

Б. КОЛЮБАКИНЪ.

# НА МАЛОАЗІАТСКОМЪ ТЕАТРЪ ВСЕМІРНОЙ ВОЙНЫ 1914—1916 гг.

## БАГДАДСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

(ОЧЕРКЪ ИСТОРИИ ЕЯ ПОСТРОЙКИ, ЕЯ ЗНАЧЕНІЕ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНІЕ ВЪ СВЯЗИ СЪ СИСТЕМОЙ ПРОЧИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ МАЛОЙ АЗИИ).

ЭРЗЕРУМЪ, БИТЛИСЪ, ТРАПЕЗОНДЪ и МОССУЛЬ.

ПЕТРОГРАДЪ.

Тип. Николаевской Военной Академіи Суворовскій пр., 32-б.

1917.

Б. КОЛЮБАКИНЪ.

# НА МАЛОАЗІАТСКОМЪ ТЕАТРѢ ВСЕМІРНОЙ ВОЙНЫ 1914—1916 ГГ.

9

## БАГДАДСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

(ОЧЕРКЪ ИСТОРИИ ЕЯ ПОСТРОЙКИ, ЕЯ ЗНАЧЕНІЕ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНІЕ ВЪ СВЯЗИ СЪ СИСТЕМОЙ ПРОЧИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ МАЛОЙ АЗИИ).

ЭРЗЕРУМЪ, БИТЛИСЬ, ТРАПЕЗОНДЪ И МОССУЛЬ.

---

ПЕТРОГРАДЪ.

Тип. Николзевской Военной Академіи Суворовскій пр., 32-б.

1917.

## Багдадская желѣзная дорога<sup>1)</sup>.

Очеркъ исторіи ея постройки, ея значеніе и современное состояніе въ связи съ системой прочихъ желѣзныхъ дорогъ Малой Азіи.

Малая Азія, вслѣдствіе своего счастливаго срединнаго (центрального) расположенія въ системѣ материковъ „Стараго свѣта“, омываемая Каспійскимъ, Чернымъ, Средиземнымъ, Краснымъ и Персидскимъ морями, перехватывала всѣ пути изъ Европы и Африки въ Закавказье, Персію, Индію, пути изъ Кавказа въ Персію, Индію, Аравію, Месопотамію, Сирію и Египетъ, равно какъ и пути отъ береговъ Персидскаго залива къ Черному и Средиземному морямъ.

---

<sup>1)</sup> Источниками для статьи послужили, помимо моихъ личныхъ работъ по изслѣдованію и описанію нашихъ войнъ съ Турціею въ Малой Азіи, еще и слѣдующіе труды: Куро, Желѣзныя дороги Азіатской Турціи. 1902 г. (перев. съ франц.). Павловичъ (Мих. Вельтманъ). Великія жел. дороги и морскіе пути будущаго. Н. В. Фильковичъ. Экономическій очеркъ къ проекту постройки центрально-кавказской жел. дороги и черезъ Рокскій и Могскій перевалы главн. кавказскаго хребта и Семеновъ. Багдадская жел. дорога, трудъ въ недавнемъ прошломъ не подлежавшій оглашенію, что нынѣ уже потеряло и смыслъ и значеніе; затѣмъ обязательныя указанія знатока Багдадской дороги инженера Н. В. Фильковича и иностранца-инженера, строителя одного участка дороги; также рядъ сообщений газетъ времени войны, главнымъ образомъ „Русскаго Инвалида“ и выдержки изъ иностранныхъ газетъ.

Совокупность всѣхъ этихъ обстоятельствъ привела къ тому, что Малая Азія еще въ древности служила поприщемъ политической борьбы народовъ тогдашняго міра. Естественно, что и въ новѣйшее время исторіи, раньше или позже, такъ или иначе, Малая Азія, находясь въ рукахъ несостоятельной Турціи, должна была войти въ сферу интересовъ нынѣшнихъ могущественныхъ державъ Европы и ихъ политическихъ соединеній. На обширныя, богатыя, счастливо расположенныя и полудикія страны Малой Азіи, какъ—*Персія, Армения, Анатолия, Месопотамія* и *Сирія*, уже давно обращено вниманіе главнѣйшихъ державъ Европы и въ теченіе прошлаго 19 вѣка онѣ постепенно ставятъ эти страны объектомъ своихъ политическихъ и экономическихъ комбинацій.

Въ теченіе первыхъ трехъ четвертей прошлаго 19-го столѣтія во главѣ этихъ начинаній стоитъ наиболѣе по географическимъ условіямъ заинтересованная Англія, за ней менѣе заинтересованная Франція, за ними уже въ значительно меньшей степени Австрія и Италія, при полномъ, казалось, безучастіи и незаинтересованности маленькой тогда Пруссіи, столь чуждой этимъ столь дальнимъ для нея странамъ.

Но эти безучастіе и незаинтересованность Пруссіи были, повидимому, только кажущимися и фактъ продолжительнаго (почти 15 лѣтъ) пребыванія въ Малой Азіи въ 20-е и 30-е годы капитана прусскаго генеральнаго штаба извѣстнаго *Мольтке* показываетъ, что дальновидная Пруссія въ 20-е годы прошлаго вѣка была уже достаточно заинтересована Малой Азіею и тогда же, вѣроятно, въ прусскомъ

генеральномъ штабѣ были заложены идеи проникновенія въ Малую Азію въ будущемъ, когда это будетъ по силамъ и по средствамъ подѣ прусской гегемоніей намѣченной къ объединенію Германіи.

Только по соверщеніи объединенія Германіи, а затѣмъ по образованіи вельдѣ затѣмъ союза съ Австро-Венгрією, нѣмцы скрытно, искусно и дѣятельно приступили къ подготовкѣ почвы для политическаго и экономическаго господства въ Турціи вообще и въ частности въ Малой Азіи, откуда, какъ изъ центра мусульманства, они рѣшили готовить угрозу Россіи на Кавказѣ и Черномъ морѣ и Англии въ ея индійскихъ владѣніяхъ и въ Египтѣ.

Притаясь, выжидая благоприятнаго времени и зорко слѣдя за событіями на ближнемъ востокѣ, нѣмцы, дождались конца 80-хъ годовъ, когда попытка Англии (Лейярдъ) захватить въ руки управление Турцією кончилась неудачей и когда и въ самой Англии охладѣли къ задачѣ подчиненія Турціи англійскому влиянію. Германія немедленно воспользовалась этимъ и въ короткое время утвердила свое влияніе у султана, въ арміи и вообще въ Турціи, путемъ введенія въ армію своихъ инструкторовъ, перейдя вельдѣ затѣмъ къ завѣтной цѣли—Малой Азіи, къ ея завоеванію мирнымъ путемъ, и вотъ въ 1888 г. частное германское общество (въ сущности пресловутый „Дейче-банкъ“) получило концессию на постройку Ангорской вѣтви Багдадской линіи.

Этотъ годъ—начало новой эры въ политико-экономической жизни Малой Азіи.

Ангорская вѣтвь служила для нѣмцевъ лишь главнымъ этапомъ постройки непрерывнаго рельсо-

ваго пути отъ Босфора на Сивасъ, Эрзерумъ, Витлисъ, Харпуть, къ Багдаду и Персидскому заливу. Неустанно работая 10 лѣтъ, нѣмцы добились подписанія въ 1899 г. предварительной конвенціи о передачѣ имъ всецѣло постройки этой дороги, а въ 1902 г. объявлено султанское ирадэ объ окончательномъ предоставленіи „Анатолійскому обществу“ концессіи этой дороги, только направленіе дороги, какъ увидимъ, измѣнилось.

Средствомъ для достиженія стратегическихъ замысловъ нѣмцевъ въ Малой Азіи противъ Россіи и Англіи, помимо багдадской магистральной съ ея вѣтвями, служившей лишь основной осью подготовки, операціонной базой, и помимо экономического возрожденія Малой Азіи, должно было послужить ея военное возрожденіе. Орудіемъ послѣдняго было назначено многочисленное и воинственное населеніе страны, требовавшее только соотвѣтственной организаціи для превращенія въ устроенныя арміи. Экономическое развитіе страны, помимо различныхъ другихъ мѣропріятій, при пространствахъ, требовало прежде всего путей сообщенія и, конечно, главнымъ образомъ желѣзныхъ дорогъ, что было очень важно и въ военныхъ цѣляхъ. Итакъ, желѣзная дорога черезъ всю Азію—экономическое и военное возрожденіе Турціи—таковы основныя задачи, поставленныя Германіею на первое мѣсто, а не пріобрѣтеніе себѣ только рынковъ, какъ принято объяснять политику Германіи въ Малой Азіи.

Малая Азія, сравнительно, могла выставить значительный контингентъ чистыхъ мусульманъ и раз-

вѣтіе Турціею вооруженныхъ силъ въ Малой Азіи встрѣчало препятствіе въ самой обширности районовъ пополненія людьми, недостаткъ при этой обширности путей сообщенія, особенно желѣзныхъ дорогъ, затѣмъ въ недостаткъ вообще экономическаго развитія въ этихъ обширныхъ странахъ, отсутствіе хорошей администраціи и, въ частности, въ несовершенствѣ средствъ сбора, формированія, вооруженія и снаряженія, и доставки людей и запасовъ въ пункты того или другаго сосредоточенія; къ сказанному слѣдуетъ добавить финансовыя затрудненія, слабость правительственной власти къ Малой Азіи и политическую неблагонадежность нѣкоторыхъ мѣстностей, преимущественно въ Курдистанѣ и Аравіи.

Все это было прекрасно учтено нѣмцами и они предложили свое содѣйствіе по всѣмъ этимъ вопросамъ. Турція охотно пошла на встрѣчу.

Если сопоставить достигнутые нѣмцами въ концѣ прошлаго вѣка результаты съ временемъ изслѣдованія Малой Азіи капитаномъ Мольтке, то *нельзя не признать преимущества, послѣдовательности и настойчивости прусской политики и стратегии.*

Въ приобрѣтеніи концессіи Багдадской дороги со всѣми дополняющими ее другими обязательствами нѣмецкая политика показала умѣтность и своевременность своихъ выступленій, что видно изъ сложной исторіи постройки дороги, тѣсно связанной съ захватомъ нѣмцами политическаго и военнаго господства въ Малой Азіи.

Еще въ 1833 г. генераль английской службы Чезней (Chesney) послѣ экспедиціи, по порученію

своего правительства, въ долину Ефрата предложилъ проектъ дороги отъ *Александретты* (Средиземнаго моря) до *Ковейты*. Залѣмъ была предложена линія отъ *Измаили* до *Ковейты*. Оба проекта кончились полной неудачей по несочувствію англійскаго общественнаго мнѣнія. Такъ же провалился и проектъ (русскій) *графа Владимира Капниста*, просившаго концессию на колею отъ *Триполи* (Средиземнаго моря) въ *Ковейту*.

Въ настоящемъ своемъ и уже громадномъ значеніи явился проектъ нѣмецкаго инженера *Пресселя*, предложившаго вести колею отъ Константинополя, сначала на востокъ, почти параллельно берегу Чернаго моря, на *Воли*, *Османчикъ*, *Амасію*, потомъ южнѣе *Самсуна*, на юго-востокъ, на *Сивасъ*, *Хартунъ*, *Діарбекиръ*, *Мардинъ*, *Мосулъ* и *Багдадъ*. Одновременно, отъ этой магистрали *Прессель* велъ колеи на *Самсунъ*, *Эрзерумъ*, *Битлисъ*, *Алепто-Адапа* и *Смарну*. Это направленіе кратчайшее и дешевѣйшее, полное глубокаго стратегическаго смысла и въ высокой степени опасное для Россіи, было для Турціи наиболѣе выгоднымъ. Трудно себѣ представить послѣдствія осуществленія этого угрожающаго по отношенію Кавказа направленія передъ войной 1877—78 гг., когда Закавказье еще не было связано съ Россіею желѣзною дорогой и мы не имѣли господства на Черномъ морѣ<sup>1)</sup>.

Турецкое правительство весьма охотно пошло навстрѣчу проекту *Пресселя* и приняло его; съ

<sup>1)</sup> Идея *Пресселя* подробно изложена въ его трудѣ—*Les chemins de fer en Turquie D'Asie, projet etc. 1902 г.*, тѣмъ и пользовался *Павловичъ*, у котораго мы заимствовали всю исторію проекта *Пресселя*, какъ и вообще исторію по постройки Багдадской дороги.



1871 по 1873 г. была построена линия *Константинополь—Измидь* (92 килом.) и эксплуатация дороги передана англо-греческой компании. Но затѣмъ дальнѣйшая дѣятельность совершенно прекратилась до 1889 года, т. е. на цѣлыхъ 16 лѣтъ, что слѣдуетъ объяснить ближайшему и главнымъ образомъ рѣшительному противодѣйствию Россіи; имѣвшей тогда посломъ въ Константинополь такого знатока Малой Азіи и энергіи, какъ *графъ Н. П. Игнатьевъ*, принявшій свои мѣры противъ этого сюрприза для Россіи, особенно передъ войной 1877 года.

Грандіозныя и столь зловредныя для Россіи идеи не могли заглухнуть и въ Германіи отнеслись съ сугубымъ вниманіемъ къ проекту своего инженера.

Въ промежутокъ 1873 и 1888 г.г. являлось нѣсколько предложеній продолжать эту дорогу и наиболѣе серьезнымъ было предложеніе англо-бельгійскаго общества, но предпріятіе было не по плечу обществу; требовался хозяинъ могущественный политически и экономически. Превосходно освѣдомленная и временно притаившаяся Германія открыто выступила лишь въ 1888 г., когда появились вновь организованное „Нѣмецкое общество Анатолійскихъ дорогъ“, за спиной котораго стоялъ пресловутый политико-коммерческій „Нѣмецкій банкъ“ и, конечно, этотъ „Дейче банкъ“ являлся хозяиномъ предпріятія. Скупивъ акціи и выкупивъ линію Константинополь—Измидь, „нѣмецкое общество“ получило концессию на продолженіе до Ангоры; Багдадская дорога дороги вступила во второй фазисъ своего развитія.

Это былъ первый приступъ, первый актъ, но очень знаменательный и важный и уже менѣ

угрожающій по отношенію Россіи на Кавказѣ, ибо направленіе уклонилось къ югу, но еще было неизвѣстно, куда пойдетъ дорога изъ Ангоры далѣе.

Съ полученіемъ извѣстія о концессіи, въ Германіи зашевелились пангерманисты и пресса, искусно руководимая правительствомъ, закричала о необходимости идти далѣе для экономическаго захвата Оттоманской имперіи.

Взгляды германскаго общественнаго мнѣнія въ концѣ прошлаго вѣка на значеніе Багдадской линіи по проекту Пресселя лучше всего объясняется статьей „Deutsche Zeitung“ въ октябрѣ 1899, гдѣ, указавъ на необходимость скупки въ Турціи всѣхъ бережныхъ, эта газета говоритъ далѣе *„Мы введемъ тарифъ, который положитъ конецъ всякой негерманской конкуренціи. Мы соединимъ всѣ желѣзныя дороги (и въ Малой Азіи) и бережныя въ одну нѣмецкій трестъ подъ контролемъ Deutsche Bank. Желѣзныя дороги будутъ перевозить только нѣмецкіе товары. Такимъ образомъ Турція превратится въ нѣмецкую колонію“* <sup>1)</sup>.

Однако, быстрому осуществленію этого проекта, несмотря на все явное и крикливое сочувствіе общественнаго мнѣнія въ Германіи и скрытое покровительство и содѣйствіе германскаго правительства, помѣшали, во первыхъ, финансовыя кризисы Берлинской, Лейпцигской и Дрезденской биржъ, а во вторыхъ протіводѣйствіе Россіи и лишь отчасти и нѣкоторое время Англій. Первоначально Англія только не протіводѣйствовала и даже въ извѣстной степени покровительствовала этимъ нѣмецкимъ на-

---

<sup>1)</sup> Павловичъ, стр. 36—38.

чинаніямъ и дозволила переуступку „англо-греческимъ обществомъ“ линіи *Константинополь—Измидъ*, несмотря на жалобы и протесты англичанъ—акціонеровъ кампаніи<sup>1)</sup>.

Объясняется это прежде всего наступившимъ періодомъ англо-германской дружбы: разграниченіе съ нѣмцами африканскихъ владѣній (1886 и 1887 г.г.), передача Германіи важной морской позиціи—острова Гельголанда, за уступку нѣмцами области въ Африкѣ и т. п. Это былъ періодъ непріязненнаго отношенія Англии къ Россіи и Франціи, чѣмъ Германія и пользовалась, облюбовавъ себѣ Малую Азію. Непріязнь, къ Франціи была обусловлена треніями по Египту, Мадагаскару и владѣній въ Индо-Китаѣ, а къ Россіи—дѣлами въ Средней Азіи (Кушка и Пенде 1885 г.). Это было время опасеній Англии проникновенія въ Малую Азію Россіи и отнюдь не Германіи, почему Англія отнеслась къ проекту Пресселя скорѣе доброжелательно.

Какъ разъ въ это время началось сближеніе Россіи съ Франціею. Начался періодъ франко-русскихъ празднествъ, подъ шумъ которыхъ Германія продолжала подготовку почвы для ввѣдрѣнія въ Малую Азію и въ 1888 г. подписано ирадѣ о концессіи „Дейче-банку“, въ 1889 г. нѣмцы уже принялись за работу, въ 1891 выстроили уже 300 километровъ, въ 1893 довели вѣтвь до *Ангоры*, но затѣмъ вдругъ, внезапно, отказались отъ сѣвернаго направленія и прямо на востокъ (на *Сивасъ*) и потребовали концессіи на проведеніе линіи *Анора—Кесарія*, т. е. пожелали вести линію болѣе къ югу.

<sup>1)</sup> Куро и Павловичъ, стр. 38—39.

Признавая по отношенію намѣченной борьбы съ Россіей всё выгоды направленія Пресселя, осторожная и предусмотрительная германская политика начала опасаться слѣдовать буквально направленію Пресселя, это было бы дѣйствовать явно противъ Россіи, когда время было еще недостаточно благоприятно и открытіе картъ было преждевременно, но соображеніямъ германской политики слѣдовало еще протянуть нѣкоторое время пресловутую традиционную дружбу съ Россіей, бывшей тогда въ полной силѣ.

