

№ 12798
С. дел. 91 1521
Шифр Б 73

Н. Д. БОГУСЛАВСКИЙ.



ЯПОНИЯ.

Издано при содѣйствіи Главнаго Штаба.



ВЪД. ОТЪ

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Военная Типографія (въ зданіи Главнаго Штаба).

. 1904.

(10/11)

1111

11/11

11/11

10
1221
51

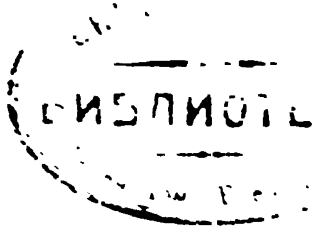
ГЕНЕРАЛЬНАГО ШТАБА ПОЛКОВНИКЪ

Н. Д. ВОГУСЛАВСКІЙ.

ЯПОНІЯ.

ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ И СТАТИСТИЧЕСКОЕ ОБОЗРѢНІЕ.

Издано при содѣйствіи Главнаго Штаба.



Дел. 1194

(1116. 18. 1904)

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Военная Типографія (въ зданіи Главнаго Штаба).

1904.

(10)10

10/10/10

10/10/10

91(52)
Б-73

10

ГЕНЕРАЛЬНАГО ШТАБА ПОЛКОВНИКЪ

Н. Д. ВОГУСЛАВСКІЙ.

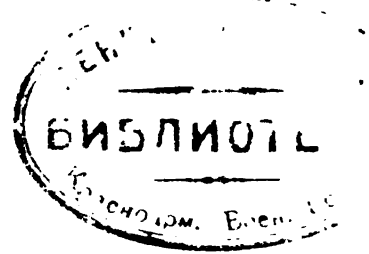
ЯПОНІЯ.

ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ И СТАТИСТИЧЕСКОЕ ОБОЗРѢНІЕ.

Издано при содѣйствіи Главнаго Штаба.

Альб. А 194

Ииб. № 12798.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Военная Типографія (въ зданіи Главнаго Штаба).

1904.



Lib. Com.
Fischer 124. Reising
31384
11-19-1935

ОГЛАВЛЕНИЕ.

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ: очеркъ современной литературы предмета	1
ГЛАВА I. Очеркъ исторіи Японіи	
Общій ходъ развитія государственности и сношеній съ иностранцами	—
Сношенія Россіи съ Японіей	26
Часть географическая.	
ГЛАВА II. Географическое положеніе. Территорія. Моря.	
Географическое положеніе. Территорія. Моря.	36
Общія условія плаванія у береговъ Японіи	37
ГЛАВА III. Описаніе береговъ Японіи	
Берега о. Хоккаидо (Иво)	—
Сангарскій проливъ	42
Западное побережье Хондо	43
1) Сѣверная часть	—
2) Средняя "	46
3) Западная "	49
4) Заключеніе	52
Симоносекскій проливъ	54
Острова Корейскаго пролива	55
Островъ Кіу-Сіу	56
1) Западное побережье	—
2) Восточное "	63
Проливъ Бунго	64
Островъ Сикюку (уч. отъ пр. Бунго до пр. Кіи)	65
Проливъ Кіи	66
Восточный берегъ Хондо	67
1) Побережье Средняго Хондо	—
2) Восточное побережье Сѣвернаго Хондо	73
Заключеніе (о Тихо-океанскомъ побережьѣ)	74
Внутреннее море Японіи (Сето-уши)	—
Островныя группы	79
1) Курильскіе острова	—
2) О. о. Ріу-Кіу или Ликейскіе	80
3) О. о. Бонинъ-Сима	81
Оборудованіе береговъ въ военныхъ и торговыхъ цѣляхъ	—
ГЛАВА IV. Описаніе страны.	
Общій очеркъ устройства поверхности Японскаго Архипелага.	
Общій очеркъ устройства поверхности Японскаго Архипелага	86
Лѣса и растительность	88
Почва	90
Характеристика дорогъ	—

ГЛАВА V. Климатъ Японіи	92
ГЛАВА VI. Островъ Хондо	95
Сѣверный Хондо	—
1) Поверхность	—
2) Рѣки	97
3) Озера	100
4) Лѣса	—
5) Почва	—
6) Пути сообщенія	—
7) Важнѣйшіе населенные пункты	104
Заключеніе	105
Средній Хондо	—
1) Поверхность	—
2) Рѣки и озера Средняго Хондо	112
а) Рѣки, впадающія въ Японское море	—
б) Рѣки, впадающія въ Тихій океанъ	114
3) Лѣса	119
4) Почва	—
5) Пути сообщенія	—
а) Обыкновенныя дороги	—
б) Желѣзныя дороги	125
6) Важнѣйшіе населенные пункты Средняго Хондо	126
Заключеніе	127
Западный Хондо	128
1) Поверхность	—
2) Рѣки	129
3) Лѣса	131
4) Пути сообщенія	—
5) Важнѣйшіе населенные пункты	—
Заключеніе	135

ГЛАВА VII. Островъ Кіу-Сіу.

1) Поверхность	136
2) Рѣки	139
3) Озера и болота	140
4) Лѣса	—
5) Почва	—
6) Пути сообщенія	—
а) Обыкновенныя дороги	—
б) Желѣзныя дороги	142
7) Важнѣйшіе населенные пункты	—
Заключеніе	143

ГЛАВА VIII. Островъ Сикоку.

1) Поверхность	144
2) Рѣки	145
3) Пути сообщенія	146
4) Важнѣйшіе населенные пункты	—
Заключеніе	146

Глава IX. Островъ Хоккаидо.

1) Поверхность	147
2) Рѣки	149
3) Озера	150
4) Лѣса	—
5) Пути сообщенія	—
а) Обыкновенныя дороги	—
б) Желѣзныя дороги	151
6) Важнѣйшіе населенные пункты	152
Заключеніе	—

Часть статистическая.

Глава X. Государственное и административное устройство	154
--	-----

Глава XI. Очеркъ положенія статистики въ Японіи	157
---	-----

Глава XII. Населеніе.

Численность и плотность	162
Размѣщеніе	165
Составъ по полу и возрасту	170
Составъ по сословіямъ и роду занятій	171
Племенной составъ	172
1) Иностранцы	173
2) Японцы	—
Народное просвѣщеніе	179
Религія	186
Движеніе населенія	187
Заключеніе	198

Глава XIII. Земледѣліе.

Обработанная поверхность	195
Пищевая площадь	196
Фуражныя средства	207
Чай	—
Шелковица	208
Хлопокъ, рапсъ, табакъ, конопля, индиго	209
Заключеніе	—

Глава XIV. Скотоводство и коневодство	211
---	-----

Глава XV. Рыболовство	215
---------------------------------	-----

Глава XVI. Горнозаводская промышленность	220
--	-----

Глава XVII. Обрабатывающая промышленность	230
---	-----

Глава XVIII. Торговля.

Очеркъ развитія торговой дѣятельности	239
Внѣшняя торговля по предметамъ ввоза и вывоза	241
" " по портамъ	245
" " по странамъ	—

Глава XIX. Сухопутные пути сообщения.

Обыкновенныя дороги	251
Железныя дороги	252
Устройство и провозоспособность дорогъ	254
Свѣдѣнія о главныхъ рельсовыхъ путяхъ отдѣльныхъ острововъ	257
Телеграфная сеть	262

Глава XX. Морское судоходство.

Общій ходъ развитія японскаго морскаго судоходства	263
Развитіе торговаго флота со временъ реставраціи	265
Современный паровой торговый флотъ	266
Парусныя суда	269
Содѣйствіе торговаго флота военному	—
Судостроеніе казенное и частное	270

Глава XXI. Финансы 272

Вооруженныя силы.

Глава XXII. Военный флотъ.

Число судовъ	283
Распределеніе судовъ	284
Личный составъ флота и его служба	285
Вооруженіе	286

Глава XXIII. Армія.

Возникновеніе и постепенный ростъ японской арміи	287
Современная организація и числительность арміи	289
Числительность арміи по родамъ оружія и назначенію	292
Комплектованіе	294
Участіе населенія въ пополненіи и содержаніи арміи	296
Дислокація	297
Мобилизація	299
Сосредоточеніе къ побережью	300

ПРИЛОЖЕНІЯ:

I. Японскія колоніи. Формоза и Пескадоры.

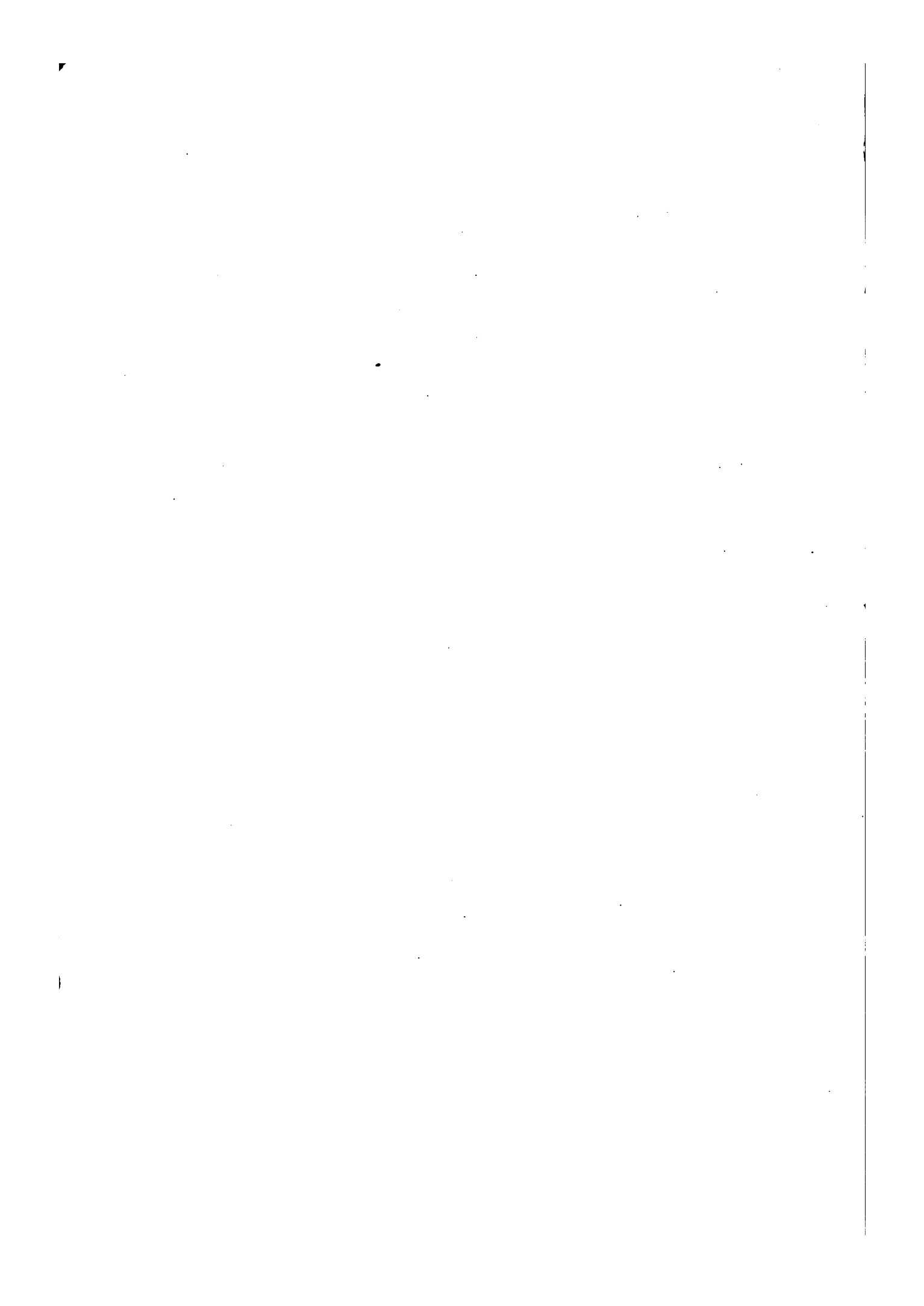
Географическое положеніе и площадь Формозы	309
Берега	—
1) Сѣверный участокъ	310
2) Восточный "	—
3) Западный "	311
Поверхность	312
Рѣки	314
Пескадорскіе острова	315
Климатъ	316
Населеніе колоніи и его дѣятельность	—
Администрація и финансы	320

II. Статистическія таблицы.

№ № 1—20. Пространство и населеніе	325—337
№ № 21—24. Административныя свѣдѣнія	337—339
№ № 25—33. Земледѣліе	340—345
№ № 34—36. Скотоводство	345—346
№ 37. Коневодство	347
№ 38. Рыболовство	—
№ 39. Горнозаводская промышленность	348
№ № 40— 54. Обрабатывающая промышленность	349—355
№ № 55— 89. Торговля	356—382
№ № 90— 92. Сухопутные пути сообщенія	383—385
№ № 93—100. Морское судоходство	386—389
№ № 101—110. Финансы	390—402
№ № 111—115. Армія	402—406
№ 116. Климатъ	407

III. Перечень источниковъ	409
--	------------

Карта.



Съ сооруже́нїемъ на средства Россіи желѣзной дороги къ Тихому океану, передачей намъ Квантуна и вынужденнымъ обстоятельствами вступленіемъ русскихъ войскъ на китайскую территорию, Восточная Азія заняла значительное мѣсто въ русской жизни. Вмѣстѣ съ тѣмъ привлекла къ себѣ серьезное вниманіе и Японія, какъ одинъ изъ главныхъ факторовъ военно-политическаго положенія на Дальнемъ Востокаѣ. Интересъ къ этой странѣ, уже возбужденный военными успѣхами 1894—95 г.г., усилился; дѣятельность ея стала предметомъ болѣе внимательнаго наблюденія. Но изученіе Японской имперіи, особенно въ военномъ, теперь наиболѣе интересующемъ всѣхъ отношеніи, встрѣчало существенныя трудности. Современная литература, русская и иностранная, представлялась для этого далеко не полной, какъ то можно усмотрѣть изъ помѣщеннаго ниже, въ введеніи, краткаго критическаго очерка. Настоящій трудъ по военной географіи и статистикѣ Японіи является опытомъ восполненія существующаго пробѣла, насколько то возможно, при тѣхъ источникахъ, которыми можно было для этого располагать.

Цѣль труда—изслѣдованіе элементовъ, составляющихъ силу и слабость этой державы въ военномъ отношеніи. Большія затрудненія встрѣтились на пути къ осуществленію этой цѣли. Главнѣйшее изъ нихъ заключалось въ общей скудости матеріала и недостаткѣ тѣхъ подробныхъ данныхъ, которыя необходимы, особенно при военно-географическомъ изслѣдованіи страны, и которыя всегда имѣются подъ рукою при изученіи вѣроятныхъ европейскихъ театровъ военныхъ дѣйствій. Немало затрудняла и необходимость составленія попутно карты, такъ какъ существующія русскія изданія являлись недостаточно полными.

Настоящій трудъ состоитъ изъ частей географической и статистической и заключается отдѣломъ о вооруженныхъ силахъ; въ началѣ, въ главѣ 1-й, помѣщенъ историческій очеркъ. При изученіи такой мало извѣстной страны, какъ Японія, признано не только не лишнимъ, но и необходимымъ ознакомить въ общихъ чертахъ съ исторіей образованія и развитія государства, особенно съ исторіей сношеній

его съ Россіей; тѣмъ болѣе, что это способствуетъ уясненію и современнаго положенія.

Въ части географической изъ общаго описанія выдѣлены и разсмотрѣны особо, въ началѣ, берега Японіи и воды ихъ омывающія. Такой порядокъ описанія принятъ въ виду того, что морское положеніе является главною военно-географическою данною Японіи, и иначе, при разсмотрѣніи береговъ въ составѣ всей территоріи, по областямъ, особенности этого морского положенія сгладились бы, потеряли бы въ рельефности. Наконецъ, съ точки зрѣнія вѣроятныхъ и возможныхъ военныхъ дѣйствій представлялось желательнымъ выдѣлить особо и остановиться подробно, мѣстами до степени рекогносцировки, на изученіи побережья, въ отличіе отъ описанія остальной территоріи, менѣе интересной въ военномъ отношеніи.

Въ статистической части, при изслѣдованіи различныхъ отраслей народной дѣятельности, имѣлось въ виду, насколько позволяли имѣющіяся свѣдѣнія, дать о каждой возможно полное представленіе, въ предѣлахъ требованій, которыя могутъ быть предъявлены военно-статистическому труду.

Части этой предпосылается очеркъ положенія, въ которомъ находится статистическая дѣятельность Японіи. Изъ него можно усмотрѣть, что таковая хотя и существуетъ въ Японіи издавна, но систематизація статистическихъ наблюденій, обработка ихъ и изданіе въ формѣ болѣе или менѣе доступной изученію началось лишь недавно. Поэтому и настоящее изслѣдованіе можетъ охватывать лишь короткіе и неравные періоды, въ зависимости отъ указаннаго характера статистическихъ данныхъ.

Что касается вооруженныхъ силъ, то должно имѣть въ виду, что здѣсь сообщаются только доступныя каждому военному свѣдѣнія объ арміи и флотѣ и излагаются только тѣ соображенія, которыя могутъ быть сдѣланы на основаніи этихъ данныхъ. Соображенія эти принадлежатъ лично автору. Послѣдній считаетъ нужнымъ заявить объ этомъ и указать, что содѣйствіе Главнаго Штаба, благодаря которому настоящій трудъ, задуманный и начатый въ 1901 г., появляется нынѣ въ печати, выразилось лишь въ матеріальной сторонѣ изданія.

Н. Б.



By agreement of the parties...

THIS AGREEMENT...

IN WITNESS WHEREOF...

SIGNED AND DELIVERED...

ATTEST:

...

болѣе подробную изъ появившихся въ Европѣ. Не останавливаясь на менѣе интересныхъ и на періодическихъ изданіяхъ (Petermann's Mittheilungen, Monatschrift für Orient, Mittheilungen der deutschen Gesellschaft für Natur und Völkerkunde Ostasiens, и пр.), скажемъ лишь, что и сами японцы предпочтительно избрали нѣмецкій языкъ для ознакомленія Европы съ своей родиной, напримѣръ, Токузо Фукуда, напечатавшій: „Die gesellschaftliche und wirthschaftliche Entwicklung in Japan“, очеркъ развитія японской государственности, нѣсколько излишне примѣненный къ европейскимъ воззрѣніямъ; Рокуго Гото, писавшій о судоходствѣ, и др.; наконецъ, по нѣмецки и въ Берлинѣ издается японцами журналъ: „Ost-Asien“, со свѣдѣніями политическаго и экономическаго характера.

Англичане, по количеству не менѣе нѣмцевъ писавшіе о Японіи, въ своихъ трудахъ являются практиками и популяризаторами, отвѣчая на требованія минуты; напр. „Japan and its trade“ Morris'a, появившееся одновременно съ новыми торговыми договорами; „Our new ally“ Stead'a. Серьезный современный интересъ представляетъ книга Кёрсона, нынѣ вице-короля Индіи и, слѣдовательно, одного изъ главныхъ руководителей англійской восточной политики, „Problems of the Far East“ (политическій этюдъ). Затѣмъ нѣсколько туристовъ издали свои впечатлѣнія, среди которыхъ часто попадаются интересныя географическія или статистическія замѣтки (книги Bird, Weston'a). Кромѣ того, англичане писали по исторіи реставраціи микадо (Adams, Alcock). Совершенно необходимы для изученія Японіи слѣдующія англійскія изданія: Chamberlain'a „Things Japanese“, представляющее нѣчто въ родѣ краткой энциклопедіи, гдѣ въ живой и остроумной формѣ даются отвѣты на разные вопросы японской исторіи и дѣйствительности, и путеводители Сатой (Satow) и Муррея (Murray); послѣдній выходитъ ежегодно и за 1897 годъ существуетъ въ русской передѣлкѣ Лубенцова. Особнякомъ стоитъ, по своей спеціальности, но также необходима англійская лодія: „China Sea Directory“, по полнотѣ единственное въ мірѣ собраніе гидрографическихъ и частью географическихъ данныхъ о Тихомъ океанѣ и его частяхъ, съ превосходными морскими картами. На англійскомъ языкѣ изданы японцами карты: „Geological Survey of Japan“ ($\frac{1}{400,000}$) и „Map of Japan“ ($\frac{1}{1,000,000}$), уступающія однако атласу Гассенштейна. Изъ періодическихъ же изданій на англійскомъ языкѣ слѣдуетъ отмѣтить: „Transactions of the Asiatic Society of Japan“ (Извѣстія Японскаго общества Востоковѣдѣнія), гдѣ встрѣчаются статьи по филологіи, исторіи и географіи Японіи, преимущественно англійскихъ ученыхъ.

Что касается французской литературы, то въ военно-географическомъ отношеніи заслуживаетъ вниманія трудъ капитана de Villaret, бывшаго инструкторомъ въ Японіи, „Dai-Nippon“, относящійся къ 80-мъ годамъ. Bousquet въ объемистомъ трудѣ: „Le Japon de nos jours et les échelles de l'extrême Orient“, 1877 г., даетъ только нѣкоторыя историческія и географическія свѣдѣнія, преимущественно путевыя впечат-

лѣнія; книга Fraissinet „Le Japon“ имѣетъ историческое значеніе. Экономическое же положеніе современной Японіи изъ французовъ затрагивалъ лишь Legoу-Beaulieu.

Если мы обратимся теперь къ русской литературѣ, то должны замѣтить, что она значительно бѣднѣе предыдущихъ и притомъ частью переводная. Послѣ „Записокъ лейтенанта Головина въ плѣну у японцевъ“, нѣсколькихъ статей въ Морскомъ и Военномъ Сборникахъ и въ изданіяхъ Императорскаго Географическаго Общества, первымъ пълнымъ трудомъ о Японіи были „Очерки Японіи“ покойнаго Венюкова, 1869 г., представляющіе изложеніе исторіи и быта японцевъ и ихъ отношеній къ Европѣ, и его же „Обозрѣніе Японскаго архипелага“¹⁾. Назовемъ затѣмъ „Очеркъ исторіи Японіи“ Костылева, содержащій изложеніе однихъ фактовъ японской исторіи, неудобное для пользованія, въ виду отсутствія серьезной критической оцѣнки²⁾; двѣ книги профессора Краснова, командированнаго въ Японію для изученія земледѣлія и затронувшаго попутно бытъ, климатъ и пр.: „Чайные округи, вып. I, Японія“ и „Острова Дальняго Востока“. Экономическаго положенія коснулся болѣе серьезно лишь Позднѣвъ въ своей интересной брошюрѣ: „Настоящее и будущее Японіи, по взглядамъ европейской литературы“, гдѣ онъ сопоставляетъ мнѣнія за и противъ Японіи и склоняется въ пользу первыхъ. Наконецъ, необходимо упомянуть „Прогрессирующую Японію“ Пеликана, живой очеркъ внѣшней и внутренней политики Японіи, отличающійся, однако, слишкомъ одностороннимъ, анти-японскимъ направленіемъ. Если къ этому прибавить статьи въ „Военномъ Сборникѣ“ (Венюкова и болѣе современныхъ и полныя барона Тизенгаузена), газетныя замѣтки и корреспонденціи, причемъ основной темой послѣднихъ до 1894 г. являлось дружелюбіе къ намъ и миролюбіе Японіи, а за слѣдующія 5—6 лѣтъ ея неудовлетворительное финансовое положеніе, а отсюда слѣдствіе—слабость и опасность для сосѣдей, то мы подведемъ итогъ всему, что появилось (до 1902 г.) достойнаго вниманія и доступнаго для пользованія о Японіи на русскомъ языкѣ.

Настоящій краткій очеркъ былъ бы не полонъ, если не сказать объ изданіяхъ на японскомъ языкѣ или на японскомъ съ иностраннымъ переводомъ. Во главѣ ихъ стоитъ полу-японскій, полу-французскій „Resumé statistique“, свѣдѣнія котораго не представляютъ такой стройной системы, допускающей всестороннюю обработку, какъ соответствующіе европейскіе ежегодники. Затѣмъ назовемъ полу-англійскіе „Annual returns of trade“ (по торговлѣ) и „List of merchant vessels“. Изъ чисто японскихъ книгъ мы могли пользоваться лишь простѣйшими

¹⁾ Последнее, изданное въ 1871 г., представляетъ первый опытъ совокупнаго изложенія географическихъ и статистическихъ свѣдѣній по Японіи на русскомъ языкѣ. Размѣры книги не велики: 2 выпуска in 8°, около 100 стр. каждый. Значительная часть отведена быту.

²⁾ Существуетъ также „Исторія Японіи“ Горлова, 1835 г., интересная лишь для библиографовъ.

изданиями справочнаго характера и картографическимъ матеріаломъ: желѣзнодорожной картой и военно-топографической (въ масштабѣ $\frac{1}{200.000}$).

Безъ сомнѣнія, растущій интересъ къ Дальнему Востоку и распространеніе въ Россіи знанія японскаго языка, чему починъ уже положенъ¹⁾, дасть въ будущемъ русскимъ военнымъ возможность непосредственнаго ознакомленія съ нарождающеюся географической и статистической литературой Японіи и позволить имъ пополнить тѣ пробѣлы въ свѣдѣніяхъ объ этой странѣ, которые до того времени неизбѣжны.



¹⁾ Восточнымъ институтомъ во Владивостокѣ и Обществомъ Востоковѣдѣнія въ Петербургѣ.

ГЛАВА I.

ОЧЕРКЪ ИСТОРИИ ЯПОНИИ.

Общій ходъ развитія государственности и сношеній съ иностранцами.

Японская имперія, „Дай-Нипонъ“, ¹⁾ заканчиваетъ 26-е столѣтіе своего историческаго существованія.

Японская лѣтопись, она же и священная исторія японцевъ, приписываетъ своей странѣ и ея правителямъ божественное происхожденіе. Богъ Изнаги, происшедшій отъ Небеснаго Разума, ударилъ копьемъ въ море и изъ капель, упавшихъ съ копья, образовались 8 острововъ Старой Японіи: Хондо, Кіу-Сіу, Сикоку, Садо, Цусима, Оки, Идз и Аваджи. На послѣднемъ, земномъ раю японцевъ, поселился Изнаги съ богиней Изанами. Дочь ихъ, богиня солнца Аматерасу О-ми-Ками или Тенто-Дай-Дзинъ (по китайскому произношенію), дала начало поколѣнію полубоговъ, одного изъ которыхъ, Ниниги-Номикото, она послала править Японіей. Ниниги поселился на островѣ Кіу-Сіу, гдѣ близъ Сендая показывается паломникамъ его гробница. Отъ преемника его, Джиму-Тенно, (660—585 г. до Р. Хр.) ведетъ начало царствующая Японская династія и начинается историческая эра Японіи ²⁾.

Власть Джиму-Тенно первоначально распространялась лишь на племя *ямато* (Внуки Неба), по всей вѣроятности, туранскаго происхожденія, занимавшее часть острова Кіу-Сіу. Въ 663 г. до Р. Хр. Джиму со своими сородичами, стремясь къ завоеваніямъ, вышелъ на судахъ изъ бухты Мимидзу (въ провинціи Хіуга) и послѣ трехлѣтнихъ скви-

¹⁾ Названіемъ „Нипонъ“, подъ которымъ обыкновенно подразумѣвается европейцами лишь одинъ главный островъ Японскаго архипелага, японцы обозначаютъ всю свою страну. Оно является среднимъ между китайскимъ произношеніемъ (Дзи-Пан-Ку) и японскимъ (Нитсу-Хонъ, сокращенное Нихонъ) іероглифамъ, означающихъ буквально „Солнца восходящаго страна“, иначе „Восточная страна“—по отношенію къ Китаю. „Дай“—значитъ „Великая“. Chamberlain, „Things Japanese“. 2-е изд., стр. 227, и Rein „Japan nach Reisen und Studien“. T. I, стр. 4.

²⁾ Въ дѣйствительности еще 3—4 вѣка исторія Японіи носитъ легендарный характеръ. См. Aston „Early Japanese History“ въ „Transactions of the Asiatic society of Japan“, т. XVI, ч. I.

таній основался въ странѣ къ востоку отъ залива Идзуми, называемой и теперь Ямато.

Первобытными обитателями Нипона или главнаго острова былъ народъ, называемый въ лѣтописяхъ „емиши“, близкій айносамъ, современнымъ обитателямъ о. Иезо. Въ борьбѣ съ емиши, постепенно оттѣснявшимися къ сѣверу, а также съ нѣкоторыми родственными ямато племенами, жившими въ юго-западной части Нипона и на западѣ Кіу-Сіу, и прошли первый періодъ японской исторіи.

