

**В.И. Семенов**

# **Поездка в Малую Азию**

**Москва  
«Книга по Требованию»**

УДК 304  
ББК 60.5  
В11

В11 **В.И. Семенов**  
Поездка в Малую Азию / В.И. Семенов – М.: Книга по Требованию, 2021. – 221 с.

**ISBN 978-5-458-01709-1**

Л.-Гв. Саперного батальона штабс-капитана В.И.Семенова в 1901-1902 гг.

**ISBN 978-5-458-01709-1**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2021  
© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2021

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



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

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.

VI. Переселенческой и школьной вопросъ въ Малой Азіи . . . . . 124

Пощеніе турецкимъ правительствомъ иммиграціи.—Печальное положеніе переселенцевъ.—Отборніе 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 Чумры и Карамана.—Къзл Караманъ.—Отъ Карамана до Эрегли.—Гостепріимство Хаджи Наби.—Поѣздка въ Иризъ.—Переходъ отъ Эрегли въ Боръ.—Инцидентъ съ каймакчомъ.—Нигде.—Путь изъ Нигде въ Тарсъ.—Гюлекъ-Богазъ (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 Англии 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 Геджаской 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, уплаченныя 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 стеченіе обстоятельствъ 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 ввергнувшихъ 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, Лейярдъ, совѣтывалъ прежде всего организовать жандармерию подъ начальствомъ англійскихъ офицеровъ, ввести несмѣняемыхъ судей и во главѣ министерства юстиціи поставить англійскихъ юристовъ; рѣже мѣнять валіевъ (генераль-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 Англійи 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 агитации. Имѣется достаточно основаній полагать, что „армянскій вопросъ“ обязанъ своимъ возникновеніемъ именно дѣятельности англійскихъ консуловъ и ихъ агентовъ, искусно работавшихъ и надъ созданіемъ 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 Англии отъ Малой Азіи. Сѣтъ англійскихъ агентствъ сократилась и никакихъ новыхъ попытокъ къ захвату въ свои руки важнѣйшихъ отраслей турецкаго управленія Англійей болѣе уже не дѣлалось. Однако армянами британская дипломатія не перестала интересоваться, и агит-

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

Устраненіемъ Англійи 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 посоль, 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 малоазійскаго 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 Азіятскую Турцію, но къ скорому осуществленію этого грандіознаго проекта, встрѣтились затрудненія пока еще не устраниныя.

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 малоазіятскомъ полуостровѣ.

Во время кратковременной поѣздки моею 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 священа главнымъ образомъ его собственному проекту желѣзнодорожной сѣти въ Азіятской Турціи; J. Cougeau: „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 материалы, 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 обстоятельныя труды какъ напримѣръ, А. Шерадама; П. Рорбаха и др.

I.

**Очеркъ развитія желѣзнодорожнаго строительства въ  
Азіятской Турціи.**

Первые проекты желѣзнодорожныхъ линій въ Азіятской Турціи.— Смирнскія 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— Адапа.— 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.

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

Первые проекты желѣзнодорожныхъ линій въ Азіятской Турціи.