Такъ или иначе, но Россія добилась перваго отодвиженія линіи дороги нѣсколько къ югу и, что особенно важно, дорога своротила отъ прямого направленія на *Сивасъ*, но общее направленіе все еще продолжало быть угрожающимъ противъ Россіи. Послѣ же Потсдамскаго свиданія—1893 года Германія вовсе отказалась отъ центрального направленія (Пресселя, лишь нѣсколько видоизмѣненнаго, такъ какъ изъ *Кессаріи* было возможно вновь повернуть къ *Сивасу*) и въ томъ же году „нѣмецкое общество Анатолійскихъ дорогъ“ получило концессию на сооруженіе дороги до *Коніи*, что уже рѣзко уклоняло дорогу къ западу и югу.

Это новое направленіе заключало въ себѣ побѣду Россіи, если уже приходилось мириться съ желѣзнодорожными затѣями Германіи и связаннымъ съ этимъ все же зловреднымъ для насъ захватомъ Германіею господства въ Малой Азій. Но слѣдуетъ принять въ соображеніе, что съ этимъ новымъ направленіемъ, составлявшимъ какъ бы уступку Россіи, Германія получила значительныя выгоды приближенія дороги къ портамъ Александретскаго залива

Средиземнаго моря—*Мерсина* и *Александретты*, что, въ случаѣ затрудненія проведенія колеи черезъ вѣтви Тавра, на участкѣ *Эргли—Адана—Алеппо*. давало возможность получать матеріалы для дороги мѣрѣмъ на эти порты и вести эту дорогу одновременно и отъ *Аданы* или *Алеппо*, и отъ послѣдняго прямо къ *Бадаву*; далѣе увидимъ, какъ использовали нѣмцы порты *Мерсина* и *Александретта*.

Новое направленіе затрагивало уже интересы Франціи и частью—Англій. Между тѣмъ конфликтъ Англій съ Франціею все еще продолжался, равно и увлеченіе Англіею африканскими дѣлами, завершившееся, наконецъ, трехлѣтней борьбой ея съ бурами.

Подъ прикрытіемъ этихъ рѣдко благоприятныхъ обстоятельствъ Германія дѣятельно и настойчиво вела подготовку проникновенія въ Малую Азію и военнаго ея усиленія на случай борьбы съ Россіей. Къ 1898 г. подготовка созрѣла въ достаточной степени и императоръ Вильгельмъ лично ѣдетъ въ Турцію и султанъ даетъ ему словесное обѣщаніе предоставить нѣмцамъ концессию на линію *Конія—Багдадъ* <sup>1)</sup>. Періодъ этотъ дѣйствительно былъ весьма благоприятенъ германскимъ начинаніямъ въ Малой Азіи: сочувствіе съ 1898 г. французскаго посла Конетана въ Константинополѣ къ экономическому обліженію Франціи съ Германіею и вспышка англо-

<sup>1)</sup> Мы не остановимся здѣсь на помпезномъ путешествіи Вильгельма въ Малую Азію и на его вѣздѣ въ Іерусалимъ, гдѣ за декорациями надо искать и практическія цѣли, помимо преслѣдованія задачи впечатлѣній на жителей Малой Азіи; тутъ было рѣшено много вопросовъ практическаго свойства и лица свиты прежде всего изучали край во всѣхъ отношеніяхъ, намѣчая мѣста будущихъ нѣмецкихъ колоній и другихъ средствъ захвата Малой Азіи.

бурской войны (1899 г), когда симпатіи Европы не были на сторонѣ Англии.

Въ ноябрѣ того же года слѣдуетъ официальное объявленіе, что по предварительной конвенціи „Оттоманское имперское общество Багдадской желѣзной дороги“, независимое яко бы отъ „Нѣмецкаго общества желѣзныхъ дорогъ“ (тотъ же дейче-банкъ), *получило концессию на проведеніе линіи до Багдада.*

Общая длина всей Багдадской жел. дороги должна была составить около 3.000 километровъ, при условіи солидной вообще постройки, съ возможностью скорости курьерскихъ поѣздовъ въ 75 километровъ въ часъ и слѣдовательно весь проѣздъ отъ Константинополя до Багдада требоваль всего 40 часовъ времени. Срокъ постройки былъ опредѣленъ, по концессіи, въ 8 лѣтъ, т. е. къ 1908 году. Концессионерамъ этой дороги было предоставлено право на эксплуатацію всякаго рода полезныхъ ископаемыхъ въ десятикилометровой зонѣ по ту и другую стороны дороги. Километрическая гарантія строительнаго капитала опредѣлена въ 12.000 франковъ и сверхъ того дополнительно для покрытія расходовъ по эксплуатаціи 4.500 франковъ. Если километрической валовой доходъ будетъ свыше 4.500 франковъ, но не перейдетъ суммы въ 1.000 франковъ, то излишекъ возвращается цѣликомъ правительству. Сумма валового дохода сверхъ 10.000 франковъ раздѣляется между концессионерами и правительствомъ въ отношеніи: 60% правительству и 40% концессионерамъ. Общая строительная стоимость всего пути была опредѣлена въ 600.000 франковъ съ подвижнымъ составомъ, или 200.000 франковъ километр<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Сообщеніе инженера Н. В. Фильковича.

Карты, такимъ образомъ, окончательно раскрывались и Германія объявила еще новый объектъ своихъ имперіалистическихъ притязаній — бассейнъ Тигра и Евфрата, одну изъ богатѣйшихъ по природнымъ условіямъ странъ міра, благословенную Месопотамію, страну огромнаго будущаго, преддверіе въ Индію на берегахъ Персидскаго залива. Только тогда въ Англии ударили тревогу и въ отвѣтъ на шумные и шовинистскіе выпады нѣмецкой прессы въ политикѣ Англии былъ совершенъ крутой поворотъ; исторія Багдадской дороги вступила въ новый фазисъ,—періодъ англо-германской распри.

Находимъ здѣсь умѣтнымъ принять въ соображеніе, что это было уже время, когда правительство Англии лелѣяло мысль построить свою желѣзную дорогу въ противовѣсъ нѣмецкой дорогѣ изъ Каира, на *Мекку*, оазисъ *Неджедъ*, *Кудейту*, *Могоморохъ*, *Керманъ*, *Нушки* въ *Кветту* съ цѣлью соединить всѣ свои африканскія владѣнія съ Остиндіею и отрѣзать выходъ въ Индѣйскій океанъ черезъ Малую Азію всѣмъ другимъ народамъ <sup>1)</sup>). Новый курсъ Англія повела съ 1901—1902 годовъ, когда общественное мнѣніе ея потребовало энергическаго отпора нѣмецкимъ притязаніямъ.

Какъ разъ въ это время Делькассе предложилъ проектъ образованія на мѣсто исключительно нѣмецкаго общества Багдадской дороги русско-нѣмецко-французскій синдикатъ <sup>2)</sup>, но Германія, соглашаясь на участіе Франціи, рѣшительно была противъ участія Россіи и Франціи вмѣстѣ. Затѣмъ Германія предложила четверной союзъ (Англии, Франціи, Гер-

<sup>1)</sup> Сообщеніе Н. В. Фильковича.

<sup>2)</sup> Франція въ 40%, Германія въ 40%, Россія въ 20%. Павловичъ.

маніи и какого-либо второстепеннаго государства), чему уже было пошло навстрѣчу министерство Бальфура, но негодующій тонъ англійской прессы и оппозиція парламента привели къ тому, что проектъ былъ отвергнутъ <sup>1)</sup>.

Въ 1902 году объявлено султанское ираде объ окончательномъ предоставленіи „Анатолійскому обществу“ концессіи на постройку Багдадской дороги.

Поворотъ курса политики Англійи пошелъ, между тѣмъ, быстрымъ темпомъ.

Въ 1903 году король Эдуардъ прибываетъ во Францію и добивается прекращенія начатыхъ между Франціею и Германіею переговоровъ о совмѣстномъ финансированіи Багдадской дороги.

Съ прекращеніемъ англо-французской распри положеніе германскихъ начинаній въ Малой Азіи значительно ухудшилось и одновременно усилилось противодѣйствіе Россіи. Въ прессѣ Россіи и Англійи появился рядъ выпадовъ противъ Багдадской дороги, какъ опасному конкуренту транссибирскому пути и Суэцкому каналу. Многія наши газеты, выражая мнѣніе правящихъ круговъ, подчеркивали стратегическое значеніе Багдадской дороги, въ необычайной степени усиливающей могущество Турціи въ Малой Азіи и выражали удивленіе поддержкѣ Франціею нѣмецкаго рельсоваго проекта <sup>2)</sup>, а дипломатія

<sup>1)</sup> Павловичъ.

<sup>2)</sup> Пресса въ Россіи повела энергичную кампанію противъ поддержки нѣмецкаго предпріятія Франціею; доказывая весь вредъ ея и экономическаго возрожденія Малой Азіи для Россіи—союзницы Франціи, и Павловичъ приводитъ слѣдующую выдержку изъ „Нов. Времени“: „Если мы не скажемъ нѣмцамъ пока есть время, руши прочь, то политическая гегемонія Россіи въ Средней Азіи будетъ потрясена до основанія“ (Павловичъ, стр. 50). Многія газеты, выражавшія мнѣніе правящихъ круговъ, указывали, что предпріятіе это непомѣрно усилитъ военное могущество Турціи и, въ случаѣ войны,



открыто заявляла порицаніе дѣятельности *Делькассе* и *Констана* въ расположеніи финансировать постройку Багдадской дороги, что вызвало во Франціи большое смущеніе и въ мартѣ 1903 г. по этому поводу послѣдовалъ запросъ въ палатѣ.

Такимъ образомъ, съ сближеніемъ Англій съ Франціею начались согласованныя дѣйствія Россіи, Англій и Франціи, выразившіяся прежде всего по вопросу изыятія ихъ капиталовъ изъ участія въ постройкѣ этой дороги. Какъ разъ къ этому времени подоспѣлъ такъ называемый „Ковейтскій инцидентъ“, когда Англія выступила съ энергичнымъ протестомъ, объявивъ портъ *Ковейту* подъ своимъ протекторатомъ, а затѣмъ въ 1906 г. „Табосскій инцидентъ“ (по вопросу дороги въ Мекку); Россія поддержала Англію въ обоихъ случаяхъ.

Согласованныя дѣйствія тройственнаго союза хотя и затормозили постройку дороги, но Германія дѣятельно продолжала свое дѣло и „Багдадская дорога,—говоритъ Павловичъ,—оказалась столь жизненнымъ предпріятіемъ, что становилось очевиднымъ, что рано или поздно она будетъ достроена“<sup>1)</sup>. Признавая все для себя выгоды этого сооруженія, сулившаго Турціи военное могущество въ пробуждаемой къ новой жизни Малой Азіи, она прилагала все усилія къ скорѣйшей постройкѣ дороги, равно со всей энергіею работала и Германія, создававшая здѣсь огромныя силы и средства для борьбы съ Россіею въ предусматриваемой ею неизбежной

---

отвлечетъ значительныя наши силы отъ германской границы, что настоящая война отлично и подтвердила.

<sup>1)</sup> Павловичъ, стр. 53.

войнѣ съ послѣдней, а, можетъ быть, и съ Англіею <sup>1)</sup>).

Являлась необходимость немедленно прибѣгнуть тройственному союзу и особенно Россіи къ болѣе дѣйствительнымъ и болѣе энергичнымъ мѣрамъ противодѣйствія сооруженію дороги и созданію въ Малой Азіи огромныхъ противъ Россіи силъ и средствъ. Императоръ Вильгельмъ выступилъ тогда съ желтой опасностью и интересами „Дальняго Востока“.

А тутъ послѣдовали послѣдствія и нашего увлеченія дальнимъ востокомъ, приведшимъ насъ въ 1904 г. къ войнѣ съ Японіею, а въ слѣдующемъ году къ внутреннимъ затрудненіямъ, что было необычайно выгодно для Германіи, помимо политическаго и военнаго ослабленія Россіи, тѣмъ, что отвлекало наше вниманіе и развязывало Германіи руки на „Ближнемъ Востокѣ“ вообще, а въ частности для безпрепятственной и скорѣйшей постройки Багдадской дороги.

Постройка дороги шла съ большою быстротой, нѣмцы какъ бы торопились пользоваться выгоднымъ временемъ.

Участокъ отъ *Конии* до станціи *Бурмурлю* доконченъ былъ въ два года, но дальнѣйшее проложеніе колеи до *Адамы* встрѣтило серьезныя техническія затрудненія въ пересѣченіи Таврскаго хребта. <sup>2)</sup>); дабы обстоятельство это не задержало проложеніе колеи отъ *Адамы* на *Тель-Хабешъ* (нѣсколько съвер-

<sup>1)</sup> Мы склонны думать, что Германія тогда учитывала присоединеніе Англіи къ Россіи и Франціи, т. е. считала возможнымъ, но конечно, не была увѣрена. Но на Турцію Германія сильно разсчитывала.

<sup>2)</sup> Свидѣтельство иностранца инженера — строителя участка дороги.

нѣе *Алетто*) и далѣе въ Месопотамію, нѣмцы въ іюнѣ 1906 г. скупили всѣ акціи давно уже эксплуатируемой французской дороги *Мерсина—Адана* и по этой уже сдѣлавшейся нѣмецкой вѣтви, пользуясь портомъ *Мерсина*, подвозили весь матеріалъ для ближайшихъ участковъ дороги моремъ и начали, не дожидаясь перехода Тавра отъ станціи *Бургурлю*, прокладывать свою дорогу далѣе къ востоку на ст. *Багдазіе*, проектируя одновременно вѣтку съ послѣдней линіи по берегу моря въ портъ *Александретта* того же Александретскаго залива <sup>1)</sup>).

Получивъ въ свое распоряженіе выходы къ Средиземному морю, теперь нѣмцы съ купленной ими тѣмъ же путемъ у англійской кампаніи вѣтвью *Смирна—Карамиссарг* имѣли готоваго нѣмецкаго пути 2.000 километровъ.

Въ мартѣ 1908 года нѣмецкій посоль въ *Константинополь*—баронъ *Маршалъ* подписалъ съ султаномъ дополнительную конвенцію, значительно облегчившую дѣло постройки дороги въ финансовомъ отношеніи.

Между тѣмъ Германія продолжала дѣятельно работать за кулисами дипломатіи. Въ сентябрѣ 1910 года на Потсдамскомъ свиданіи подписываются статьи русско германскаго соглашенія по дѣламъ Персіи и прокладываемой ею дороги и 6-го августа 1911 года договоръ этотъ публикуется во всеобщее свѣдѣніе: „Россія окончательно отказывается отъ всякаго противодѣйствія по сооруженію Багдадской

<sup>1)</sup> Во время уже войны, по свидѣтельству того же инженера, нѣмцы продолжали подвозить рельсы въ Мерсину на нейтральныхъ судахъ, не продолжается-ли сіе и доселѣ.

дороги и еще беретъ на себя обязательство соединить германскую линію персидской вѣтвью *Ханекинъ—Керманшахъ—Тегеранъ*<sup>1)</sup>.

Это соглашеніе вызвало большое смущеніе во Франціи. Въ Англии отнеслись спокойнѣе, понявъ, что остановить дорогу въ Багдадъ невозможно и, не опасаясь дороги съ точки зрѣнія потери здѣсь рынковъ, опасались только захвата Германіей Средиземнаго моря и Месопотаміи<sup>2)</sup>. 21-го мая 1911 года Германія подписала новое соглашеніе съ Турціею, явившееся новымъ и важнымъ этапомъ исторіи дороги, и получила концессию на проведеніе новаго участка отъ *Эль-Эмфа* (на *Нисибинъ* и *Моссулъ*) до *Багдада* (600 килом.) съ расчетомъ 6-ти лѣтняго его окончанія, т. е. въ 1917 году, работая съ 2-хъ концовъ, причемъ, для успокоенія Англии, въ 2-мъ пунктѣ соглашенія нѣмцы отказывались отъ своего исключительнаго права на проведеніе дороги до Персидскаго залива, предоставляя здѣсь участіе и иностраннымъ капиталамъ съ условіемъ сохраненія извѣстной доли за Германіею. По 3-му пункту того же соглашенія Германія получила концессию на соединеніе магистралей дороги, съ участкомъ Мерсина—Адана, съ *Александреттій* и на сооруженіе порта въ этой лучшей гавани Средиземнаго моря.

<sup>1)</sup> Настоящія военныя событія въ юго-восточной Персіи открываютъ намъ цѣль и задачу начинаній нѣмцевъ на линіи Багдадъ—Ханекинъ—Кериндъ—*Керманшахъ*—*Хамаданъ*—*Тавризъ*; это направленіе угрожало яко-бы только Англии, обходя Персидскій заливъ и открывая новые пути въ Индію черезъ южную Персію, а нынѣ это операционное направленіе нѣмцевъ отъ Багдада въ Персію заполнилось русскими войсками и служить въ обратномъ порядкѣ, къ счастью для насъ участіе *Ханекинъ—Багдадъ* остался проектомъ.

<sup>2)</sup> Павловичъ, стр. 55—56.

Англія встрѣтила эту конвенцію повидимому равнодушно, ничѣмъ не возразивъ даже 3-му пункту, казалось близко ее затрагивавшему, тогда какъ нѣмцы получали превосходный портъ на Средиземномъ морѣ, могущій послужить имъ морской базой въ послѣдствіи; пассивность Англіи слѣдуетъ объяснить отказомъ Россіи отъ противодѣйствія постройкѣ дороги и тяготѣніемъ къ той же постройкѣ французскихъ финансовъ. Англіи оставалось мириться съ положеніемъ вещей.

Въ 1912 году послѣдовала война на Балканахъ. Прямое сообщеніе Германіи и Австріи съ Багдадской дорогой и самыя Салоники, захваченныя побѣдителями Греціею и Сербіею, ускользнули отъ нѣмцевъ; нѣмецкимъ вождельніямъ былъ нанесенъ большой ударъ. Чтобы хотя какъ-нибудь утвердиться на потерянныхъ путяхъ нѣмцы прибѣгли къ лазейкѣ и при ликвидаціи войны, въ мартѣ 1913 года, скупили всѣ свободныя акціи дорогъ политическаго и военнаго значенія при помощи синдиката австро-германскихъ банковъ, захвативъ 51.000 акцій 2-хъ линій: *Митровица-Салоники* и *Салоники-Монастырь* <sup>1)</sup>).