Въ половинѣ 2-го вѣка по Р. Хр. сѣверная граница Японскаго государства доходила уже до линіи, обозначаемой нынѣ г.г. Сендай-Ніигата (38 пар. с. ш.). Въ эту эпоху бытъ ямато и большинства племенъ, населявшихъ Японію, былъ патріархальный; глава рода (уджи) пользовался неограниченной властью и повиновался микадо или тенно¹⁾ лишь, какъ главѣ старшаго (по происхожденію отъ боговъ) рода. Микадо являлся верховнымъ вождемъ, судьей, посредникомъ между родами ямато и ихъ божественной прародительницей, богиней солнца, хранителемъ символическаго зеркала и меча, полученныхъ его предками отъ богини²⁾.

Главнымъ занятіемъ жителей были рыболовство и охота, земледѣліе, въ видѣ воздѣлыванія риса. Земля принадлежала роду. При микадо Суджинѣ (97—70 г.г. до Р. Хр.) впервые приступлено къ искусственному орошенію рисовыхъ полей. При немъ же завязались сношенія съ Кореей.

Черезъ 200 лѣтъ, при Жинго, вдовѣ 14-го микадо, былъ предпринятъ походъ въ эту послѣднюю страну. Послѣдствіемъ этого похода было обращеніе трехъ корейскихъ княжествъ, южнѣе р. Тайдонгана, въ данниковъ Японіи³⁾. Дань эта, хотя съ годами и прекратившаяся, послужила къ установленію со стороны японцевъ политики вмѣшательства во внутреннія дѣла этого сосѣдняго государства.

Корея явилась тѣмъ мостомъ, по которому съ материка постепенно перешли на Японскій архипелагъ китайская цивилизація и культура, китайскія вѣрованія—буддизмъ и конфуціанство, китайскія письмена, литература, культурныя растенія, домашнія животныя, ремесла и искусства.

Наконецъ, значительное число плѣнных⁴⁾, захваченныхъ во время разныхъ экспедицій въ Корею, и многочисленные корейскіе переселенцы

¹⁾ Микадо буквально значитъ Высокая Дверь, т. е. то же, что Высокая Porta, Порогъ Счастья. Тенно-Небесный Царь. Chamberlain „Things Japanese“, стр. 291.

²⁾ Это символическое зеркало хранилось сначала во дворцѣ микадо, затѣмъ въ первые годы нашей эры перемѣщено въ храмъ Богини Солнца въ г. Ямада, на берегу залива Овари, куда и до сего времени стекается много паломниковъ. См. „Mittra's Handbook for travellers in Japan“, изд. 1901 г., стр. 307.

³⁾ Въ устьѣ которой стоитъ нынѣ г. Пенъянъ; сѣвернѣе шли китайскія владѣнія. Цитир. соч. Rein. т. I, стр. 246.

⁴⁾ Сынъ Жинго, 15-й микадо, Оджинъ или Оцзинъ, (въ IX стол. по Р. Хр.), обоготворенный подъ именемъ Хатшимана, покровителя военнаго дѣла и военныхъ, воспользовался плѣнными для проведенія обширной сѣти оросительныхъ каналовъ. Костылевъ „Очеркъ исторіи Японіи“, стр. 29.

ленцы, гонимые междоусобіями изъ своей страны, расселившись по всему архипелагу, способствовали образованію изъ ямато современныхъ намъ японцевъ.

Распространеніе буддизма въ Японіи относится къ концу VI столѣтія по Р. Хр. Ученіе Будды нашло въ Японіи многочисленныхъ послѣдователей, начиная съ микадо и его близкихъ, и произвело существенный переворотъ въ міровоззрѣніи, бытѣ и правахъ японцевъ.

До того родъ совершенно поглощалъ отдѣльную личность. Ученіе Будды, напротивъ того, обращалось къ личности каждаго въ отдѣльности, обѣщая будущую жизнь, степень участія и счастья въ которой зависѣло отъ личныхъ заслугъ и степени вѣры каждаго. Такимъ образомъ, возрасло значеніе личности, индивидуальныхъ качествъ, достоинствъ и наклонностей каждаго.

Въ значительной части населенія наклонности эти были воинственныя. Ихъ выработала постоянная вооруженная борьба съ айносами и другими аборигенами страны, войны съ Кореей. Образовался многочисленный классъ военныхъ, на которыхъ земледѣльческій и торговый классы смотрѣли со страхомъ и почтеніемъ.

Между тѣмъ микадо все болѣе и болѣе удалялись, по примѣру китайскаго двора, отъ дѣлъ и, обособляясь отъ народа, стали вести замкнутую жизнь среди своихъ родственниковъ и придворныхъ — „куге“, начальствованіе войсками поручать генераламъ, „сіогунамъ“, управленіе страной правителямъ провинцій, въ каковыхъ постепенно обратились главы родовъ.

Ослабленіемъ узъ, связывавшихъ членовъ рода, воспользовался микадо Тенши для измѣненія государственнаго строя въ духѣ китайской неограниченной монархіи, гдѣ каждый подданный непосредственно и въ равной степени зависитъ отъ монарха. Законы, составленные при немъ, извѣстны въ той формѣ, въ которой они были обнародованы въ IX-мъ столѣтіи, подъ именемъ кодекса Тайхо-Ріо¹⁾. Они затрогивали въ полномъ объемѣ всѣ отрасли государственной жизни, начиная отъ религіи и до деталей земельного устройства. Между прочимъ, законами устанавливался взглядъ на землю, какъ на собственность микадо, передавашаго подданнымъ лишь право пользованія извѣстнымъ ея количествомъ.

Уже въ то время земля, удобная для обработки, цѣнилась и была на учетѣ. Были установлены душевой надѣлъ рисовыхъ полей по нормѣ, не превышавшей современную, шелковичныхъ и лаковыхъ деревьевъ, періодическіе передѣлы.

Законы эти соблюдались, пока императорская власть находилась въ твердыхъ рукахъ. Но чѣмъ болѣе усваивалось японцами буддійское ученіе, тѣмъ болѣе стремленіе погрузиться въ Нирвану, достичь при

¹⁾ Tokuzo Fukuda „Die gesellschaftliche und wirthschaftliche Entwicklung in Japan“, стр. 38.

помощи созерцательной жизни блаженства, стало отдавать микадо отъ дѣлъ государства, приводить ихъ въ мысли объ отреченіи еще въ зрѣломъ возрастѣ отъ императорской власти. Отрекаясь, они возлагали бремя правленія на малолѣтнихъ своихъ наслѣдниковъ¹⁾. Такимъ образомъ, центральная власть должна была естественно перейти въ руки регентовъ, приближенныхъ сановниковъ, среди которыхъ первое мѣсто заняла фамилія Фудзивара.

Члены этой семьи въ теченіе 200 лѣтъ (946—1156) были дѣйствительными правителями Японіи. Періодъ этотъ былъ временемъ разцвѣта литературы, искусствъ и образованности, центромъ которой былъ Кіото, избранный резиденціей императоровъ. Но и Фудзивара постепенно удалялись отъ дѣлъ и особенно отъ военнаго дѣла, предоставляя начальствованіе войсками членамъ другихъ фамилій. Образованность и дѣятельность ихъ были чужды народу; языкомъ центральной администраціи былъ витайскій, массѣ непонятный. Все это болѣе и болѣе передавало власть въ руки мѣстныхъ властей, правителей провинцій и ихъ приближенныхъ, которые стали смотрѣть на управляемые ими области, какъ на свою собственность. Получаемые доходы они начали обращать на содержаніе воиновъ, самураевъ, числомъ которыхъ опредѣлялось значеніе и степень могущества каждаго правителя. Постепенно, при помощи воиновъ, ставя земледѣльцевъ въ зависимыя къ себѣ отношенія, они увеличили свои земли въ огромныхъ размѣрахъ. Такъ, дому Тайра принадлежала въ концѣ 12-го вѣка половина всѣхъ обработанныхъ земель въ Японіи²⁾.

Время съ 931 по 1131 г. было самымъ печальнымъ въ исторіи Японіи. Территоріальные владѣтели находились въ постоянной враждѣ между собой. Страна пришла въ состояніе анархіи. Фактическое управленіе имперіей переходило изъ рукъ въ руки. Только въ концѣ XII-го вѣка оно на время утвердилось за фамиліей Минамото, въ лицѣ Ёритомо. Ёритомо основался въ Камакурѣ (на берегахъ залива Сагами - Ура), гдѣ окружилъ себя многочисленными и преданными войнами.

Въ 1182 г. онъ занялъ своими войсками Кіото, въ 1185 г. разбилъ феодаловъ въ морскомъ сраженіи при Данно - Ура и сдѣлался полновластнымъ распорядителемъ судебъ Японіи. Въ 1190 году Ёритомо получилъ званіе *сіюгуна*, „покоряющаго варваровъ военачальника“, иначе говоря, генералиссимуса, и такимъ образомъ, установилась окончательно та форма правленія, которую прекратила въ Японіи лишь революція 1867 г.: теоретически микадо продолжалъ быть единоличнымъ главою государства, (такъ же какъ въ Римѣ временъ имперіи теоретически продолжала существовать республика), но въ дѣйствительности полновластнымъ правителемъ государства былъ сіюгунъ³⁾.

¹⁾ Пеликанъ „Прогрессирующая Японія“, стр. 27.

²⁾ Цитир. выше Fukuda, стр. 86.

³⁾ Rathgen. „Japans Volkswirtschaft und Staatshaushalt“, 23 стр.

Ближайшіе преемники Йоритомо, умершаго въ 1194 г., оказались однако не въ силахъ удержать въ своихъ рукахъ управление страной; оно перешло въ свою очередь къ шикунамъ или кванреямъ, такъ сказать, сіогунамъ при сіогунахъ.

Такимъ образомъ, въ теченіе около 100 лѣтъ за сіогуновъ управлялъ Японіей домъ Ходжо или Ходзіо. Правленіе Ходжо ознаменовано попыткой монголовъ покорить себѣ Японію. Основатель Монгольской династіи китайскихъ императоровъ, Кублай-ханъ, послѣ нѣсколькихъ попытокъ привести Японію къ добровольному подчиненію („такъ какъ Конфуцій говоритъ, что всѣ народы должны составить одну семью“, писалъ онъ японцамъ)¹⁾, рѣшилъ достигнуть того же силой оружія. Подготовка была продолжительна. Первоначально китайскимъ флотомъ произведена была (въ 1274 г.) развѣдка, отчасти демонстрація, у японскихъ береговъ. И только въ 1281 г. Кублай-ханъ собралъ огромный флотъ, свыше 3.500 судовъ (джонокъ), на которыхъ 100 тыс. человекъ должны были быть переброшены на берега Японіи. Флотъ былъ разбѣянъ бурей въ Корейскомъ проливѣ, а остатки войскъ, высаженные на берегъ, истреблены японцами (на с.-з. Кіу-Сіу и на Цусимѣ).

Между тѣмъ, внутри страны была неурядица; отдѣльные феодалы спорили изъ за власти съ Ходжо и даже сами микадо (въ лицѣ микадо Годайго) пытались возратить себѣ утраченное вліяніе на дѣла, но неудачно. Наконецъ, въ половинѣ XIV столѣтія сіогунатъ было окончательно возстановленъ домомъ Ашикага. Періодъ пребыванія у власти Ашикага, управлявшихъ страной до конца XVI столѣтія, былъ ознаменованъ смутами и междоусобіями, коснувшимися даже императорской семьи: такъ, одно время (около полустолѣтія) было два императора, — одинъ на сѣверѣ и другой на югѣ. Эпоха эта замѣчательна упадкомъ промышленности, торговли, совершеннымъ прекращеніемъ чеканки японской монеты, замѣнявшейся отливаемыми въ Китаѣ деньгами.

Изъ этого состоянія хаоса Японія была выведена лишь во второй половинѣ XVI столѣтія, благодаря талантамъ и энергіи трехъ лицъ: Нобунага, потомка фамиліи Тайра, Іейясу и Хидейоши.

Нобунага²⁾, бывшій довѣреннымъ военачальникомъ у послѣдняго сіогуна изъ рода Ашикага, свергъ его и сосредоточилъ въ своихъ рукахъ правительственную власть. Ему пришлось выдержать вооруженную борьбу съ феодалами, сдѣлавшимися за 2 вѣка смуть почти независимыми отъ центральной власти, и съ буддійскимъ духовенствомъ, владѣвшимъ огромными помѣстьями и доходами. Борьба была успѣшна, но неокончательна. Только преемнику его власти, бывшему слугѣ его, затѣмъ сподвижнику, Хидейоши или Тайко-Сама, удалось принудить

¹⁾ Fraissinet. „Le Japon“, ч. I, стр. 117.

²⁾ Современникъ Іоанна Грознаго, Нобунага умеръ въ 1582 году.

и тѣхъ и другихъ къ повиновенію. Послѣ многихъ вѣковъ междоусобій въ странѣ установилось спокойствіе.

Но дайміосы (феодалы) и самураи не могли быть довольны новымъ порядкомъ вещей. Во избѣжаніе новыхъ смуть Хидейоши рѣшилъ дать этому неспокойному элементу другое направленіе. Онъ возобновилъ требованіе уплаты Кореей дани, наложенной еще императрицей Жинго, и, получивъ отказъ, перебросилъ въ 1594 году на Корейскій полуостровъ 150 тысячную армію¹⁾. Корея была почти окончательно завоевана и японцы мечтали уже перенести войну въ предѣлы Китая, когда внезапная смерть Тайко-Сама заставила вернуть войска обратно. Послѣ Хидейоши власть перешла къ одному изъ его генераловъ, Іейясу, изъ рода Токугава, отрасли ранѣе упоминавшагося дома Минамото. Іейясу основался въ Еддо (нынѣ Токио), въ провинціи Кванто, разбилъ на голову своихъ противниковъ и въ 1603 году былъ утвержденъ микадо въ званіи *сей-тай-сіюгуна*, сохранившемся въ его родѣ до 1868 года.

Оставивъ на время изложеніе дѣятельности Іейясу, обратимся къ событію, которое дало новое направленіе жизни Японіи, а именно: появленію европейцевъ въ „Странѣ Восходящаго Солнца“.

Существованіе Японскаго архипелага до временъ Марко-Поло оставалось неизвѣстнымъ европейцамъ. Знаменитый венеціанскій путешественникъ, проникнувъ въ глубь Монголіи, достигъ вмѣстѣ съ побѣдоносными полчищами Кублай-хана, основателя Монгольской династіи богдыхановъ, Внутренняго Китая²⁾. Здѣсь, въ 1295 году, Марко-Поло впервые отъ китайцевъ узналъ, что на востокѣ есть большой островъ, и въ описаніи своихъ путешествій помѣстилъ слѣдующія собранныя имъ свѣдѣнія о Нипопѣ: „Дзипангу — островъ, лежащій къ востоку (отъ Китая) въ открытомъ морѣ, въ 1500 (?) миляхъ отъ берега. Онъ очень великъ, жители имѣютъ свѣтлую кожу, изысканы въ обращеніи. Это смѣлое племя, исповѣдующее язычество и независимое отъ другихъ государствъ. На этомъ островѣ золото находится въ изобиліи. Это происходитъ отъ того, что никто изъ жителей не оставляетъ предѣловъ своей страны и что никогда островъ не посѣщался торговцами съ материка. Поэтому у жителей столько золота, что, если сказать, никто не повѣритъ. Дворецъ государя острова весьма великъ и крытъ золотомъ, подобно тому, какъ въ Венеціи

¹⁾ Цифра, очевидно, преувеличена летописцами. Для перевозки японской арміи каждый феодалъ, владѣвшій участкомъ побережья, долженъ былъ снарядить нѣсколько джонокъ; селенія рыболововъ выставили людей для формированія судовыхъ экипажей. Мѣстомъ посадки была избрана бухта Карацу на с.-з. Кіу-Сіу, высадка произведена близъ Фузана. Предѣломъ наступленія японцевъ былъ г. Пенъянъ, близъ котораго они столкнулись съ китайскимъ отрядомъ, посланнымъ губернаторомъ Ляодуна на помощь корейцамъ. См. ст. Aston'a „Hideyoschi's invasion of Korea“ въ цитир. „Transactions“, т. VI, стр. 227.

²⁾ Именно города Си-ан-фу, гдѣ была столица Кублая и недавно, въ 1900 и 1901 г. г., временно пребывалъ китайскій дворъ.

кроютъ свинцомъ, полы также усыпаны золотомъ на 2 пальца толщиной, имъ же украшены стѣны и окна. Цѣнность дворца не поддается исчисленію. Островъ производитъ также жемчугъ большого размѣра. Кромѣ того находятъ много драгоценныхъ камней¹⁾.

Этой басней о сказочныхъ богатствахъ Японіи и ограничивались долгое время свѣдѣнія о ней европейцевъ.

Только 3 столѣтія спустя португальцами было положено начало непосредственнымъ сношеніямъ съ японцами.

Въ XVI столѣтіи Португалія была сильной морской державой и приобрѣла осѣдлость въ Индіи и Китаѣ, гдѣ процвѣтали колоніи ея—Гоа и Макао. Въ 1542-мъ году²⁾ судно, на которомъ находились португалецъ Мендосъ-Пинто съ товарищами и нѣсколько китайцевъ, было занесено бурей въ берегамъ острова Танегасима, южнѣ Кіу-Сіу. Жители встрѣтили португальцевъ привѣтливо. Также хорошо отнесся къ нимъ и князь Бунго, владѣнія котораго на островѣ Кіу-Сіу португальцы посѣтили въ слѣдующемъ году. Европейскія издѣлія, бывшія у португальцевъ, вызвали со стороны японцевъ проявленіе живѣйшаго любопытства, особенно огнестрѣльное оружіе. Японскіе оружейники немедленно принялись за изготовленіе послѣдняго³⁾.

Вернувшись въ Гоа, Пинто незамедлилъ вновь отправиться въ Японію, на этотъ разъ въ качествѣ купца. За нимъ послѣдовали другіе португальцы и въ числѣ ихъ „Апостолъ Индіи“, знаменитый ученикъ Лойоллы, Францискъ-Ксаверій. Пробывъ два года въ Японіи, съ 1549 по 1551 г., Ксаверій обратилъ значительное число жителей Кіу-Сіу въ христіанство. Самъ Нобунага, ведшій борьбу съ буддѣйскимъ духовенствомъ, поощрялъ вначалѣ проповѣдь католиковъ.

Черезъ 40 лѣтъ послѣ вступленія перваго европейца на японскую территорію, въ Японіи насчитывалось до 200 церквей и 600 тысячъ христіанъ, какъ въ высшихъ, такъ и въ низшихъ классахъ населенія. Въ Европу было послано князьями Кіу-Сіу посольство, посѣтившее папу Сикста V и Филиппа II. Въ началѣ XVII столѣтія число христіанъ доходило до 1 милліона⁴⁾. Какъ буддизмъ принесъ съ собою китайскую культуру, такъ и теперь, вмѣстѣ съ христіанствомъ, были занесены нѣкоторые новые виды искусствъ, ремеслъ и промышленности. Японцы стали строить суда по европейскому образцу, выдѣлывать огнестрѣльное оружіе, разводять табакъ. Фирадо (Хирато), у с.-з. береговъ Кіу-Сіу, и Нагасаки, гдѣ большинство населенія были

¹⁾ Переведено изъ цитир. выше Fraissinet. Въ концѣ 1902 года Р. И. Георг. Общ. издало русскій переводъ Марко-Поло, см. т. XXVI Записокъ.

²⁾ По большинству источниковъ, по нѣкоторымъ позднѣе, въ 1543—1545 г.г.

³⁾ Въ 1582 г. Хидейоши выигралъ сраженіе у Шигутаке, благодаря своимъ орудіямъ. Въ 1600 г., въ рѣшительномъ боѣ у Секигахара, близъ оз. Бива, между Іейясу и феодалами, дѣятельное участіе принимала артиллерія. Laugel „Restauration Impériale au Japon“, стр. 14.

⁴⁾ По цит. уже Fraissinet „Le Japon“. По Villaret „Dai-Nippon“, стр. 108, ихъ было 5 мил., что, очевидно, невѣрно.

христиане, сдѣлались главными торговыми центрами имперіи. Таковы были быстрые успѣхи въ Японіи католическаго запада, за которыми послѣдовала внезапная и рѣзкая реакція.

Очевидно, что воинствующій характеръ католицизма, при ближайшемъ ознакомленіи, былъ разгаданъ японскимъ правительствомъ. Впрочемъ, іезуиты, доминиканцы и францисканцы, освоившись въ Японіи, скоро потеряли свою первоначальную сдержанность, ссорились между собой, оскорбляли власти, проповѣдывали нетерпимость къ нехристианамъ. Португальскіе и испанскіе моряки, не стѣсняясь, высказывали, что монахи являются лишь авангардомъ, за которымъ появятся флотъ и войска.

Такимъ образомъ, дальнѣйшее распространеніе христианства могло вновь вызвать внутреннія смуты и, пожалуй, религіозныя войны. Вотъ почему, въ 1587 году, Хидейоши былъ изданъ указъ, которымъ „весь родъ португальцевъ, со всѣмъ, что имъ принадлежитъ“, изгонялся навсегда ¹⁾. Затѣмъ рядомъ указовъ воспрещалось японскимъ судамъ и японцамъ оставлять отечество или входить въ сношенія съ иностранцами; было воспрещено что либо покупать у иностранцевъ; были назначены награды за открытіе въ имперіи католическихъ священниковъ или христианъ—туземцевъ. Эдиктъ объ изгнаніи португальцевъ, однако, до 1597 года оставался одной угрозой и только въ этомъ послѣднемъ году, вслѣдствіе возобновившейся открыто проповѣди, начались первыя гоненія. Но къ полному искорененію христианства было приступлено лишь въ 1614 году. Гоненія продолжались непрерывно до 1637 года.

Дольше всего держался католицизмъ на сѣверо-западѣ Кіу-Сіу; но послѣдній оплотъ христианъ, укрѣпленный городъ Симабара, былъ взятъ и послѣдніе католики въ Нагасаки были сброшены въ море со скалы, называемой съ тѣхъ поръ европейцами Паппенбергъ. Однако, еще до половины XIX столѣтія власти испытывали искренность антихристианскихъ убѣжденій жителей Нагасаки, заставляя ихъ попираť священные для христианъ изображенія ²⁾.

Европейцы, впрочемъ, были не вполне изгнаны изъ предѣловъ Японіи. Въ 1600 году къ берегамъ того же княжества Бунго, гдѣ высадили Мендесъ-Пинто, присталъ потерпѣвшій аварію корабль Голландско—Индійской компаніи. Португальцы обнаружили враждебность къ „еретикамъ“ голландцамъ, но это только послужило послѣднимъ на пользу,

¹⁾ Нѣкоторые источники упоминаютъ о письмахъ японскихъ христианъ къ королю португальскому, перехваченныхъ соперниками португальцевъ, голландцами, и представленныхъ японскому правительству, и изъ которыхъ выяснилось будто бы существованіе христианскаго заговора противъ власти сіюгуновъ („Морской Сборникъ“ 1860 г. № 9, стр. 437). Впрочемъ, уже Нобунага, недовольный излишне рьяными мисіонерами, думалъ объ изгнаніи послѣдователей религіи „Намбаки“, т. е. „Храма южныхъ варваровъ“, см. ст. Gubbins'a въ „Transactions of the As. Socy of Japan“ т. VI, стр. 13.

²⁾ Въ первые договоры европейскихъ державъ съ японцами, въ 1850-хъ годахъ, включены были статьи о воспрещеніи впредь этого обряда.

при томъ предубѣжденіи, которое существовало противъ католиковъ. Экипажъ судна былъ перевезенъ въ резиденцію сіюгуна, гдѣ штурманъ корабля, англичанинъ Вильямъ Адамсъ, успѣлъ приобрести расположеніе послѣдняго, благодаря своимъ знаніямъ судостроенія и навигаціи ¹⁾). Когда въ 1609 году въ гавань Фирадо пришли 2 голландскихъ военныхъ судна, съ цѣлью перехватить португальскіе транспорты съ товарами, Адамсъ содѣйствовалъ представленію командировъ судовъ сіюгуну. Съ этого времени голландцы получили разрѣшеніе присылать къ берегамъ Японіи ежегодно одинъ-два корабля для обмѣна товаровъ. Въ 1617 году, однако, торговля ихъ была ограничена портами Хирадо и Нагасаки, а по изгнаніи португальцевъ, они заняли ихъ мѣсто на о. Децимѣ. Здѣсь, отдѣленные отъ города Нагасаки каналомъ, мостъ черезъ который охранялся японскимъ карауломъ, на пространствѣ всего около десятины, подъ строгимъ надзоромъ, и пребывали голландскіе купцы въ обстановкѣ, „болѣе похожей на тюрьму, чѣмъ на факторію“ ²⁾). Зато голландцы надолго сохранили за собою монополію торговли съ Японіей; такъ какъ, исключая торговаго обмѣна въ Децимѣ, черезъ посредство особыхъ чиновниковъ, всякія сношенія съ европейцами были воспрещены подъ страхомъ смерти.

Государственный строй имперіи при Токугавахъ, опредѣленный законами Іейясу, являлся завершеніемъ той системы устраненія отъ дѣлъ правленія дѣйствительнаго монарха, которая съ X вѣка составляла главную особенность внутренняго устройства Японской имперіи. Существо обязанностей микадо и сіюгуна опредѣлялось самимъ Іейясу такъ: „бѣдствіе въ какой либо провинціи должно быть приписано недостатку добродѣтели у микадо; если государство неспокойно, виноватъ сіюгунъ“ ³⁾). Такимъ образомъ микадо долженъ былъ только умиловив-

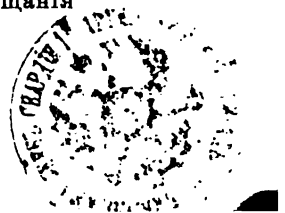
¹⁾ Rokugo Goto, „Japanische Seeschiffart“, стр. 12.

²⁾ „Въ таковой неволѣ“, пишетъ въ описаніи своего путешествія Кемпферъ, бывшій въ Японіи въ XVII столѣтіи, „мы должны были терпѣливо подчиняться многимъ унижительнымъ требованіямъ этихъ надменныхъ язычниковъ. Мы не смѣемъ праздновать воскресенья, ни другіе праздники; не смѣемъ пѣть псалмы, ни открыто молиться; не дерзаемъ никогда произносить имя Христа; не имѣемъ права держать у себя изображеніе Креста или какіе либо другіе символы христіанства. Кромѣ того, мы должны также постоянно исполнять многія другія постыдныя требованія, всегда возмутительныя для благородной души. И единственная причина, побуждающая голландцевъ терпѣливо сносить всѣ эти обиды, заключается лишь въ ихъ любви къ прибыли и къ драгоценнымъ рудамъ японскихъ горъ“.

„При всей угодливости, невозможно было вкратиться въ довѣріе и тѣсную дружбу у этого гордаго и недовѣрчиваго народа“.

Кемпферъ приписываетъ это недовѣріе активному участію, принятому голландцами въ осаду японцами Симабары. „Вслѣдствіе послушанія японскимъ властямъ голландцы удержались въ государствѣ, и дворъ измѣнилъ для нихъ свое намѣреніе не терпѣть ни въ какомъ случаѣ въ Японіи никого изъ христіанъ: но они приобрѣли тѣмъ не менѣе дурную славу у всѣхъ благомыслящихъ людей при дворѣ и вообще въ цѣломъ народѣ. Послѣдніе находили, что невозможно допустить благороднаго образа мыслей и искреннихъ добрыхъ намѣреній по отношенію къ чужому монарху у людей, показавшихъ такую готовность содѣйствовать истребленію тѣхъ, съ которыми они сами соглашались по крайней мѣрѣ въ основныя догматы религіи“.

³⁾ Костылевъ „Очеркъ исторіи Японіи“, стр. 346, статья 81-я завѣщанія Іейясу.



