринимателю. Предпочтеніе опять было дано обществу Анатолійской дороги, которому и было предоставлено провести линію отъ Эскишеира на Афіунъ-Кара-Гиссаръ и Конію. Концессія на эту линію была дарована г. Каулла тѣмъ же самымъ султанскимъ ирадѣ отъ 15-го февраля 1893 года, которымъ даровалась концессія на продолженіе Ангорской линіи до Кейсаріи.

Развитіе
сѣти Анато-
лійской
жел. дор.

Условія концессіи на линію отъ Эскишеира до Коніи нельзя считать выгодными. Турецкое правительство хотя и гарантировало доходность на километръ

въ 13.800 франковъ, но обязалось приплачивать не болѣе 5.000 фр., т. е. если линія будетъ вырабатывать менѣе 8.800 фр. на километръ, то все равно правительство будетъ уплачивать только 5.000 фр., за каждый километръ пути. Но когда километрическая доходность превыситъ 8.800 фр., то гарантія будетъ соотвѣтственно уменьшена.

Согласіе со стороны общества Анатолійской дороги на такія невыгодныя условія концессіи отчасти можетъ служить доказательствомъ того, что нѣмецкая компанія, стремясь во чтобы то ни стало обезпечить за собой право на постройку линіи отъ Эскешеира до Коніи, пренебрегала соображеніями коммерческаго характера.

Отъ Ангоры до Кейсаріи работы по постройкѣ линіи не были начаты, но отъ Эскишеира на Афіунъ-Кара-Гиссаръ и Конію сейчасъ же стали производиться и 17 (29) іюля 1896 года уже было открыто желѣзнодорожное движеніе на всемъ протяженіи новой линіи.

Доходность ея, однако, была не велика и достигала всего 3—4 тысячъ франковъ на километръ, вслѣдствіе чего общество Анатолійской дороги несло убытокъ. Турецкое правительство, обыкновенно вполне безразлично относящееся къ убыткамъ предпринимателей, въ данномъ случаѣ приняло во вниманіе жалобы Анатолійскаго общества и въ 1898 году повысило максимумъ приплаты на километръ съ 5.000 фр. на 6.735 франка.

Въ томъ же 1898 году общество Анатолійской же-

лѣзной дороги построило маленькую вѣтвь (9 километровъ) отъ станціи Гамидіэ въ Ада-Базаръ, длиною 9 километровъ.

Линія Мер-
сина-Адана.

Кромѣ этихъ линій въ Малой Азіи имѣется еще одна желѣзнодорожная вѣтвь, пока совершенно изолированная отъ всѣхъ другихъ. Эта вѣтвь изъ Мерсины въ Адану, длиною 67 километровъ. Концессію на эту линію получили въ январѣ 1883 года два турецкіе подданные Мехмедъ-бей-Нахидъ и Костакисъ Теодоридисъ. Эти предприниматели уступили свою концессію барону Эвену де-Вандевру, который учредилъ акціонерное общество съ основнымъ капиталомъ въ 4.125.000 франковъ, раздѣленнымъ на 8.250 акцій, номинальной цѣнности въ 500 франковъ (20 фунт. стерл.) каждая. Кромѣ того было выпущено на 185.000 франковъ 6% облигацій. Первоначально акціи компаніи были распределены слѣдующимъ образомъ: 3.500 акцій принадлежало англійскимъ капиталистамъ, 2.500 французскимъ и 2.250—турецкимъ.

Движеніе отъ Мерсины до Аданы было открыто въ августѣ 1886 года. Неурядицы въ управленіи линіи, въ связи съ отсутствіемъ правительственной гарантіи, сдѣлали эксплуатацію дороги убыточной для акціонеровъ. До 1891 года не только не выдавалось никакого дивиденда на акціи, но даже нѣсколько разъ не оплачивались купоны облигацій.

Правленіе дороги въ началѣ находилось въ Лондонѣ, но въ 1890 году акціонеры рѣшили перевести его въ Константинополь. Это сразу отразилось на улучшеніи дѣлъ общества и въ настоящее время ли-

нія вырабатываетъ достаточно для покрытія расходовъ по эксплуатаціи и для уплаты процентовъ по долговымъ обязательствамъ. Но теперь эту дорогу нельзя уже считать англійскою, такъ какъ большинство акцій скуплено нѣмецкимъ обществомъ Анатолійской желѣзной дороги.

Правленіе дороги Мерсина-Адана много разъ пыталось добиться у турецкаго правительства концессіи на продолженіе линіи до Биреджика на Ефратѣ, но хлопоты эти постоянно оставались безуспѣшными.

Заканчивая обзоръ желѣзнодорожнаго строительства собственно въ Малой Азіи, необходимо упомянуть о проектѣ линіи Самсунъ-Сивасъ-Юмурталыкъ, концессія на которую была дарована барону Макару, предлагавшему уступить ее русскому правительству за весьма небольшую, сравнительно, сумму.

Соискателей концессіи на линію Самсунъ-Сивасъ явилось много, такъ какъ эта линія должна была быть очень выгодной. Важнѣйшими соискателями были: баронъ Макарь (представитель извѣстной бельгійской фирмы Кокерилль), французы Дононъ и Котаръ (уполномоченный французскаго предпринимателя Дюперши), австріецъ Кохъ, общество „Батиньоль“, мѣстные греческіе банки, А. Каулла (представитель Deutsche Bank'a), Оттоманскій банкъ, англичане Дефизъ, Станфордъ и Меймонъ. Добивался концессіи и генераль Неджидъ-паша, предлагавшій соединить линію Самсунъ-Сивасъ съ Босфоромъ черезъ Кастамунію, Зафарболи, Боли и Ада-Базаръ; кромѣ того Неджидъ-паша проектировалъ продолженіе линіи отъ Сиваса черезъ

Проектъ линіи Самсунъ-Сивасъ-Юмурталыкъ.

Эрзингянъ, Діарбекиръ, Биреджикъ, Алеппо и Суэдіа (на Средиземномъ морѣ).

Наиболѣе шансовъ съ самага начала имѣлъ баронъ Макарь, который былъ рекомендованъ султану бельгійскимъ королемъ Леопольдомъ; но, вслѣдствіе недоразумѣнія, концессію чуть было не получилъ Котаръ. Произошло это потому, что придворные султана перепутали фамиліи Макара и Котара, и когда первый на время уѣхалъ изъ Константинополя, а второй продолжалъ хлопотать, то въ Ильдызѣ думали, что это одно и то-же лицо, хотя предложенія этихъ двухъ предпринимателей существенно отличались другъ отъ друга, какъ по направленію и протяженію линій, такъ и по ширинѣ колеи (Макарь предлагалъ нормальную въ 1,44 метра) и по способу правительственной гарантіи.

Уже было опубликовано султанское ирадѣ, которымъ одобрялся проектъ Котара въ принципѣ и повелѣвалось, по разсмотрѣніи его въ министерствѣ общественныхъ работъ, представить на обсужденіе совѣта министровъ, какъ пріѣхалъ баронъ Макарь съ письмомъ отъ бельгійскаго короля, и недоразумѣніе разъяснилось. Къ тому же у Дюперши не оказалось достаточныхъ для постройки капиталовъ. Хотя поддерживавшій Котара Оттоманскій банкъ, въ лицѣ его директора Винцента, усиленно добивался концессіи для Коттара, причемъ въ томъ же направленіи дѣйствовало и французское посольство, но все же 2 іюля 1891 года концессія была окончательно дарована барону Макару.

Сущность концессіи была слѣдующая: линія, нормальной западно-европейской колеи (1,44 метра) и об-

щимъ протяженіемъ въ 1121 километръ должна была идти отъ Самсуна черезъ Сивасъ до Кейсаріи, съ вѣтвями отъ Гельтика на Кастамунію, отъ Амассіи на Юзгадъ и отъ Турхала на Токатъ. Кромѣ того концессіонеръ обязывался сдѣлать изысканія и, условившись съ правительствомъ относительно гарантіи, приступить къ постройкѣ линіи отъ Кейсаріи на Нигде, Адану и Юмурталыкъ (Александреттскій заливъ). Длина этой второй линіи достигала 450 километровъ.

Независимо отъ этихъ линій правительство оставляло за собою право во всякое время потребовать отъ концессіонера, на условіяхъ, установленныхъ для линіи Самсунъ-Кейсарія, постройки вѣтвей отъ Синопа до Бафры (100 километровъ) и отъ Юзгада или Кейсаріи до Ангоры (190 километровъ).

Правительство давало километрическую гарантію въ 13.700 франковъ, обеспечивая уплату ея десятиннымъ сборомъ съ санджаковъ, черезъ которые пройдетъ дорога.

Баронъ Макарь, то есть вѣрнѣе общество Коке-рилль, вслѣдствіе особыхъ обстоятельствъ, не воспользовалось полученной концессіей и предложило уступить ее за 800.000 франковъ русскому предпринимателю, г. Юговичу. Безъ сомнѣнія, постройка всѣхъ предусмотрѣнныхъ концессіей линій, помѣшала бы нѣмецкому проекту Багдадской дороги. Малоазіатскій полуостровъ въ своей восточной части оказался бы пересѣченнымъ желѣзнодорожной линіей, которая преградила бы дальнѣйшее развитіе Анатолійской дороги къ востоку. Но особое совѣщаніе, образованное въ Петер-

бургъ для разсмотрѣнія вопроса о желѣзныхъ дорогахъ въ Малой Азіи, рѣшило, что представляется болѣе выгоднымъ развивать желѣзнодорожную сѣть у себя въ Закавказьѣ, чѣмъ приступать къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ турецкихъ предѣлахъ. Такимъ образомъ предложеніе общества Кокерилль объ уступкѣ концессіи было отклонено. По истеченіи установленнаго срока для начала работъ, эта концессія утратила свою силу.

Желѣзныя
дороги въ
Палестинѣ
и въ Сиріи.

Въ Палестинѣ концессія на линію Яффа — Іерусалимъ была выдана г. Навону въ 1888 году. Концессионеръ продалъ за 1.000.000 франковъ свои права группѣ французскихъ капиталистовъ, которые, образовавъ „Société Ottomane des chemins de fer de la Palestine“, съ основнымъ капиталомъ въ 4.000.000 франковъ, построили и, въ сентябрѣ 1892 года, открыли движеніе по линіи отъ Яффы до Іерусалима. Дорога эта узко-колейная (1 метръ), вся длина ея 87 километровъ.

Желѣзная дорога въ Сиріи „Бейрутъ—Дамаскъ—Хама и продолженіе“, построена также французской компаніей.

Еще въ 1857 году французскіе капиталисты получили концессію на проведеніе колесной дороги изъ Бейрута въ Дамаскъ. Это предпріятіе въ продолженіе 30 лѣтъ давало прекрасный доходъ компаніи, но въ концѣ 80-хъ годовъ акціонеры дороги рѣшили замѣнить ее рельсовымъ путемъ и стали хлопотать о концессіи. Концессія была дарована въ 1891 году. Образовалось новое акціонерное общество съ основнымъ капиталомъ въ 10.000.000 франковъ, которое присту-

пило къ работамъ и въ іюнѣ 1894 года закончило линію отъ Дамаска до Хаурана (100 километровъ), а черезъ годъ — отъ Бейрута до Дамаска (150 километровъ). Обѣ эти линіи имѣютъ узкую колею въ 1,05 метра. Въ 1893 году то-же самое общество получило концессию на постройку и эксплоатацію желѣзнодорожной линіи нормальной колеи (1,44 метра) отъ ст. Райякъ (между Бейрутомъ и Дамаскомъ), черезъ Хомсъ, Хама, Алеппо въ Биреджикъ, съ правомъ продолжить ее до Телека на Ефратъ.

На линію эту, длиною 550 километровъ, турецкое правительство даровало километрическую гарантію въ 12.500 франковъ, исправная уплата которой обезпечивается доходами съ санджаковъ Хауранъ, Хама, С.-Жанъ д'Акръ, Латакіэ, Дамаскъ и Триполи. Въ 1900 году эта концессія была измѣнена въ томъ смыслѣ, что линія на Биреджикъ въ настоящее время можетъ быть построена только на протяженіи отъ Райякъ до Хама (192 километровъ), причемъ на этотъ участокъ километрическая гарантія будетъ повышена до 15.000 франковъ, если эта линія въ будущемъ сомкнется съ Багдадской, въ окрестностяхъ Биреджика или Телека.

Успѣхи французовъ въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ въ Сиріи побудили англичанъ къ соисканію концессій на линіи, могущія конкурировать съ французскими.

Въ 1891 году англичанинъ Пиллингъ получилъ отъ турецкаго правительства концессию на постройку желѣзной дороги изъ Кайфы черезъ Акку въ Бейзанъ и затѣмъ по долинѣ рѣки Іордана въ Дамаскъ. Образовалось

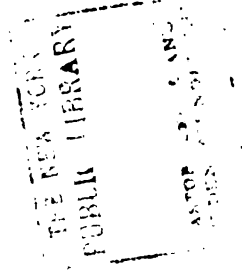
общество „Syria Ottoman Railway Company“, съ основнымъ капиталомъ въ 600.000 фунтовъ стерлинговъ, но послѣ постройки нѣсколькихъ километровъ пути предприятие было брошено.

Геджасская
жел. дорога.

Въ настоящее время произведенныя этимъ обществомъ работы выкуплены турецкимъ правительствомъ, которое намѣревается сдѣлать Кайфу исходнымъ пунктомъ Геджасской желѣзной дороги, проектированной черезъ Маанъ, Акабахъ и Медину въ Мекку.

Работы по проведенію этой послѣдней дороги, строящейся турецкимъ правительствомъ на пожертвованія, собираемая со всего мусульманскаго міра, были начаты отъ Хаурана къ югу, въ 1901 году. Въ настоящее время земляныя работы произведены на разстояніи 300 километровъ, а рельсы уложены до Амана, причемъ до Аинзерке, на разстояніи около 100 километровъ, открыто движеніе.

Будетъ ли эта линія построена до самой Мекки, конечно неизвѣстно, но до сихъ поръ работы по ея сооруженію не прекращаются. Главной рабочей силой служатъ войска.



Геджа
жел. дѣ

II.

Анатолійская желѣзная дорога.

Описаніе мѣстности, пересѣкаемой линіей Хайдаръ-Паша-Ангора и линіей Эски-Шеиръ—Конія.—Анатолійская дорога въ техническомъ отношеніи.—Оборудованіе линій.—Подвижной составъ.—Организація движенія.—Скорость движенія.—Особенности желѣзнодорожныхъ росписаній.—Постоянные и временные поѣзда на различныхъ участкахъ дороги.

Изъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ линій Малой Азіи наибольшее значеніе для страны имѣетъ линія Анатолійской желѣзной дороги. Такое значеніе обуславливается не только большею длиною этой линіи и тѣмъ, что она врѣзывается въ самый центръ Малоазійскаго плоскогорія, но главнымъ образомъ особенной организаціей, при которой она является могучимъ проводникомъ экономическаго, а слѣдовательно и тѣсно связаннаго съ нимъ политическаго, вліянія Германіи.

Анатолійская желѣзная дорога въ настоящее время состоитъ изъ: 1) линіи Хайдаръ-Паша—Ангора, длиною 578 километровъ, 2) линіи Эскишеиръ—Конія, длиною 435 килом., 3) отвлѣченія Алаюндъ—Кутайя, длиною 11 километровъ и 4) отвлѣченія Гамидіэ—

Ада - Базаръ, длиною 9 километровъ. Всего слѣдовательно— 1033 килом.

Головной участокъ дороги отъ Хайдаръ - Паши до Исмида, длиною 92 килом., былъ построенъ въ 1873 г. Работы по постройкѣ линіи отъ Исмида къ Ангорѣ начались въ концѣ 1888 года.

Въ 1890 г.	открыто движеніе.	на протяж.	116 кил.
„ 1891 г.	„	„	217 „
„ 1892 г.	„	„	334 „
„ 1893 г.	„	„	577 „
„ 1895 г.	„	„	707 „
„ 1896 г.	„	„	934 „
„ 1899 г.	„	„	1038 „

Исходный пунктъ Анатолійской желѣзной дороги, станція Хайдаръ-Паша, находится на азійскомъ берегу Босфора, южнѣ Скутари.

Мѣстность,
пересѣкае-
мая линіей
Хайдаръ-
Паша—Ан-
гора.

Отъ Хайдаръ-Паши рельсовый путь идетъ сначала по берегу Мраморнаго моря, а затѣмъ Исмидскаго залива. На протяженіи 21 километра, до станціи Карталь, вдоль полотна тянется непрерывная цѣпь селеній. Это дачная мѣстность Константинополя и поэтому черезъ каждые 2—3 километра устроены полустанки съ разъѣздами. За станціей Карталь селенія прерываются виноградниками и воздѣланными полями. У станціи Гебзехъ (45 килом. отъ Хайдаръ-Паши) рельсовый путь пересѣкаетъ древній Либиссосъ по виадуку, длиною 247 метровъ, на семи металлическихъ устояхъ, изъ которыхъ средній имѣетъ 15 метровъ высоты.

Въ 84 килом. отъ Хайдаръ-Паши станція Дериндже, депо перваго участка Анатолійской дороги. Здѣсь же

имѣется небольшой, но оживленный портъ, черезъ который ввозится весь каменный уголь, идущій на потребности дороги и вывозится значительное количество зерновыхъ хлѣбовъ.

Концессія на устройство порта въ Дериндже была дарована обществу Анатолийской желѣзной дороги въ началѣ 1895 года. Исполненіе всѣхъ работъ по постройкѣ набережныхъ, складовъ, паровыхъ крановъ и другихъ приспособленій для нагрузки и разгрузки, было поручено торговому дому Гольцмана, во Франкфуртѣ на Майнѣ. Работы были поведены съ быстротою, совершенно поразившею турецкую администрацію. Въ февралѣ 1896 года, т. е. менѣе чѣмъ черезъ годъ, портъ былъ уже готовъ и открытъ для пользованія.

Въ шести километрахъ къ востоку отъ Дериндже находится ст. Исмидъ, расположенная у города того же имени. Городъ расположенъ амфитеатромъ на склонѣ холмовъ, у подножія которыхъ проходитъ полотно желѣзной дороги. Въ Исмидѣ насчитывается до 13.000 жителей, большая часть которыхъ турки и армяне.

Послѣ Исмида рельсовый путь покидаетъ морское побережье и вступаетъ въ богатую растительностью долину небольшой рѣчки Шоджали-дере, впадающей въ Исмидскій заливъ. По обѣимъ сторонамъ полотна густыя древесныя заросли. Въ разстояніи 112 килом. отъ Хайдаръ-Паши рельсовый путь подходитъ къ западной оконечности большого озера Сабанджа (древній Софонъ) и затѣмъ на протяженіе 16 килом. огибаетъ южное побережье озера, причемъ полотно въ нѣкоторыхъ мѣстахъ проходитъ у самой воды. Къ югу вы-

сится хребетъ Гекъ-Дагъ, отдѣльные вершины котораго превышаютъ 1500 метровъ.

Въ 133 кил. отъ Хайдара-Паши станція Гамидіэ отъ которой къ сѣверу отходитъ маленькая вѣтвь (9 килом.), ведущая къ городу Ада-Базару, одному изъ значительнѣйшихъ торговыхъ центровъ этой мѣстности. Въ городѣ до 20.000 жителей, армянъ, турокъ и грековъ. Въ Ада-Базарѣ находится депо земледѣльческихъ орудій общества Анатолійской дороги.

У станціи Гамидіэ желѣзнодорожная линія, имѣвшая до сихъ поръ восточное направленіе, круто сворачиваетъ къ югу и вступаетъ въ долину Сакаріи, одной изъ самыхъ большихъ рѣкъ Малоазійскаго полуострова. Сначала рельсовый путь идетъ по лѣвому берегу рѣки, но затѣмъ (въ разстояніи 10 километр. отъ Гамидіэ) переходитъ на правый берегъ по металлическому мосту, длиною 100 метровъ (мостъ имѣетъ два равные пролета; средній и береговые устои—каменный). За этимъ мостомъ дорога вступаетъ въ Балабанское ущелье, длиною 13 килом. Къ западу горы Гекъ-Дагъ, а къ востоку Акъ-Софу-Дагъ почти отвѣсными склонами обрываются къ рѣкѣ. На 156 килом. станція Геве. Пройдя черезъ туннель, длиною 66 метровъ, желѣзнодорожная линія опять пересѣкаетъ Сакарію по металлическому мосту той же длины и системы, какъ и предыдущій. Ущелье поворачиваетъ къ западу и расширяется въ плодородную долину, покрытую богатою растительностью. На 168 килом. станція Акъ-Гиссаръ, около городка того же имени, населеннаго почти исключительно армянами. Мѣстность все время повышается.

Въ то время, какъ высота надъ уровнемъ моря станціи Гамидіе равняется 36 метрамъ, высота ст. Акъ-Гиссаръ уже 79 метровъ, т. е. на протяженіи 37 километровъ подъемъ 43 метра.

Послѣ станціи Акъ-Гиссаръ путь, слѣдующій все время по долину р. Сакаріи, сворачиваетъ къ югу и у станціи Мекедже (183 кил. отъ Хайдаръ-Паши, 85 метр. надъ уровнемъ моря) подходитъ вплотную къ руслу рѣки. Долина суживается. Далѣе къ юго-западу Сакарія принимаетъ значительный лѣвый притокъ Кара-Су (Мелась). Ранѣе впаденія р. Кара-Су, желѣзнодорожный путь пересѣкаетъ Сакарію по металлическому мосту въ два пролета, длиною опять 100 метровъ, и переходитъ на правый берегъ рѣки. Здѣсь Сакарія дѣлаетъ довольно крутой изгибъ къ западу, и рельсовый путь отходитъ отъ русла рѣки, но черезъ 5 километровъ вновь приближается къ рѣкѣ и у станціи Лефке пересѣкаетъ ее по самому длинному мосту (140 метровъ, въ три пролета, фермы—металлическія, рѣшетчатая). Станція Лефке (197 кил., 102 метра надъ уровнемъ моря), расположена у городка того же имени съ 3.000 греческимъ населеніемъ, главное занятіе котораго шелководство. Къ югу отъ Лефке долина опять суживается, Сакарія принимаетъ значительный правый притокъ р. Гюнюкъ-Су, послѣ чего линія желѣзной дороги покидаетъ долину р. Сакаріи и вступаетъ въ узкое ущелье рѣчки Кара-Су (лѣвый притокъ Сакаріи). На 215-мъ километрѣ станція Везиръ-Ханъ, превышеніе которой надъ уровнемъ моря 148 метровъ. За этой станціей линія вступаетъ въ узкое ущелье, по дну ко-

тогого бѣжитъ Кара-Су. Между станціями Везиръ-Ханъ и Биледжикъ (233 кил.), т. е. на разстояніи 18 километровъ, линія 11 разъ пересѣкаетъ Кара-Су по металлическимъ мостамъ, длиною отъ 40 до 60 метровъ, и проходитъ въ туннель длиною 66 метровъ. Ст. Биледжикъ имѣетъ высоту 291 метра, такимъ образомъ на протяженіи 18 километровъ подъемъ 143 метра, т. е. 0,008.

Перегонъ отъ ст. Биледжикъ до ст. Кара-Кіой (250 кил. отъ Хайдаръ-Паши), длиною 17 килом., представляетъ собою самый трудный въ техническомъ отношеніи участокъ всей Анатолійской дороги. Линія идетъ все время по ущелью р. Кара-Су, которое на протяженіе $4\frac{1}{2}$ кил. имѣетъ видъ узкаго дефилэ. На этихъ $4\frac{1}{2}$ километрахъ встрѣчаются слѣдующія искусственныя сооруженія: виадукъ Пекдемиръ, длиною 300 метровъ, рѣшетчатый, металлическій, на шести каменныхъ устояхъ, средній изъ которыхъ имѣютъ 26 метровъ высоты, а крайніе—17 метровъ; два туннеля по 50 метр. длиною; виадукъ Бакъ-Кіой, длиною 137 метровъ, переброшенный черезъ оврагъ, глубиною 38 метр. (металлическая арка виадука имѣетъ 78 метровъ длины); туннель, длиною 100 метровъ; виадукъ Яйлы, длиною 92 метра, высотой 40 метровъ, на двухъ металлическихъ и двухъ каменныхъ устояхъ, и наконецъ девять туннелей, длиною отъ 70 до 411 метровъ. Итого на $4\frac{1}{2}$ кил.—15 большихъ искусственныхъ сооружений, общемо длиною около 2 километровъ.

На этомъ перегонѣ желѣзнодорожный путь и всходитъ на центральное плоскогоріе Малой Азіи. Станція

Кара-Кіой находится на высотѣ 626 метровъ надъ уровнемъ моря, т. е. на 335 метровъ выше станціи Биледжикъ. Такимъ образомъ средній подъемъ всего участка Биледжикъ—Кара-Кіой достигаетъ 0,02. На 258-мъ километрѣ рельсовый путь покидаетъ ущелье р. Кара-Су и поворачиваетъ на юго-востокъ. На 264-мъ килом. станція Бозъ-ююкъ (740 метр. надъ уровнемъ моря). Мѣстность продолжается подниматься, но уже спокойно. Пройдя еще одно ущелье, линія вступаетъ уже окончательно на то ровное плато, которое разстилается далеко къ востоку. Ст. Инъ-Ену (на 281 кил.) находится на 838 метр. надъ уровнемъ моря. Это самая высшая точка участка Хайдаръ-Паша—Эскишеиръ. Далѣе мѣстность начинаетъ немного понижаться и станція Чукуръ-Гисаръ (296 кил.) имѣетъ высоту 812 метр. надъ уровнемъ моря, а Эскишеиръ — 792 метра надъ уровнемъ моря. Отъ Эскишеира отходитъ линія на Конію. Станціонныя постройки и желѣзнодорожныя мастерскія расположены къ сѣверо-востоку отъ города на лѣвомъ берегу рѣки Пурсакъ (лѣвый притокъ р. Сакаріи. Самъ же городъ Эскишеиръ (25 тыс. жителей) лежитъ на правомъ берегу рѣки.

Общее направленіе участка Эскишеиръ - Ангора восточное. Сначала линія слѣдуетъ по долинѣ р. Пурсакъ, причемъ мѣстность медленно понижается. Въ разстояніи около 150 килом. отъ Эскишеира р. Пурсакъ впадаетъ въ Сакарію. Послѣ пересѣченія съ Сакаріей желѣзнодорожная линія вступаетъ въ бассейнъ правыхъ притоковъ этой рѣки и, слѣдуя ихъ долинами,

подходить къ Ангорѣ, причемъ мѣстность къ востоку отъ Сакаріи постепенно повышается.

Къ сѣверу отъ желѣзнодорожной линіи возвышаются горные хребты, которые тянутся по краю центрального Малоазійскаго плоскогорія. Средняя высота ихъ 1.500—1.700 метровъ, т. е. они приблизительно на 1.000 метровъ превышаютъ долины плоскогорія. Къ югу отъ линіи разстиается горное плато, прорѣзанное въ различныхъ направленіяхъ невысокими хребтами. Въ послѣднихъ числахъ ноября, когда я проѣзжалъ по линіи Эскишеиръ - Ангора, общій характеръ мѣстности былъ безотрадный, напоминающій осенній пейзажъ Туркестана. Почва имѣла буро-желтый цвѣтъ и только въ рѣчныхъ долинахъ, у самаго русла, зеленѣла трава.

На протяженіи первыхъ 18 километровъ отъ Эскишеира желѣзнодорожная линія идетъ по прямому направленію на зап.-сѣверо-западъ, вдоль лѣваго берега р. Пурсакъ, причемъ мѣстность слегка понижается.

На 327-мъ километрѣ отъ Хайдаръ-Паши (на 12-мъ кил. отъ Эскишеира) линія пересѣкаетъ по желѣзному рѣшетчатому мосту Пурсакъ и переходитъ на его правый берегъ. На 337-мъ килом. станція Акъ-Бунаръ (774 метра надъ уровнемъ моря). Линія имѣетъ восточное направленіе съ небольшимъ уклономъ къ югу. На 354-мъ килом. станція Альпу-Кіой (764 метра надъ уровнемъ моря), расположенная у самой рѣки, на противоположномъ берегу которой находится селеніе того же имени. На 360-мъ килом. рельсовый путь опять пересѣкаетъ Пурсакъ и переходитъ на лѣвый его берегъ. Далѣе рѣка дѣлаетъ изгибъ къ югу, а

желѣзнодорожная линія не слѣдуетъ вдоль русла, а идетъ по хордѣ этого изгиба, при этомъ пересѣкаетъ видвинувшійся къ югу отрогъ холмистой цѣпи. На 376 килом. станція Бейликъ-Ахуръ (754 метра надъ уровнемъ моря), въ трехъ километрахъ къ западу отъ которой проходитъ граница Ангорскаго вилайета. Мѣстность дѣлается болѣе плодородной и населенной. На 391 кил. линія вновь пересѣкаетъ Пурсакъ и, слѣдуя извилистому теченію рѣки, вдоль ея праваго берега идетъ въ сѣверо-восточномъ направленіи. На 407 кил. станція Сари-Кіой (735 метр. надъ уровнемъ моря). На 419 километрѣ р. Пурсакъ дѣлаетъ крутой изгибъ къ югу и соотвѣтственно изгибается и желѣзнодорожная линія. Невысокія скалистыя горы подходятъ къ рѣкѣ и образуютъ узкое ущелье. Съ сѣвера въ Пурсакъ впадаютъ многочисленныя рѣчки, скорѣе ручьи. Послѣ впаденія рѣчки Ададжюкъ-дере (на 429 килом.) ущелье расширяется въ долину. На 434 кил. станція Битчеръ (703 метра надъ уровнемъ моря). На 454 кил. станція Сассиларъ (688 метровъ надъ уровнемъ моря). Въ 9 килом. восточнѣе, Пурсакъ впадаетъ въ Сакарію, но, не дойдя до пункта впаденія, линія сворачиваетъ сначала на юго-востокъ, а затѣмъ на югъ и вступаетъ въ долину Сакаріи. На 471 килом. находится самая низкая точка пути между Эскишеиромъ и Ангорой. Превышеніе этой точки надъ уровнемъ моря всего 681 метръ. Далѣе мѣстность немного повышается и ст. Бейликъ-Кепрю (на 468 килом.) имѣетъ высоту опять 688 метровъ, какъ и предыдущая станція Сассиларъ. Въ полутора километрахъ къ югу отъ Бейликъ-

Кепрю линія пересѣкаетъ Сакарію, по рѣшетчатому металлическому мосту, длиною 40 метровъ, и, измѣнивъ свое направленіе изъ южнаго на восточное, покидаетъ долину этой рѣки. Слѣдуя по плодородной долинѣ небольшого притока Сакаріи р. Гюмюшъ-чай, рельсовый путь, довольно сильно поднимаясь, на 488 кил. подходитъ къ ст. Полатли (875 метр. надъ уровнемъ моря). Эта станція представляетъ собою центръ земледѣльческаго раіона, съ котораго свозятся на нее большіе грузы зернового хлѣба. Обширный навѣсъ устроенъ для храненія зерна и вѣянія его. У станціи имѣется поворотный треугольникъ и сарай для одного паровоза. Когда нашъ поѣздъ проходилъ черезъ станцію Полатли, то у навѣса для зерна стоялъ товарный поѣздъ, грузившійся пшеницей. Работами по нагрузкѣ и вѣянію пшеницы было занято не менѣе 100 человѣкъ.

За ст. Полатли линія поворачиваетъ на сѣв.-сѣв.-востокъ и держится этого направленія на протяженіи 55 километровъ. На 492 килом. находится самая высшая точка участка Эскишеиръ-Ангора, превышеніе которой 926 метровъ; далѣе мѣстность начинаетъ понижаться. Подходя къ станціи Мали-Кіой (на 523 килом., 738 метр. надъ уровнемъ моря), линія вступаетъ въ долину р. Энгюри-Су, праваго притока р. Сакаріи. Слѣдуя вдоль лѣваго берега Энгюри-Су, линія поворачиваетъ на востокъ и на 553 килом. подходитъ къ станціи Зинджанъ-Кіой (785 метр. надъ уровнемъ моря) и въ 578 километрахъ отъ Хайдаръ-Паши и въ 263 килом. отъ Эскишеира достигаетъ своего конечнаго пункта — станціи Ангора.

Станція Ангора расположена въ двухъ километрахъ къ западу отъ города (25.000 жителей), занимающаго склоны и вершину вулканической скалы. Около станціи построены обширные склады для зерна.

Первоначально предполагалось, что линія отъ Хайдаръ-Паши въ Ангору будетъ продолжена далѣе на Кейсарію, Багдадъ и къ Персидскому заливу; тогда Ангорская желѣзная дорога явилась бы одной изъ составныхъ частей рельсовой магистрали, связывающей Босфоръ съ Персидскимъ заливомъ. На постройку линіи отъ Ангоры до Кейсаріи даже была получена концессія, но къ работамъ восточнѣе Ангоры, такъ и не было приступлено. Багдадскую дорогу рѣшено было вести по южному направленію, вслѣдствіе чего отъ Эскишеира повели линію на Конію и такимъ образомъ участокъ отъ Эскишеира до Ангоры сдѣлался простымъ отвѣтвленіемъ будущей магистрали.

Линія Эскишеиръ — Конія проходитъ въ юго-западной части центральнаго Малоазійскаго плоскогорія. Въ техническомъ отношеніи не представляло особыхъ затрудненій провести дорогу почти по прямой линіи на Конію, но желаніе захватить наиболѣе плодородныя мѣстности побудило сильно изогнуть рельсовую колею въ направленіи къ юго-западу, вслѣдствіе чего, хотя отъ Эскишеира до Коніи по прямому направленію только 275 километровъ, длина желѣзнодорожной линіи между этими двумя пунктами оказалась въ 435 килом. Первые 67 километровъ, т. е. до станціи Алайюндъ, линія идетъ на юго-западъ и затѣмъ только начинаетъ отходить къ востоку, причемъ свое нормальное на-

Мѣстность, пересѣкаемая линіей Эскишеиръ-Конія.

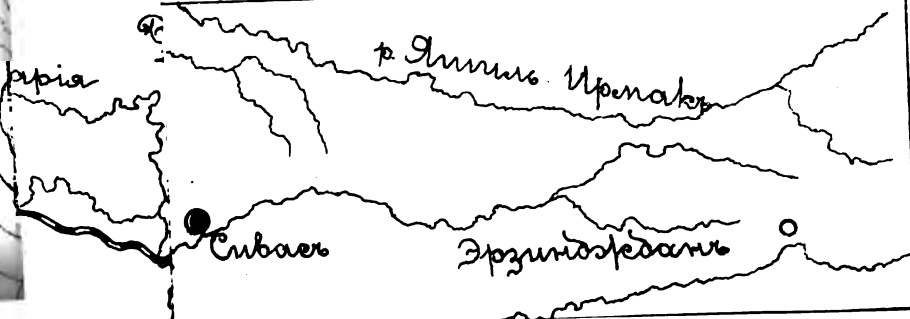
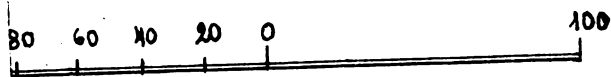
правление на юго-востокъ она получаетъ лишь за Афиунъ-Кара-Гиссаромъ, въ разстояніи болѣе 160 кил. отъ Эскишеира.

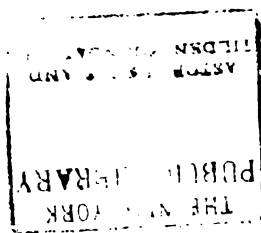
Постройка линіи на всемъ протяженіи отъ Эскишеира до Коніи не представила большихъ техническихъ трудностей. Линія слѣдуетъ долинами рѣкъ со сравнительно незначительными подъемами и уклонами. На разстояніи первыхъ 150 километровъ (отъ Эскишеира) мѣстность, которую пересекаетъ желѣзнодорожный путь, носитъ гористый характеръ, долины часто суживаются въ ущелья, склоны которыхъ близко подходятъ къ полотну. Тутъ встрѣчается довольно много искусственныхъ сооружений (три большихъ моста черезъ р. Пурсакъ и много маленькихъ мостовъ черезъ правый притокъ р. Пурсака, р. Ашидере, и черезъ Чай-Су).

За станціей Газлигейль-Хамамъ (145 верстъ отъ Эскишеира) мѣстность принимаетъ равнинный характеръ. Къ сѣверу отъ полотна въ низменныхъ, временами болотистыхъ, берегахъ течетъ р. Аккаръ-Чай, а къ югу высятся мощные хребты Тавра. Сначала равнина довольно хорошо воздѣлана, но чѣмъ ближе къ Коніи, тѣмъ мѣстность становится пустынной.

Станція Эски-Шеиръ, какъ уже упоминалось, расположена на лѣвомъ берегу р. Пурсакъ. Линія на Конію отходитъ въ юго-западномъ направленіи и, слѣдуя вдоль русла рѣки, на 9-мъ километрѣ пересекаетъ Пурсакъ по металлическому мосту, рѣшетчатой системы, и вступаетъ въ ущелье. Въ 23 килом. отъ Эски-Шеира ущелье расширяется, линія вновь перехо-

●





дять черезъ р. Пурсакъ; здѣсь, около селенія Кекче-Киссикъ, находится станція того же имени, превышеніе которой надъ уровнемъ моря 828 метровъ (на 36 метровъ выше Эскишеира). Въ двухъ километрахъ отъ ст. Кекче-Киссикъ линія въ третій и послѣдній разъ пересѣкаетъ р. Пурсакъ и покидаетъ долину этой рѣки. Далѣе путь слѣдуетъ ущельемъ р. Ашидере; подъемы достигаютъ до 0,006—0,007. У станціи Сабунджи-Бунаръ (46 кил. отъ Эскишеира, 952 метра надъ уровнемъ моря) ущелье расширяется и поворачивается на югъ. То и дѣло пересѣкая горныя ручьи, выпадающіе въ р. Ашидере, линія все поднимается и на 58-мъ килом. переходитъ черезъ небольшой хребетъ, причемъ превышеніе высшей точки—1027 метровъ; затѣмъ линія сразу спускается вновь въ долину р. Пурсака и въ 68 кил. отъ Эскишеира подходит къ станціи Алайюндъ, лежащей на высотѣ 934 метровъ.