Положеніе Германіи тѣмъ не менѣе продолжало оставаться затруднительнымъ; рассчитывать на возвысившуюся Грецію было напрасно; еще менѣе на непримиримую къ нѣмцамъ Сербію. Настойчивая и активная политика Германіи воспользовалась озлобленіемъ Болгаріи противъ Сербіи, Греціи и Румыніи и неудовольствіемъ ея Россіею и принялась немедленно за обработку въ своихъ цѣляхъ Болгаріи, имѣя своимъ агентомъ главу ея правительства — Фердинанда Кобурга. Въ зависимости отъ успѣха

<sup>1)</sup> Сообщенія Н. В. Фильковича и Павловичъ, стр. 67—69.

своей потаенной работы въ Софіи и Константинополѣ, гдѣ шла работа по сближенію Турціи и Болгаріи, нѣмцы намѣтили видоизмѣненіе направленія прямого сообщенія съ Багдадомъ на Константинополѣ, Адрианополѣ—Софію и помѣхой соединенія съ нѣмецкими дорогами являлась теперь только Сербія, въ которой надо попытаться утвердиться въ мирное время путемъ угрозы, или же раздавить ее войной, что было рѣшено на свиданіи Вильгельма съ Францъ-Фердинандомъ въ 1914 году.

Подготавливая новую почву въ Болгаріи, нѣмцы, въ предвидѣніи надвигавшихся важныхъ событій, могущихъ превратиться въ войну, торопились на всѣхъ своихъ позиціяхъ съ подготовкой и съ особой энергіею вели дальнѣйшую прокладку колеи въ Малой Азіи, къ Багдаду. Въ теченіе 1912, 1913 и частью 1914 годовъ проложены колеи: 1) отъ ст. *Бургурло* черезъ Тавръ 40 килом. до ст. *Базантіе* (Базанчи), но техническія трудности все же не дозволили провести ее далѣе и дорога осталась здѣсь прерванной; 2) отъ *Аданы* на востокъ проложено, 50 кил. до ст. *Баджіе*, гдѣ по тѣмъ же причинамъ преодолѣнія хребта Гяюръ-дага дорога также осталась прерванной; 3) съ участка *Адана-Баджіе* въ портъ *Александретта*; 4) послѣ второго перерыва у ст. *Баджіе* проложена новая колея отъ ст. *Излахіе* на востокъ и 12-го декабря 1912 года открыта непрерывная линія *Излахіе—Гиллисса—Джерабулосъ* (уже на р. Ефратѣ); 5) отъ *Багдада* къ *Моссулу* 40 километровъ (теперь вѣроятно болѣе).

Одновременно нѣмцы широко утилизировали рѣч-

<sup>1)</sup> Нынѣ нѣмцы прошли тунелемъ Тавръ, имѣя непрерывную колею до Баджіе, но перерывъ Баджіе—Излахіе они не преодолѣли еще.

ные пути на Евфратъ и Тигръ, обезпечивъ себѣ здѣсь положеніе соглашеніемъ съ англійской компаніею *Линча*.

Прежде перехода къ современному состоянію Багдадской дороги, въ виду ея соотношенія къ системѣ ранѣ существовавшихъ желѣзныхъ дорогъ Малой Азіи, необходимо ихъ обозначить и оцѣнить ихъ значеніе. Дороги эти, частью англійскія, частью французскія и чисто турецкія, естественно составили 4 группы: дороги района Смирны, Александретскаго залива, Сиріи и Палестины и чисто турецкія.

Дороги района *Смирны* начаты постройкой съ 1860 года, то задерживавшіяся, то вновь развивавшіяся въ постройкѣ и эксплуатаціи, представляли слѣдующую систему: магистральная узкоколейная береговая *Магнезія — Смирна — Эскія* и участокъ *Смирна — Зенія* (широкая колея) съ продолженіемъ ея къ сѣверу къ мраморному морю въ *Пандерма* доведенную пока до ст. *Соло*; отъ этой магистрали проведены три вѣтви, изъ коихъ сѣверная, отъ *Магнези*, связывалась съ Багдадскою дорогою у *Афтиокъ-Карагиссара*, а южная лишь немного до нея не доходила (*Айдинъ — Джеериль*), давъ еще вѣтвь на югъ въ *Денислу* и къ западу — въ *Динсиръ*; къ этой же группѣ отнесемъ еще короткую линію *Брусса — Муданіе*.

*Дорога Александретскаго залива Мерсина — Адана*, предусмотрительно выкупленная нѣмцами въ цѣляхъ ускоренія постройки дороги и связи съ Средиземномъ моремъ <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Со времени захвата этой дороги, вагоны, рельсы особенно, и прочіе виды матеріальной части строющейся дороги доставлялись въ Мерсину на судахъ прямо изъ Гамбурга, что, говорятъ, продолжалось и во время войны, на нейтральныхъ судахъ. Б. Колобакинъ.

*Дороги Сирии и Палестины* заключали въ себѣ магистраль (узкая колея) *Алеппо—Дамаскъ—Мцерибъ* съ вѣтвями: *Хомсъ—Триполи*, *Раякъ—Бейрутъ* и *Дамаскъ—Мцерибъ*, *С. Жанъ Дакръ* (Мцерибъ—с.-ж. Д'анръ широкая колея); короткая дорога *Иерусалимъ—Яффа*.

*Турецкая дорога Дамаскъ—Мцерибъ* и далѣе въ *Медину и Мекку*, такъ называемая Хеджасская дорога, мимо Акабы слѣдующая въ Аравію.

Значеніе этихъ 4-хъ группъ дорогъ, помимо общаго значенія желѣзныхъ дорогъ въ край, заключается еще въ слѣдующемъ:

1) Обслуживаніе важнаго Смирнскаго района, установленіе непрерывнаго желѣзнодорожнаго сообщенія Смирны и всего района съ *Константинополемъ*, съ *Ангорой*, а черезъ посредство послѣдней сокращеніе сообщеній съ Сиваскимъ райономъ и на Эрегли и ст. *Боргурло* съ Сиріею, Палестиной и Аравіею и верхней Месопотаміею, съ заполненіемъ же перерывовъ у *Тавра* и *Гнуръ-дага* это сообщеніе будетъ непрерывнымъ (пересадки вызоветъ только узкая колея отъ Калисы на Алеппо и далѣе).

2) Обслуживаніе Сирійскаго района и та же связь Сиріи съ Смирнскомъ райономъ, Константинополемъ, Ангорой и Сиваскимъ райономъ, и верхней Месопотаміею и Аравіею; извѣстное значеніе Хеджасской дороги по отношенію операціи противъ Суэцкаго канала и Египта.

Всѣ эти англо-французскія дороги перешли теперь всецѣло въ нѣмецкія руки и, по степени возможности, и по нѣмецкой системѣ служатъ дѣлу войны; намъ неизвѣстны измѣненія и улучшенія въ этихъ 4-хъ группахъ исполненныя нѣмцами за



время войны, но имѣются данныя, что и по отношенію этихъ группъ нѣмцы проявили большую дѣятельность.<sup>1)</sup>

Въ системѣ желѣзныхъ дорогъ Малой Азіи главное и господствующее значеніе принадлежитъ построенной нѣмцами Багдадской дорогѣ значеніе политическое и военное, дорогѣ, преслѣдующей явно стратегическія цѣли въ предвидѣніи войны коалиціи центральныхъ державъ съ Россіей, а можетъ быть и съ Англійей. Перерѣзывая всю Малую Азію и связывая важнѣйшіе центры, дорога эта, помимо службы операционной базы, а затѣмъ службы подвоза и сосредоточенія войскъ и средствъ на намѣченныхъ фронтахъ и переброски таковыхъ съ одного театра на другой, дорога эта одновременно въ тѣхъ же общихъ конечныхъ цѣляхъ войны долженствовала подвять экономическое состояніе всей прилегающей къ ней и ея вѣтвямъ полосы и съ этой цѣлью нѣмцами проведенъ былъ рядъ самыхъ разнообразныхъ мѣропріятій<sup>2)</sup>.

Дорога эта ширококолейная (1,55 метр.) на всемъ пути и на Ангорской вѣтви и построена во всѣхъ отношеніяхъ капитально; тяжесть рельса около пуда

<sup>1)</sup> По даннымъ *Revista marítima*, къ 1916 г. дороги эти дали французскія 1.510 кил. готоваго и 2.000 кил. строящагося пути; англійскія—370 кил. готоваго пути и турецкія—1.370 кил. готоваго и 720 строящагося пути. По тѣмъ же даннымъ къ тому же году Багдадская дорога имѣетъ 679 кил. готоваго и 1.526 строящагося пути съ чѣмъ трудно согласиться и несомнѣнно, что цифра готоваго пути должна явиться значительно увеличенной.

<sup>2)</sup> По свидѣтельству одного помѣщика Лужскаго уѣзда, годами получавшаго сѣмена изъ Берлина, съ 1900 г. онъ встрѣтилъ затрудненіе и посланному имъ въ Берлинъ управляющему фирма сообщила, что причина тому отправка огромнаго количества сѣмянъ въ Малую Азію, что дѣлается подъ давленіемъ правительства.

на футъ (32—35 фунтовъ), дорога готова въ значительной своей части, лишь небольшая сравнительно часть (исключивъ участокъ Багдадъ—Ковеита, находящийся въ рукахъ англичанъ) находится въ постройкѣ и вѣтви большей частью еще въ проектѣ.

Дорога начинается отъ *Гайдаръ-наши*, превосходно оборудованнаго нѣмцами порта у западнаго выхода Босфора, снабженнаго значительными транспортными средствами, и слѣдуетъ на *Исмидз*, *Ескишеиръ*, *Афюкз*—*Карамиссаръ*, далѣе, значительно уклонившись къ востоку, на *Коню*, *Караманъ*, *Ерегли*, ст. *Буртурлю* и ст. *Бозантле* въ горахъ *Тавра*, гдѣ колея прерывается и сообщеніе поддерживается по отличному шоссе на ст. Тарсузъ дороги *Мерсина—Адона*; на перевалѣ и по шоссе поддерживается сообщеніе грузовиками, главнымъ образомъ, автобусами и т. п. средствами. Отъ ст. *Торсузъ* колея продолжена на *Адану*, до ст. *Баджле* въ горахъ *Гяурьдага*, гдѣ колея вторично прерывается и шоссе соединяетъ ее со ст. *Измахле*, откуда вновь идетъ непрерывное желѣзнодорожное сообщеніе на *Килмису* въ *Джерабуласъ*, гдѣ къ 1913 году дорога окончательно прерывалась, но по даннымъ за время войны колея будто бы продолжена до *Расъ-Эль-Эйна*, что вполне возможно. Далѣе же на *Ниссибикъ*, *Эль-Хелифъ*, *Моссулъ*, *Текритъ* и *Багдадъ* колея находится въ состояніи постройки, исключая 40 килом. къ сѣверу отъ *Багдада*, гдѣ къ 1913 году участокъ этотъ былъ готовъ и надо думать, что за время войны нѣмцы продвинулись здѣсь значительно къ сѣверу, можетъ быть довели колею до *Текрита*, но весьма сомнительно, чтобы они успѣли довести колею до *Моссула*. Отъ Багдада дорога проектирована на *Эль-Баджъ*, *Кер-*

белу, Неджефъ, Шейнахъ, Зобеуръ, въ Ковейту. Отъ этой основной магистрали частью готовы, частью въ постройкѣ и большей частью въ проектѣ, отходятъ слѣдующія вѣтви:

1) Отъ *Эскишеира* на важный центръ зап. Анатолии *Ангору* (та же широкая въ 1,55 метр. колея), гдѣ въ 1913 году дорога прерывалась вслѣдствіе мѣстныхъ затрудненій прокладки колеи въ отрогахъ Сивасскаго нагорья; по даннымъ, имѣющимся въ нашемъ распоряженіи, за время войны нѣмцы проложили узкую колею (1 метръ шириной) на *Юзгадъ* (Юзгадъ) сто километровъ и даже довели до Юзгада, что исполнѣ возможно, но извѣстіе, что эта колея продолжена будто бы до *Кесаріи*, сомнительно. вслѣдствіе тѣхъ же значительныхъ затрудненій. Отъ *Кесаріи* колея проектирована до *Сивасы*, но, полагаемъ, до выполненія проекта далеко, по техническимъ трудностямъ работы въ отрогахъ Сивасскаго нагорья <sup>1)</sup>.

*Вѣтвь Эскишеиръ—Ангора—Юзгадъ* и далѣе проектъ на *Кейсарію*, въ общемъ направленіи на *Сивасъ* и конечномъ—*Эрзинианъ—Эрзерумъ*, имѣетъ огромное значеніе, какъ обезпечивающая подвозъ силъ и средствъ на армянскій театр <sup>2)</sup>.

Неготовность колеи Ангора—Сивасъ—Эрзерумъ представляетъ большой пробѣлъ подготовки нѣмцами Малой Азии къ великой войнѣ, нѣмцы торопились воевать, не кончивъ этой линіи.

<sup>1)</sup> Обязательное сообщеніе *Н. В. Фильковича* и иностранца инженера, строителя одного участка Багдадской дороги.

<sup>2)</sup> Видовзмѣненное направленіе Пресселя, нынѣ, во время войны, возможно приводимое въ исполненіе. Нѣмцы несомнѣнно сознавали, что съ точки зрѣнія готовности дороги Ангора—Сивасъ—Эрзерумъ война преждевременна.

2) Вѣтвь къ западу: *Афлонг—Карагиссарг—Касаба—Магнезія—Смирна*, о значеніи которой уже сказано и здѣсь подчеркнемъ лишь значеніе этого соединенія смирнскаго района съ райономъ *Сиваса* и далѣе армянскаго театра,

3) Соединеніе *Алеппо* съ ст. *Виллеса* общей магистральной, о значеніи этого соединенія нами упомянуто.

4) Проектированная вѣтвь съ линіи *Мерсина—Адана* отъ станціи *Баджіе* на *Маронг*, въ конечномъ продолженіи вѣроятно на *Малатіе—Харпутг*<sup>1)</sup>.

5) Проектированная вѣтвь отъ станціи *Нисибинг*, на сѣверо-западъ, на *Мардинг—Діарбекирг*, *Аргана*, *Харпутг*. Значеніе этой вѣтви чрезвычайно важно, такъ какъ она связываетъ театры верхней и средней Месопотаміи съ *Діарбекиромг* (а слѣдовательно съ направленіемъ на *Битлисг*) и съ *Харпутомг* (а слѣдовательно приближаетъ къ *Эрзиніану* и далѣе къ востоку къ *Эрзеруму* и прямо на сѣверъ къ *Трапезонду*), а слѣдовательно способствуетъ переброскѣ войскъ изъ Месопотаміи къ *Сивасу* и на армянскій театр. У насъ не имѣется свѣдѣній, перешли ли здѣсь нѣмцы къ проложенію колеи или вопросъ ограничился проектомъ.

6) Отъ готовой части и магистрали отъ *Багдада*, на сѣверъ и сѣверо-западъ, отходитъ проектирован-

---

<sup>1)</sup> По личному мнѣ свидѣтельству иностраннаго инженера строителя одного участка дороги и нынѣ находящагося въ Петроградѣ, большого знатока дороги и большей части района постройки, нѣмцы уже во время войны въ 1914—1915 г.г. продолжали подвозить рельсы дороги моремъ, на *Мерсину*, конечно на нейтральныхъ судахъ. Вообще Александретскій заливъ необходимо наблюдать флоту союзниковъ, а при случаѣ сдѣлать порты Мерсина и Александретта, предметомъ дѣйствія флота союзныхъ державъ.

ная вѣтвь, которая вскорѣ развѣтляется: на сѣверъ идетъ на *Тузз—Харматлі* и на сѣверо-востокъ на *Ханекинз*; о конечномъ направленіи первой—трудно судить, слѣдующимъ этапомъ можно видѣть *Керкукз*, откуда торная дорога ведетъ къ персидской границѣ на *Сулейманіе* и недавно занятый нами *Сенна* въ Персіи, изъ *Керкука* же пути на сѣверо-западъ ведутъ въ нагорный Курдистанъ. Гораздо важнѣе и опредѣленнѣе направленіе на *Ханекинз* продолженіе котораго на недавно занятый нами въ Персіи *Кериндз*, *Керманшахз*, *Хамаданз* къ *Тегерану*. Нѣмцы въ 1911 г. предложили намъ. Настоящія политическія и военныя событія въ Персіи легко объясняютъ намъ цѣль этого направленія въ южную Персію, сдѣлавшагося въ обратномъ направленіи нашимъ операционнымъ путемъ изъ Персіи къ *Багдаду*. Остались ли эти направленія только проектами или нѣмцы хотя немного проложили здѣсь колею, все это покажутъ намъ дальнѣйшія военныя здѣсь событія.

На всемъ пути прокладки Багдадской желѣзной дороги утверждалось германское вліяніе, въ возможной степени германская культура и военное управленіе, проникшія въ Армению, Палестину и въ Персію, гдѣ оно нынѣ ликвидируется, а въ Анатолиіи и Сиріи лишь расшатывается событіями. При такихъ условіяхъ германскаго господства въ Малой Азіи разразилась въ 1914 году настоящая переживаемая нами всемірная война, и центральныя имперіи имѣли за собой новую союзницу, спѣшно заканчивавшую свои послѣднія приготовленія—Турцію, направляемую изъ оборудованной ими

теперь Малой Азии къ Кавказу, и, наконецъ, подготавливали еще и другую союзницу, созданную на костяхъ и на крови русскихъ героев—Болгарію, которая должна была захватомъ Сербіи открыть непрерывную желѣзнодорожную колею *Берлинъ—Вѣна—Нииз—Софія—Константинополь* и *Валдакъ*.

---

## Значеніе Эрзерума.

Несмотря на цѣлый рядъ событій подъ Эрзерумомъ въ теченіе января мѣсяца, какъ удачныя дѣла на всемъ фронтѣ, погромъ праваго крыла турокъ у Хныса, захватъ передовыхъ позицій у Кеприкея и Гассанъ-кала и постепеннаго подхода къ фронту Эрзерума съ востока, событій, служившихъ подготовкой замышляемаго нами удара, паденіе Эрзерума явилось въ огромной степени неожиданнымъ, какъ для Россіи и ея союзниковъ, такъ и для ея враговъ. Впечатлѣніе получилось потрясающее.