лять боговъ, все же бремя и заботы правленія возлагалъ на себя сiо-гунъ. Даири или правительственный органъ при микадо,—канцлеръ, вице-канцлеры, секретари, учрежденные еще въ VIII столѣтiи по китайскому образцу, продолжали существовать, но лишь номинально, въ видѣ придворныхъ должностей, замѣщавшихся „буге“. Какое либо проявленіе ихъ дѣятельности было стѣснено отсутствіемъ для того какихъ бы то ни было средствъ и полной изолированностью микадо отъ остального міра. Микадо не имѣлъ ни личныхъ доходовъ, ни помѣстій, но получалъ отъ сiогуна содержаніе, весьма умѣренное (около 9000 коку или 8000 четвертей риса) ¹⁾, и потому даже нерѣдко нуждался. Изолированность достигалась запрещеніемъ всѣмъ „буге“, или военному дворянству, рыцарству, посѣщать резиденцію микадо, и содержаніемъ въ Кіото гарнизона изъ войскъ сiогуна. Наконецъ, внутренняя жизнь двора, распредѣленіе времени микадо и буге, занятія и одежда, все было регламентировано Іейясу.

Представитель сiогуна, управлявшій тѣми помѣстьями, доходъ съ которыхъ шелъ на содержаніе микадо, находился въ Кіото и наблюдалъ за поведеніемъ даири, стѣсненнаго во всѣхъ отношеніяхъ.

Вся остальная территория, за предѣлами резиденціи микадо, была раздѣлена между родами буге на феодальныя владѣнія (ханы), съ владѣтельнымъ княземъ, дайміосомъ, во главѣ cadaго. Въ числѣ этихъ владѣній земли дома Токугава, между прочимъ занимавшія равнину Ёванто, были самыми обширными, населенными и богатыми, и на этомъ покоилась въ значительной мѣрѣ власть сiогуновъ. Находясь по отношенію микадо въ положеніи узурпаторовъ, въ отношеніи дайміосовъ они играли роль „собирателей земли“, отнимали владѣнія у непокорныхъ и строптивыхъ, округляли на ихъ счетъ свою территорию или передавали ихъ земли своимъ ближайшимъ сподвижникамъ. Такимъ образомъ, дайміосы раздѣлились на „кокушу“ и „тозама“, владѣвшихъ землями еще до Іейясу и по большей части его бывшихъ противниковъ, и на „каммонговъ“ и „фудаевъ“, получившихъ удѣлы отъ дома Токугава. Разница между кокушу и тозама и каммонгами и фудаями была въ знатности происхожденія и степени доходности земель, опредѣлявшейся въ коку ($\frac{7}{8}$ четв.) риса, которымъ уплачивали подати земледѣльцы. Кокушу, числомъ 16—20, имѣли дохода отъ 150 т. до 1 милліона коку; каммонги, числомъ 20, большею частью родственники сiогуна, не свыше 320 т. коку. Тозама и фудаи, числомъ около 200, были не такъ богаты, но въ общемъ получали не менѣе 10 т. коку каждый ²⁾.

Раздавая земли каммонгамъ и фудаямъ, сiогуны стремились создать искусственную чрезполосицу, окружать земли кокушу и тозама владѣніями болѣе надежныхъ дайміосовъ. Но полнаго довѣрія не было ни

¹⁾ Общая сумма доходовъ Японіи опредѣлялась Іейясу въ 23.190.000 коку въ годъ, изъ нихъ 20.000.000 доходовъ дайміосовъ и 8.190.000 самого сiогуна. См. у Костылева, въ томъ-же завѣщаніи Іейясу.

²⁾ Списокъ дайміосовъ находится въ Военно-Статистическомъ Сборникѣ, изд. подъ редакціей Н. Н. Обручева, вып. III.

тѣмъ, ни другимъ: имъ одинаково воспрещалось посѣщать дворъ микадо, одинаково требовалось пребываніе по полугоду въ Еддо и оставленіе на остальное время тамъ своихъ семей¹⁾, запрещалось расширять и перестраивать свои замки. Обязательное пребываніе въ Еддо было для даймюсовъ весьма раззорительно, отвлекало ихъ отъ управленія своими владѣніями и ослабляло ихъ вліяніе на мѣстѣ, что и отвѣчало тайнымъ желаніямъ сіюгуновъ.

Каждый даймюсъ имѣлъ свою дружину. Дружинники или „самураи“ были исключительно военнымъ, служебнымъ сословіемъ, не занимавшимся земледѣіемъ или ручнымъ трудомъ, но жившимъ на содержаніе, выдаваемое имъ натурою²⁾.

Положеніе самураевъ было почетно; въ отличіе отъ простыхъ смертныхъ или хейминъ, они имѣли право носить 2 сабли³⁾; чувство сословной чести было въ нихъ развито глубоко, преданность своему князю цѣнилась выше жизни.

Изъ числа самураевъ избирались тѣ довѣренные люди, вераи или каро, которые большею частью управляли удѣлами за даймюсовъ, часто отсутствовавшихъ, неспособныхъ или малолѣтнихъ. Такіе же самураи изъ дружины самого сіюгуна занимали административныя должности въ его личномъ удѣлѣ и назывались хатамото.

Сообразно съ получаемымъ доходомъ каждый даймюсъ долженъ былъ по требованію сіюгуна выставить въ поле извѣстное число самураевъ⁴⁾. Но во времена Токугава спокойствіе нарушалось рѣдко и поэтому самураи имѣли достаточно досуга, употреблявшася ими на изученіе китайской науки и литературы. Они были не только служебное сословіе, но являлись и наиболѣе образованнымъ классомъ⁵⁾.

Послѣ самураевъ шелъ народъ, хейминъ, среди котораго на первомъ мѣстѣ стояли земледѣльцы, трудъ которыхъ ставился выше занятій купца или ремесленника. Каждое сословіе составляло строго замкнутую васту и переходъ изъ одного въ другое являлся рѣдкимъ исключеніемъ.

Сіюгунъ управлялъ страной черезъ посредство центрального административнаго органа— „бакуфу“⁶⁾ распадавшагося на нѣсколько мини-

¹⁾ Закономъ Санкинъ, 1635 г. Сіюгунъ Іемидзу нашелъ необходимымъ получить для этого закона санкцію микадо и ѣздилъ въ Кіото. Это было последнее свиданіе сіюгуна съ микадо до 1860-хъ годовъ. Layrle „La restauration impériale au Japon“, стр. 21.

²⁾ Только на югѣ Кіу-Сіу самураи владѣли землей и обрабатывали ее. Самураи, лишившіеся мѣста въ дружинѣ, напримѣръ, вслѣдствіе изгнанія даймюса, назывались ронинами; это былъ безпокойный элементъ

³⁾ По завѣщанію Іейясу—„сабля есть душа военнаго“.

⁴⁾ И вообще вооруженныхъ людей, по расчету на 1000 коку дохода 5 человекъ; въ 1616 году требованія эти были повышены до 9 человекъ съ 1.000, въ томъ числѣ на каждыхъ 3 человекъ одно ружье. Имѣвшие 10000 коку и болѣе представляли также всадниковъ. Костылевъ. „Очеркъ исторіи Японіи“. 389 стр.

⁵⁾ Іейясу завѣщалъ самураямъ „любить занятія литературой и военными дѣлами“.

⁶⁾ Что значитъ „лагерное управленіе“, „ставка“, „штабъ“ сіюгуна. Rathgen. „Japans Volkswirtschaft und Staatshaushalt“, стр. 28.

стерствъ или коллегій изъ фудаевъ и хатамото, съ верховнымъ совѣтомъ (городзіо) во главѣ.

Матеріальныя средства, которыми располагало бакуфу, заключались въ $\frac{1}{3}$ всѣхъ доходовъ имперіи (8—10 мил. коку), во взносахъ, дѣлавшихся дайміосами, большею частью въ видѣ приношеній натурою; послѣдніе, впрочемъ, скорѣе носили характеръ экстраординарныхъ доходовъ и не были такъ строго регламентированы, какъ военная повинность людьми.

Многочисленная полиція и, наконецъ, нѣчто въ родѣ круговой поруки жителей городовъ и селеній¹⁾, способствовали исполненію распорядженій бакуфу и сохраненію порядка. Тягостное для высшихъ сословій, для низшихъ правленіе сіюгуновъ Токугава было благодѣтельно: послѣ долгаго періода анархіи земледѣлецъ, ремесленникъ, купецъ могли, наконецъ, спокойно отдаться своему труду. Къ этой эпохѣ относится развитіе всѣхъ тѣхъ ремеслъ и искусствъ, которыя считаются въ Европѣ специально японскими,—бронзоваго, лаковаго, бумажнаго, шелковаго производствъ. Къ этому же времени относится возрожденіе въ Японіи китайской классической литературы, изученіе японскихъ лѣтописей. Изучая ихъ, неизбѣжно дѣлали выводы не въ пользу законности существующаго порядка, и въ концѣ XVIII вѣка образовалась среди интеллигенціи цѣлая школа, проповѣдывавшая необходимость возвращенія къ государственному строю до-буддійскаго періода, съ мивадо, самодержавнымъ царемъ и первосвященникомъ во главѣ, котораго не отдѣляли бы отъ народа сіюгунъ и феодалы²⁾.

Сами сіюгуны младшей линіи Токугава, замѣстившей въ серединѣ XVIII в. прекратившуюся старшую, неэнергичные и малоспособные, своимъ равнодушіемъ въ дѣламъ государства служили подтвержденіемъ этого взгляда.

Пока сіюгунатъ имѣлъ дѣло только съ внутренними врагами, онъ могъ успѣшно бороться, благодаря принятой имъ системѣ надзора и раздѣленія. Но всякое внѣшнее потрясеніе, непредвидѣнное этой системой, могло повести къ разрушенію этого сложнаго государственнаго строя.

Между тѣмъ европейцы не прекращали попытокъ заставить японцевъ открыть свои границы для иностранной торговли. Особенно старались объ этомъ англичане³⁾, но встрѣчали постоянныхъ недобро-

¹⁾ Каждныя 5 семействъ отвѣчали другъ за друга, въ чемъ давали подписку. См. Ph. v. Siebold, также Венюкова, „Очерки Японіи“, стр. 245.

²⁾ Chamberlain „Things Japanese“, стр. 217.

³⁾ Въ началѣ XVII столѣтія англичане устроили было факторію въ Фирадо (Хирадо), рядомъ съ голландскою, но торговля не шла. Лѣтъ черезъ пятьдесятъ они пытались основаться тамъ вторично, но получили отказъ. Японцы узнали отъ голландцевъ, что англійскій король Карлъ II женатъ на португальской принцессѣ и это вызвало ихъ особенную подозрительность. Въ 1808 году англійскій корабль „Фазтонъ“ вошелъ въ Нагасакскій рейдъ, захватилъ заложниками двухъ голландцевъ и потребовалъ отъ губернатора Нагасаки воды и съѣстныхъ припасовъ. Требованіе пришлось исполнить, но затѣмъ нагасакскій губернаторъ лишилъ себя жизни.

желателей въ голландцахъ и не имѣли успѣха. Съ сѣвера, со стороны пустынныхъ Курильскихъ острововъ, такія же безуспѣшныя попытки дѣлались русскими ¹⁾).

Открытію Японіи для европейцевъ суждено было произойти инымъ путемъ. Въ 1853 г. эскадра изъ четырехъ американскихъ судовъ, подъ командой коммодора Перри, неожиданно появилась въ водахъ Токиоскаго залива ²⁾). Несмотря на всѣ убѣжденія чиновниковъ бакуфу, Перри не ушелъ въ Нагасаки, а заставилъ тутъ же принять отъ него письмо президента Соединенныхъ Штатовъ къ сіюгуну съ требованіемъ заключить торговый договоръ и открыть порты. Обѣщавъ прійти слѣдующей весной за отвѣтомъ, Перри, наконецъ, покинулъ берега Японіи.

Правительство сіюгуна находилось въ большомъ смущеніи. Письмо президента было адресовано императору Японіи, но принято было сіюгуномъ, который въ сущности былъ только первымъ изъ подданныхъ. Обратиться за указаніями въ Кіото, къ микадо, значило подорвать собственный авторитетъ; поэтому, не рѣшаясь все-таки брать на себя всей отвѣтственности, бакуфу прибѣгло въ другому способу: было запрошено мнѣніе дайміосовъ. Отвѣты ихъ были большею частью враждебны европейцамъ.

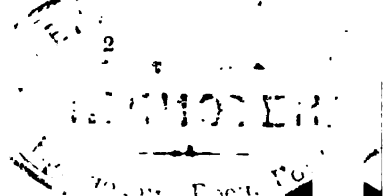
Но въ это время сіюгунъ умеръ; его мѣсто заступилъ несовершеннолѣтній сынъ, Іесада. Бакуфу не чувствовало себя достаточно сильнымъ, чтобы сопротивляться требованіямъ американцевъ, и даже можетъ быть видѣло для себя нѣкоторыя выгоды, открывая порты въ личныхъ владѣніяхъ сіюгуна; поэтому, когда Перри вернулся, торговый договоръ былъ подписанъ безъ новыхъ осложненій.

Американцамъ были открыты 2 порта: Симода и Хакодате. За американцами, въ теченіе 1854—55 г.г., послѣдовали другія державы, въ томъ числѣ и Россія, и къ числу открытыхъ портовъ добавленъ Нагасаки.

Все это сдѣлалось извѣстнымъ при дворѣ микадо, лишь какъ совершившійся фактъ. Раздраженіе противъ сіюгуна въ Кіото было очень сильно. Дворъ микадо мирился съ полномостіемъ сіюгуна во внут-

¹⁾ Очеркъ самостоятельныхъ сношеній русскихъ съ Японіей помѣщенъ во второй части этой главы.

²⁾ Это появленіе американскихъ судовъ у японскихъ береговъ было третье по счету. (М. Сборн. 1860 г. № 10). Оно описано у Hawks'a, въ его „Narrative of the expedition of an American Squadron to the China seas and Japan, 1852—1854“. У Mossman'a „New Japan, the land of the rising sun“, на стр. 9—10, приведены изъ Hawks'a мотивы, послужившіе къ снаряженію экспедиціи Перри: Великія державы, особенно Англія и Франція, находили неестественнымъ такое положеніе дѣлъ, при которомъ второстепенное государство монополизировало всѣ выгоды торговли съ такой, повидимому, богатой страной, какъ Японія. Открыть силой японскіе предѣлы для всемірной торговли ни Англія, ни Франція, занятая Китаемъ, не рисковали. Между тѣмъ Россія начала проявлять усиленную дѣятельность на нижнемъ Амурѣ, въ Охотскомъ морѣ. Это было истолковано, какъ первый шагъ къ распространенію сферы русскаго вліянія на Японію. Тогда Сѣв. Американскіе Штаты, подозрительность которыхъ была возбуждена, рѣшили, въ качествѣ державы наиболѣе заинтересованной въ тихоокеанской торговлѣ, взять на себя починъ и предупредить русскихъ.



реннихъ дѣлахъ, существовавшимъ вѣками, но начавшіяся сношенія съ иностранцами носили совсѣмъ новый характеръ, не имѣя примѣра въ исторіи Японіи. Къ тому же иностранцы называли сіюгуна государемъ, верховнымъ повелителемъ Японіи, и игнорировали самое существованіе микадо. Такимъ образомъ обострялся вопросъ о взаимныхъ отношеніяхъ микадо и сіюгуна, при содѣйствіи враждебныхъ Токугавамъ дайміосовъ.

Въ это время внезапно умеръ и новый сіюгунъ, не оставивъ наследника. Впрочемъ, самъ онъ не управлялъ, а за него правилъ регентъ Ии-Камонъ-Но-Ками, сторонникъ допущенія иностранцевъ, вскорѣ затѣмъ убитый.

Начались пререканія между дайміосами изъ за выбора новаго сіюгуна. Былъ избранъ опять ребенокъ 12 лѣтъ, Іемоши ¹⁾, регентомъ при которомъ былъ назначенъ кандидатъ анти-европейской партіи, Хитоцубаши.

Вслѣдствіе этого, въ теченіе 1860—62 годовъ послѣдовалъ рядъ стѣснительныхъ для иностранцевъ распоряженій бакуфу. Правительство не сдерживало возбужденія населенія, а можетъ быть и поощряло его втайнѣ. Было произведено нападеніе на англійскую миссію; были убиты нѣсколько европейцевъ, англичанинъ Ричардсонъ, не оказавшій должнаго уваженія (при встрѣчѣ на большой дорогѣ) дайміосу Шимадзу Сабуро ²⁾. Такимъ образомъ сіюгунъ навлекъ на себя недовольство иностранцевъ, но не избавился отъ неудовольствія съ одной стороны даири, съ другой—дайміосовъ и самураевъ. Значительный вывозъ черезъ открытые порты чая, шелка и хлопка иностранными купцами сильно поднялъ цѣну на эти произведенія и повлекъ за собою вздорожаніе многихъ предметовъ первой необходимости. Поэтому увеличилось число рониновъ и они, собираясь бандами по большимъ дорогамъ и городамъ, распространяли въ странѣ смуту и недовольство сіюгуномъ. При такомъ настроеніи страны произошло событіе, которое явно нарушало весь созданный Токугавами порядокъ. Дайміосы—Шимадзу Сабуро, регентъ княжества Сацума, и Мори, князь Чошіу, самовольно отправились въ Кіото, чтобы сдѣлать непосредственное представленіе микадо о положеніи страны, оскверненной допущеніемъ европейцевъ ³⁾. Послѣ совѣщанія ихъ съ даири было рѣшено потребовать отъ сіюгуна исполненія прямыхъ его обязанностей „полководца, побѣждающаго варваровъ“ или иноземцевъ, и поручить ему изгнать послѣднихъ.

¹⁾ Выборъ, въ случаѣ неимѣнія прямыхъ потомковъ, по законамъ Іейясу былъ ограниченъ тремя знатнѣйшими фамиліями, отраслями дома Токугава: Мито, Овари, Кіо.

²⁾ Изъ русскихъ убиты мичманъ Мофетъ и нѣсколько матросовъ, 13 августа 1859 г., въ Іокогамѣ. См. Морской Сборникъ 1860 г. № 2.

³⁾ Оба были въ числѣ первѣйшихъ кокуши. Владѣнія ихъ находились почти внѣ надзора центральной власти, такъ какъ лежали на окраинахъ, среди нихъ сіюгунамъ не удалось помѣстить преданныхъ фудаевъ.

Этимъ ловкимъ политическимъ маневромъ ознаменовалось начало активного вмѣшательства даири въ дѣла управленія. Сіогунъ не могъ отказаться исполнить это требованіе, но затѣмъ ему пришлось пойти на дальнѣйшія уступки: отмѣнить законъ о пребываніи семей дайміосовъ въ Еддо (саннинъ), обѣщать самому явиться съ объясненіями своихъ поступковъ въ Кіото. Въ апрѣлѣ 1863 года, въ первый разъ послѣ двухвѣковаго промежутка, сіогунъ явился передъ даири. Въ результатѣ, по настоянію микадо Комен, было рѣшено изгнать „варваровъ“ и для этого былъ назначенъ день 13/25 іюля 1863 года. Съ этого дня, послушный указаніямъ даири, князь Мори началъ встрѣчать огнемъ своихъ батарей проходившія Симоносекскій проливъ иностранныя суда ¹⁾. Дѣйствія Мори были первымъ шагомъ на пути къ уясненію иностранными державами настоящаго положенія сіогуна по отношенію къ микадо и дайміосамъ. Какъ ближайшее слѣдствіе, онѣ вызвали взятіе батарей французской эскадрой. Въ то же время англичане, въ видѣ возмездія за смерть Ричардсона, произвели морскую демонстрацію у Кагосимы, столицы князя Сацума.

Между тѣмъ и въ Кіото постепенно начали выяснять себѣ дѣйствительное положеніе дѣлъ по отношенію къ иностранцамъ. Не отказываясь принципиально отъ ихъ изгнанія, даири, на вторичномъ совѣщаніи съ сіогуномъ, уже нашло возможнымъ отложить исполненіе этого рѣшенія до болѣе благопріятнаго времени. Такимъ образомъ, мнѣніе бакуфу взяло верхъ и отношенія между микадо и сіогуномъ значительно улучшились. Этому способствовалъ все тотъ же безпокойный князь Мори, который, желая предупредить это сближеніе, образовалъ заговоръ съ цѣлью овладѣть особой микадо, но достигъ совершенно противоположныхъ результатовъ. Послѣдовавшая затѣмъ опала Мори и изгнаніе его сообщниковъ, куге Санжо и другихъ, изъ Кіото, послужили сигналомъ къ началу междуусобной войны, во время которой вопросъ объ иностранцахъ оставался въ сторонѣ. Съ одной стороны сражались, защищая Кіото, войска князей Айдзу и Сацума, подъ предводительствомъ Хитоцубаши, съ другой—князя Мори. Успѣхъ былъ большею частью на сторонѣ послѣднихъ, несмотря на то, что Мори приходилось сражаться на 2 фронта: въ концѣ августа 1864 г. международная эскадра атаковала и окончательно разрушила сооруженныя имъ въ Симоносекскомъ проливѣ укрѣпленія.

Смерть сіогуна ²⁾ и нежеланіе самураевъ Сацума продолжать борьбу противъ Мори, которому они втайнѣ сочувствовали, прекратили на время междуусобія. За это время европейцы успѣли окончательно разгадать главныя причины внутренняго броженія и уяснить себѣ основанія государственнаго строя Японіи. Англійскій посланникъ, сэръ Генри Парксъ, первый отказался титуловать сіогуна „величествомъ“

¹⁾ Цитир. выше соч. Laugle, стр. 135.

²⁾ Вмѣсто него былъ избранъ регентъ Хитоцубаши, подъ именемъ Кейки.

и предложил иностранным представителям потребовать от самого микадо ратификации трактатов. Поэтому, еще в ноябрь 1865 года, державы потребовали от бывшего сёгуна, чтобы торговые договоры получили одобрение микадо. Враждебный иностранцам, Комен-Тенно согласился на это только после упорных просьб сёгуна и даири, опасавшихся вооруженного давления со стороны заинтересованных держав.

Таким образом, европейцы впервые вступили в сношения с даири, хотя еще и через посредство сёгуна.

Дальнейший ход событий ускорился вследствие смерти микадо Комен, вместо которого, в январь 1867 года, вступил на престол 15-ти летний Муцухито, ныне царствующий император.

Враждебное иностранцам настроение сменилось все более настроением враждебным сёгуну, охватившим весь юг и юго-запад империи. Даймиосъ Шимадзу Сабуро, ставший во главе движения, неприязненного сёгуну, избрал для решительных действий день, назначенный для открытия иностранцам портов Кобе и Осаки. В последних числах декабря 1867 г. дворцовые караулы в Киото, содержавшиеся самураями князя Айдзу, преданного сёгуну, были заменены войсками князя Сацума. На следующий день был обнародован императорский указ об упразднении бакуфу и о принятии на себя микадо Муцухито управления государством¹⁾.

Так свершилась реставрация власти микадо. Но пришлось еще выдержать вооруженную борьбу с приверженцами старых порядков, северными даймиосами,—Айдзу, Ионезава, Сендай, которые, после удаления Хитоцубаши в монастырь, нашли себя „Северного микадо“, родственника императорского дома, принца Кита—Ширакава. В апрель принц Арисунгава, с войсками Сацума и получившего прощение Мори, занял Еддо от имени микадо. В ноябрь принц Комацу²⁾ занял упорно сопротивлявшуюся Вакамацу, столицу князя Айдзу.

Долго других держался против войск микадо командовавший флотом сёгуна, Еномото, удалившийся к берегам Иезо. Захватив здесь несколько прибрежных пунктов, он организовал временное правительство, подобие—республики, и даже чеканил собственную монету. В средине 1869 г. Еномото, наконец, сдался императорским войскам³⁾.

Со сдачей адмирала Еномото, новый порядок вещей можно было считать упроченным. Движение, начавшееся с целью изгнания иностранцев, привело к совершенно иным результатам, к реставра-

¹⁾ „Brandt. „33 Jahre in Ostasien“, ч. II, стр. 164.

²⁾ Посланный в 1902 г. в Россию.

³⁾ Борьба с обеих сторон велась упорно. Несмотря на малую опытность в морском деле и случайный состав обеих эскадр, действия на море отличались смелостью. Цитир. Laytle, стр. 283.

цій власти микадо, уничтоженію власти сіюгуна, образованію новой центральной администраціи и быстрому распространенію въ Японіи, при содѣйствіи послѣдней, европейской цивилизаціи.

Чтобы уяснить себѣ какимъ образомъ это произошло, необходимо принять въ соображеніе, что, вслѣдствіе политики насильственного отчужденія, у японцевъ существовало совершенно превратное мнѣніе о силѣ европейскихъ державъ и о существѣ европейской цивилизаціи.

Событія послѣднихъ лѣтъ дали возможность большому числу японцевъ войти въ соприкосновеніе съ европейцами, увидѣть известную солидарность державъ въ вопросѣ объ открытіи страны и испытать на себѣ силу европейскаго оружія. Выяснилась крайняя слабость и неподготовленность Японіи къ сопротивленію и поэтому вся невозможность немедленнаго изгнанія иноземцевъ. Чтобы быть сильнѣе въ будущемъ, необходима была твердая центральная власть, при томъ всѣми признаваемая, законная, а не узурпаторская, подобно власти сіюгуна. Необходимо было также заимствовать у европейцевъ то, что дѣлало ихъ сильными. Взглядъ этотъ былъ быстро усвоенъ тѣми, которые захватили власть, ускользнувшую изъ рукъ сіюгуна. Въ числѣ этихъ новыхъ людей большинство принадлежало къ тому классу кераевъ или каро, которые были довѣренными лицами даймюсовъ и замѣщали ихъ въ дѣлахъ мѣстнаго управленія. Большею частью уроженцы запада или юго-запада, сплоченные, практическіе и энергичные, они вскорѣ заняли такое же по духу положеніе по отношенію къ микадо и народу, какъ свергнутый ими сіюгунъ¹⁾.

Новое правительство, избравъ мѣстомъ пребыванія Еддо, куда уже весной 1869 г. была перенесена резиденція микадо, въ началѣ усвоило себѣ внѣшнюю форму даири²⁾, теперь ожившаго, послѣ 1000 лѣтняго бездѣйствія. Но оно не имѣло ни финансовъ, ни войска, ни какихъ либо мѣстныхъ органовъ, кромѣ феодальныхъ учрежденій. Въ этихъ затруднительныхъ обстоятельствахъ оно обратилось къ народу или вѣрнѣе къ даймюсамъ и представителямъ самураевъ, которые и были дважды собираемы въ Еддо (ставшее называться Токио), въ качествѣ „земскаго собора“, но оказались не въ состояніи помочь правительству въ его реформаторской задачѣ. Вывели правительство изъ затрудненія даймюсы Сацума, Чошюу, Тоза и Хизенъ, добровольно отказавшіеся въ пользу микадо отъ своихъ феодальныхъ правъ и привилегій; за ними послѣдовали остальные, и въ 1871 феодальнаго раздѣленія Японіи уже не существовало: имперія была раздѣлена на кены (губерніи) съ императорскими чиновниками во главѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ даймюсы и куге были соединены въ одно сословіе— „квасоку“, а самурай-воины были переименованы въ „шидзоку“. Сохраненіе и тѣхъ и другихъ, сначала въ видѣ пенсіи, а затѣмъ въ

¹⁾ Въ числѣ ихъ былъ известный Ито, нынѣ маркизъ (Цитир. выше Rathgen, стр. 71).

²⁾ Канцлеръ, вице-канцлеры, коллегіи. См. Dixon „Japan“, гл. II.

видѣ „выкупныхъ свидѣтельствъ“, легло тяжелымъ бременемъ на государственное казначейство и послужило первымъ шагомъ къ разстройству японскихъ финансовъ¹⁾. Лишившись своихъ князей и оставшись безъ дѣла, тѣ шидзоку, которымъ не удалось устроиться въ администраціи или въ войскахъ, обратились къ политической дѣятельности и явились самыми рьяными поборниками представительной формы правленія, которая могла дать имъ болѣе широкій доступъ къ разнаго рода должностямъ.

Уже въ 1874 г. правительству былъ представленъ меморандумъ о желательности введенія парламентскаго режима. Въ 1875 г. было приступлено къ разработкѣ связанныхъ съ такой реформой вопросовъ, но наступленіе внутреннихъ смуть затянуло дѣло.