Отъ ст. Алайюндъ отходитъ небольшое отвлѣтленіе въ городъ Кутайю, находящійся въ 11 километрахъ къ западу. Населеніе Кутайи—около 6.000 человѣкъ (почти исключительно турки)—занимается выдѣлкою фаянсовой посуды, изъ мѣстной глины, довольно высокаго качества. Съ постройкой желѣзной дороги городъ сталъ расти и въ плодородныхъ окрестностяхъ его начали производиться въ большихъ размѣрахъ посѣвы пшеницы. На станціи Алайюндъ устроены обширныя навѣсы для храненія и вѣянія пшеницы. Вѣтвь въ Кутайю пересѣкаетъ р. Пурсакъ въ одномъ километрѣ отъ Алайюнда.

Линія на Конію отъ ст. Алайюндъ направляется на юго-востокъ и покидаетъ долину р. Пурсакъ. Поднявшись на небольшой хребетъ (вышая точка пути 1006 метровъ), линія спускается въ долину рѣчки Акишъ-Меджидъ и Чай-Су, слѣдуя вдоль теченія которой и нѣсколько разъ ея пересѣкая, подходитъ къ ст. Чекюрлеръ (87 кил. отъ Эскишеира, 1026 метровъ надъ уровнемъ моря). За этой станціей, въ направленіи къ Коніи, мѣстность хотя и продолжаетъ повышаться, но долина Чай-Су расширяется. На 114 килом. ст. Дейеръ (1122 метра надъ уровнемъ моря). Въ семи километрахъ за этою станціею превышеніе пути—1136 метровъ; далѣе начинается спускъ въ долину рѣчки, принадлежащей къ бассейну того же Пурсака. Въ 128 килом.—ст. Ихсаніэ. Высота этой станціи 1093 метра; къ юго-востоку мѣстность медленно понижается и желѣзнодорожная линія, не переходя никакого водораздѣльнаго хребта, вступаетъ въ долину р. Аккаръ-Чай, принадлежащей къ внутреннему бассейну Малой Азіи, въ то время какъ р. Пурсакъ принадлежитъ къ Черноморскому бассейну. Въ 142 килом. отъ Эскишеира—ст. Хамамъ, а на 3 километра далѣе ст. Газлигейль-Хамамъ (1059 метровъ надъ уровнемъ моря). Линія, направляясь почти прямо къ югу, вступаетъ въ богато воздѣланныя окрестности города Афіунъ-Кара-Гиссара. Широкая долина р. Аккаръ-Чай покрыта многочисленными селеніями, окруженными садами, бахчами, плантаціями олиума и полями зерновыхъ хлѣбовъ. 1½ кил., не доходя ст. Афіунъ-Кара-Гиссаръ, линія пересѣкаетъ р. Аккаръ-Чай.

Станція Афіунъ-Кара-Гиссаръ (162 кил. отъ Эски-Шеира, 1,006 метр. надъ уровнемъ моря) лежитъ къ сѣв.-вост. отъ города, расположеннаго у подножія въ высшей степени живописныхъ базальтовыхъ скалъ, почти совершенно чернаго цвѣта. Похожія на развалины зданій зубчатая вершины этихъ скалъ и дали городу имя Кара-Гиссаръ, что значитъ „черный замокъ“ („Афіунъ“ въ переводѣ „опіумъ“).

Афіунъ-Кара-Гиссаръ — главный городъ третьяго санджака Брусскаго (Худавендіарскаго) вилайета. Это одинъ изъ важныхъ торговыхъ и промышленныхъ центровъ внутреннихъ Малоазіятскихъ областей. Уже давно Кара-Гиссаръ славится своими фабриками ковровъ и войлоковъ. Въ окрестностяхъ города находятся залежи хромистаго желѣза, разрабатываемыя англійской компаніей, а также залежи морской пѣнки, эксплуатируемыя австрійской компаніей. За послѣднее время значеніе Афіунъ-Кара-Гиссара сильно возросло, такъ какъ этотъ городъ сдѣлался узловымъ желѣзнодорожнымъ пунктомъ: кромѣ линіи Анатолійской желѣзной дороги, онъ связанъ со Смирною линіею Смирна-Кассабской желѣзной дороги. Въ концѣ 1901 г., когда я былъ въ Афіунъ-Кара-Гиссарѣ, линіи Анатолійской и Смирна - Кассабской жел. дор. не были сомкнуты. Причиною такого страннаго, на первый взглядъ, явленія, была боязнь общества Анатолійской дороги, что послѣ сомкнутія колеи Смирна отвлечетъ къ себѣ грузы, слѣдующіе изъ Коніи, а слѣдовательно уменьшится доходность участка Хайдаръ-Паша—Афіунъ-Кара-Гиссаръ и кромѣ того Смирна убьетъ значеніе

строющагося въ Хайдаръ-Пашѣ порта, который долженъ служить головнымъ пунктомъ Багдадской желѣзной дороги. Въ продолженіе 1902 года, однако, послѣдовало соглашеніе между обществами Анатолійской и Смирна-Кассабской дорогъ о соединеніи линій въ Кара-Гиссарѣ. Такая уступка со стороны общества Анатолійской дороги явилась слѣдствіемъ участія французскихъ капиталистовъ въ постройкѣ Багдадской дороги; такъ какъ этимъ же капиталистамъ принадлежитъ Смирна-Кассабская линія, то „Deutsche Bank“, стоящій во главѣ Анатолійскаго общества, рѣшилъ уступить въ вопросѣ о сомкнутии колеи. Свѣдѣній о томъ, какіе тарифы установлены при переходѣ грузовъ съ Анатолійской на Смирна-Кассабскую желѣзную дорогу, пока не имѣется, но надо думать, что Анатолійское общество сумѣло оградить свои интересы.

Отъ Афіунъ-Кара-Гиссара линія Анатолійской дороги въ Конію идетъ по плодородной долинѣ р. Аккаръ-Чая, все время держась праваго берега. Мѣстность сначала медленно понижается. Станція Бейюкъ-Чобанларъ (181 килом. отъ Эскишеира и 19 килом. отъ Кара-Гиссара) лежитъ на высотѣ 990 метровъ надъ уровнемъ моря. За этой станціей линія близко подходитъ къ руслу рѣки и черезъ каждые 2—3 километра пересѣкаетъ ручьи, впадающіе въ Аккаръ-Чай и текущіе изъ предгорій Султанъ-Дага, поднимающихся надъ долиною въ разстояніи нѣсколькихъ километровъ къ югу отъ полотна. Слѣдующая станція—Чай (208 килом. отъ Эскишеира, 974 метра надъ уровнемъ моря) расположена въ 5 килом. къ сѣверу отъ города Чай,

соединеннаго шоссеюной дорогой со станціей. На станціи также имѣются навѣсы для храненія зерна. На сѣверѣ въ 9 килом., на другомъ берегу Аккаръ-Чая, видѣнъ городокъ Булавидинъ, въ направленіи къ которому идетъ отъ станціи дорога. Въ 10 килом. отъ ст. Чай линія подходитъ къ озеру Эберъ-Гель, черезъ которое протекаетъ р. Аккаръ-Чай. Озеро, длиною около 9 килом., лежитъ въ болотистыхъ, заросшихъ камышемъ берегахъ.

Пройдя озеро, линія желѣзной дороги, имѣвшая отъ Афіунъ-Кара-Гиссара направленіе юго-восточно-восточное, поворачиваетъ почти прямо на югъ, соотвѣтственно изгибу, который тутъ дѣлаетъ р. Аккаръ-Чай.

На 234 кил. ст. Исаклу (972 кил. надъ уровнемъ моря), лежащая у подножія высокой горной цѣпи, Султанъ-Дагъ. Слѣдуя вдоль предгорій, линія на 247 кил. подходитъ къ ст. Яссіанъ, къ сѣверо-востоку отъ которой видно большое (до 15 кил. длиною) озеро Акшеиръ-Гель. Въ это озеро вливается р. Аккаръ-Чай; сѣверный берегъ озера болотистъ, заросъ камышемъ и мѣняется въ зависимости отъ времени года; въ періодъ половодья, масса воды, приносимая Аккаръ-Чаемъ, заставляетъ озеро разливаться на нѣсколько десятковъ километровъ въ низменную, сѣверную сторону.

Въ 260 килом. отъ Эскишеира — ст. Акъ-Шеиръ, находящаяся у города того же имени, расположеннаго въ началѣ предгорій Султанъ-Дага и являющагося центромъ плодороднаго земледѣльческаго раіона. Но въ разстояніи 10 — 15 кил. за Акъ-Шеиромъ мѣст-

ность постепенно начинает утрачивать плодородный воздѣланный характеръ и превращается въ мало населенную равнину. Уровень медленно начинаетъ повышаться. Между станціями Азари-Кіюй и Чаушджи-Кіюй (278 и 300 кил. отъ Эскишеира) горный хребетъ Эмиръ-Дагъ, тянувшійся къ сѣверо-востоку параллельно пути, прекращается и открывается видъ на обширную пустынную равнину, покрытую кое гдѣ выцвѣтами соли и болотистыми озерами, съ отложеніями соли по берегамъ. На 317 километрѣ ст. Ильгинъ, на 344—ст., Кадинъ-Ханъ. Хребетъ Султанъ-Дагъ начинаетъ понижаться и переходитъ въ нѣсколько цѣпей, значительно меньшей высоты. Отъ горъ, въ направленіи съ юго-запада на сѣв. - востокъ, бѣгутъ ручьи, пропадающіе въ солончаковой пустынѣ; но ручьи эти, по мѣрѣ пониженія горъ, становятся все рѣже и рѣже. Станціи Серай-Ини (368 кил. отъ Эскишеира), Мейданъ (385 кил.) и Бунаръ-Бачи (412 кил.) расположены въ мало населенной мѣстности, которая начинаетъ оживляться только при приближеніи къ Коніи. Не доѣзжая 8 кил. до Коніи, къ югу отъ полотна видѣнъ городокъ Силле, всѣ жители котораго заняты выдѣлкою ковровъ, пользующихся большою извѣстностью въ Малой Азіи.

Въ разстояніи 435 килом. отъ Эскишеира и слѣдовательно въ 750 кил. отъ Хайдаръ-Паши, желѣзнодорожная линія подходитъ къ своему, въ данное время, конечному пункту,—станціи Коніи (1078 метр. надъ уровнемъ моря). Лѣтомъ 1903 года отъ этой станціи

начались работы по постройкѣ перваго участка Багдадской дороги: Конія-Караманъ-Эрегли.

Построена Анатолійская желѣзная дорога въ техническомъ отношеніи очень хорошо.

Анатолій-
ская жел.
дор. въ тех-
ническомъ
отношеніи.

Ширина колеи нормальная западно-европейская, т. е. 1,44 метра. Шпалы металлическія. Забаластировано плотно тщательно, причемъ въ большинствѣ случаевъ верхній слой баласта состоитъ не изъ песку, а изъ мелкаго щебня. Это сдѣлано съ цѣлью предохранить внутреннія баластные слои отъ дѣйствія вѣтра, который на внутреннемъ плоскогоріи Малой Азіи часто дуетъ съ громадною силою и легко можетъ сносить песокъ съ полотна.

Искусственныя сооруженія, какъ туннели, мосты, віадуки, водоотводныя трубы, сдѣланы очень тщательно, что доказывается незначительностью суммъ, тратящихся на ихъ ремонтъ и отсутствіе со времени начала постройки такихъ серьезныхъ поврежденій, которыя могли бы отозваться на правильности движенія.

Изучая мосты и віадуки Анатолійской дороги невольно бросается въ глаза, что инженеры, проводившіе линію, съ большою охотою прибѣгали къ этому виду искусственныхъ сооруженій. Нерѣдко мѣстныя условія повидимому вполне позволяли вмѣсто віадука или моста сдѣлать насыпь съ водоотводною трубою или же сократить отверстіе моста или віадука посредствомъ надлежащимъ образомъ укрѣпленныхъ насыпей; но въ большинствѣ случаевъ инженеры предпочитали отказываться отъ какихъ бы то ни было земляныхъ работъ и замѣняли ихъ металлическими мостами и

віадуками. Одинъ изъ инженеровъ дороги, къ которому я обратился за разъясненіями по поводу этого обстоятельства, вполне подтвердилъ замѣченное мною. По его словамъ, при постройкѣ дѣйствительно наблюдалось стремленіе замѣнять во многихъ случаяхъ насыпи мостами и очень длинными віадуками. Это вызывалось сравнительною дешевизною металлическихъ мостовъ, изготовленныхъ главнымъ образомъ въ Германіи, частью въ Бельгіи и частью даже во Франціи и затѣмъ привезенныхъ моремъ въ Хайдаръ-Пашу и Дериндже. Никакихъ таможенныхъ пошлинъ за ввозимые желѣзнодорожные матеріалы турецкое правительство не взимало. Кромѣ того замѣна насыпей віадуками, по мнѣнію инженеровъ Анатолійской дороги, обезпечиваетъ большую прочность пути; при производствѣ желѣзнодорожныхъ изысканій, особенно въ некультурныхъ мѣстностяхъ, легко впасть въ ошибку при опредѣленіи максимальнаго количества водъ стекающихъ по тому или другому тальвегу, а слѣдовательно можно ошибиться и при опредѣленіи діаметра водоотводной трубы, что вызоветъ подмывъ полотна. вмѣстѣ съ тѣмъ, пользуясь віадуками вмѣсто насыпей, можно быстрѣе проводить линію, постройка которой всегда затягивается именно благодаря медленности производства обширныхъ земляныхъ работъ.

Почти всѣ мосты и віадуки рѣшетчатой системы, большею частью на каменныхъ устояхъ; но встрѣчаются мосты и американской системы, на металлическихъ устояхъ. Вообще въ конструированіи мостовъ замѣтна большая смѣлость. Закругленія на Анатолій-

ской дорогѣ весьма часты, причемъ радіусъ ихъ, насколько можно было судить по очень большому превышенію наружнаго рельса, должны быть невелики. Къ сожалѣнію, мнѣ не удалось получить точныхъ свѣдѣній о минимальныхъ радіусахъ закругленій.

Второстепенные служащіе дороги не знали этого, а главные инженеры, повидимому, уклонялись отъ отвѣта. На основаніи собственныхъ наблюденій, я пришелъ къ выводу, что въ нѣкоторыхъ мѣстахъ наименьшіе радіусы закругленій доходятъ до 75 саженей.

Значительные уклоны встрѣчаются только на участкѣ Хайдаръ-Паша—Эскишеиръ. Наибольшій уклонъ между станціями Биледжикъ и Кара-Кіюй, гдѣ уклонъ всего перегона въ 17 километровъ достигаетъ 0,02, на короткихъ же протяженіяхъ доходитъ вѣроятно до 0,03. Такіе уклоны конечно отражаются на движеніи. Поѣзда, слѣдующіе изъ Хайдаръ-Паши въ Эскишеиръ, для преодоленія подъема по ущелью Кара-Кіюй, принуждены пересоставляться на станціи Биледжикъ и идутъ до ст. Кара-Кіюй въ составѣ не болѣе 12 вагоновъ, при двухъ паровозахъ.

Уклоны же около 0,01 встрѣчаются довольно часто и не препятствуютъ движенію, требуя иногда только двойной тяги.

Перегоны между станціями на участкѣ Хайдаръ-Паша—Эскишеиръ весьма невелики; наибольшій достигаетъ 19 километровъ. На участкѣ Эскишеиръ—Ангора перегоны значительно больше: максимальные между станціями Бейликъ-Ахуръ и Сари-Кіюй—32 кил. и между Полатли и Мали-Кіюй—35 килом. На участкѣ

Эскишеиръ—Конія перегоны опять меньше, но все же достигаютъ 27 километровъ. Такъ какъ путь вездѣ въ одну колею, то перегонами между станціями, которые вмѣстѣ съ тѣмъ являются и перегонами между разъѣздами, опредѣляется maximum провозоспособности дороги.

Топливомъ на Анатолійской дорогѣ служитъ каменный уголь, доставляемый моремъ въ Хайдаръ-Пашу, а главнымъ образомъ въ Дериндже. Склады угля имѣются при депо.

Участокъ отъ Хайдаръ-Паши до Эскишеира богатъ лѣсомъ, а поэтому въ случаѣ недостатка угля его можно частью замѣнить дровами, но на другихъ участкахъ мѣстность безлѣсная.

Водою линія Анатолійской дороги прекрасно обеспечена на всемъ своемъ протяженіи. На исправность всѣхъ сооружений для водоснабженія видимо обращено большое вниманіе и они на всей линіи содержатся въ прекрасномъ порядкѣ.

Станціи каменные, почти всегда двухъ-этажныя. Построены солидно. Изъ станціонныхъ построекъ заслуживаютъ вниманія громадныя платформы съ навѣсами, предназначенныя для храненія грузовъ (преимущественно зерновой хлѣбъ) и для вѣянія зерна. Конечно, во время военныхъ дѣйствій эти крытыя платформы принесутъ большую пользу при нагрузкѣ и разгрузкѣ военныхъ грузовъ и при посадкѣ и высадкѣ войскъ. Какъ я слышалъ отъ одного изъ второстепенныхъ служащихъ въ Эскишеирѣ, постройка такихъ крытыхъ платформъ при станціяхъ была обусловлена однимъ изъ секрет-

ныхъ пунктовъ концессіи, именно въ виду военныхъ соображеній.

Замѣчательнымъ благоустройствомъ отличаются помѣщенія для чиновъ желѣзнодорожныхъ бригадъ (машинистовъ, кондукторовъ, кочегаровъ). Такихъ металлическихъ кроватей съ пружинными матрацами, на какихъ спятъ тормазные кондуктора Анатолійской дороги, не имѣетъ ни одно изъ привилегированныхъ учебныхъ заведеній въ Петербургѣ. Весьма опрятны и обширны помѣщенія даже для простыхъ рабочихъ.

Подвижной составъ на Анатолійской дорогѣ рѣзко Подвижной составъ. дѣлится на двѣ группы. Одна группа—процентовъ десять всего количества—очень плохого качества: паровозы танкъ, самой первобытной системы; вагоны ветхіе и почти негодныя къ дальнѣйшей службѣ. Это тотъ подвижной составъ, который былъ полученъ обществомъ Анатолійской дороги при выкупѣ имъ участка Хайдаръ-Паша—Исмидъ и съ помощью котораго этотъ участокъ эксплуатировался съ 1872 года. Въ настоящее время этотъ подвижной составъ (по крайней мѣрѣ всѣ паровозы—танкъ) сданъ на станціи для маневренной службы. Въ работѣ же находится подвижной составъ второй группы, состоящій изъ 1,400 товарныхъ и классныхъ вагоновъ и 80 паровозовъ. Изъ этихъ 80 паровозовъ большая часть постройки 1891 г. нѣмецкаго завода въ Эсслингенѣ, но имѣется повидимому штукъ 15 паровозовъ постройки 1875 года, машиностроительнаго завода въ Гамбургѣ. Нѣсколько паровозовъ послѣдней системы, въ 108 силъ. Вагоновъ около половины постройки 1891 года, остальные

старые, но хорошо отремонтированные и, по словам начальника желѣзнодорожныхъ мастерскихъ въ Эскишеирѣ, годные для продолжительной службы.

Гамбургскіе паровозы и старые вагоны привезены съ германскихъ желѣзныхъ дорогъ, при постройкѣ линіи до Эскишеира.

Въ настоящее время весь подвижной составъ пріобрѣтается уже новый. Заказы его, равно какъ рельсовъ и металлическихъ шпалъ, дѣлаются исключительно въ Германіи.

Для ремонта подвижного состава имѣются обширныя и хорошо оборудованныя желѣзнодорожныя мастерскія въ Эскишеирѣ. Мастерскія меньшихъ размѣровъ есть въ Хайдаръ-Пашѣ и въ Ада-Базарѣ.

Организація
движенія.

Организація движенія по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Малой Азіи, въ томъ числѣ и на Анатолійской, имѣетъ одну особенность, а именно движеніе поѣздовъ производится только днемъ. Обусловливается это малымъ количествомъ грузовъ, перевозка которыхъ не требуетъ непрерывнаго движенія въ теченіе сутокъ. Вполнѣ понятно, что, производя движеніе поѣздовъ только днемъ, правленіе дороги значительно уменьшаетъ этимъ свои расходы на персоналъ служащихъ число которыхъ, при непрерывномъ движеніи, должно было быть увеличено по крайней мѣрѣ въ полтора раза.

Никакой другой причины, заставляющей прекращать движеніе на ночь, не существуетъ. Въ этомъ я убѣдился путемъ многочисленныхъ разспросовъ. Между тѣмъ въ Константинополь, до поѣздки въ Малую Азію, мнѣ неоднократно приходилось слышать отъ многихъ

лицъ, что на Малоазійскихъ желѣзныхъ дорогахъ поѣзда не ходятъ по ночамъ вслѣдствіе того, что несравненно болѣе фанатичное, чѣмъ въ Европейской Турціи, населеніе Малой Азіи отказывается послѣ захода солнца исполнять какія либо работы. Несостоятельность такого утвержденія видна уже изъ того факта, что пассажирскіе поѣзда на Анатолійской дорогѣ приходятъ въ Эскишеиръ и Конію черезъ три, четыре часа послѣ заката солнца, а маневры на станціяхъ заканчиваются даже позже 12 час. ночи. Въ случаѣ необходимости поѣзда идутъ и ночью. Такъ напримѣръ, мнѣ пришлось, подѣзжая къ Коніи, около 8 часовъ вечера, встрѣтить экстренный поѣздъ, только что вышедшій изъ Коніи въ Хайдаръ - Пашу, куда онъ долженъ былъ прибыть къ утру. На этомъ поѣздѣ ѣхалъ вали конійскаго вилайета, Феридъ - Паша, вызванный султаномъ въ Константинополь послѣ смерти великаго визиря, Халиль-Рифатъ-Паши.

Средняя скорость движенія товаро-пассажирскихъ поѣздовъ 35 километровъ въ часъ (не считая остановокъ), товарныхъ же поѣздовъ — 25 километровъ. Наибольшая скорость, съ которой машинистамъ разрѣшается вести поѣзда, опредѣлена для товаро-пассажирскихъ поѣздовъ въ 45 километровъ, а для товарныхъ — въ 35 километровъ. Эти нормы опредѣлены вскорѣ послѣ постройки дороги, когда путь не былъ еще достаточно улежавшимся. Впрочемъ старой системы паровозы, находящіеся на Анатолійской дорогѣ, и не позволяютъ развивать скорость болѣе 45 километровъ. Въ настоящее же время состояніе пути и конструкція

Скорость
движенія.

нѣсколькихъ новыхъ паровозовъ даютъ возможность водить поѣзда со скоростью до 60 килом. въ часъ (съ такою скоростью и шель экстренный поѣздъ Фериды-Паши).

Постоянные-
и временные
поѣзда на
различныхъ
участкахъ
дороги

Для пассажирскаго движенія, которое вообще очень невелико, имѣется на каждомъ участкѣ только одна пара товаро-пассажирскихъ (mixte) поѣздовъ. Кромѣ того имѣется еще одна пара специально товарныхъ поѣздовъ, движеніе которой иногда прекращается только въ январѣ и февралѣ, вслѣдствіе малаго количества подлежащихъ перевозкѣ грузовъ. Этими двумя парами поѣздовъ и ограничивается все обыкновенное движеніе на Анатолийской дорогѣ съ конца февраля и до начала сентября. Только въ сентябрѣ, октябрѣ и ноябрѣ, когда совершается вывозъ зерновыхъ хлѣбовъ, движеніе возрастаетъ и требуется четыре—пять паръ поѣздовъ въ сутки. Поэтому съ 3-го (16-го) сентября каждаго года вводится новое расписание товарныхъ поѣздовъ, которое въ декабрѣ замѣняется другимъ. Расписание же пассажирскихъ поѣздовъ мѣняется обыкновенно 1-го апрѣля и 1-го ноября (новаго стиля). Оригинальною особенностью движенія является отправленіе поѣздовъ ежедневно въ другіе часы. Это происходитъ вслѣдствіе того, что расписание поѣздовъ составлено по турецкому времени, по которому конецъ дня, то есть первый часъ ночи, опредѣляется моментомъ захода солнца. Поэтому, напримѣръ, хотя поѣздъ изъ Эскишеира въ Ангору отходитъ ежедневно въ 1 часъ утра по турецкому времени, но въ дѣйствительности онъ отходитъ за 11 часовъ до захода солнца

и слѣдовательно осенью его отправленіе каждый день совершается на нѣсколько минутъ раньше, а послѣ 9-го декабря на нѣсколько минутъ позже.

Товаро-пассажирскій поѣздъ № 34 ежедневно отправляется изъ Хайдаръ-Паши въ 2 часа 25 минутъ утра и прибываетъ въ Эскишеиръ въ 3 часа 15 м. вечера (по турецкому времени), т. е. проходитъ 315 кил. въ 12 час. 50 минутъ. Обратнo поѣздъ № 33 отходитъ изъ Эскишеира въ 11 час. 40 минутъ утра и прибываетъ въ Хайдаръ-Пашу въ 11 часовъ 46 минутъ вечера, т. е. за 14 минутъ до захода солнца.

Общество Анатолійской желѣзной дороги содержитъ пароходное сообщеніе между Хайдаръ-Пашой и мостомъ Кара-Кіюй, соединяющимъ Галату со Стамбуломъ. Рейсы пароходовъ точно согласованы съ отходомъ и приходомъ поѣздовъ. Переѣздъ черезъ Босфоръ требуетъ 25 минутъ времени.

Кромѣ поѣзда изъ Хайдаръ-Паши въ Эскишеиръ и обратно до станціи Пендикъ (25 километровъ отъ Хайдаръ-Паши) ходятъ еще шесть мѣстныхъ пассажирскихъ поѣздовъ. Отправляются и прибываютъ они въ Хайдаръ-Пашу приблизительно каждые два часа. Одной парой товаро-пассажирскихъ поѣздовъ поддерживается сообщеніе между Хайдаръ-Пашей и Исмидомъ.

Изъ Эски-Шеира въ Ангору поѣздъ № 12 отправляется ежедневно въ 1 часъ утра и прибываетъ въ Ангору въ 10 часовъ дня (за два часа до захода солнца), то есть 264 километра проходитъ въ 9 часовъ. Обратнo поѣздъ № 121 отходитъ въ 9 часовъ утра и прибываетъ въ 11 часовъ дня.

Въ служебныхъ росписаніяхъ помѣщены еще свѣдѣнія о восьми необязательныхъ (facultatifs) товарныхъ поѣздахъ, обращающихся на участкѣ Эскишеиръ-Ангора.

Изъ этихъ восьми поѣздовъ— №№ 141, 143 и 147 идутъ изъ Ангоры въ Эскишеиръ (отходятъ въ 10 часовъ 40 минутъ ночи, въ 3 часа утра и въ 5 часовъ 50 минутъ утра, а приходитъ въ 10 часовъ дня, въ 2 часа вечера и въ 4 часа 53 минуты ночи), № 145 идетъ изъ Полатли въ Бейликъ - Кепрю (отходитъ — 7 часовъ 55 мин., приходитъ въ 8 часовъ 35 минутъ дня), №№ 148 и 150 — изъ Полатли въ Мали-Кіюй (отходитъ 11 ч. 40 мин. ночи и 2 часа 30 мин. утра, приходятъ 12 часовъ 50 мин. и 3 часа 40 мин. утра), № 152 изъ Эскишеира въ Полатли (отходитъ — 9 час. 51 мин. ночи, приходитъ — 5 часовъ 15 минутъ дня) и № 154 изъ Эскишеира въ Ангору (отходитъ 2 ч. утра, приходитъ 1 часъ 17 минутъ вечера).

На отвѣтвленіи Гамидіэ—Ада-Базаръ ходятъ ежедневно двѣ пары товаро-пассажирскихъ поѣздовъ (№№ 421, 422, 423, 424), отправленіе и прибытіе которыхъ прекрасно согласовано съ поѣздами прямого сообщенія Хайдаръ-Паша-Ангора.

На участкѣ Эскишеиръ—Конія постоянно находятся въ движеніи одна пара товаро-пассажирскихъ поѣздовъ (№№ 223 и 224); изъ Эскишеира и изъ Коніи поѣзда эти отходятъ одновременно (въ 12 час. ночи, т. е. за 12 час. до захода солнца) и одновременно же прибываютъ на конечныя станціи (въ 3 часа

вечера).—Скрещеніе этихъ поѣздовъ происходитъ на станціи Чай.

Въ служебныхъ расписаніяхъ имѣются свѣдѣнія о 16 необязательныхъ товарныхъ поѣздахъ; но ни одинъ изъ этихъ поѣздовъ не ходитъ на всемъ протяженіи участка. № 241 идетъ изъ Алайюнда въ Эскишеиръ, №№ 243 и 247 изъ Афіунъ-Кара-Гиссара въ Дейеръ, №№ 245, 251 и 268—изъ Афіунъ-Кара-Гиссара въ Эскишеиръ и обратно, №№ 249 и 262—изъ Акъ-Шеира въ Эскишеиръ и обратно, № 253—изъ Акъ-Шеира въ Афіунъ-Кара-Гиссаръ, № 256—изъ Бунаръ-Бачи въ Конію, №№ 257 и 258—изъ Чая въ Афіунъ-Кара-Гиссаръ и обратно, №№ 255 и 260 изъ Коніи въ Афіунъ-Кара-Гиссаръ и обратно, № 264 изъ Эскишеира въ Ихсаніэ и № 266 изъ Дейера въ Ихсаніэ.

Отвѣтвленіе Кутайя-Алайюндъ обслуживается двумя парами постоянныхъ товаро-пассажирскихъ поѣздовъ (№№ 321, 322, 323 и 324): кромѣ того въ служебныхъ расписаніяхъ указаны три пары необязательныхъ товарныхъ поѣздовъ (№№ 341—346). Товаро-пассажирскій поѣздъ идетъ отъ ст. Алайюндъ до ст. Кутайя—20 мин., а товарный—25 мин.

Всѣ вышеприведенныя данныя относятся къ расписаніямъ, утвержденнымъ на 1902 годъ.

III.

Управление Анатолийской желѣзной дорогой и финансовая сторона предпріятія.

Административный Совѣтъ Общества Анатолийской жел. дор.— Служебный персоналъ дороги.— Финансовая организація предпріятія.— Основной и облигаціонный капиталы.—Размѣръ дивиденда на акціи за время эксплуатаціи дороги.—Стоимость имущества, принадлежащаго Обществу Анатолийской жел. дор.—Доходность дороги.—Количество перевезенныхъ грузовъ.—Километрическая гарантія.

Административный
Совѣтъ Общества
Анатолийской
жел. дор.

Завѣдываніе дѣлами Общества Анатолийской желѣзной дороги, какъ акціонернаго предпріятія, принадлежитъ административному совѣту (Conseil d'Administration), засѣданія котораго происходятъ въ Константинополь (Галата, улица Войводъ).

Въ 1891 г. составъ административнаго совѣта былъ слѣдующій:

Президентъ:

Д-ръ Г. фонъ-Сименсъ, членъ германскаго рейхстага (Берлинъ).

Вице-президенты:

К. Шрёдеръ, директоръ германскихъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, членъ германскаго рейхстага (Берлинъ).

Д-ръ Р. Линдау, дѣйствительный статскій совѣтникъ, представитель германскихъ бондгольдеровъ въ правленіи „Dette Publique Ottomane“ (Константинополь).

Члены:

Гастонъ Обуано, помощникъ главнаго директора Оттоманскаго банка (Константинополь).

М. Бауеръ, директоръ вѣнскаго союза банковъ (Wiener Bankverein), (Вѣна).

Э. Эгениди, банкиръ (Константинополь).

Э. Гутманъ, директоръ Дрезденскаго банка (Берлинъ).

Г. Гене, помощникъ главнаго начальника управленія почтъ и телеграфовъ Турецкой Имперіи (Константинополь).

А. М. Губеръ, глава торговаго дсма братья Губеръ (Константинополь).

А. фонъ-Каулла, директоръ Вюртембергскаго общественнаго банка (Штуттгартъ).

О. фонъ-Кюльманъ, бывший главный директоръ желѣзныхъ дорогъ Анатолійской и Салоники-Монастырской (Мюнхенъ).

Л. Рамберъ, главный директоръ табачной монополіи (Константинополь).

К. Вейзе, глава торговаго дома Имсенъ и ксмп (Константинополь).

Д-ръ К. Зандеръ, уполномоченный административнаго совѣта (Константинополь).

Во главѣ администраціи самой желѣзной дороги стоитъ правленіе, предсѣдателемъ котораго въ настоящее время является д-ръ Куртъ Зандеръ, а вице-предсѣдателемъ Э. Гюгененъ. Правленіе помѣщается въ Хайдаръ-Пашѣ.

Высшій служебный персоналъ дороги состоитъ изъ слѣдующихъ лицъ: М. Кребсъ, главный инспекторъ, А. Денике, главный инженеръ службы пути и тяги, К. Газенфрацъ, инспекторъ движенія, М. Шнеллеръ, техническій инспекторъ, А. Кириаку-Эффенди, начальникъ коммерческой службы, О. Арконтидесъ, начальникъ складовъ. Должность начальника желѣзнодорожныхъ мастерскихъ въ Эскишеирѣ въ 1902 году занималъ инженеръ Рейнхагенъ.

Служебный
персоналъ
дороги.

Такимъ образомъ всѣ высшія должности по управленію, какъ Обществомъ Анатолійской дороги, такъ и самою дорогою, за немногими исключеніями заняты нѣмцами. Низшая же администрація дороги состоитъ изъ представителей самыхъ различныхъ національностей; довольно много поляковъ и грековъ; есть армяне, далматинцы, чехи, болгары, сербы, итальянцы и т. д. Подданство служащихъ самое различное. Но всѣ служащіе не нѣмцы обыкновенно жалуются, что, не принадлежа къ нѣмецкой національности, очень трудно получить повышение по службѣ и достигнуть хорошо оплачиваемой должности.

Однако несмотря на то, что вся высшая администрація состоитъ изъ нѣмцевъ, по внѣшности Анатолійская дорога не имѣетъ нѣмецкаго характера. Официальный языкъ, на которомъ пишутся служебныя бу

маги — французскій, основательное знаніе котораго требуется отъ всѣхъ служащихъ, которые получаютъ въ мѣсяць жалованье 6 тур. лиръ (51 рубль) и болѣе. Всѣ служащіе дороги, безразлично отъ ихъ подданства, и за исключеніемъ только высшей администраціи, обязаны постоянно носить фески.

На линіи Анатолійской дороги преобладаніе нѣмецкаго элемента замѣтно только въ двухъ пунктахъ: въ Хайдаръ-Пашѣ и въ Эскишеирѣ. Въ Хайдаръ-Пашѣ, какъ уже упоминалось, помѣщается правленіе дороги, почти исключительно съ нѣмецкимъ персоналомъ, а въ Эскишеирѣ много нѣмцевъ среди служащихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, число рабочихъ въ которыхъ достигаетъ 2,000 чел.

Излюбленнымъ мѣстомъ свиданія нѣмцевъ въ Эскишеирѣ является небольшая гостинница, содержащая чешкой, нѣкоей г-жей Тадіа. Проживъ въ этой гостинницѣ четыре дня, я каждый вечеръ могъ наблюдать мѣстное нѣмецкое общество, со многими изъ представителей котораго я тутъ же и познакомился. Сплоченность и вмѣстѣ замкнутость этого нѣмецкаго кружка поразительна. Для дружеской бесѣды сходятся нѣмцы самыхъ различныхъ служебныхъ положеній. Однако ни разу мнѣ не пришлось наблюдать, чтобы вмѣстѣ съ нѣмцами пришелъ бы въ гостинницу служащій другой національности. Какъ говорилъ мнѣ одинъ изъ служащихъ дороги въ Эскишеирѣ, сербъ по происхожденію, проникнуть въ нѣмецкій фереинъ не-нѣмцу—вещь совершенно невозможная.

Финансовая
организация
предприятия.
Основной
капиталъ
Общества.

Основной капиталъ Общества Анатолийской желѣзной дороги въ 1901 году состоялъ изъ 113.565 акцій 1-го и 2-го выпуска, номинальною стоимостью по 500 франковъ, но реализованныхъ въ 60% ихъ номинальной стоимости, т. е. по 300 фр., и 6.435 акцій, реализованныхъ въ полной ихъ стоимости; слѣдовательно эти акціи представляютъ собою капиталъ въ 34.069.500 фр. + 3.217.500 франковъ.

Облигаціон-
ный капи-
талъ.

Облигаціонный капиталъ Общества состоитъ изъ 5% облигацій 1-й серіи, на 80.000.000 франковъ нарицательныхъ, но реализованныхъ на германскихъ биржахъ по курсу 86%, т. е. 68.800.000 фр., и 5% облигацій 2-й серіи, на сумму также 80 миллионовъ фр. нарицательныхъ, но реализованныхъ по курсу 89%, т. е. 71.200.000 фр.

Такимъ образомъ общая сумма основнаго и облигаціоннаго капитала Общества Анатолийской дороги въ 1901 году достигала 177.287.000 франковъ.

Многіе считаютъ, что желѣзныя дороги Малой Азіи являются предприятиями въ лучшемъ случаѣ бездоходными, а иногда и убыточными. Подобный взглядъ совершенно неправиленъ, такъ какъ въ Малой Азіи изъ трехъ большихъ желѣзнодорожныхъ линій только одна Айдинская не имѣетъ правительственной гарантіи, но за то она работаетъ такъ хорошо, что и не нуждается въ подобной гарантіи; Анатолийская же и Смирна-Касабская линіи пользуются километрической гарантіей, обеспечивающей ихъ доходность. Километрическая гарантія согласно условіямъ концессій, уплачивается за каждый построенный и эксплуатируемый километр

пути. Благодаря этому капиталъ, затрачиваемый на постройку желѣзнодорожной линіи, начинаетъ приносить проценты тотчасъ же, какъ только открыто движеніе хотя бы на самомъ незначительномъ участкѣ.