Природная сила обширнаго эрзерумскаго плацдарма, суровое время года въ этой возвышенной горной странѣ, глубокіе снѣга, покрывающіе всѣ окрестныя горы и долины, основательная военно-инженерная подготовка крѣпости и ея снабженіе, наконецъ, и значительность силъ, которыя турки могли ввести въ Эрзерумъ для обороны его вдвойнѣ сильныхъ укрѣпленій, все это было противъ успѣха штурма нами этой твердыни Турціи въ Малой Азіи. Но искусное руководство и мужество и выносливость славныхъ кавказскихъ войскъ побороли и природу и искусственную подготовку, и невозможное

стало возможнымъ, и подъ ихъ ударами пала издавна грозная твердыня.

Значеніе паденія Эрзерума по-истинѣ громадное и во всѣхъ смыслахъ, что видно прежде всего изъ военно-географическаго обзора нагорной Арменіи и эрзерумской долины и города.

Значеніе Малой или Передней Азіи въ системѣ материковъ Стараго Свѣта обусловлено ея центральнымъ и связующимъ положеніемъ между ними и четырьмя одновременно морями, что такъ хорошо оцѣнено нѣмцами, сумѣвшими основательно здѣсь утвердиться для угрозы Россіи и Англіи въ предстоящемъ міровомъ экономическомъ и военномъ соперничествѣ; отсюда, какъ изъ центра мусульманства, можно грозить и Кавказу съ Персією, и Индіи, и Египту съ Суэцкимъ каналомъ. Изъ всѣхъ странъ, составляющихъ Малую или Переднюю Азію, какъ Закавказье, Персія, Арменія, Анатолія, Сирія, Месопотамія и Аравія, особое значеніе принадлежитъ нагорной Арменіи, такъ какъ именно здѣсь перекрещиваются естественные, природой созданные, пути востока съ западомъ и сѣвера съ югомъ. Здѣсь, въ этой нагорной Арменіи берутъ начало рѣки Чернаго и Каспійскаго морей и Персидскаго залива и, слѣдуя закону рельефа, вверхъ и внизъ по долинамъ этихъ рѣкъ, народы древности еще издавна проложили пути своихъ сношеній и дѣйствій. Міровые пути Малой Азіи, пересѣкая пространства ея въ различныхъ направленіяхъ, большей частью своей перекрещиваются въ нагорной Арменіи, создавая ей значеніе узла этихъ міровыхъ путей. Армянское нагорье перехватываетъ такимъ образомъ всѣ важнѣйшіе пути дѣйствія (частью безусловно, частью



условно) къ 4-мъ омывающимъ Малую Азію морямъ, отсюда все значеніе нагорной Арменіи и, въ частности, ея возвышенной и центральной Эрзерумской равнины и самаго города Эрзерума.

Армянское нагорье, какъ указываетъ сама природа, и есть ключъ къ господству въ Малой Азіи, ибо занятіе его открываетъ доступы въ богатая страны Малой Азіи. Окруженная со всѣхъ сторонъ труднодоступными массивами. Эрзерумская нагорная долина представляетъ изъ себя значительныхъ размѣровъ плацдармъ, окруженный стѣнами естественной крѣпости.

Упомянутые пути дѣйствія отъ четырехъ морей сходятся и перекрещиваются въ Эрзерумской долинѣ, отсюда командующее и господствующее въ узлѣ долины, переваловъ и путей—положеніе этой природной крѣпости и значеніе ея какъ въ нагорьѣ, такъ и въ Малой Азіи.

Проникнуть въ этотъ плацдармъ съ *стѣра* возможно только по Гюрджи-Багазскому перевалу-проходу (что и исполнено генераломъ Юденичемъ нынѣ, взявшимъ оба форта этихъ проходовъ), съ востока проникнуть можно, форсируя хребетъ Девебойну (куда нынѣ была вынесена турками передовая линия фортвъ).

Значеніе Эрзерума тѣсно и неразрывно связано съ значеніемъ Эрзерумской долины,—упомянутаго плацдарма. Расположенный въ этомъ плацдармѣ, богатый средствами къ жизни, въ узлѣ горныхъ, рѣчныхъ и важнѣйшихъ дорожныхъ системъ, Эрзерумъ, въ силу прородныхъ условій своего расположенія, получаетъ на театрѣ войны первостепенное экономическое, торговое и промышленное значеніе,

отсюда—политическое и административное, являясь важнейшим населенным пунктом страны. Служа главным этапом и складочным пунктом на персидском транзитѣ и играя ту же роль для торговли Арменіи, Анатолиі и Закавказья (условно Оиріи и Месопотаміи),—Эрзерумъ съ окрестностями постоянно изобилывалъ всякаго рода и вида перевозочными средствами.

Одвоюность всѣхъ указанныхъ условій естественно создала ему и первостепенное на театрѣ войны военное значеніе, что отлично сознавалось турецкимъ правительствомъ, считавшимъ его „ключемъ и надеждой Турціи“.

Военное значеніе Эрзерума росло по мѣрѣ развитія Турціею своихъ вооруженныхъ силъ въ Малой Азіи вообще, и въ Арменіи въ частности. Ко времени войны съ Россіей 1828 и 1829 гг. онъ обладалъ большими боевыми и продовольственными средствами, и паденіе его рѣшило судьбу кампаніи въ Азіи. Въ слѣдующую войну 1853—1855 гг. Эрзерумъ служилъ основаніемъ дѣйствій Турціи въ Азіи и представлялъ главный пунктъ формированія, снаряженія и снабженія анатолійской арміи всѣми видами довольствія, какъ передъ войной, такъ и въ теченіе всей этой продолжительной кампаніи. Еще большее значеніе получилъ Эрзерумъ въ виду предстоящей войны 1877—1878 гг., когда онъ явился складочнымъ пунктомъ огромнаго количества боевыхъ и продовольственныхъ запасовъ.

Въ Эрзерумѣ происходило формированіе и снаряженіе редифовъ 1-го, 2-го и 3-го призывовъ редифа IV корпуса 1-й (съ кадрами) и 2-ой (безъ кадровъ) категорій, здѣсь же производилась моби-

лизація и формированіе всей артиллеріи IV корпуса. Въ окрестности свозидись огромныя запасы пшеницы, ячменя и другихъ продуктовъ, отъ которыхъ, по англійскимъ источникамъ, „ломились склады“. Въ городѣ устраивался главный складъ сухарей для всей арміи и огромный складъ боевыхъ запасовъ, откуда они и развозились по всей странѣ, Здѣсь же собирались, устраивались и снаряжались иррегулярныя войска и вся милиція изъ кавказскихъ горцевъ.

Наконецъ, по укрѣпленію Эрзерума производились усиленные работы и долговременные верки вооружались значительнымъ числомъ дальнобойныхъ орудій большихъ калибровъ. Являясь, такимъ образомъ, для Турціи основаніемъ дѣйствій, основнымъ базисомъ для веденія войны съ Россією въ Азій, Эрзерумъ является для насъ важнѣйшимъ основнымъ и неизбежно главнымъ предметомъ дѣйствій.

Еще большее значеніе принадлежало Эрзеруму въ нынѣшнюю войну, когда Турція ведетъ съ нами борьбу съ могущественной коалиціей. Въ эту кампанію, когда Турція значительно обогатилась путемъ сообщенія въ Малой Азій, не говоря уже о еодѣйствіи багдадской жел. дор. въ подвозѣ на передовыя театры всякаго рода средствъ, Эрзерумъ значительно (съ 1878 г.) усилился въ военно-инженерномъ отношеніи и явился для насъ на Кавказѣ большой угрозой.

Опираясь на Эрзерумъ, турки въ зиму 1914—1915 г. повели наступленіе на Карсскую равнину и беззавѣтная доблесть войскъ отвратили лишь временно, и угроза продолжала висѣть надъ нами, стѣсняя и ограничивая наши операціи въ Малой Азій. Но вотъ грянула новая, неслыханная, безпри-

мѣрная побѣда, и кавказская армія сокрушила эту грозную твердыню и все ея огромное значеніе обратила въ свою пользу, Большая слава и большая честь тому, кто взялъ на себя отвѣтственность за штурмъ Эрзерума.

Прямыми и ближайшими послѣдствіями и результатами захвата нами Эрзерума, помимо громаднаго моральнаго значенія, являются обстоятельства:

1) Потеря Трапезундомъ всего своего значенія: нынѣ Трапезундъ и все побережье къ востоку отъ него—тупикъ для турецкихъ войскъ, здѣсь находящихся.

2) Открытіе путей для веденія нами операціи противъ восточной части турецкаго побережья Чернаго моря.

3) Открытіе путей для веденія нами операціи въ общемъ направленіи и къ Константинополю и къ Средиземному морю, что, конечно, обусловлено и продолжительнымъ временемъ, но что вполне осуществимо, если война явится затяжной.

4) Открытіемъ путей дѣйствій на сообщенія Багдада съ Константинополемъ, т. е. въ тылъ и на сообщенія багдадской турецкой арміи, что уже не требуетъ столь продолжительнаго времени и можетъ осуществиться очень скоро. Съ вынужденнымъ же оставленіемъ Багдада и Моссула турки лишатся всей восточной и южной, частей своихъ владѣній, пребывавай же въ Сиріи становится также опаснымъ.

5) Значительное сокращеніе фронта кавказской арміи, такъ какъ пребываніе войскъ въ долинѣ Ольты-Чая и Чороха становится излишнемъ, и изъ сосредоточеннаго распоряженія нашего въ Эрзерумѣ

мы легко оборонимъ всё доступы въ верховье Куры, Карской равнинѣ и къ Алашкерту.

6) Получается возможность усилить Эрзерумъ на счетъ потерявшаго теперь во многомъ свое значеніе Карса, обстоятельство очень важное, не требующее поясненія.

7) Мы получаемъ возможность пользоваться средствами новой обширной-территоріи, облегчающей эрзерумскую долину съ запада и съ юга.

8) Слѣдуетъ ожидать покорности большей части курдскихъ племенъ, въ глазахъ которыхъ Эрзерумъ былъ—все.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что турки, особенно нѣмцы, примутъ всё мѣры къ обратному овладѣнію Эрзерумомъ, но безупречное до сихъ поръ веденіе войны на Кавказѣ служить намъ докательствомъ, что наши кавказскіе руководители не упустятъ принять свои мѣры къ парализованію этого намѣренія, если бы такое состоялось.

## Взятіе кавказскими войсками штурмомъ Битлиса и его значеніе.

Великая Россія только что обрадована новымъ подвигомъ нашихъ кавказскихъ героевъ—занятіемъ ими *Битлиса*.

*Битлисъ*—главный городъ уѣзда (вилайэта), того же имени и расположенъ близъ юго-западнаго угла озера Ванъ, на большомъ торговомъ пути (транзитѣ) изъ Эрзерума въ Багдадъ, а именно: *Эрзерумъ, Муша, Битлисъ, Саертъ* (Сертъ), *Джезире, Моссуль, Багдадъ*; знаменитомъ историческомъ пути отступленія 10,000 грековъ Ксенофонта изъ Багдада на Эрзерумъ въ Трапезундъ, гдѣ греки уже сѣли на суда для возвращенія моремъ на родину.

Битлисъ едва-ли крѣпость въ нашемъ значеніи слова, но несомнѣнно былъ укрѣпленъ турками въ пособіе его старыхъ укрѣпленій и могъ представить извѣстныя затрудненія къ его занятію. Занятіе Битлиса искуснымъ руководствомъ нашими здѣсь операціями было подготовлено взятіемъ *Вана*, затѣмъ *Муша* и наконецъ *Ахлата*, почему естественно было ожидать скораго занятія и Битлиса, куда войска наши вступаютъ впервые.

Битлисъ довольно промышленный и торговый городъ, благодаря нахожденію на транзитѣ, и политическое и стратегическое значеніе его весьма важны.

*Битлис*—это предверіе Месопотаміи, этого плодоснаго междурѣчья, этого библейскаго рая, предмета пламенныхъ возжеланій нѣмецкихъ бюрократовъ. Изъ Битлиса цѣлая серія путей ведетъ въ эту возжелѣнную Месопотамію, прорѣзанную дорогою стоящей нѣмецкой багдадской желѣзной дорогою; къ западу—на *Діарбекиръ*, къ югу на *Джезире* и станцію *Ниссибинъ* и юго-востоку—на *Мосуль*.

Изъ Битлиса историческій путь марша Ксенофонта ведетъ прямо на *Саертъ*, откуда выдѣляется вѣтвь къ западу, на *Діарбекиръ*, далѣе подходитъ къ рѣкѣ *Тигру*; г. *Джезире*, откуда пути расходятся: вправо къ востоку, перейдя р. Тигръ, нѣсколькими путями (верстъ около 200), прямо на станцію *Ниссибинъ* пресловутой, драгоценной созданной нѣмцами багдадской желѣзной дороги, а влѣво, на юго-востокъ къ *Мосулу*; и далѣе внизъ по теченію р. Тигра—въ Багдадъ.

Одинъ изъ проектовъ багдадской дороги велъ ее на *Саертъ*, т. е. въ 30-ти верстахъ отъ занятаго нами Битлиса (Сивасъ—Діарбекиръ—Саертъ—Мосуль—Багдадъ).

Отъ *Саерта* начинается уже настоящая Месопотамія, это уже бассейнъ средняго Тигра.

Съ занятіемъ Битлиса весь вилайетъ находится въ нашихъ рукахъ. Въ Ванскомъ и Битлисскомъ вилайетахъ вмѣстѣ находится болѣе милліона жителей, что доказываетъ цѣнность приобрѣтенія только этихъ двухъ вилайетовъ, принявъ въ расчетъ, вообще, слабую населенность Малой Азіи; оба вилайета, особенно Битлисскій, богаты горными мѣсторожденіями. Городъ очень красивъ и отличается хорошимъ климатомъ. Таково значеніе Битлиса, и занятіе его на-

ними молодцами, надо полагать, произведетъ тяжелое впечатлѣніе въ Турціи и въ Германіи; въ Берлинѣ лучше, чѣмъ гдѣ-либо понимаютъ все значеніе нашего расположенія на путяхъ въ Месопотамію и къ дорогому германскому дѣтищу — багдадской желѣзной дорогѣ.

Отъ Битлиса до ближайшей станціи багдадской дороги будетъ, примѣрно верстъ 300 и болѣе и около 350 до *Моссула*, и дороги плохи, и страна дикая, и до Саерта еще суровая, но что все это для нашихъ кавказскихъ молодцовъ послѣ совершенныхъ ими подвиговъ, да еще принявъ въ расчетъ впечатлѣніе ихъ ударовъ на впечатлительныхъ турокъ и нѣкоторую слабость правительственной власти Турціи въ этомъ районѣ, безсильной подчинить и обуздать дикихъ курдовъ.

Начиная отъ Саерта, или, вѣрнѣе, верстъ 20 южнѣе, климатъ много мягче, особенно по сравненію съ Эрзерумомъ, считаемымъ въ Турціи армянской Сибирью.

Взятіе *Битлиса*, въ связи съ захватомъ нами съ налета *Керманшаха*, пожалуй, еще болѣе чѣмъ побѣдоносный штурмъ Эрзерума благоприятно отразится на операціяхъ англійской арміи въ Месопотаміи. Несомнѣнно, что паника уже проникла далеко въ бассейны Тигра и Ефрата и со скоростью вѣтра несется на югъ и на западъ.

Полагаемъ, что не за горами и переходъ въ наступленіе англійской арміи къ Багдаду и установленіе нами боевой связи съ нашимъ благороднымъ союзникомъ въ плодородныхъ равнинахъ священной Месопотаміи.



## БИТЛИСЬ.

Изъ этой схемы-карты видно все стратегическое значеніе взятія нами Битлиса.

Какъ это видно изъ этой схемы-карты, изъ Битлиса намъ открываются направленія, пути дѣйствія, на западъ, на югъ и на юго-востокъ. Главное направленіе (путь Ксенофонта изъ Багдада на Эрзерумъ) ведетъ на Саертъ, откуда отходитъ вѣтвь на важный г. Діарбекиръ, изъ Саерта дорога идетъ, спускаясь съ горъ, къ Дезире и здѣсь пути вновь расходятся: вправо, къ юго-западу на переправы р. Тигра, а по переправѣ рядъ дорогъ ведетъ кратчайшими путями къ Багдадской желѣзной дорогѣ, къ важнымъ—станціи и городу Ниссипину; отъ г. Дезире же нѣсколько на юго-востокъ, лѣвымъ берегомъ р. Тигра, хорошая дорога ведетъ прямо въ Моссуль.

## Трапезондъ.

Наша кавказская армія оповѣстила міръ своей новой побѣдой. Древній, прославленный, столь извѣстный на всемъ побережьѣ Чернаго моря городъ Трапезондъ, 2,000 лѣтъ тому назадъ чествовавшій счастливое возвращеніе Ксенофонта съ 10,000 грековъ къ берегамъ понта Эвксинскаго, когда-то столица Трапезондской имперіи, важнѣйшій пунктъ историческаго персидскаго въ Царьградъ транзита, продолжительно укрѣпляемый турками Трапезондъ нынѣ въ нашихъ рукахъ.

Конечно, занятіе нами Трапезонда, по сравненію съ занятіемъ Эрзерума и Битлиса, уступаетъ по значенію занятія послѣднихъ, но, тѣмъ не менѣе, оно все же не малое; моральное же значеніе этого событія громадное.

Занятіе нами Трапезонда произведетъ по всѣму турецкому побережью Чернаго моря, вплоть до Босфора и Царьграда, потрясающее впечатлѣніе; оно отзовется во всей глубинѣ Анатолиіи, гдѣ турки все еще вздыхаютъ о потерѣ ими „возлюбленнаго ключа и надежды Турціи“—Эрзерума и потерѣ Битлиса, оно отзовется и въ равнинахъ Месопотаміи, въ Мосулѣ, Багдадѣ и въ лагерѣ нашихъ благородныхъ союзниковъ на рѣкѣ Тигрѣ, по пути къ Багдаду, и

на линіи Багдадъ—Ханекинъ—Керманшахъ, въ пограничной Персіи. Надо знать турокъ, ихъ впечатлительность и свойство падать духомъ, чтобы объяснить себѣ, какъ событіе это будетъ встрѣчено въ Турціи и въ Азіатской особенно, когда еще евѣжи „дни Эрзерума, Битлиса, Мамахатуна“.