Сторонники прежняго, до-буддѣйскаго государственнаго строя, враждебные всему иноземному, до сихъ поръ въ борьбѣ съ сіюгунами шли рука объ руку съ новыми людьми, не ожидая, что реставрація микадо приведетъ къ реформамъ въ западно-европейскомъ, а не въ старояпонскомъ духѣ. Обманутые въ своихъ надеждахъ, они вышли изъ рядовъ правительства и сдѣлались центрами, вокругъ которыхъ сосредоточились недовольные. Въ числѣ ихъ были ранѣе упоминавшійся даймїосъ Шимадзу Сабуро и популярный генералъ Сайго Кичиноске, бывший помощникомъ князя Арисунгавы и фактическимъ главнокомандующимъ во время военныхъ дѣйствій противъ сторонниковъ сіюгуна. Оба они поселились въ Кагосимѣ, на Кіу-Сіу, гдѣ правительство, въ своемъ стремленіи къ централизаціи, встрѣтило такое-же сопротивленіе, какъ и прежнее бакуфу. Поэтому, еще въ 1875 и 1876 годахъ, были вспышки мятежа въ Сагѣ и Кумамото.

Частная дѣятельность Шимадзу и Сайго продолжала составлять враждебной новому, прогрессивному направленію. Сайго основалъ въ Сацумѣ рядъ военныхъ школъ, съ цѣлью поднять военный духъ націи. Двадцать слишкомъ тысячъ воспитанниковъ этихъ школъ были, очевидно, проникнуты тѣми же самыми чувствами, что и Сайго, къ которому они питали глубокое благоговѣніе. Достаточно было слуховъ о покушеніи агентовъ министерства на жизнь Сайго, чтобы поднять всю эту массу противъ тѣхъ, кого считали теперь узурпаторами императорской власти, т. е. противъ новаго правительства²⁾.

Подъ знаменами Сайго собралось до 40 т. вооруженныхъ людей; но готовыхъ присоединиться къ нему на Кіу-Сіу было значительно болѣе. Въ виду этого правительство вынуждено было мобилизовать все, что имѣлось у него подъ руками, морскихъ и сухопутныхъ силъ.

¹⁾ „Большинство даймїосовъ было обременено значительными долгами и не могло свести концы съ концами, въ виду постоянно возрастающихъ военныхъ расходовъ. Предложеніе правительства (о выкупѣ) казалось имъ просто благотворнымъ“. Целиканъ, „Прогрессирующая Японія“, стр. 118.

²⁾ Наиболѣе подробное описаніе этого возстанія, отъ котораго вниманіе Европы было отвлечено Балканскими событіями, находится въ соч. Mounsey „The Satsuma rebellion of 1877: an episode of modern Japanese history“.

До 70 тысячъ человекъ было перевезено въ началѣ 1877 г. на югъ Кіу-Сіу, подѣ общимъ начальствомъ принца Арисунгава, пользуясь всѣми наличными казенными и частными пароходами.

Съ марта по сентябрь произошелъ рядъ столкновений между обѣими сторонами, въ прибрежной полосѣ отъ Нобеова до Кумамото. Въ концѣ сентября, въ рѣшительномъ сраженіи близъ Кагосимы, погпбъ самъ Сайго и инсургенты были разсѣяны. Этимъ окончилось возстаніе, продолжавшееся почти годъ, стоившее Японіи до 40 тысячъ ранеными и убитыми и свыше 40 мил. іенъ государственной казнѣ, не считая убытковъ, понесенныхъ населеніемъ¹⁾. Въ случаѣ побѣды инсургентомъ, движеніе Японіи по пути западно-европейскаго прогресса могло остановиться надолго. Но врядъ ли такой успѣхъ могъ быть проченъ, такъ какъ феодальные порядки отживали свое время, и внѣ Кіу-Сіу, несмотря на восхищеніе личной храбростью Сайго, сочувствующихъ его реакціоннымъ идеямъ было немного.

Черезъ годъ по окончаніи возстанія было объявлено объ образованіи совѣтовъ кеновъ, на подобіе генеральныхъ совѣтовъ французскихъ департаментовъ, что считалось многими за первый шагъ къ введенію парламентскаго режима. Но только въ 1881 г. появился манифестъ микадо о предполагаемой реформѣ, осуществленіе которой однако откладывалось до 1889 г. Всѣ 80-е годы были посвящены законодательной работѣ, реформѣ центральнаго управленія, преобразованію министерствъ на западно-европейскій образецъ.

Въ январѣ 1889 года были обнародованы статьи новой конституціи, вошедшей въ силу въ слѣдующемъ году и существующей по нынѣ. Двѣ палаты—перовъ (по происхожденію и по назначенію) и депутатовъ, и министерство, неотвѣтственное передъ парламентомъ, но лишь передъ микадо, составляютъ ея основаніе. Такимъ образомъ уничтоженіе сіюгуната не привело къ дѣйствительной передачѣ власти императору, а лишь отдало ее въ руки министровъ, прирывающихся, такъ-же какъ и сіюгуны, священнымъ въ глазахъ народа авторитетомъ микадо.

Въ этотъ періодъ внутреннихъ реформъ произошли крупныя внѣшнія событія. Въ 1874 году, вслѣдствіе убійства туземцами Формозы нѣсколькихъ жителей Ріу-Кіу, потерпѣвшихъ кораблекрушеніе у береговъ острова, японское правительство нашло необходимымъ потребовать у Китая, наказанія виновныхъ и, когда такового не послѣдовало, само снарядило карательную экспедицію. Военныя дѣйствія сопровождались большими затрудненіями по продовольственной и санитарной частямъ и закончились эвакуаціей острова, по протесту китайцевъ. Такъ какъ въ то же время новое правительство, съ цѣлью приданія себѣ должной авторитетности, обратилось къ Корей съ требованіемъ

¹⁾ Какъ слѣдствіе возстанія на Кіу-Сіу, въ 1878 году послѣдовало пониженіе сбора риса на 20%, противъ средняго: 25¼ мил. коку вмѣсто 33, что соответствовало суммѣ убытковъ въ 30 м. іенъ. Fesca, „Beiträge zur Kenntniss der japanischen Landwirtschaft“, II т., стр. 83.

возобновленія дани, наложенной на эту страну императрицей Жинго, то въ результатѣ возрожденная Японія поставила себя въ неприязненныя отношенія къ своимъ ближайшимъ сосѣдямъ, что и привело въ концѣ концовъ къ войнѣ 1894—1895 г.г.

Вооруженная борьба, начатая изъ за преобладанія въ Корей, выказала тѣ значительные успѣхи, которыхъ достигла Японія, какъ военная и морская держава, и привела къ признанію ея превосходства среди государствъ желтой расы. Общій ходъ военныхъ дѣйствій достаточно извѣстенъ и останавливаться на немъ не будемъ, подробности же еще требуютъ изслѣдованія со стороны военныхъ историковъ. Для японцевъ война 1894—1895 г.г. была испытаніемъ и, какъ испытаніе успѣшное, значительно подняло духъ народа, придало японцамъ большую самоуверенность. Въ результатѣ Японія, завладѣвъ Формозой и Пескадорами, утвердивъ за собою преобладающее вліяніе въ Корей¹⁾, придвинулась къ матеріку Азіи, но упрочиться на немъ ей не удалось. Подъ иностраннымъ давленіемъ пришлось вернуть, взамѣнъ контрибуціи, Квантунъ Китаю, передавшему его затѣмъ Россіи; Вей-ха-вей же перешелъ въ руки Англіи.

Отношенія собственно къ европейцамъ со времени реставраціи и до послѣднихъ годовъ носили мирный характеръ; послѣднее и естественно, такъ какъ въ началѣ своихъ реформъ Японія нуждалась въ моральномъ содѣйствіи Европы, нуждалась и въ матеріальномъ ея содѣйствіи, въ видѣ денегъ и разныхъ предметовъ производствъ, новыхъ для Японіи.

Враждебность къ европейцамъ, исходившая отъ высшихъ классовъ и искусно ими поддерживаемая, прекратилась сама собой. Уже въ послѣдніе годы сіюгуната на службѣ правительства находилось нѣкоторое число иностранцевъ—техниковъ и военныхъ, почти исключительно французовъ. Послѣ революціи число ихъ увеличилось; но 1870 годъ вызвалъ приливъ нѣмцевъ и англичанъ и отливъ французовъ. Установилось англійское вліяніе въ промышленности и торговлѣ, германское—въ военномъ дѣлѣ и наукѣ. Но пользуясь иностранцами, ихъ трудомъ, знаніями и капиталами, японское правительство стремилось сохранить по отношенію къ Европѣ самостоятельность и стать съ ней на равную ногу.

Сдѣлаться равноправнымъ членомъ Европейскаго концерта—являлось постоянной мечтой японскихъ государственныхъ людей. Начало этому было положено присоединеніемъ Японіи въ 1874 году къ Бернской конвенціи, а затѣмъ въ 1878 году къ Всемирному почтовому союзу на одинаковыхъ правахъ съ цивилизованными, державами. Оставался вопросъ объ экстерриториальности иностранцевъ, установлен-

¹⁾ Еще въ 1876 г. Японія, помощью угрозъ, вынудила Корею открыть Фузанъ. Съ конца же 1890-хъ годовъ Японія содержитъ свои гарнизоны, хотя и слабые, въ Фузанѣ, Чемульпо (Сеулѣ) и Гензанѣ, провела и охраняетъ телеграфъ изъ Фузана въ Сеулъ и строитъ въ этомъ направленіи желѣзную дорогу.

ный первыми договорами, разрѣшеніе котораго было не такъ легко, въ виду несовершенства японскихъ уголовныхъ и гражданскихъ законовъ ¹⁾. Начатый разработкой конференціями посланниковъ въ Токио въ 1882 г. и въ 1886—1887 годахъ, онъ былъ разрѣшенъ въ половинѣ 1890-хъ годовъ въ благопріятномъ смыслѣ для Японіи, открывшей взаимнѣ свободный доступъ иностранцамъ въ предѣлы имперіи на всемъ ея пространствѣ.

30 (18) Іюня 1899 года, 32-го года Мейджи („Благополучнаго царствования“ мивадо Муцухито), императорскимъ манифестомъ было объявлено японскому народу о совершенномъ признаніи державами политической равноправности Японіи.

„Мы надѣемся“, гласилъ манифестъ, „что наши вѣрные подданные, всегда чутко и добросовѣстно относящіеся къ своимъ общественнымъ обязанностямъ, согласно нашему желанію и политикѣ прогресса и просвѣщенія, которой слѣдуетъ Японія, будутъ относиться съ одинаковой сердечностью къ народамъ иныхъ земель и тѣмъ поддержать репутацію японской націи и увеличатъ славу государства. Мы желаемъ, чтобы, какъ наши подданные, такъ и иностранцы, одинаково раздѣляли благодѣянія новой системы и чтобы дружественныя отношенія къ договорнымъ державамъ постоянно укрѣплялись“ ²⁾.

Упроченію равноправнаго положенія Японіи способствовали событія 1900—1901 г.г. Участвуя въ подавленіи возстанія Большихъ Кулаковъ, направленнаго противъ христіанъ - европейцевъ, японцы получили право считаться братствомъ по оружію съ войсками великихъ христіанскихъ державъ ³⁾. Наконецъ, англо-японскій договоръ вовлекаетъ окончательно Японію въ сферу политическихъ интересовъ западныхъ державъ, со всѣми возможными послѣдствіями ⁴⁾.

Приведенныя краткія свѣдѣнія по исторіи Японіи свидѣтельствуютъ прежде всего о значительной исторической давности существованія ея, какъ государства; уступая Китаю, она превосходитъ въ древности всѣ европейскія государства. Въ теченіе 25 вѣковъ она сохранила тоже монархическое правленіе и даже ту-же династію. Геогра-

¹⁾ Вопросъ о положеніи иностранцевъ въ Японіи разсмотрѣнъ ниже, въ главѣ XII.

²⁾ А. Siebold, въ англ. переводѣ, „Japan and the Comity of Nations“, стр. 92.

³⁾ Были случаи, что японскіе офицеры командовали отрядами союзныхъ войскъ, правда, лишь временнаго назначенія.

⁴⁾ Приводимъ существенную часть текста договора 30-го января н. ст. 1902 г. о союзѣ Великобританіи и Японіи на Дальнемъ Востокѣ.

Въ 1-й статьѣ этого договора, послѣ заявленія, что Великобританія и Японія соединяются въ цѣляхъ охраны status quo на Дальнемъ Востокѣ и особенно въ цѣляхъ сохраненія независимости и территоріальной цѣлости Китайской и Корейской имперій, говорится:

Высокія договорныя стороны, признавъ взаимно независимость Китая и Кореи, объявляютъ, что не имѣютъ никакого агрессивнаго стремленія ни въ одной изъ этихъ странъ.

Имѣя однако въ виду свои спеціальныя интересы, изъ которыхъ англійскіе относятся главнымъ образомъ къ Китаю, а японскіе, кромѣ Китая, относятся также и въ чрезвычайной степени, въ политическомъ, торговомъ и промышленномъ отношеніяхъ, къ Корей, —высокія договорныя стороны

фическое положеніе избавило ее отъ иностраннаго нашествія,—но не оградило отъ вторженія иноземныхъ идей и культуры, которыя она заимствовала первоначально у ближайшаго запада—Китая, затѣмъ у дальняго—Европы. Подъ вліяніемъ занесеннаго изъ Китая буддизма постепенно рушился патріархальный, теократическій государственный строй, существовавшій 1500 лѣтъ, и временно образовалась неограниченная, но не деспотическая монархія, въ духѣ китайской. Дальнѣйшее дѣйствіе буддизма выразилось въ удаленіи монарховъ отъ дѣлъ правленія и внутреннихъ смутахъ. Такимъ образомъ, въ силу исторической необходимости, создакъ сіогунатъ, сначала въ видѣ посредника между монархомъ и народомъ, затѣмъ въ видѣ самовластнаго распорядителя судебъ страны. Просуществовавъ около 8 вѣковъ, сіогунъ уступилъ мѣсто почти непосредственно парламентскому режиму, въ основаніе котораго легло тоже безличіе и невмѣшательство въ дѣла монарха, уже въ духѣ западно-европейскомъ. Поэтому, несмотря на непрерывно въ теченіе 2½ т. лѣтъ царствующую династію, она не дала ни одного великаго государя.

Будучи естественно, а затѣмъ и искусственно изолирована отъ другихъ странъ, Японія только недавно вступила на путь международнаго общенія. Политическая жизнь ея до того не затрагивала интересовъ другихъ народовъ, кромѣ ея ближайшей сосѣдки Кореи и косвенно Китая. Западные державы, преслѣдуя коммерческія цѣли, настойчиво добиваясь допуская въ предѣлы Японіи, несмотря на оказанное имъ сопротивленіе, вывели Японію изъ ея отчужденія, и создали нынѣ этому государству положеніе, съ которымъ приходится считаться и прежде всего его ближайшимъ сосѣдямъ.

Сношенія Россіи съ Японіей.

Первый выходъ Россіи къ берегамъ Тихаго океана относится къ царствованію Михаила Федоровича. Въ 1640-хъ годахъ сибирскіе казаки, утвердившись въ странѣ якутовъ, достигаютъ небольшими

признають, что каждая изъ нихъ имѣетъ право принимать мѣры, какія окажутся необходимыми, для охраны этихъ интересовъ въ случаѣ, если имъ будетъ угрожать опасность, будь то отъ агрессивныхъ дѣйствій какой-либо державы или отъ волненій, могущихъ возникнуть въ Китаѣ или въ Корей и требующихъ вмѣшательства той или другой изъ высокихъ договорныхъ сторонъ для защиты жизни и собственности ея подданныхъ.

Во 2-й статьѣ говорится:

Если Великобританія или Японія въ защитѣ своихъ вышеуказанныхъ интересовъ окажется вовлеченной въ войну съ одной изъ постороннихъ державъ, то другая высокая договорная сторона будетъ сохранять строгій нейтралитетъ и направить свои усилія къ тому, чтобы удержать другія державы отъ враждебныхъ дѣйствій противъ ея союзницы.

Въ 3-ей статьѣ говорится:

Если въ вышеуказанномъ случаѣ еще одна или нѣсколько державъ примутъ участіе въ враждебныхъ дѣйствіяхъ противъ этой союзницы, то другая высокая договорная сторона придетъ ей на помощь и будетъ вести войну сообща и заключить миръ съ общаго съ нею согласія.

партиями Берингова пролива и Охотскаго моря и въ 1644—1645 г.г. закладываютъ города Нижне-Колымскъ и Охотскъ. Въ томъ-же 1645 г. **Василій Поуревъ**, спустившись по Амуру въ Охотское море, обложилъ часть прибрежныхъ туземцевъ данью. Наконецъ, въ 1700—1703 г.г. **Владиміръ Атласовъ** покорилъ Россійскому престолу Камчатку. Этимъ послѣднимъ путемъ, послѣ того какъ Нерчинскій договоръ (1689 г.) закрылъ намъ надолго прямую дорогу по Амуру¹⁾, и произведены были первыя попытки наши вступить въ сношенія съ Японіей.

Въ 1700 году Атласовъ донесъ въ Москву о видѣнныхъ съ Камчатки островахъ (Курильскихъ) и о вывезенномъ имъ изъ корякскаго плѣна иноземцѣ, захваченномъ съ разбившейся у берега лодки: „сухоплавъ, усъ не великъ, волосъ черенъ, а, какъ у русскихъ увидѣлъ образъ Божій, зѣло плачетъ и говоритъ, что у нихъ такіе же образа есть“.

Донесеніе Атласова не прошло безслѣдно. Императоръ приказалъ собрать объ Японіи самыя подробныя свѣдѣнія, а плѣннымъ японцемъ рѣшилъ немедленно воспользоваться въ качествѣ учителя японскаго языка.

Какіе были практическіе результаты этого обученія, свѣдѣній не сохранилось, но во всякомъ случаѣ японецъ этотъ, основавшись въ Россіи, продолжалъ числиться при Академіи Наукъ до временъ императрицы **Анны Іоанновны**²⁾.

Что касается свѣдѣній о японскомъ государствѣ, о.о. **Матсмаѣ** (Іезо), **Нипонѣ** и ихъ богатствахъ, то до 1710 г. никакихъ новыхъ данныхъ собрать не удалось; и только въ этомъ послѣднемъ году были получены разспросныя свѣдѣнія отъ заброшенныхъ на берега Камчатки японцевъ.

¹⁾ По этому договору срытъ основанный **Хабаровымъ Албазинъ** и границей между Китаемъ и Россіей устанавливалась р. **Аргунь**.

²⁾ Приводимъ текстъ правит. распоряженій, касающихся этого японца. (изъ Вѣст. Импер. Р. Геогр. Об-ства, 1853 г., 3).

„Дѣла 1705 октября въ 16 день по Указу Великаго Государя, Царя и Великаго князя **Петра Алексѣевича**, Всея Великія и Бѣлыя и Малыя Россіи Самодержца, Генералу фельдцейгмейстеру **Парвину Александру Арчиловичу** да Генералъ-Майору и Губернатору **Якову Вилимовичу Брюсу** съ товарищи. Въ прошломъ 702 году апрѣля въ 16 день по Его Великаго Государя указу отосланъ изъ Сибирскаго приказа въ Приказъ Артиллеріи Японскаго государства иноземецъ **Денбей** для ученія русскаго языка и грамоты, а какъ онъ **Денбей** русскаго языка и грамоты изучится и ему **Денбею** учить своему японскому языку и грамотѣ робить, человекъ 4 или 5. И Великій Государь Царь и Великій князь **Петръ Алексѣевичъ**, Всея Великія и Бѣлыя и Малыя Россіи Самодержецъ, указалъ изъ приказа Артиллеріи въ Сибирскій Приказъ описать: Японскаго Государства иноземецъ **Денбей** русскому языку и грамотѣ въ Приказѣ Артиллеріи выучился-ль? и своему языку и грамотѣ робить, сколько человекъ выучилъ и нынѣ учить-ли? И по Указу Великаго Государя, Царя и Великаго князя **Петра Алексѣевича**, Всея Великія и Малыя и Бѣлыя Россіи Самодержца, Генералу фельдцейгмейстеру **Парвину Александру Арчиловичу** да Генералъ-Майору и Губернатору **Якову Вилимовичу Брюсу** съ товарищи учинить по Указу Великаго Государя“. **Денбей** затѣмъ крестился и подъ именемъ **Домьяна Поморцева** упоминается

Первый поискъ на Курильскіе острова былъ произведенъ въ 1711—1713 г.г. казакомъ Козыревскимъ, который, взбунтовавъ казаковъ противъ ясачныхъ сборщиковъ, и избѣгая наказанія, отправился сначала на югъ со своими товарищами искать счастья, а затѣмъ уже посланъ былъ сибирскимъ начальствомъ, какъ бывалый.

Ему принадлежитъ названіе острововъ „Курилами“ и ихъ первое описаніе. Затѣмъ въ 1719 году для ученаго описанія воднаго пути въ Японію отправлены были избранные изъ Морской Академіи—Иванъ Евреиновъ и Федоръ Лужинъ. Проплававъ между Охотскомъ и Камчаткой около 2—3 лѣтъ, они нанесли впервые на карту Курильскіе острова.

Въ 1732 г. отправлена была экспедиція въ прилежавшія къ Сибири моря, подъ общимъ начальствомъ капитана Беринга, который, согласно данной ему инструкціи, отправилъ капитана Шпанберга для изслѣдованія путей въ Японію и состоянія ея портовъ и торговли. Шпанбергъ доходилъ до береговъ Нипона, но этимъ и ограничились результаты экспедиціи.

Въ теченіе слѣдующихъ 30 лѣтъ Курильскіе острова посѣщались ясачными сборщиками и купцами, грабившими туземцевъ и производившими насилія; въ свою очередь и курильцы грабили и убивали.

Въ 1766 г. сибирскій губернаторъ Соймоновъ поручилъ охотскому начальству организовать экспедицію и стараться привести курильцевъ въ русскіе подданство. Экспедиція, подъ начальствомъ мѣстныхъ управителей, доходила до 19-го острова. Черезъ нѣсколько лѣтъ (въ 1772 г.) камчатскимъ начальникомъ Бемомъ была предпринята новая экспедиція, имѣвшая цѣлью, подъ видомъ промысловъ, произвести осмотръ Курильскихъ острововъ и Японскаго государства. Бемъ уговорилъ купцовъ Лебедева и Шелехова снарядить судно „Николай“

въ концѣ царствованія Императрицы Анны Иоанновны въ слѣдующемъ Сенатскомъ указѣ:

„По Указу Ея Императорскаго Величества Правительствующій Сенатъ по челобитнымъ обрѣтающагося въ Академіи Наукъ для обученія японца Демьяна Поморцева и учениковъ его, солдатскихъ дѣтей—Петра Шенанькина, Андрея Фенева приказалъ: оному японцу Поморцеву жалованья давать въ годъ по сту рублей и объявить ему, чтобы онъ опредѣленныхъ къ нему въ ученики для обученія японскаго языка обучалъ, такожъ и самъ въ Академіи обучался со всякимъ прилежаніемъ, за что впредь и наипаче Ея Императорскаго Величества Милостію награжденъ будетъ, а объявленнымъ ученикамъ Шенанькину и Феневу жалованья впредь производить солдатское—противъ армейскихъ; и для того ихъ изъ солдатскихъ школъ исключить; да къ оному же японцу изъ той же школы дать еще для обученія трехъ человекъ, которымъ жалованья на первый случай давать, какое имъ до нынѣ въ той школѣ производилось, и какъ объявленнымъ прежде опредѣленнымъ, такъ и тѣмъ вновь опредѣленнымъ ученикамъ объявить, дабы они японскому языку и письму обучались со всякою прилежностію и, когда обучатся, томъ учинено будетъ вознагражденіе, и о томъ въ военную коллегію и въ Академію Наукъ послать Указы. Іюля 18 дня 1789 г.“

Дальнѣйшихъ свѣдѣній объ учителяхъ и ученикахъ не имѣется, но осенью 1902 года газетами было указано на могилы православныхъ японцевъ, находящіяся въ оградѣ Сиб. Благовѣщенскаго собора и относящіяся къ срединѣ XVIII в.

подъ командой Антипина, знавшаго японскій языкъ и „ навигацкую науку“. Антипину предписывалось „пригласить мохнатыхъ курильцевъ въ российское подданство“, построить крѣпостцу на 18-мъ островѣ, склонить японцевъ на обоюдный торгъ и развѣдать „объ обширности Японіи, о числѣ городовъ, укрѣпленіяхъ и войсѣхъ, а также о вѣрѣ, нравахъ, обычаяхъ и торговлѣ“.

Антипинъ, посадскій Шабалинъ и Пѣтушковъ въ промежутокъ времени съ 1775 по 1780 г. доходили до 22-го острова (т. е. до Іезо¹⁾), встрѣчались и вели переговоры съ японскими судами, но въ результатѣ непосредственныхъ торговыхъ сношеній имъ завести не удалось; однако японскіе чиновники дозволили русскимъ приходить для торговли въ Нагасаки. Въ случаѣ необходимости въ сѣбствныхъ припасахъ рекомендовалось присылать за ними курильцевъ.

Неудача этой экспедиціи, послѣдовавшая затѣмъ рядъ землетрясеній на островахъ, большія денежныя потери, понесенныя Лебедевымъ, на нѣкоторое время остановили инициативу частныхъ лицъ по заведенію торговыхъ сношеній съ Японіей. Только въ 1762 г. правительство снарядило новую экспедицію, по проекту проживавшаго въ Сибири профессора Лаксмана и подъ начальствомъ его сына, поручика Адама Лаксмана, подъ предлогомъ возвращенія нѣсколькихъ японцевъ, потерпѣвшихъ кораблекрушеніе у русскихъ береговъ.

Экспедиція на бригантинѣ „Екатерина“ осенью 1792 г. направилась прямо къ острову Матсмаю (Іезо), гдѣ и зимовала въ бухтѣ Немуро, а лѣтомъ заходила въ Хакодате для переговоровъ съ японцами. Японцы письменно объявили Лаксману, что, хотя по ихъ законамъ, иностранцы, вступившіе на территорію Японіи внѣ г. Нагасаки, подлежатъ вѣчному заключенію, но къ русскимъ, какъ незнавшимъ закона, они на первый разъ примѣнять его не будутъ. Въ переговоры же о торговлѣ могутъ вступить лишь въ Нагасаки, куда и разрѣшается прибыть одному русскому кораблю²⁾. Осенью 1793 г. Лаксманъ вернулся, но дальнѣйшихъ послѣдствій его экспедиція не имѣла: сначала, вслѣдствіе смятенія, произведеннаго въ правительствахъ французской революціей, затѣмъ по причинѣ смерти императрицы. Попытка Шелехова устроить русское поселеніе на о. Урупъ кончилась тоже неудачно.

Между тѣмъ образована была Россійско-Американская компанія и, на основаніи данной ей Павломъ I въ 1798 г. привилегіи, ей же предоставлены дальнѣйшія сношенія съ Японіей. Въ 1803 г. снаряжены были два судна для доставки продовольствія въ наши тихоокеанскія колоніи кругосвѣтнымъ путемъ, по проекту капитана Крузентерна. При этомъ случаѣ предположено было, по мысли гр. Румянцева, отправить посольство въ Японію для завязки торговыхъ

¹⁾ Именно до поселенія Аткисъ или Акесси, юго-западнѣе Немуро. Морской сборникъ, 1869, № 1, стр. 48.

²⁾ Fraissinet, „Le Japon“, 2 ч., 11 стр.

сношеній. Посломъ назначенъ былъ одинъ изъ заправиль Сѣверо-Американской компаніи, камергеръ Рязановъ. Экспедиціи было предписано: 1) на основаніи письменнаго разрѣшенія, привезеннаго Лаксманомъ, истребовать у Японіи согласіе на торговлю съ Россіей; 2) описать Курильскіе острова и Сахалинъ и постараться присоединить послѣдній.

Переговоры, ведшіеся зимой 1804—1805 г. въ Нагасаки, оказались неудачны. Японцы отказались признать документъ, выданный Лаксману, и предложили впредь русскимъ судамъ въ Японію не приходить, а занесенныхъ бурями на русское побережье японцевъ передавать для возвращенія голландцамъ¹⁾. Рязановъ, разстроенный неудачею, отправился въ колоніи и, по пути, познакомившись съ двумя молодыми моряками, лейтенантомъ Хвостовымъ и мичманомъ Давыдовымъ, убѣдилъ ихъ стать во главѣ новой экспедиціи. Рязановъ опредѣлилъ первоначально цѣлью ея овладѣніе Сахалиномъ и уничтоженіе находящихся на немъ японскихъ поселеній, захватъ знатныхъ японцевъ, которые, по возвращеніи черезъ нѣсколько лѣтъ на родину, могли бы рассказать о видѣнномъ могуществѣ Россіи и о хорошемъ съ ними обхожденіи. Однако, затѣмъ у Рязанова явились колебанія и, не отмѣняя прежнихъ инструкцій и не давъ опредѣленныхъ новыхъ, онъ отбылъ въ Петербургъ, по дорогѣ въ который умеръ.