Общество Анатолийской дороги находилось въ положеніи еще болѣе благопріятномъ: оно уже въ 1889 году выплатило 5% дивиденда на всю сумму (9.000.000 фр.) выпущенныхъ тогда акцій, хотя желѣзная дорога въ этомъ году только начала строиться и ни одинъ километръ ея еще не эксплуатировался. Объясняется этотъ, на первый взглядъ, странный фактъ тѣмъ, что Общество Анатолийской дороги получило линію отъ Хайдаръ-Паши до Исмида (93 килом.) уже эксплуатировавшейся и поэтому сразу стало получать на все протяженіе ея установленную гарантію.

Дивидендъ
на акціи
Анатолий-
ской жел.
дор. за вре-
мя ея экс-
плуатации.

Въ 1890 году эксплуатировалось 116 килом. и акціонеры опять получили дивидендъ въ размѣрѣ 5% на свой капиталъ. Въ 1891 году было открыто для эксплуатации 217 килом., но такъ какъ потребовался новый выпускъ акцій на 4.500.000 фр., то акціонеры получили только 4¹/₂% дивиденда.

Такой же дивидендъ былъ выданъ и въ слѣдующемъ году, такъ какъ основной капиталъ былъ увеличенъ выпускомъ акцій еще на 9.000.000 фр. (эксплуатировалось въ 1892 году—334 килом.). Въ слѣдующіе затѣмъ шесть лѣтъ дивидендъ выплачивался ежегодно въ размѣрѣ 5%, причемъ въ 1893 и 1894 годахъ онъ выплачивался на акціонерный капиталъ въ 22.500.000 фр., въ 1895 и въ 1896 годахъ на 30.750.000 фр., въ 1897 г.—на 35.970.000 фр., въ 1898 г. на 35.940.000 фр.

Въ 1899 году послѣдовало рѣзкое уменьшеніе доходности всѣхъ малоазійскихъ желѣзныхъ дорогъ, что произошло вслѣдствіе неурожая почти на всемъ полуостровѣ, и совпавшаго съ неурожаемъ пониженія цѣнъ на зерновые хлѣба на европейскомъ рынкѣ. Хотя въ Айдинскомъ (Смирнскомъ) вилайетѣ вліяніе неурожая было значительно меньше, чѣмъ въ другихъ вилаетахъ, но все же Айдинская жел. дор. выработала за 1899 годъ на 3.007 фр. на километръ менѣе, чѣмъ въ предыдущемъ году, что не могло не отозваться на ея доходности. Но акціонеры Анатолійской дороги, какъ пользующейся километрической гарантіей, пострадали весьма немного: они получили за этотъ годъ дивидендъ въ размѣрѣ ни 5, а $4\frac{1}{2}\%$.

Въ 1900 году, когда въ эксплуатаціи были уже всѣ 1032 кил. Анатолійской дороги, дивидендъ былъ выданъ въ размѣрѣ 5% на основной капиталъ, достигшій къ этому времени 37.167.900 франковъ.

Купоны по облигаціямъ оплачивались аккуратно, независимо отъ выдачи дивиденда.

Всего за 12 лѣтъ существованія Анатолійской желѣзной дороги германскіе капиталисты, вложившіе свои деньги въ акціи и облигаціи этой дороги, получили дивиденда и процентовъ по облигаціямъ около 60.000.000 франковъ; изъ этой суммы турецкому правительству пришлось уплатить въ видѣ гарантіи 36.000.000 франковъ.

Запасный капиталъ Общества въ 1901 году достигалъ 12.046.791 франка и имѣлъ слѣдующія подраздѣленія:

- | | |
|---|-------------|
| 1) неприкосновенный запасный капиталъ | 792.334 фр. |
| 2) фондъ возобновленія | 6.116.225 „ |
| 3) спеціальный запасный капиталъ | 5.031.054 „ |
| 4) Запасный капиталъ для покрытія потерь вслѣдствіе колебанія курса турецкихъ лиръ. | 107.178 „ |

Всего . . 12.046.791 фр.

Прочное финансовое положеніе Общества Анатолийской жел. дор. доказывается курсомъ его акцій, которыя, будучи выпущены по 300 фр., въ настоящее время котируются по 380 фр.

Стоимость всего принадлежащаго Обществу Анатолийской желѣзной дороги имущества опредѣляется въ 200.000.000 франковъ.

Стоимость имущества, принадлежащаго Обществу Анатолийской жел. дор.

Согласно отчету за 1900 годъ (представленъ общему собранію акціонеровъ 4-го мая 1901 года) имущество это слѣдующее:

Путь и сооруженія линіи Хайдаръ-Паша— Ангора	100.000.000 фр.
Путь и сооруженія линіи Эскишеиръ-Конія .	73.740.000 „
„ „ „ „ Гамидіэ—Ада-Базаръ	570.000 „
Новыя сооруженія на станціи Эскишеиръ .	1.086.000 „
Портъ и элеваторъ въ Дериндже	2.206.000 „
Портъ въ Хайдаръ-Пашѣ	873.000 „*)
Подвижной составъ	10.520.000 „
Инвентарь станціонныхъ сооруженій и же- лѣзнодорожныхъ мастерскихъ . . .	1.260.000 „
Склады и хранящіеся въ нихъ запасы . .	2.046.000 „

Доходность
дороги.

Километрическая доходность Анатолійской жел. дор.
за 1900 г. (12-й эксплуатаціонный годъ) выражалась
въ слѣдующихъ цифрахъ:

- 1) линія Хайдаръ-Паша—Ангора . . . 9.503 фр.
- 2) „ Эскишеиръ—Конія 4.158 „
- 3) „ Гамидіэ—Ада-Базаръ 11.977 „

*) 31-го декабря 1900 г. работы по постройкѣ порта въ Хайдаръ-Пашѣ
были только что начаты.

Въ сравненіи съ предыдущимъ (1899 г.) годомъ километрическая доходность линіи Хайдаръ-Паша—Ангора увеличилась на 2.342 франка, а линіи Эскишеиръ—Конія на 1.833 франка (линія Гамидіэ—Ада-Базаръ начала эксплуатироваться только 1-го ноября 1899 года).

Валовой доходъ въ 1900 году былъ слѣдующій:

- 1) линія Хайдаръ-Паша—Ангора . . 5.493.637 фр.
- 2) „ Эскишеиръ—Конія. . . . 1.850.966 „
- 3) „ Гамидіэ—Ада-Базаръ. . . . 107.798 „

Въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ валовой доходъ линіи Хайдаръ-Паша—Ангора увеличился на 1.353.574 фр., т. е. на 32,7%, а линіи Эскишеиръ—Конія на 815.747 фр., т. е. на 78,8%; по отношенію же ко всей линіи Анатолийской желѣзной дороги валовой доходъ возросъ на 2.169.320 фр., т. е. на 42%.

Доходъ, даваемый перевозкою пассажировъ, на Анатолийской дорогѣ довольно великъ, а именно на линіи Хайдаръ-Паша—Ангора онъ въ 1900 году достигалъ 29,3% всей валовой доходности, на линіи же Эскишеиръ—Конія—19,6%.

Весь валовой доходъ распредѣлялся въ 1900 году по слѣдующимъ статьямъ:

I. Линія Хайдаръ-Паша—Ангора.

	Общая сумма въ франк.	Про- центное отно- шеніе.
Пассажиры	1.608.354	29,3
Багажъ и собаки	42.777	0,8
Грузы большой скорости	211.570	3,9
Скотъ	12.109	0,2
Грузы малой скорости	3.604.691	65,6
Различные доходы	13.136	0,2
Всего	5.492.637	100

II. Линія Эскишеиръ—Конія.

Пассажиры	362.993	19,6
Багажъ и собаки	6.098	0,3
Грузы большой скорости	31.925	1,7
Скотъ	1.762	0,1
Грузы малой скорости	1.445.492	78,1
Различные доходы	2.695	0,2
Всего	1.850.965	100

III. Линія Гамидіэ—Ада-Вазаръ.

Пассажиры	37.992	35,2
Багажъ и собаки	1.170	1,1
Грузы большой скорости	4.279	4,0
Скотъ	642	0,6
Грузы малой скорости	62.341	57,8
Различные доходы	1.374	1,3
Всего	107.798	100

Сравнительно большой доходъ, получаемый съ пассажирскаго движенія на линіи Хайдаръ-Паша—Ангора, зависитъ отъ пригороднаго движенія на участкѣ Хайдаръ-Паша—Пендикъ, длиною всего 25 килом. Этотъ участокъ даетъ на пассажирскомъ движеніи болѣе 60% суммы, выручаемой за перевозку пассажировъ на всей линіи.

Пассажиры I класса составляютъ только 3,5% общаго числа; II класса—25%; III класса 68,5% и воинскіе чины—3% *).

Разсматривая доходность Анатолийской жел. дор. по мѣсяцамъ, оказывается, что наименѣе доходными мѣсяцами являются январь и февраль, въ мартѣ и апрѣлѣ доходность нѣсколько увеличивается, въ маѣ она еще возрастаетъ и приблизительно на одномъ уровнѣ (съ незначительнымъ уменьшеніемъ въ іюлѣ) держится до сентября. Въ сентябрѣ начинается вывозъ зерновыхъ хлѣбовъ, вслѣдствіе чего доходность сразу повышается и достигаетъ наибольшей цифры въ октябрѣ; затѣмъ начинаетъ постепенно понижаться, оставаясь однако до января на весьма высокомъ уровнѣ.

Количество грузовъ, перевезенныхъ 1900 году по Анатолийской жел. дор. въ тонна-километрахъ было слѣдующее: Количество перевезенныхъ грузовъ.

- | | |
|------------------------------|----------------------|
| 1) линія Хайдаръ-Паша—Ангора | 68.243.859 тон. кил. |
| 2) „ Эскишеиръ—Конія . . | 20.876.703 „ „ |
| 3) „ Гамидіэ—Ада-Базаръ . | 223.216 „ „ |

*) Эти данныя относятся къ періоду 1897—1900 г.г.

Расходы эксплуатации достигали въ 1900 году 3.502.115 франковъ и подраздѣлялись по статьямъ слѣдующимъ образомъ:

	Общая сумма въ франк.	Про- центное отно- шеніе.
Общіе расходы.	792.188	22,62
Служба движенія и коммерческая служба	536.039	15,31
Служба тяги	1.380.264	39,41
„ пути	793.624	22,66
Всего	3.502.115	100,00

Километрический расходъ на эксплуатацию въ 1900 г. достигъ 3393,5 франковъ.

Согласно отчету правленія за 1900 годъ движеніе поѣздовъ на всей линіи совершалось безъ перерыва, причемъ не произошло ни одного несчастнаго случая.

Общій пробѣгъ поѣздовъ достигъ за годъ — 1.231.390 километр., изъ которыхъ на линію Хайдаръ-Паша-Ангора пришлось 864.056 килом., на линію Эскишеиръ-Конія—357.629 килом. и на линію Гамидіэ-Ада-Базаръ—9.705 килом.

Въ 1900 году никакихъ новыхъ заказовъ подвижного состава не было сдѣлано.

Километри-
ческая га-
равтія.

Хотя доходность Анатолийской жел. дор. въ 1900 году сильно возрасла въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ, но все же доходность на километръ пути не достигла

суммы, гарантированной турецкимъ правительствомъ, вслѣдствіе чего послѣднее вынуждено было приплатить Обществу 5.715,936 фр. Сумма эта составила слѣдующимъ образомъ:

1) Для линіи Хайдаръ-Паша-Ангора километрическая доходность, гарантированная правительствомъ согласно условіямъ концессіи, составляетъ 14.252 фр. 83 сант.; дѣйствительная же доходность за 1900 годъ на километръ достигла только 9.502 фр. 83 сант., вслѣдствіе чего турецкому правительству пришлось приплатить на эту линію 2.721.743 фр.

2) Для линіи Эскишеиръ-Конія километрическая гарантія составляетъ 13.823 фр. 48 сант., дѣйствительная же доходность на километръ за 1900 годъ достигла только 4.159 фр. 47 сант., т. е. не было выработано 9.664 фр. 1 сант. на километръ; но по условіямъ концессіи на эту линію турецкое правительство, давъ гарантію въ 13.823 фр. на километръ, обязалось уплачивать не болѣе 6.734 фр. 30 сант. на километръ, т. е. на всю линію Эскишеиръ-Конія 2.994.193 фр. Слѣдовательно на всю линію Анатолійской жел. дор. турецкое правительство приплатило за 1900 годъ 5.715.936 фр.

Въ предыдущемъ 1899 году турецкому правительству пришлось приплатить гарантіи 7.071.516 фр., т. е. на 1.250.000 фр. больше. Но самымъ удачнымъ по доходности за первые 12 лѣтъ оказался 1897 г., когда турецкому правительству пришлось приплатить гарантіи только 2.622.386 фр., хотя эксплуатировалась уже вся линія до Ангоры и Коніи. Такое повышеніе доходности

въ этомъ году явилось результатомъ перевозки большого количества военныхъ грузовъ.

Въ 1901 году приплата гарантіи на линію Хайдаръ-Паша-Ангора достигла всего 756.000 фр., а въ 1902 г.— 140.000 фр. Только на Конійскую линію правительству по прежнему приходилось платить maximum гарантіи, т. е. 3.000.000 фр.

Въ текущемъ 1903 году, вслѣдствіе особенно большого количества военныхъ грузовъ, Анатолійская желѣзная дорога вѣроятно потребуетъ весьма небольшой приплаты гарантіи.

Исправная уплата километрической гарантіи обезпечена димами санджаковъ Исмидъ, Эртогруль, Кутайя, Ангора, Требизондъ и Гумушхане, причемъ завѣдуетъ сборомъ этихъ налоговъ и уплачиваетъ изъ нихъ слѣдующую сумму правленіе турецкаго государственнаго долга (*Dette Publique*). Благодаря этому въ уплатѣ гарантіи Обществу Анатолійской дороги задержекъ не происходитъ.

Общество Анатолійской дороги, вслѣдствіе своего прекраснаго финансоваго состоянія, нерѣдко само приходитъ на помощь турецкому правительству въ тѣхъ случаяхъ, когда послѣднее нуждается въ деньгахъ. Такъ напримѣръ въ активѣ Общества къ 1-го января 1901 года числился авансъ въ 455.000 фр., выданный турецкому министерству финансовъ, а также сумма въ 648.295 фр., представляющая собою участіе Общества въ двухъ авансахъ, выданныхъ Имперскимъ Оттоманскимъ Банкомъ.

IV.

Экономическое значеніе Анатолійской жел. дор. и успѣхи германской торговли въ Малой Азіи.

Экономическое вліяніе мало-азіятскихъ жел. дорогъ. — Экономическое вліяніе Ангорской линіи. — Мѣропріятія правленія Анатолійской жел. дор. — Портъ Хайдаръ-Паша. — Коммерческія агентства Анатолійской ж. д. — Вліяніе уменьшеннаго тарифа. — Оффиціальная дѣятельность агентствъ. — Существованіе неоффиціальной дѣятельности. — Значеніе агентствъ. — Статистическія данныя агентствъ въ Чумрѣ и въ Нигде. — Грузооборотъ Анатолійской жел. дор. и главнѣйшія статьи ввоза и вывоза. — Успѣхи германской торговли. — Причины этихъ успѣховъ. — *Deutsche Levante-Linie*. — Мнѣніе французскаго консула въ Ангорѣ о будущности германской торговли въ Малой Азіи.

По весьма распространенному мнѣнію, развитіе рельсовой сѣти въ Азіятской Турціи даетъ турецкому правительству очень немного выгодъ, далеко не окупающихъ тѣ крупныя расходы, которые падаютъ на государственный бюджетъ въ видѣ уплаты километрической гарантіи желѣзнодорожнымъ обществамъ. Дѣйствительно, при разсмотрѣніи статей государственныхъ расходовъ Турціи за послѣднее десятилѣтіе (1890—1900 г. г.), оказывается, что ежегодно турецкому правительству приходилось уплачивать желѣзнодорожнымъ

обществамъ значительную сумму, представляющую собою разность между гарантированной правительствомъ доходностью желѣзнодорожныхъ линій и ихъ дѣйствительною доходностью. Въ послѣдніе годы десятилѣтія эта сумма достигала 18—20 милліоновъ франковъ, причемъ на долю азіатскихъ линій приходилось 10—12 мил. франк. *)

Однако, при всестороннемъ изученіи вопроса объ экономическомъ значеніи турецкихъ желѣзныхъ дорогъ, выясняется, что мнѣніе объ убыточности желѣзнодорожныхъ линій для Турціи мало обосновано, въ особенности по отношенію къ Анатолійской желѣзной дорогѣ.

Выводить заключеніе о такой убыточности на основаніи только ежегодныхъ приплатъ километрической гарантіи нельзя, такъ какъ надо принять во вниманіе также и ростъ экономического благосостоянія страны и являющееся прямымъ слѣдствіемъ этого роста увеличеніе государственныхъ доходовъ.

Экономическое вліяніе мало-азіатскихъ желѣзныхъ дорогъ

Къ сожалѣнію отсутствіе точныхъ статистическихъ данныхъ не позволяетъ нарисовать полную картину того вліянія, которое оказываютъ турецкія желѣзно-

*) Неблагопріятнымъ для турецкаго правительства, но неизбѣжнымъ обстоятельствомъ является увеличеніе приплачиваемой гарантіи въ неурожайные года, т. е. когда финансовое положеніе Турціи бываетъ особенно затруднительнымъ. Происходитъ это вслѣдствіе того, что главнымъ грузомъ на турецкихъ желѣзныхъ дорогахъ являются зерновые хлѣба, уменьшеніе количества которыхъ въ неурожайные годы сразу понижаетъ доходность дорогъ и слѣдовательно увеличиваетъ приплату километрической гарантіи.

дорожныя линіи на экономическое положеніе страны. Однако и тѣ немногія свѣдѣнія, которыя имѣются объ экономическомъ вліяніи Смирнскихъ и Анатолійской желѣзныхъ дорогъ все же достаточны, чтобы убѣдиться въ томъ, что развитіе желѣзнодорожной сѣти въ Малой Азіи не убыточно, а выгодно для турецкаго правительства.

Однимъ изъ важнѣйшихъ прямыхъ налоговъ въ Турціи являются димы (dîmes), т. е. десятинный сборъ съ продуктовъ земледѣлія. Постройка желѣзныхъ дорогъ, создавая удобныя пути сообщенія для вывоза этихъ продуктовъ, сильно вліяетъ на увеличеніе площади воздѣлываемой земли, а это въ свою очередь сейчасъ же отражается на увеличеніи димовъ.

Такъ напримѣръ въ Смирнскомъ вилайетѣ въ 1890 году поступило десятиннаго сбора 589.469 тур. фунт. или 13.577.787 франковъ, а въ 1897 году, послѣ развитія рельсовой сѣти, поступило десятиннаго сбора 871.000 тур. фунт., или 20.033.000 франк., т. е. на 6 милліон. франковъ болѣе.

Еще интереснѣе сопоставленіе общей суммы государственныхъ доходовъ, поступавшихъ со Смирнскаго вилайета ранѣ постройки Айдинской и Кассабской желѣзнодорожныхъ линій, съ суммою тѣхъ же доходовъ, поступившихъ въ 1890 году. Оказывается, что до постройки желѣзныхъ дорогъ въ Смирнскомъ вилайетѣ доходы его достигали всего 3.680.000 фр., а въ 1890 году они выразились въ суммѣ 46.000.000 франковъ, т. е. возрасли въ $12\frac{1}{2}$ разъ.

Экономическое влияние Ангорской линіи.

Линія Хайдаръ-Паша—Ангора пересѣкаетъ санджаки Исмидъ, Эртогрулъ, Кутайя и Ангора. Димами съ этихъ санджаковъ обезпечивается исправная уплата турецкимъ правительствомъ километрической гарантіи на Ангорскую линію. Взиманіе десятиннаго сбора (димовъ) съ этихъ четырехъ санджаковъ, согласно условіямъ концессіи, возложено на управленіе „Dette Publique“, вслѣдствіе чего и имѣются точныя статистическія данныя о размѣрахъ десятиннаго сбора за каждый годъ (съ 1889 года). Эти данныя весьма интересны, такъ какъ онѣ касаются областей, непосредственно обслуживаемыхъ желѣзнодорожной линіей.

Размѣръ десятиннаго сбора съ санджаковъ Исмидъ Эртогрулъ, Кутайя и Ангора за десятилѣтіе былъ слѣдующій: *)

въ 1889—1890 году	131.426 тур. лиръ **).
„ 1890—1891 „	123.824 „ „
„ 1891—1892 „	183.345 „ „
„ 1892—1893 „	198.261 „ „
„ 1893—1894 „	195.008 „ „
„ 1894—1895 „	136.606 „ „
„ 1895—1896 „	171.733 „ „
„ 1896—1897 „	142.010 „ „
„ 1897—1898 „	203.613 „ „
„ 1898—1899 „	204.915 „ „
„ 1899—1900 „	250.583 „ „

Обыкновенно общая сумма димовъ въ каждомъ санджакѣ внутри Малой Азіи, внѣ вліянія желѣзно-

*) W. von Pressel Les chemins de fer en Turquie d'Asie. Стр. 21—22

**) 1 тур. лира—23 франка.

дорожныхъ линій, возрастаетъ весьма незначительно. Бываютъ колебанія въ зависимости отъ урожая, но въ среднемъ размѣръ десятиннаго сбора остается почти неизмѣннымъ.

Совсѣмъ другое явленіе мы наблюдаемъ въ санджакахъ Исмидъ, Эртогруль, Кутайя и Ангора.

Изъ приведенной таблицы видно, что послѣ постройки линіи общая сумма димовъ начинаетъ быстро возрастать. Неурожайные года также вызываютъ уменьшеніе димовъ, но значительно болѣе въ слабой степени, нежели раньше. Въ такіе исключительно неблагоприятные годы, какъ 1897, десятинный сборъ хотя и уменьшился, но все же превысилъ тотъ средній уровень (130.000 тур. лиръ), на которомъ онъ стоялъ до проведенія Ангорской линіи.

Въ общемъ ежегодный десятинный сборъ съ четырехъ санджаковъ увеличился послѣ проведенія Ангорской линіи на 120.000 тур. лиръ или на 2.760.000 фр., а за весь 11-лѣтній періодъ турецкое правительство получило димовъ съ этихъ санджаковъ на 12 мил. франковъ болѣе, чѣмъ оно получило бы ихъ, если бы Ангорская дорога не была построена. Между тѣмъ за тотъ же одиннадцатилѣтній періодъ турецкое правительство приплатило километрической гарантіи на линію Хайдаръ-Паша-Ангора—26 милл. фр. Такимъ образомъ истинная приплата равняется всего 14 милл. фр. Но и на эту послѣднюю сумму нельзя смотрѣть, какъ на убытокъ турецкаго правительства за 11 лѣтъ эксплоатации Ангорской линіи, такъ какъ кромѣ димовъ возрасли еще налоги на барановъ (агнанъ) и вообще

на скотоводство, которое, вследствие облегчившагося вывоза его продуктовъ, не могло не увеличиться.

Кромѣ того надо замѣтить, что приведенныя данныя относительно возрастанія димовъ касались только четырехъ санджаковъ, пересѣченныхъ желѣзнодорожною линією; а нѣтъ сомнѣнія, что вліяніе рельсоваго пути распространилось и на смежныя санджаки, гдѣ десятинный сборъ также увеличился.

Въ 1900 году приплата километрической гарантіи на Ангорскую линію выразилась въ суммѣ всего 2.721.000 фр., т. е. увеличеніе димовъ въ четырехъ санджакахъ съ избыткомъ покрыло эту сумму. Въ 1901 и въ 1902 годахъ, когда приплата гарантіи достигла всего 756.000 и 140.000 франковъ, существованіе Ангорской линіи дало уже значительный доходъ турецкому правительству.

Несомнѣнно, что если бы возможно было получить статистическія данныя относительно всѣхъ раіоновъ, обслуживаемыхъ Анатолійскою жел. дор., то вездѣ оказалось бы, что приплата гарантіи компенсируется возрастаніемъ сбора прямыхъ и косвенныхъ налоговъ съ соотвѣтственныхъ областей.

Мѣропріятія
правленія
Анатолій-
ской жел.
дор.

Исключительное экономическое вліяніе и значеніе Анатолійской жел. дороги является слѣдствіемъ особыхъ мѣропріятій правленія дороги, благодаря которымъ облегчается ввозъ и вывозъ въ начальномъ пунктѣ дороги, расширяется раіонъ, обслуживаемый желѣзнодорожною линією и усиливается вліяніе ея на экономическія условія быта туземнаго населенія.

Облегченіе ввоза на Анатолійскую жел. дор. и вы-

воза съ нея достигнуто устройствомъ порта въ Хайдаръ-Пашѣ, начальномъ пунктѣ желѣзнодорожной линіи.

Концессія на сооруженіе и эксплуатацію въ Хай-<sup>Портъ Хай-
даръ-Паша.</sup>даръ-Пашѣ порта, набережныхъ, доковъ и складовъ была дарована обществу Анатолійской жел. дор. султанскимъ фирманомъ отъ 8 (20) апрѣля 1899 года. Согласно условіямъ концессіи общество Анатолійской дороги приняло на себя обязательство, въ продолженіе трехъ лѣтъ со дня утвержденія плановъ, окончить работы по постройкѣ порта, причемъ стоимость этихъ работъ была исчислена въ 7 милл. фр. По концессіи общество получило право принудительнаго отчужденія всякой частной собственности въ районѣ строящагося порта и право безвозмезднаго занятія въ районѣ порта всей территоріи, принадлежащей турецкому правительству. Вся территорія, созданная путемъ засыпки водной площади и постройки сооружений, поступаетъ въ полную собственность общества. Всѣ сборы, которые будутъ взыматься за пользованіе портомъ и его сооружениями, будутъ поступать обществу, безъ всякихъ отчисленій въ пользу турецкаго правительства. Последнее, за дарованныя обществу Анатолійской дороги права, будетъ получать ежегодно, со времени открытія порта для эксплуатаціи, 35.500 франковъ, причемъ эта сумма, по взаимному соглашенію правительства и общества, можетъ быть и увеличена, когда, вслѣдствіе развитія желѣзнодорожной сѣти, доходы порта въ Хайдаръ-Пашѣ сильно возрастуть.

Концессія на портъ въ Хайдаръ-Пашѣ прекращаетъ свою дѣйствительность одновременно съ окончаніемъ

срока концессіи на Анатолійскую жел. дор., т. е., согласно послѣднему соглашенію, въ 2001 году.

Портъ Хайдаръ-Паша, по своимъ естественнымъ свойствамъ, не представляетъ удобной стоянки для судовъ, такъ какъ онъ находится, собственно говоря, уже не на Босфорѣ, а въ Мраморномъ морѣ, почему онъ совершенно открытъ дѣйствию наиболѣе опаснаго з.-ю.-з. вѣтра. Уже небольшой вѣтеръ этого направленія разводитъ въ Хайдаръ-Пашѣ волненіе, препятствующее разгрузкѣ и нагрузкѣ судовъ. Для устраненія этого недостатка пришлось построить волноломъ, длиною 300 сажень, прикрывающій портъ. Набережныя выдвинуты въ море на 90 сажень, а молъ—на 180 сажень. Всего засыпано водяной площади около 25.000 кв. саж.

Работы стали производиться въ сентябрѣ 1900 года. Въ концѣ 1901 года была открыта для эксплуатаціи часть новаго мола. Осенью 1902 года уже былъ открытъ для пользованія самый портъ, а лѣтомъ 1903 года всѣ работы по сооружеію порта были совершенно закончены.

Благодаря постройкѣ порта въ Хайдаръ-Пашѣ, прибытіе и отбытіе грузовъ Анатолійской жел. дор. существенно облегчилось. Поѣзда разгружаются и нагружаются прямо съ судовъ, подходящихъ вплотную къ набережнымъ, по которымъ проложены рельсовые пути. Для храненія грузовъ, почему либо остающихся въ портѣ, имѣются прекрасно оборудованные склады.

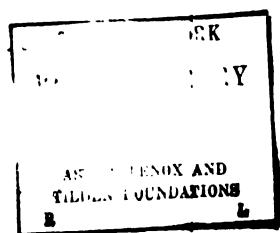
За послѣднее время общество Анатолійской жел. дор. стало хлопотать о приобрѣтеніи набережныхъ въ Константинополь, нынѣ принадлежащихъ французской компаніи. Если этотъ планъ общества осуществится,

—

u.

—

—



то въ рукахъ нѣмцевъ окажутся набережныя и портовые сооруженія на обоихъ берегахъ Босфора и тогда германской торговлѣ могутъ быть предоставлены такія преимущества, которыя сдѣлаютъ невозможной всякую борьбу съ ней торговлѣ другихъ націй.

Главнѣйшими изъ мѣропріятій, съ помощью которыхъ расширяется районъ, обслуживаемый желѣзнодорожной линіей и усиливается вліяніе ея на экономическій бытъ страны, являются учрежденіе коммерческихъ агентствъ внѣ линіи желѣзной дороги, установленіе особыхъ пониженныхъ тарифовъ для грузовъ слѣдующихъ въ пункты расположенія агентствъ и обратно, и мѣры, принимаемыя для поднятія земледѣлія въ странѣ, посредствомъ распространенія усовершенствованныхъ земледѣльческихъ орудій и высокихъ сортовъ сѣмянъ.

Коммерческія агентства Анатолійской желѣзной дороги расположены главнымъ образомъ въ торговыхъ центрахъ, ближайшихъ къ конечнымъ станціямъ дороги—Ангорѣ и Коніи. Кромѣ того эти агентства находятся въ Мерсинѣ, Смирнѣ, Динерѣ (конечная станція Смирна-Айдинской жел. дор.) и въ Изникѣ (Никея).

Коммерческія агентства Анатолійской жел. дор.

Къ 1-му января 1902 года имѣлось 23 коммерческихъ агентства, изъ которыхъ четыре—контрольныхъ.

Агентства эти были расположены въ слѣдующихъ пунктахъ:

Изникъ (Никея), Бей-Базаръ, Черкешъ, Чангри, Каледжикъ (контрольн. агентство), Кепри-Кіой (контрольн. агентство), Юзгатъ, Киршеиръ, Невшеиръ, Кей-
 рія, Аксерай, Нигде, Эрегли, Карабунаръ (контрольн.

агентство), Караманъ, Чумра (контрольн. агентство), Сейдишеиръ, Бейшеиръ, Карагачъ, Динеръ, Смирна, Мерсина.

Наибольшее удаленіе агентствъ отъ линіи желѣзной дороги (не принимая во вниманіе портовые города) составляетъ 110—125 верстъ. Всѣ эти агентства основаны были не сразу, а постепенно, по мѣрѣ того какъ обнаруживалась въ нихъ надобность. Въ 1900 году открыты были агентства въ Черкешѣ (къ сѣверу отъ Ангоры, въ вилайетѣ Кастамуни) и въ Мерсинѣ.

Главная обязанность агентства—свидѣтельствовать, что грузъ, перевезенный по Анатолійской жел. дор. и предназначенный къ доставленію въ пунктъ нахождения агентства, дѣйствительно туда доставленъ, а также выдавать удостовѣренія о происхожденіи груза, отправляемого изъ пункта нахождения агентства или изъ ближайшихъ окрестностей на одну изъ станцій Анатолійской дороги для перевозки по этой дорогѣ. Ко всѣмъ грузамъ, отправляемымъ изъ Хайдаръ-Паши, Исмида или Дериндже въ одинъ изъ пунктовъ нахождения агентства или обратно, примѣняется особый уменьшенный тарифъ (официальное наименованіе этого тарифа—*„tarif exceptionnel provisoire“*, обыкновенно же онъ называется просто *„tarif réduit“*). Благодаря этому тарифу, уменьшающему стоимость перевозки по желѣзной дорогѣ, цѣна товара на конечной станціи и въ мѣстахъ расположенія ближайшихъ агентствъ оказывается почти одинаковой, такъ какъ стоимость колесной, а большею частью, вьючной перевозки отъ станціи до пункта назначенія возмѣщается скидкой съ обыкновеннаго тарифа. Точно также

перевозка зерновыхъ хлѣбовъ, составляющихъ главный предметъ вывоза изъ Малой Азіи, обходится одинаково, какъ изъ мѣстностей, непосредственно примыкающихъ къ желѣзной дорогѣ, такъ и удаленныхъ отъ нея, но пользующихся, благодаря удостовѣреніямъ коммерческаго агентства, уменьшеннымъ тарифомъ.

Такимъ образомъ система уменьшеннаго тарифа, примѣняемаго съ помощью агентствъ, значительно расширяетъ районъ, обслуживаемый Анатолійской желѣзной дорогой.

Съ какою силою уменьшенный тарифъ, такъ ска- Вліяніе
уменьшен-
наго тарифа. зать, притягиваетъ грузы къ Анатолійской дорогѣ, показываетъ слѣдующій фактъ. Одно изъ коммерческихъ агентствъ Анатолійской жел. дор. находится въ Динерѣ, конечномъ пунктѣ Смирна-Айдинской желѣзной дороги, отстоящемъ отъ Смирны въ разстояніи 345 километровъ. Отъ Динера идетъ дорога въ Афіунъ Кара-Гиссаръ, находящійся въ разстояніи 80 килом. отъ Динера. Отъ Афіунъ-Кара-Гиссара по линіи Анатолійской желѣзной дороги до Хайдаръ-Паши 477 килом., а до ближайшаго порта Дериндже—393 килом. Слѣдовательно грузы, слѣдующіе изъ Динера въ Смирну по Айдинской линіи, проходятъ путь болѣе короткій, чѣмъ грузы, идущіе изъ Афіунъ-Кара-Гиссара въ Хайдаръ-Пашу и даже въ Дериндже. Между тѣмъ наблюдается странное явленіе, а именно зерновые хлѣба изъ окрестностей Динера, къ сторонѣ Афіунъ-Кара-Гиссара, частью идутъ на Айдинскую дорогу, а частью везутся въ Афіунъ-Кара-Гиссаръ, гдѣ сдаются на Анатолійскую дорогу. Объясняется это явленіе тѣмъ, что доставка до Афіунъ-Кара-Гиссара

и перевозка по Анатолийской дорогѣ до Дериндже, благодаря уменьшенному тарифу, обходится нѣсколько дешевле, чѣмъ перевозка прямо отъ Динера до Смирны по Айдинской дорогѣ, не примѣняющей уменьшеннаго тарифа. Такимъ образомъ Анатолийская дорога притягиваетъ къ себѣ грузы даже изъ мѣстностей, непосредственно обслуживаемыхъ сосѣдними линіями.

Однако и съ помощью сильно уменьшеннаго тарифа Анатолийская дорога можетъ привлекать къ себѣ громоздкіе грузы только изъ мѣстностей удаленныхъ на 100—150 верстъ; на большемъ разстояніи стоимость перевозки дистанціи желѣзной дороги дѣлается уже такъ велика, что никакія скидки съ тарифа не могутъ ее окупить. Конечно, цѣнные и маловѣсные товары могутъ идти на желѣзнодорожную линію и за 200—300 верстъ. Товары, ввозимые въ Малую Азію, принадлежатъ главнымъ образомъ (мануфактура) къ послѣдней категоріи, почему они, пользуясь уменьшеннымъ тарифомъ, могутъ проникать далеко внутрь страны.

Официальная дѣятельность агентствъ.

Дѣятельность коммерческихъ агентовъ Анатолийской жел. дор., однако, не ограничивается однимъ свидѣтельствомъ приходящихъ грузовъ и выдачей удостовѣреній уходящимъ. Они во первыхъ, собираютъ самыя полныя статистическія свѣдѣнія о находящихся въ ихъ вѣдѣніи округахъ. Кромѣ того нѣкоторые изъ агентствъ имѣютъ небольшіе склады усовершенствованныхъ земледѣльческихъ орудій, продаваемыхъ мѣстному населенію на очень льготныхъ условіяхъ. Тѣ же агентства по очень скромнымъ цѣнамъ продаютъ туземному насе-

ленію сѣмяна высшихъ сортовъ зерновыхъ хлѣбовъ, американскаго хлопчатника и т. п. Чтобы побѣдить упорное нежеланіе туземцевъ вводить какія либо улучшенія въ своемъ сельскомъ хозяйствѣ, агентства, съ разрѣшенія завѣдующаго коммерческой службой, предоставляютъ временныя льготы тѣмъ изъ жителей, которые приобрѣли земледѣльческія орудія или сѣмена. Льготы эти обыкновенно касаются скидки съ тарифовъ при отправкѣ хлѣба по желѣзной дорогѣ.

Но, по словамъ самихъ агентовъ, всѣ ихъ старанія по распространенію усовершенствованныхъ земледѣльческихъ орудій и вообще по введенію болѣе рациональныхъ приѣмовъ обработки земли, вслѣдствіе невѣжества и косности туземнаго населенія, приносятъ пока очень скромные плоды.

Въ неурожайныя годы или при какихъ либо стихійныхъ бѣдствіяхъ, правленіе дороги поручаетъ агентамъ выдавать ссуды наиболѣе потерпѣвшимъ.

Но всѣ эти функціи выполняютъ не всѣ коммерческія агентства, а только тѣ, гдѣ агенты пользуются довѣріемъ правленія дороги, что зависитъ отъ ихъ личныхъ способностей, повидимому, скоро встрѣчающихъ должную оцѣнку. Впрочемъ, самое лучшее для служащихъ Анатолійской дороги—это принадлежать къ нѣмецкой національности; такія лица пользуются полнымъ довѣріемъ своего начальства. Однако, среди коммерческихъ агентовъ нѣмцевъ очень мало.

Дѣятельность контрольныхъ агентствъ ограничивается отмѣткой на товарныхъ накладныхъ, что грузъ дѣйствительно прослѣдовалъ черезъ данный пунктъ.

Никакихъ другихъ обязанностей на контрольные агентства, какъ кажется, не возлагается, почему должности контрольныхъ агентовъ оплачиваются хуже, чѣмъ должности прочихъ коммерческихъ агентовъ.

Персоналъ агентства ограничивается однимъ агентомъ, получающимъ отъ правленія дороги всего 6 тур. лиръ (около 51 руб.) въ мѣсяцъ, но кромѣ того агенты получаютъ небольшое установленное вознагражденіе за выдачу удостовѣреній на отправляемый грузъ.