Самый способъ занятія нами Трапезонда—соединенныя усилія съ суши и съ моря, наступленіе берегомъ моря, содѣйствіе огня съ судовъ флота и десантъ, исполненный гдѣ-либо вѣроятно западнѣе Трапезонда (не у Платаны-ли!), при какомъ-то еще не выясненномъ содѣйствіи съ другого участка нашего фронта, изъ-за горъ, все это, въ общей совокупности, усилитъ впечатлѣніе и покажетъ Турціи, что все ея побережье Чернаго моря находится въ величайшей опасности. Намъ еще неизвѣстны результаты этого общаго штурма Трапезонда, т. е. трофеевъ, каковыя въ укрѣпленномъ Трапезондѣ должны быть значительными, не говоря уже о портовыхъ сооруженіяхъ и складахъ всякаго рода, но мы легко можемъ себѣ объяснить и представить послѣдствія, а именно:

1) Прежде всего, занятіе нами Трапезонда непосредственно и ближайшимъ образомъ отзовется на судьбѣ *Байбурты*, который теперь отрѣзывается отъ сообщеній съ внутренностью страны, съ базой, съ ближайшей базой—*Эрзинианомъ*, и если только турецкія войска, оборонявшія Байбуртъ, не успѣли проскочить на *Гюмишъ-ханъ* къ *Эрзиниану*, то имъ остается только разсѣяться или положить оружіе.

2) Съ занятіемъ нами Трапезонда и рейда *Платаны* мы лишаемъ пріюта непріятельскій подводный флотъ, которому остается теперь ютиться въ *Туре-*

боли, не соединенномъ хорошими дорогами съ внутренностью страны, а потому вовсе неудобнымъ для снабженія подводныхъ лодокъ, а, вѣрнѣе, придется ютиться отвынѣ въ *Керасунду*, находящемся уже въ 120—140 верстахъ къ западу отъ Трапезонда; мы же, наоборотъ, расширяемъ сферу дѣйствія флота особенно подводнаго.

3) Обширный участокъ турецкаго побережья отъ *Трапезонда* до *Керасунда*, верстъ въ 130—140 берегомъ моря, остается безъ сообщеній съ внутренностью страны, такъ какъ послѣ Трапезонда, сообщающагося хорошей дорогой съ *Эрзингианомъ*, всѣ остальные береговые пункты вплоть до *Керасунда* остаются безъ сообщеній съ внутренностью страны (они и жили моремъ и береговой дорогой), и, слѣдовательно, весь этотъ участокъ вплоть до Керасунда находится теперь подъ ударами нашихъ войскъ; только *Керасунда* соединенъ хорошей дорогой съ внутренностью страны, но уже не на *Эрзингианъ*, а много западнѣе, на *Сивасъ* (путь—*Керасунда*—*Кара-иссаръ*,—*Андери*—*Зорг*—*Сивасъ*).

4) Столь важный теперь для турокъ городъ *Эрзингианъ* является въ значительной степени обособленнымъ, какъ бы выдвинутымъ впередъ, такъ какъ теперь съ занятіемъ Трапезонда, все лѣвое крыло турецкой арміи въ Азіи значительно болѣе чѣмъ на 100 верстъ вынуждено осадить назадъ почти къ Керасунду, и вся богатая горно-приморская страна къ востоку отъ линіи *Керасунда*—*Гюмюш-ханъ*—*Байбуртъ* открыта нашему вторженію.

5) Наконецъ облегчаются наши дѣйствія противъ важнаго Эрзингиана, такъ какъ помимо подхода къ нему съ востока, отъ *Мамахутана*, мы получаемъ

возможность подойти къ нему и съ сѣвера, отъ Трапезонда на Гюмишъ-ханэ и *Кялькитъ*, открывая себѣ черезъ горы дѣйствии и на сообщенія Эрзингiana съ Сивасомъ или даже съ *Токатомъ* и *Амассіею*.

б) Къ послѣдствіямъ слѣдуетъ отнести и значительное расширеніе новаго для насъ района пользованія мѣстными средствами, что важно въ отношеніи скота, сѣна, ячменя, молочныхъ продуктовъ и разныхъ мѣстныхъ для лошадей и скота кормовыхъ средствъ.

Развитіе дальнѣйшихъ дѣйствии встрѣчаетъ затрудненіе въ трудно-доступныхъ горахъ Понтійскаго Тавра, гдѣ трудно дѣйствовать и поддерживать связь, но успѣхъ окрыляетъ побѣдителя, а у противника-фаталиста сердце падаетъ.

---

## Багдадское направленіе.

Военныя событія на персидско-турецкой границѣ и въ Месопотаміи возбуждаютъ все большій и большій интересъ въ силу, во-первыхъ, развивающагося значенія этихъ событій, а во-вторыхъ по исключительному интересу этихъ дальнихъ и столь, казалось, намъ чуждыхъ театровъ войны, заманчивыхъ природными богатствами, разнообразіемъ населенія и условіями его жизни и дѣятельности и, наконецъ, исторической памятью этихъ странъ, гдѣ звучитъ эхо библейскихъ и другихъ древне-историческихъ преданій.

Отличительное свойство Месопотаміи труднодоступность ея западныхъ и восточныхъ границъ: пустыни Аравіи съ запада и горы Курдистана съ востока.

Труднодоступность ея восточной, турецко-персидской границы обусловлена природными свойствами пограничнаго хребта, его высотой, крутостью и отсутствіемъ удобныхъ проходовъ и переваловъ и дикостью населенія горнаго Кудистана, не признающаго властей, что въ общемъ препятствуетъ сношеніямъ и развитію экономической жизни. Но главная причина слабого развитія торговыхъ и промышленныхъ сношеній на протяженіи границы этихъ странъ служить

глубокая ненависть персовъ-шітовъ къ туркамъ и мурдамъ-сунитамъ.

Исключеніе изъ этого общаго положенія замкнутости и дикости восточной турецко-персидской границы составляетъ только направленіе изъ средней Персіи къ Багдаду, а именно путь Хамаданъ—Керманшахъ—Кериндъ—Касръ-Ширинъ—Ханекинъ—Багдадъ и еще далѣе Кербела и Неджефъ, представляющій сравнительно весьма оживленную торговую и промышленную артерію по причинамъ лишь отчасти географическимъ и топографическимъ (большая доступность, мѣстная производительность и т. п.), а главное по причинамъ политико-религіознымъ.

При всемъ своемъ нежеланіи имѣть сношенія съ сунитами персы-шіты вынуждены открыть сношенія именно въ этомъ направленіи, какъ кратчайшемъ изъ Персіи въ священные для шитовъ города Кербела и Неджефъ, посѣщаемые ежегодно десятками тысячъ богомольцевъ и куда персы-шіты еще отправляютъ ежегодно десятки тысячъ труповъ для погребенія ихъ въ священныхъ гробницахъ этихъ городовъ.

Служа, такимъ образомъ, религіознымъ потребностямъ персовъ-шитовъ, направленіе это служитъ и торговымъ, и промышленнымъ цѣлямъ турокъ, персовъ и работающих здѣсь въ тѣхъ-же цѣляхъ иностранцевъ и представляетъ большое сравнительно оживленіе, чему способствуетъ сравнительно большая экономическая дѣятельность участка Казвинъ—Хамаданъ—Керманшахъ и въ предѣлахъ Турціи природное богатство цвѣтущей долины р. Діалы и лѣваго берега Тигра, близъ Багдада. Какъ установившійся транзитъ, направленіе богато всякаго рода перевозочными средствами, начиная съ разнаго рода вьючныхъ

животныхъ. Задолго до проекта Багдадской жел. дороги было много предложеній постройки желѣзной дороги Кербела—Багдадъ—Ханекинъ—Керманшахъ, но всё онѣ были отклонены, и только съ проложениемъ Багдадской жел. дороги рѣшена вѣтвь Багдадъ—Ханекинъ, съ предложеніемъ, по потсдамскому договору, Россіи продолжить вѣтвь отъ Ханекина до Тегерана; постройка обоихъ участковъ осталась въ проектѣ до самой войны.

Направленіе это, какъ мы видимъ, играетъ уже большую роль и со временемъ получить еще большее развитіе.

Къ отрицательной сторонѣ этого направленія изъ Персіи къ Багдаду и далѣе въ Кербелу слѣдуетъ отнести это провозженіе ежегодно около 10,000 труповъ, погруженныхъ по двое на лошаковъ. Это примитивное погребальное шествіе сопровождается нестерпимымъ смрадомъ и поражаетъ иногда заразу; неудивительно, что эти благословенныя мѣста посѣщаетъ и чума.

Погребальный процессъ правовѣрныхъ переовъшитовъ, въ священныхъ гробницахъ турецкой территоріи Месопотаміи—въ Кербелѣ и Неджефѣ обходится недешево и нѣкоторыя погребенія обходятся богатымъ шитамъ въ 50,000 рублей и болѣе.

Кербела и Неджефъ на всемъ востокѣ имѣютъ репутацію городовъ сказочно богатыхъ. Въ Багдадѣ рассказываютъ, что ничто не можетъ дать понятіе о скрытыхъ богатствахъ въ мечетяхъ Кербелы и Неджефа и что стоимость золотыхъ наклеекъ минаретовъ и стѣнь достигаетъ по крайней мѣрѣ 12,000,000 франковъ, изъ коихъ болѣе милліона даръ персидскаго шаха Насредина въ 1876-мъ году. Стоимость прино-



шеній по объѣту, еще и понынѣ запертыхъ въ мечетяхъ, оцѣниваются въ 700.000.000 франковъ, изъ коихъ впрочемъ вынута до 77 тоннъ драгоценныхъ камней. Можно себѣ представить тѣ выгоды, которыя Турція извлекаетъ изъ Кербелы и Неджефа и транзита къ нимъ отъ Ханекина и обстоятельство это еще болѣе увеличиваетъ значеніе Багдада, какъ центра этого направленія, не говоря уже о святыняхъ для самихъ суннитовъ въ Багдадѣ и окрестностяхъ, куда также вносятся обильные вклады и приношенія.

Въ управленіе Месопотамією Мидхадомъ-пашей, имъ было много сдѣлано для упорядоченія транзита Керманшахъ—Кербела—Неджефъ, но при турецкихъ порядкахъ эти начинанія заглохли, а теперь это богатое направленіе въ смыслѣ благоустройства, оставляетъ желать многого.

Все вышеуказанное должно быть учтено стратегією и политикой и послѣдней особенно политико-религіозная сторона этого багдадскаго направленія, гдѣ сталкиваются интересы непримиримыхъ персовъ-шиитовъ и турокъ-сунитовъ, интересы курдовъ и арабовъ, равно съ персами ненавидящихъ турокъ и едва выносящихъ ихъ господство.

## Моссульское направление.

На театр войны въ Малой Азии однимъ изъ важнѣйшихъ направленій дѣйствій нашихъ войскъ служить таковое изъ сѣверной Персіи въ верхнюю Месопотамію, а именно: Тавризь, восточный берегъ оз. Урмин, Соуджбулагъ, перевалы черезъ пограничный хребетъ, гор. Гевандузъ, Эрбиль (Арбель древнихъ) и Моссуль. Это направление проходитъ болѣею своей частью черезъ горныя трущобы дикаго персидскаго и турецкаго Курдистана и является однимъ изъ наименѣе посѣщенныхъ европейскими учеными и изслѣдователями. Въ числѣ ихъ за довольно большой промежутокъ времени мы можемъ назвать среди посѣтившихъ эту часть Курдистана вообще и частью указанное направление: ученаго Итальянца Горзони, долго здѣсь въ XVIII вѣкѣ жившаго и составившаго алфавитъ и грамматику курдскаго языка, изданные имъ въ 1785 году, столь извѣстнаго Генри Роулинсона, Паркинса (прошелъ все направление въ 1849 г.), полковника Фабье, генерала Гардана и ближайшимъ образомъ въ 70-е годы прошлаго столѣтія Нѣмца барона Тильмана съ двумя товарищами.

Направление это представляетъ для насъ нынѣ живой интересъ, такъ какъ здѣсь дѣйствуютъ наши

герои. Прежде всего намъ конечно интересна природа лежащихъ здѣсь странъ, затѣмъ ихъ прошлое,—ихъ исторія, а затѣмъ и условія здѣсь жизни и дѣятельности, особенно боевой.

Высокій и труднодоступный пограничный хребетъ Курдскихъ или Бахтіарскихъ горъ (Загрошъ или Загросъ древнихъ) служитъ рѣзкимъ (по меридіану) и характернымъ рубежомъ двухъ областей: къ востоку отъ него—нагорный Иранъ, Мидія древнихъ, Персія нынѣ, къ западу—Ассирія древнихъ, нынѣ турецкая верхняя Месопотамія. На протяженіи этого направленія мы видимъ рѣдкое сочетаніе трехъ различныхъ смежныхъ міровъ: чисто горной страны, Ревандузскаго лѣсистаго предгорья и знойной Ассирійской низменности. Всѣ эти три примыкающія другъ къ другу страны рѣзко отличаются по своей природѣ, начиная съ абсолютной и относительной высоты, такъ и фауной, флорой, почвой и условіями жизни и дѣятельности.

На востокѣ—берега озера Урміи и районовъ Соуджбулага, съ окружающими высокими хребтами и вершинами—типичная горная страна съ ея высокимъ и дикимъ пограничнымъ хребтомъ. Здѣсь много воды и прекрасныя лѣтнія пастбища. За перевалами этого хребта рѣзкій переходъ къ богатому и лѣсистому Ревандузскому предгорью, прекрасно орошенному, какъ бы цвѣтущему оазису, ущелью рѣки Ревандузъ-чая и другихъ впадающихъ въ нее горныхъ рѣчекъ, а по спускѣ съ этого роскошнаго лѣсистаго предгорья, послѣ значительнаго паденія, сразу, начиная съ Эрбилльской долины, вступаешь въ область сухой, безводной, безжизненной, знойной почти три четверти года Ассирійской низменности. Эрбилльская долина

(или котловина) и главнымъ образомъ лѣвый берегъ р. Бол. Забъ составляетъ все же хотя нѣкоторый переходъ, а берега р. Газиръ-су (Бумадусъ древнихъ) еще суше, и такъ подвигаются сушь и бесплодіе къ развалинамъ Ниневіи съ ея недавно извлеченнымъ изъ праха дворцомъ Куюнджикъ, до развалинъ лѣтнихъ дворцовъ Ассиріи, ея Версаля—Харсабада и древнихъ ассирійскихъ городовъ Калаха (Нимрода), до р. Тигра и до мусульманскаго Моссула,—здѣсь уже полное царство суши и невыносимаго на 9 и 10 мѣсяцевъ зноя.

Пограничный хребетъ отличается высотой, вершины его показываютъ 10.000 и болѣе (до 11.000) футовъ, хребты и перевалы 6—8 и даже 10.000 футовъ; полк. Фабвье, посѣтившій нагорье съ генераломъ Гарданомъ, удостовѣряетъ вѣчный снѣгъ на горахъ въ разгарѣ лѣта.

Рѣзкость перехода отъ высокаго и холоднаго нагорья къ знойной Ассиріи прекрасно видна изъ того, что по прямому направленію отъ хребта до начала Эрбилльской равнины всего 60—70 верстъ и лишь мѣстами немного болѣе.

Весь этотъ описываемый нами районъ мусульскаго направленія съ своимъ сочетаніемъ трехъ различныхъ міровъ представляетъ полное подобіе сочетанія дикаго высокаго и безлѣснаго Андійскаго хребта Дагестана съ примыкающей къ нему съ сѣвера лѣсистой и богато орошенной Чечней, а за ней сейчасъ же протягиваются за Терекомъ сухія, бесплодныя и безводныя Кумыкскія и Астраханскія низменныя равнины, столь во многомъ отвѣчающія Ассирійской низменности. Страна отъ пограничнаго хребта до Моссула находится въ предѣлахъ древней Ассиріи,

воинственной, безпокойной и жестокой монархіи, семитскаго происхожденія, грозы сосѣдей, наполнившей міръ древняго востока ужасами своихъ нашествій и погромовъ и наконецъ павшей навсегда въ 606 г. до Р. Х. подъ ударами соединенныхъ армій сосѣднихъ государствъ (въ примѣръ нынѣшней Германіи).

Важнѣйшимъ пунктомъ направленія, исключая Моссула и послѣ Тавриза, служить гор. Эрбиль или Арбель древнихъ—одинъ изъ старѣйшихъ городовъ Ассиріи, много старше Ниневіи, ровесникъ Ашура, первой столицы Ассиріи, какъ государства. Ашуръ и Арбель по древности много уступали городамъ Халдеи и Вавилоніи и о нихъ, какъ о культурныхъ центрахъ, упоминается не ранѣе XX и XIX вѣковъ до Р. Х., еще въ XV вѣкѣ оба города—только колоніи Вавилона и Халдеи, населенныя выходцами семитами и управляемыя только князьями-жрецами. Древній Арбель извѣстенъ, какъ мѣсто одного изъ двухъ главныхъ знаменитыхъ храмовъ богини любви и красоты халдео-вавилонскаго Олимпа — богини Ишарты или Иштаръ и самый городъ въ надписяхъ названъ „Арба-Или“ (т. е. городъ четырехъ боговъ). Богатѣйшія раскопки Нимруда и Ниневіи опредѣлили, что гор. Арбель былъ посвященъ богинѣ любви и что она же была и богиня войны, „иштаръ-арбельская“, такъ называлась эта халдео-вавилонская Венера, которой посвящались двѣ недѣли того же мѣсяца (иштаръ одновременно и пятница). Съ самостоятельностью Ассиріи Арбель является однимъ изъ старшихъ городовъ и въ XII вѣкѣ до Р. Х. съ походами ассирійскаго царя Тиглатъ-Фелиссара I къ Ревандузу, на перевалы и къ оз. Вану и Урміи Арбель

служить основаніемъ дѣйствій. Страна озеръ называлась тогда „землей Наара“ и озеро Ванъ—„моремъ земли Наара“. Надписи на стѣнахъ дворца Фелісара повѣствуютъ: „Я шелъ недѣступными высями и стремнистыми ущельями, внутренность которыхъ ни одинъ царь до меня не видѣлъ“. Другая надпись гласитъ о кампани на юго-востокъ въ передніе отроги „Загрошскихъ горъ“, что отвѣчаетъ пройденнымъ переваламъ и Соуджбулагу. Въ третьей надписи подвиговъ того же царя, гдѣ подробно изложены всѣ его походы, встрѣчаемъ выраженія: „Рука моя покорила странъ и царей отъ лѣсныхъ окраинъ, что за нижнимъ Забомъ“ и т. д. Послѣдующіе цари совершали много вѣковъ рядъ походовъ къ востоку, и очевидно, что ходили много разъ этими перевалами. Въ критическія минуты цари Ассиріи обращались съ моленіями къ царницѣ Иштаръ, для чего пріѣзжали въ Арбелъ и здѣсь ревностно приносились жертвы и моленія. Любопытно, что о раскопкахъ въ Арбелѣ и здѣсь ничего нигдѣ не слышно и не мы ли уже что-нибудь откопаемъ здѣсь для нашего Эрмитажа; должны же остаться какіе-нибудь слѣды знаменитаго храма и дворца!