Между тѣмъ лейтенантъ Хвостовъ на фрегатѣ „Юнона“, осенью 1806 г. захватилъ и частью уничтожилъ японскіе склады и поселенія въ заливѣ Анива на Сахалинѣ и объявилъ жителей русскими подданными. Весной 1807 г. „Юнона“ съ Хвостовымъ и шлюпъ „Авось“ съ Давыдовымъ снова отправились въ экспедицію, сожгли нѣсколько селеній и магазиновъ на о. Итурупѣ (гдѣ имѣли перестрѣлку съ японцами) и на Сахалинѣ. Близъ сѣверо-западныхъ береговъ Іезо овладѣли 4 японскими судами, взявъ себѣ лучшіе товары. Спустивъ плѣнныхъ на берегъ, кромѣ двухъ, Хвостовъ и Давыдовъ вернулись въ Охотскъ, гдѣ и были арестованы и отданы подъ судъ за самовольныя дѣйствія. Послѣ цѣлаго ряда мытарствъ, въ виду заступничества сибирскаго пачальства и высокопоставленныхъ лицъ, дѣло это было оставлено, по приказанію императора Александра I, безъ послѣдствій²⁾.

Между тѣмъ лейтенантъ Головинъ, находившійся со шлюпомъ „Діана“ въ нашихъ С. Американскихъ колоніяхъ, получилъ предпи-

¹⁾ Крузенштернъ. Путешествіе, гл. XII.

²⁾ Дѣйствія Хвостова и Давыдова произвели сильное впечатлѣніе на правительство сіюгуна, которому, между прочимъ, принадлежала часть о. Іезо, какъ видно изъ приведенной у Костылева, на стр. 380, выдержки изъ японскихъ источниковъ: „1806 г. русскій флотъ пришелъ въ Итурупу, сожегъ японское укрѣпленіе и взялъ въ плѣнъ 4 японцевъ.... Сіюгунъ, узнавъ объ этомъ, перепугался, разослалъ ко всѣмъ сѣвернымъ дайміосамъ приказанія укрѣплять берега.... Онъ принялъ рядъ мѣръ для защиты противъ русскихъ, на островъ Іезо послалъ 3000 солдатъ. Дайміосамъ сѣверо-западнаго Хондо приказалъ помогать въ дѣйствіяхъ противъ русскихъ, а въ окрестностяхъ Еддо приказалъ быть въ постоянной готовности къ сопротивленію высадкѣ русскихъ войскъ.... Въ 1808 г. приказано строить по берегамъ Японіи крѣпости противъ русскихъ“.

саніе сдѣлать точнѣйшее описаніе южной части Курильскихъ островъ и Охотскаго моря¹⁾).

Начавъ свою работу весною 1811 г. съ острова Матуа, онъ въ іюлѣ сталъ на якорѣ въ заливѣ о. Кунаширь, на берегу котораго расположено было японское укрѣпленіе. При посѣщеніи этой крѣпостцы, 11 іюля Головинъ вмѣстѣ съ семьёю своими спутниками былъ захваченъ японцами въ плѣнъ. Эта была месть японцевъ за дѣйствія Хвостова и Давыдова²⁾. Замѣстившій Головина лейтенантъ Рикордъ сначала полагалъ освободить плѣнныхъ силою оружія, но бомбардировка крѣпостцы не была успѣшна. Тогда судно вернулось въ Охотскъ. Въ слѣдующемъ 1812 году Рикордъ съ двумя судами вновь отправился къ Кунаширу съ 7-ю плѣнными японцами и, захвативъ большое коммерческое японское судно, узналъ, что русскіе плѣнники еще живы и находятся въ г. Матсмаѣ.

Наконецъ, весною 1813 г., взявъ съ собою удостовѣреніе на японскомъ языкѣ, что русское правительство не принимало участія въ дѣйствіяхъ Хвостова и Давыдова, Рикордъ вновь отправился на островъ Іезо. Въ октябрѣ 1813 г. ему, наконецъ, удалось выручить Головина и его спутниковъ. Рикордъ объявилъ при уходѣ, что на будущій годъ явится за отвѣтомъ на письмо иркутскаго губернатора къ матсмайскому, переданное еще годъ тому назадъ. Однако, посланное лѣтомъ 1815 г. за письмомъ на о. Кунаширь судно „Борисъ и Глѣбъ“ никакого отвѣта не привезло. Та же участь постигла и посланный въ слѣдующемъ году транспортъ. За этимъ же отвѣтомъ ходили наши суда на 14-й островъ, а съ 14-го на 18-й въ 1816 и 1817 г., но безъ результата³⁾.

Большія, не оправдавшіяся затраты съ цѣлью открыть торговлю съ Японіей вынудили иркутское начальство запретить дальнѣйшія попытки въ этомъ направленіи. Всякія сношенія съ японцами прекратились на полустолѣтіе, до вступленія въ управленіе Восточною Сибирью Н. Н. Муравьева, впоследствии графа Амурскаго, при ко-

¹⁾ Подробно въ „Запискахъ лейтенанта Головина въ плѣну у японцевъ“, изд. 1851 г.

²⁾ „Очерки Японіи“ Венюкова, стр. 317.

³⁾ Этими участвовавшими попытками войти въ сношенія съ Японіей объясняется появленіе въ 1817 г. книжки: „О Японіи и японской торговлѣ или новѣйшее историко-географическое описаніе Японскихъ острововъ, разсмотрѣнное природнымъ японцемъ, титулярнымъ совѣтникомъ Николаемъ Колотыгинымъ, и изданное Иваномъ Миллеромъ“. Спб., Типогр. Греча, 8°. 71 стр. текста раздѣлена на 18 короткихъ главъ или параграфовъ, изъ которыхъ двѣ послѣднія (на стр. стр. 68—71) называются: „Сношенія Россіи съ Японцами“, „Товары, которые россиянами могли бы быть въ Японію ввозимы и изъ нея вывозимы“. Въ 48-й главѣ Колотыгинъ высказываетъ слѣдующія мысли: „Когда въ восточной части Россійской Имперіи приумножится народонаселеніе, распространится просвѣщеніе, заведутся фабрики и мануфактуры и когда Россійская Сѣверо-Американская компанія придетъ въ состояніе болѣе дѣйствовать на отдаленный Востокъ Азіи, тогда торговля и мореплаваніе процвѣтутъ на берегахъ Сибири: тогда безъ сомнѣнія наступитъ время, въ которое русскіе корабли будутъ привозить японцамъ произведенія тропическихъ странъ Азіи“.

торомъ, въ 1852 году, заняты были нашими постами Дуэ и Анива на Сахалинѣ, южная часть котораго находилась въ рукахъ японцевъ.

Одновременно, въ августѣ 1853 г., русская эскадра вице-адмирала Путятина (фрегатъ „Паллада“, корветъ „Оливуда“, шхуны „Востокъ“, „Кп. Меншиковъ и др.¹⁾) прибыла въ Нагасаки съ цѣлью открытія переговоровъ съ японцами по вопросамъ торговли и разграниченія. Посѣщеніе это совпало съ дѣйствіями у береговъ Японіи эскадры коммодора Перри, которому адмиралъ Путятинъ, между прочимъ, предложилъ содѣйствіе своихъ судовъ, но предложеніе было отклонено²⁾. Тѣмъ временемъ началась Крымская кампанія и Путятинъ, вмѣсто дальнѣйшаго веденія переговоровъ, долженъ былъ весной 1854 года увести свои суда въ Петропавловскъ, во избѣжаніе встрѣчи съ превосходившей насъ въ силахъ англійской эскадрой Тихаго океана. Въ концѣ 1854 года, узнавъ объ успѣшности миссіи Перри, адмиралъ вновь вышелъ изъ Петропавловска въ Симоду, гдѣ, несмотря на весьма критическое положеніе, вслѣдствіе гибели нашего фрегата „Діаны“, ему удалось заключить первый русско-японскій договоръ.

По Симодскому договору³⁾, 26 января 1855 г. граница между Россіей и Японіей должна была проходить между о.о. Итурупъ и

¹⁾ Отчетъ вице-адм. Путятина помѣщенъ въ „Морскомъ Сборникѣ“ за 1856 г. Плаваніе это также увѣковѣчено Гончаровымъ въ его „Фрегатѣ Паллада“.

²⁾ Mossman. „New Japan, the Land of the Rising Sun“, стр. 42.

³⁾ Приводимъ текстъ этого перваго договора съ Японіей, какъ онъ напечатанъ въ „Сборникѣ дѣйствующихъ трактатовъ“, изд. М. Ин. Д., т. I, стр. 372—381).

Статья 1-я. „Отнынѣ да будетъ постоянный миръ и искренняя дружба между Россіей и Японіей. Во владѣніяхъ обоихъ государствъ русскіе и японцы да пользуются покровительствомъ и защитой, какъ относительно ихъ личной безопасности, такъ и неприкосновенности ихъ собственности“.

Статья 2-я. „Отнынѣ границы между Россіей и Японіей будутъ проходить между островами Итурупомъ и Урупомъ. Весь островъ Итурупъ принадлежитъ Японіи, а весь островъ Урупъ и прочіе Курильскіе острова къ сѣверу составляютъ владѣніе Россіи. Что касается острова Крафта (Сахалина), то онъ остается нераздѣленнымъ между Россіей и Японіей, какъ было до сего времени“.

Статья 3-я. „Японское правительство открываетъ для русскихъ судовъ три порта: Симоду въ княжествѣ Идзу, Хакодате и Нагасаки въ княжествѣ Хизенъ. Въ этихъ трехъ портахъ русскія суда могутъ отнынѣ исправлять свои поврежденія, запасаться водою, дровами, съѣстными припасами и другими потребностями, даже каменнымъ углемъ, гдѣ его можно имѣть, и платить за все золотою или серебряною монетою, а въ случаѣ недостатка денегъ замѣнять ихъ товарами изъ своего запаса. За исключеніемъ упомянутыхъ гаваней русскія суда не будутъ посѣщать другихъ портовъ, кромѣ случаевъ, когда, по причинѣ крайней нужды, судно не будетъ въ состояніи продолжать свой путь. Сдѣланныя въ такихъ случаяхъ издержки будутъ уплачиваться въ одномъ изъ открытыхъ портовъ“.

Статья 4-я. „Претерпѣвшимъ крушеніе судамъ и лицамъ въ обоихъ государствахъ будетъ оказываться всякаго рода пособіе и всѣ спасшіеся будутъ доставляемы въ открытые порты. Въ продолженіе всего ихъ пребыванія въ чужой землѣ они пользуются свободой, но подчиняются справедливимъ законамъ страны“.

Статья 5-я. „Въ двухъ первыхъ изъ открытыхъ портовъ позволяется вымѣнивать желаемые товары и имущества на привезенные товары, имущества и деньги“.

Статья 6-я. „Россійское правительство назначитъ консула въ одинъ изъ двухъ первыхъ упомянутыхъ портовъ, когда признаетъ это необходимымъ“.

Урупъ а островъ Сахалинъ (или Крафто) оставался не разграничен-нымъ, въ общемъ владѣніи. Такое положеніе создалось въ силу того, что островъ, хотя посѣщался какъ японскими, такъ иногда и русскими промышленниками, не имѣлъ никакихъ административныхъ органовъ, которые доказывали бы принадлежность его той или другой странѣ. вмѣстѣ съ заключеніемъ договора былъ снятъ нашъ постъ на югѣ Сахалина, дабы убѣдить японцевъ въ нашемъ миролюбіи. Практической, настоятельной необходимости въ разграниченіи еще не было, такъ какъ и въ договорѣ 7-го августа 1858 г., заключенномъ въ развитие Симодскаго договора, въ отношеніи границъ все осталось по прежнему. Договоръ этотъ, такъ же какъ Симодскій, и послѣдовавшая затѣмъ Іеддская конвенція 11 декабря 1867 г.¹⁾, давали русскимъ тѣ же права по пребыванію въ Японіи, консульскому представительству и торговлѣ, что и другимъ европейскимъ державамъ. Въ послѣднемъ же, 1867. году, была подписана и конвенція, предусматривавшая возможность обмѣна южнаго Сахалина на часть Куриль.

Обнаруживавшееся угольное богатство Сахалина дѣлало такой обмѣнъ съ русской точки зрѣнія желательнымъ.

Фактически онъ состоялся лишь въ 1875 г.²⁾ Этимъ событіемъ и закончился періодъ самостоятельныхъ сношеній Россіи и Японіи. Черезъ 20 лѣтъ, на одинаковыхъ условіяхъ съ прочими державами, нами заключенъ договоръ съ Японіей о торговлѣ и мореплаваніи (27 мая 1895 г., ратификованный въ Петербургѣ 6 іюля и въ Токио 29 августа того-же года). Трактатомъ 1895 г. отмѣняется для русскихъ (и вообще иностранцевъ) право экстерриториальности, но разрѣшается взаимно селиться и торговать во всей странѣ. Договоромъ этимъ, вошедшимъ въ силу осенью 1899 года, и руководствуемся мы въ настоящее время въ нашихъ сношеніяхъ съ Японіей³⁾.

Статья 7-я. „Если возникнетъ какой либо вопросъ или дѣло, требующее обсужденія или рѣшенія, то оно будетъ обстоятельно обсуждено и устроено японскимъ правительствомъ“.

Статья 8-я. „Какъ русскіе въ Японіи, такъ и японцы въ Россіи всегда свободны и не подвергаются никакимъ стѣсненіямъ. Учинившій преступленіе можетъ быть арестованъ, но судится не иначе, какъ по законамъ своей страны“.

Статья 9-я. „Въ уваженіе сосѣдства обоихъ государствъ всѣ права и преимущества, какія Японія предоставила нынѣ или дастъ въ послѣдствіи другимъ націямъ, въ то же самое время распространяются и на русскихъ подданныхъ“.

Къ статьямъ 3, 5, 6 и 9-й Симодскаго трактата были приложены особыя дополнительныя статьи, нынѣ отмѣненныя. Трактатъ подписанъ съ русской стороны генералъ-адъютантомъ, вице-адмираломъ Путятиннымъ, а съ японской—Цуцумемъ-Хизенъ-Но-Ками и Кавадзи-Саймоно-Дзіо.

¹⁾ О правилахъ торговли и тарифахъ. См. цитир. выше „Сборн. дѣйств. трактатовъ“, т. I, стр. 381—393.

²⁾ Іеддскій договоръ 10 авг. 1875 г., „Сборн. дѣйств. тр.“, т. I, стр. 398—399 и т. III, стр. 292—299.

³⁾ См. „Сборн. дѣйств. трактатовъ“, т. IV (последній), стр. 390—406. Приводимъ краткое содержаніе статей: 1-ой допускается свободное проживаніе подданныхъ обоихъ государствъ и гарантируется свобода совѣсти; 2-й устанавливается взаимная свобода торговли и мореплаванія, право судамъ входить во всѣ порты и мѣста, которые будутъ открыты для иностранной торговли.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, вслѣдствіе стремленія японцевъ занять преобладающее положеніе среди государствъ желтой расы, утвердиться на материкѣ и подчинить своему вліянію Корею, совпавшимъ и съ усиленіемъ нашего поступательнаго движенія къ берегамъ Тихаго океана, произошло извѣстное обостреніе отношеній между Японіей и нами. Полная безпомощность корейцевъ во внутреннихъ и внѣшнихъ дѣлахъ вынудила насъ предложить корейскому правительству (Московский протоколъ 28 мая 1896 г. ¹⁾) наше содѣйствіе въ области финансовой и военной организациі. Наши намѣренія, однако, получили иное толкованіе и, дабы избѣжать смуты въ странѣ, въ 1898 г., мы отозвали своихъ совѣтниковъ и инструкторовъ ²⁾. Сдѣлали мы это тѣмъ болѣе охотно, что занятіе нами въ томъ же году Квантуна, усиленная дѣятельность по постройкѣ желѣзной дороги въ Маньчжуріи, не оставляли Россіи въ то время достаточно свободныхъ времени, силъ и средствъ.

Между тѣмъ положеніе Японіи, вынужденной покинуть только что занятую ея позицію въ Китаѣ, было совершенно иное. Признавая за японцами, въ виду этого, право пскать новыхъ рынковъ, Россія рѣшила не препятствовать развитію торговой дѣятельности Японіи въ Корей, что и закрѣплено было Токиоскимъ протоколомъ 13 апрѣля 1898 г. ³⁾. Этимъ договоромъ Японія и Россія признали державныя права и независимость Кореи, а Россія согласилась не дѣлать препятствій развитію торговыхъ и промышленныхъ сношеній Японіи съ Кореей. Кромѣ того, обѣ стороны обязались не принимать безъ предварительнаго соглашенія мѣръ къ назначенію въ Корею своихъ инструкторовъ и совѣтниковъ. Въ такую внѣшнюю форму вылились наши отношенія къ Японіи по Корейскому вопросу, на ряду съ которымъ вскорѣ возникъ и вопросъ

3-я—жилища и лавки русскихъ неприкосновенны для японцевъ, иначе, какъ на основаніи законовъ. 4-я. Всѣ права по торговлѣ, предоставленные другимъ державамъ, предоставляются и русскимъ. 5-я—о пошлинахъ; 6-я—о транзитѣ, 7-я—о правѣ ввоза товаровъ на русскихъ судахъ, какъ на японскихъ. 10-я статья—о каботажномъ судоходствѣ, не подлежащемъ дѣйствію ст. 7-й. 11-я—о правѣ судовъ укрываться отъ непогоды и чиниться во всѣхъ портахъ.

Ст. 14. Всѣ льготы, выговоренныя одной державой, распространяются и на другія. Ст. 15. О дипломатическихъ представителяхъ и консулахъ.

Ст. 16. Выдача патентовъ и клеймъ русскимъ производится на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и туземцамъ.

Ст. 17, наиболѣе важная, гласитъ, что разныя иностранныя поселенія со дня вступленія въ силу подписаннаго договора о торговлѣ и мореплаваніи войдутъ въ составъ подлежащихъ японскихъ общинъ и впредь будутъ подчинены общему японскому управленію.

Ст. 18-ой отмѣняются всѣ статьи предыдущихъ договоровъ объ экстерриториальности, вслѣдствіе чего: „юрисдикція, до того отправляемая русскими судами въ Японіи и всѣ особыя привиллегіи, изъятія и льготы, конми русскіе подданные до тѣхъ поръ пользовались, какъ входящими въ составъ юрисдикціи или къ ней принадлежащими, отмѣняются окончательно и безъ особаго извѣщенія; всѣ же права этой юрисдикціи съ того-же времени будутъ присвоены японскимъ судебнымъ властямъ и ими примѣняемы“.

Приложеннымъ къ договору протоколомъ устанавливается введеніе новой системы таможенныхъ тарифовъ (конвенціональной).

¹⁾ Юбилейная исторія Мин. Ин. Д., стр. 200.

²⁾ „Annuaire diplomatique“, изд. Мин. Ин. Д., правит. сообщеніе отъ 6 марта 1898 г.

³⁾ Юбилейная исторія Мин. Ин. Д., стр. 201.

Маньчжурской. Вынужденная оккупация Маньчжурии нашими войсками и русско-китайское соглашение 26 марта 1901 г. (о сроках очищения страны) вызывают периодически вспышки японского общественного мнѣнія или вѣрнѣе агитацию известной части прессы и политиковъ противъ Россіи, о чемъ распространяться здѣсь излишне.

Итакъ, замѣтимъ въ заключеніе, изъ 200-лѣтняго близкаго сосѣдства съ Японіей Россія до сихъ поръ не извлекла какихъ либо существенныхъ выгодъ, торговля ея незначительна, политическія же отношенія носятъ характеръ неприязни, устраненіе которой, не поступаясь интересами Россіи, и должно, казалось бы, составить одну изъ главныхъ цѣлей русской политики на Дальнемъ Востока.

ЧАСТЬ ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ.

ГЛАВА II.

ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ. ТЕРРИТОРИЯ. МОРЯ.

Японская имперія простирается отъ 22°-го до 51° сѣв. шир. и отъ 120°-го до 157° восточной Гринвичской долготы. Омываемая водами Тихаго океана и его частей: Охотскаго, Японскаго и Восточно-Китайскаго морей, она представляетъ островное государство. Свыше 600 острововъ¹⁾, входящихъ въ составъ имперіи, охватываютъ восточный берегъ азіатскаго материка, начиная отъ Камчатки, длинной цѣпью, послѣднее звено которой составляетъ Формоза, и пересекаютъ морскіе пути, соединяющіе Дальній Востокъ съ остальнымъ міромъ. Морское положеніе даетъ Японіи возможность непосредственныхъ сношеній во всѣхъ направленіяхъ и со всѣми странами свѣта. Островное положеніе создало ей безопасность.

До недавняго времени Японія пассивно пользовалась выгодами послѣдняго, но оставалась отчужденной отъ міровой жизни. Существовало только естественное, географическое и этнографическое тяготѣніе къ государствамъ желтой расы, Корей и Китаю. Когда европейскія культура и техника, побѣдивъ разстоянія, охватили съ востока и запада бассейнъ Тихаго океана и начали распространяться по его площади, Японія уже не могла быть болѣе изолированной, применила къ міровому движенію и теперь стремится извлечь возможные политическія и экономическія выгоды изъ своего морского положенія, которое соотвѣтствуетъ положенію Англіи въ западномъ полушаріи. Успѣху Японіи въ этомъ направленіи не мало способствуетъ удаленіе центровъ могущества великихъ державъ отъ береговъ Тихаго океана и сосредоточеніе важнѣйшихъ жизненныхъ ихъ интересовъ на западѣ.

Территорія Японской имперіи равняется 7342 кв. мил., изъ нихъ 6800 кв. м. приходятся на Собственно Японію, которая и составитъ главный предметъ предлагаемаго описанія²⁾.

¹⁾ См. табл. № 1.

²⁾ Свѣдѣнія объ остальной части территоріи, заключающей лишь недавно силою оружія присоединенные Формозу и Пескадоры, еще недостаточно изслѣдованной ни географически, ни статистически, выдѣлены особо, въ видѣ приложенія.

Собственно Японская имперія, въ предѣлахъ между 24° и 51° с. ш. и 123° и 157° в. д., заключаетъ 523 острова. Географическій и политическій центръ ея, „Старую Японию“, образуютъ 3 большихъ острова: Хондо (Ниппонъ), Кіу-Сіу, Сивоку, нѣсколько среднихъ—Садо, Иви, Ови, Цусима, Аваджи и рядъ прилегающихъ къ нимъ мелкихъ.

Территорія Старой Японіи, въ предѣлахъ которой до послѣдняго времени шло развитіе японской государственности, занимаетъ 5123 кв. мили или 76% площади имперіи безъ колоній; въ томъ числѣ 3992 кв. мили приходятся на долю Хондо, наибольшаго изъ острововъ Японскаго архипелага. Хондо, Сивоку и Кіу-Сіу отдѣляются другъ отъ друга Внутреннимъ моремъ и проливами Кіи, Бунго и Симоносеки.

Остальная территория, „Новая Японія“, состоитъ: изъ большаго (2-го по величинѣ), но малонаселеннаго острова Хоккайдо (Иезо или Матсмай), занимающаго 1387 кв. м.; пустынныхъ о. Курильскихъ; къ сѣверу отъ него; густонаселенныхъ Ріу-Кіу, къ югу отъ Кіу-Сіу, и небольшой островной группы Бонинъ-Сима¹⁾, на юго-востокъ отъ Хондо. Большая часть послѣднихъ островныхъ группъ составляетъ мирное приобрѣтеніе Японіи за 1862—1877 годы.

Островное положеніе Японіи указываетъ на необходимость выясненія степени доступности морей, ея окружающихъ, условія плаванія въ которыхъ представляютъ большое разнообразіе.

Общія условія плаванія у береговъ Японіи.

При значительномъ протяженіи по меридіану Японскаго архипелага, обращеннаго западной стороной къ материку Азіи, съ востока ограниченнаго величайшею водною площадью Тихаго океана, воздушныя теченія, погода, состояніе моря у береговъ чрезвычайно различны въ разное время года и у противоположныхъ частей побережья.

Западный берегъ. Въ Японскомъ морѣ всю зиму, съ середины октября до середины марта, почти непрерывно дуютъ западные и сѣверо-западные вѣтры, разводя весьма сильное волненіе въ направленіи къ берегу. Вѣтеръ доходитъ внезапно до силы шторма и нерѣдко сопровождается снѣжными бурями. Если и выпадаютъ два, три дня хорошей погоды, то все же море не имѣетъ времени успокоиться и тяжелыя волны продолжаютъ разбиваться о берегъ, крайне затрудняя стоянку на якорѣ и сообщеніе съ берегомъ въ портахъ Ніигата, Фу-живи, Наоецу²⁾.

¹⁾ Продолженіемъ этой группы къ востоку служитъ небольшой островъ Марка (Марксландъ), присоединенный къ Японіи лѣтомъ 1902 г.

²⁾ См. Kleinman „Coast of Japan“, 1880 г., заключающее замѣтки капитановъ пароходовъ компаніи Мицубиши, стр. 18.

Къ югу отъ полуострова Ното характеръ погоды менѣе суровый, а у береговъ Кіу-Сіу снѣжныя бури смѣняются дождями. Въ апрѣлѣ погода поправляется, въ маѣ бываютъ часто дожди и восточные вѣтры. Эти послѣдніе продолжаются и лѣтомъ, но съ перерывами, задерживая иногда на нѣсколько дней нагрузку и разгрузку судовъ; сила ихъ никогда не бываетъ такова, какъ зимнихъ. Лѣто характеризуется морскими туманами; продолжительность и густота ихъ уменьшается съ сѣвера на югъ.

Осенью, при сильныхъ юго-западныхъ вѣтрахъ, бываютъ дожди, а на сѣверѣ и снѣжныя бури; въ это время года море бурнѣе всего въ районѣ Хирадо-Ики, у сѣверо-западнаго берега Кіу-Сіу¹⁾.

Тайфуны въ Японскомъ морѣ слабѣе, чѣмъ въ океанѣ; у западнаго берега Хондо они бываютъ чрезвычайно рѣдко, въ два-три лѣта разъ; они чаще у берега Кіу-Сіу, именно въ періодъ съ іюня по октябрь.

Восточный берегъ. Въ Тихомъ океанѣ зимою вѣтеръ дуетъ большею частью отъ берега. Но во время квадратуръ случаются сильные восточные штормы и, какъ слѣдствіе ихъ, пониженіе температуры. Снѣжныя бури весьма часты, но не продолжительны, въ сѣверу отъ мыса Кинквасанъ (близъ Сендая).

Въ Сангарскомъ проливѣ вѣтры дуютъ постоянно, то юго-восточный вѣтеръ съ дождемъ, то сѣверо-западный со снѣгомъ и сильнымъ холодомъ²⁾.

Весною вѣтеръ слабѣетъ, погода бываетъ ясная, осенью же переменная, а лѣтомъ туманная при южныхъ и восточныхъ вѣтрахъ. Послѣдніе повышаютъ лѣтомъ уровень водъ у восточнаго берега Хондо на 1—2 фута въ сравненіи съ зимнимъ³⁾. Къ югу отъ мыса Кинквасана туманы въ морѣ не часты и сравнительно не густы; настоящая область лѣтнихъ тумановъ начинается къ сѣверу отъ этого мыса, гдѣ иногда туманъ, при восточномъ вѣтрѣ, закрываетъ входъ въ Сангарскій проливъ непроницаемой для глазъ пеленой.

Что касается тайфуновъ, то въ осенніе мѣсяцы въ Тихомъ океанѣ они достигаютъ поразительнаго развитія, направляясь большею частью отъ Вандименова пролива, параллельно теченію Куросиво, къ южной оконечности полуострова Ямато (о. Осиама), а затѣмъ къ полуострову Идзу, гдѣ скорость вѣтра доходитъ до 32 верстъ въ часъ. Продолжительность тайфуна бываетъ отъ 4—8 часовъ. Изгибы берега далеко не всѣ укрываютъ отъ тайфуна и порты, удовлетворяющіе этому условію, на перечетъ⁴⁾.

Охотское море, почти совершенно замкнутое, обыкновенно посѣщается судами съ конца іюня по конецъ сентября, съ ноября же до

¹⁾ Цитир. выше Kleinman, стр. 16.