Официальная дѣятельность коммерческихъ агентовъ Анатолійской жел. дор. заключается въ операціяхъ съ грузами и въ нѣкоторыхъ случаяхъ въ поощреніи развитія земледѣлія. Высшіе представители администраціи дороги рѣшительно меня увѣряли, что другихъ обязанностей никто изъ агентовъ и не имѣетъ.

Существованіе неофициальной дѣятельности агентствъ.

Однако, при личномъ знакомствѣ съ нѣкоторыми изъ агентовъ (во время поѣздки внѣ линіи желѣзной дороги мнѣ приходилось останавливаться и проводить по нѣсколько дней у агентовъ, къ которымъ я имѣлъ рекомендательныя письма отъ Оттоманскаго банка), мнѣ пришлось натолкнуться на факты, наводящіе на мысль, что существуетъ и неофициальная дѣятельность агентовъ, тщательно однако скрываемая. Такъ напримѣръ, агенты собираютъ статистическіе свѣдѣнія, имѣющія не экономическое, а только военное значеніе (свѣдѣнія о всѣхъ дорогахъ, о степени проходимости ихъ для колесныхъ обозовъ и т. п.). Болѣе же всего меня убѣдило въ существованіи неофициальной дѣятельности агентовъ, случайно попавшаяся мнѣ на глаза въ домѣ одного изъ такихъ агентовъ инструкція на

французскомъ языкѣ для телеграфированія и перехватыванія депешъ. Инструкція эта въ видѣ небольшой брошюры, содержала описаніе телеграфнаго аппарата, руководство къ телеграфированію и перехватыванію депешъ и нѣсколько телеграфныхъ азбукъ. На обложкѣ имѣлась помѣтка: „секретно“ и было напечатано, что эта инструкція предназначена для коммерческихъ агентовъ Анатолійской жел. дор. Къ сожалѣнію, эта инструкція находилась у меня въ рукахъ менѣе двухъ минутъ, такъ что я не успѣлъ съ нею основательно ознакомиться. Вошедшій въ комнату агентъ увидѣвъ, что эта инструкція лежитъ около меня на столѣ, сильно смутился и поспѣшилъ взять ее. На разспросы мои по поводу этой брошюры, онъ мнѣ прямо отвѣтилъ, что не имѣетъ права дать какихъ либо разъясненій.

Доказательство того, что Анатолійская жел. дор. въ лицѣ своей администраціи служитъ германскому правительству для сбора всѣхъ необходимыхъ ему свѣдѣній о Малой Азіи, мнѣ кажется, имѣется въ фактѣ отсутствія германскихъ консуловъ внутри Малой Азіи. При большемъ развитіи нѣмецкой торговли въ этой странѣ, Германія конечно учредила бы нѣсколько консульствъ, если бы функціи этихъ консульствъ не исполнялись бы вполнѣ исправно администраціей Анатолійской дороги.

Значеніе коммерческихъ агентствъ Анатолійской дороги въ жизни туземнаго населенія понятно изъ сбора ихъ дѣятельности. Какъ мнѣ говорили сами агенты, открытіе агентства въ какомъ либо пунктѣ часто соз-

Значеніе
агентствъ..

давало ввозную и вывозную торговлю въ той мѣстности, гдѣ раньше торговыхъ оборотовъ почти не было.

Контрольное
агентство
въ Чумрѣ. Какъ быстро развивается торговля подѣ вліяніемъ желѣзнодорожной линіи и агентствъ, увеличивающихъ сферу вліянія этой линіи, видно изъ слѣдующихъ цифровыхъ данныхъ, показывающихъ ввозъ и вывозъ, зарегистрированный контрольнымъ агентствомъ въ Чумрѣ (цифры эти выписаны мною лично изъ книгъ агентства)

1899 годъ.	Ввозъ (въ киле) *)	Вывозъ (въ киле) *)
Сентябрь	2.715	585
Октябрь	итогъ не под- ведень	6.067
Ноябрь	10.513	12.810
Декабрь	3.537	11.530
Всего	21.285	30.992
1900 годъ.		
Январь	4.071	5.605
Февраль	1.206	1.660
Мартъ	1.605	9.160
Апрѣль	4.504	33.160
Май	2.641	600
Іюнь	11.021	555
Іюль	3.137	1.146
Августъ	8.823	2.675
Сентябрь	4.731	3.118
Октябрь	8.563	21.332
Ноябрь	2.019	19.901
Декабрь	1.715	12.810
Всего за 1900 годъ .	54.036	111.722

*) Караманское киле—13 пуд. 12 фунт.

1901 годъ.	Ввозъ (въ киле).	Вывозъ (въ киле).
Январь	2.210	1.640
Февраль	3.534	1.934
Мартъ	2.640	1.107
Апрѣль	8.113	1.188
Май	3.591	1.000
Юнь	3.814	20.519
Юль	14.876	33.118
Августъ	8.128	24.285
Сентябрь	13.033	35.744
Октябрь	11.445	57.517
Ноябрь (2 нед.). . .	6.000	70.000

Всего за 10¹/₂ мѣ-

сяцевъ 1901 г. . . 77.374 248.052

Такимъ образомъ ввозъ за 10¹/₂ мѣсяцевъ 1901 года уже въ полтора раза превысилъ ввозъ за весь 1900 годъ. Еще въ большей степени возросъ вывозъ, превывсившій въ 1901 году вывозъ предыдущаго года въ 2 раза. Если же мы сопоставимъ важнѣйшіе по вывозу мѣсяцы: сентябрь, октябрь и ноябрь, то окажется, что въ 1899 году общая сумма вывоза за эти мѣсяцы выразилась въ 19.462 киле, въ 1900 году—44.421 киле и наконецъ за 2¹/₂ мѣсяца 1901 года—163.261 киле, т. е. за два года вывозъ увеличился въ 8 разъ.

Еще интереснѣе данныя о коммерческомъ агентствѣ Анатолійской жел. дор. въ Нигде, главномъ городѣ самаго восточнаго санджака Конійскаго вилайета.

Агентство
въ Нигде.

Нигде лежитъ въ разстояніи 175 килом. отъ Мерсины, оживленнаго порта на Средиземномъ морѣ, и въ разстояніи около 250—300 килом. отъ Коніи. *) Такъ какъ отъ Коніи до Хайдаръ-Паши 750 килом. по желѣзной дорогѣ, то принимая во вниманіе громадную разницу въ тарифахъ пароходнаго и желѣзнодорожнаго сообщеній, а также большую близость Нигде къ Мерсинѣ, чѣмъ къ Коніи, можно было бы не сомнѣваться, что вся ввозная и вывозная торговля Нигде идетъ черезъ Мерсину. Дѣйствительно до 1897 года это такъ и было, но только торговля Нигде была самая ничтожная. Въ 1897 году въ Нигде было учреждено коммерческое агентство Анатолійской дороги и слѣдовательно этотъ городъ попалъ въ сферу вліянія уменьшеннаго тарифа. Какъ только это событіе совершилось, такъ между Нигде и Коніей сейчасъ же установился правильный и все возрастающій товарообмѣнъ и этотъ захолустный городокъ Малой Азіи сразу ожилъ.

Обороты коммерческаго агентства Анатолійской ж. д. въ Нигде.

Годъ.	Ввозъ. Въ килограммахъ.	Вывозъ.
1897	125.896	90.900
1898	146.442	153.700
1899	206.684	110.699
1900	188.156	179.800
1901 (11 мѣсяцевъ) .	217.844	242.800

*) Отъ Нигде до Коніи 250 кил. черезъ Карабунаръ и 300 кил. черезъ Карамацъ; первая дорога идетъ черезъ солончаковое болото и поэтому ею можно пользоваться только въ сухое время года.

Общая цѣнность товаровъ, ввезенныхъ черезъ посредство агентства, опредѣлялась въ 1901 году въ 1.400.000 франковъ, а вывезенныхъ въ 1.200.000 франковъ. Обыкновенно въ вывозѣ занимаютъ первое мѣсто зерновые хлѣба, но въ виду дальности разстоянія, отдѣляющаго Нигде отъ Коніи, на долю зерновыхъ хлѣбовъ падаетъ всего около 18% всей суммы вывоза изъ Нигде; первое мѣсто въ вывозѣ принадлежитъ адрагантовой камеди.

Но для того, чтобы оцѣнить торговое значеніе Анатолійской дороги для всей Малой Азіи, надо обратиться къ даннымъ о количествѣ грузовъ, перевезенныхъ по всѣмъ линіямъ этой дороги.

Среди товаровъ, вывезенныхъ изъ Малой Азіи, Грузооборотъ Анатолійской жел. дор. и главнѣйшія статьи ввоза и вывоза. первенствующую роль играютъ безспорно зерновые хлѣба, на долю которыхъ приходится болѣе половины всего грузооборота дороги. Въ 1889 году было вывезено зерновыхъ хлѣбовъ по линіи Хайдаръ-Паша-Ангора 35 милліоновъ килограмм., а по линіи Эскишеиръ-Конія—11 милл. килогр., т. е. всего 46 милл. килогр. Въ 1900 году по первой линіи было вывезено 128 милл. килогр., а по второй — 55 милл. килогр. т. е. всего 183 милл. килогр. *). Такимъ образомъ въ одинъ годъ вывозъ зерновыхъ хлѣбовъ увеличился въ четыре раза.

Второе мѣсто (по вѣсу) среди вывезенныхъ грузовъ

*) Эти цифры, равно какъ и всѣ другія, относящіяся къ перевезеннымъ по Анатолійской дорогѣ грузамъ, могутъ считаться вполне достоверными, такъ какъ онѣ основаны на документальныхъ данныхъ.

занимають руды: 20 милл. килогр. въ 1899 году и 56 милл. кил. въ 1900 году. Далѣ идетъ строевой лѣсъ: 7 милл. килогр. въ 1899 году и 12 милл. кил. въ 1900 г.; шерсть 7 милл. кил. (въ 1889 и въ 1900 гг. количество вывезенной шерсти почти не измѣнилось;) фрукты, не считая винограда,—5 мил. кил.; виноградъ— въ 1899 году 1 милл. килогр. и въ 1900 г. 4 милл. килогр.; овощи (сухія и свѣжія) въ 1899 г. 4 милл. кил., въ 1900 г. 5 милл. кил. и т. д.

По ввозу первое мѣсто (по вѣсу) принадлежитъ сахару: 7 милл. килогр. въ 1899 г. и 6 милл. кил. въ 1900 г.; керосинъ $3\frac{1}{2}$ милл. кил. въ 1899 г. и 6 мил. кил. въ 1900 г.; мануфактурные товары 4 милл. кил. въ 1899 г. и 5 милл. кил. въ 1900 г. и т. д.

Эти громадныя цифры, показывающія современные торговые обороты районовъ Малой Азіи, обслуживаемыхъ Анатолійскою жел. дор., выясняютъ какой могучій экономическій переворотъ произвела эта дорога во внутреннихъ областяхъ малоазіатскаго плоскогорія, ранѣе, за отсутствіемъ удобныхъ путей сообщенія, почти не принимавшихъ участія во внѣшней торговлѣ Турціи.

Успѣхи германской торговли и причины этихъ успѣховъ.

Но понеся труды по возрожденію экономической жизни во внутреннихъ областяхъ Малой Азіи, Германія за то болѣе всѣхъ другихъ странъ воспользовалась и плодами этого возрожденія. Въ 1880 году всѣ торговые обороты Германіи съ Турціей оцѣнивались всего въ $8\frac{1}{2}$ милл. франковъ, а въ 1900 году они превысили уже 80 милліоновъ фр., т. е. удесятерились за 20 лѣтъ.

Въ центрѣ Малой Азіи базары буквально переполнены произведеніями нѣмецкой промышленности.

Администрація Анатолійской желѣзной дороги легко можетъ способствовать распространенію нѣмецкихъ товаровъ въ Малой Азіи именно посредствомъ уменьшеннаго тарифа (*tarif exceptionel*). Имѣя право примѣнять къ транспортируемымъ грузамъ неодинаковый тарифъ, администрація всегда можетъ сдѣлать облегченія товарамъ нѣмецкаго происхожденія и наоборотъ затруднить доступъ грузамъ иной національности.

Еще большее значеніе имѣетъ установленіе прямыхъ и весьма низкихъ тарифовъ отъ важнѣйшихъ станцій германскихъ желѣзныхъ дорогъ до любой станціи Анатолійской дороги. Этою мѣрою германское правительство чрезвычайно облегчило доставку нѣмецкихъ произведеній на Малоазійскіе рынки. Мѣстные купцы въ Малой Азіи благодаря этимъ прямымъ тарифамъ получили возможность выписывать нужные имъ товары прямо изъ Германіи, безъ всякихъ посредниковъ, что еще болѣе понизило цѣны этихъ товаровъ въ пунктахъ доставки. Большинство нѣмецкихъ товаровъ идетъ изъ Германіи на Гамбургъ и оттуда пароходами въ Хайдаръ-Пашу.

Въ дѣлѣ морскаго транспортированія нѣмецкихъ товаровъ громадную услугу нѣмецкой торговлѣ оказало Гамбургское пароходное Общество „Deutsche Levante

Deutsche
Levante—
Linie.

Linie“. Общество это начало свою дѣятельность въ 1899 году, одновременно съ постройкой Ангорской желѣзной дороги. Тогда оно имѣло всего 4 парохода, нынѣ

ихъ у него—27. Согласно офіціальнымъ отчетамъ Общества Deutsche Levante Linie за 1902 годъ, количество грузовъ, вывозимыхъ на пароходахъ Общества изъ Гамбурга прямо въ Азіятскую Турцію, возрасло за 11 лѣтъ почти въ 16 разъ, а въ Европейскую Турцію въ 10 разъ. Основавшись съ капиталомъ въ 7½ милліоновъ франковъ, это Общество имѣетъ теперь чистаго дохода въ годъ 12½ милл. фр. (1901 годъ). Въ настоящее время Общество содержитъ 12 прямыхъ линій изъ Гамбурга, 6—изъ Антверпена и одну изъ Роттердама, Пароходы Общества посѣщаютъ слѣдующіе порты: Алжиръ, Мессину, Мальту, Александрію, Пирей, Смирну, Хайдаръ-Пашу, Дериндже, Варну, Кюстендже, Галацъ, Одессу, Николаевъ, Новороссійскъ, Батумъ, Самсунъ Трапезундъ, Маріуполь и Таганрогъ. Пароходы сирійской линіи посѣщаютъ Бейрутъ, Яффу, Кайфу и Акку.

Тарифы Общества Deutsche Levante Linie такъ низки, а доставка грузовъ производится имъ съ такою аккуратностью, что это общество начинаетъ серьезно конкурировать съ „Австрійскимъ Ллойдомъ“ и отвлекаетъ грузы отъ Триеста въ Гамбургъ. Даже нѣкоторыя австрійскія фирмы предпочитаютъ изъ Сѣверной Австріи направлять товары въ порты Леванта не черезъ Триестъ, а черезъ Гамбургъ, такъ какъ несмотря на большую дальность перевозки гамбургскіе фрахты выгоднѣе триестскихъ.

Однако своими успѣхами въ дѣлѣ завоеванія малоазіятскихъ рынковъ, Германія обязана не только Анатолійской жел. дор. и установленію прямыхъ пароход-

ныхъ сообщеній между германскими и турецкими портами, но и всей умѣлой организаціи своей торговли.

Ввозъ иностранныхъ товаровъ въ Малую Азію происходитъ главнымъ образомъ черезъ три порта: Смирну, Хайдаръ-Пашу и Мерсину, причемъ изъ мануфактурныхъ товаровъ $\frac{1}{2}$ всего количества идетъ черезъ Смирну, $\frac{3}{8}$ черезъ Хайдаръ-Пашу и $\frac{1}{8}$ черезъ Мерсину. Черезъ послѣдній портъ ввозятся въ Малую Азію почти исключительно произведенія сирійской промышленности (изъ Дамаска черезъ Бейрутъ и изъ Алеппо черезъ Александретту).

Иностранная мануфактура прежде была англійская, французская и австрійская. Англичанамъ пока удастся еще отстаивать за собою рынокъ: бѣлыя бумажныя ткани, составляющія приблизительно половину ввозимыхъ мануфактурныхъ товаровъ, до сихъ поръ остаются англійскаго происхожденія. Но ситцы и шерстяныя матеріи почти исключительно нѣмецкія, безразлично везутся ли они изъ Хайдаръ - Паши, или изъ Смирны. Изрѣдка на базарахъ можно еще встрѣтить австрійскіе ситцы, но французскіе исчезли совершенно. Металлическія издѣлія, стекло, фаянсъ, фески, обувь, галоши и проч. мелкій товаръ исключительно нѣмецкій. Цѣны на всѣ эти предметы (особенно на весьма мало портящіеся отъ храненія и перевозки) на базарахъ Эскишеира низкія, даже по сравненію съ средними европейскими цѣнами.

Кофе, составляющій одинъ изъ серьезныхъ предметовъ ввоза въ Малую Азію, прежде шелъ главнымъ

образомъ изъ Марсея, а частью даже изъ Аравіи. Теперь весь кофе бразильскій и привозится изъ Гамбурга.

Можно было бы думать, что при такомъ громадномъ развитіи нѣмецкой торговли въ Малой Азіи, вся эта страна переполнена нѣмецкими купцами и уполномоченными германскихъ фирмъ. На самомъ дѣлѣ этого не наблюдается. Представители фирмъ пріѣзжаютъ, но на время только, для заключенія контрактовъ. Большинство же товаровъ выписываются мѣстными купцами изъ Константинополя, Смирны и Мерсины, гдѣ и находятся представители германскихъ торговыхъ домовъ; за послѣднее же время нѣмецкіе товары, какъ упоминалось, начинаютъ идти прямо изъ Германіи въ Малую Азію, безъ посредства Константинополя или Смирны.

Очень много помогаетъ распространенію нѣмецкихъ товаровъ въ Малой Азіи вѣрное пониманіе нѣмцами требованій рынка. Одно изъ важнѣйшихъ условій успѣшности торговыхъ операцій въ Малой Азіи — это долгосрочный кредитъ, безъ котораго бѣдное туземное населеніе не можетъ обходиться. Нѣмецкіе коммерсанты, сознавая это, продаютъ свои товары въ кредитъ на 18 мѣсяцевъ, чего купцы иныхъ національностей не дѣлаютъ. Затѣмъ торговымъ фирмамъ, имѣющимъ дѣло съ малоазіятскими купцами, приходится главнымъ образомъ вести мѣновую торговлю, т.-е. продавать товары не за деньги, а за соотвѣтственныя количества зерновыхъ хлѣбовъ, шерсти и т. п. Такимъ образомъ всякая фирма, желающая заниматься торговыми операціями въ Малой Азіи (какъ и вообще на некультур-

номъ Востокѣ), должна быть одновременно и экспортной и импортной фирмой.

Относительно будущаго нѣмецкой торговли въ Турціи мнѣ пришлось услышать оригинальное мнѣніе французскаго консула въ Ангорѣ, Жюля Понса, всю свою долготѣнную службу проведеннаго на Турецкомъ востокѣ и, повидимому, прекрасно знающаго страну. По словамъ г. Понса, торжество нѣмцевъ будетъ продолжаться весьма недолго. Въ настоящее время рынки Малой Азіи дѣйствительно захвачены нѣмцами, но туземное населеніе уже начинаетъ понимать, что „нѣмецкій товаръ „это значитъ „недоброкачественный товаръ“. Произведенія нѣмецкой промышленности дѣйствительно очень дешевы, но по качеству своему они безконечно ниже и французскихъ, и англійскихъ, и русскихъ, и даже австрійскихъ. Уже и теперь, какъ рассказывалъ мнѣ г. Понсъ, бываютъ случаи, когда туземецъ, покупая товаръ, спрашиваетъ о его происхожденіи и, узнавъ, что передъ нимъ нѣмецкій товаръ, отказывается его взять. Такіе случаи, по мнѣнію г. Понса, начнутъ все учащаться и учащаться и въ концѣ концовъ нѣмецкіе товары исчезнутъ съ малоазійскихъ рынковъ и германскую промышленность постигнетъ тяжелое испытаніе.

Мнѣніе французскаго консула въ Ангорѣ о будущности германской торговли въ Малой Азіи.

Насколько вѣрно такое мнѣніе, я судить не берусь, но все же думаю, что оно страдаетъ сильнымъ преувеличеніемъ, проистекающимъ, какъ мнѣ кажется, изъ общаго скептическаго отношенія къ нѣмецкимъ успѣхамъ, которымъ отличаются очень многіе французскіе политическіе дѣятели на Востокѣ. Нѣмецкіе

товары конечно во многомъ уступаютъ по своему качеству товарамъ англійскимъ, но этотъ недостатокъ ихъ въ значительной степени искупается для туземнаго покупателя дешевизною этихъ товаровъ. Можетъ быть, благодаря своей недостаточной доброкачественности, нѣмецкимъ товарамъ не удастся вытѣснить съ малоазійскаго рынка всѣ товары иныхъ національностей, которые, хоть въ небольшомъ числѣ, но все таки останутся для удовлетворенія требованій небольшого контингента зажиточныхъ покупателей, но предвидѣть въ будущемъ крушеніе нѣмецкихъ успѣховъ врядъ ли возможно. Во всякомъ случаѣ статистическія данныя о ростѣ нѣмецкой торговли въ Турціи показываютъ, что на рынкахъ Востока не только не перестаютъ чувствовать потребности въ произведеніяхъ нѣмецкой промышленности, но что послѣднія наоборотъ стремительнымъ и все возрастающимъ въ своей силѣ потокомъ заливаютъ рынки Турціи.

V.

Смирнскія желѣзныя дороги, линіи: Муданія-Брусса и Мерсина-Адана, желѣзныя дороги въ Сиріи.

Айдинская жел. дор.: обслуживаемый ею районъ, техническія данныя, финансовая организація предпріятія и доходность его.—Смирна-Кассабская жел. дор.: обслуживаемый ею районъ, техническія данныя, финансовая организація предпріятія и доходность его.—Линія изъ Муданіи въ Бруссу.—Линія изъ Мерсины въ Адану; переходъ ея въ нѣмецкія руки.—Желѣзныя дороги въ Сиріи: „Дамаскъ-Хама и продолженія“; линія Яффа-Іерусалимъ.

Кромѣ Анатолійской жел. дор. серьезное значеніе для Малой Азіи имѣютъ Смирнскія желѣзныя дороги, съ которыми мнѣ также удалось познакомиться, хотя, за недостаткомъ времени, далеко не столь подробно, какъ съ Анатолійской линіей.

Айдинская
жел. дор. Об-
служивае-
мый ею
районъ.

Смирнскія желѣзныя дороги обслуживаютъ Айдинскій (Смирнскій) вилайетъ и южную часть Бруссаго вилайета, официально именующагося Худавендіарскимъ. Вся сѣтъ этихъ дорогъ, общее протяженіе которой достигаетъ 1033 килом., дѣлится на южную сѣтъ,—Айдинская желѣзная дорога (Aidin Railway),—принадлежащую англійской компаніи, и сѣверную сѣтъ,—Смирна,

Кассабская желѣзная дорога и продолженіе (Chemin de fer Smyrne—Cassaba et prolongement),—принадлежащую французской компаніи.

Айдинская жел. дор. по времени постройки является первымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіемъ въ Малой Азіи. *) Въ настоящее время магистральная линія доходитъ до Динера (377 килом. отъ Смирны) и имѣетъ семь отвѣтвленій, общеою длиною 139 килом. Такимъ образомъ протяженіе всей Айдинской жел. дор. достигаетъ 516 килом.

Мѣстность, обслуживаемая Айдинской жел. дорогой, принадлежитъ къ числу наиболѣе богатыхъ и густо населенныхъ во всей Малой Азіи.

Первые 30 килом. линія идетъ отъ Смирны прямо на югъ, среди оливковыхъ рощей, фруктовыхъ садовъ, виноградниковъ и обработанныхъ полей. Затѣмъ линія круто поворачиваетъ на востокъ и въ 45 килом. отъ Смирны подходитъ къ ст. Турбали. Отъ этой станціи въ восточномъ направленіи идетъ отвѣтвленіе, обслуживающее знаменитую по своему плодородію долину р. Кайстра или Малаго Меандра. Отвѣтвленіе это у ст. Чаталъ въ свою очередь раздваивается: одна вѣтка идетъ на югъ въ Тирехъ, а другая—на востокъ въ Эйдемишъ. Эти два города, равно какъ и Баиндиръ, черезъ который также проходитъ рельсовый путь (въ 27 килом. отъ Турбали), являются тремя важнѣйшими торговыми и промышленными центрами долины Малаго Меандра. Расположенные среди сотенъ цвѣвущихъ се-

*) См. главу I, стр. 11.

леній эти города высылають по желѣзной дорогѣ въ Смирну знаменитыя винныя ягоды (до 12 мил. килограм. въ годъ), изюмъ и другіе сушеные фрукты. Но кромѣ своего плодородія долина Мал. Меандра извѣстна еще минеральными богатствами. Изъ наждачныхъ рудниковъ, эксплуатируемыхъ англійскою и американскою компаніями, вывозится ежегодно болѣе 10,000 тоннъ руды. Около Эдемиша находятся залежи сурьмы, которой вывозится до 1,000 тоннъ въ годъ. *) Въ древности долина Мал. Меандра вела торговыя сношенія черезъ Ефесъ, лежавшій у устья Кайстра. Развалины этого нѣкогда столь знаменитаго города находятся около ст. Айясолукъ, Айдинской жел. дор., въ 75 килом. отъ Смирны. Вслѣдствіе громадныхъ наносовъ рѣки морской берегъ отошелъ отъ Ефеса къ западу на 8 килом. и на этомъ новомъ побережьи, южнѣе современнаго устья М. Меандра, возникъ портъ Scala Nuova, который нѣкоторые предприниматели собирались сдѣлать въ ущербъ Смирнѣ головнымъ пунктомъ желѣзной дороги, обслуживающей долину Кайстра.

Но строители Айдинской жел. дор., чтобы не повредить процвѣтанію Смирны, оставили въ сторонѣ Scala Nuova и, перейдя Мал. Меандръ у ст. Айясолукъ, направили линію къ юго-востоку. Вслѣдзаст. Айясолукъ начинается самый трудный въ техническомъ отношеніи участокъ Айдинской жел. дороги. Линія пересѣкаетъ горный хребетъ и поэтому подъемъ достигаетъ до 0,028. Путь дѣлаетъ множество извилинъ и проходитъ

*) J. Courau. La locomotive en Turquie d'Asie, стр. 85.

черезъ два туннеля, изъ которыхъ одинъ болѣе километра длиною. Спустившись въ долину р. Большаго Меандра, желѣзнодорожная линія направляется по этой долинѣ, слѣдуя по правому берегу рѣки, и въ 125 килом. отъ Смирны достигаетъ города Айдина, называемаго туземцами „Айдинъ-Гюзель-Гиссаръ“, что значитъ „Прекрасный замокъ Айдина“. Далѣе къ востоку линія вступаетъ въ самую замѣчательную по плодородію часть долины Меандра. Назли (въ 165 килом. отъ Смирны) является пунктомъ отправленія винныхъ ягодъ. Еще восточнѣе по мѣрѣ того, какъ долина становится все выше и выше, фруктовые сады и виноградники мало по малу начинаютъ уступать свое мѣсто засѣяннымъ полямъ. Серай-Кіюй (въ 220 ким. отъ Смирны) составляетъ центръ земледѣльческаго раіона. Только приближаясь къ конечному пункту, Динеру, линія вступаетъ въ мѣстность менѣе плодородную, на которой кое-гдѣ попадаются солончаки. Но лежащія къ югу отъ Динера санджаки Конійскаго вилайета Бурдуръ и Исбарта славятся своимъ плодородіемъ и производятъ большое количество зерновыхъ хлѣбовъ, идущихъ частью въ Динеръ, частью на ближайшія станціи Анатолійской жел. дороги.

Кромѣ вѣтви изъ Турбали въ Тирехъ и Эйдемишъ Айдинская жел. дор. имѣетъ слѣдующихъ пять отвлѣченій:

отъ ст. Парадизъ въ Буджа длиною	2 ¹ / ₂ килом.
отъ ст. Гази въ Сейдикіюй	„ 1 килом.
отъ ст. Судлидже въ Чивриль	„ 31 килом.
отъ ст. Баладжикъ въ Сокіа	„ 22 килом.
отъ ст. Гуджекъ въ Денизли	„ 10 килом.

Изъ этихъ отвѣтвленій первыя два находятся въ окрестностяхъ Смирны и ведутъ къ дачнымъ мѣстностямъ. Вѣтвь въ Сокію обслуживаетъ нижнее теченіе Меандра, а вѣтви въ Денизли и Чивриль захватываютъ раіоны, богатые зерновымъ хлѣбомъ.

Ширина колеи Айдинской жел. дороги—нормальная Техническія
данныя. западно-европейская, т. е. 1,44 метра. Шпалы деревянные. Уложенъ и забаластированъ путь хорошо. Максимальный подъемъ 0,028; закругленія часты и небольшого радіуса. Перегоны между станціями очень не велики, обыкновенно около 15 вер., наибольшій перегонъ между станціями Чардакъ и Аппа—20 верстъ. Водю линія вполне обеспечена, такъ какъ путь идетъ долинами рѣкъ. Паровозы отапливаются каменнымъ углемъ.

Подвижной составъ, также какъ и на Анатолійской жел. дорогѣ, неодинаковый. Имѣются паровозы, постройки 60-хъ годовъ, слабосильные и совершенно устарѣлой конструкціи, но они употребляются лишь для станціонной службы; на линіи же несутъ службу паровозы постройки главнымъ образомъ 80-хъ г.г. Средняя скорость движенія пассажирскихъ поѣздовъ на Айдинской линіи—32,3 килом. въ часъ.

Оборудована линія хорошо, но уступаетъ Анатолійской дорогѣ. Главное депо помѣщается въ Смирнѣ, гдѣ всѣ станціонныя сооруженія, желѣзнодорожныя мастерскія, склады и пр. обширны и хорошо оборудованы.

Айдинская жел. дорога, какъ финансовое предпріятіе, за послѣдніе годы, находится въ хорошемъ со-

Финансовая
организация
предпріятія
и доходность
его.

стояніи, но за время своего существованія ей не разъ приходилось переживать кризисы.

Въ 1886 году, вслѣдствіе плохого управленія и биржевой игры, акціи Общества Айдинской жел. дор., номинальная стоимость которыхъ 20 фунт. стерл., котировались на Лондонской биржѣ по 2 ф. ст. Но послѣ того, какъ составъ правленія Общества былъ обновленъ и были построены отвѣтвленія, играющія роль подъѣздныхъ путей, курсъ акцій поднялся до 23 ф. ст. (1889 г.) и не опускался ниже *at par* за исключеніемъ 1890 года, когда плохой урожай предыдущаго года сильно отозвался на уменьшеніи количества грузовъ, а слѣдовательно и доходности, и Общество не могло полностью оплатить купоны по облигаціямъ.

Доходность Айдинской дороги за послѣдніе годы была слѣдующая:

въ 1896 году . . .	12,228	фр.	на килом.
„ 1897 „ . . .	17,522	„ „ „	
„ 1898 „ . . .	11,132	„ „ „	
„ 1899 „ . . .	11,770	„ „ „	
„ 1900 „ . . .	13,588	„ „ „	
„ 1901 „ . . .	15,153	„ „ „	
„ 1902 „ . . .	14,373	„ „ „	

Расходы на эксплуатацію достигаютъ 5,000 фр. на километръ, т. е. въ 1900 году составили только 37% общей доходности. Такимъ образомъ чистый валовой доходъ на всю линію уже въ 1900 году достигъ 4 мил. фр.

Турецкое правительство доходности Айдинской жел. дор. не гарантируетъ.

Основной капиталъ „Aidin Railway Company“ состоитъ изъ 44.800 акцій номинальною стоимостью 20 ф. ст. каждая, т. е. 896.000 фун. стерл.

Облигаціонный капиталъ состоитъ изъ 4% облигацій перваго выпуска на сумму 1.635.752 ф. ст. и облигацій втораго выпуска на 1.241.802 ф. ст., размѣръ процента которыхъ не фиксированъ и зависитъ отъ доходности дороги, но не можетъ превышать 5%.

Общество Анатолійской жел. дороги прилагало большія усилія, чтобы захватить въ свои руки Айдинскую жел. дор. и соединить ее съ Анатолійской дорогой въ одну сѣть. Сначала переговоры Deutsche Bank'a съ правленіемъ Айдинской дороги о продажѣ линіи пошли успѣшно, но когда этотъ вопросъ былъ предложенъ на обсужденіе общаго собранія акціонеровъ въ Лондонѣ, то предложеніе нѣмецкихъ капиталистовъ купить линію было отвергнуто громаднымъ большинствомъ голосовъ.

Смирна-Кассабская желѣзная дорога, носящая официальное названіе „Chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement“, раздѣляется на двѣ части: 1) старая сѣть (ancien réseau) отъ Смирны до Алашеира, съ отвѣтвленіями въ Сому и Бурнабатъ, общеою длиною 270 килом. и 2) новая сѣть (nouveau réseau) отъ Алашеира въ Афіунъ-Кара-Гиссаръ—251 килом.

Смирна-Кассабская жел. дор.

Хотя вся Смирна-Кассабская жел. дор. принадлежитъ одной французской компаніи, но старая и новая сѣть имѣютъ различныя гарантіи доходности и поэтому отчетность по каждой сѣти ведется отдѣльно, какъ бы по самостоятельнымъ линіямъ. Старая сѣть состоитъ изъ магистральной линіи, идущей отъ Смирны на Кас-

сабу и Алашеиръ и длина которой 169 килом., и двухъ отвѣтвленій:

Смирна-Бурнабатъ 5 килом.

Магnezія-Сома 96 „

Новая сѣть состоитъ изъ одной только магистральной линіи.

Обслуживаемый районъ.

Смирна-Кассабская жел. дор. идетъ изъ Смирны на сѣверъ и огибаетъ бухту. Приблизившись къ устью р. Гермеса (Гедицъ), линія поворачиваетъ на сѣверъ, а затѣмъ на востокъ, причемъ все время слѣдуетъ вдоль лѣваго берега Гермеса, долину котораго магистральная линія и обслуживаетъ почти на $\frac{2}{3}$ своего протяженія. Къ югу отъ линіи возвышается горный хребетъ Бозъ-Дагъ, а на сѣверѣ большею частью разстиляется обширная равнина, покрытая засѣянными полями, многія изъ которыхъ имѣютъ искусственное орошеніе.

Въ 60 килом. отъ Смирны по линіи жел. дороги лежитъ городъ Магnezія (Манисса), въ которомъ насчитывается свыше 50.000 жителей. Это одинъ изъ важнѣйшихъ торговыхъ и промышленныхъ центровъ всего Айдинскаго вилайета. Отъ Магnezіи въ сѣверо-восточномъ направленіи отходитъ вѣтвь желѣзной дороги на Акъ-Гиссаръ и Сому. Въ 30 килом. далѣе по линіи дороги—городокъ Кассаба. Вокругъ разстилаются поля хлопчатника, зерновыхъ хлѣбовъ и безконечныя бахчи дынь, которыя отсюда везутся въ Смирну и подъ именемъ „смирнскихъ“ имѣютъ широкое распространеніе въ прилежащихъ мѣстностяхъ.

Въ 116 килом. отъ Смирны станція Сарды, около

которой расположено нѣсколько отдѣльныхъ домиковъ, находится на мѣстѣ знаменитой столицы Лидіи, города Креза. На 53 кил. далѣе—Алашеиръ, древняя Филладельфія, конечный пунктъ старой сѣти (ancien réseau), небольшой городъ, начавшій сильно развиваться послѣ проведенія желѣзнодорожной линіи. За Алашеиромъ, лежащимъ на высотѣ всего 150 метр. надъ уровнемъ моря долина Гермеса начинаетъ замѣтно повышаться. Мощный хребетъ Бозъ-Дагъ, возвышающійся къ югу, дѣлается значительно ниже. Желѣзнодорожная линія, достигнувъ верховьевъ Гермеса, покидаетъ его и переходитъ въ долину одной изъ рѣчекъ, дающихъ начало Меандру. Направленіе линіи измѣняется изъ в.-ю.-в. почти въ сѣверное. Въ 320 кил. отъ Смирны ст. Ушакъ, около города того же имени. Это главный центръ коврового производства, гдѣ и выдѣлывается большая часть такъ называемыхъ „смирнскихъ“ ковровъ. Отъ Ушака желѣзнодорожная линія направляется на востокъ и, дѣлая много изгибовъ, у ст. Чифликъ-Кіой достигаетъ наибольшаго превышенія надъ уровнемъ моря (1.260 метровъ). Далѣе линія немного понижается и вступивъ въ плодородную долину Аккаръ-Чая, въ 420 кил. отъ Смирны, достигаетъ своего конечнаго пункта, города Афіунъ-Кара-Гиссара.

Вѣтвь отъ Магнезій въ Сому, протяженіемъ 96 кил., обслуживаетъ очень плодородный и густо населенный раіонъ. Линія идетъ также долинами рѣкъ, сначала р. Кунъ-Чая, праваго притока Гермеса, а затѣмъ верховьями р. Бакиръ-Чай, протекающей вблизи Пергама.

За недостаткомъ времени, я не могъ проѣхать по этой вѣтви.

Вѣтвь изъ Смирны въ Бурнабатъ, длиною 5 килом., ведетъ въ одно изъ загородныхъ мѣстъ и по ней происходитъ оживленное пассажирское движеніе.

Техническія
данныя.

Смирна - Кассабская жел. дор. имѣетъ нормальную западно-европейскую колею, 1,44 метра. Шпалы деревянные. Укладка пути и балластировка произведены хуже чѣмъ на Айдинской линіи. Ремонтъ производится повидимому небрежно. Станціонныя сооруженія недостаточно обширны, содержатся, въ большинствѣ случаевъ, очень плохо. Вокзалъ даже въ Смирнѣ поражаетъ своею тѣсною, ветхостю и грязью. Желѣзнодорожныя мастерскія и депо находятся верстахъ въ 10 отъ Смирны; оборудованы неудовлетворительно и содержатся плохо.