Много вѣковъ спустя Ассирія подвергается удару, сначала нашествію Кимм-рійцевъ и Скизовъ; а затѣмъ и свѣжихъ расъ Арійцевъ изъ того же Ирана—Мидійцевъ и Персовъ и падаетъ подъ ударами 1-ой персидской монархіи; гор. Арбелъ покоряется изъ первыхъ. Въ V вѣкѣ Арбелской долиной, на пути, лѣвымъ берегомъ Тигра, на сѣверъ, проходятъ 10.000 Грековъ Ксеннофонта, а въ IV вѣкѣ гор. Арбелъ какъ и вся долина, становится центромъ театра дѣйствій Дарія противъ Александра Великаго, а берега Га-

зирь-су полемъ знаменитаго сраженія древности, рѣшившаго судьбу 1-й персидской монархіи.

Для новой кампаніи противъ Александра Дарій собиралъ колоссальную армію со всѣхъ концовъ своихъ обширныхъ владѣній и пунктомъ сосредоточенія силъ назначилъ именно Арбель (Эрбиль) и долину того имени, гдѣ сходились и сходятся и нынѣ дороги: изъ Діарбекира на Джебзире, Элькошъ въ Арбель; съ береговъ Чернаго моря и отъ Эрзерума на Мушь, Битлисъ, Джебзире, Элькошъ въ Арбель; изъ сѣверной Персіи и отъ озеръ Ванъ и Урмія и Тавриза на Соуджбулагъ, Ревандузъ, перевалы въ Арбель; изъ центральной и южной Персіи (помимо ряда второстепенныхъ путей изъ долины Мал. Заба на Ранга), Суза на Гамаданъ (древн. Экбатана), Керманшахъ, Касриширинъ, Тузь-Хорматлю, Керкукъ въ Арбель; изъ Вавилона и всей центральной и южной Месопотаміи на Бакубахъ, Кифри, Тузь-Хорматлю, Керкукъ, въ Арбель; дороги изъ Вавилона и изъ Сузы служили Дарію путями подвоза силъ и средствъ, а въ случаѣ неудачи и путями отступленія.

Изъ изложеннаго понятно, почему Дарій, въ его положеніи, когда Александръ шелъ по Месопотаміи къ Евфрату, выбралъ Арбель (Эрбиль) мѣстомъ сосредоточенія своей арміи:

Александръ, не имѣя свѣдѣній о мѣстѣ сосредоточенія Дарія вблизи Ниневіи и Арбела, былъ на маршѣ къ Вавилону, но, узнавъ о расположеніи Дарія гдѣ-то на лѣвомъ берегу Тигра между Ниневіей и Загрошскими горами; поспѣшно пошелъ къ Тигру, перешелъ его гдѣ-то выше Ниневіи (Моссула) верстахъ примѣрно въ ста, судя по слѣдующимъ движеніямъ арміи Александра, и на высотѣ Симиля или

Элькоша Александръ, безъ сопротивленія ставъ на лѣвомъ берегу Тигра, на слѣдующій день двинулся внизъ, „имѣя Тигръ справа, а горы Гордіи слѣва“, говоритъ участникъ Арріанъ, „и такъ шель черезъ Ассирію“. Какъ именно шель Александръ доподлинно неизвѣстно, едва ли пустыней надъ Тигромъ, а вѣрнѣе торной дорогой отъ с. Симиль на гор. Элькошъ, богатой продовольствіемъ, и наконецъ историки не указываютъ прохожденія Хорсабада и Ниневіи, что было бы неизбѣжно при движеніи непосредственно у рѣки Тигра. Отъ Элькоша Александръ могъ свернуть на югъ, выйдя на правый берегъ Газиръ-су, древняго Бумадоса. Послѣ 5 марша Александръ сталъ лагеремъ и укрѣпился гдѣ-то на правомъ берегу Газиръ-су и къ востоку отъ гребня Джебель и менѣе вѣроятно, что западнѣе этого гребня. Имѣя базу въ гор. Арбелѣ и здѣсь же главную квартиру, Дарій, узнавъ о движеніи Александра, навелъ мосты черезъ р. Бол. Забъ (Ликусъ древнихъ), гдѣ-то вѣроятно у нынѣшнихъ Сенаха и Гурдарешта и сталъ на правомъ берегу Заба. „Дарій сталъ лагеремъ на равнинахъ Гавгамелы у рѣки Бумадуса (Газиръ-су)“, свидѣтельствуеъ участникъ похода и достовѣрнѣйшій его историкъ Арріанъ, въ 600 стадіяхъ (т. е. въ 100 верстахъ) отъ гор. Арбель въ открытомъ полѣ.

Послѣ пятидневной остановки въ укрѣпленномъ лагерѣ Александръ двинулся на Дарія, также изготовившагося къ битвѣ, и „арміи были уже въ 60 стадіяхъ другъ отъ друга (10 верстъ), но не видѣли своего противника“, продолжаетъ Арріанъ, „будучи раздѣлены высотой“. Такой высотой болѣе вѣроятно могъ быть гребень Джебель-Маклубъ, или продолже-



ніе этого гребня къ р. Бол. Забъ и, менѣе вѣроятно, группа праваго берега Заба и лѣваго Газиръ-су; въ первомъ случаѣ возможно допустить выходъ Александра изъ Элькоша на дорогу изъ Ниневіи въ Арбель, и тогда многое объясняется.

Въ виду трудности точнаго опредѣленія мѣста этого знаменитаго сраженія, мы вынуждены обозначить его въ широкихъ предѣлахъ обоихъ береговъ р. Газиръ-су и праваго берега р. Бол. Забъ и дорогъ изъ Элькоша въ Ревандузъ и Эрбиля въ Моссуль, а включая и преслѣдованіе на полѣ сраженія, и часть лѣваго берега Заба, на кратчайшемъ пути къ Эрбилю. Во всякомъ случаѣ противники стояли въ ближнемъ разстояніи р. Газиръ-су, воду которой пили кони македонской и ессалійской конницы и кони всѣхъ видовъ кавалеріи востока того времени арміи Дарія, а 2235 лѣтъ спустя, нынѣ ее пьютъ казачьи кони терскихъ, кубанскихъ и донскихъ казаковъ. Судьбы исторіи по истинѣ неисповѣдимы.

Послѣ пораженія Дарія онъ не согласился на уничтоженіе мостовъ въ тылу р. Бол. Забъ, говоритъ Квинтъ Курцій, предпочитая не задерживать преслѣдованія побѣдителя, лишь бы не отрѣзать отступленія собственной арміи; гуманное рѣшеніе, которое не спасло персидской арміи, завалившей и запрудившей Забъ своими тѣлами.

Дарій задержался въ Арбельѣ, дабы собрать кое-кого изъ ближнихъ и составить конвой, и съ ними „бросился въ ближайшія горы“, т. е. вѣроятно на Ревандузъ и на перевалы въ сѣверную Персію. Преслѣдуя Дарія, Александръ въ тотъ же день могъ только достигнуть р. Забъ и перейти ее, но послѣ полуночи, едва давъ отдохнуть авангарду, бросился

съ нимъ въ гор. Арбель, который и захватилъ со  
всеми богатствами Дарія.

Захвативъ гор. Арбель, Александръ очутился въ  
центрѣ владѣній Дарія, въ узлѣ дорогъ въ важнѣй-  
шіе пункты театра войны и владѣній Дарія, откуда  
и предпринялъ окончаніе завоеванія 1-ой персидской  
монархіи.

И въ данное переживаемое нами время великой  
войны гор. Эрбилъ сохранилъ все свое значеніе и въ  
соотвѣтствіи со всеми тѣми значеніемъ, которое при-  
надлежитъ нашей операціи къ Моссулу.

Исходнымъ пунктомъ слѣдованія къ Моссулу опи-  
сываемымъ направленіемъ, исключивъ наши предѣлы,  
служитъ Тавриза, откуда хорошая дорога ведетъ къ  
оз. Урміи, и затѣмъ восточнымъ берегомъ этого озера  
на Соуджбулагъ <sup>1)</sup>—первый крупный послѣ Тавриза  
этапъ, центръ и узелъ дорогъ этого района нагорья.  
Соуджбулагъ расположенъ на возвышенной равнинѣ,  
на средней высотѣ 4.500 футовъ надъ уровнемъ моря,  
окруженный высокими хребтами и пиками средней  
высоты въ 6.000 и болѣе футовъ. Слѣдующимъ важ-  
нымъ по пути къ Моссулу этапомъ будетъ гор. Ро-  
вандизъ или Ревандузъ, для достиженія котораго  
черезъ высокій пограничный хребетъ, по даннымъ  
нашей карты и объясненіямъ прошедшаго здѣсь въ  
1875 г. нѣмецкаго изслѣдователя барона Тильмана <sup>2)</sup>,

<sup>1)</sup> Озера Ванъ и Урмія уподобляются нашимъ Каспійскому и  
Аральскому морямъ, это тѣ же впадины соленой воды на высотѣ:  
первое—5.000 и второе 4.000 футовъ надъ уровнемъ моря. Особен-  
ность оз. Урміи—значительный удѣльный вѣсъ, это прямо рассоль;  
по величинѣ оно отвѣчаетъ нашему Онежскому озеру.

<sup>2)</sup> Баронъ Тильманъ въ сообществѣ Вурмба и Кейзница въ 1875 г.  
посѣтилъ Кавказъ, а именно Эриванскую и Бакинскую губерніи,  
Дагестанъ, Чечню и Грузію и намѣревался проѣхать изъ Тавриза



изъ Соуджбулага ведутъ на соотвѣтствующіе перевалы два направленія: сѣверное—на переваль Калашанъ (10.000 футовъ) и южное—на переваль (въ 6.000 футовъ) Гарушинъ<sup>1)</sup>.

Первое (сѣверное) направленіе, по словамъ Раулинсона, есть столь извѣстный въ древности и до XV вѣка нашей эры путь дѣйствій изъ Мидіи (сѣв. Персіи) въ Ассирію и этимъ же путемъ шёлъ извѣстный въ древности транзитъ въ Ассирію изъ Индіи и изъ Бактріи (Средней Азіи). Переваль сѣвернаго направленія круче, выше и трудно-доступнѣе южнаго, мало извѣстнаго въ исторіи; первый богатъ стариной: развалинами и ассирійскими надписями.

Менѣе высокій и болѣе доступный переваль южнаго направленія посѣщаемъ былъ рѣдко и, по словамъ Тильмана, послѣ полковника Паркинса, прошедшаго этотъ переваль въ 1849 г., и какого-то Швейцарца, онъ былъ третьимъ его прошедшимъ и выбравшимъ его по требованію его черводаровъ<sup>2)</sup>.

При свойственныхъ Турціи и Персіи инертности и консервативности трудно ожидать въ странахъ мос-

---

къ озерамъ Урмія и Ванъ, посѣтивъ дикую область между этими озерами, а оттуда на Моссуль, откуда внизъ по Тигру въ Багдадъ, навѣстить развалины Вавилона и пустыней на Пальмиру вернуться въ Сирію. Намъ неизвѣстны цѣли этой экспедиціи; возможно, что онѣ были и политическія и стратегическія, такъ какъ Нѣмцы въ предвидѣніи всякихъ войнъ всюду все изучаютъ, но во всякомъ случаѣ рассказы Тильмана полны для насъ теперь живого интереса. Отчетъ барона Тильмана былъ изданъ въ 1875 г. подъ именемъ „Steifzüge über Kaukasus“, затѣмъ былъ переданъ въ переложеніи барона Эрнуфа на французскомъ языкѣ въ „La Revue de France“ и выпущенъ на французскомъ языкѣ отдѣльнымъ изданіемъ съ комментаріями барона Эрнуфа (Le Baron Ernouf).

<sup>1)</sup> На нашихъ картахъ названы однимъ именемъ—Калашанъ.

<sup>2)</sup> Черводары — вожатые вьючныхъ животныхъ, часто они же и хозяева ихъ.

сульскаго направленія значительныхъ перемѣнъ, а потому описаніе слѣдованія экспедиціи Тильмана въ октябрѣ 1875 года изъ Соуджбулага на южный переваль и Ревандузъ къ Моссулу вѣроятно сохранило силу дѣйствительности и для нашего времени.

Экспедиція барона Тильмана <sup>1)</sup>, выступивъ изъ Соуджбулага на южный переваль Гарушанъ, слѣдовала сначала тѣснымъ ущельемъ р. Соуджбулагъ; затѣмъ поднялась на пустынный (въ 6.000 футовъ) хребетъ — водораздѣлъ оз. Урмія и Персидскаго залива (переваль Шахъ-Гѣльды) и вступила въ мѣстность, извѣстную подъ именемъ Ляйджана; возвышенную котловину, гдѣ рядомъ потоковъ беретъ начало р. Малый или Нижній Забъ. Ночлегъ послѣ 42-верстнаго перехода назначенъ въ Паши, представлявшемъ развалины замка и ничтожное около поселеніе—центръ этой мѣстности <sup>2)</sup>. На слѣдующій день предстояло исполнить 40-верстный переходъ по трудной, но весьма живописной мѣстности плато Ляйджана, окруженнаго крутыми и острыми вершинами горъ, особенно высочайшими у пограничнаго хребта За-

<sup>1)</sup> Прибывъ въ Гавризь, баронъ Тильманъ, не добившись никакихъ свѣдѣній о путяхъ отъ сѣверныхъ береговъ озера Урмія къ Вану, равно и никакихъ данныхъ о дикой и безлюдной странѣ между этими двумя озерами, переѣхалъ въ Соуджбулагъ, объѣхалъ восточный берегъ оз. Урмія на Сердерудъ (Сердери), Гайгонъ (Геоганъ нашей карты), Ханага (Ханага), Бинабъ, Дзагату и Чиликъ. Въ Соуджбулагѣ онъ рѣшилъ идти южнымъ направлениемъ, главнымъ образомъ по настоянію своихъ черводаровъ, предпочитавшихъ южный переваль, затѣмъ спуститься къ Ровендизу и оттуда къ Моссулу, т. е. совершить цѣлкомъ тотъ походъ, который исполняется нынѣ нашими войсками подъ названіемъ моссульскаго (операционнаго) направленія.

<sup>2)</sup> На картахъ нашихъ этого селенія уже нѣтъ и оно отвѣчаетъ расположенію селенія Калао-Насао.

грось<sup>1)</sup>. „Съ мѣста нашего ночлега,—говорить Тильманъ,—была прекрасно видна трещина (на югъ), въ которую устремлялись воды р. Нижній Забъ, а къ западу въ цѣпи пограничныхъ горъ—другая трещина, составлявшая искомый переваль Гарушинъ“. Перевалившись черезъ рядъ стремительныхъ потоковъ верховья Малаго Заба и глубокое болото, экспедиція начала подниматься на переваль этого рубежа двухъ міровъ и прибыла, у самой подошвы перевала, въ сел. Шана, „не показанному на русскихъ картахъ“<sup>2)</sup>. Послѣ часового подъема по крутой, но все же доступной тропѣ, экспедиція достигла высшей точки (6.000 фут.) перевала главнаго хребта, служащаго здѣсь еще и водораздѣломъ обѣихъ рѣкъ Забъ.

Переходъ отъ нагорья, особенно послѣ наиболѣе высокаго и дикаго пограничнаго хребта Загрось, къ лѣсистой его предгорью съ запада представляетъ поражающую перемѣну природы, и свидѣтель-очевидецъ Тильманъ такъ живописуетъ свои впечатлѣнія: „По ту сторону перевала страна совершенно измѣняетъ свой видъ и послѣ пустынныхъ горъ и возвышенныхъ равнинъ Ирана передъ нами раскрылась страна журчащихъ ручьевъ, зеленѣющихъ скатовъ и зеленыхъ холмовъ, окруженныхъ дубовыми рощами, страна, показавшаяся намъ земнымъ раемъ, что тѣмъ болѣе справедливо, что рѣчки и ручьи, бѣгущіе по этой странѣ, всѣ несутъ свои воды въ бассейнъ рѣкъ, орошавшихъ земной рай по свидѣтельству библіи“.

Продолжая нѣкоторое время этими очаровательными мѣстами, экспедиція прибыла въ сел. Раятъ,

<sup>1)</sup> Хребетъ Кандиль нашей карты.

<sup>2)</sup> Оказывается, на современныхъ нашихъ картахъ показано подъ именемъ Шанава.

у верховья ручья Ревандузъ-чая, на средней высотѣ все еще 4850 ф.,— первое жилое мѣсто уже турецкаго Курдистана, гдѣ былъ второй ночлегъ. „Мѣстность начинающейся отсюда долины Ревандузъ-чая прямо восхищительна,—говоритъ Тильманъ. Всюду, во все стороны, непрерывно открываются разнообразныя виды—одни лучше другого. Мѣстами дорога идетъ глубокимъ и тѣснымъ лѣсистымъ ущельемъ, въ которое впадаютъ еще болѣе глубокія смежныя балки; но вотъ ущелье расширяется и въ чащѣ внезапно открывается зеленая поляна, за ней селеніе, окруженное двойнымъ богатымъ поясомъ садовъ и пашень, а потомъ вдругъ дорога углубилась въ сплошной лѣсъ“. Экспедиція продолжала преодолевать лѣсистыя гребни, за которыми „дорога спускалась опять въ долину, покрытую весело-журчащими ручейками, полную тѣни и пріятной свѣжести“.

Эти чудныя лѣса турецкаго Курдистана служатъ предметомъ промысла, ведущаго не къ уничтоженію, а къ сохраненію ихъ, такъ какъ большинство деревьевъ принадлежитъ къ виду дуба, дающаго „чернильные орѣшки“ (*quersis tinctoria*). Вывозъ этого продукта очень производителенъ для турецкаго правительства, запрещающаго рубить эти лѣса. Преобладающій видъ здѣшняго дуба (*quercitron*) съ низкими вѣтвями и широкимъ основаніемъ.

Ученый, нѣкто Горзони, долго жившій въ Курдистанѣ еще въ XVIII вѣкѣ и составившій курдскіе азбучникъ и граматiku, изданныя имъ въ 1785 году, удостовѣряетъ, что лѣса Курдистана даютъ лучшіе на востокѣ чернильные орѣшки.