²⁾ „China Sea Directory“ (английская лодія), т. IV, стр. 26.

³⁾ „Transactions of the Asiatic Society of Japan“, т. VI, стр. 524.

⁴⁾ Цитир. выше Kleinman, стр. 23.

середины марта море у береговъ покрывается льдомъ. Кромѣ того, море подвержено сильнымъ штормамъ и туманамъ.

Сравнивая изложенныя условія плаванія у японскихъ береговъ, пока внѣ зависимости отъ характера береговой линіи, можно прийти къ слѣдующему заключенію:

1) *Зимой*, т. е. съ ноября по апрѣль, плаваніе у западныхъ береговъ Японіи представляется труднымъ, а, начиная отъ острова Садо къ сѣверу, небезопаснымъ, вслѣдствіе штормовъ, дующихъ къ берегу. На востокъ, въ Тихомъ океанѣ, за исключеніемъ времени квадратуръ, сопровождаемыхъ штормами съ востока, море сравнительно спокойно.

Къ сѣверу отъ 38-й параллели и западное, и восточное побережья подвержены снѣжнымъ бурямъ.

2) *Весною* на восточномъ берегу, при ясной погодѣ, море бываетъ большею частью спокойно; но въ маѣ начинаются туманы. На западномъ болѣе благоприятенъ апрѣль, мартъ же и май носятъ характеръ сосѣднихъ временъ года.

3) *Лѣтомъ* у восточнаго берега встрѣчаются туманы, въ особенности частые и густые къ сѣверу отъ 38-й параллели, и господствующіе вѣтры направляются къ берегу.

У западнаго побережья, хотя погода бываетъ туманная, причѣмъ туманы тоже усиливаются къ сѣверу, но они много рѣже и менѣе густы, чѣмъ въ Тихомъ океанѣ; а вѣтеръ рѣдко достигаетъ большой силы.

Тайфуны, начинающіеся съ середины лѣта, здѣсь рѣже и слабѣе, чѣмъ въ Тихомъ океанѣ.

4) *Осенью*, у западнаго берега море бываетъ часто бурно, а погода дождливая, особенно въ южной части; на востокъ состояніе моря часто мѣняется и, хотя нѣтъ постоянныхъ сильныхъ вѣтровъ, но за то тайфуны достигаютъ въ это время своей наибольшей силы, особенно у береговъ Хондо ¹⁾.

Слѣдовательно, кромѣ Охотскаго, моря, омывающія берега Японіи, доступны во всѣ времена года, но не въ одинаковой степени; болѣе благоприятнымъ временемъ для морскихъ операцій у обоихъ береговъ Японіи является середина весны, у западнаго берега лѣто, а у восточнаго зима. Сѣверная часть обоихъ побережій представляетъ, вслѣдствіе лѣтнихъ тумановъ и зимнихъ снѣжныхъ бурь, болѣе затрудненій для плаванія, чѣмъ южная.

¹⁾ Въ среднемъ ежегодно береговъ Японіи касаются 3 тайфуна, изъ которыхъ 2 приходятся на осень. „China Sea Directory“, т. IV, стр. 26.

ГЛАВА III.

ОПИСАНІЕ БЕРЕГОВЪ ЯПОНИИ.

Японія имѣетъ весьма развитую береговую линію. При общемъ протяженіи въ 25776 в. на 1 в. берега приходится 12,9 кв. в. площади¹⁾.

Для отдѣльныхъ острововъ отношеніе это выражается слѣдующими цифрами: Хоккаидо—29,6, Хондо—21,6, Сикоку—6,4 и Кіу - Сіу—5,2.

Цифры эти свидѣтельствуютъ, что по развитію береговой линіи Японія превосходитъ главнѣйшія морскія государства²⁾.

Благопріятная для развитія морскихъ сообщеній, сильная изви-стость береговой линіи увеличиваетъ протяженіе границъ государства, т. е. увеличиваетъ пространство, открытое ударамъ противника, и число пунктовъ, требующихъ охраненія и наблюденія.

Описывая береговую полосу съ этой точки зрѣнія, мы рассмотримъ сначала побережье сосѣдняго съ Россіей, но мало доступнаго и пустыннаго Хоккаидо, затѣмъ берега и воды Сангарскаго пролива, представляющаго ближайшее сообщеніе Уссурійскаго края съ океаномъ; далѣе западное, омываемое Японскимъ и Китайскимъ морями, и восточное, Тихо-океанское побережье Старой Японіи, наконецъ, воды и берега Внутренняго моря³⁾.

Берега о. Хоккаидо. (Изо).

Плаваніе у береговъ Хоккаидо, вслѣдствіе непогодъ, тумановъ, при недостаточности гидрографическихъ изслѣдованій, затруднительно. За немногими исключеніями берега его не представляютъ хорошихъ гаваней и мѣстъ, удобныхъ для стоянки судовъ или высадки; они то скалисты и окружены камнями, то низменны и сопровождаются мелями.

Общее протяженіе береговъ 2135 верстъ, они мало извилисты, особенно въ сѣверо-восточной, расширенной части острова.

¹⁾ Табл. № 1.

²⁾ На 1 версту берега приходится: въ Великобританіи 19,9 кв. в., во Франціи 108,6 кв. в., въ Германіи 311,7 кв. в.

³⁾ Описаніе береговъ выполнено главнымъ образомъ по: „China Sea Directory“ vol. IV; Kleinman'у „Coast of Japan“, Villaret „Dâi-Nippon“, Goto „Japanische Seeschiffart“, англійскимъ морскимъ картамъ и японской въ масштабѣ 1/300'000.

Западное побережье от с. Сирако-мисаки¹⁾ до м. Носсиабъ, омываемое Японскимъ моремъ и противулежащее Уссурийскому краю, къ сѣверу отъ устья рѣки Ишикари, на протяженіи 220 верстъ, совершенно лишено сколько нибудь безопасныхъ якорныхъ стоянокъ; берегъ скалистъ и диевъ; но и южнѣе число стоянокъ весьма ограничено²⁾; хорошее укрытіе представляетъ только Отару.

Портъ *Отару*, съ населеніемъ 56961 чел., расположенъ въ бухтѣ того-же имени, составляющей часть открытаго залива Ишикари. Онъ соединенъ желѣзной дорогой и телеграфомъ съ Саппоро и съ угольнымъ бассейномъ, къ сѣверо-востоку отъ послѣдняго, для котораго и служить вывознымъ портомъ³⁾.

Кромѣ Отару и Езаси (10 т. ж.), находящагося къ юго-западу отъ перваго, на берегу имѣются лишь рыбацкія деревни (Ишикари и другія).

Острова, лежащіе въ Японскомъ морѣ, Осима, Оудзири, Ридзири, Ремундзири, не имѣютъ значенія.

Между м. Носсиабъ и Соя-мисаки, сѣверной оконечностью Хоккаидо, море образуетъ заливъ Румянцева, съ болотистыми берегами и неудобный, какъ стоянка. Проливъ Лаперуза узкій, но незамерзающій, отдѣляетъ м. Соя отъ м. Ноторо на Сахалинѣ.

Сѣверный берегъ Иезо, отъ м. Соя до м. Сиретокосаки, имѣетъ протяженіе въ 300 вер., въ западной части низкій, лѣсистый, къ востоку повышается и дѣлается скалистымъ. Морское дно здѣсь мало изслѣдовано. Укрытыхъ стоянокъ нѣтъ совершенно; противъ селеній Момбецу и Абасири большія суда могутъ останавливаться на якорѣ въ 1—1½ морскихъ миляхъ только при вѣтрѣ съ берега⁴⁾.

Восточный скалистый берегъ образуетъ между мысами Сиретокосаки и Ношасасаки пеглубокой заливъ Вальвисъ, съ подводными опасностями, мелкими островами и большимъ островомъ Кунаширъ, первымъ изъ Курильскихъ. Водное пространство между Кунаширомъ и берегомъ Иезо отъ 14 до 30 в. шириною.

Портъ Немуро, съ 2000 т. жителей, въ восточной части залива, доступенъ лишь для мелкихъ судовъ.

Юго-восточный берегъ, между мысами Ношасасаки и Ери-мисаки, большею частью невысокій, иногда болотистый; за береговой дорогой начинается тайга⁵⁾.

Хенасаки, 18 в. къ юго-западу отъ Ношасасаки, и Авесси (Авиши), торговое селеніе съ 5000 т. ж., представляютъ удобныя якорныя стоянки. Хуже условія стоянки въ портѣ Куширо, вблизи котораго добываются уголь и сѣра.

¹⁾ Саки или мисаки—значитъ по японски—мысъ, полуостровъ.

²⁾ „China Sea Directory“, ч. IV, 576 стр.

³⁾ „Murray's Handbook for travellers in Japan“, изд. 1901 г., стр. 534. Названіе Отару, замѣтимъ кстати, какъ и большинство собственныхъ именъ на Хоккаидо, не японскаго, а айносскаго происхожденія.

⁴⁾ Цитир. „Ch. Sea D-ry“, т. IV стр. 604.

⁵⁾ Bird. „Unbeaten tracks in Japan“, стр. 337.

Отъ Ери-мисаки холмистый берегъ сначала поворачиваетъ на сѣверо-западъ, затѣмъ отъ Юбецу къ м. Ендермо на юго-западъ, сопровождаясь на послѣднемъ участкѣ желѣзной дорогой. Здѣсь встрѣчаются подводныя опасности. Далѣе, между м. Ендермо и Есансаки, море вдается къ с.-з., образуя открытый заливъ Вулкана. Въ с.-в. части его находятся портъ *Муроранъ* съ обширною гаванью, но стоянка для судовъ въ немъ не достаточно защищена¹⁾; онъ имѣетъ приспособленія для нагрузки угля. (Недавно сооружены каменная набережная и деревянная пристань съ рельсами, специально съ послѣднею цѣлью).

Южный берегъ, съ портомъ *Хакодате*, омывается Сангарскимъ проливомъ, о которомъ будетъ сказано ниже.

Вдоль береговъ Хоккайдо проходитъ дорога, частью колесная, и телеграфъ. Желѣзная дорога выходитъ къ морю у Куширо, между Томакомай и Муроранъ и у Отару.

Правильные рейсы большихъ пароходовъ черезъ Отару и Хакодате и Аомори связываютъ островъ съ Старой Японіей²⁾. Сообщение между портами Хоккайдо производится многочисленными мелкими пароходами. Заграничное сообщение поддерживается главнымъ образомъ съ Владивостокомъ и постомъ Корсаковскимъ на Сахалинѣ. Отъ Отару до Владивостока около 400 морскихъ миль.

Сангарскій проливъ.

Цугарскій или Сангарскій проливъ, въ 400 морск. миляхъ отъ Владивостока, отдѣляетъ островъ Иезо отъ Хондо. Протяженіе его 95 в., считая отъ западнаго входа, обозначаемого мысами Тапписаки и Сирако-мисаки (разстояніе между которыми 18 вер.), и до восточнаго выхода, обозначаемого мысами Сиріасаки и Есансаки (разстояніе между которыми 45 вер.). Гористый и скалистый берегъ Хоккайдо образуетъ обширный заливъ Хакодате (шир. котораго у входа около 40 вер.), вдающійся къ сѣверу на 18 вер. Въ глубинѣ залива, на небольшомъ полуостровѣ, соединенномъ съ берегомъ песчаной косой, находится главный портъ острова Иезо-*Хакодате*. Голова полуострова укрѣплена. (На вооруженіе батарей были назначены орудія Круппа, взятые у китайцевъ).

Бухта Хакодате, къ сѣверу отъ полуострова, имѣетъ водную площадь около 60 кв. вер. и допускаетъ приближеніе къ берегу на $\frac{1}{2}$ мили. Населеніе г. Хакодате около 78 т. чел. Въ городѣ имѣются склады жизненныхъ припасовъ и запасы мѣстнаго угля, до 2000 тоннъ, который можетъ быть погруженъ со скоростью 450 тоннъ въ сутки (при хорошей погодѣ)³⁾.

¹⁾ „Ch. Sea D-гу“, т. IV, стр. 590.

²⁾ Цитир. „Murray's Handbook“, изд. 1901 г., стр. 58).

³⁾ „China Sea D-гу“, стр. 571.

Близъ мыса Есансаки, у выхода изъ залива, также имѣется недурная якорная стоянка.

Южный берегъ пролива, между мысомъ Тапписаки и Такасаки (на которомъ высится батарея), образуетъ лучшую въ проливѣ якорную стоянку-бухту Минумая. Между мысами Такасаки и Обисаки море вдается къ югу на 40 вер., образуя обширную водную площадь, называемую заливомъ *Рикуоко*. Входъ въ Рикуоко, проливъ Хирокото, имѣетъ около 8—10 вер. шир.; но внутреннее пространство расширяется до 45 вер., раздѣляясь полуостровомъ Нацудомари на двѣ части: западная называется бухтой Аомори (Аомори-ванъ), восточная — Нобежи. Берегъ пролива Хирокото гористый, на остальномъ протяженіи Рикуоко — низкій, у воды песчаный; далѣе въ глубь тянется воздѣланная равнина, орошаемая нѣсколькими рѣками. Вдоль берега идетъ грунтовая дорога, сопровождаемая между Нобежи и Аомори желѣзной дорогой (линія Сендай-Авита).¹⁾

Городъ *Аомори* имѣетъ 28000 ж. и значительные склады всякихъ запасовъ; суда удобно останавливаются въ $\frac{1}{4}$ мили отъ берега. Городъ Нобежи представляетъ также хорошую якорную стоянку.

Въ сѣверномъ, противоположномъ Нобежи, изгибѣ залива Рикуоко находится портъ *Оминато*, весьма удобный, какъ якорная стоянка, и достаточно помѣстительный; суда могутъ приближаться къ берегу на самое близкое разстояніе²⁾. Надъ городомъ командуютъ лѣсистые склоны вулкана Осоре-санъ.

Портъ Оминато предполагалось оборудовать для нуждъ военнаго флота.

Часть побережья пролива Цугара къ востоку отъ Омасаки представляетъ рядъ скалъ, дающихъ убѣжище лишь для джонокъ у небольшого города Оката.

Берега Сангарскаго пролива введены въ телеграфную сѣть Японіи. Для обороны его будетъ, вѣроятно, выдѣлено нѣсколько судовъ, которыя могутъ опираться на Оминато и Хакодате.

Туманы затрудняютъ плаваніе въ проливѣ³⁾, но въ то же время даютъ возможность форсировать его одиночнымъ судамъ, поставленнымъ въ необходимость пробиться изъ сѣверной части Японскаго моря въ Тихій океанъ.

Западное побережье Хондо.

1) Сѣверная часть.

Отъ мыса *Тапписаки* (выс. 362 ф.), у входа въ Сангарскій проливъ, до устья рѣки *Аракавы*, впадающей противъ сѣверной оконечности острова Садо, береговая линия имѣетъ около 400 вер. протяженія, мало извилиста и держится въ общемъ юго-западнаго направленія.

¹⁾ Villaret, „Dâi Nippon“ стр. 184.

²⁾ „Ch. Sea D-ry“, т. IV, стр. 533.

³⁾ Kleinman „Coast of Japan“, стр. 11.

Отъ г. Ажисавы, въ 55 вер. южнѣе Тапписавы, берегъ довольно рѣзко поворачиваетъ на юго-западо-западъ въ мысу Хенаписавы (40 вер. отъ Ажисавы), а затѣмъ до г. Хонджіо (100 вер. къ югу отъ Хенаши) идетъ почти по меридіану, отдѣляя къ западу единственный на всемъ участкѣ полуостровъ Хонсанъ. Отъ Хонджіо берегъ направляется на юго-западъ.

Полуостровъ *Хонсанъ*, возвышающійся надъ моремъ на 2342 ф., соединяется съ Хондо двумя узкими (1-3 в. шир.) песчаными косами¹⁾. Южная коса прорѣзана каналомъ около $\frac{1}{2}$ в. шир., дающимъ доступъ въ лиманъ Хаширогата (280 кв. в., глубина 12-15 ф.). Другой такой же лиманъ, но меньшихъ размѣровъ, Джіусангата, находится на сѣверѣ участка, у устья рѣки Ивакигавы. Глубина моря въ милѣ отъ берега въ среднемъ отъ 24 до 42 ф., при чемъ на участкѣ мысъ Хенаписавы-Авита вдоль самаго берега тянется песчаная банка. Море въ общемъ открыто, за исключеніемъ двухъ небольшихъ острововъ, Тобисима и Авасима, и нѣсколькихъ скалъ противъ мыса Хенаписавы. Характеръ берега гористый, начиная отъ мыса Тапписавы до Джіусангата; затѣмъ, верстѣ на 30, высоты прерываются долиною рѣки Ивакигавы и ея лѣвыхъ притоковъ; далѣе берегъ вновь подымается, благодаря упирающимся въ море отрогамъ горныхъ массивовъ Иваки-яма и Комага-таке²⁾.

Начиная верстахъ въ 20-ти къ сѣверу отъ устья Ноширогавы, берегъ дѣлается низкимъ, пустыннымъ и тянется такъ до устья рѣки Омоногавы, отдѣляя двѣ песчанныя косы къ вышеупомянутому полуострову Хонсанъ.

Къ югу отъ Акиты и до Саката, около 100 в., характеръ берега холмистый. На протяженіи первыхъ 20-ти вер. отъ Акиты береговая полоса сопровождается съ востока теченіемъ рѣки Омоногава, затѣмъ прерывается рѣкою Койошигава. Въ полупереходѣ къ востоку отъ устья послѣдней вздымается гора Фужими-таке; между же Койошигавой и Могамигавой надъ побережьемъ командуетъ горный массивъ Човайсанъ. Часть побережья между Акитой и Сакатой, вслѣдствіе дующихъ здѣсь сильныхъ вѣтровъ, называется „берегомъ вѣтровъ“, „Фукира“³⁾.

Къ югу отъ Саката берегъ крутой и обрывистый, береговая полоса суживается отрогами горъ, гребень которыхъ находится отъ моря въ $\frac{1}{2}$ —1 переходѣ.

Береговая полоса во многихъ мѣстахъ, хотя рѣже, чѣмъ въ другихъ частяхъ Хондо, прорѣзана рѣками и потоками. За исключеніемъ нижняго теченія Ивакигавы и полосы около Ноширо, побережье въ равнинныхъ частяхъ, а также по пологимъ скатамъ горъ, воздѣлано. Выше пашень по горамъ тянутся лѣса.

¹⁾ Villaret. „Dai-Nippon“, стр. 193.

²⁾ Гава—по японски рѣка; яма, таке или санъ—гора.

³⁾ Villaret. „Dai-Nippon“, стр. 198.

Вдоль всего берега проходит дорога, допускающая южнѣе Ажисавы колесное движеніе. Телеграфная линія слѣдуетъ вдоль колесной дороги—на Аомори. Между Авитой и Цурукатой проходитъ участокъ строящейся желѣзно-дорожной линіи Токіо-Ямагата-Аомори¹⁾.

Несмотря на то, что береговая полоса сравнительно мало населена, на каждомъ переходѣ береговой дороги можно встрѣтить два-три поселенія.

Болѣе замѣчательные населенные пункты побережья, начиная съ сѣвера, слѣдующіе:

Ажисава—небольшой портъ и пунктъ поворота колесной береговой дороги на Аомори и Хиросаки. (Существуетъ проектъ проведенія желѣзно-дорожной вѣтви отъ него къ Хиросаки).

Ноширо (въ $2\frac{1}{2}$ вер. вверхъ по теченію Ноширогавы), городъ съ населеніемъ въ 9150 чел. Въ устьѣ рѣки якорная стоянка для небольшихъ судовъ, которая ими посѣщается довольно часто.

Вверхъ по долиинѣ Ноширогавы отходитъ колесная дорога къ Одате, стоящему на ея притокѣ, на желѣзной дорогѣ Аомори-Сендай-Токіо и на продольномъ колесномъ пути Ямагата-Аомори. Параллельно этой дорогѣ отъ Цуруката къ Одате идетъ также желѣзно-дорожный путь.

Фунакава, небольшой портъ на южномъ берегу полуострова Хонсанъ, близъ входа въ Хаширогата. Сообщеніе съ материкомъ производится водой, такъ какъ по песчаной косѣ проходитъ лишь плохая дорога.

Акита²⁾, городъ съ $29\frac{1}{2}$ т. жителей (въ 1898 г., теперь д. б. около 31 т.) и портъ; является значительнымъ центромъ торговли рисомъ и шелкомъ. Отъ Авиты отходитъ колесная дорога на Рокуго, на соединеніе съ дорогой Ямагата-Аомори. Черезъ городъ пройдетъ строящаяся желѣзная дорога Токіо-Икаригасеки, подходящая здѣсь ближе всего къ берегу.

Портъ Хонджю, для джонокъ, въ 2 верстахъ отъ моря, вверхъ по р. Койошигава.

Гор. *Саката* (28 т. жит.) стоитъ на сѣверномъ берегу устья Могамигавы; портъ его пользуются нынѣ небольшія суда, но онъ можетъ представить удобную стоянку и для большихъ, при вѣтрѣ съ берега (лѣтомъ)³⁾. Въ настоящее время къ Саката проектирована вѣтвь отъ Синдзо, на строящейся жел. дор. Токіо-Аомори; кромѣ того Саката соединяется двумя колесными путями и телеграфомъ съ Ямагатой.

Гор. Камо находится въ переходѣ южнѣе, онъ соединенъ колеснымъ путемъ съ г. Цуругаока ($20\frac{1}{2}$ т. жит.); на рейдѣ останавливаются пароходы при томъ же условіи, какъ у Саката.

¹⁾ Дороги, отходящія во внутрь страны, указаны ниже, при перечисленіи населенныхъ пунктовъ.

²⁾ Whitney. „A concise dictionary of roads“, 66 стр.

³⁾ Villaret. „Dâi Nippon“, стр. 198.

Въ 40 вер. къ сѣверо-востоку отъ Саката лежитъ населенный островъ Тобисима, съ которымъ поддерживается правильное пароходное сообщеніе; пароходы пристають непосредственно у юго-восточнаго берега, совершенно укрытаго отъ всѣхъ вѣтровъ ¹⁾).

Укрѣпленій на этой части побережья нѣтъ, также какъ портовъ, за коими признано было бы японцами военное значеніе; для наблюденія съ берега могутъ служить башни и маяки на м.м. Тапписаки и Хенашисаки, на Хонсанъ, у г. Саката. Гарнизонъ въ мирное время содержится въ одной Авитѣ (1 полкъ пѣх.).

Отсутствіе здѣсь мѣръ по оборонѣ берега указываетъ на малое значеніе, придаваемое этой его части. Дѣйствительно, кромѣ того, что этотъ участокъ берега удаленъ отъ центра страны не менѣе, чѣмъ на 500 вер. (считая отъ Авиты до Токио), сама по себѣ прибрежная полоса не представляетъ, кромѣ Авиты и Сакаты, никакихъ объектовъ для десанта. Наконецъ, неимѣніе хорошихъ якорныхъ стояновокъ для большихъ судовъ, въ связи съ неудобствами плаванія эскадръ въ этой части Японскаго моря (см. стр. 37, „Общія условія плаванія“), особенно зимою, дѣлаетъ производство здѣсь непріятельскаго десанта затруднительнымъ.

2) Средняя часть.

Средняя часть (отъ устья Аракавы до залива Вакаса) западнаго побережья Хондо полуостровомъ Ното раздѣляется на двое.

а) **Участокъ отъ устья Аракавы до полуострова Ното (270 вер.).**

Отъ Нингаты до полуострова Ното, за исключеніемъ небольшого уступа между первымъ городомъ и Кашивазаки, берегъ тянется почти по прямому направленію на юго-юго-западъ, дѣлая лишь небольшіе изгибы. Въ западной части участка, между материкомъ и основаніемъ полуострова Ното, море образуетъ заливъ, называемый Тойяма, открытый къ сѣверу. Дно моря здѣсь мало изслѣдовано, надежныхъ якорныхъ стояновокъ берегъ представляетъ мало.

Къ югу отъ Нингаты берегъ, сначала низкій, песчаный, быстро подымается, вслѣдствіе упирающихся въ него скатовъ наиболѣе высокихъ и трудно проходимыхъ горъ Хондо,—*Японскихъ Альпъ* или *Снѣговыхъ Горъ* ²⁾). Въ особенности дикій характеръ носитъ мѣстность близъ г. Итойогава и верстъ на 30 къ западу. Далѣе берегъ дѣлается ниже и ровнѣе, склоны горъ, покрыты лѣсомъ, положе.

Береговая полоса прорѣзывается нижнимъ теченіемъ нѣсколькихъ рѣкъ (большихъ—Аканогавы и Шинано, соединенныхъ между собой въ устьяхъ каналомъ, Джинцугавы) и многими горными потоками; но устья рѣкъ преграждены барами и доступны лишь для джонокъ.

¹⁾ „China Sea Dir-ty“, т. IV, стр. 555.

²⁾ Пока не была проложена береговая дорога, движеніе путниковъ у подошвы скалъ представляло значительную опасность. Weston „Mountaineering in Japanese Alps“, стр. 246.

Отъ Нінгаты до Тойяма тянется береговая колесная дорога, въ средней части сильно стѣсненная горами. Отъ Тойямы она поворачиваетъ на полуостровъ Ното. Путь этотъ сопровождается слѣдующими участками желѣзной дороги:

1) Наоцу-Кашивазаки (отъ Токио), выходящій затѣмъ вновь къ Нінгатѣ (по долинѣ Шинаногавы), и

2) Тойяма-Такаока (на Цуругу), находящійся въ построекѣ.

Замѣчательнѣйшіе пункты побережья слѣдующіе:

Гор. *Niigata* (53 $\frac{1}{3}$ т. жит.) принадлежитъ къ числу открытыхъ портовъ ¹⁾; но мало посѣщается иностранными и вообще большими судами. Сосредоточиваетъ главнымъ образомъ мѣстную торговлю сѣверо-западнаго берега Хондо, ведущуюся при помощи джонокъ. Городъ лежитъ среди равнины, пересѣченной рѣчками и каналами. Шинаногавы въ устьѣ преграждена 3-хъ фут. баромъ, проходъ чрезъ который при свѣжемъ вѣтрѣ съ моря затруднителенъ, даже для лодокъ. Въ 1880-хъ годахъ произведены работы по прорытію чрезъ баръ двухъ каналовъ, глубиной 18 ф. и длиною въ 600 ф. Большія суда до послѣдняго времени могли останавливаться только въ полтора миляхъ отъ устья Шинано ²⁾, на глубинѣ 56—60 ф., и то весной и лѣтомъ. Въ остальное время года, въ виду господствующихъ западныхъ вѣтровъ, якорная стоянка является крайне ненадежной. Шлюпочный десантъ можетъ быть высаженъ у западнаго входа въ устье Шинано (близъ маяка) ³⁾.

Отъ Нінгаты отходятъ колесныя дороги на Вакамацу и далѣе на востокъ, и чрезъ Такасаки на Токио. Кромѣ того строится жел. дорога на Кашивазаки. Въ городѣ можетъ быть найдено значительное количество жизненныхъ припасовъ.

Гор. *Наоцу*, гдѣ дебушируетъ жел. дорога изъ Токио, можетъ быть въ виду этого однимъ изъ будущихъ пунктовъ посадки войскъ, хотя по морскимъ условіямъ для этого малодобенъ.

Гор. *Тойяма* (съ почти 60 т. жит.) ⁴⁾, на рѣкѣ Джинцугава, является центромъ торговли прилегающаго района. Отъ него отходитъ строящаяся желѣзная дорога на Такаока и колесная вверхъ по долинѣ Джіунтсугавы вглубь страны.

Г. Фуџики служитъ портомъ г. Тойяма. Городъ стоитъ на западномъ берегу устья рѣки Имизугава. Большіе пароходы останавливаются здѣсь въ 3-хъ миляхъ отъ берега на 30 ф. глубинѣ.

б) **Островъ Садо.** Къ западу отъ Нінгаты лежитъ островъ Садо ⁵⁾. Островъ растянутъ съ юго-запада на юго-востокъ на 60 вер., при

¹⁾ Открытъ въ 1858 г., вмѣстѣ съ 4-мя другими портами.

²⁾ Цитир. Villaret, стр. 251.

³⁾ „China Sea Directory“, т. IV, стр. 550.

⁴⁾ „Murray's Handbook“, стр. 403.

⁵⁾ „China Sea Directory“, т. IV, стр. 553.