Подвижной составъ, хотя и въ достаточномъ количествѣ, но устарѣлый и плохо ремонтируемый. Паровозы системы танкъ (тендеръ соединенъ съ паровозомъ въ одно цѣлое) еще служатъ на линіи. Паровозовъ послѣднихъ системъ всего три, а большинство постройки 70-хъ годовъ. Начальникъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ говорилъ мнѣ, что правленіемъ дороги уже сдѣланы большіе заказы подвижного состава, который въ самомъ недалекомъ будущемъ будетъ совершенно обновленъ. Насколько это было вѣрно, мнѣ осталось неизвѣстнымъ. Средняя скорость движенія пассажирскихъ поѣздовъ по линіи Смирна - Алашеиръ (ancien réseau) всего 22,7 килом. въ часъ. На линіи Алаше-

иръ—Афіунъ-Кара-Гиссаръ (nouveau reseau) нѣсколько больше—24,9 килом.

Водою линія хорошо обезпечена, такъ какъ путь слѣдуетъ все время долинами рѣкъ. Отопленіе паровозовъ каменнымъ углемъ.

На Смирна-Кассабской, какъ и на Айдинской, желѣзныхъ дорогахъ движеніе происходитъ только днемъ.

Въ финансовомъ отношеніи предпріятіе Смирна-Кассабской жел. дор. находится въ прекрасномъ состояніи, благодаря тому, что турецкое правительство гарантируетъ очень высокую доходность линіи.

Финансовая
организація
предпріятія
и доход-
ность.

Для старой сѣти гарантія исчисляется слѣдующимъ образомъ: вся сумма валоваго дохода дѣлится пополамъ, причемъ одна половина идетъ на покрытіе расходовъ по эксплуатаціи, другая же половина зачисляется въ чистый доходъ, причемъ турецкое правительство гарантируетъ этотъ доходъ въ суммѣ 2.310.000 фр., т.-е. если половина валоваго дохода будетъ меньше этой суммы, то правительство доплачиваетъ разницу. Такъ напримѣръ въ 1900 году валовой доходъ старой сѣти Смирна-Кассабской жел. дор. былъ 3.664.668 фр.; половина этой суммы была отчислена на покрытіе расходовъ по эксплуатаціи, а другая половина (1.822.334 фр.) зачислена въ доходъ, но такъ какъ она оказалась меньше 2.310.000 фр., то правительство приплатило недостающую сумму въ размѣрѣ 487.665 фр., хотя километрическая доходность за 1900 годъ достигала 13.702 фр., т. е. была совершенно достаточной для выдачи дивиденда. Для новой сѣти (prolongement или nouveau reseau) условія гарантіи болѣе тяжелыя еще

для турецкаго правительства. Последнее гарантировало для всего протяженія (251 килом.) доходность въ 18.880 фр. на километръ. Между тѣмъ линія, вслѣдствіе конкуренціи съ Анатолійской дорогой, работаетъ плохо и въ 1900 году выработала всего 3.568 фр. на километръ. Такимъ образомъ турецкому правительству пришлось за этотъ годъ приплатить 15,312 фр. на километръ, т. е. на все протяженіе линіи—3.843.472 фр.

Въ періодъ 1894 — 1900 г.г. доходность Смирна-Кассабской жел. дор. и приплаченныя турецкимъ правительствомъ (какъ гарантія доходности) суммы были слѣдующія:

		Эксплуатируемая длина линіи въ километрахъ.	Километрическая доходность въ франкахъ.	Валовой доходъ въ франкахъ.	Суммы, уплач. тур. прав., какъ гаран- тія доходности, въ франкахъ.
1894		115	14.151	1.642.900	186.400
1895		256	11.940	3.808.610	725.470
1896		256	12.251	3.291.700	685.610
1897	{ старая сѣть . . .	256	13.594	3.610.017	504.991
	{ новая сѣть. . .	47	3.064	144.008	755.170
1898	{ старая сѣть . . .	256	13.831	3.678.227	470.886
	{ новая сѣть. . .	251	3.160	795.160	3.945.720
1899	{ старая сѣть . . .	266	13.750	3.656.394	481.813
	{ новая сѣть. . .	251	2.765	664.093	4.043.016
1900	{ старая сѣть . . .	266	13.701	3.644.668	487.666
	{ новая сѣть. . .	251	3.568	895.635	3.843.473
1901	{ старая сѣть . . .	266	15.442	4.108.000	256.000
	{ новая сѣть. . .	251	4.754	1.198.000	3.561.000
1902	{ старая сѣть . . .	266	15.728	4.184.000	218.000
	{ новая сѣть. . .	251	4.867	1.227.000	3.532.000

Всего за 9 лѣтъ турецкое правительство уплатила Обществу Смирна - Кассабской жел. дор. въ видѣ гарантіи доходности почти 23.700.000 фр.

Основной капиталъ Общества состоитъ изъ 32.000 акцій по 500 фр., всего 16.000.000 фр.

Облигаціонный капиталъ Общества изъ 113.120 облигацій перваго выпуска 4⁰/₁₀₀ номинальной стоимостью по 500 фр., выпущенныхъ въ 1894 году по курсу 418.3 фр.,—всего 47. 300.000 франковъ, изъ 140.000 облигацій 2-го выпуска, также 4⁰/₁₀₀, выпущенныхъ въ 1895 г. по 422,5 фр.,—всего 59.150.000 фр.

Такимъ образомъ весь основной и облигаціонный капиталъ Общества Смирна - Кассабской жел. дороги достигаетъ 122.450.000 фр., или 221.000 фр. на каждый эксплуатируемый километръ. По національности Смирна-Кассабской жел. дор. до 1891 года была англійской, но затѣмъ перешла въ руки французскаго или вѣрнѣе бельгійско - французскаго синдиката. Въ настоящее время, какъ слѣдствіе участія Оттоманскаго (французскаго) банка въ предпріятіи Багдадской дороги, заключено соглашеніе между обществами Смирна-Кассабской и Анатолійской дорогъ. По этому соглашенію колеи этихъ двухъ желѣзнодорожныхъ линій сомкнуты въ Афіунъ-Кара-Гиссаръ; въ правленіи Смирна - Кассабской дороги однимъ изъ членовъ состоитъ представитель Анатолійскаго общества. Нѣмцы понемногу скупаютъ акціи Смирна-Кассабской дороги и вѣроятно современемъ сдѣлаются полными хозяевами этой линіи.

Линія изъ
Муданіи въ
Бруссу.

Желѣзная дорога изъ Муданіи въ Бруссу протяже-
ніемъ всего 41 килом. Колея узкая, 1 метръ. Прина-
длежитъ франко-бельгійской компаніи. Доходность не
гарантирована правительствомъ, вслѣдствіе чего дѣла
компаніи находятся не въ блестящемъ состояніи.

Доходность линіи за 1898 — 1900 годъ была слѣ-
дующая:

въ 1898 году валов. дох.	256.843	фр. или	6.222	фр. на килом.
" 1899 " " "	287.773	" " "	6.972	" " "
" 1900 " " "	254.241	" " "	6.156	" " "
" 1901 " " "	281.000	" " "	6.826	" " "
" 1902 " " "	292.000	" " "	7.070	" " "

Такимъ образомъ доходъ покрываетъ расходы по
эксплоатаціи (около 5.000 фр. на километръ), послѣ
чего остается небольшая прибыль.

Вѣтка Муданія - Брусса повидимому не имѣетъ бу-
дущности, такъ какъ она осталась въ сторонѣ отъ
всѣхъ большихъ линій. Можетъ быть современемъ
вѣтвь Смирна-Кассабской дороги, идущая на Сому, бу-
детъ продолжена до Балликиссера и Бруссы, но линія
изъ Муданіи въ Бруссу, какъ узкоколейная, и тогда
не сольется съ Смирна - Кассабской сѣтью, если ко-
нечно не будетъ перестроена на широкую колею.

Линія изъ
Мерсины въ
Адану.

Гораздо большее значеніе современемъ можетъ
имѣть другая маленькая линія въ Малой Азіи — Мерсина-
Адана. Такъ какъ Багдадская желѣзная дорога должна
пройти черезъ Адану, то линія Мерсина-Адана сдѣ-
ляется тогда однимъ изъ отвѣтвленій этой великой
желѣзнодорожной магистрали, ея выходомъ къ Среди-
земному морю.

Но и теперь линия эта работает довольно удовлетворительно, хотя не пользуется гарантией доходности со стороны правительства.

Длина линии 67 килом. Она идетъ отъ Мерсины черезъ Тарсъ (Тарсусъ) къ Аданъ, главному городу вилайета того же имени и торговому центру Полевой Киликии.

Ширина колеи нормальная, 1,44 метра. Шпалы деревянные. Уложенъ путь былъ повидимому хорошо, но совсѣмъ не ремонтировался. Баластный слой во многихъ мѣстахъ на половину вывѣтрился и размытъ, вслѣдствіе чего шпалы осѣли. Вездѣ плотно заросло травой, что придаетъ ему весьма своеобразный видъ. Шпалы не вездѣ отличаются прочностью, рельсы сильно пострадали отъ ржавчины: Однако, благодаря медленному ходу поѣздовъ и ихъ малому вѣсу, катастрофъ не происходитъ. Весь путь, въ 67 килом., поѣздъ проходитъ въ $2\frac{1}{2}$ часа, съ 15 минутной остановкой въ Тарсусъ и остановками по 2-3 минуты на другихъ пяти станціяхъ. По срединѣ линии ст. Гюлекъ-Богазъ, на которой имѣется развѣздъ и происходитъ скрещеніе поѣздовъ.

Паровозы системы танкъ.

Линія оборудована весьма примитивно. Въ Тарсусѣ и на конечныхъ пунктахъ имѣются станціонныя зданія а на остальныхъ станціяхъ поставлены бараки изъ гофрированнаго желѣза, сооруженія весьма непрактичныя для жаркаго климата Аданскаго вилайета. Лѣтомъ въ этихъ баракахъ, служащихъ одновременно и складами для товаровъ, на примѣръ свѣчи растапливаются

совершенно, такъ что стеаринъ скопляется въ видъ сплошной массы на днѣ ящика.

Основной капиталъ Общества состоитъ изъ 165.000 акцій, по 20 фун. стерл., каждая, всего на сумму 4.125.000 фр. и изъ 6⁰/₀ облигацій на сумму 5.296.000 франк.

Доходность линіи за послѣдніе года была слѣдующая:

въ 1898 году . . .	7.261 фр. на километръ.
" 1899 " . . .	8.572 " " "
" 1900 " . . .	7.780 " " "
" 1901 " . . .	7.043 " " "
" 1902 " . . .	6.921 " " "

Ранѣе однако дѣла Общества шли хуже и бывали года, когда даже купоны облигацій не оплачивались.

По національности Общество Мерсина-Аданской жел. дор. было англо-французское, но теперь большинство акцій принадлежит Deutsche Bank'у, купившему ихъ для того, чтобы Общество не могло воспрепятствовать проведенію Багдадской дороги черезъ Адану и постройкѣ новаго отвѣтвленія отъ Аданы въ Кастаболу (Юмурталыкъ). Сравнительно малая доходность линій Муданія-Брусса и Мерсина-Адана, несмотря на то, что эти линіи соединяють съ побережьемъ важные торговые города, объясняется тѣмъ, что вслѣдствіе незначительности протяженія этихъ линій пользованіе ими не представляетъ особыхъ выгодъ. Грузы, идущіе извнутри страны на верблюдахъ въ Мерсину черезъ Адану или черезъ Тарсусъ, а также въ Муданію черезъ Бруссу, доходятъ прямо до портового

города, такъ какъ фрахтъ до этого города, или до пункта, лежащаго на 20—30 верстъ ближе почти одинъ и тотъ же: все равно верблюдовъ надо гнать въ портовый городъ для пріемки прибывающихъ туда грузовъ.

Желѣзныя дороги въ Сиріи *) состоятъ въ настоящее время изъ сѣти „Дамаскъ-Хама и продолженія“ (Chemin de fer Damas-Hama et prolongements) и линіи Яффа-Іерусалимъ.

Желѣзныя
дороги въ
Сиріи

Желѣзная дорога „Дамаскъ-Хама и продолженія“ состоитъ изъ двухъ линій, неодинаковой колеи. Сначала была построена линія изъ Бейрута въ Дамаскъ и Мзерибъ. Общая длина этой линіи 250 килом., ширина колеи 1,05 метра, причемъ часть линіи—зубчатая (кремальерная). Въ 1900 году начала строиться вторая линія—Райякъ-Хама, длиною 188 килом., причемъ эта вторая линія широкой колеи (1,44 метра). Въ 1902 году уже было открыто движеніе по этой линіи причемъ 7 (20) іюня открытъ былъ участокъ Райякъ-Рейсъ-Баальбекъ, а 3 (16) августа участокъ—Рейсъ-Баальбекъ-Хама. Въ будущемъ эта линія можетъ быть продолжена до Биреджика, на Ефратѣ, гдѣ она сольется съ Багдадской жел. дорогой.

За эксплуатировавшійся періодъ 1902 года линія Райякъ-Хама дала 208.913 фр. валоваго дохода.

Доходность линіи Бейрутъ-Дамаскъ-Мзерибъ въ 1899 году была 2,057,000 фр., въ 1900 г.—2.216.000 фр. въ 1901 г.—2.312,000 фр., и въ 1902 г.—2.749.000 фр.,

*) Не были мною посѣщены.

километрическая же доходность въ соотвѣтствующіе годы достигала 7.819, 8.867, 9.362 и 11.131 франковъ. Километрическая гарантія на эту линію замѣнена ежегоднымъ взносомъ правительства 750.000 фр. Общество жел. дор. „Дамаскъ-Хама и продолженія“ по національности французское.

Линія Яффа-Іерусалимъ.

Линія Яффа-Іерусалимъ длиною въ 87 килом., узкоколейная (1 метръ). Национальность общества, которому принадлежитъ эта линія, смѣшанная, но болѣе всего акцій принадлежитъ французскимъ капиталистамъ. Доходность линіи не гарантирована правительствомъ, но работаетъ линія удовлетворительно. $\frac{3}{5}$ дохода получается отъ перевозки пассажировъ, такъ какъ грузы идутъ караванами прямо на Яффу и обратно.

Доходность линіи въ періодъ 1896—1902 г. г, была слѣдующая;

въ 1896 году вал. дох.	486.595 фр.	или	5.619 фр.	на килом.
„ 1897 „ „ „	533.774 „	„	6.162 „	„ „ „
„ 1898 „ „ „	746.251 „	„	8.616 „	„ „ „
„ 1899 „ „ „	735.719 „	„	8.495 „	„ „ „
„ 1900 „ „ „	728.852 „	„	8.416 „	„ „ „
„ 1901 „ „ „	763.000 „	„	8.772 „	„ „ „
„ 1902 „ „ „	673.000 „	„	7.735 „	„ „ „

VI.

Переселенческій и школьный вопросы въ Малой Азіи.

Поощреніе турецкимъ правительствомъ иммиграціи. — Печальное положеніе переселенцевъ. — Отобраніе паспортовъ у русскихъ переселенцевъ. — Желательность открытія русскихъ школъ въ Малой Азіи. — Греческія школы. — Школы французскихъ католическихъ конгрегацій. — Нѣмецкія школы. — Американскія протестантскія миссіи.

Развитіе въ Малой Азіи рельсовой сѣти въ значительной степени подняло благосостояніе туземнаго населенія, которое, получивъ возможность сбыта произведеніямъ добывающей промышленности, расширило площадь обрабатываемой земли и болѣе дѣятельно, чѣмъ ранѣе, стало заниматься скотоводствомъ.

Но съ какой бы энергіей населеніе центральныхъ областей Малой Азіи не занималось бы различными видами сельскаго хозяйства, все же будетъ обработано не больше 15—20, въ лучшемъ случаѣ 25% годной для культуры земли. Происходитъ это вслѣдствіе слабой населенности центральныхъ вилайетовъ. Въ Ангорскомъ вилайетѣ плотность населенія — 10,3 чел., на 1 кв. килом., въ Конійскомъ всего 6,4 чел., въ Адан-

скомъ, несмотря на его прибрежное положеніе—5,6 челов., въ Діарбекирскомъ—8,7 челов., въ Ванскомъ—2,8 челов., и т. д. *).

Понятно, что для процвѣтанія этихъ областей, для высокаго поднятія ихъ производительности необходимы не только усовершенствованные пути сообщенія, но и увеличеніе плотности населенія.

Турецкое правительство повидимому вполне сознало это и поэтому стало примѣнять всѣ мѣры къ поощренію иммиграціи въ свои азіятскія владѣнія.

За послѣднее время наплывъ переселенцевъ въ Азіятскую Турцію особенно увеличился. Главный контингентъ переселенцевъ составляютъ кавказскіе горцы, крымскіе татары, босняки и герцеговинцы. Конечно, всѣ переселенцы—мусульмане.

Поощреніе
иммиграціи
турецкимъ
правитель-
ствомъ.

Турецкое правительство очень внимательно относится къ переселенцамъ и прилагаетъ большія заботы для обращенія ихъ въ осѣдлое земледѣльческое населеніе.

Если переселенцевъ прибываетъ небольшая партія—всего нѣсколько семействъ, то ихъ распредѣляютъ по существующимъ уже селеніямъ. Если же переселенцевъ много, то изъ нихъ образуютъ новый поселокъ. Мнѣ пришлось видѣть такія поселки близъ Ангоры и близъ Эрегли. Строятся они подъ наблюденіемъ мѣстныхъ властей или инженеромъ вилайета, или особо командированнымъ лицомъ. Распланированы поселки обык-

*) Сборн. конс. донесеній, 1901 г., вып. V, Статистико-Экономическій очеркъ Турціи А. Петряева. Въ Statesman's Year-Book и въ Almanach de Gotha цифры населенности показаны болѣе высокія.

новенно очень правильно и представляют собою рядъ кварталовъ, раздѣленныхъ широкими прямыми улицами. Для каждаго семейства отводится обширный дворъ, обнесенный глинобитною стѣною. Во дворъ помѣщаются большею частью три постройки: одна для жилья, другая—конюшня и третья—сарай. Земли отводится много, а въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ примѣняется искусственное орошеніе, дается право на пользованіе вполне достаточнымъ количествомъ воды. Каждое семейство получаетъ пару воловъ, плугъ и сѣмяна для посѣва. До сбора перваго урожая переселенцамъ выдается хлѣбъ, на взрослого приблизительно $2\frac{1}{2}$ фун. въ сутки, на ребенка— $1\frac{1}{2}$ фун. Желаящимъ правительствомъ предоставляется вмѣсто хлѣба получать деньги по расчету 10 пара (около 2 коп.) за фунтъ. Большинство получаетъ деньгами, которыя выдаются разъ въ недѣлю, весьма аккуратно.

Средства на содѣйствіе переселенцамъ получаютъ правительствомъ главнымъ образомъ съ особаго гербоваго сбора. Существуютъ особыя марки переселенческаго фонда, которыми оплачиваются въ одинаковомъ размѣрѣ съ обыкновеннымъ гербовымъ сборомъ всѣ документы, съ которыхъ таковой сборъ взимается.

Расходы правительства на переселенцевъ должны быть весьма значительны, такъ какъ переселяющихся теперь очень много. Какъ говорилъ мнѣ начальникъ жандармеріи Ангорскаго вилайета, въ 1901 году въ вилайетъ прибыло изъ одной Босніи до 110.000 чело-вѣкъ; черкесовъ (этимъ именемъ въ Малой Азіи называютъ всѣхъ переселенцевъ съ Кавказа и изъ Крыма),

по словамъ начальника жандармеріи, прибыло меньше, но также много. Точной статистики не ведется, но говорятъ, что съ каждымъ рейсомъ парохода Русскаго Общества Пароходства и Торговли изъ Севастополя въ Константинополь прибываетъ нѣсколько сотъ человѣкъ. Пока я находился въ Эскишеирѣ, съ поѣздомъ изъ Хайдаръ-Паши прибыло болѣе 500 челов. переселенцевъ ингушей, изъ Терской области.

Разселяютъ прибывшихъ преимущественно въ Ангорскомъ и Конійскомъ вилайетахъ въ мѣстностяхъ ближайшихъ къ желѣзной дорогѣ, а также вдоль проектированнаго направленія Багдадской дороги. Часть переселенцевъ направляютъ въ Аданскій вилайетъ *).

Печальное
положеніе
русскихъ пе-
реселен-
цевъ.

Положеніе переселенцевъ, особенно русскихъ, весьма незавидное. Первое препятствіе, на которое они наталкиваются—незнаніе турецкаго языка или хотя бы довольно распространеннаго греческаго языка. Въ этомъ отношеніи переселенцы изъ Босніи и Герцеговины—счастливѣе, такъ какъ большинство ихъ знакомо съ турецкимъ языкомъ.

Вообще босняки чувствуютъ себя гораздо лучше черкесовъ. Имъ за время австрійской оккупациі не совсѣмъ еще сдѣлался чуждъ строй турецкой жизни, требованія и взгляды мѣстныхъ властей. Да и природа Босніи и Герцеговины, а слѣдовательно и условія жизни въ ней, не особенно рѣзко отличается отъ природы центральныхъ областей Малой Азіи.

*) Въ Аданскомъ вилайетѣ были водворены первые переселенцы съ Кавказа, выселившіеся послѣ Крымской и послѣдней Русско-Турецкой войны. Но большая часть этихъ переселенцевъ вымерла. (См. Записка о Малой Азіи Полк. Путяты, стр. 128).

Переселенцы же съ Кавказа и изъ Крыма глубоко сожалѣють о томъ, что покинули свою родину, причемъ недавно прибывшіе въ страну столь же недовольны, какъ и переселившіеся уже нѣсколько лѣтъ назадъ и слѣдовательно обжившіеся *).

Только что пріѣхавшіе переселенцы обыкновенно бывають прямо ошеломлены тою картиною, которая развертывается у нихъ передъ глазами. Вмѣсто богатыхъ растительностью долинъ Кавказа и Крыма, вмѣсто поросшихъ лѣсомъ горныхъ склоновъ, они видятъ передъ собой унылую, безжизненную равнину, прорѣзанную въ различныхъ направленіяхъ невысокими горными цѣпами, обнаженные склоны которыхъ лишены всякой растительности. Переселенцы, которыхъ я видѣлъ въ Эскишеирѣ, были подавлены видомъ окружающей ихъ мѣстности и не хотѣли вѣрить, что дальше къ Ангорѣ, гдѣ ихъ предполагалось поселить, природа ничѣмъ не лучше.

„Не можетъ быть, чтобы такой обманъ былъ,—говорилъ мнѣ старикъ-ингушъ изъ этой партіи переселенцевъ.—Гдѣ-жъ жить-то тутъ? Гдѣ скотину пасти? Что-жъ здѣсь скотина землю жретъ, что-ли!—показывалъ онъ съ негодованіемъ на разстилавшуюся кругомъ желтовато-бурую равнину.

*) Меня весьма интересовали наши переселенцы и со многими изъ нихъ я подолгу бесѣдовалъ. На нѣсколькихъ переходахъ (изъ Карамана въ Нигде) у меня былъ конвой изъ заптіевъ, которые всѣ принадлежали къ числу переселенцевъ съ Кавказа. Они охотно рассказывали мнѣ (многіе хорошо говорятъ по русски) всѣ подробности о своемъ жить-бытьѣ.

Подобное настроеніе господствуетъ среди всѣхъ переселенцевъ. Общее страстное желаніе—вернуться назадъ на родину.

А между тѣмъ переселенческое движеніе отъ насъ въ Малую Азію все усиливается и усиливается.

Со стороны мѣстныхъ жителей переселенцы, по крайней мѣрѣ наши, встрѣчаютъ недружелюбное отношеніе. Заботы правительства объ этихъ переселенцахъ, постройка для нихъ цѣлыхъ новыхъ селеній, предоставленіе имъ хорошей земли, а главное денежныя выдачи, озлобляютъ туземцевъ, которые видятъ въ новоприбывшихъ какихъ-то дармоѣдовъ, неизвѣстно почему заслужившихъ благоволеніе властей. Кражи, грабежи—все относится на счетъ непрошенныхъ гостей, а такъ какъ ингуши дѣйствительно не прочь иногда пограбить, то озлобленіе мѣстнаго населенія Анатоліи очень велико.

Турецкая администрація, хотя и дѣлаетъ необходимое для обращенія переселяющихся въ осѣдлыхъ земледѣльцевъ, но, по своимъ врожденнымъ склонностямъ, одновременно старается выжать всѣ соки изъ новоприбывшихъ.

Защитить себя отъ насилій и произвола турецкихъ властей наши переселенцы не могутъ, такъ какъ никакой поддержкой со стороны русскихъ представителей они не пользуются, да и не могутъ пользоваться, вслѣдствіе отсутствія какихъ либо документовъ, удостоверяющихъ личность. Всѣ эти документы отбираются турецкими властями еще до появленія переселенцевъ въ Малой Азіи.

Производится это слѣдующимъ образомъ: Когда

русскій пароходъ приходитъ съ переселенцами изъ Севастополя въ Константинополь, то, не спуская на берегъ переселенцевъ, ихъ на рейдѣ пересаживаютъ на турецкій пароходъ, который обыкновенно отправляется въ Дериндже (Исмидскій заливъ). По прибытіи на мѣсто, переселенцамъ, ранѣе чѣмъ ихъ высадятъ, предъявляютъ требованіе выдать свои паспорта и вообще всѣ документы. Очень часто переселенцы протестуютъ. Тогда пароходъ, на которомъ имѣется достаточно солдатъ, уходитъ въ море и бросаетъ якорь гдѣ либо въ пустынномъ мѣстѣ, а переселенцамъ прекращается выдача воды и продовольствія. Понятно, что черезъ день турецкимъ властямъ удастся добиться своего. Заполучивъ паспорта и произведя тщательный обыскъ, при которомъ отбирается не только все, что имѣетъ видъ офиціального документа, но и письма, книги и пр., власти высаживаютъ несчастныхъ переселенцевъ съ парохода и немедленно же отправляютъ ихъ по желѣзной дорогѣ внутрь страны.

Тождественные рассказы о такомъ обращеніи съ переселенцами я слышалъ нѣсколько разъ и въ Ангорскомъ, и въ Конійскомъ вилайетѣ, что служить вполне достаточнымъ доказательствомъ ихъ правдивости.

Особенно возмутительный случай произошелъ осенью 1901 года съ партіей черкесовъ, прибывшихъ въ Ангору. Эти черкесы, въ количествѣ 150 челов., не были переселенцами, а представляли собою нѣчто въ родѣ ходоковъ, посланныхъ группою селеній въ Терской области, чтобы узнать стоитъ ли переселяться въ Малую Азію. По словамъ этихъ самыхъ черкесовъ, по-

сылка ходоковъ была произведена по совѣту русскихъ властей, отговаривавшихъ отъ переселенія и предлагавшихъ раньше ознакомиться со страной. Всѣ 150 чело-вѣкъ получили обыкновенные заграничные паспорта. По установленному порядку паспорта эти были турками отобраны и владѣльцы ихъ, лишенные всякихъ докумен-товъ, были привезены въ Ангору, гдѣ они узнали, что ихъ распредѣлять по окрестнымъ селеніямъ. Черкесы обратились съ жалобами, указывали, что ихъ семей-ства и все имущество осталось на Кавказѣ, что они совсѣмъ не хотятъ переселяться и пр., но все было тщетно. Тогда черкесы устроили нѣчто вродѣ бунта: съ обнаженными шашками и кинжалами устремились къ конаку и стали требовать выдачи русскихъ паспор-товъ. Для того, чтобы ихъ успокоить, имъ было обѣ-щано, что паспорта будутъ возвращены. Черкесы повѣ-рили и успокоились, а въ послѣдующіе дни они малень-кими партіями были разосланы по всему вилайету. Рассказывалъ мнѣ это въ Ангорѣ турецкій жандарм-скій офицеръ, родомъ также черкесъ, который былъ специально командированъ изъ Константинополя для распредѣленія этихъ черкесовъ по селеніямъ Ангор-скаго вилайета. Кромѣ того я слышалъ подтвержденія этого рассказа изъ нѣсколькихъ другихъ источниковъ.

Одинъ черкесъ, не изъ этой партіи, но очутившійся почти въ такомъ же положеніи, сопровождалъ меня чѣкоторое время въ качествѣ заптія и рассказалъ мнѣ слѣдующее. Ингушъ родомъ, по имени Бекъ-Султанъ. Еспіевъ, служилъ, какъ говорить, въ Карсѣ, въ ми-лиціи. Затѣмъ поселился на станціи Назранъ (на же-

лѣзнодорожной линіи Бесланъ-Петровскъ), гдѣ у него имѣется домъ. Подъ вліяніемъ разсказовъ о томъ, что въ Турціи жить очень хорошо, захотѣлъ переселиться. Но русскій начальникъ уговорилъ его не продавать всего имущества на случай, если ему въ Турціи не понравится и онъ захочетъ вернуться. При выдачѣ паспорта русскій начальникъ сказалъ ему, что онъ можетъ вернуться въ Россію въ продолженіе пяти лѣтъ.

По прїѣздѣ въ Малую Азію (въ маѣ 1901 г.) у него отобрали паспортъ. Судьба ему благопріятствовала. Какъ знающаго турецкій языкъ и служившаго раньше въ милиціи, вали Конійскаго вилайета назначилъ Бекъ-Султана заптіемъ. Несмотря на это въ Турціи ему очень не понравилось и онъ хотѣлъ вернуться въ Россію, но вслѣдствіе отсутствія паспорта не могъ этого сдѣлать. Тогда онъ рѣшилъ покориться своей участи и продать свой домъ, который у него остался въ Назранѣ, но для этого требовались документы, которые у него отобрали. Добрался онъ до Коніи, гдѣ имѣется русское консульство, но консулъ не могъ ему помочь вслѣдствіе неимѣнія имъ паспорта. Вали по просьбѣ консула общалъ Бекъ-Султану вернуть паспортъ, но прошло уже полгода, а общаніе это по прежнему оставалось неисполненнымъ.

Причины, побуждающія крымскихъ татаръ и кавказскихъ горцевъ выселяться въ Турцію, могутъ быть вполне выяснены только на мѣстахъ выселенія, но, какъ мнѣ приходилось слышать въ Малой Азіи, склоняютъ къ эмиграціи турецкіе агенты, соблазня-

ющіе туземное населеніе Крыма и Кавказа разсказами о превосходныхъ условіяхъ жизни въ Анатолии и о тѣхъ льготахъ, которыя предоставляются переселенцамъ со стороны турецкаго правительства.

Эмигрируютъ, къ сожалѣнію, не отбросы населенія, не отдѣльныя личности, а цѣлыя селенія, многіе изъ жителей которыхъ хорошо владѣютъ русскимъ языкомъ и отчасти усвоили уже русскіе обычаи и русскую культуру. Встрѣтивъ совсѣмъ не то, что ожидали, эти переселенцы съ особенной любовью вспоминаютъ о Россіи, и всякаго русскаго считаютъ за своего родного человѣка. Вѣроятно было бы въ нашихъ интересахъ поддерживать и развивать эту любовь къ Россіи а не давать ей мало по малу совершенно заглухнуть подъ давленіемъ враждебныхъ намъ вліяній.

Желательность открытія русскихъ школъ въ Малой Азій.

Достигнуть этого, мнѣ кажется, возможно съ помощью учрежденія въ Малой Азій русскихъ школъ. Турецкое правительство съ достойными удивленія терпимостью и хладнокровіемъ относится къ иноземной школьной пропагандѣ. Этимъ пользуются всѣ иностранныя государства, заинтересованныя въ утвержденіи своего вліянія на Турецкомъ Востокѣ. Къ сожалѣнію русскія школы имѣются только въ Палестинѣ, а въ Малой Азій ихъ нѣтъ. Между тѣмъ несомнѣнно, что такія школы, открытыя въ мѣстностяхъ, заселенныхъ переселенцами изъ Россіи, привлекли бы къ себѣ значительный контингентъ учениковъ. Этому способствовало бы не только чувство симпатіи и привязанности къ Россіи, но хотя и неполное, но все же знакомство черкесовъ и крымскихъ татаръ съ русскимъ

языкомъ. Школы конечно должны быть приспособлены къ мѣстнымъ потребностямъ. Вѣроятно особенный успѣхъ имѣли бы школы типа низше-ремесленныхъ, такъ какъ даваемое ими образованіе встрѣтило бы большое сочувствіе среди туземнаго населенія Малой Азіи, совершенно незнакомаго со многими видами простѣйшихъ ремеслъ.

Конечно, прежде всего необходимо учрежденіе нѣсколькихъ русскихъ консульствъ и вице-консульствъ въ центральныхъ городахъ Малой Азіи. У насъ до сихъ поръ имѣется только одно консульство въ Коніи, притомъ весьма скромно обставленное (у консула нѣтъ даже секретаря, а только вольнонаемный драгоманъ). Между тѣмъ натискъ на Малую Азію иноземныхъ вліяній, и во главѣ всѣхъ нѣмецкаго, совершается съ громадной энергіей и мѣры для оставленія за Россіей, хотя бы скромнаго мѣста, уже давно сдѣлались настоятельно необходимыми.

Среди нетурецкихъ школъ первое мѣсто по распространенности занимаютъ греческія и армянскія школы, причемъ въ юго-западныхъ вилайетахъ преобладаютъ греческія школы, а въ сѣверо-восточныхъ армянскіе. Обставлены онѣ бѣдно, но всегда переполнены учащимися. Широкое распространеніе греческихъ школъ началось сравнительно недавно. Во многихъ мѣстностяхъ Малой Азіи греческое населеніе только теперь, съ помощью школъ, начинаетъ учиться греческому языку, который былъ совершенно забытъ. Напримѣръ въ Ангорскомъ вилайетѣ, даже богослуженіе во многихъ греческихъ церквахъ совершается на турецкомъ языкѣ,

Греческія
школы.

вслѣдствіе полного незнанія мѣстными греками своего родного языка.

Но теперь замѣчается во всей Малой Азіи сильный ростъ національнаго самосознанія среди грековъ. Преподаваніе во всѣхъ ихъ школахъ ведется въ строго патріотическомъ духѣ и мечты о созданіи Великой Греціи начинаютъ все болѣе и болѣе распространяться среди молодого поколѣнія. Конечно, симпатій къ Россіи это поколѣніе далеко не питаетъ.

Школы
француз-
скихъ като-
лическихъ
конгрегацій.

Во всѣхъ значительныхъ центрахъ Малой Азіи имѣются французскія школы, содержимыя католическими конгрегаціями. Число этихъ школъ продолжаетъ увеличиваться, причемъ онѣ открываются по всѣмъ линіямъ новопостроенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Обставлены и содержатся эти школы превосходно, въ особенности женскія. Чистота, порядокъ, любовь къ своему дѣлу, а со стороны монахинь и горячая любовь къ дѣтямъ, составляютъ отличительную черту католическихъ школъ. При школѣ всегда имѣется интернатъ (въ Эскишеирѣ въ мужской школѣ интернатъ на 150 учениковъ, а въ женской на 90). Курсъ ученія 6—7 лѣтній, причемъ объемъ курса мужскихъ школъ, по нѣкоторымъ предметамъ, выше курса нашихъ гимназій. Въ женскихъ школахъ ученицы рѣдко проходятъ весь курсъ. Родители воспитанницъ обыкновенно считаютъ, что полное образованіе излишне и берутъ дѣвочекъ черезъ 3—4 года.

Плата за ученіе очень скромная: въ младшихъ классахъ 40 піастр. (3 р. 40 к.) въ семестръ, въ сред-

нихъ—50 піастр., въ старшихъ—60 піастр. Дѣти несостоятельныхъ родителей обучаются бесплатно.

Принимаютъ въ школы дѣтей всѣхъ національностей и вѣроисповѣданій. Преподаваніе ведется исключительно на французскомъ языкѣ и всякій другой языкъ въ качествѣ разговорнаго воспрещенъ. Обученіе вновь поступившихъ французскому языку производится по оригинальному методу, не отвѣчающему современнымъ требованіямъ педагогики, но очень быстро приводящему къ цѣли. Методъ этотъ заключается въ томъ, что ребенку запрещается говорить на иномъ языкѣ, кромѣ французскаго. Не имѣя никакихъ свѣдѣній въ этомъ послѣднемъ языкѣ, ребенокъ мѣсяца два молчитъ, затѣмъ начинаетъ говорить, а черезъ нѣсколько мѣсяцевъ уже свободно выражается по французски. Ученикъ, который начнетъ говорить на своемъ національномъ языкѣ, подвергается тѣлесному наказанію особымъ хлыстомъ, который провинившійся обязанъ носить за поясомъ до тѣхъ поръ, пока не накажутъ другого ребенка. Для того, чтобы избавиться отъ ношенія хлыста, обладатель его обыкновенно самъ слѣдитъ за своими товарищами: не заговоритъ ли кто изъ нихъ на нефранцузскомъ языкѣ, и если ему удастся кого нибудь поймать, то онъ немедленно доноситъ воспитателю. О такомъ методѣ обученія мнѣ добродушно рассказывалъ одинъ изъ монаховъ ордена ассомпціонистовъ, содержащихъ школы въ Эскишеирѣ. Но когда повѣствованіе о тѣлесныхъ наказаніяхъ услышалъ директоръ школы, то онъ строго остановилъ не въ мѣру откровеннаго „брата“ и пояснилъ, что хотя

совершенно обойтись безъ тѣлесныхъ наказаній нельзя, но что все же они примѣняются лишь въ исключительныхъ случаяхъ.

Отъ администраціи французскихъ католическихъ школъ всякій посѣтитель неизмѣнно слышитъ увѣренія, что религіозныя вѣрованія воспитываемыхъ ими дѣтей нисколько не затрогиваются. Въ дѣйствительности всѣ воспитанники, а въ особенности воспитанницы, черезъ нѣсколько лѣтъ превращаются въ вѣрныхъ чадъ католической церкви. Достигается это обязательными посѣщеніями всѣхъ церковныхъ службъ (при каждой школѣ имѣется капелла), хоровымъ пѣніемъ псалмовъ и молитвъ и т. п. Въ женскихъ школахъ нерѣдко случается, что дѣвушки, окончивъ курсъ, остаются при школѣ, а затѣмъ постригаются въ монахини того же ордена, которымъ содержится школа.

Нѣмецкія
школы.