Этотъ громаднй оазисъ (лѣсистое, на подобіе нашей Чечни, предгорье) слѣдуетъ отнести къ мало-

извѣстнымъ, — говоритъ Тильманъ, — такъ какъ даже лучшія карты не даютъ о немъ подробностей. По временамъ, между горными отрогами, подошвы которыхъ обѣгала наша дорога, показывались снѣжныя вершины и глетчеры, еще не имѣвшіе названій. Тѣмъ не менѣе одна изъ наиболѣе высокихъ горъ, виднѣвшихся вправо отъ насъ (т. е. на сѣверѣ), опредѣлена нами какъ гора Шейхъ-Ива, обозначенная Кипертомъ<sup>1)</sup>, какъ господствующая на хребтѣ вершина<sup>2)</sup>. По ту сторону этой вершины находится переваль Калишанъ (сѣверный), ведущій также къ Ровеядизу и, какъ говорятъ, не меньшей живописностью и болѣе богатый слѣдами старины — развалинами и надписями. Высоты хр. Загросъ не имѣютъ точнаго опредѣленія, но о высотѣ ихъ можно судить по свидѣтельству знаменитаго полковника Фабье, совершившаго во время своего пребыванія въ Персіи экскурсію въ эти горы съ генераломъ Гарданомъ, что онъ видѣлъ на этихъ горахъ снѣгъ среди лѣта<sup>3)</sup>.

---

Теперь дорога шла больше спусками и переходъ изъ Раята въ Дергала (третій по выходѣ изъ Соуджбулага), въ 37 верстъ, обошелся безъ затрудненій. Небольшое селеніе Дергала расположено въ лоціанѣ у подошвы развалинъ стараго замка и въ тѣни столѣтнихъ деревьевъ. 4-й переходъ Тильмана былъ только въ Ровендизъ, 20-верстный спускъ, но

---

<sup>1)</sup> Извѣстный издатель картъ и атласовъ.

<sup>2)</sup> Вѣроятно гор. Вазъ-дагъ въ 10.560 футовъ.

<sup>3)</sup> На нашихъ картахъ наибольшія высоты показаны въ 8.000, 9.000 и даже 10.560 футовъ.



на пути приходилось переваливать нѣсколько гребней, окружающихъ послѣдній городъ, и подъемы и спуски гуськомъ и по галькѣ были затруднительны. Около полудня экспедиція была уже въ важномъ пунктѣ направленія,—городкѣ Ровандизѣ, упорно называемомъ Тильманомъ Ревендузомъ, какъ якобы отвѣчающимъ мѣстному произношенію<sup>1)</sup>. У Ровандиза мѣстность значительно понизилось и послѣ сел. Раятъ, гдѣ высота была еще 5.000, у Ровандиза, на протяженіи слѣдовательно 50—60 верстъ, она упала до 1.650 фут. надъ уровнемъ моря.

Послѣ Соуджбулага Ровандизъ—слѣдующій значительный пунктъ на моссульскомъ направленіи, что обусловлено его значеніемъ узла дорогъ, расположеніемъ у входа съ запада въ ущелье Ровандизъ-чая, закрывающее пути на перевалы въ Персію и, наконецъ, природной силой его расположенія,—какъ бы природной крѣпости, сильнаго опорнаго пункта, особенно для противника, дѣйствующаго съ востока, т. е. именно для насъ въ данномъ случаѣ.

Помимо того, что у Ровандиза сходятся оба пути съ указанныхъ переваловъ, онъ находится на важномъ пути изъ Персіи (съ переходомъ на правый берегъ р. В. Забъ) на Элькошъ, Джезире, Мушъ, Битлисъ въ Эрзерумъ, и отъ Джезире же и въ Діарбекиръ; во-вторыхъ, послѣ ряда кратчайшихъ второстепенныхъ дорогъ въ Моссуль, изъ Ровандиза туда же ведетъ торная дорога на Эрбилъ, въ-третьихъ, отъ того же Эрбиля слѣдуютъ лучшія

<sup>1)</sup> Мы держимся правописанія нашей официальной карты.

караванныя дороги на югъ въ Багдадъ и въ Керманшахъ въ южную Персію; наконецъ, слѣдуетъ указать на дорогу къ перевалу горы Манджилъ-Дага въ сел. Ранга, откуда ведутъ въ Персію пути къ недавно занятымъ нами гор. Серденгъ и Баба. Весьма живописный городокъ Ровандизъ одновременно представляетъ, по условіямъ своего расположенія, мѣсто сильное въ тактическомъ отношеніи, это какъ бы природная крѣпость, очень напоминающая. по словамъ Тильмана, укрѣпленный аулъ Ведено въ Чечнѣ, послѣднюю столицу Шамиля, павшую въ 1859 г. Сравненіе удачное и столь же соответственное, какъ и сравненіе всего Ровандизскаго участка съ Ичкеріею въ Чечнѣ, а всего предгорья съ Чечней и пограничнаго нагорья съ Дагестаномъ.

Какъ и Ведено въ Чечнѣ, Ровандизъ расположенъ на плоской вершинѣ плато, какъ бы на терасѣ, съ 3 сторонъ обрамленной горными потоками, а только съ сѣверной стороны открытой—тераса преграждена укрѣпленіями, „въ данное время разваливающимися,—добавляетъ Тильманъ.—Физиономія городка вполне отвѣчаетъ его прошлой репутациі дикаго разбойничьяго гнѣзда (на подобіе Джебзире) независимыхъ Курдовъ, что совершенно не отвѣчаетъ настоящей дѣйствительности (1875 г.) городка—резиденціи турецкаго каймакама—человѣка безобиднаго и самаго обыкновеннаго“.

Тильманъ нашелъ каравансарай городка переполненныхъ товарами изъ Моссула, преимущественно матеріями, предназначенными идти въ обмѣнъ на чернильные орѣшки.

Течение рѣчки Ровандизъ-чая сохвываетъ характеръ горной и живописной мѣстности вплоть до впаденія ея въ рѣку Вол. Забъ, гдѣ природа уже рѣзко измѣняется, начинается Арбелская равнина, хотя далеко еще не пустыня и даже считающаяся хорошо воздѣланной, но все же это уже преддверіе пустыни: воды меньше, растительность другая, высоты—сухіе бугры, воздухъ и почва суше, и сильная жара 9—10 мѣсяцевъ въ году. Тильманъ такъ живописуетъ ущелье Ровандизъ-чая ниже городка.

Переходъ послѣдняго горнаго массива, отдѣляющаго Ровандизъ отъ знойной равнины Ассиріи, представляетъ еще рядъ видовъ „грандіозной дикости“. „Дорога или вѣрнѣе общій склонъ къ Моссулу, представляющая, по словамъ Тильмана, якобы единственное сообщеніе Ровандиза съ прочимъ міромъ, идетъ сначала по гребню высотъ, нависшихъ надъ узкимъ ущельемъ рѣчки Ровандизъ-чай. Вскорѣ затѣмъ начинается спускъ въ глубину этой трещины, напоминающей „via Mala“ Италіи или Дарьяль Кавказа и другіе тому подобные прекрасные ужасы; обрывы сумрачно-красиваго гранита находятся здѣсь въ поразительно рѣзкомъ контрастѣ съ могучимъ цвѣтомъ зелени лужаекъ и деревьевъ дуба“.

Свернувъ по приглашенію мѣстнаго туза съ рѣчки и ущелья Ровандизъ-чая въ сторону въ сел. Коніатманъ, экспедиція Тильмана навсегда разсталась съ природой райскаго уголка Ровандизскаго участка, и въ дальнѣйшихъ разказахъ Тильмана слышатся жалобы на недостатокъ воды, песчаный характеръ холмовъ и сушь въ почвѣ и воздухѣ. Рѣзкая перемѣна по оставленіи ущелья р. Ровандизъ-чая и подъемъ на равнину такъ обрисована въ раз-

сказѣ Тильмана. „Караванъ нашъ свернулъ съ дороги рѣчки—Персиданъ-чая и, по мѣрѣ движенія вверхъ, все вокругъ насъ рѣзко измѣнялось: ущелье расширялось, воздухъ становился теплѣе и суше, а дубы постепенно замѣнялись оливковыми деревьями. Сел. Коніатманъ<sup>1)</sup>—мѣсто новаго ночлега находилось въ 82 верстахъ отъ Ровандиза, на одномъ изъ послѣднихъ контрфорсовъ этихъ горъ. Это селеніе имѣло уже совсѣмъ другой видъ: во всемъ уже чувствовалось дыханіе знойной Ассирійской равнины, и высокія горы и свѣжая зелень постепенно смѣнялись высушенной почвой, усѣянной холмами и казавшейся издали застывшимъ волнующимся моремъ“.

Поразительна эта быстрая перемѣна природы, представленная Тильманомъ, и на протяженіи всего 25—27 верстъ! Даже контфорсы хребтовъ, углубляясь и протягиваясь внутрь Эрбилльской равнины, становятся какъ бы сухими, бесплодными и безжизненными.

До сихъ поръ экспедиція Тильмана держалась оси Моссульскаго направленія, и было легко слѣдить за ней по картѣ и по его описаніямъ знакомиться съ мѣстностью движеній и дѣйствій нынѣ нашихъ войскъ, но послѣ ночлега у сел. Коніатманъ Тильманъ отдается на волю упрямыхъ и незнающихъ черводаровъ и начинаеетъ блуждать и бродить „на авось“, почему мы не имѣемъ описанія прямой и горной дороги и особенно города Эрбиля. Про-

<sup>1)</sup> Такого селенія мы не нашли на картахъ и затрудняемся точно опредѣлить его мѣсто, вѣроятно гдѣ-то недалеко отъ впаденія въ Забъ рѣчки Ровандузъ-чай.

пустивъ, вслѣдствіе противодѣйствія черводавовъ. переправу на правый берегъ Бол. Заба и прямую дорогу на Моссуль, Тильманъ, все забирая влѣво, по тропинкѣ, попалъ на невысокіе песчаные холмы— Гарь-Сурджъ, гдѣ прекратились окончательно всѣ дороги. Держась параллельно рѣки, караванъ „наощупъ“ добрался наконецъ до сел. Дерребрухъ<sup>1)</sup>, на притокѣ Заба, въ долину, заросшей оливковыми деревьями, у подножія якобы крѣпости Ени-Херидъ, наблюдавшей когда-то съ невысокаго холма за Курдами.

Слѣдующій день, 1 ноября (13 н. ст.) злополучная экспедиція опять бродила „на авось“, затерявшись въ лабиринтѣ холмовъ, и только случай привелъ ее въ одно селеніе, гдѣ Тильманъ окончательно убѣдился, что онъ заблудился еще наканунѣ, Караванъ поспѣшилъ тогда напрямки къ р. Забъ, слѣдуя по теченію небольшого притока р. Бастаручая<sup>2)</sup> и прибыла въ сел. Гардо-Мамишъ<sup>3)</sup>.

Рѣка казалась широкой и съ быстротой теченія, возбуждавшей опасеніе, но по совѣту туземцевъ караванъ все же переправился; на протяженіе 200 шаговъ вода была лошадамъ по брюхо, а мѣстами и выше спины, кое-гдѣ животныя шли и вплавь. На ночлегъ стали въ сел. Мендштегъ<sup>4)</sup>, на правомъ берегу Заба. Несмотря на 2 (14) ноября, жара была настолько чувствительна, что члены экспедиціи обѣдали на воздухѣ, прямо на берегу рѣки,

<sup>1)</sup> Не нашли на нашей картѣ, вѣроятно нынѣ исчезло.

<sup>2)</sup> Также не нашли на нашихъ картахъ.

<sup>3)</sup> Не нашли на нашей картѣ.

<sup>4)</sup> То же самое вѣтъ на нашей картѣ, но вѣроятно гдѣ-либо вблизи с. Эски-Келека, немного выше его.

Тильманъ не скрываетъ полной несостоятельности здѣсь Турціи и не могъ же онъ предполагать, что господство здѣсь Турокъ будеть вѣчно!

Теперь экспедиція уже несомнѣнно находилась на поляхъ битвъ Александра и Дарія и это обстоятельство навѣяло на ея членовъ нѣсколько мыслей объ этомъ знаменитомъ прошломъ. „Мостъ Дарія на р. Бол. Забъ былъ вѣроятно нѣсколько выше нашей переправы, говоритъ Тильманъ, а бѣгство Дарія въ ближайшія горы были именно на Ровандизъ и пройденныя экспедиціей перевалы“.

„То, что исторія повѣствуетъ о мученіяхъ жажды, испытанныхъ бѣглецами (Дарія съ близкими) первые дни ихъ бѣгства, вполне отвѣчаетъ,—говоритъ Тильманъ,—нашему 3-дневному блужданію въ этой безплодной и холмистой мѣстности, когда мы находили ничтожныя ручейки послѣ долгихъ промежутковъ. И тѣ немногія, затерявшіяся въ извилинахъ холмовъ, селенія, встрѣченныя нами на пути, не тѣ ли самыя, которыя съ умиленіемъ и подобострастно по словамъ Квинта Курція привѣтствовали побѣжденнаго Дарія—что было обычаевъ у варваровъ“,—добавляетъ этотъ историкъ. „Этотъ добрый обычай варваровъ исчезъ у народовъ Запада,—комментируетъ Французъ баронъ Арнуфъ,—которые пользуются военными неудачами страны, для устройства революціи еще въ присутствіи непріятели“.

Описаніе дальнѣйшаго слѣдованія экспедиціи Тильмана къ Моссулу даетъ сравнительно мало и ограничивается нѣкоторой характеристикой равнины между правымъ берегомъ р. Бол. Забъ и лѣвымъ Тигра.

Тильманъ находить, что вся эта указанная нами равнина производитъ впечатлѣніе еще весьма недавняго богатства и населенности, и найденное разореніе объясняетъ дѣятельностью послѣдняго бѣя, заводившаго здѣсь свои порядки, а мы ихъ знаемъ: взятки, вымогательства, незаконные поборы и насилія; члены экспедиціи на каждомъ шагу видѣли слѣды недавняго посѣщенія бѣя. На каждомъ шагу—разоренныя и опустошенныя селенія и только два селенія сохранили жителей.

Наконецъ караванъ достигъ древняго Бумадуса, нынѣ р. Газиръ-су (исторической рѣки, раздѣлявшей арміи Александра и Дарія), узкой и глубокой рѣчки, бѣжавшей также съ ближнихъ горъ и впадающей въ р. Забъ. Перейдя рѣку, караванъ прошелъ еще нѣсколько уничтоженныхъ селеній и перевалилъ скалистый гребень Джебель-маръ-Даніэль (не гора ли или гробница пророка Даніила?), составляющій продолженіе гребня Джебель-Маклуба.

Не забывая, что интересъ къ этимъ направлѣніямъ и странамъ обусловленъ боевой дѣятельностью нашихъ здѣсь геройскихъ войскъ, обратимся къ ихъ здѣсь положенію и удовлетворенію ими своихъ потребностей.

Потребности войскъ нашихъ невольно вызвали у насъ воспоминаніе, какъ на Кавказѣ, въ одной экспедиціи въ Дагестанѣ, товарищи, частные начальники, завидовали еще новому здѣсь дѣятелю полковнику N. въ томъ, что онъ съ двумя батальонами былъ командированъ въ одно лѣсистое ущелье въ тылу. „Вы тамъ ни въ чемъ не будете нуждаться и тамъ найдете все для жизни и благополучія“,—говорили они ему. На вопросъ его, что же это именно нужно для

жизни и благополучія, ему отвѣтили: „Какъ что, естественно, что—хорошая вода, пастбища и дрова“. „Таковы были тѣ прелести, которыя меня ожидали и вызвали столько зависти“,—говоритъ полковникъ N.

Разсказъ этотъ служить также еще характеристикой крайней неприхотливости нашего солдата, богато одареннаго всёми отъ природы, и при сухаряхъ и патронахъ имѣющаго нужду только въ водѣ, пастбищѣ для своихъ обозныхъ лошадей и скота и въ лѣсѣ. Всѣ эти указанные прелести имѣются и въ нагорьѣ, и въ нашемъ главномъ опорномъ участкѣ—Ровандизскомъ лѣсистомъ предгорьѣ: отличная вода, прекрасныя пастбища и лѣса въ изобиліи; къ этому добавимъ еще достатокъ скота, медъ, молочные продукты и сухіе фрукты.

Къ этимъ чисто минеральнымъ или, вѣрнѣе, хозяйственнымъ выгодамъ нашего расположенія въ мосульскомъ направленіи слѣдуетъ присоединить еще выгоды господствующаго вообще въ этомъ направленіи расположенія, выгоды, такъ сказать, стратегическаго здѣсь командованія въ связи съ выгодами здѣсь центрального, какъ бы вдавшагося къ Мосулу расположенія, выгоды глубины тыла и господства надъ дорогами передъ фронтомъ и на фронтѣ (какъ на примѣръ, надъ дорогой Керкукъ—Эбриль—Элькошъ—Джезире) и, наконецъ, рядъ превосходныхъ тактическихъ позицій на фронтѣ и въ тылу.

Къ невыгодамъ подчиненнаго вообще расположенія противника на оборонительной линіи р. Тигра слѣдуетъ отнести прежде всего ограниченность тыла, такъ какъ таковымъ служить ему участокъ праваго берега Тигра до Нисибина и вообще вдоль проложенной Багдадской желѣзной дороги, не говоря уже



о томъ, что этотъ тылъ лѣпится за лѣвымъ флангомъ, откуда отходить и единственный путь отступления изъ Моссула; за центромъ же и правымъ флангомъ расположенія простираются сплошныя пустыни, а дорога въ Багдадъ отходить отъ праваго фланга параллельно фронту по берегу Тигра.

Развитіе здѣсь нами дѣйствій встрѣчаетъ нынѣ препятствіе въ знойномъ времени года, когда намъ значительно выгоднѣе сидѣть пока въ Ревандузскихъ лѣсахъ среди свѣжей природы, въ условіяхъ командованія во всѣхъ отношеніяхъ и, набирая силы, выжидать для нанесенія на этихъ историческихъ мѣстахъ освященныхъ гениемъ столькихъ дѣятелей, рѣшительнаго удара въ соответствующее благопріятное и ближайшее будущее время.

## Моссуль и окрестныя ему развалины столицъ и дворцовъ древней Ассиріи.

Изъ сей земли Сонаартъ (Вавилонія) вышелъ Ассуръ и построидъ Ниневію.

(Книга Бытія, глава X).