ширинѣ въ 25 вер., и образованъ двумя горными хребтами съ среднею высотой больше 2000 ф. и съ вершинами, превышающими 3000 ф. Между хребтами лежитъ плодородная, обработанная и обильная водой равнина, по южную и сѣверную стороны которой море образуетъ 2 бухты.

Въ сѣверной бухтѣ находится лучший портъ острова—*Ебисуминато* (3600 жителей); суда въ немъ могутъ становиться на якорь на глубинѣ 72—96 футъ въ $\frac{1}{2}$ мили отъ берега. Стоянка настолько укрыта отъ вѣтровъ, что здѣсь часто суда выжидаютъ, чтобы соотвѣтствующая погода дала имъ возможность выйти на открытый рейдъ Нингаты¹⁾.

Въ южномъ заливѣ находится портъ Савано, условія стоянки въ которомъ однако худшія, чѣмъ въ предыдущемъ.

Гор. Оджи, 2600 чел. жит., на юго-восточномъ берегу острова, представляетъ портъ для мелкихъ судовъ.

Главный городъ острова—*Айкава* (13000 жит.) находится на западномъ берегу и является центромъ золотыхъ приисковъ.

Дороги острова проходятъ вдоль береговъ и отъ Айкавы чрезъ Савано по средней долиинѣ къ Ебисуминато. Телеграфный кабель соединяетъ островъ съ Нингатой.

Несмотря на то, что портъ Ебисуминато открытъ для иностранной торговли съ 1869 г. и на продолжающуюся уже 3 вѣка разработку золота, населеніе острова бѣдно; рассчитывать найти здѣсь запасы продовольствія нельзя.

Положеніе острова Садо и доступность береговъ дѣлаютъ захватъ его возможнымъ, а удобная якорная стоянка даже желательнымъ, при операціяхъ въ Японскомъ морѣ.

Описанный участокъ побережья и островъ Садо не заключаютъ укрѣпленныхъ пунктовъ; только городъ Шибата близъ Нингаты служитъ мѣстомъ расположенія одного пѣхотнаго полка. Для наблюденія могутъ служить маяки на Садо, у Нингаты и Фужики.

Участокъ, хотя и противолѣжитъ центральной части Средняго Хондо и заключаетъ исходные пункты желѣзныхъ и волесныхъ путей на Токио, но, не имѣя хорошо укрытыхъ якорныхъ стоянокъ, большую часть года для десантныхъ операцій не пригоденъ. „Снѣговья горы“ дѣлаютъ берегъ на значительномъ протяженіи крутымъ, а операціи въ глубь страны крайне трудными.

в) Полуостровъ Ното имѣетъ 10 — 20 вер. ширины и 85 вер. длины, считая отъ Мизуми до мыса Рокугосаки. Берега полуострова круты, весьма извилисты, сопровождаются иногда банками и скалами. Къ сѣверу отъ залива Тойяма море глубоко вдается верстъ на 12 въ полуостровъ и образуетъ заливъ *Нанао*, раздѣленный на двѣ части островомъ Нотошима. Въ южной части залива находится портъ Нанао (8.200 жит.), а въ сѣверной бухтѣ—*Новаи*. Оба представляютъ пре-

¹⁾ Kleinman, „Coast of Japan“, стр. VI.

восходныя, хорошо укрытыя якорныя стоянки для большихъ судовъ¹⁾; но послѣднія ими мало пользуются, такъ какъ полуостровъ гористъ, бѣденъ, малонаселенъ и находится въ сторонѣ отъ большихъ дорогъ. Лучшія соединяютъ Нанао съ Такаокой и Цубато; отъ послѣдняго пункта ~~Строится~~ также желѣзная дорога. Кромѣ названныхъ пунктовъ слѣдуетъ отмѣтить: городъ Вакима въ сѣверной части полуострова (12 тыс. жит.), въ $\frac{1}{2}$ мили отъ котораго, на глубинѣ 36—42 футовъ, могутъ становиться на якорь большія суда, укрыто отъ южныхъ вѣтровъ; портъ Мацугаита на западномъ берегу, гдѣ якорная стоянка находится на 36—54 фут., приблизительно въ $\frac{3}{4}$ мили отъ берега.

г) Отъ полуострова Ното и до залива Вакаса (120 в.) До мыса Антосаки берегъ, низкій и песчаный, направляется на юго-юго-западъ, прерываясь нѣсколькими небольшими рѣками и озерами. Къ югу, отъ Антосаки до мыса Ехизенсаки, берегъ покрытъ дюнами, переходящими у мыса Ехизенсаки въ утесы изъ песчаника. Горы подходят къ побережью близъ Комацу и командуютъ надъ береговой колесной дорогой и сопровождающей ее желѣзной дорогой на Цуругу (участокъ которой сѣвернѣе Комацу еще строится). Береговая полоса хорошо воздѣлана и населена.

Важнѣйшіе пункты на побережьѣ: *Каназав* ²⁾ (въ 1898 г.— 83 тыс. жит.), въ 6 вер. отъ моря, бывшій центръ владѣній князей Кага, богатѣйшихъ даймисовъ Японіи, теперь приходитъ въ упадокъ; Комацу, съ 10.000 жителей; *Сакаи* (9.000 жит.) на рѣкѣ Хиногавѣ³⁾, противъ устья которой въ 1 милѣ останавливаются почтовые пароходы, мелкіе же входятъ въ рѣку, глубина которой 6 футъ. Отъ Сакаи черезъ Фукуи (44 тыс. жит) отходитъ дорога на Гифу, на перевалахъ не допускающая колеснаго движенія.

Укрѣпленій здѣсь не имѣется; приспособленій для наблюденія, по видимому, нѣтъ. Маякъ поставленъ противъ Каназавы.

Участокъ отъ Ното до мыса Ехизенсаки, хотя и не обладаетъ хорошими якорными стоянками, имѣетъ значеніе по своей близости къ важнѣйшимъ портамъ западнаго побережья—Цуругѣ и Майдзуру, почему здѣсь еще въ мирное время расположена бригада пѣхоты.

3) Западная часть.

а) Участокъ побережья отъ Ехизенсаки до Кюгасаки⁴⁾ является важнѣйшимъ на западномъ берегу Японіи, такъ какъ включаетъ военный портъ Майдзуру и портъ Цуруга, противоположащіе Владивостоку и Гензану, отъ которыхъ находятся всего въ 700—850 верстахъ разстоянія. Вдаваясь въ Хондо на 50 вер., заливъ *Вакаса*

¹⁾ „China Sea Directory“, т. IV, стр. 547.

²⁾ „Murray's Handbook“, изд. 1901 г., стр. 407.

³⁾ Цитир. Villaret, стр. 257.

⁴⁾ По воздушной линіи 65 вер.

(*Вакаса-ванъ*) отвѣчаетъ такимъ же углубленіямъ восточнаго берега — заливамъ Овари и Осака, разстояніе до вершинъ которыхъ всего 90—100 вер. Такимъ образомъ отъ этого участка побережья направляются: съ одной стороны прямой морской путь къ Владивостоку и въ Сѣверную Корею, а съ другой — кратчайшіе пути къ восточному берегу Хондо.

Берега залива Вакаса весьма извилисты; гористые полуострова, выступающіе въ южной его части, образуютъ нѣсколько бухтъ: восточная — Цуруга, средняя — Вакаса-ура, у которой стоитъ городъ Обама, и западная — Майдзуру и Мияцу, болѣе крупныя. Глубина водъ отъ 300 фут. въ центрѣ до 48—56 вблизи берега (въ $\frac{1}{2}$ мили). Среди водъ разсѣяны нѣсколько мелкихъ островковъ и скалъ, не затрудняющихъ, однако, входа въ упомянутыя выше бухты.

Бухта Цуруга, какъ якорная стоянка, представляетъ менѣе удобствъ, чѣмъ другія, такъ какъ осенью и зимой открыта вѣтрамъ; но за то она глубока и помѣстительна. Бухта окружена горами, достигающими на западномъ берегу $2\frac{1}{2}$ тыс. фут.; восточный берегъ ея покрытъ многочисленными селеніями. Городъ Цуруга, лежащій въ глубинѣ залива (15 тыс. жит.), ведетъ значительную вывозную торговлю рисомъ и сушеной рыбой. Съ лѣта 1902 г. его соединяетъ прямое пароходное сообщеніе съ Владивостокомъ ¹⁾. Городъ стоитъ на береговой дорогѣ, соединяющей его съ Обамой и Майдзуру въ одну сторону и съ Фукуи — въ другую, на колесномъ пути въ Кіото и на желѣзной дорогѣ Осака — Кіото — Капазава. Последняя проходитъ на протяженіи 15 вер. по восточному берегу залива. Большія суда могутъ становиться на якорѣ въ $\frac{3}{4}$ мили отъ города или причаливать къ молу (при 25 фут. осадкѣ), снабженному рельсовыми путями ²⁾. Цуруга принадлежитъ къ числу портовъ, весьма удобныхъ по своему положенію для посадки войскъ, но недостаточно оборудованъ.

Въ западной части залива Цуруга, въ 2-хъ миляхъ южнѣе маяка мыса Татейшисаи, находится небольшая бухта, дающая укрытіе мелкимъ судамъ. По другую сторону полуострова, образующаго заливъ Цуруга, всего въ полупереходѣ отъ города, находится небольшая бухта Сагаки, также представляющая удобную стоянку для мелкихъ судовъ.

Бухта Вакаса-ура или Обама, въ глубинѣ которой лежитъ портовый городъ того же имени, въ центральномъ положеніи относительно Майдзуру и Цуруга, представляетъ отличную, хорошо укрытую стоянку для судовъ, которыя могутъ приближаться къ городу на $\frac{1}{2}$ морской мили. Долины двухъ небольшихъ рѣчекъ, впадающихъ близъ Обамы, отвѣчаютъ двумъ горнымъ проходамъ на путяхъ въ Кіото; дорога, идущая по долинѣ р. Минамигавы на Сонобе, колесная ³⁾.

¹⁾ Газетныя свѣдѣнія.

²⁾ „China Sea Directory“, т. IV, стр. 514.

³⁾ Тамъ же стр. 548.

Бухта Майдзуру вдается въ материкъ верстъ на 10 и состоитъ изъ двухъ частей, раздѣленныхъ небольшимъ полуостровомъ. Въ глубинѣ западной части стоитъ городъ Майдзуру (9.000 жителей); восточнѣе находится вновь оборудованный *военный портъ*¹⁾. Съ востока и юга заливъ окруженъ горами. Съ запада тянется невысокая гряда. Рѣка Юрагава, въ бродѣ непроходимал, огибаетъ эти высоты съ юга и запада и впадаетъ въ море въ 5 верстахъ къ западу отъ входа въ заливъ. У входа въ западную часть бухты находится небольшой островъ Тосима.

Укрѣпленія порта состоятъ изъ долговременныхъ фортовъ, расположенныхъ высоко по окрестнымъ горамъ, и поэтому, очевидно, въ ясную погоду обнаруживаемыхъ издали, но облака часто окутываютъ эти горы. Стратегическимъ и тактическимъ ключемъ этой береговой позиціи является гора Татебеяма, командующая надъ всей прилегающей мѣстностью и подступами со стороны рѣки Юрагавы. Пока эта гора будетъ занята обороняющимся, пребываніе непріятельскаго флота въ Майдзурской бухтѣ врядъ-ли возможно.

Отъ Майдзуру отходитъ военная дорога на г. Фукушіама, протяженіемъ всего около 40 верстъ, съ переправою на лодкахъ черезъ Юрагаву. Отъ Фукушіама отходитъ жел. дорога на Кіото. Вѣтвь отъ этой дороги на Майдзуру уже строится и проецировано дальнѣйшее продолженіе таковой черезъ Юрагаву на Мидзу. Рѣка Юрагава также служитъ для сообщенія порта съ внутренностью страны.

Гарнизонъ въ Майдзуру составляли въ 1902 г. части крѣпостной артиллеріи; ближайшія пѣхотныя войска были расположены въ Фукушіамѣ (одинъ полкъ) и Цуругѣ (одинъ полкъ).

Бухта *Мидзу* (Міацу) представляетъ прекрасную, удобную якорную стоянку для эскадры большихъ судовъ. Самые большіе пароходы могутъ подойти здѣсь на 100 саж. къ берегу²⁾, вдоль котораго въ будущемъ пройдетъ желѣзнодорожная вѣтвь Майдзуру-Юшимо. Важное значеніе этой бухты при операціяхъ флота противъ Майдзуру очевидно.

На мысахъ Кіогасаки, Татейшисаки и въ вершинѣ залива Обама поставлены маяки, изъ коихъ первые два могутъ служить для наблюденія.

б) *Участокъ отъ мыса Кіогасаки до Симоносекскаго пролива* (около 500 вер.). Отъ Кіогасаки до Такобана берегъ имѣетъ направленіе западо-юго-западное, отъ Такобана до Нацугосаки юго-юго-западное и далѣе южное. На всемъ протяженіи онъ обозначается отрогами горъ, выдающимися въ море въ видѣ небольшихъ мысовъ, но въ общемъ мало извилистъ и не представляетъ хорошихъ укрывъ для судовъ, исключая залива *Міо*, закрытаго отъ всѣхъ вѣтровъ, кромѣ восточнаго. Бухта эта соединяется протокомъ съ озеромъ (лагуною) Накано-уми,

¹⁾ Цитир. „Murray's Handbook“, стр. 403.

²⁾ „China Sea Directory“, т. IV, стр. 542.

которое въ свою очередь соединяется съ озеромъ Кандо. Оба эти озера и заливъ отдѣляются отъ моря грядою известковыхъ горъ, длинной 60 в., оканчивающейся мысами Мюносеки и Хино-мисаки. Въ извилинахъ гряды мелкія суда найдутъ много укрытій¹⁾. Противъ середины этой гряды, въ разстояніи 80 вер., лежатъ острова Оки. Между помянутыми озерами стоитъ городъ *Мацуе* (съ 34—37 т. жит.), а на озерѣ Навано городъ *Юнеко*, съ 10^{1/2} т. жит. Къ югу отъ мыса Нацугосаки находится бухта *Игама*, прикрываемая съ юго-зап. островомъ Цуносима. Бухта эта въ сѣверо-восточной части представляетъ хорошую стоянку для большихъ судовъ, могущую имѣть значеніе по своей близости къ Симоносекскому проливу, особенно для судовъ эскадры противника.

Кромѣ названныхъ выше пунктовъ, слѣдуетъ упомянуть: городъ *Тоторри*, съ 28 т. жит., отъ котораго отходитъ колесный путь на Химеджи и гдѣ дебушируетъ строящаяся желѣзная дорога Химеджи-Юнеко; портъ Саваи (или Саиго)²⁾, городъ Хамада (4000 ж.), соединенный колеснымъ путемъ съ Хирошимой, и г. Хага³⁾, отъ котораго отходитъ путь въ Ямагучи.

Какъ уже упоминалось, на всемъ протяженіи берега болѣе или менѣе въ близкомъ разстояніи слѣдуютъ колесная дорога и телеграфъ, которые будутъ сопровождаться отъ Тоторри до Кидзуки (близъ мыса Хино) желѣзнодорожнымъ путемъ. Укрѣпленій до Симоносекскаго пролива нѣтъ; сѣвернѣе Саваи, у Хамада и на о. Цуносима есть маяки, могущіе служить для наблюденія. Въ Тоторри и Хамада стоитъ по полку пѣхоты.

Участокъ этотъ въ общемъ не представляетъ объектовъ для десантной операціи и удаленъ отъ центра.

в) **Островная группа Оки** состоитъ изъ 4-хъ главныхъ острововъ; наибольшій *Окисима*, гористый (до 2000 ф.), имѣетъ 120 вер. въ окружности; главный городъ его *Иаби*, 2200 жит., на ю.-в. сторонѣ съ небольшою, но хорошо укрытою гаванью. Слѣдующій по величинѣ островъ *Ниписима* имѣетъ очень изрѣзанные берега; въ одной изъ южныхъ бухтъ—небольшой портъ *Ураного*. Острова Оки окружены многочисленными мелкими островками и подводными скалами. По своему положенію острова Оки могли бы имѣть значеніе, попавъ въ руки противника, какъ опорный пунктъ для дальнѣйшихъ операцій противъ береговъ Хондо.

4) Заключение.

Западный берегъ Хондо отъ м. Тапписаки до Симоносекскаго пролива, противолежа Уссурійскому краю, долженъ былъ бы по своему

¹⁾ Питир. Villaret, стр. 275.

²⁾ Единственная здѣсь вполне удобная якорная стоянка, на глубинѣ 54 ф., хорошо укрытая съ запада и юго-запада. „Ch. Sea Dir-gy“, т. IV, стр. 541.

³⁾ У Хамада и Хага, какъ и у многихъ другихъ пунктовъ этого побережья, существуютъ подводныя опасности. (См. англ. морск. карту).

географическому положенію играть первостепенную роль въ случаѣ столкновенія Россіи и Японіи, являясь ближайшею цѣлью морскихъ операцій и десантныхъ экспедицій для одной и базой для другой. Въ дѣйствительности же изъ сказаннаго выше можно прийти къ заключенію, что значеніе западнаго берега будетъ не велико. Жизнь имперіи сосредоточивается на восточномъ берегу, гдѣ находятся столица и главные населенные центры. Высадка на западномъ берегу и наступленіе къ послѣднимъ приведетъ къ походу черезъ гористую и лѣсистую страну, съ немногими доступными для войсковаго движенія путями, зимой заваленными снѣгомъ, очень обильнымъ на западномъ побережьѣ. Высадка же на западномъ берегу съ цѣлью занятія какаго либо изъ прибрежныхъ пунктовъ не дастъ серьезныхъ результатовъ, такъ какъ въ этой части Хондо нѣтъ городовъ или портовъ, которые имѣли бы существенное значеніе для Японіи. На всемъ берегу находятся только 3 большихъ города: Ніигата, Тойяма и Каназава, но торговля ихъ не велика и не имѣетъ не только международнаго, но даже и все-японскаго характера; тоже можно сказать про Акиту съ Фунахавой, Нанао, Сакаи, Хага. Болѣе важны Цуруга и Майдзуру, оба начинающіе свою дѣятельность порты, первый—торговый, второй—военный, но оба еще слабо оборудованы¹⁾, хотя Майдзуру и укрѣпленъ. Послѣднее обстоятельство лишаетъ операціи въ заливѣ Вагаса шансовъ на успѣхъ, если только наступающій не будетъ имѣть очень большого перевѣса въ силахъ и особенно во флотѣ, тѣмъ болѣе, что очертаніе и гористость береговъ залива способствуютъ оборонѣ. Желѣзная дорога, могущая всегда представить цѣли для шлюпочнаго десанта, выходитъ къ морю пока лишь въ немногихъ мѣстахъ западнаго берега: уважемъ на Акиту съ окрестностями. Всѣ эти условія лишаютъ возможности нанести японцамъ серьезный вредъ на берегахъ Японскаго моря. Тѣмъ не менѣе, даже и съ небольшими силами возможны захватъ и временное удержаніе острововъ Оки, полуострова Хонсанъ и въ особенности о. Садо.

Какъ база для десантныхъ экспедицій японцевъ, западное побережье является мало удовлетворительнымъ: нѣтъ хорошихъ портовъ, которые могли бы служить для сбора судовъ и посадки войскъ, даже Цуруга открытъ вѣтрамъ и плохо оборудованъ; нѣтъ достаточнаго числа желѣзныхъ дорогъ для сосредоточенія войскъ къ мѣстамъ посадки. Кромѣ того, при нахожденіи въ Японскомъ морѣ хотя бы нѣсколькихъ непріятельскихъ крейсеровъ, посадка не является достаточно безопасной. Наконецъ, необходимо замѣтить, что морскія операціи у западнаго берега Хондо, а въ особенности нагрузка и разгрузка судовъ, возможны безъ риска лишь въ теченіе весны и лѣта.

¹⁾ Доки въ Майдзуру въ 1901 г. находились еще въ періодѣ постройки. „Murray's Handbook for travellers in Japan“, изд. 1901 г. стр. 450.

Симоносекскій проливъ.

Симоносекскій проливъ, соединяющій Японское море съ Внутреннимъ, имѣеть особо важное значеніе, какъ единственный доступъ для непріятеля въ это послѣднее съ запада и какъ дебуше для японскаго флота,—всего въ 250 верстахъ отъ корейскихъ береговъ, разстояніе до которыхъ еще совращается лежащими на полпути островами Цусима.

Отъ острова *Цуносима*, какъ упомянуто было выше¹⁾, берегъ Хондо направляется въ югу, образуя три пологихъ изгиба къ востоку: между Цуносима и мысомъ Мисаки, между Мисаки и Кобурасаки, и между Кобурасаки и островомъ Хику (Хивусима). Послѣдній отдѣленъ отъ Хондо узкимъ проходомъ Казедо, около 60 саж. шириной, доступнымъ лишь для лодокъ²⁾. Берегъ Хондо, отъ Цуносима до Кобурасаки влечително, гористъ; но южнѣ горы переходятъ въ холмы.

Берегъ Кіу-Сіу отъ мыса Иваіюсаки до города Кокура, лежащаго на меридіанѣ о. Цуносима, имѣеть юго-восточное направленіе, образуя бухту, въ глубинѣ которой лежитъ городъ Курасаки; берегъ хотя и не высокъ, но сопровождается скалами, продолжающимися подъ водой, и отмелями, дѣлающими плаваніе вблизи его опаснымъ. Отъ Кокура берегъ поворачиваетъ на сѣверо-востокъ и образуетъ гористый полуостровъ около 20 верстъ длиной и 12 шириной, оканчивающійся мысомъ *Есаки* и который является какъ бы траверсомъ, прикрывающимъ входъ во Внутреннее море. Между этимъ полуостровомъ съ востока, о. Хондо и о. Хику съ запада, и проходитъ проливъ *Симоносекки* или Нагато. Протяженіе пролива около 25 в., узкой части между Хондо и Кіу-Сіу—12 верстъ; ширина фарватера отъ 240 до 850 саженой (направленіе обозначено 4 маяками). Восточный выходъ изъ пролива стѣсненъ двумя песчаными банками; проходъ между ними возможенъ при всякомъ состояніи моря для судовъ, имѣющихъ не болѣе 22-хъ ф. осадки. Кромѣ того, въ проливѣ встрѣчается нѣсколько подводныхъ скалъ. Теченіе очень сильное. Сопровождающіе проливъ холмы имѣють не болѣе 500 или 600 ф. высоты.

Надъ западнымъ входомъ въ проливъ командуютъ нѣсколько гористыхъ острововъ, изъ которыхъ отмѣтимъ *Косима-но-осима*, возвышающійся надъ моремъ почти на 900 ф., и къ ю.-з. отъ послѣдняго островъ *Кокасима* (съ 600 ф. превышенія). Близъ послѣдняго имѣются укрытыя якорныя стоянки³⁾. Далѣе къ западу, на полпути къ о. Цусима, лежитъ островъ Коцусима или Кольнетъ, возвышающійся на 800 ф., съ котораго въ хорошую погоду можно видѣть берега Хондо, Кіу-Сіу и Цусимы.

¹⁾ Стр. 52.

²⁾ „Ch. S. D-гу“, т. IV, стр. 432.

³⁾ Тамъ же стр. 533.

Городъ *Симоносеки* (Шимоносеки, называется также Акамагасеки или Баканъ), находящійся на сѣверномъ берегу пролива, тянется вдоль него на 5 в. у подножія низкихъ, но обрывистыхъ холмовъ; число жителей 42.786. Портъ хорошо укрытъ отъ вѣтровъ, но сильное теченіе заставляеть иногда суда сниматься съ якоря. Желѣзная дорога соединяеть его со всѣмъ восточнымъ берегомъ Хондо.

На противоположномъ берегу о. Кіу-Сіу находится портъ *Моджи* (25 тыс. жит.), занимающій нинѣ значительное мѣсто по торговлѣ углемъ¹⁾ и рисомъ, весьма удобный пунктъ для посадки войскъ. Моджи соединенъ желѣзной дорогой съ Нагасаки и кабелемъ съ Симоносеки.

Значеніе пролива было давно выяснено японцами и еще въ 1863 году здѣсь стояли земляныя батареи, огнемъ которыхъ дайміосъ Мори пытался задержать иностранныя суда²⁾.

Укрѣпленія пролива состоятъ изъ долговременныхъ батарей и фортовъ³⁾, расположенныхъ на берегахъ Кіу-Сіу и Хондо такимъ образомъ, чтобы воспрепятствовать прорыву черезъ проливъ, какъ съ запада, такъ и съ востока.

Сверхъ того форты имѣютъ назначеніемъ препятствовать высадкѣ въ этихъ направленіяхъ. Кромѣ крѣпостной артиллеріи въ укрѣпленіяхъ расположены части 2-хъ полковъ пѣхоты, штабъ-квартиры войскъ въ Кокурѣ.

Вообще проливъ сильно защищенъ и прорваться черезъ него крайне трудно. Содѣйствіе прорыву флота сухопутной атакой встрѣтитъ здѣсь большія трудности въ виду крутизны и относительной высоты горъ, на которыхъ стоятъ батареи, окруженныя низкою, топкою мѣстностью.

Во всякомъ случаѣ форсированіе легче произвести съ востока, со стороны Внутренняго моря, проникнувъ въ послѣднее проливомъ Бунго.

Острова Корейскаго пролива.

Корейскій полуостровъ разъединяеть бассейны Японскаго и Китайскаго морей, сообщеніе между которыми происходитъ по Корейскому проливу (200 вер. ширины). Значеніе, которое имѣлъ всегда для насъ этотъ проливъ, единственный удобный проходъ изъ Японскаго моря, которымъ поддерживалось морское сообщеніе съ Приамурскимъ краемъ, еще возросло со времени учрежденія втораго военнаго порта на Квантунѣ. Ставъ въ Корейскомъ проливѣ, японскій

¹⁾ Въ 1900 году имѣлся запасъ въ 250 т. тоннъ угля; обыкновенно бываетъ больше. McGris. „Japan and its trade“, стр. 60.

²⁾ См. главу I.

³⁾ По „Murray's Handbook“, изд. 1901 г., стр. 424, числомъ не менѣе 7.

флотъ одновременно защищаетъ подступы къ Симоносеки, угрожаетъ Владивостоку и Портъ-Артуру и препятствуетъ соединенію нашихъ морскихъ силъ, въ случаѣ раздѣленія ихъ между этими портами. Занятію японскимъ флотомъ такого положенія способствуютъ лежащіе въ проливѣ острова.

Цусима. На полпути отъ Симоносеки къ Фузану лежатъ 2 острова Цусима, раздѣленные узкимъ проливомъ, высыхающимъ во время отлива, такъ что ихъ считаютъ за одинъ. Протяженіе береговъ обоихъ острововъ около 681 в., при площади около 590 кв. в.; оба острова гористы, горы тянутся по меридіану и вершины ихъ превышаютъ 2000 ф.; относительное населеніе острова 57 ч. на кв. в. Главный городъ—Идзухара находится на восточной сторонѣ южнаго острова; рейдъ его неудобенъ. Между обоими островами, устьемъ на западъ, лежитъ бухта *Такесики*, представляющая прекрасный естественный портъ, причисляемый японцами къ „важнымъ“ въ военномъ отношеніи¹⁾. Японцы начали укрѣплять Такесики еще въ восьмидесятихъ годахъ.

Въ 1900 году входъ въ бухту защищался нѣсколькими долговременными батареями. На берегу имѣются маяки и мѣста, удобные для наблюденія. На островѣ имѣется милиція въ 1 бат., 1 эск. съ 1 батареей и крѣпостная артиллерія.

Иностранныя державы неоднократно обращали вниманіе на островъ Цусима, благодаря его выгодному стратегическому положенію: такъ, въ 1885 г. его предлагала купить Германія; 30 же лѣтъ тому назадъ, въ 1861 г., по частной инициативѣ командира фрегата „Посадниевъ“, острова были заняты нашей военной командой, но чрезъ нѣсколько мѣсяцевъ, по распоряженію изъ Петербурга, команда была удалена, дабы убѣдить японцевъ въ нашемъ доброжелательствѣ²⁾. Какія послѣдствія могло имѣть сохраненіе за нами такой морской позиціи, какъ Цусима,—очевидно, особенно въ настоящее время.