На линіи Анатолійской жел. дор. въ Хайдаръ-Пашѣ и въ Эскишеирѣ имѣются нѣмецкія школы, содержи-
мая правленіемъ дороги. Школа въ Эскишеирѣ для дѣтей обоего пола. Обставлена плохо. Курсъ считается 6-ти класснымъ, но на всѣ шесть классовъ имѣется только одна учительница и одинъ учитель, причѣмъ учительница завѣдуетъ обученіемъ въ трехъ низшихъ классахъ, и учитель въ трехъ высшихъ. Три класса помѣщаются въ одной большой залѣ. Всего обучается въ Эскишеирской школѣ до 100 мальчиковъ и дѣвочекъ.

Нѣмецкія протестантскія миссіи еще не проникли вглубь Малой Азіи.

Протестантскія американскія мисси, содержимыя на средства главнымъ образомъ „сѣверо-американскаго миссіонерскаго союза“, дѣятельно ведутъ свою пропаганду, но центръ ея находится въ восточной половинѣ Малой Азіи, въ вилайетахъ съ преобладающимъ армянскимъ населеніемъ. Американскія мисси располагають большими средствами и содержатъ учебныя заведенія различныхъ типовъ, начиная отъ низшихъ школъ до колледжей, при которыхъ имѣются даже философскія отдѣленія.

Американскія протестантскія мисси.

VII.

Изъ Коніи въ Мерсину черезъ Караманъ, Эрегли, Нигде и Тарсъ.

Общій маршрутъ поѣздки.—Отъѣздъ изъ Коніи.—Составъ каравана.—Переходы до Чумры и Карамана.—Каза Караманъ.—Отъ Карамана до Эрегли.—Гостепріимство Хаджи-Наби.—Поѣздка въ Ивризъ.—Переходъ отъ Эрегли въ Боръ.—Инцидентъ съ каймакомъ.—Нигде.—Путь изъ Нигде въ Тарсъ.—Гюлекъ-Богазъ (Киликійскія ворота).—Прибытіе въ Тарсъ.—Отъѣздъ изъ Мерсины.

Общій маршрутъ поѣздки.

Свою поѣздку по Малой Азіи я началъ изъ Хайдаръ-Паши. Ознакомившись съ линіей Хайдаръ-Паша-Ангора, я вернулся въ Эскишеиръ, гдѣ пробылъ въ общей сложности недѣлю. Изъ Эскишеира я направился въ Конію, а оттуда въ Караманъ, Эрегли, Нигде Тарсъ, Адану и Мерсину. Въ Мерсинѣ я сѣлъ на пароходъ „Одесса“ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, доставившій меня въ Смирну. Сдѣлавъ изъ Смирны поѣздки по линіямъ Айдинской и Смирна-Кассабской желѣзныхъ дорогъ, я на пароходѣ „Orenoque“ компаніи „Messageries Maritimes“, возвратился въ Кон-

стантинополь. Вся поѣздка, съ пребываніемъ въ Константинополь, заняла три мѣсяца.

За исключеніемъ пути отъ Коніи до Тарса, поѣздка состояла изъ переѣздовъ по желѣзнымъ дорогамъ и на пароходахъ, почему описанія ея, какъ не представляющей интереса, я и не дѣлаю.

Приѣхавъ въ Конію 6-го ноября, я, при любезномъ содѣйствіи нашего консула, Н. Г. Сухотина, оказавшаго вмѣстѣ со своей семьей моей женѣ и мнѣ самое радушное гостепріимство, сталъ готовиться къ дальнѣйшему пути, который уже приходилось дѣлать верхомъ. Черезъ пять дней всѣ приготовленія были окончены и утромъ 12-го ноября мы выѣхали изъ Коніи. Переводчикъ былъ мною нанятъ въ Константинополь. Это былъ нѣкій Г. И. Константириди (именовавшій себя, однако, Константиновымъ), молодой еще чело-вѣкъ 24 лѣтъ, русскій подданный; былъ ранѣе нештатнымъ драгоманомъ нашего консульства въ Коніи, пока должность консула занималъ г. Левицкій, который мнѣ его и рекомендовалъ. Кромѣ того въ качествѣ слуги былъ мною нанятъ, также въ Константинополь, черногорецъ.

Отъѣздъ
изъ Коніи.
Составъ
каравана.

Конвоемъ на первыхъ переходахъ намъ служили 4 заптія, назначенные изъ Коніи распоряженіемъ тефтердара (вали, Феридъ-Паша, нынѣшній великій визирь, находился въ Константинополь). *

Для ускоренія передвиженія первое время до вступ-

*) Тефтердаръ—завѣдующій финансовою частью вилайета. Это второе лицо послѣ вали, котораго онъ и замѣщаетъ при отсутствіи послѣдняго.

ленія въ Таврскія горы, одинъ только я ѣхалъ верхомъ, а моя жена, Константиныди и черногорецъ помѣщались въ двухъ арбахъ. Однако эти арбы, кромѣ своего названія, не имѣли ничего общаго съ тѣми двухколесными повозками, которыя извѣстны подъ именемъ арбъ въ нашемъ Закавказьѣ и въ Крыму. Конійская арба представляетъ собою крытую рессорную, четырехколесную телѣгу; сидѣній въ ней не устроено, а надо лежать, что при очень длинныхъ переходахъ, какъ говорятъ, даже менѣе утомительно, чѣмъ сидѣть. Для вещей была нанята третья арба.

Переходъ
отъ Коніи
до Чумры.

Первый нашъ переходъ былъ невеликъ—всего 40 верстъ до Чумры, гдѣ находится контрольное коммерческое агентство Анатолійской жел. дороги.

Дорога въ Эрегли черезъ Караманъ была выбрана мною потому, что въ этомъ направленіи проектирована линія Багдадской желѣзной дороги. Между Коніей и Эрегли существуетъ другая дорога, черезъ Карабунаръ, которая на 50 верстъ короче дороги черезъ Караманъ. Но эта болѣе короткая дорога идетъ по мало населенной и неплодородной мѣстности, и между Коніей и Карабунаромъ пересѣкаетъ солончаковое болото, проходимое только въ сухое время года, и постройка линіи черезъ которое представила бы значительныя затрудненія. Вслѣдствіе этого инженеры, производившіе изысканія желѣзнодорожной линіи, избрали направленіе черезъ Караманъ, хотя и болѣе кружное, но за то обслуживающее болѣе плодородныя и населенныя мѣстности и не представляющее техническихъ неудобствъ.

Дорога въ Караманъ идетъ изъ Коніи сначала въ

южномъ направленіи, немного склоняясь къ востоку. Мѣстность до Чумры безотрадная. Однообразная, пустынная равнина, въ юго-западѣ ограниченная невысокими горными цѣпями, за которыми виднѣлись снѣговые (въ это время года) хребты, имѣла унылый сѣро-желтый цвѣтъ. Воздѣланныхъ полей мало. Два селенія (Караурду въ 10 верстахъ отъ Коніи и Чарикларъ—въ 20 верстахъ), встрѣченные нами на пути, представляли незначительныя группы домовъ изъ сырцеваго кирпича съ плоскими крышами. Цвѣтъ зданій настолько подходилъ къ цвѣту почвы, что селенія едва были замѣтны на фонѣ равнины.

Около 5 часовъ дня пріѣхали въ Чумру, гдѣ насъ встрѣтилъ, предупрежденный ранѣе высланнымъ заптіемъ, агентъ Анатолійской дороги, Апостоль Зервудакъ, грекъ, немного говорящій по французски.

На слѣдующій день въ 6 часовъ утра мы тронулись въ дальнѣйшій путь. Погода и въ этотъ день, и наканунѣ, стояла прекрасная. Хотя температура держалась въ предѣлахъ отъ $+6^{\circ}$ до $+10^{\circ}$ Р., но на солнцѣ было почти жарко.

Переходъ отъ Чумры до Карамана (75 верстъ) менѣе однообразенъ. Дорога подходитъ къ предгоріямъ Ала-Дага и все время идетъ, то спускаясь, то поднимаясь. Уклоны пути незначительныя и не могутъ препятствовать движенію. Дорога на всемъ протяженіи отъ Коніи до Карамана годна для колеснаго движенія и шоссирована, но въ многихъ мѣстахъ шоссе уже совершенно разрушилось и проѣзжая дорога большею частью идетъ въ сторонѣ отъ шоссе. Путь иногда

Отъ Чумры
до Кара-
мана.

пересѣкають небольшія рѣчки и ручьи; черезъ нѣкоторыя построены каменные мосты, но почти всѣ они находятся въ такомъ состояніи, что ими не пользуются, а переѣзжаютъ въ бродъ. Послѣднее не представляетъ затрудненій, какъ какъ русла рѣчекъ неглубоки и грунтъ твердый.

Верстахъ въ 10 отъ Чумры—селеніе Али-Бекъ-Кіюй. Затѣмъ на протяженіе 50 верстъ до сел. Кассаба, на пути не встрѣчается ни одного населеннаго пункта. Кассаба до начала 70-хъ годовъ была небольшимъ, но довольно оживленнымъ городкомъ; вслѣдствіи сильнаго голода, постигшаго эту мѣстность въ 1873 году, Кассаба пришла въ упадокъ и нынѣ многочисленныя разрушенныя строенія указываютъ, что раньше жителей было гораздо больше, чѣмъ въ настоящее время. Существуетъ предположеніе, что Кассаба находится на мѣстѣ древняго города Пиргоса, черезъ который проходилъ Фридрихъ Барбаросса, въ 1190 году. Недалеко отъ Кассабы лежитъ небольшое селеніе Илистра.

Несмотря на значительность перехода, мы, благодаря хорошему ходу нашихъ лошадей, большую часть пути шедшихъ мелкою рысью, прибыли въ Караманъ въ 4½ часа дня, т. е. сдѣлали 75 верстъ въ 10 час.

Въ Караманѣ также находится коммерческое агентство Анатолійской желѣзной дороги, причемъ къ агенту у меня было рекомендательное письмо отъ помощника директора отдѣленія Оттоманскаго банка въ Коніи.

Агентъ, И. Делламеа, далматинецъ по происхожденію, австрійскій подданный, встрѣтилъ насъ при въѣздѣ въ городъ и просилъ непременно остановиться

у него, въ помѣщеніи агентства. Г. Делламеа получилъ образованіе въ Марсели, прекрасно владѣеть французскимъ и нѣмецкимъ языками. Кромѣ того, какъ всѣ агенты, говоритъ по турецки и по гречески.

Караманъ представляетъ главный городъ казы Каза Караманъ, Конійскаго санджака. *)

По Кине въ казѣ находится 84 селенія, съ 21,417 жителями.

По свѣдѣніямъ, полученнымъ мною въ Караманѣ и къ которымъ можно относиться съ большимъ довѣріемъ, съ казы Караманъ турецкое правительство за послѣдніе года получало въ среднемъ 10,000 тур. фн. или 230.000 франковъ въ годъ десятиннаго сбора (димовъ). Десятинный сборъ составляетъ больше, чѣмъ одну десятину урожая, такъ какъ кромѣ собственно десятины отчисляется еще 1⁰/₁₀ на земледѣльческій банъ. и 1¹/₂⁰/₁₀ на народное образованіе, т. е. взымается 11¹/₂⁰/₁₀. По словамъ г. Делламеа, десятинный сборъ правильнѣе опредѣлять какъ одну восьмую часть стоимости всего урожая (продуктовъ земледѣлія, садоводства и огородничества), который такимъ образомъ долженъ оцѣниваться въ 1.840.000 франковъ. Слѣдовательно на душу населенія казы приходится 87 франковъ.

Главный продуктъ земледѣлія—пшеница, которой собирается до 8000 киле (караманское киле 13 пуд.

*) Конійскій вилайетъ въ административномъ отношеніи дѣлится на пять санджаковъ: Конія, Нигде, Бурдуръ, Гамидъ-Абадъ (Избарт) и Адалія. Конійскій санджакъ въ свою очередь дѣлится на 11 казъ: Конія, Акшеиръ, Вейшеиръ, Сидишеиръ, Ильгунъ, Бозгиръ, Караманъ, Хадемъ, Эрегли, Карабунаръ и Кочгиссаръ.

12 фн.). Болѣ половины этого количества теперь вывозится по Анатолийской жел. дорогѣ. Значительно развита культура ячменя. На высокихъ мѣстахъ сѣется немного ржи. Виноградарство существуетъ, но въ небольшихъ размѣрахъ, главнымъ образомъ для удовлетворенія мѣстныхъ потребностей.

Скотоводство развито во всей казѣ. Всего насчитывается до 60.000 овецъ, 80.000 обыкновенныхъ и 15.000 ангорскихъ козъ.

Изъ продуктовъ скотоводства ежегодно вывозится до 30.000 килогр. кожъ.

Ввозная и вывозная торговля караманской казы идетъ черезъ Конію.

Главнѣйшими предметами ввоза служатъ:

мануфактурные товары	200.000	килограммъ
сахаръ	150.000	"
кофе	30.000	"
жельзо	100.000	"

Изъ мануфактурныхъ товаровъ—ситцы и шерстяная матерія, почти всѣ нѣмецкіе и лишь небольшая доля австрійскихъ. Бѣлая бумажная ткань—англійскія.

Сахаръ исключительно австрійскій. Кофе (бразильскій) идетъ главнымъ образомъ изъ Гамбурга.

Жельзо на три четверти бельгійское и англійское, остальное—шведское.

Цѣны на главнѣйшіе продукты на караманскомъ рынкѣ въ 1901 году стояли слѣдующія:

пшеница твердая (кундуру) 80-105 піастровъ *) за 1 киле (13 пудовъ) **).

пшеница мягкая (кадируглу) 90—110 піастровъ за 1 киле
ячень 36—45 піастр. за 1 киле (12 пуд).
рожь 40—48 піастр. за 1 киле (12 пуд).

Такимъ образомъ 1 пудъ пшеницы стоилъ въ среднемъ около 65 коп., 1 пудъ ячменя—30—32 коп., 1 пудъ ржи—35 коп.

Караманъ очень древній городъ, подъ именемъ Ларанды извѣстный уже въ первомъ вѣкѣ нашей эры. Онъ былъ одно время столицею самостоятельной Караманіи, но въ 1472 г. подпалъ подъ владычество османовъ

Памятниковъ древнѣйшаго періода никакихъ не сохранилось. Вниманія заслуживаютъ только развалины медресе (духовнаго училища), вѣроятно эпохи сельджукидовъ, мраморныя ворота котораго удивительны по красотѣ и изяществу работы.

Въ Караманѣ мы сдѣлали дневку, во время которой я обмѣнялся визитами съ каймакамомъ и начальникомъ депо редифа.

15-го ноября утромъ мы выступили изъ Карамана. Отъ Карамана до Эрegli
Погода переѣнилась. Стало холоднѣе и небо заволокло тучами. Скоро пошелъ дождь, около полудня прекратившійся на $\frac{1}{2}$ часа, но затѣмъ возобновившійся еще съ большею силою. Мѣстность пустынная. Верстахъ въ 10 отъ Карамана—чифликъ (частная ферма) Джона-

*) Піастръ надо считать въ среднемъ $8\frac{1}{2}$ коп.

**) Киле представляетъ собою мѣру объема, почему вѣсъ его для различныхъ зерновыхъ хлѣбовъ неодинаковъ.

сынъ; затѣмъ на всемъ переходѣ (55 верстъ) встрѣчается лишь одно селеніе Садырва, довольно значительное; въ немъ мы дѣлали большой привалъ и кормили лошадей. Остановились на ночлегъ въ маленькой деревушкѣ Ада-Тепе.

Дождь шелъ всю ночь и слѣдующее утро, но затѣмъ погода прояснилась. Изъ Ада-Тепе мы выступили въ 6 часовъ утра и въ 1 часъ дня, сдѣлавъ неустойчивый переходъ въ 30 верстъ, прибыли въ Эрегли. Дорога отъ Ада-Тепе шла частью широкимъ ущельемъ, среди обнаженныхъ холмистыхъ грядъ, частью по равнинѣ, пересѣкаемой невысокими цѣпами холмовъ.

Въ Эрегли также имѣется коммерческое агентство Анатолійской желѣзной дороги. Такъ какъ у меня было рекомендательное письмо и къ этому агенту, то я, по приѣздѣ въ городъ, направился къ нему. Оказалось, что агентъ, пожилой грекъ, боленъ и лежитъ въ постели. Я все же навѣстилъ его, но не смотря на убѣдительныя просьбы, отказался остановиться въ агентствѣ, чтобы не беспокоить больного. Къ сожалѣнію лучшій въ городѣ ханъ, былъ настолько грязенъ, а главное переполненъ приѣзжими, что обитать въ немъ представляло мало удовольствія. Но пока мы кое какъ старались размѣститься въ грязной и темной конуркѣ, появился въ сопровожденіи жандармскаго офицера очень симпатичный турокъ, обратившійся ко мнѣ съ просьбой непременно остановиться въ его домѣ. Оказалось, что это былъ мѣстный градоначальникъ, Хаджи-Наби. Послѣ обычныхъ по турецкому этикету отказсвъ, упрашиваній и пр., я принялъ любезное приглашеніе, чѣмъ повиди-

мому доставилъ искреннее удовольствіе Хаджи-Наби. Пробывъ два дня въ гостепріимномъ домѣ Хаджи-Наби, мы все время были предметомъ самыхъ радушныхъ заботъ хозяина и многочисленныхъ членовъ его семьи. Жену мою нѣсколько разъ приглашали въ гаремъ, гдѣ собирались знатнѣйшія турчанки. Дочь Хаджи-Наби, славная 12-ти лѣтняя дѣвочка, не отходила отъ моей жены и видимо всѣми силами старалась быть чѣмъ нибудь полезной. Прощаясь со мною, Хаджи-Наби увѣрялъ, что онъ никогда не мечталъ о такомъ счастьи, какъ принимать у себя русскаго офицера. И все, что я видѣлъ въ продолженіе двухъ дней въ домѣ Хаджи-Наби, убѣждало меня, что эти слова не были простою любезностію.

Гостепріим-
ство Хаджи-
Наби

Каймакамъ, которому я сдѣлалъ визитъ въ день пріѣзда, приходилъ ко мнѣ два раза и сидѣлъ очень подолгу. Произвелъ онъ на меня весьма пріятное впечатлѣніе. Въ здѣшнюю казу онъ былъ назначенъ всего за 10 мѣсяцевъ до моего пріѣзда. По происхожденію онъ албанецъ и приходится родственникомъ Фериды-Паши, тогда конійскаго вали, а теперь великаго визиря. Своими свѣдѣніями по самымъ различнымъ вопросамъ онъ приводилъ въ изумленіе. Такъ онъ освѣдомился у меня о томъ, закончена ли постройка Сибирской желѣзной дороги, причемъ выказалъ знаніе общаго протяженія дороги, говорилъ о трудностяхъ ея постройки въ сибирской тайгѣ и т. п. По словамъ каймакама, успѣшность постройки Сибирской дороги произвела глубокое впечатлѣніе во всей Малой Азіи, такъ какъ хо-

дили упорные слухи *), что у Россіи не хватитъ денегъ на осуществленіе такого грандіознаго предпріятія или же, что, доведя до конца постройку, она совсѣмъ разорится. Теперь всѣ увидѣли, что слухи эти ложны и поэтому вѣра въ могущество и богатство Россіи сильно возрасла.

Когда разговоръ коснулся англо-бурской войны, то оказалось, что каймакамъ довольно хорошо знаетъ общій ходъ операций и имена важнѣйшихъ военачальникомъ. Продолжительность сопротивленія буровъ, по словамъ каймакама, удивляетъ турецкій народъ, вообще симпатизирующій бурамъ. „Буры отстаиваютъ свою родину,—сказалъ каймакамъ,—какъ Леонидъ при Термопилахъ. Турки, высоко цѣнящіе мужество, храбрость и любовь къ отечеству, не могутъ не восхищаться доблестью буровъ“. Выяснившаяся въ Южно-Африканской войнѣ слабость вооруженныхъ силъ Англіи поразила турокъ. „А какъ мы прежде боялись англичанъ“,—съ улыбкою добавилъ каймакамъ.

Поѣздка въ
Ивризъ.

17-го ноября я сдѣлалъ поѣздку изъ Эрегли въ селеніе Ивризъ, находящееся въ 15 верстахъ къ ю.-в., въ предгоріяхъ Булгаръ-Дага. Около этого селенія, въ ущельѣ, на отвѣсной скалѣ имѣются „гиттитскія“ изосраженія, довольно хорошо сохранившіяся. Высота изосраженій около двухъ сажень, причемъ нижній край ихъ отстоитъ отъ земли сажени на полторы. Можно отчетливо различить двѣ фигуры: одна, большая (двѣ

*) Врядъ ли можно сомнѣваться, что эти неблагоприятныя для насъ слухи распространились администраціей Анатолійской жетѣзной дороги.

сажени), представляет царя или первосвященника, держащего въ правой рукѣ лозу съ нѣсколькими гроздьями винограда, а въ лѣвой—пучекъ колосьевъ; рядомъ съ этой фигурой находится другая, почти вдвое меньшая, изображающая повидимому жреца съ поднятыми кверху руками. Общій характеръ фигуръ напоминаетъ ассирійскія изображенія. У головы большой фигуры и у пояса малой—имѣются надписи, представляющія смѣшеніе клинообразныхъ письменъ съ іероглифическими знаками.

По словамъ мѣстныхъ жителей, въ горахъ, въ разстояніи одного дня пути, находятся развалины города и на сосѣднихъ скалахъ еще много подобныхъ же изображеній.

О происхожденіи гиттитскихъ изображеній среди туземнаго населенія повидимому не сохранилось никакихъ легендъ.

Въ ночь съ 16 на 17 ноября поднялся вѣтеръ, который къ утру достигъ силы шторма. Въ продолженіе всего пути въ Ивризъ мнѣ и моимъ спутникамъ (всѣ были верхомъ) приходилось буквально бороться съ вѣтромъ. Сопровождавшего меня молодого человѣка, сына коммерческаго агента Анатолійской желѣзной дороги, на моихъ глазахъ опрокинуло порывомъ вѣтра вмѣстѣ съ лошадью. Переводчика срывало съ сѣдла нѣсколько разъ. Мнѣ удалось доѣхать благополучно, но только потому, что я, слѣдуя примѣру заптѣевъ, почти лежалъ на лошади. Стоило выпрямиться на сѣдлѣ, чтобы моментально быть сброшеннымъ. Наканунъ деревья были покрыты пожелтѣвшими, а частью еще зелеными ли-

стями, но вѣтеръ сорвалъ эти листья въ продолженіи одного часа. Масса вѣковыхъ деревьевъ была вырвана съ корнемъ.

Къ вечеру вѣтеръ нѣсколько стихъ, а къ утру пересталъ совершенно. Направленіе вѣтра было южное и онъ вырывался изъ ущелья Булгаръ-Дага. Очевидно причина этого метеорологическаго явленія та же, что и сильныхъ вѣтровъ, дующихъ въ ущельяхъ Эльбруса, въ прикаспійскихъ провинціяхъ Персіи, т. е. громадная разница температуръ у поверхности моря и на вершинахъ горъ. Но въ то время, какъ въ ущельяхъ Эльбруса сильный вѣтеръ представляетъ собою обычное явленіе, въ Эрегли, хотя и бываютъ вѣтры, но неособенно часто и небольшой силы. Вѣтра, подобнаго наблюдавшемуся нами, по словамъ мѣстныхъ сторожилъ, не было лѣтъ десять.

Эрегли, также какъ и Караманъ, главный городъ одной изъ 11 казъ Конійскаго санджака. Согласно статистическимъ даннымъ, приводимымъ Кине *), каза Эрегли имѣетъ 62 селенія и 22.115 жителей. По словамъ каймакама, въ казѣ насчитывается до 200.000 головъ рогатаго скота (обработка земли производится большею частью на буйволахъ), 150.000 овецъ, козъ и до 30.000 верблюдовъ.

Эрегли находится на мѣстѣ древняго города Сибистра-Гераклея, имѣвшаго большое значеніе въ періодъ существованія Каппадокійскаго царства. Объ этомъ городѣ упоминаетъ Цицеронъ. Разоряемый на-

*) Vital Cuinet. La Turquie d'Asie. tome I, p. 818.

бѣгами арабовъ. онъ въ 805 г. былъ захваченъ Гарунъ-аль-Рашидомъ, но до XI-го столѣтія оставался еще въ составѣ Византійской имперіи. Въ настоящее время въ Эрегли не сохранилось уже никакихъ памятниковъ старины. Это обыкновенный, довольно оживленный малоазіатскій городокъ, со сравнительно большимъ базаромъ и неизбѣжною площадью, въ центрѣ города, на которой помѣщается конакъ, т. е. зданіе правительственныхъ учреждений.

Дорога въ Тарсъ черезъ Гюлекъ-Богазъ идетъ сначала въ восточномъ направленіи, затѣмъ сворачивается на югъ. Приблизительно по этому же пути проектирована линія Багдадской дороги. Но мнѣ хотѣлось побывать въ городѣ Нигде, расположенномъ въ разстояніи 85 верстъ къ сѣв.-вост. отъ Эрегли. Въ Нигде находится коммерческое агентство Анатолійской дороги и такимъ образомъ этотъ городъ входитъ въ предѣлы района, обслуживаемаго Анатолійской линіей, что и побудило меня его посѣтить.

Отъ Эрегли
до Бора.

Принимая во вниманіе ту легкость, съ которою мы сдѣлали переходъ въ 75 верстъ изъ Чумры въ Караманъ, я предполагалъ, что намъ, быть можетъ, удастся добраться въ одинъ день до Нигде. Если же путь оказался бы тяжелъ, то можно было остановиться на 10 верстъ ближе, въ Борѣ, значительномъ городкѣ санджака Нигде. Къ тому же на половинѣ пути между Эрегли и Нигде не было никакого селенія, гдѣ можно было бы провести ночь.

18-го ноября рано утромъ мы выѣхали изъ Эрегли. Вѣтеръ стихъ, но температура значительно пони-

лась; было всего + 2—3° Р. Небо было сплошь покрыто облаками.

Дорога въ Нигде идетъ на сѣв.-вост., вдоль предгорій Булгаръ-Дага. На сѣв.-зап. разстилается обширная равнина, по которой параллельно дорогѣ протекаетъ небольшая рѣка, принадлежащая къ внутреннему бассейну Малой Азіи. Черезъ каждыя 4—5 верстъ дорогу пересѣкаютъ рѣчки, текущія съ юго-востока изъ горныхъ ущелій. Нерѣдко русла рѣчекъ болотистыя.

Верстахъ въ 15 отъ Эрегли дорога проходитъ мимо селенія Булгурлукъ. Далѣе встрѣчаются группы зданій, но не у дороги, а въ сторонѣ. Большею частью это не селенія, а чифлики, т. е. фермы, принадлежащія одному владѣльцу. Общій характеръ мѣстности—пустынный.

Послѣ полудня пошелъ небольшой мокрый снѣгъ, но къ тремъ часамъ дня онъ усилился и началъ падать крупными хлопьями. Несмотря на два градуса тепла равнина покрылась бѣлою пеленою; только на самой дорогѣ снѣгъ сейчасъ же таялъ, вслѣдствіе чего глинистый грунтъ ея сдѣлался вязкимъ. Къ копытамъ лошадей, къ шинамъ колесъ налипали куски глины, сильно затруднявшіе движеніе. Лошади въ арбахъ уже не могли бѣжать, какъ обыкновенно, мелкою рысью, а шли все время шагомъ. Благодаря этому переходъ сильно затянулся. Зашло солнце, а намъ оставалось до Бора еще верстъ 20. Между тѣмъ снѣгъ не переставалъ, немощенная дорога пришла въ невозможное состояніе, и наши измученныя животныя еле могли двигаться. Чтобы дать отдохнуть лошади, я про-

бовалъ слѣзать съ нея, но лишь только дѣлалъ нѣсколько шаговъ, какъ къ ногамъ у меня прилипали такіе куски глины, что я не въ силахъ былъ дальше идти и принужденъ былъ вновь садиться въ сѣдло.

Только въ десятомъ часу вечера мы добрались наконецъ до Бора, который уже былъ погруженъ въ сонъ. Я предполагалъ остановиться на ночь въ ханѣ, но два главныхъ хана оказались настолько переполненными, что намъ отказали дать какое либо помѣщеніе. Посланные мною для отысканія хоть какого нибудь пріюта, заптіи вернулись и сказали, что вездѣ въ ханахъ все полно. Положеніе дѣлалось затруднительнымъ, такъ какъ 16-ти часовой переходъ, да еще совершенный пристоль неблагоприятныхъ условійхъ, давалъ себя чувствовать.

Убѣдившись въ невозможности найти помѣщеніе своими средствами, я отправилъ своего переводчика съ однимъ изъ заптіевъ къ каймакаму, съ просьбой оказать мнѣ содѣйствіе въ пріисканіи мѣста для ночлега. Послѣ получасоваго ожиданія я получилъ отвѣтъ, что у каймакама нѣтъ для меня помѣщенія, что онъ ничего не знаетъ о моемъ пріѣздѣ *) и что теперь слишкомъ поздно для того, чтобы было возможно принять какія либо мѣры для устройства мнѣ ночлега.

Инцидентъ
съ кайма-
камомъ.

Услышавъ это, я вновь послалъ переводчика къ

*) О моей поѣздкѣ нашимъ посольствомъ въ Константинополь было сообщено турецкому правительству, и власти тѣхъ вилайетовъ, черезъ которые я предполагалъ ѣхать, должны были быть предупреждены, но, по недоразумѣнію, именно въ Ковійскій вилайетъ, т. е. въ самый для меня нужный, и не было послано извѣщенія.

каймакаму съ порученіемъ объяснить ему, что я русскій офицеръ и что я настоятельно прошу помѣщенія потому, что со мной находится моя жена, которая не можетъ при такой погодѣ провести ночь на открытомъ воздухѣ и что мною будетъ заплачено за ночлегъ сколько угодно.

Прошло еще полчаса. Второй отвѣтъ былъ еще страннѣе перваго: каймакамъ сообщилъ, что теперь слишкомъ поздно для переговоровъ и онъ проситъ его больше не беспокоить; если же я чѣмъ нибудь недоволенъ, то могу завтра придти въ конакъ и принести ему жалобу. Нѣкоторая опытность въ путешествіяхъ по Востоку подсказала мнѣ, что слѣдуетъ сдѣлать. Я направился къ конаку *) и потребовалъ, чтобы мнѣ его отворили. Конвой мой, состоявшій изъ шести заптіевъ-черкесовъ, говорившихъ по-русски и чрезвычайно исполнительныхъ, услышавъ мое приказаніе кинулся къ входнымъ дверямъ конака и сталъ неистово стучать. Двери отворились и появилось нѣсколько человѣкъ съ фонарями, съ офицеромъ во главѣ. Я велѣлъ передать офицеру приказаніе немедленно освѣтить конакъ и приготовить мнѣ помѣщеніе для ночлега. Офицеръ, вѣроятно вслѣдствіе моего рѣшительнаго тона, даже и не попытался протестовать. Черезъ нѣсколько минутъ входъ въ конакъ былъ освѣщенъ и я, войдя во внутрь, прежде всего бросилъ горсть меджидіевъ (рублей на 25) солдатамъ и сторожамъ, сказавъ, что это имъ на угоще-

*) Въ конакѣ помѣщаются присутственныя мѣста и послѣ заката солнца въ пемъ никого нѣтъ, кромѣ сторожей и иногда военнаго караула. Въ конакѣ, въ Борѣ, имѣлся караулъ.

ніе: пусть сейчасъ купятъ себѣ барана и готовятъ пловъ. Видъ денегъ подѣйствовалъ магически на всѣхъ присутствовавшихъ. Началась суматоха. Наши вещи потащили въ конакъ, а мою жену и меня провели во второй этажъ, въ пріемный кабинетъ каймакама, красиво убранный коврами, имѣющій даже обстановку, въ видѣ письменнаго стола и нѣсколькихъ стульевъ, а самое главное, желѣзную печь.

Когда я, минутъ черезъ десять, сошелъ въ нижній этажъ конака, то засталъ тамъ оживленную толпу, состоящую изъ солдатъ, заптіевъ и мѣстныхъ обывателей, хлопотавшихъ надъ обдираніемъ шкуры съ барана, приготовлявшихъ рись для плова и т. п. Вообще видимо готовилось пиршество. При моемъ появленіи все смолкло и меня привѣтствовали почтительными поклонами. Въ этотъ моментъ появился жандармскій офицеръ и послѣ цѣлаго ряда поклоновъ сообщилъ, что онъ прибылъ съ порученіемъ отъ каймакама. Я пригласилъ его пройти наверхъ. Тамъ жандармскій офицеръ передалъ мнѣ, что каймакамъ глубоко осчастливленъ моимъ пріѣздомъ, что онъ принялъ всѣ мѣры для отысканія для меня соотвѣтствующаго помѣщенія, но городъ такъ бѣденъ, что въ немъ не нашлось ни одного приличнаго дома, а потому каймакамъ и рѣшился предоставить въ мое распоряженіе конакъ, гдѣ проситъ меня считать себя полнымъ хозяиномъ. Въ заключеніе жандармскій офицеръ сказалъ, что каймакамъ хотѣлъ сейчасъ же идти въ конакъ, но не посмѣлъ этого сдѣлать, не получивъ предварительно разрѣшенія мнѣ представиться. Я поручилъ жандармскому офицеру поблагода-

рить каймакама за всё его хлопоты, особенно по присланію для меня помѣщенія, и просить его не беспокоиться съ визитомъ до завтрашняго дня.

Только что жандармскій офицеръ ушелъ, какъ появились новые посланные отъ каймакама, принесшіе массу ковровъ, подушекъ и одѣялъ и спрашивавшіе не нужно ли мнѣ еще чего нибудь.

На слѣдующее утро появился каймакамъ. Въ петлицѣ у него красовался орденъ св. Станислава 3-ей степени. Оказалось, что онъ служилъ въ Эрзерумскомъ вилайетѣ, вблизи нашей границы, говорилъ, что у него было много знакомыхъ русскихъ офицеровъ и чиновниковъ. Все происшедшее объяснялъ тѣмъ, что ему невѣрно передали, кто пріѣхалъ и извинялся, что не могъ предложить мнѣ другого помѣщенія, кромѣ конака.

Снѣгъ, шедшій всю ночь, продолжалъ идти и утромъ. Въ одиннадцатомъ часу утра мы двинулись въ путь, провожаемые до выѣзда изъ города каймакомъ, всѣми высшими должностными лицами санджака и кажется всѣмъ населеніемъ Бора.

Послѣ часового переѣзда по занесенной снѣгомъ, но хорошей шоссейной дорогѣ, мы достигли фруктовыхъ садовъ, окружающихъ Нигде. Болѣе получаса мы ѣхали среди этихъ садовъ, обнесенныхъ глинобитными стѣнками, и наконецъ вѣхали въ самый городъ, гдѣ остановились по приглашенію мѣстной греческой колоніи, въ домѣ богатаго коммерсанта Іоаннидеса.

Нигде.

Нигде представляетъ собою главный городъ санджака того же имени, входящаго въ составъ Конійскаго вилайета. Санджакъ дѣлится въ административ-

номъ отношеніи на семь казъ: Нигде, Невшеиръ, Ургубъ, Акъ-Серай, Боръ, Мааденъ и Арабиссанъ. Во всѣхъ этихъ казахъ насчитывается 383 селенія, съ 200.000 жителей, до 10% которыхъ составляютъ православные греки; армянъ (грегоріанцевъ) около 1.000 человѣкъ, остальное мусульмане.

Несмотря на плодородіе почвы, лѣсныя и большія минеральныя богатства, санджакъ Нигде до самаго послѣдняго времени велъ очень незначительную торговлю, развитію которой препятствовало внутреннее положеніе санджака и отсутствіе путей сообщенія. Только за послѣдніе годы, съ открытіемъ въ Нигде, Акъ-Сераѣ и Невшеирѣ коммерческихъ агентствъ Анатолійской желѣзной дороги, торговля стала развиваться. Постройка перваго участка Багдадской дороги (отъ Коніи до Эрегли) несомнѣнно дастъ новый и очень сильный толчекъ къ поднятію благосостоянія санджака и къ дальнѣйшему развитію въ немъ торговли и промышленности.

Въ городѣ Нигде насчитывается до 15.000 жителей. Расположенъ городъ живописно у подножія и отчасти на склонахъ горъ Менендисъ-Дагъ. Еще сохранились остатки вала, возведеннаго вокругъ города въ XV стол. Исхакомъ-Пашею. На вершинахъ вулканической скалы видны остатки цитадели, время постройки которой относится къ той же эпохѣ. По склонамъ горъ вблизи города, раскинулись селенія, окруженныя садами и виноградниками. Лѣтомъ все это должно

имѣть очень привлекательный видъ, но во время нашего трехдневнаго пребыванія въ Нигде не прекращалась снѣжная мятель, почти не дававшая возможности производить осмотръ города и его окрестностей.

На слѣдующій день по приѣздѣ я посѣтилъ мутессарифа, Кайри-Пашу и греческаго митрополита Аѳанасія. Епархію послѣдняго составляетъ весь Конійскій вилайетъ

Митрополитъ Аѳанасій получилъ образованіе въ Германіи, говоритъ по французски и по нѣмецки. На видъ ему было лѣтъ около 50. Вслѣдствіе ревматизма въ ногахъ, онъ не могъ ходить и вынужденъ былъ меня принять, лежа въ постели. Обстановка, въ которой живетъ митрополитъ Иконіума, одной изъ древнѣйшихъ христіанскихъ епархій, оставляетъ желать очень многого. Помѣщеніе, имъ занимаемое, состоитъ изъ небольшихъ комнатъ со скудною обстановкою. У митрополита не было даже кровати и онъ, по турецкому обычаю лежалъ на матрацѣ, постеленномъ прямо на полу. Въ разговорѣ со мною митрополитъ высказывалъ большія симпатіи къ Россіи и говорилъ, что безъ поддержки великой православной державы существованіе греческаго духовенства въ Турціи было бы невозможнымъ. Впрочемъ подобныя рѣчи, даже еще въ болѣе возвышенномъ тонѣ, мнѣ приходилось слышать отъ греческихъ священниковъ при каждомъ посѣщеніи церкви во всѣхъ городахъ Малой Азіи. Обыкновенно всякая такая рѣчь кончалась указаніемъ на бѣдность

церкви и просьбою о вспомошествованіи. *) Бѣдность храмовъ въ большинствѣ случаевъ дѣйствительно поражающая.