Малая Азія—одинъ изъ важнѣйшихъ театровъ настоящей міровой войны. Важнѣйшія пути дѣйствія Малой Азіи съ востока на западъ и съ юга на сѣверъ перекрещиваются въ центральной ея части въ участкѣ *Эрзерумъ—Моссуль—Діарбекиръ* и даже достаточно ограничиться для перекрестка этихъ же путей участкомъ *Эрзерумъ—Моссуль*.

Участокъ или фронтъ *Эрзерумъ—Моссуль* перехватываетъ всѣ пути съ востока (т. е. изъ Индіи, Персіи и Закавказья) на западъ (въ Аравію, Египеть, Сирию, Палестину и вообще къ берегамъ Средиземнаго моря и Царьграду), равно перехватываетъ и всѣ пути съ юга (изъ Индіи, береговъ Персидскаго залива и ближайшимъ образомъ изъ Месопотаміи) на сѣверъ—къ берегамъ Каспійскаго, Чернаго и частью Средиземнаго морей.

Занятіемъ Эрзерума мы уже заложили основаніе нашего господствующаго въ Малой Азіи расположенія, очередь теперь стоитъ за Моссуломъ.

Моссуль расположенъ почти въ самомъ центрѣ Малой Азіи, также почти на равномъ розстояніи отъ 5 ее омывающихъ морей: Краснаго, Средиземнаго, Чернаго, Каспійскаго и Персидскаго, наконецъ, Моссуль стоитъ также въ центрѣ проложенной нѣмцами черезъ всю Малую Азію Багдадской желѣзной дороги. Вслѣдствіе подобнаго выгоднаго расположенія черезъ Моссуль проходитъ важнѣйшій путь дѣйствій изъ Индіи и отъ береговъ Персидскаго залива, по р.р. Тигру и Евфрату, на западъ, къ берегамъ Средиземнаго моря и Чернаго (въ Европу и Африку); къ тому же Моссулу ведутъ всѣ пути дѣйствій изъ южной, средней и сѣверной Персіи и, не считая многихъ второстепенныхъ, назовемъ пути: Гамаданъ—Керманшахъ—Кериндъ—Ханекинъ—Тузхарматли—Керкукъ—Эрбилъ—Моссуль и Тавризь—Соуджбулагъ—Ровендизъ—Эрбилъ—Моссуль и рядъ путей отъ озеръ—Урмія и Ванъ. Весьма характерно, что у Моссула сходятся почти всѣ пути, изъ Курдистана на западъ, юго-западъ и югъ, а часть сѣверныхъ путей перехватывается Эрзерумомъ. Изъ Моссула пути дѣйствія расходятся вѣромъ на западъ, сѣверо-западъ и прямо на сѣверъ, на западъ, по окраинѣ Сирійской пустыни—въ Египетъ, Сирію и Палестину, къ берегамъ Средиземнаго моря и къ Царьграду (въ числѣ этихъ по преимуществу караванныхъ путей и Багдадская желѣзная дорога); на сѣверо-западъ—на Діарбекиръ, Харпуть, Сивасъ къ Царьграду и вѣтвь къ Самеуну; на сѣверъ—на Джебзире, Битлисъ, Эрзерумъ и Трапезондъ; отъ Эрзерума рядъ путей къ оз. Вану, на Баязеть и къ Закавказью.

Таково естественное значеніе Моссула вслѣдствіе исключительныхъ выгодъ его географическаго поло-

женія. Если взять мосульскій районъ въ предѣлахъ древней здѣсь монархіи Ассиріи, то становится совершенно понятной та господствующая роль, которая принадлежала Ассиріи, благодаря ея центральному между государствами тогдашняго востока положенію, позволявшему ей, дѣйствуя по внутреннимъ операціоннымъ путямъ, обращаться изъ центра на всѣхъ своихъ противниковъ по очереди. Однако успѣхъ дѣйствій Ассиріи противъ сосѣднихъ государствъ начался именно со времени переносенія столицы и центра тяжести силъ къ Калаху и Ниневіи, т. е. въ районъ Моссула, даваго всѣ выгоды расположенія.

Подобныя же выгоды расположенія принадлежатъ нынѣ центральнымъ европейскимъ монархіямъ, и на этихъ выгодахъ онѣ во многомъ и строили успѣхъ предпринятаго ими всемірнаго владычества, какъ и Ассирія, рассчитывая на полную безнаказанность.

Значеніе Моссула совершенно не отвѣчаетъ въ настоящее время ни его богатству, ни его экономической дѣятельности и развитію, ни численности его населенія, ни его внѣшности, ни, вѣроятно, и силѣ его оборонительныхъ средствъ, если только нѣмцы не оборудовали его въ предвѣденіи настоящей войны. Побывавшій здѣсь въ 1875 г. Тильманъ, оцѣнивъ выгоды его расположенія и понимая важность его, былъ пораженъ жалкимъ его видомъ и отсутствіемъ въ немъ укрѣпленій.

Всеубивающій турецкій режимъ сдѣлалъ и здѣсь свое дѣло и совершенно убилъ этотъ столь выгодно расположенный и дважды въ своемъ прошломъ знаменитый городъ, какъ блистательная столица древней Ассиріи и какъ одинъ изъ цвѣтущихъ просла-

вленныхъ городовъ арабскаго калифата, одинъ тогда изъ извѣстныхъ центровъ науки и цивилизаціи.

Нынѣ городъ сравнительно въ жалкомъ положеніи и жители всѣ свои надежды до послѣдняго времени возлагали на желѣзную дорогу, но эта пресловутая Багдадская дорога, проложивъ, уже во время войны, съ запада колеи до Нисибина, съ юга продвинулась отъ Багдада на 50—60 вер., а остальные 350 вер. остались въ проектѣ, если только нѣмцы не проложили еще верстъ хоть сто.

Городъ стоитъ на правомъ берегу Тигра, какъ разъ насупротивъ, черезъ рѣку, развалинъ древней Ниневіи и, построенный амфитеаромъ, съ плоскими крышами, имѣетъ оригинальный видъ. Улицы тѣсны и узки и вообще обычны турецкимъ городамъ. Нѣкоторые дома украшены превосходнымъ такъ называемымъ моссульскимъ мраморомъ, ничѣмъ не уступающимъ карарскому. Въ городѣ—нѣсколько христіанскихъ храмовъ, очень древнихъ, но не представляющихъ интереса съ точки зрѣнія искусства. То же самое замѣтимъ и относительно мечетей, причемъ большинство изъ нихъ имѣютъ наклонный видъ, подобно болонской башнѣ. Бывшій здѣсь въ 1875 г. баронъ Тильманъ былъ пораженъ отсутствіемъ растительности въ городѣ, и „единственная здѣсь зелень“, говоритъ онъ, „это баштаны арбузовъ и дынь непосредственно вдоль теченія рѣки“.

Мостъ на Тигрѣ въ 70 годы прошлаго вѣка состоялъ изъ 2 частей: большого виадука въ 39 кирпичныхъ арокъ, переброшеннаго черезъ низменную часть долины, сухую (въ ноябрѣ), и изъ понтоннаго моста черезъ постоянную часть рѣки. Ширина и прочность моста совершенно не отвѣчали его значе-

нію и службѣ. Сомнительно, чтобы за послѣднее время были введены значительныя улучшенія, какъ мало вѣроятно, чтобы нѣмцы успѣли проложить къ Моссулу колею отъ Нисибина.

Общая численность населенія показывается различно и въ 90 годы опредѣлялась въ 60.000 чело-вѣкъ, нынѣ есть показанія и въ 100.000, что, кажется, сомнительно. Населеніе города состоитъ изъ турокъ, представляющихъ администрацію и войска, Арабовъ—торговый и промышленный классъ, курдовъ—главнымъ образомъ сельское населеніе, причемъ ихъ слѣдуетъ подраздѣлять на мусульманъ и іезидовъ, и, наконецъ—халдеевъ христіанъ. Временное, приходящее населеніе города самаго разнообразнаго и смѣшаннаго элемента, и Тильманъ такъ описываетъ по этому поводу свои впечатлѣнія: „По улицамъ движутся въ перемѣшку бедуины въ лохмотьяхъ съ клѣтчатымъ (бѣлымъ съ краснымъ) кефизомъ <sup>1)</sup> на головѣ, рѣзко выдѣляющимся на ихъ загорѣлыхъ лицахъ; курды-горцы въ ихъ разноцвѣтныхъ одеждахъ; крестьяне-халдеи въ остроконечныхъ большихъ фетровыхъ колпакахъ, подобныя тѣмъ, что носили нѣмецкіе евреи въ средніе вѣка; наконецъ—іезиды, такъ называемые поклонники дьявола, живущіе на лѣвомъ берегу средняго Ефрата. Про послѣднихъ говорятъ, что это названіе они заслужили по склонности къ воровству, въ чемъ мы однако обвинимъ и ихъ сосѣдей. Курдовъ-іезидовъ узнаютъ по ихъ совершенно бѣлымъ кефизамъ. Весь этотъ людъ куда-то торопится и бѣжитъ, толкается, жестикулируетъ, говоритъ и кричитъ на 5—6 языкахъ. Европейскій

<sup>1)</sup> Широкой плащъ, сплошной, съ коноплюномъ той же матеріи.

костюмъ уже не обращаетъ на себя вниманія, такъ какъ его теперь носятъ чины правительственной администраціи“.

Между населеніемъ города такая же рознь, какъ въ Багдадѣ и вообще въ Месопотаміи. Арабы и курды одинаково ненавидятъ турокъ и лишь подъ угрозой терпятъ ихъ господство. Курды чувствуютъ себя здѣсь болѣе независимо, вѣроятно по близости къ Моссулу курдскихъ гнѣздъ, въ дикихъ горахъ, съ которыми они поддерживаютъ связь.

Городъ когда-то былъ знаменитъ производствомъ тонкихъ тканей и особенно тонкой кисеи—„mousseline“, получившей вѣроятно свое названіе отъ города производства, но теперь эта извѣстная отрасль промышленности совершенно запущена.

Мѣстность района Моссула—наиболѣе извѣстна въ исторіи древней Ассиріи и здѣсь на небольшомъ сравнительно участкѣ лѣваго берега Тигра и частью праваго берега рѣки Бол. Заба сосредоточены развалины наиболѣе прославленныхъ городовъ древней Ассиріи.

Насколько мало интересенъ нынѣшній обобранный и разоряемый турками Моссулъ, настолько высоко интересны развалины древней столицы Ассиріи великолѣпной *Ниневіи* и загороднаго, на подобіе Версаля, дворца и города *Харсабада*. Послѣ Ниневіи огромный интересъ представляютъ также развалины другой, болѣе ранней столицы Ассиріи — *Калаха* (нынѣ Нимруда), дворца *Балавата*, все это вблизи Ниневіи, и наконецъ, развалины *Ашури* (нынѣ Ассуръ), наиболѣе древней и первой столицы Ассиріи, расположенной уже много южнѣе, верстахъ въ 130 отъ Моссула. Важнѣйшимъ и наибольшимъ горо-

домъ Ассиріи все же была Ниневія, избѣгшая нашествія Киммеріанъ въ VII вѣкѣ до Р. Х., но три года спустя павшая окончательно и навсегда подъ соединенными ударами Вавилона и Мидіи.

Удивительна и вмѣстѣ трагична судьба этихъ монархій древняго Востока и особенно Вавилоніи и Ассиріи. Только при владычествѣ Арабовъ начали было оживать и благоденствовать эти пустыни, но явились варвары.—Турки и это дикое владычество въ этихъ благословенныхъ мѣстахъ длится до сихъ поръ. Возродятся ли наконецъ когда-нибудь мѣста богатѣйшихъ и величественныхъ городовъ Вавилоніи и Ассиріи и оживуть ли когда-нибудь пустынные берега Тигра?! Для благоденствія и богатства бывшихъ Вавилоніи и Ассиріи всѣ условія налицо! Когда же наконецъ состоится это возрожденіе и по чьей инициативѣ проснется богиня сказочнаго библейскаго междурѣчья.

Не задаваясь событіями, намъ все же слѣдуетъ имѣть въ виду, что при извѣстной неопредѣленности и даже неизвѣстности, какъ сложатся отношенія у насъ съ государствами Балканскаго полуострова, намъ нужно быть готовымъ, помимо занятія Эрзерума, „на тотъ или другой случай“, обезпечить и даже, скажемъ, открыть прямое сообщеніе съ Средиземнымъ моремъ, черезъ перешеекъ, прямо къ Александретскому заливу, и лучшимъ тому направленіемъ будетъ конечно Эрзерумъ—Моссулъ, тѣмъ болѣе, что отъ Моссула насъ ждетъ готовая колея нѣмецкой Багдадской желѣзной дороги.

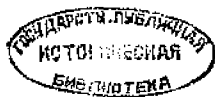
Это расположеніе должно быть обезпечено соединеніемъ съ Россією, *связано непосредственно и кратчайшимъ образомъ съ Россією, какъ административной*

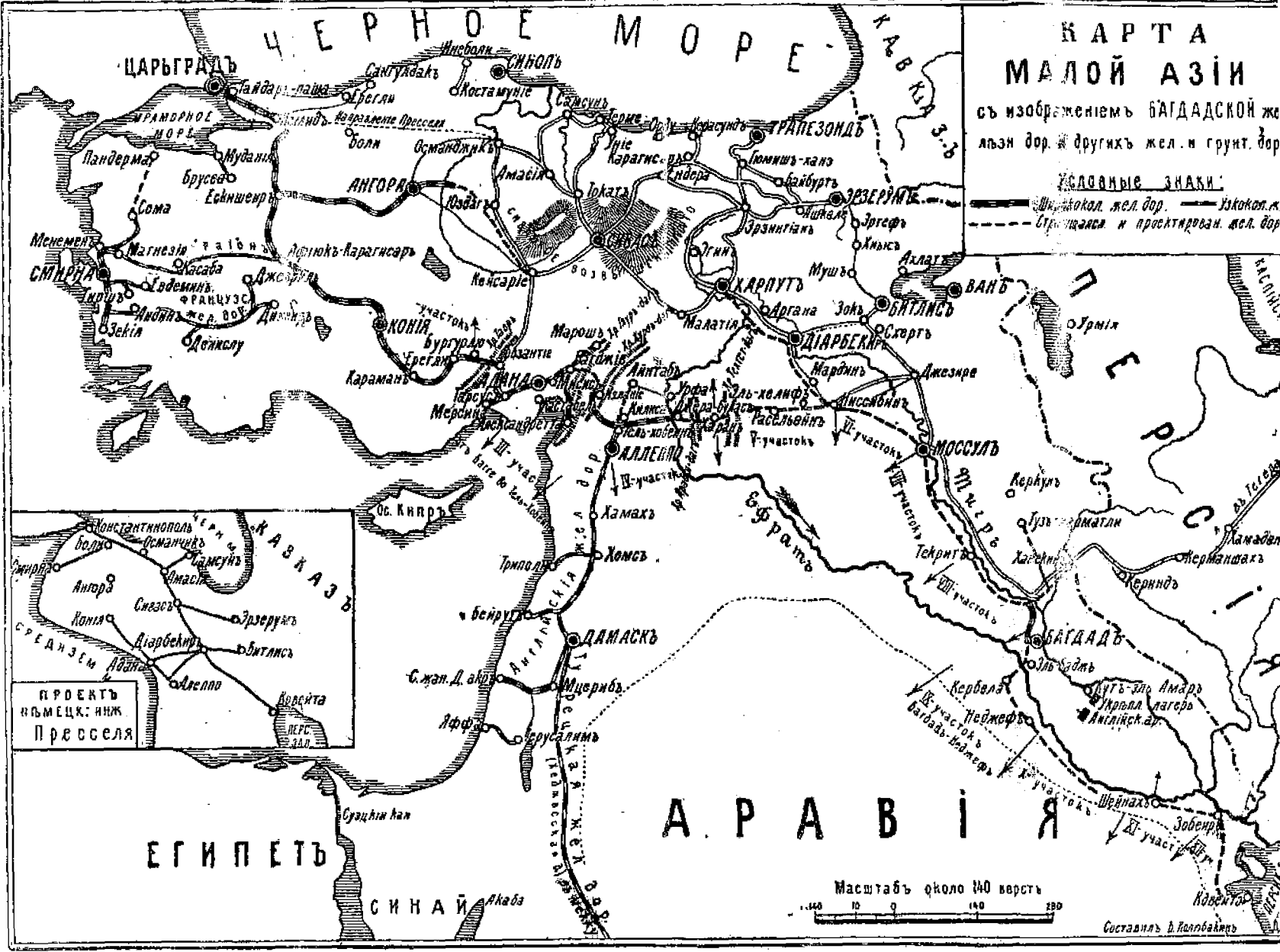


базой въ широкомъ значеніи слова, а не только съ Закавказьемъ, и связано непосредственно.

Будемъ же ждать этого великаго пути, этого непрерывнаго сообщенія Великой Россіи черезъ главный хребетъ, на Эрзерумъ и Моссуль, къ голубымъ водамъ Александретскаго залива,—этой лучшей гавани Средиземнаго моря.

Заглянувъ значительно въ будущее, когда первый поѣздъ, непрерывно слѣдуя прямо изъ Россіи, на Эрзерумъ, Битлисъ, Джебзире, пронесется мимо развалинъ Ниневіи и Хорсабада, мимо дворцовъ Саргона, Санахериба и Ашурбанипала, тогда можно будетъ констатировать, что громадныя, самоотверженныя и неимоверныя усилія Россіи въ Малой Азіи увѣнчаны должными результатами и послѣдствіями, достойными этихъ жертвъ и усилій Великой Россіи.





# КАРТА МАЛОЙ АЗИИ

с изображением БАГДАДСКОЙ жел. дор. и других жел. и грунт. дор.

### УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

- Широкое кол. жел. дор.
- Узкое кол. жел. дор.
- - - - - Строится и проектирован. жел. дор.

**КАВКАЗЪ**

Константинополь  
Османчскы  
Амася  
Сивасъ  
Эрзерумъ  
Анкара  
Сингидиумъ  
Дарбелъ  
Алабуга  
Алабуга

**СРЕДНЕМЪ**

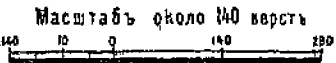
Проектъ немецк. инж. Пресселя

Ворейта  
ПЕРС. ЗЕМ.

**ЕГИПЕТЪ**

СИНАЙ

**АРАВИЯ**



Составилъ В. Лоповаловъ