На слѣдующій день былъ праздникъ Введенія во Храмъ Пресвятой Богородицы (21-е ноября), и я съ женою, по приглашенію митрополита, былъ у обѣдни въ соборѣ. Служилъ, за болѣзнь митрополита, викарій съ нѣсколькими священниками. Облаченія и священные сосуды очень бѣдныя. Хоръ большой, но пѣніе ужасное, которое съ трудомъ можно было слушать.

Почести, оказанныя намъ, по приказанію митрополита, были таковы, что не могли не привести меня въ смущеніе. Такъ напримѣръ, когда мы стали приближаться къ собору, начался перезвонъ колоколовъ. Встрѣченные на паперти духовенствомъ, мы были проведены на особо приготовленное намъ мѣсто, убранный коврами и матеріями.

Послѣ обѣдни мы были приглашены на чай къ митрополиту, у котораго собрались важнѣйшіе представители мѣстнаго греческаго населенія.

Въ этотъ же день я ѣздилъ въ селеніе Фертекъ, въ окрестностяхъ Нигде, къ самому богатому изъ мѣстныхъ греческихъ купцовъ, Киріакидесу, состоящему коммерческимъ агентомъ Анатолійской желѣзной дороги. Само агентство помѣщается въ городѣ. Къ Киріакидесу у меня также было рекомендательное

*) Пожертвованія на церкви надо отнести къ числу налоговъ, взносъ которыхъ обязателенъ для русскаго путешественника по Малой Азіи. Въ Эрегли я попробовалъ было ничего не дать, но за то утромъ, въ день отъѣзда, ко мнѣ явилась депутація священниковъ, которой я былъ вынужденъ уплатить соотвѣтственную дань.

письмо отъ Оттоманскаго Банка. Поѣздку въ Фертекъ мнѣ пришлось сдѣлать вслѣдствіе настоятельныхъ просьбъ Киріакидеса, непремѣнно желавшаго, чтобы я посѣтилъ его домъ. Снѣжная мятель и сильный вѣтеръ, при нѣсколькихъ градусахъ ниже 0°, сдѣлали эту поѣздку неособенно пріятной.

Изъ Нигде
въ Тарсъ.

22-го ноября въ восьмомъ часу утра выступили изъ Нигде. Провожать насъ собрались представители мѣстной администраціи и греческіе купцы. Сынъ мутессарифа провожалъ насъ на разстояніи около 10 верстъ. Сопровождать меня было назначено 10 заптіевъ при урядникѣ (чаушъ), такъ какъ, по словамъ мутессарифа, въ горахъ было небезопасно.

Дорога на протяженіе нѣсколькихъ верстъ была хорошо шоссирована, но затѣмъ качество ея рѣзко измѣнилось. День стоялъ солнечный и снѣгъ, лежавшій слоемъ болѣе $\frac{1}{4}$ аршина толщиною, началъ быстро таять, вслѣдствіе чего глинистый грунтъ сдѣлался вязкимъ и затрудняющимъ движеніе. Верстахъ въ 15 отъ Нигде проѣхали большое селеніе, Кизли-Гиссаръ, древнюю Тіану, бывшую столицу второй Каппадокіи. Дорога стала подниматься и верстахъ въ 35 отъ Нигде мы добрались до перевала, высотой около 5.500 футовъ; хотя это былъ только самый сѣверный изъ параллельныхъ хребтовъ Тавра, причемъ слѣдующій хребетъ былъ значительно выше, но онъ все же былъ водораздѣльнымъ. Спустившись съ перевала, мы вступили въ бассейнъ Средиземнаго моря, хотя мощный центральный хребетъ Тавра находился еще далеко къ югу. Подъемъ на перевалъ значительно болѣе пологій, чѣмъ

спускъ. Движеніе колесныхъ повозокъ совершается однако безъ особыхъ затрудненій. На вершинѣ перевала мы были въ 4 часа дня, а въ 6 часовъ вечера прибыли въ небольшое селеніе Баягы, гдѣ остановились на ночлегъ. Селеніе состоитъ изъ 50 домовъ. Жители занимаются главнымъ образомъ посѣвомъ пшеницы; имѣются небольшіе виноградники.

Помѣщеніе намъ было уже заранѣе приготовлено, по приказанію мутессарифа, причемъ это порученіе было выполнено почему то шестью заптіями, которые объявили, что и они состоятъ въ числѣ моего конвоя. Такимъ образомъ у меня противъ желанія появился цѣлый маленькій отрядъ, обходившійся мнѣ весьма недешево.

Съ разсвѣтомъ слѣдующаго дня мы тронулись въ дальнѣйшій путь. Дорога идетъ въ горной мѣстности съ частыми подъемами и спусками. Мѣстами попадаются участки хорошаго шоссе, но большею частью только одинокіе куски щебня указываютъ, что дорога была шоссирована. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ на дорогѣ встрѣчается масса булыжниковъ сильно затрудняющихъ движеніе, хотя и представляющихъ собою остатки прежней мостовой. По мѣрѣ движенія къ югу склоны горъ начинаютъ все болѣе и болѣе покрываться лѣсомъ.

Въ третьемъ часу дня добрались до хана Акъ-Кепрю, у котораго высланные мною впередъ заптіи предложили остановиться, такъ какъ дальше на большомъ разстояніи нѣтъ помѣщенія для ночлега. Мѣстность у Акъ-Кепрю имѣетъ уже привѣтливый характеръ. Склоны горъ покрыты богатою растительностью.

Проходъ
Гюлекъ-Бо-
газъ (Ки-
лійскія во-
рота).

На слѣдующій день мы прошли черезъ ущелье Гюлекъ-Богазъ (Киликійскія ворота). Отъ Акъ-Кепрю дорога идетъ по долинѣ рѣки Чакидъ-Су, одного изъ правыхъ притоковъ Джейхуна (древній Сарусъ). Изъ боковыхъ ущелій часто выбѣгаютъ горные потоки и черезъ нихъ вездѣ перекинута мосты, которыми однако не пользуются, а обходятъ въ бродѣ. Мосты каменные, прочные, причемъ арки почти вездѣ цѣлы, а разрушены только аппарели и полотно моста. Такимъ образомъ возстановленіе этихъ мостовъ не представитъ большихъ затрудненій.

Сама дорога отъ Акъ-Кепрю до Гюлекъ-Богазъ находилась весьма въ неудовлетворительномъ состояніи, почти препятствующемъ движенію четырехколесныхъ повозокъ.

Верстъ за 15 до Гюлекъ-Богазъ, дорога покидаетъ долину рѣки Чакидъ-Су и вступаетъ въ ущелье, по которому бѣжитъ одинъ изъ притоковъ этой рѣки. Мѣстность начинаетъ быстро повышаться. Вновь появился снѣгъ. Перейдя черезъ хребетъ, дорога спускается сначала въ широкую долину, которая однако скоро суживается въ знаменитое ущелье Гюлекъ-Богазъ (Киликійскія ворота), описанное еще Страбономъ. Черезъ это ущелье проходили арміи многочисленныхъ завоевателей, начиная съ Ксеркса и Александра Македонскаго. У сѣвернаго входа въ ущелье еще сохранились развалины укрѣпленій, построенныхъ въ 1836 году Ибрагимомъ-Пашею.

Дорога, которая уже и передъ Гюлекъ-Богазомъ находилась въ очень печальномъ состояніи, въ самомъ

ущельѣ совершенно исчезла, хотя говорятъ, что за двѣ недѣли до нашего прїѣзда она была еще совершенно исправна и годна для колеснаго движенія. Но въ данный моментъ путь по ущелью былъ съ трудомъ проходимъ даже вьюками, такъ какъ все ущелье было завалено беспорядочными нагроможденіями камней, среди которыхъ лошади въ поводу еле пробирались. Нашу послѣднюю арбу, въ которой находились вещи, пришлось оставить, не доѣзжая ущелья, и все перегрузить на вьючныхъ лошадей, которыхъ, хотя и за громадную цѣну, намъ удалось найти.

Пройдя ущелье, мы вступили въ красивую долину съ довольно крутымъ уклономъ. Растительность, по мѣрѣ спуска, дѣлалась все богаче и богаче. Снѣгъ исчезъ и навстрѣчу намъ сталъ дуть теплый морской вѣтеръ.

Въ 7 часовъ вечера, уже въ совершенной темнотѣ, мы добрались до хана Мазарлы, находящагося въ предгоріяхъ Тавра. До Тарса оставалось около 40 верстъ.

Прибытіе въ
Тарсъ.

На слѣдующій день, 25 ноября, мы совершили этотъ послѣдній переходъ. Дорога шоссирована, но мѣстами сильно испорчена. Все время то спуски, то подъемы, такъ какъ путь пересѣкаетъ цѣпи, постепенно понижающихся холмовъ, идущихъ параллельно главному хребту. Верстъ черезъ 20 дорога вступаетъ въ совершенную равнину и, идя среди воздѣланныхъ полей и плантацій хлопчатника, подходитъ къ городу Тарсу, называемому всѣми мѣстными жителями Тарсусомъ.

Въ 10 верстахъ, не доѣзжая Тарса, мы были встрѣ-

чены нашимъ нештатнымъ вице-консуломъ въ Аданѣ г. Сидерикуди и взводомъ кавалеріи, высланнымъ по приказанію мѣстнаго каймакама. Въ Тарсѣ мы остановились въ гостепріимномъ домѣ г. Сидерикуди.

27-го ноября я сдѣлалъ поѣздку въ Адану, гдѣ посѣтилъ вали, Сулеймана-Бахри-Пашу, въ высшей степени любезно меня привѣтствовавшего.

Отъѣздъ изъ
Мерсины.

Проѣхавъ въ тотъ же день по желѣзной дорогѣ въ Мерсину, я узналъ тамъ, что на другой день ожидается русскій пароходъ „Одесса“, идущій въ Смирну. Такъ какъ слѣдующій пассажирскій пароходъ въ томъ же направленіи ожидался только черезъ двѣ недѣли, то я былъ вынужденъ 28-го ноября вечеромъ уже покинуть Мерсину.

VIII.

Багдадская желѣзная дорога.

Проектъ Багдадской дороги въ рукахъ нѣмецкихъ предпринимателей.—Экспедиція Штемриха.—Предварительная конвенція о Багдадской дорогѣ.—Результаты изслѣдованій экспедиціи Штемриха.—Вѣроятная доходность линіи.—Затрудненія къ осуществленію проекта.—Хлопоты Германіи о привлеченіи другихъ державъ къ участию въ постройкѣ.—Окончательное дарованіе концессіи на Багдадскую дорогу.—Текстъ концессіи.—Отказъ Англіи отъ участія въ постройкѣ.—Сформированіе общества Багдадскѣй дороги.—Начало работъ по постройкѣ перваго участка отъ Коніи до Эרגли.—Современное положеніе вопроса о Багдадской дорогѣ.

Вопросъ о постройкѣ Багдадской дороги, впервые поднятый еще въ половинѣ прошлаго столѣтія, вступилъ на реальную почву только тогда, когда имъ занялись нѣмецкіе предприниматели, т. е. въ концѣ 80-хъ годовъ. Добиваясь концессіи на Ангорскую дорогу, нѣмцы уже думали о проведеніи непрерывнаго рельсоваго пути отъ Босфора до Багдада и побережья Персидскаго залива и смотрѣли на Ангорскую линію, только какъ на головной участокъ будущей желѣзнодорожной магистрали.

Турецкое правительство въ принципѣ давно уже соглашалось отдать постройку Багдадской дороги въ нѣмецкія руки, указанія на что имѣются въ текстахъ концессій на Ангорскую линію, на продолженіе ея до

Проектъ Багдадской дороги въ рукахъ нѣмецкихъ предпринимателей.

Кейсарии и на линію отъ Эскишеира до Коніи. Но окончательно этотъ вопросъ былъ разрѣшенъ только въ октябрѣ 1898 года, при посѣщеніи Константинополя императоромъ Вильгельмомъ. Однако, для опредѣленія направленія линіи и для выработки условій концессіи недостаточно было тѣхъ свѣдѣній, которыя уже имѣлись, а необходимы были новыя, болѣе полныя, изслѣдованія. Съ этою цѣлью было рѣшено послать экспедицію для всесторонняго ислѣдованія тѣхъ раіоновъ, которые будутъ обслуживаться проектированной линіей и для производства предварительныхъ желѣзнодорожныхъ изысканій.

Лѣтомъ 1889 года послѣдовало султанское ирадѣ, которымъ общество Анатолійской желѣзной дороги уполномочивалось отправить такую экспедицію, причемъ всѣмъ турецкимъ властямъ вмѣнялось въ обязанность дѣлать все возможное для успѣшнаго выполненія экспедиціей возложенной на нее задачи.

Экспедиція
Штемриха.

Экспедиція, официально именовавшаяся „Mission d'Etudes“, не носила частнаго характера, такъ какъ во главѣ ея былъ поставленъ германскій генеральный консулъ въ Константинополь, г. Штемрихъ, на котораго и было возложено изслѣдованіе въ экономическомъ и политическомъ отношеніи странъ, лежащихъ между Коніей и Персидскимъ заливомъ. Для изслѣдованій же техническаго характера были назначены три прусскихъ инженера путей сообщенія г.г. Мекензонъ, Отто фонъ-Каппъ и Габихъ. На участкѣ отъ Коніи до Мараша въ изысканіяхъ участвовалъ еще инженеръ Маврокордато, постоянно живущій въ Мер-

синѣ и хорошо знакомый съ тѣми областями, которыя экспедиціи приходилось изслѣдовать.

Изъ Константинополя экспедиція выступила 2 (14) сентября 1899 года.

Для изученія стратегическихъ вопросовъ, имѣющихъ связь съ Багдадской дорогой, былъ командированъ германскій военный агентъ въ Константинополь маіоръ Моргенъ, который обслѣдовалъ районъ въ предѣлахъ треугольника Конія-Эрзерумъ-Багдадъ.

Стараясь возможно скорѣе добиться концессіи на Багдадскую дорогу, общество Анатолійской желѣзной дороги при дѣятельной и энергичной поддержкѣ германскаго посольства стало добиваться заключенія съ турецкимъ правительствомъ предварительной конвенціи еще до возвращенія экспедиціи Штемриха. Хлопоты эти были вполне успѣшны и 11 (23) декабря 1899 года предварительная конвенція о Багдадской дорогѣ была подписана. Текстъ этой конвенціи слѣдующій *):

Предварительная конвенція о Багдадской дорогѣ.

Между Зихни-Пашею, министромъ общественныхъ работъ, отъ имени Императорскаго правительства съ одной стороны, и д-ромъ Георгомъ фонъ-Сименсомъ, президентомъ административнаго совѣта Оттоманскаго общества Анатолійской желѣзной дороги, отъ имени названнаго Общества, съ другой стороны, согласно Императорскому ираду, изданному вслѣдствіе рѣшенія совѣта министровъ и съ Высочайшаго Императорскаго соизволенія, заключено слѣдующее соглашеніе:

*) Достоверность этого текста конвенціи, хотя и не опубликованнаго, не подлежитъ сомнѣнію.

Общество Анатолийской желѣзной дороги обязуется въ теченіе восьми лѣтъ максимальнаго срока, построить и открыть движеніе по желѣзнодорожной линіи съ нормальной шириной рельсовой колес, въ 1,44 метра, отъ Коніи черезъ Багдадъ на Басру, на условіяхъ и при гарантіяхъ, сущность которыхъ подлежитъ точному опредѣленію впослѣдствіи въ обоюдномъ договорѣ между Высокою Портою и названнымъ Обществомъ.

Высокая Порта признаетъ, что просимая Обществомъ Анатолийской желѣзной дороги концессія согласуется съ государственными интересами. Имѣется въ виду, что Общество немедленно приступить къ необходимымъ изысканіямъ и въ возможно скоромъ времени представить планы на одобреніе Высокой Порты.

Вопросъ, касающійся гарантіи, а также, по желанію Общества, и другія условія, будутъ подвергнуты обсужденію по окончаніи изысканій. Само собой разумѣется, что Общество обязуется никогда не передавать какому либо другому Обществу ни право эксплуатировать линію отъ Хайдаръ-Паши на Ангору и Конію, ни право строить линію отъ Коніи на Багдадъ и Басру.

Императорское правительство съ своей стороны сохраняетъ себѣ возможность выкупа линіи Конія-Басра. На тотъ случай, если Императорское правительство рѣшится эксплуатировать линію за свой собственный счетъ, оно обязуется не передавать завѣдываніе движеніемъ другому Обществу и также обязуется предоставить завѣдываніе движеніемъ на арендномъ договорѣ Анатолийскому обществу.

Въ случаѣ, если между договаривающимися сторонами окажется невозможнымъ достигнуть согласія, касательно условій договора или касательно проекта линіи, то каждая изъ сторонъ получить полную свободу дѣйствій, причемъ ни одна изъ нихъ не имѣетъ права ни на малѣйшее вознагражденіе, ни на предъявленіе какихъ либо претензій. Настоящая конвенція, согласно Императорскому ирадѣ, составлена, подписана и обмѣнена въ двухъ экземплярахъ.

Константинополь, 11 (23) декабря 1899 года
(20 Шабана 1317 года).

Зикми.

Георгъ фонъ-Сименсъ.

Германское правительство и главные дѣятели Анатолійской желѣзной дороги предполагали, что результаты изслѣдованій экспедиціи Штемриха окажутся вполне благоприятными для проектированной Багдадской линіи и что поэтому не встрѣтится затрудненій ни въ финансированіи предпріятія, ни въ осуществленіи его на практикѣ. Появлявшіяся въ большомъ количествѣ въ Германіи статьи, брошюры и цѣлыя книги, посвященныя прославленію естественныхъ богатствъ Месопотаміи и подсчетамъ тѣхъ безчисленныхъ выгодъ, которые получатся съ проведеніемъ черезъ древнюю Ассирію и Халдею желѣзнодорожной линіи, въ значительной мѣрѣ поддерживали всеобщее оптимистическое отношеніе къ вопросу о Багдадской дорогѣ.

Дѣйствительность оказалась далеко не соответствующей этимъ предположеніямъ.

23 марта (5 апрѣля) 1900 года экспедиція Штемриха вернулась въ Константинополь. Произведенныя ею изслѣдованія показали, что вся страна, которую должна прорѣзать Багдадская желѣзная дорога, находится въ очень печальномъ экономическомъ положеніи. Въ Конійскомъ, Аданскомъ и Алеппскомъ вилайетахъ воздѣлано отъ 10 до 20% годной для культуры земли; далѣе къ юго-востоку, въ вилайетахъ Діарбекирскомъ, Моссульскомъ, Багдадскомъ и Бассорскомъ воздѣлано отъ 2% до 7% годной для культуры земли. Въ Діарбекирскомъ и Моссульскомъ вилайетѣ торговли почти не существуетъ, такъ какъ населеніе постоянно живетъ въ страхѣ передъ набѣгами курдскихъ и арабскихъ кочевыхъ племенъ; настоящимъ же бичомъ этихъ

Результаты
изслѣдова-
ній экспе-
диціи Штем-
риха.

мѣстностей является курдская иррегулярная кавалерія „гамидіе“, полки которой представляют собою организованныя шайки разбойниковъ, грабящія и разрушающія цѣлыя селенія и небольшія города. Весьма неблагоприятно отразились на торговлѣ вилайетовъ и избиенія армянъ, составлявшихъ ранѣе именно торговый классъ населенія.

Въ Багдадскомъ и Бассорскомъ вилайетахъ населеніе также терпитъ отъ набѣговъ нѣкоторыхъ изъ воинственныхъ арабскихъ племенъ. Земледѣліе находится въ печальномъ состояніи; обработано всего 2—3% площади; на возстановленіе былой производительности Месопотаміи нельзя рассчитывать даже и въ будущемъ, такъ какъ, вслѣдствіе измѣненій въ климатѣ, разрушенія древней ирригаціонной системы и остальныхъ неблагоприятныхъ условій, годится къ обработкѣ не болѣе 15% всей поверхности вилайетовъ.

Вообще печальное состояніе земледѣлія въ районѣ, который будетъ обслуживаться Багдадской дорогой, по даннымъ, собраннымъ экспедиціей Штемриха, является слѣдствіемъ: 1) рѣдкости населенія, 7 — 13 человекъ на квадратный километръ, 2) бѣдности крестьянъ, находящихся въ рукахъ ростовщиковъ, 3) примитивности земледѣльческихъ орудій, 4) слабосильности рабочаго скота, 5) отсутствія путей сообщенія и 6) недостаточности орошенія.

Устраненіе всѣхъ этихъ вредныхъ вліяній съ помощью постройки желѣзнодорожной линіи далеко еще не можетъ быть достигнуто, а слѣдовательно нельзя

надѣяться и на быстрый экономическій подъемъ мѣстностей, по которымъ пройдетъ Багдадская дорога.

Въ экономическомъ отношеніи вся Багдадская желѣзная дорога, длина магистральной линіи которой должна достигнуть 2176 килом., а съ отвѣтвленіями 2400 килом., можетъ быть раздѣлена на три участка.

- I. участокъ отъ Коніи до Александреттскаго залива, длиною 465 километровъ.
- II. участокъ отъ Александреттскаго залива до рѣки Малый Забъ—928 километровъ.
- III. участокъ отъ р. Малый Забъ до Куэйта—1007 километровъ.

Принимая во вниманіе существующіе теперь торговые обороты областей, которыя будутъ обслуживаться желѣзнодорожною линіею, оказывается, что доходность 1-го участка достигаетъ 1.716.930 франковъ, доходность 2-го участка—2.598.140 франковъ и доходность 3-го участка—3.927.850 франковъ.

Вѣроятная
доходность
линіи.

Бъ среднемъ на все протяженіе доходъ опредѣлится въ 3.476 франковъ на километръ, т. е. не покроетъ даже расходовъ по эксплуатаціи.

Хотя подсчетъ доходности въ отчетѣ экспедиціи Штемриха сдѣланъ былъ очень осторожно (совершенно не приняты во вниманіе ни перевозка пассажировъ, ни индо-европейскій транзитъ), но все же его печальный конечный выводъ привелъ въ большой смущеніе и нѣмецкихъ предпринимателей, и само германское правительство. Стало очевиднымъ, что безъ гарантіи доходности со стороны турецкаго правительства строить Багдадскую дорогу невозможно,

Такъ какъ обычный размѣръ гарантіи на километръ около 15.000 франковъ, то, принимая доходность въ 3.500 франковъ съ километра, окажется, что турецкому правительству придется ежегодно доплачивать на Багдадскую дорогу болѣе 25 милліоновъ франковъ.

Затрудненія
къ осуществленію про-
екта.

Эта послѣдняя сумма настолько велика для турецкаго правительства, финансы котораго весьма разстроены, что, если бы даже правительство и дало бы необходимую гарантію, было бы все же трудно предположить, что оно будетъ аккуратно выплачивать всю сумму. Такимъ образомъ надо было не только получить отъ Порты согласіе на опредѣленную гарантію доходности, но и добиться отъ нея обезпеченія исправной уплаты этой гарантіи. Вторая задача была несравненно труднѣе первой.

Для того, чтобы успѣшно разрѣшить и вторую задачу, Германія рѣшила предложить нѣкоторымъ державамъ принять участіе въ постройкѣ Багдадской дороги. Если бы Германіи дѣйствительно удалось бы склонить къ участію въ этой постройкѣ Россію, Францію и Англію, то при совмѣстномъ желаніи всѣхъ четырехъ державъ и при отсутствіи противодѣйствія со стороны Австро-Венгріи, какъ союзницы Германіи, вѣроятно было бы возможно изыскать для Турціи необходимыя средства на уплату гарантіи. Для этого, напримѣръ, было бы совершенно достаточно измѣнить торговые договоры съ Турціей и позволить ей ввести дифференціальныя таможенныя тарифы.

Однако изъ всѣхъ державъ только одна Франція приняла германское предложеніе. Россія отклонила его

категорически, Англія же медлила съ окончательнымъ отвѣтомъ.

Не смотря на всѣ эти затрудненія къ осуществленію проекта, Германія продолжала энергично хлопотать объ окончательномъ дарованіи Обществу Анатолійской желѣзной дороги концессіи на Багдадскую линію.

8 (21) января 1902 года было опубликовано султанское ирадѣ, предоставляющее Анатолійскому обществу желаемую концессію.

Окончательное дарованіе концессіи на Багдадскую дорогу.

Текстъ концессіи не былъ опубликованъ. Французскому публицисту А. Шерадаму удалось достать текстъ концессіи, но насколько онъ точенъ, положительныхъ свѣдѣній не имѣется.

Текстъ этотъ, по свѣдѣніямъ А. Шерадама, слѣдующій:

Между Зихни-Пашей, министромъ торговли и общественныхъ работъ—со стороны императорскаго Оттоманскаго правительства и докторомъ Тюркъ-Зандеромъ, главнымъ директоромъ императорской Оттоманской Анатолійской желѣзной дороги, —со стороны послѣдней, постановлено слѣдующее:

Статья 1. Императорское правительство даруетъ названному обществу Анатолійской желѣзной дороги концессію на постройку и эксплуатацію линіи, начинающейся отъ Коніи и кончающейся въ Басрѣ, съ возможно большимъ приближеніемъ къ городамъ: Эрегли, Адана, Гамидіа, Бахтчэ, Казанали, Киллисъ, Тель-Габешъ, Харанъ, Расъ-эль-Айнъ, Галетъ, Ниссибинъ, Тель-Авенатъ, Моссуль, Текритъ, Садидже, Багдадъ, Карбела, Неджефъ, Зобеиръ и Басра, такъ-же, какъ и слѣдующія вѣтви:

- 1) Изъ Гамидіа въ Кастаболъ; 2) изъ Тель-Габеша въ Алеппо;
- 3) изъ пункта, имѣющаго быть избраннымъ по общему соглашенію на главной линіи, въ Урфу; 4) изъ Садидже въ Ханекинъ;

5) изъ Зобеира въ пунктъ, который будетъ указанъ на Персидскомъ заливѣ.

Всѣ постройки главной линіи и ея вѣтви, равно отдаются въ концессию Обществу Анатолійской желѣзной дороги.

Общество не получаетъ отъ императорскаго правительства километрической гарантіи на вѣтвь на Урфу (на разстояніи приблизительно 30 километровъ), но весь валовой доходъ съ этой вѣтви будетъ принадлежать исключительно обществу.

Статья 2. Продолжительность концессіи опредѣляется въ 99 лѣтъ, начиная отъ дня передачи фирмана и объѣма настоящаго соглашенія.

Эта продолжительность въ 99 лѣтъ относится ко всей Анатолійской сѣти, старой и новой, т. е. концессія на эксплуатируемые уже линіи Хайдаръ-Паппа-Ангора и Эски-Шенръ-Конія окончится въ то же время, какъ и концессія на новую сѣть, являющуюся предметомъ настоящаго соглашенія.

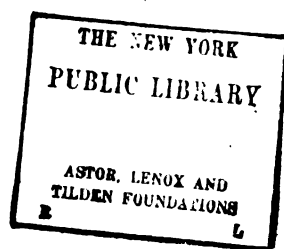
Статья 3. Линія будетъ раздѣлена на участки, въ 200 километровъ каждый, независящіе другъ отъ друга съ точки зрѣнія отвѣтственности, которую могло бы наложить правительство въ случаѣ прекращенія получившимъ концессию обществомъ постройки или эксплуатаціи безъ наличности независящихъ отъ него причинъ (*force majeure*).

Общество, получившее концессию, пользуется срокомъ 18 мѣсяцевъ, считая отъ числа выдачи фирмана и объѣма конвенцій, для представленія министру торговли и общественныхъ работъ, плановъ и подробныхъ проектовъ на первые 200 километровъ, послѣ окончательныхъ изысканій и согласно указаніямъ общей смѣты.

Эти планы должны быть утверждены или отвергнуты министромъ общественныхъ работъ въ теченіе 3-хъ мѣсяцевъ, послѣ ихъ представленія. Если министерство не выскажется къ концу 3 мѣсяцевъ, общество можетъ обойтись безъ утвержденія и начать исполненіе работъ.

Обществу предоставляется срокъ въ 8 лѣтъ для окончанія работъ на первомъ участкѣ. Если бы императорское правительство пожелало измѣненій, которыя потребовали бы больше мѣсяца времени для утвержденія плановъ министерствомъ общественныхъ работъ, срокъ окончанія былъ бы соотвѣтственно продолженъ.

Статья 4. Въ случаѣ пріостановки обществомъ работъ по



независящимъ отъ него причинамъ (*force majeure*) оно пользуется продолженіемъ срока, равнымъ періоду перерыва.

Къ независящимъ причинамъ причисляются наличность войны между европейскими государствами или значительной перемѣны финансоваго положенія Германіи, Англіи и Франціи.

Статья 5. На издержки по контролю и наблюденію за желѣзною дорогою министерствомъ общественныхъ работъ, общество будетъ платить этому министерству сумму 270 піастровъ (золотомъ) за километръ въ годъ во все время продолженія концессіи.

Статья 6. Въ виду того, что предпріятіе представляетъ общественную пользу, земля необходимая для проведенія желѣзной дороги въ случаѣ принадлежности частнымъ лицамъ, можетъ быть отчуждаема согласно закону объ отчужденіи, всякій разъ какъ частное соглашеніе по покупкѣ этихъ земель не состоится между обществомъ и собственниками.

Земли, необходимыя для временнаго занятія при исполненіи работъ, будутъ предоставлены обществу правительствомъ съ тѣмъ, чтобы правительство вознаградило собственниковъ.

Пустопорожнія земли, принадлежащія государству подъ именемъ Аразии-Эмишріей-Халиэ*), необходимыя подъ желѣзную дорогу, будутъ правительствомъ предоставлены обществу безвозмездно. Земли той же категоріи, въ которыхъ нуждалось бы временно общество на срокъ производства работъ, будутъ ему тоже предоставлены безвозмездно.

Если на этихъ земляхъ окажутся каменоломни или песокъ, общество будетъ имъ пользоваться безвозмездно во все время постройки; если же оно пожелаетъ пользоваться ими въ продолженіе эксплуатаціи, то будетъ платить обычное вознагражденіе.

Всѣ отчуждаемые участки должны быть предоставлены обществу черезъ 2 мѣсяца послѣ утвержденія правительствомъ представленныхъ ему плановъ.

Статья 7. Линія будетъ проведена въ одинъ путь; но отчужденіе будетъ производиться съ расчетомъ на устройство второго пути. Какъ только километрической валовой доходъ достигнетъ 30.000 франковъ, правительство будетъ въ правѣ требовать устройства второго пути, который общество должно будетъ построить на свой счетъ.

Статья 8. Подвижной составъ и матеріалы, — дерево, желѣзо,

*) По турецки—собственность благородной казны.

каменный уголь, машины и всякаго рода принадлежности, приобретенные въ Турціи или за границей, освобождаются отъ таможенныхъ пошлинъ и всякихъ налоговъ во все время продолженія постройки.

Даже во время эксплуатаціи каменный уголь, который общество будетъ выписывать изъ за границы, будетъ освобожденъ отъ таможенныхъ пошлинъ до того времени, пока валовой километрический доходъ не достигнетъ размѣровъ километрической гарантіи, о которой сказано ниже.

Полиція, необходимая для поддержки порядка на постройкахъ и вдоль пути, будетъ безвозмездно предоставлена правительствомъ.

Во все продолженіе дѣйствія концессіи, земли, на которыхъ расположены желѣзныя дороги, никакими податями обложены не будутъ, и настоящее соглашеніе, какъ и прилагаемая смѣта, гербовымъ сборамъ не подлежатъ, ровно какъ и акціи, учредительскія акціи и облигаціи, выпущенныя обществомъ.

Въ виду того, что постройка новыхъ линій, предусматриваемыхъ настоящимъ соглашеніемъ, требуетъ новыхъ капиталовъ, само собой разумѣется, что собственники цѣнностей, выпущенныхъ для постройки и эксплуатаціи нынѣ уже эксплуатируемой сѣти, не могутъ быть призваны къ участію въ новомъ предпріятіи безъ ихъ согласія, и что приобретенныя имъ нынѣ права остаются неизмѣнными.

Общество приметъ всѣ необходимыя мѣрѣ для охраненія во всемъ, что касается постройки и эксплуатаціи новыхъ линій, интересовъ прежнихъ собственниковъ облигацій и акціонеровъ путемъ учрежденія особаго управленія.

Общество подвергается гербовому сбору во всѣхъ тѣхъ операціяхъ, которыя настоящею статьею отъ него не освобождены.

Статья 9. Общество имѣетъ право устроить и сохранить въ своемъ владѣніи во все время постройки сѣти судоходство паровое и парусное по Ефрату, Тигру и Шать-эль Арабу, для перевозки матеріаловъ, агентовъ, рабочихъ и пр. для постройки и эксплуатаціи новыхъ линій.

Это судоходство явится составною частью желѣзной дороги и будетъ пользоваться тѣми же правами относительно таможенныхъ пошлинъ и проч.

Статья 10. Общество можетъ въ сосѣднихъ съ линіей государственныхъ лѣсахъ пользоваться необходимымъ для постройки и

эксплоатаціи желѣзной дороги матеріаломъ, примѣняясь во всякомъ случаѣ къ дѣйствующимъ по этому предмету правиламъ.

Статья 11. Какъ только общество извѣститъ министерство общественныхъ работъ объ окончаніи одного участка, послѣднее поручитъ осмотръ его технической комиссіи и приступитъ, если нужно, къ предварительной приемкѣ. Черезъ годъ послѣ ея состоится окончательная сдача. Всѣ издержки по проѣзду этихъ техническихъ комиссій падутъ на общество.

Это послѣднее можетъ получить разрѣшеніе на временную эксплоатацію участковъ, имѣющихъ не болѣе 40 километровъ протяженія.

Статья 12. Правительство безусловно обязуется предоставить обществу постройку и эксплоатацію всякой новой вѣтви къ Средиземному морю между портомъ Мерсина и Триполи въ Сиріи.

Общія условія и километрическая гарантія этой вѣтви будутъ тѣ же, какъ разрѣшенныя для линій, служащихъ предметомъ настоящаго соглашенія.

Если правительство рѣшитъ проведеніе желѣзной дороги или парового трамвая для соединенія Алеппо съ моремъ, оно отдастъ концессію на него обществу, которому предоставляетъ нынѣ и впредь предпочтительное право на слѣдующія вѣтви:

- 1) на Марашъ; 2) на Антабъ; 3) на Биреджикъ; 4) на Мардинъ;
- 5) на Эрбилъ; 6) отъ Діалы къ Салахіэ и Туркаматла; 7) отъ Эль-Бадза къ Ибеттэ.

Но если послѣ того, какъ правительство выразитъ свое желаніе относительно устройства одной изъ этихъ линій, общество въ девятимѣсячный срокъ не откликнется, эти самыя вѣтви могутъ быть отданы и другому обществу.

Статья 13. Общество имѣетъ право, запасшись разрѣшеніемъ мѣстныхъ властей, построить и эксплоатировать тамъ, гдѣ найдетъ это нужнымъ, черепичные и кирпичные заводы. Машины и инструменты, предназначенные для этихъ заводовъ, также освобождаются отъ пошлинъ и налоговъ, какъ и желѣзно-дорожные матеріалы.

Статья 12. Въ случаѣ, если бы общество безъ доказанной наличности независящихъ причинъ (*force majeure*) не начало въ назначенный срокъ работъ на одномъ изъ участковъ, или оставило бы ихъ незаконченными, или прервало бы передвиженіе, правительство приметъ временно необходимыя мѣры для обезпеченія обслуживанія пути. Но само собою разумѣется и особенно

отмѣчается, что всѣ издержки и вся отвѣтственность отъ этихъ нарушеній падаютъ только на тотъ участокъ, на которомъ они произошли, всѣ же другіе участки свободны отъ всякой отвѣтственности и взысканій, истекающихъ изъ подобныхъ причинъ. Всякая мѣра строгости, рѣшенная правительствомъ, можетъ быть примѣнена только черезъ 18 мѣсяцевъ послѣ извѣщенія.

Статья 16. Общество имѣетъ право взимать провозную плату, согласно тарифамъ, отъ времени предварительной сдачи работъ до окончанія концессіи.

Статья 17. Перевозка войскъ сухопутной арміи и морской во всемъ составѣ или порознь, какъ во время войны, такъ и въ мирное время, также какъ и воинскихъ матеріаловъ и военныхъ запасовъ, плѣнныхъ, осужденныхъ, правительственныхъ агентовъ, почтовыхъ посылокъ, будетъ производиться согласно правилъ статьи V-й смѣты.

Статья 18. Какъ гарантію исполненія настоящихъ обязательствъ, общество внесетъ залогъ въ 30.000 (тридцать тысячъ) турецкихъ лиръ въ кассы акціонернаго общества или банка, признаннаго правительствомъ. Этотъ взносъ будетъ сдѣланъ въ звонкой монетѣ, правительственныхъ бумагахъ или цѣнностяхъ акціонернаго общества, правительствомъ гарантированныхъ. Если залогъ будетъ внесенъ въ цѣнностяхъ, таковыя будутъ приняты по курсу дня, причемъ банкъ обязуется принять на себя разницу въ случаѣ пониженія. Взносъ этого залога долженъ быть произведенъ въ слѣдующіе три мѣсяца по передачи фирмана на концессію, и обмѣна на стоящаго соглашенія. Залогъ этотъ будетъ возвращенъ обществу мало по малу пропорціонально количеству принятыхъ правительствомъ работъ.

Статья 19. По истеченіи тридцати первыхъ лѣтъ концессіи правительство имѣетъ право выкупить линію, въ какое бы то ни было время и до окончанія концессіи посредствомъ уплаты ежегодной суммы, равной 50% средняго валового дохода за предшествующія выкупу пять лѣтъ.

Въ этомъ отношеніи предусмтрѣно, что каковъ бы ни былъ опредѣленный такимъ образомъ средній доходъ, ежегодная уплата не можетъ быть ниже суммы въ 12.000 франковъ за километръ въ годъ.

Равнымъ образомъ условлено, что если послѣ выкупа линіи само правительство не эксплуатировало бы ее, оно должно было бы отдать ее въ аренду обществу.

Статья 20. По истеченіи срока концессіи, правительство вступитъ во всѣ права общества на желѣзную дорогу и ея зданія, также какъ и на оборудованіе и матеріалы, и будетъ пользоваться всѣми принадлежавшими ей доходами.

Передача желѣзнодорожной линіи и ея зданій, свободныхъ отъ всякихъ долговъ и обязательствъ, правительству и покупка послѣдней подвижного состава и оборудованія состоится согласно статьѣ 22-й смѣты.

Статья 21. За исключеніемъ состава дирекціи, счетной части и технической службы, служащіе и агенты общества будутъ взяты изъ числа Оттоманскихъ подданныхъ. Они будутъ носить феску и мундиръ, утвержденный и принятый правительствомъ.

Статья 22. Общество имѣетъ право эксплуатировать всѣ кони, еще не отданныя въ концессию въ полосѣ 20 километровъ отъ оси пути. Оно должно заготовить для этихъ эксплоатацій соотвѣственнымъ формальнымъ разрѣшеніемъ.

Оно можетъ также производить рубку въ сосѣднихъ съ дорогою лѣсахъ какъ для того, чтобы пользоваться деревомъ, такъ и для добыванія угля.

Статья 23. Общество имѣетъ право эксплуатировать и построить: въ Багдадѣ на Тигрѣ, въ Басрѣ на Шать-Эль-Арабѣ и на имѣющемъ быть указанномъ пунктѣ побережья Персидскаго залива порты со всѣми необходимыми приспособленіями для остановки судовъ у набережной, нагрузки и выгрузки изъ склада товаровъ въ магазины.

Проекты этихъ портовъ должны быть представлены тахішумъ въ восьмилѣтній срокъ, и постройка ихъ должна быть закончена самое позднее черезъ двѣнадцать лѣтъ со времени обмѣна настоящей конвенціи.

Эти три порта явятся составною частью желѣзной дороги и ихъ чистая выручка будетъ входить въ составъ чистаго дохода желѣзной дороги.

Все оборудованіе и матеріалъ для постройки и эксплоатаціи этихъ портовъ будутъ свободны отъ таможенныхъ и другихъ пошлинъ.

По истеченіи концессіи эти порты и ихъ устройство поступятъ безвозмездно во владѣніе государства.

Въ случаѣ, если бы общество не устроило который либо изъ этихъ портовъ въ вышеозначенный срокъ, правительство можетъ дать концессию на этотъ портъ третьему лицу. Во всякомъ случаѣ

общество можетъ въ періодъ постройки желѣзной дороги установить въ этихъ трехъ пунктахъ временныя устройства для выгрузки машинъ и матеріаловъ, предназначенныхъ для желѣзной дороги. Эти временныя устройства должны быть уничтожены по окончаніи желѣзной дороги, если правительство того пожелаетъ.

Статья 24. Общество можетъ устроить тамъ, гдѣ въ томъ представится нужда, и при станціяхъ желѣзной дороги склады и магазины для товаровъ, перевозимыхъ этой дорогой. Пользованіе этими складами и магазинами будетъ доступно публикѣ. Двадцать пять процентовъ чистой выручки съ этихъ складовъ поступаютъ въ пользу государства.

Эти склады и магазины также какъ и ихъ постоянное оборудование станутъ къ концу концессіи собственностью государства, согласно статьѣ 20-й смѣты.

Статья 25. Общество имѣетъ право пользоваться электрической энергіей, которую оно извлечетъ изъ естественныхъ паденій водъ или плотинъ, имъ устроенныхъ для освѣщенія зданій и различныхъ цѣлей эксплуатаціи. Если бы общество рѣшилось пользоваться электричествомъ для тяги, оно отдавало бы правительству 50% экономіи, получаемой имъ отъ примѣненія этой системы.

Статья 26. Правительство можетъ требовать возведенія на свой счетъ окоповъ и оборонительныхъ работъ на главной линіи и ея вѣтвяхъ, гдѣ найдетъ его необходимымъ.

Статья 27. Предметы искусства и древности, открытые во время работъ, будутъ подвергнуты установленнымъ по этому предмету правиламъ; тѣмъ не менѣе общество освобождается отъ необходимости подавать прошенія и получать разрѣшенія на поиски.

Ст. 29. Въ случаѣ если бы безъ наличности отъ него независящихъ причинъ (*force majeure*) общество не начало въ назначенный срокъ работъ или прервало движеніе, правительство пошлетъ ему первое предостереженіе для напоминанія объ его обязанностяхъ. Если черезъ 18 мѣсяцевъ послѣ полученія этого предостереженія, общество не упорядочитъ своего положенія, — правительство приметъ, за счетъ и страхъ общества, необходимыя мѣры для обезпеченія движенія. Само собою разумѣется, что участокъ, гдѣ произойдетъ нарушеніе порядка, будетъ одинъ отвѣствененъ за издержки, произведенныя по происшедшей неправомерности.

Пока главная линія не будетъ закончена, эксплуатація не можетъ производиться между Багдадомъ и Басрой.

Ст. 30. Общество устроить безвозмездно въ пунктахъ, указанныхъ правительствомъ, помѣщенія для конторъ агентовъ, которымъ порученъ будетъ правительственный контроль, и таможенныхъ, почтовыхъ и полицейскихъ чиновниковъ.

Ст. 31. Общество должно установить на свой счетъ телеграфную линію на всемъ протяженіи главной линіи и всѣхъ ся вѣтвей; эта линія не можетъ служить для частной корреспонденціи и не входить въ эксплуатацію желѣзной дороги.

Правительство можетъ воспользоваться столбами общества для устройства телеграфной линіи; въ случаѣ, если бы эти столбы не удовлетворяли нуждамъ службы, правительство имѣетъ право на свой счетъ установить другіе столбы на протяженіи линіи или назначить на случай порчи или безпорядка этихъ линій своихъ телеграфистовъ на станціи для передачи по линіямъ общества официально важныхъ депешъ, однако съ условіемъ не вносить никакихъ замедленій въ обслуживаніе желѣзной дороги.

Ст. 32. Общество имѣетъ право перевозить посредствомъ собственныхъ перевозочныхъ средствъ и неуплачивая никакой таксы администраціи правительственныхъ почтъ, корреспонденцію и посылки, касающіяся исключительно службы желѣзной дороги.

Ст. 33. Правительство обязуется обслуживать при помощи администраціи Махсусѣ линію между столицей и Хайдаръ-Пашей посредствомъ трехъ новыхъ судовъ, дѣлающихъ въ среднемъ въ часъ 14 морскихъ миль въ 1855 метровъ.

Если черезъ годъ, считая отъ обмѣна настоящаго соглашенія, администрація Махсусѣ не устроитъ вышеупомянутаго сообщенія, общество имѣетъ право производить перевозку пассажировъ и товаровъ отъ моста Кара-Кіюй до Хайдаръ-Паши и обратно, съ условіемъ избирать офицеровъ и экипажъ этихъ судовъ изъ среды прежнихъ офицеровъ и матросовъ императорскаго флота или изъ дипломированныхъ учениковъ мореходной школы.

Суда общества будутъ поддерживать сообщеніе вмѣсто судовъ Махсусѣ, числясь тѣмъ не менѣе въ составѣ этой организаціи. Общество будетъ вносить ежегодно этой администраціи сумму, равную 50% валовой прибыли, причитающейся за транспортъ пассажировъ и грузовъ, производимый имъ между вышеупомянутыми пунктами.

Изъ остатка доходовъ вычитаются:

1) издержки эксплуатаціи.

2) ежегодный взносъ, равный 8,30% номинальнаго капитала на обзаведеніе, потраченнаго на покупку судовъ.

Остатокъ, послѣ вычета этихъ суммъ, будетъ внесенъ въ счетъ чистыхъ доходовъ гарантированной сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Сумма капитала на первое обзаведеніе будетъ установлена послѣ покупки судовъ.

Въ томъ случаѣ, если бы доходы не были достаточны для покрытія упомянутыхъ расходовъ, общество не имѣетъ права предъявлять претензіи къ правительству. Но оно можетъ разложить свой дефицитъ на послѣдующіе годы.

Суда общества будутъ присоединены къ флоту Махсуса и будутъ пользоваться поэтому всѣми правами и привилегіями послѣднихъ.

Статья 34. Такъ какъ акціонерное общество, которое замѣнить собою настоящее, берущее концессию общество, должно считаться Оттоманскимъ, то всякіе недоразумѣнія и споры, могущіе возникнуть какъ между правительствомъ и получившимъ концессию обществомъ или Оттоманскимъ обществомъ, такъ и между этими обществами и частными лицами касательно исполненія или толкованія настоящаго соглашенія и прилагаемой смѣты будутъ разбираться компетентными Оттоманскими судами.

Статья 35. Правительство гарантируетъ концессионерамъ уплату ежегоднаго взноса (*annuité*) въ 12.000 франковъ на километръ построенной и эксплуатируемой желѣзной дороги и уплату въ качествѣ издержекъ по эксплуатаціи суммы 4.500 франковъ съ эксплуатируемаго километра.

Если бы километрический валовой доходъ линіи превзошелъ 4.500 франковъ, то вся сумма превышенія до суммы въ 10.000 франковъ будетъ принадлежать правительству и 60% валового дохода, превысившаго 10.000 франковъ, точно также отойдутъ правительству, а 40% обществу.

Упомянутыя превышенія принадлежащія правительству будутъ лужить обезпеченіемъ для уплаты ежегоднаго взноса (*annuité*), указаннаго въ первомъ параграфѣ настоящей статьи.

Если бы послѣ оплаты этого ежегоднаго взноса (12.000) образовалось превышеніе, это превышеніе должно быть тотчасъ же внесено обществомъ въ указанное правительствомъ учрежденіе.

Въ случаѣ, если сумма валового дохода не достигнетъ 4.500 франковъ, то суммы для покрытія дефицита (по эксплуатаціи) и ежегоднаго взноса, также какъ и способъ уплаты этихъ суммъ,

будутъ опредѣлены по соглашенію между правительствомъ и обществомъ. Уплата названныхъ суммъ будетъ непосредственно производиться обществомъ администраціей Оттоманскаго государственнаго долга.

Что касается ежегоднаго взноса въ 12.000 фр. на километръ, то суммы для его будутъ взяты изъ источниковъ, которыя будутъ указаны съ общаго согласія между правительствомъ и обществомъ. Осуществленіе настоящаго соглашенія будетъ зависеть отъ формальнаго рѣшенія вопроса объ этихъ источникахъ.

Статья 36. Для опредѣленія средняго километрическаго дохода новыхъ эксплуатируемыхъ линій будетъ, по мѣрѣ открытія ихъ эксплуатаціи, производиться сложеніе всѣхъ доходовъ, полученныхъ со всѣхъ частей названныхъ линій, также какъ и чистаго дохода отъ портовъ и сооружений, возведенныхъ по смыслу настоящаго соглашенія.

Среднее, полученное такимъ образомъ, будетъ служить основаніемъ для опредѣленія суммы, подлежащей уплатѣ по предыдущей статьѣ.

Статья 37. Общество имѣетъ право и обязано пускать одинъ разъ въ недѣлю поѣздъ большой скорости между Хайдаръ-Пашей и Багдадомъ и обратно, кромѣ смѣшанныхъ поѣздовъ.

Общество организуетъ еще прямого сообщенія поѣзда, которые должны будутъ ходить по крайней мѣрѣ, разъ въ недѣлю между Хайдаръ-Пашей и Алеппо и обратно. Эти поѣзда по крайней мѣрѣ разъ въ двѣ недѣли пойдутъ до Персидскаго залива.

Скорость этихъ поѣздовъ прямого сообщенія въ первое время не можетъ быть меньше 40 километровъ. Когда же сѣтъ будетъ окончена, эта скорость должна достигнуть 75 километровъ въ часъ. Изъ этого слѣдуетъ конечно, что нужно теперь же озаботиться о соответственныхъ измѣненіяхъ на нынѣ уже эксплуатируемой линіи Хайдаръ-Паша-Ангора и Эскишеиръ-Конія, на которыхъ до сихъ поръ ходили поѣзда очень малой скорости.

Эти работы не могутъ быть оцѣнены въ меньшую сумму, чѣмъ въ 8.000.000 франковъ, включая, разумѣется, и линію Эскишеиръ-Конія. Общество беретъ на себя этотъ авансъ въ 8.000.000 франковъ. Для возмѣщенія ему этой суммы правительство обѣщаетъ обществу въ продолженіе 30 лѣтъ ежегодный взносъ въ 350 тысячъ франковъ, которые должны представлять собою проценты и погашенія упомянутаго аванса въ 8.000.000 франковъ. Этотъ ежегодный взносъ начнется со времени начала

производства работъ по улучшенію. Общество получитъ позднеѣ, когда начнется движеніе курьерскихъ поѣздовъ, второй ежегодный взносъ въ 350.000 франковъ для покрытія особыхъ издержекъ по этимъ скорымъ поѣздамъ, которые начнутъ ходить, когда новая линія дойдетъ до Алеппо.

Эти два ежегодныхъ взноса, въ 350.000 франк. каждый, будутъ обезпечены десятиными доходами, назначенными для покрытія километрической гарантіи на линіи Хайдаръ-Паша-Ангора, отъ которыхъ образуется остатокъ, достаточный для покрытія этихъ двухъ ежегодныхъ взносовъ.

Статья 38. Если бы правительство того пожелало, общество должно построить вѣтвь, начиная отъ имѣющаго быть указаннымъ пункта, въ направленіи на Діарбекиръ и Харпуть. Постройка и эксплуатація этой вѣтви будутъ производиться на тѣхъ же условіяхъ, какъ и главная линія. Эта вѣтвь будетъ слѣдовательно пользоваться ежегоднымъ взносомъ въ 12.000 франковъ и въ возмѣщеніи издержекъ по эксплуатаціи 4.500 франковъ.

Статья 39. Правительство рѣшило, что соединеніе сѣти, составляющей предметъ настоящаго соглашенія, и линіи Бейрутъ-Дамаскъ-Хама должно произойти въ Алеппо. Если это соединеніе не будетъ сдѣлано эксплуатирующимъ эту линію обществомъ, то общество Анатолійскихъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ на постройку и эксплуатацію ея безусловное право предпочтенія.

Статья 40. Общество будетъ представлять въ январѣ мѣсяцъ каждаго года министру общественныхъ работъ и администраціи государственнаго Оттоманскаго долга отчеты, на основаніи которыхъ онъ требуетъ суммы, необходимыя для покрытія километрической гарантіи; эти отчеты должны быть предварительно проверены и утверждены императорскимъ комиссаромъ.

Правительство обязуется извѣстить администрацію государственнаго долга, черезъ два мѣсяца послѣ полученія этихъ отчетовъ, о размѣрахъ подлежащихъ уплатѣ обществу суммъ, для немедленной ихъ уплаты.

Статья 41. Общество имѣетъ право устроить между станціями Гамидіе и портомъ Кастаболь временную вѣтвь для перевозки машинъ и матеріаловъ, необходимыхъ для желѣзной дороги. Предусмотрѣно, что послѣ окончанія желѣзной дороги, общество сниметъ рельсы этого временнаго пути, если правительство этого пожелаетъ.

Разумѣется, что эта вѣтвь не будетъ пользоваться гарантіей.

предусмотрѣнной въ статьѣ 35-й настоящаго соглашенія, кромѣ того случая, если бы правительство разрѣшило правильную эксплуатацію этой вѣтви.

Статья 42. Пользованіе землями, приобрѣтенными желѣзной дорогой, ея каменоломнями и баластными карьерами должны быть строго ограничено нуждами постройки и эксплуатацій.

Статья 43. Таможенные чиновники должны строго слѣдить, предназначены ли машины, приходящія на имя общества, дѣйствительно для желѣзной дороги или ея зданій.

Статья 44. Еще разъ подтверждается, что товары, которые будутъ помѣщаться въ складахъ и магазинахъ общества, должны быть предназначаемы исключительно для перевозки.

Статья 45. Правительство требуетъ, чтобы въ нѣкоторыхъ имъ указанныхъ пунктахъ, были устроены военныя станціи; общество беретъ на себя издержки по этимъ сооруженіямъ и производство работъ, стоимость которыхъ можетъ дойти до 4.000.000 франковъ.

Статья 46. Общество обязуется выплачивать во все время продолженія концессій ежегодное пожертвованіе въ 500 турецкихъ лиръ въ пользу пріюта для бѣдныхъ въ Константинополѣ.

Константинополь.

8-го (21) января 1902 года.

Добившись концессіи на Багдадскую дорогу, германское правительство стало усиленно заботиться о привлеченіи Англіи къ участію въ постройкѣ. Сначала переговоры между группами германскихъ и англійскихъ капиталистовъ шли успѣшно и соглашеніе казалось обеспеченнымъ.

31 марта (13 апрѣля) 1903 года въ Константинополѣ начало официальное существованіе „Императорское Оттоманское общество Багдадской желѣзной дороги“. Предсѣдателемъ административнаго совѣта Общества былъ избранъ Артуръ Гвинеръ, директоръ берлинскаго Deutsche Bank'a, а вице-предсѣдателемъ для Парижа Адольфъ Вернъ, директоръ-распорядитель Имперскаго Оттоманскаго банка.

Сформиро-
ваніе обще-
ства Багдад-
ской дороги.

Вопросъ о назначеніи въ административный совѣтъ англійскихъ уполномоченныхъ долженъ былъ рѣшиться черезъ нѣсколько дней, немедленно по подписаніи соглашенія съ группою англійскихъ капиталистовъ. Но этотъ рѣшительный моментъ въ британскомъ парламентѣ и въ печати началось горячая агитація противъ участія Англіи въ постройкѣ Багдадской дорогѣ, какъ въ исключительно нѣмецкомъ предпріятіи.

Изъ статей русской печати англичане узнали планъ распредѣленія акцій Багдадской дороги—планъ, по которому двѣ трети всѣхъ акцій, а слѣдовательно и все управленіе предпріятіемъ, должно было всегда оставаться въ нѣмецкихъ рукахъ. Взять себѣ двѣ трети акцій нѣмцамъ было не трудно, такъ какъ весь акціонерный капиталъ Общества Багдадской дороги опредѣленъ всего въ 15 милл. франковъ. Капиталъ же, на который будетъ строится вся линія, т. е. не менѣе 600 милліоновъ франковъ, долженъ состоять изъ облигацій. Такимъ образомъ германскіе капиталисты, предлагая англичанамъ взять 40% въ постройкѣ Багдадской дороги, въ дѣйствительности предлагали имъ подписаться на 40% облигаціоннаго, а не акціонернаго капитала.

Отказъ
Англіи.

Вслѣдствіе этихъ разоблаченій отъ германскихъ капиталистовъ было потребовано англичанами измѣненіе организаціи предпріятія, съ цѣлью установленія полной равноправности между англійскими и нѣмецкими участниками и обезпеченія британскихъ интересовъ на участкѣ дороги, примыкающемъ къ Персидскому заливу.

Такъ какъ нѣмцы на это не согласились, то Англія рѣшительно отказалась участвовать въ постройкѣ.

Компаніономъ Германіи осталась одна только Франція, финансисты которой попрежнему соглашались участвовать въ 40⁰/₀ предпріятія.

Лѣтомъ 1908 года было приступлено къ началу работъ по постройкѣ перваго участка Багдадской дороги, отъ Коніи до Эрегли, протяженіемъ 200 километровъ. Исправная уплата километрической гарантіи на этотъ участокъ обезпечена доходами съ рыбныхъ промысловъ.

За послѣднее время стало извѣстно, что французское правительство, также, какъ и англійское, отказалось отъ участія въ постройкѣ Багдадской дороги; однако, какъ выясняется теперь, французскіе капиталисты не признаютъ для себя обязательнымъ этотъ отказъ своего правительства и ихъ соглашеніе съ германскими предпринимателями остается не расторгнутымъ.

При настоящемъ положеніи вопроса о Багдадской дорогѣ участіе французскихъ капиталистовъ въ предпріятіи, до нѣкоторой степени, является безразличнымъ. Все равно, съ помощью одной только Франціи нѣмцамъ врядъ ли возможно изыскать для турецкаго правительства средства для обезпеченія исправной уплаты гарантіи на всю линію Багдадской дороги. Если Турціи удастся изыскать такія средства, то капиталъ на постройку Багдадской дороги найдется и въ одной Германіи. Если же нѣтъ, то Багдадская дорога начнетъ строиться по участкамъ, т. е. когда Турція черезъ извѣстное количество лѣтъ, будетъ въ состоя-

Начало работъ по постройкѣ перваго участка.

Современное положеніе вопроса о Багдадской дорогѣ.

ни обеспечить исправную уплату гарантіи на слѣдующій участокъ дороги, тогда и будетъ приступлено къ постройкѣ этого участка.

На такой способъ постройки Багдадской дороги капиталы безъ сомнѣнія найдутся въ одной Германіи. Это будетъ медленное, но вѣрное завоеваніе нѣмцами Азіятской Турціи, положительная сторона котораго, съ точки зрѣнія нашихъ интересовъ, будетъ заключаться только въ томъ, что полное завершеніе этого завоеванія отдалится на продолжительный срокъ, т. е. на 20—30 лѣтъ

Нѣкоторую опасность представляетъ возможность соглашенія между Германіей и Англіей на условіи отдачи подъ британскій контроль участка отъ Багдада до Куэйта. Если съ нѣмецкой стороны будетъ сдѣлана подобная уступка, то проектъ Багдадской дороги сдѣлается вновь близокъ къ быстрому осуществленію.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Приложение 1.

Грузы, перевезенные по Анатолийской желѣзной дорогѣ
въ 1899 и 1900 гг.

1. Линія Хайдаръ-Паша-Ангора.

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА.	1900 годъ.	1899 годъ.	Въ 1900 г перевезено въ сравненіи съ 1899 годомъ.	
	Вѣсъ въ килограммахъ.		Болѣе.	Менѣе.
Зерновые хлѣба. .	128.164.922	35.688.629	92.476.293	—
Руда.	29.191.241	11.921.618	17.269.623	—
Строевой лѣсъ . .	9.603.586	7.156.660	2.446.926	—
Шерсть.	4.797.819	5.698.113	—	900.264
Керосинъ	4.729.615	2.614.809	2.114.806	—
Сахаръ.	4.518.836	5.221.512	—	702.676
Разные фрукты (ис- ключая винограда)	3.955.125	4.683.662	—	728.537
Виноградъ.	3.940.530	1.011.970	2.928.560	—
Сухія овощи. . . .	3.489.145	2.085.823	1.403.322	—
Мануфактурные то- вары.	3.340.654	3.033.944	306.710	—
Мука	2.978.792	2.120.409	858.383	—
Отруби	2.953.412	2.039.021	914.391	—
Дрова	1.980.486	1.515.688	464.798	—
Мебель.	1.602.272	1.409.196	193.076	—
Табакъ.	1.339.010	1.589.842	—	250.832
Масличные сѣмена.	1.135.038	490.983	644.055	—

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА.	1900 годъ.	1899 годъ.	Въ 1900 г. перевезено въ сравненіи съ 1899 годомъ.	
	Всѣ въ килограммахъ.		Больше.	Менѣе.
Свѣжія овощи . .	1.322.133	1.627.467	—	305.334
Пустая упаковка . .	1 588.706	1.435.463	153.243	—
Металлическія издѣ- лія	891.565	811.560	80.005	—
Желѣзо и сталь . .	625.214	587.134	38.080	—
Кофе	534.816	652.790	—	117.974
Колоніальн. товары.	995.204	863.581	131.623	—
Живая птица . . .	653.627	529.841	123.786	—
Стекло	542.748	587.993	—	45.245
Невыдѣланная кожа.	613.149	771.864	—	158.715
Рыба	564.491	726.631	—	162.140
Кожи	556.916	465.598	91.318	—
Каменный уголь . .	518.414	487.947	30.467	—
Растительныя масла.	407.328	414.972	—	7.644
Хлопокъ	377.216	492.840	—	115.624
Шелкъ въ коконахъ.	298.952	386.755	—	87.803
Морская пѣнка . .	210.862	199.851	11.011	—
Москательные това- ры и краски . .	475.459	528.559	—	53.100
Матеріалы для коже- венныхъ заводовъ.	352.662	276.989	75.673	—
Яйца	816.961	586.037	230.924	—
Оливки	203.313	281.670	—	78.357
Вино	600.783	672.815	—	72.032

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА.	1900 годъ	1899 годъ.	Въ 1900 г. перевезено въ сравненіи съ 1899 годомъ.	
	Въсь въ килограммахъ.		Болѣе.	Менѣе.
Мясо	312.808	291.220	21.588	—
Отруби	627.033	131.507	495.526	—
Сѣно и солома . .	487.791	469.755	18.036	—
Камень	398.239	624.343	—	226.104
Цѣнное дерево . .	466.792	862.166	—	395.374
Сыръ	440.498	314.696	125.802	—
Фруктовыя изготав- ленія	218.721	184.333	34.388	—
Известь и цементъ.	278.528	402.469	—	123.941
Жмыхи	782.507	439.000	343.507	—
Мелкіе желѣзные то- вары	902.971	839.385	63.586	—
Орѣховый наплывъ.	430.721	670.093	—	240.272
Различныя металлы.	204.825	131.343	73.482	—
Бумага	377.420	370.075	7.345	—
Рисъ	520.116	328.746	191.370	—
Мыло	416.358	471.988	—	55.630
Сукновальная глина.	292.494	20.899	271.595	—
Машины	261.640	138.693	122.947	—
Спиртъ	215.043	232.979	—	17.936
Химическіе товары.	190.652	128.047	62.605	—
Селитра	165.180	195.340	—	30.160
Жиръ и сало . . .	102.390	124.434	—	22.044

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА.	1900 годъ.	1899 годъ	Въ 1900 г. перевезено въ сравненіи съ 1899 годомъ.	
	Всѣхъ въ килограммахъ.		Болѣе.	Менѣе.
Минеральная воды и спиртные напитки.	199.148	259.925	—	60.777
Кирпичъ и черепица.	196.432	214.949	—	18.517
Опиумъ	160.981	80.338	80.643	—
Масло	86.249	52.043	34.206	—
Пиво	77.447	120.714	—	43.267
Молоко	31.923	35.382	—	3.459
Адрагантовая камедь.	96.564	76.678	19.886	—
Военные грузы . .	14.117	537.300	—	523.183
Конопля и веревки.	79.882	58.113	21.769	—
Уголь	15.738	21.364	—	5.626
Жернова	9.332	16.306	—	6.974
Глиняныя и фаянсо- выя издѣлія . .	7.020	8.327	—	1.307
Различные предметы.	415.193	634.680	—	219.487
Всего	230.353.755	110.698.766	125.435.354	5.780.365
			+ 119.654.989	

II. Линія Эскишеиръ-Конія.

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА.	1900 годъ	1899 годъ.	Въ 1900 г. перевезено въ сравненіи съ 1899 годомъ.	
	Всѣ въ килограммахъ.		Болѣе.	Менѣе.
Зерновые хлѣба. . .	54.855.903	10.786.733	44.069.070	—
Руда.	26.071.759	8.246.362	17.825.297	—
Строевой лѣсъ . . .	1.740.560	1.392.906	347.654	—
Шерсть.	1.631.871	1.496.370	135.501	—
Керосинъ	1.347.800	686.217	661.583	—
Сахаръ	1.441.272	2.072.669	—	631.387
Разные фрукты (ис- ключая винограда.	941.264	668.937	272.324	—
Виноградъ.	11.821	11.220	601	—
Сухія овощи	902.547	578.425	324.122	—
Мануфактурные то- вары	1.298.529	1.000.863	297.666	—
Мука	312.793	314.575	—	1.782
Отруби	68.639	21.812	46.827	—
Дрова	569.225	587.050	—	17.825
Мебель	610.778	664.162	—	53.384
Табакъ	540.632	374.810	165.822	—
Масличные сѣмена.	365.828	376.205	—	10.377

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА.	1900 годъ.	1899 годъ.	Въ 1900 г. перевезено въ сравненіи съ 1899 годомъ.	
	Всѣ въ килограммахъ.		Болѣе.	Менѣе.
Свѣжія овощи . .	69.656	79.176	—	9.520
Пустая упаковка .	388.274	233.441	154.833	—
Металлическія издѣ- лія	224.809	129.276	95.533	—
Желѣзо и сталь. .	229.196	178.935	50.261	—
Кофе	199.861	222.245	—	22.384
Колоніальн. товары.	294.410	247.078	47.332	—
Живая птица. . .	894	1.127	—	233
Стекло	144.308	146.313	—	2.005
Невыдѣланная кожа.	339.021	468.525	—	129.504
Рыба	102.961	129.684	—	26.723
Кожи	239.984	205.697	34.287	—
Каменный уголь. .	270	1.760	—	1.490
Растительныя масла.	176.342	199.653	—	23.311
Хлопокъ	61.506	122.577	—	60.961
Шелкъ въ коконахъ.	1.181	955	226	—
Морская пѣнка . .	149.263	135.184	14.079	—
Москательные това- ры и краски . .	149.263	135.184	14.079	—
Матеріалы для коже- венныхъ заводовъ.	90.907	135.184	—	45.062
Яйца	30.283	23.183	7.100	—
Оливки.	56.345	112.658	—	56.313
Вино	34.391	40.210	—	5.819

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА.	1900 годъ.	1899 годъ.	Въ 1900 г. перевезено въ сравненіи съ 1899 годомъ.	
	Въсѣ въ килограммахъ.		Больше.	Меньше.
Мясо	90.027	112.463	—	22.436
Отруби	68.639	21.812	46.827	—
Сѣно и солома . .	—	185.945	—	185.945
Камень	9.874	57.868	—	47.994
Цѣнное дерево . .	184.590	121.910	62.680	—
Сыръ	35.543	15.745	19.798	—
Фруктовыя изготав- ленія	13.525	26.113	—	12.588
Известь и цементъ.	270.248	25.419	244.829	—
Жмыхи	488.512	319.621	168.891	—
Мелкіе желѣзные то- вары	352.153	283.249	68.904	—
Орѣховый нащывъ.	113.045	109.544	3.504	—
Различные металлы.	224.809	129.276	95.533	—
Бумага	105.260	105.694	—	434
Рись	84.674	49.655	35.019	—
Мыло	120.502	145.461	—	24.959
Сукновальная глина.	135.098	—	135.098	—
Машины	183.825	57.816	126.509	—
Спиртъ	30.373	37.064	—	6.691
Химическіе товары.	75.560	45.643	29.917	—
Селитра	105.030	121.167	—	16.137
Жиръ и сало. . .	7.915	3.678	4.237	—

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА.	1900 годъ.	1899 годъ.	Въ 1900 г. перевезено въ сравненіи съ 1899 годомъ	
	Всѣ въ килограммахъ		Болѣе	Менѣе.
Минеральные воды и спиртные напитки.	45.829	68.161	—	22.332
Кирпичи и черепица.	75.330	158.850	—	83.520
Опіумъ	144.693	94.857	49.836	—
Масло	110.929	51.618	59.311	—
Пиво	13.320	14.880	—	1.560
Молоко	578	280	298	—
Адрагантовая камедь.	59.306	34.813	24.493	—
Военныя грузы . .	709	61.909	—	61.200
Конопля и веревки.	14.459	7.928	6.531	—
Уголь	24.908	2.614	22.294	—
Жернова	18.005	11.044	6.961	—
Глиняныя и фаянсо- выя издѣлія . .	3.980	4.753	—	773
Различные предметы.	109.014	116.953	—	7.939
Всего	100.289.321	35.205.593	66.682.584	1.598.856
			+ 65.083.728	

III. Линія Гамидіэ-Ада-Базаръ.

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА.	Перевезено въ 1900 г. *) въ килограммахъ.
Зерновые хлѣба	86.444
Стреловой лѣсъ	1.036.527
Шерсть	80.024
Керосинъ	871.535
Сахаръ	709.295
Разные фрукты (исключая винограда). .	481.845
Виноградъ	10.213
Сухія овощи	2.231.593
Мануфактурные товары	453.483
Мука	1.075.869
Отруби	36.258
Дрова	
Мебель	248.455
Табакъ	154.912
Масличные сѣмена	471.979
Свѣжія овощи	226.588
Пустая упаковка	322.501

*) Въ 1899 году линія Гамидіэ-Ада-Базаръ еще не эксплуатировалась.

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА.	Перевезено въ 1900 году въ килограммахъ.
Металлическія издѣлія	107.922
Жельзо и сталь	40.318
Кофе	58.508
Колоніальные товары	122.710
Живая птица	365.709
Стекло	123.808
Невыдѣланная кожа	102.207
Рыба	81.429
Кожи	136.494
Каменный уголь	127.879
Растительныя масла	63.511
Хлопокъ	76.509
Шелкъ въ коконахъ	59.836
Морская пѣнка.	
Москательные товары и краски . . .	43.570
Матеріалы для кожевенныхъ заводовъ. .	43.393
Яйца	735.878
Оливки	58.442
Вино	77.461
Мясо	24.375
Отруби	36.258
Камень	9.924
Цѣнное дерево	174.026

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА.	Перевезено въ 1900 году въ килограммахъ.
Сыръ	17.487
Фруктовый изготвленія	14.204
Известь и цементъ	43.406
Жмыхи	102.714
Мелкіе желѣзные товары	107.922
Орѣховый наплывъ	18.265
Различные металлы	61.374
Бумага	52.618
Рись	150.326
Мыло	29.077
Машины	13.598
Спиртъ	86.444
Химическіе товары	25.602
Жиръ и сало	24.699
Минеральныя воды и спиртные напитки.	27.605
Кирпичъ и черепица	7.010
Масло	1.274
Конопля и веревки	29.286
Уголь	386
Жернова	5.931
Глиняныя и фаянсовыя издѣлія	1.485
Различные предметы	46.876
Всего	24.193.697

Доходность Анатолийской желѣзной

Года	Хайдаръ- Паша-Ангора. километры.	Эскишеиръ- Ковія. километры.	Гамидіэ- Ада-Базаръ. километры.	А
				Хайдаръ- Паша-Анго франки.
1889 . .	93	—	—	776.89
1890 . .	116	—	—	1.144.89
1891 . .	217	—	—	2.193.78
1892 . .	334	—	—	2.630.92
1893 . .	578	—	—	4.077.54
1894 . .	578	77	—	2.246.08
	въ среднемъ 578			
1895 . .	578	269	—	3.566.62
	въ среднемъ 708			
1896 . .	578	445	—	4.185.91
	въ среднемъ 935			
1897 . .	578	445	—	7.771.32
	въ среднемъ 1023			
1898 . .	578	445	—	6.665.01
	въ среднемъ 1023			
1899 . .	578	445	3	4.189.06
	въ среднемъ 1024			
1900 . .	578	445	9	5.492.63
	въ среднемъ 1032			

и гарантіи, уплаченныя Обществу.

эксплоатаци.			Уплаченныя гарантіи.		
Эскишеиръ- Конія. франки.	Гамидіа- Ада-Базаръ франки.	Всего. франки.	Хайдаръ- Паша-Ан- гора. франки.	Эскишеиръ- Конія. франки.	Всего. франки.
—	—	776.898	165.558	—	—
—	—	1.144.897	135.620	—	—
—	—	2.193.736	608.791	—	—
—	—	2.030.929	1.936.596	—	—
—	—	4.077.546	4.136.273	—	—
331	—	3.246.362	4.972.403	2.110	4.974.513
356.506	—	3.923.131	4.659.817	648.395	5.308.212
1.007.639	—	5.193.554	4.022.443	1.792.649	5.815.692
2.986.199	—	10.757.520	400.170	2.222.216	2.622.386
1.735.957	—	8.400.968	1.528.914	2.961.549	4.490.463
1.035.219	18.658	5.192.941	—	2.994.200	7.071.516
1.850.965	107.798	7.451.400	—	2.994.193	—

Гарзтіи, уплаченныя Турецкимъ Правительствомъ

Г о д а.	Хайдаръ-Паша-Ангора.				Эскишеиръ-Конія.			
	Уплаченная	Длина экспло-			Уплаченная	Длина экспло-		
	гарантія.	тируемой сѣги.			гарантія.	тируемой сѣ		
	въ турецк. фн.	въ километр.			въ турецк. фн.	въ километр.		
1889—90	7.981	89	92	—	—	—	—	—
1890—91	33.190	61	116	—	—	—	—	—
1891—92	69.231	15	217	—	—	—	—	—
1892—93	130.203	99	334	—	—	—	—	—
1893—94	181.427	25	577	565	—	—	—	—
1894—95	219.034	37	577	565	92	85	—	4
1895—96	203.604	87	577	565	28.330	84	130	—
1896—97	177.540	56	577	565	78.501	45	357	—
1897—98	17.630	02	577	565	97.777	47	444	—
1898—99	67.348	67	577	565	180.308	15	444	—
1899—00	179.401	97	577	565	131.744	52	444	—

Приложение 3.

Устройства Малоазіатскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Смирна-Кассаба.				Дамаскъ-Биреджикъ.		ВСЕГО уплачено гарантій въ турецк. фн.		ВСЕГО эксплоатирова- лось сѣти. въ километр.	
Уплаченная гарантія.	Длина эксплоа- тируемой сѣти.	Уплаченная гарантія.	Длина эксплоа- тируемой сѣти.	Уплаченная гарантія.	Длина эксплоа- тируемой сѣти.				
турецк. фн.	въ километр.	турецк. фн.	въ километр.	турецк. фн.	въ километр.				
—	—	—	—	—	—	7.981	89	92	—
—	—	—	—	—	—	33.190	61	116	—
—	—	—	—	—	—	69.231	51	217	—
—	—	—	—	—	—	103.203	38	334	—
—	—	—	—	—	—	181.427	63	674	—
104	33	115	—	—	—	227.231	55	632	987
542	20	265	5	—	—	263.477	91	973	263
809	52	265	5	—	—	285.881	53	1.200	263
315	29	364	—	33.000	—	206.722	78	1.387	257
765	10	516	8	33.000	—	424.421	92	1.540	057
833	21	516	8	33.000	—	547.973	65	1.540	057