Острова Ики состоятъ изъ одного большаго острова Икисимы, окруженностью въ 130 верстъ, съ двумя городами Коцумото (5000 жит.) и *Гонуро* (3000 жит.), съ удобнымъ рейдомъ и пунктами для наблюденія, и нѣсколькихъ мелкихъ шхеръ. Значеніе ихъ обуславливается, между прочимъ, тѣмъ, что у Гонуро выходитъ кабель, соединяющій Японію съ Фузаномъ, въ Корейѣ.

Островъ Кіу-Сіу.

1) Западное побережье.

а) **Участокъ Моджи-Хирадо-но-Сето.** Отъ мыса Есаки до Кокура берегъ Кіу-Сіу, какъ говорилось выше, гористъ³⁾, имѣетъ направленіе

¹⁾ Что по японской номенклатурѣ значитъ—военный портъ второго разряда.

²⁾ Максимовъ. „Наши задачи на Тихомъ океанѣ“, стр. 51, и цитир. Villaret, стр. 305.

³⁾ „Ch. Sea Dir-у“, т. IV стр. 529.

съ с.-в. на ю.-з. и ограничивается съ востока Симоносекскій проливъ. Затѣмъ берегъ поворачиваетъ на с.-з. до мыса Иваюсаки, образуя по срединѣ бухту *Куросаки*; у входа въ послѣднюю, близъ Вакамацу, имѣется хорошая якорная стоянка, а въ глубинѣ бухты лежитъ городъ Кокура. Между Иваюсаки и Канегасаки береговья высоты прерываются долиной Онгагавы, устье которой, соединенное каналомъ съ бухтой Куросаки, образуетъ довольно хорошій рейдъ¹⁾. Далѣе до мыса Коцуросаки берегъ близко сопровождается горами; а отъ послѣдняго до Сигасима вдается пологой дугой къ востоку. Въ сѣверной части этой дуги находится небольшая бухта, доступная для мелкихъ судовъ. Берегъ песчаный и низкій.

Близъ мыса Коцуросаки находятся нѣсколько мелкихъ острововъ, изъ нихъ крупнѣйшіе Косима-но-Осима и Ковасима, которые упоминались выше, какъ занимающіе фланговое положеніе по отношенію къ Симоносекскому проливу.

Между мысомъ Сигасима и проливомъ Хирадо море образуетъ три залива средней величины; берега сильно изрѣзаны и внутри заливовъ разсѣяны острова.

Первый съ сѣвера, заливъ *Хакосаки*, вдается на 20 в. къ с.-в., имѣеть у входа около 12 вер. ширины; сѣверный его берегъ составляетъ узкая коса, оканчивающаяся мысомъ Сигасима²⁾; въ восточной и южной частяхъ, — къ нему примыкаетъ плодородная и населенная равнина Фукуока, съ западной — гористый полуостровъ, оканчивающійся мысомъ Ношикурсаки. Входъ въ заливъ прикрытъ двумя островами; здѣсь находится якорная стоянка, защищенная отъ западныхъ вѣтровъ, но въ глубинѣ залива, на рейдѣ города Фукуока, могутъ оставаться суда лишь съ осадкой не болѣе 15 ф.

Въ 12 верстахъ отъ этого залива, ограниченный съ востока и запада гористыми полуостровами, лежитъ заливъ *Карацу*, шириной около 22 вер., углубленный въ материкъ на 15 вер., съ широкимъ входомъ и нѣсколькими островами. Заливъ представляетъ недурныя стоянки для большихъ судовъ на глубинѣ 45—50 ф. Портъ Карацу, у устья рѣки Моцурогавы, лежитъ въ болѣе мелкой части залива и посѣщается въ большомъ количествѣ каботажными судами, перевозящими уголь³⁾. Береговая полоса низка и песчана и командуется окружающими горами, достигающими 2600 ф.

Между заливомъ Карацу и слѣдующимъ заливомъ *Имари* выступаетъ гористый полуостровъ, около 15 вер. шириною, со скалистыми берегами. Въ сѣверной его части находится бухта, доступная для большихъ судовъ и обозначенная маяками. Бухта эта имѣеть весьма важ-

¹⁾ Villaret. „Dai-Nippon“, стр. 303.

²⁾ Коса эта оканчивается утесомъ, на которомъ высится башня; на остальномъ протяженіи она низкая, удобная для десанта. „China Sea Directory“, т. IV, стр. 538.

³⁾ Цитир. Villaret, стр. 303.

ное значеніе, такъ какъ у лежащаго въ глубинѣ ея селенія выходитъ на берегъ подводный кабель, соединяющій Японію съ Кореей, черезъ Гонуро (на Иви)—Ицухара (на Цусимѣ) и Фузань¹⁾.

Заливъ *Имари* вдается въ материкъ на 25 вер., имѣетъ такую же ширину у входа; но водная поверхность его стѣснена множествомъ острововъ, проходы между которыми не всюду доступны; города-же Имари, лежащаго всего въ переходѣ въ тылу военного порта Сасебо, можно достигнуть только на лодкахъ. Близъ западнаго выхода изъ залива Имари находится небольшая бухта, представляющая удобную якорную стоянку.

Порты Моджи (25 т.), Кокура (11.600 чел. жит.), Курасаки (3.000 чел. жит.) соединены между собой, съ Фукуока, Сага и Нагасаки, желѣзной дорогой и телеграфомъ. Порты южной части—Фукуока (53.000 жит.), Хавата (21.000 жит.) и Карацу (8.000 жит.), съ угольными копями вблизи, находятся на путяхъ, ведущихъ къ Сага, въ заливѣ Симабара. Движеніемъ въ такомъ направленіи можетъ быть отрѣзанъ отъ Кіу-Сіу полуостровъ Хизенъ, съ портами Сасебо и Нагасаки. Наконецъ, отъ Имари обходятся съ сухого пути укрѣпленія Сасебо. Препятствіями на этихъ путяхъ, протяженіемъ отъ 30—70 верстъ и идущихъ по рѣчнымъ долинамъ, послужать лишь горы сѣвернаго Кіу-Сіу, достигающія 2—3 т. ф. высоты, но значительно менѣе высокія въ перевалахъ²⁾.

Часть моря, омывающая этотъ берегъ, называется Дженкай-нада.

б) Съ запада къ этому участку примыкаетъ рядъ острововъ,—называемыхъ Хирадо и Гото.

Группа *Хирадо* состоитъ изъ острова Хирадошима, трехъ среднихъ и нѣсколькихъ мелкихъ. Хирадошима растянута съ с.-в. на ю.-з. на 40 верстъ и отдѣляется отъ Кіу-Сіу проливомъ Хирадо-но-Сето, шириной въ нѣсколько сотъ шаговъ. Главный городъ—Хирадо, съ 11.000 жителей; лучшій портъ острова на его юго-западномъ берегу—Сизики. На островѣ Хирадо основана была въ XVI в. испанская факторія, извѣстная у старинныхъ авторовъ подъ именемъ Фирадо.

Острова *Гото*, съ общимъ протяженіемъ съ сѣверо-востока на юго-западъ въ 75 верстъ и отъ 7 до 30 верстъ въ ширину, насчитываютъ въ своемъ числѣ 5 большихъ. Наиболѣе крупные: Накадорисима, 30 верстъ въ длину, съ высокими крутыми берегами, и Фукайсима, 30 верстъ въ длину и 25 въ ширину; южная часть его хорошо воздѣлана. На восточномъ берегу послѣдняго городъ Фукуа, съ 18,000 ж. Къ с.-в. отъ названнаго острова лежитъ островъ Хисакасима; въ сѣверной части этого острова находится бухта Хисаваномината, съ узкимъ входомъ, но внутри весьма удобная, укрытая якорная стоянка. Населеніе острововъ невелико, жители вообще бѣдны, и рассчитывать на полученіе продовольствія, за исключеніемъ г. Фукуа, нельзя.

¹⁾ См. стр. 58.

²⁾ См. ниже главу VII, о. Кіу-Сіу.

Плаваніе въ районѣ острововъ Хирадо и Гото не лишено опасности, въ виду многихъ шхеръ, подводныхъ скалъ и сильныхъ теченій; кромѣ того, участки этотъ одинъ изъ самыхъ бурныхъ, особенно осенью ¹⁾).

в) Участокъ побережья отъ пролива Хирадо до мыса Сагатосаки—важнѣйшій на всемъ западномъ побережьѣ Японіи. Обращенный къ Желтому морю, находясь всего въ 300 верстахъ отъ Кореи и въ 750—800 верстахъ отъ береговъ Китая, ближайшій для судовъ, направляющихся съ ю. з. къ берегамъ Японіи, и прилегающій къ богатой, густо населенной мѣстности, онъ игралъ и продолжаетъ играть выдающуюся роль въ международныхъ сношеніяхъ Японіи.

Крайняя извилистость береговъ способствовала особому развитію здѣсь судоходства. При разстояніи по прямому направленію отъ сѣверной части пролива Хирадо до мыса Сагатосаки въ 150 верстъ, протяженіе береговой линіи по крупнымъ изгибамъ—550 верстъ.

Въ общихъ чертахъ начертаніе береговой линіи здѣсь слѣдующее: на сѣверѣ—полуостровъ Хизенъ, оканчивающійся у пролива Хирадо; продолженіе его, заканчивающееся мысомъ Номосаки, имѣетъ общее направленіе на ю.-з.; въ востоку и западу отъ него отдѣляются два второстепенныхъ полуострова (Сонно и Симабара), образующихъ заливы Омура и Цицива. Послѣдній заливъ сливается съ проливомъ Хайясаки-но-Сето, входомъ въ заливъ Симабара-нада.

Заливъ *Симабара* имѣетъ почти меридіональное направленіе, при протяженіи отъ устья до г. Сага въ 80 в. и отъ устья до Кумамото 50 вер. Западный его берегъ составляютъ полуострова Симабара и Хизенъ, восточный—о. Кіу-Сіу, южный—полуостровъ Удо и архипелагъ Амакусашима, представляющій рядъ острововъ, отдѣленныхъ отъ Кіу-Сіу только узкими проходами. (Часть моря между островами Амакусашима и Кіу-Сіу называется заливомъ Отентосама).

Характеръ береговой полосы здѣсь слѣдующій.

Отъ мыса Хинура гористый берегъ сначала направляется на югъ, ограничивая съ востока проливъ Хирадо-но-Сето, затѣмъ поворачиваетъ на ю.-в. и тянется, образуя рядъ небольшихъ бухтъ и сопровождаемый мелкими островами, до входа въ заливъ *Омура*.

Въ западной части послѣдняго, т. наз. Іокосима, находятся бухта и военный портъ Сасебо.

Входъ въ заливъ *Іокосима* имѣетъ около $\frac{3}{4}$ в. ширины. Въ 10 в. къ ю.-в. находятся два прохода, по обѣ стороны островка Харивошима (сѣверный для судовъ недоступенъ), ведущіе во внутреннюю часть залива Омура. Эта часть тянется на 30 в. къ ю.-в. и шириною около 10—13 в. Глубина залива въ среднемъ около 60 футъ и вообще доступна для самыхъ большихъ судовъ. Заливы Іокосима и Омура и ихъ многочисленныя бухты по защитѣ отъ вѣтровъ, глубинѣ

¹⁾ Kleinman: „The Coast of Japan“, стр. 10.

и дну представляют прекрасные рейды для военного флота и транспортов¹⁾. Удобнѣйшія якорныя стоянки находятся въ бухтѣ *Сасебо*, гдѣ и устроенъ *военный портъ*, имѣющій первенствующее значеніе при операціяхъ въ Корейскомъ проливѣ или Желтомъ морѣ.

Заливъ окруженъ лѣсистыми горами, вздымающимися амфитеатромъ. Ширина гористаго полуострова Сонно, составляющаго его западный берегъ, отъ 10 до 20 верстъ; въ наиболѣе узкомъ мѣстѣ проходитъ дорога, соединяющая городъ Токицу (6000 жит.) съ Нагасаки. Восточнымъ берегомъ залива проходитъ дорога, соединяющая Сасебо, Соноги (4700 жит.) и Омура (9500 жит.) съ Исагайя, въ заливѣ Симабара, и съ Нагасаки. Перешеекъ между заливами Симабара и Омура здѣсь всего 10 вер. шириною. По восточному же берегу проходитъ жел. дорога Нагасаки—Тозу—на Моджи, съ вѣтвью Хаики-Сасебо²⁾.

Къ ю.-з. отъ входа въ заливъ Омура находится нѣсколько острововъ, тянущихся частью къ югу вдоль берега, частью на соединеніе съ островами Гото, и изобилующихъ рифами и подводными камнями. Также опасно плаваніе вдоль западнаго берега полуострова Сонно, береговые холмы котораго, хотя не превышаютъ 600 ф., но сопровождаются выступающими въ море грядями скаль³⁾. Отмѣтимъ здѣсь небольшую бухту *Отава*, въ 8 верстахъ къ югу отъ входа въ заливъ Омура, представляющую удобную якорную стоянку.

Укрѣпленія порта Сасебо въ 1901 году состояли изъ частью незаконченныхъ постройкой долговременныхъ батарей.

Для расположенія послѣднихъ высоты, окружающія входъ въ заливъ, представляютъ значительныя выгоды, въ смыслѣ командованія. Однако извилистый фарватеръ, мелкіе островки, должны стѣснять обстрѣлъ, именно въ южномъ направленіи. Нужно, однако, имѣть въ виду, что здѣсь встрѣчаются подводныя опасности (группы камней) и что, сверхъ того, очевидно, японцы прибѣгнутъ въ широкихъ размѣрахъ къ устройству минныхъ загражденій между островами.

Портъ *Нагасаки*⁴⁾ (107^{1/2} тыс. жит.) находится въ 50—60 вер. къ юго-востоку отъ Сасебо. Берегъ на всемъ этомъ протяженіи представляетъ рядъ крутыхъ лѣсистыхъ холмовъ, сопровождаемыхъ подводными опасностями. Ближайшая якорная стоянка къ Нагасавскому рейду, въ 20-ти верстахъ недоходя Нагасаки, въ бухтѣ Миёнура, не особенно удобна.

Бухта *Нагасаки* вдается въ берегъ на 6 верстъ, укрыта отъ всѣхъ вѣтровъ и доступна для судовъ всякой осадки. На восточномъ берегу

1) „China Sea Dir-y“, т. IV, стр. 514.

2) „Murray's Handbook“, стр. 474.

3) „China Sea Dir-y“, т. IV, стр. 510.

4) Тамъ-же, IV, стр. 504 и „Murray's Handbook“, стр. 406.

ея стоитъ городъ Нагасаки¹⁾, на западномъ—такъ называемая „Русская деревня“. (Входъ въ бухту обозначенъ 2 маяками, удобными для наблюденія, такъ же, какъ оконечность мыса Номосаки).

Горы окружаютъ бухту со всѣхъ сторонъ, продолжаются на ю.-в. отъ города въ видѣ полуострова отъ 2—8 верстъ шириною и 30 верстъ длиною, и оканчиваются мысомъ Номосаки. Берега полуострова большею частью круты, въ особенности восточный, и представляютъ якорныя стоянки, небольшія, но достаточно удобныя, въ бухтахъ Номура, Тамеици и Моги; послѣднія три открыты съ востока и юга. По западную сторону полуострова и параллельно ему тянутся верстъ на 20 мелкіе острова. Среди нихъ замѣчательнъ южный, Такосима (Тавашима), по своимъ угольнымъ копямъ. Берега этого небольшого острова, исключая западнаго, гдѣ пристають суда, малодоступны.

Для защиты входа въ Нагасакскій рейдъ во время Японско-Китайской войны были возведены батареи на островахъ. Но, вообще, Нагасаки, вслѣдствіе своего выдвинутого положенія, представляетъ болѣе удобствъ для обороны флотомъ, опирающимся на Сасебо, чѣмъ фортификаціонными сооружеиіями.

Въ Нагасаки сходятся три телеграфныхъ кабеля, соединяющихъ его съ Владивостокомъ и Кореей. Желѣзная дорога соединяетъ его съ Кагосимой, Сасебо и Моджи.

Вдоль по послѣдней эшелонированы, по мирной дислокаціи, VI и XII дивизіи.

Въ Нагасаки находятся, кромѣ значительныхъ японскихъ и иностранныхъ торговыхъ складовъ, большіе запасы угля (не менѣе 9.000 т. валлійскаго и неограниченное количество мѣстнаго)²⁾, нагрузка котораго можетъ быть произведена со скоростью 800—1.200 т. въ сутки. Верфи и доки, принадлежащія К^о. Мицубиши, обширны и хорошо оборудованы (см. гл. XX). Наши суда пользуются ими весьма часто. Можно сказать, что до оборудованія нашихъ восточныхъ портовъ русской флотъ вынужденъ былъ базироваться на этотъ портъ.

Заливъ *Симабара* полуостровомъ того же имени обращенъ почти во внутреннее море. Полуостровъ *Симабара* весьма гористъ, берега его малодоступны. Единственную якорную стоянку представляетъ портъ Кучиноцу, черезъ который вывозится значительное количество угля изъ ближайшихъ копей Мінве.

Проливъ Хайясаки къ югу отъ полуострова имѣетъ около 10 вер. ширины, теченіе въ немъ сильное и встрѣчаются рифы³⁾ (3 маяка стоятъ на его берегахъ).

Западный берегъ Симабара-нада большею частью крутъ и гористъ; сѣвернѣе полуострова Симабара онъ вдается въ западу, образуя

¹⁾ Къ юго-западу отъ котораго, соединенный съ городомъ дамбой, лежитъ извѣстный въ исторіи сношеній съ европейцами островокъ Децима.

²⁾ Въ томъ числѣ и поставщика нашей Тихоокеанской эскадры.

³⁾ „China Sea Directory“, т. IV, стр. 496.

бухту, въ глубинѣ которой стоитъ г. Исагайя (7 тыс. жит.), всего въ 10-ти верстахъ отъ вершины залива Омура и въ 15-ти верстахъ отъ Нагасавской бухты. Бухта эта могла бы быть использована въ случаѣ операций съ суши для овладѣнія городомъ Нагасаки или сооружениями залива Омура, по свойства ея малоизвѣстны.

Въ глубинѣ залива лежитъ богатый г. Сага (32 т. жит.) у устья Чикугогавы, по плодородной долиинѣ которой идутъ важнѣйшіе пути съ запада на востокъ. Прибрежная полоса низкая и песчаная, надъ ней командуютъ горы.

Восточный берегъ залива почти того же характера до гористаго полуострова Удо (Мисуміяма); море у него мелко. На этомъ берегу находится городъ Янагава съ 9.000 жит. (въ устьѣ Ядогавы, соединенной каналами съ Чикугогавой) ¹⁾ и Кумамото (8 вер. вверхъ по Ширакавѣ, съ 41.500 жит.). На с.-в. оконечности Удо имѣется небольшая бухта Мисуми. Вдоль восточнаго берега идетъ желѣзная дорога на Яцуширо-Кагосима.

Отъ пол. Мисуміяма (Удо), отдѣляя съ сѣвера отъ Симабара-нада заливъ Отентосама или Яцуширо-уми, тянутся на юго-западъ о. о. *Амакуса-сима*, плодородные, густонаселенные и гористые (вершины до 1.500 фут.); главнѣйшіе изъ нихъ, начиная съ востока: Ойяно, Ками, Амакуса или Симо-сима и Нава сима. Симо-сима самый большой (40 вер. по меридіану), ограничиваетъ съ юга проливъ Хайясаки, на немъ городокъ Усибука (7.500 жит.) и на западномъ берегу небольшая гавань Томіока.

Внутренность залива *Отентосама* заполнена мелкими островами и шхерами. Узкіе проходы, въ которыхъ во время прилива и отлива образуется сильное теченіе, соединяютъ его съ Симабара-нада и открытымъ моремъ. Восточный берегъ залива мало извилистъ и неудобенъ для плаванія. Въ сѣверо-восточной его части, близъ устья Кумагавы, гдѣ находится небольшой портъ и желѣзнодорожная станція Яцуширо, тянется на нѣсколько верстъ песчаная банка ²⁾.

г) Отъ пролива Куро-но-Сето до мыса Мисаки берегъ имѣетъ, въ общемъ, меридіональное направленіе, образуя лишь три выпуклыхъ къ востоку дуги: сѣверная, меньшая, заключаетъ небольшой портъ—Окуне (11.000 жит.); южная, образуя очень открытый заливъ, заканчивается выдающимся къ сѣверу небольшимъ, но сильно гористымъ полуостровомъ Номасаки.

Противъ средней дуги лежатъ острова *Кошикисима*. Группа эта состоитъ изъ двухъ большихъ, очень гористыхъ острововъ съ крутыми берегами и нѣсколькихъ мелкихъ. Наибольшій островъ Симоносима имѣетъ до 20 верстъ длины, при 8 ширины; населеніе бѣдное, занимается рыболовствомъ. Второй по величинѣ, Каминосима, представляетъ удобныя стоянки для судовъ.

¹⁾ Цитир. Villaret, 300 стр.

²⁾ „China Sea Directory“, т. II, стр. 493.

Отъ Номасаки до мыса Нагасаки, надъ которымъ командуетъ гора Кайфритава, берегъ имѣеть, въ общемъ, юго-западное направление. Между мысомъ Нагасаки и Сатано-мисаки (Чичагова) находится *заливъ Кагосима*. Заливъ вдается на сѣверъ верстъ на 70, при ширинѣ 15—20 верстъ. Въ сѣверной его части лежитъ островъ Сакура, верстъ 10 въ діаметрѣ, съ вулканомъ Митаге. Берега залива круты и какъ бы сдавлены окружающими горами, сравнительно мало изрѣзаны; сообщеніе вдоль по нимъ затруднительно. Важнѣйшіе пункты: городъ Кагосима съ портомъ (53½ т. жит. и гарнизонъ), въ 1863 году подвергнутый англичанами бомбардировкѣ; Янагава при западномъ входѣ въ заливъ (6½ т. жит.), Кожики (9½ т. жит.), узелъ путей внутрь страны, и Кокубу (17.000 жит.), въ востоку отъ него. Кагосима соединена желѣзной дорогой съ Кумамото.

д) **Заключеніе.** Западный берегъ Кіу-Сіу, какъ можно заключить изъ изложеннаго, отличается чрезвычайной извилистостію, особенно въ своей средней части, и, благодаря этому, представляетъ нѣсколько хорошихъ стоянокъ для судовъ, въ томъ числѣ порты Моджи, Сасебо, Нагасаки. Присутствіемъ этихъ послѣднихъ портовъ, военнаго и торговаго, и близостію къ матеріку Азіи и опредѣляется значеніе этого побережья. Это база японцевъ для наступательныхъ военныхъ и торговыхъ операцій въ Корей и Китаѣ.

Къ берегу здѣсь прилегаеь населенная прибрежная полоса съ богатыми угольными копями. Поэтому морскія или десантныя операціи противъ этого участка могутъ имѣть серьезное значеніе, именно: операція противъ полуострова Хизень, который можетъ быть совершенно отрѣзанъ отъ остальнаго Кіу-Сіу и удержать который, разъ захвативши, сравнительно не трудно; особенно, если, вмѣстѣ съ тѣмъ, высадкой на сѣверо-западѣ, прервать связь Кіу-Сіу съ Хондо. Затрудненія здѣсь будутъ заключаться въ гористомъ, крутомъ характерѣ береговъ, бурности моря въ раіонѣ Дженкай-нада и въ укрѣпленіяхъ порта Сасебо.

2) Восточное побережье.

Восточный берегъ Кіу-Сіу отъ мыса Сатано-мисаки (м. Чичагова) до мыса Цуро-мисаки (230 вер.), въ противоположность западному, почти лишень извилинь. Только въ ю.-в. его части море вдается верстъ на 25 въ берегъ, образуя заливъ Осуми-ура, съ широкимъ входомъ, представляющій хорошее укрытіе только зимой ¹⁾. Отъ мыса Тойсаки берегъ почти прямо направляется на с.-в. къ мысу Цуро-мисаки; приближаясь къ послѣднему, берегъ изрѣзывается бухтами малаго размѣра. Между устьями Ойдогавы и Гокасегавы берегъ низкій и песчаный, на остальномъ протяженіи гористый и иногда крутой, часто лѣсистый. Между мысами Тойсаки и Цуро-мисаки можно отмѣтить слѣдующія якорныя стоянки: бухту Абурацо, прикрытую остро-

¹⁾ Въ остальное время открытъ вѣтрамъ.

вомъ Ошима съ востока; Хососима, гдѣ могутъ укрыться нѣсколько большихъ судовъ, и портъ Инокуши у входа въ проливъ Бунго. Долины рѣвъ Ойдогавы (при устьѣ ея стоитъ городъ Міайзаки), Ми-мицугавы и Гокасегавы (при устьѣ — городъ Нобеока) служатъ для сообщенія съ внутренностью страны; на большей части протяженія, параллельно берегу, тянется колесная дорога и телеграфъ; въ общемъ, путей мало и состояніе ихъ малоудовлетворительно. Объектовъ для дѣйствій десанта эта часть берега не представляетъ, такъ какъ всѣ, имѣющіе торговое или военное значеніе пункты, находятся на западномъ побережьѣ острова.

Проливъ Бунго или Бунго-нада.

Проливъ Бунго представляетъ южный входъ во Внутреннее море; въ южной части, между мысомъ Цуро-мисаки и Хакосурасаки имѣетъ 32 версты въ ширину, затѣмъ расширяется до 70 верстъ, благодаря врѣзывающимся въ берега Кіу-Сіу и Сиеоку бухтамъ, раздѣляемымъ узкими, гористыми, съ извилистымъ очертаніемъ, полуостровамъ.

Одинъ такой пилообразный полуостровъ, протягиваясь отъ Сиеоку на ю.-з. на 40 верстъ, отдѣляетъ проливъ Бунго отъ Внутренняго моря. Проходъ, существующій здѣсь между мысами Сада-номисаки и Изо-мисаки, шириной всего 11 верстъ. По серединѣ прохода находятся островъ Токасима и нѣсколько скалъ.

Небольшіе лѣсистые, возвышающіеся на нѣсколько десятковъ футовъ острова, населенные преимущественно рыбаками, сопровождаютъ восточный берегъ пролива, начиная отъ Оканосима; нѣсколько острововъ встрѣчаются и у западнаго берега. Эти острова и группы отдѣльныхъ скалъ немного суживаютъ свободное для плаванья пространство пролива.

Самые берега — гористы, восточный болѣе, западный менѣе; но въ глубинѣ бухтъ встрѣчаются низменные участки.

Вдоль обоихъ береговъ пролива тянутся дороги, идущія въ обходъ полуострововъ. Вообще пути въ прибрежной полосѣ малоудовлетворительны; крупныхъ населенныхъ пунктовъ по берегамъ не встрѣчается¹⁾.

Проливъ Бунго является до сего времени единственнымъ незащищеннымъ проходомъ во Внутреннее море. Это обстоятельство объясняется главнымъ образомъ трудностью загражденія пролива, вслѣдствіе его значительной ширины и очертанія береговъ, и отчасти тѣмъ, что проливъ ведетъ въ менѣе важную часть Внутренняго моря. Японцы рѣшили лишь образовать въ проливѣ опорный пунктъ для флота, избравъ съ этой цѣлью портъ *Сайи*, у южнаго входа въ проливъ, на берегу Кіу-Сіу. Бухта эта представляетъ отличную якорную стоянку, прикрытую съ востока островами Ойри и Ясима, кото-

¹⁾ „Ch. Sea Dir-y“, т. IV, стр. 244.

рые такъ же, какъ мысъ Цуро-мисаки, удобны для расположенія батарей¹⁾.

Кромѣ Сайги, на западномъ берегу пролива, у сѣвернаго выхода, имѣется небольшой портъ Саганосеки, а на восточномъ порты: Мисаки, Яватагама, Йошида, Уваджима, Ивамацу и Хиробе. Городъ Узуки на западномъ берегу имѣеть свыше 15,000 жит., находится въ узлѣ путей къ Внутреннему морю и на западъ; городъ Саганосеки имѣеть около 25.000 жит.; городъ Йошида около 7000 жит. Болѣе значительное торговое значеніе принадлежитъ порту Яватагама.

Берегъ Кіу-Сіу отъ сѣвернаго выхода изъ пролива Бунго сначала принимаетъ западное направленіе до города Бенпу, затѣмъ вновь поворачиваетъ на сѣверо-востокъ, образуя заливъ Ойта. Отъ этого залива вверхъ по рѣкѣ Ойтагава отходятъ лучшіе пути на западъ, къ заливу Симабара. За полуостровомъ Коцуко (Монжу) берегъ Внутренняго моря образуетъ вдающуюся къ западу дугу, оканчивающуюся мысомъ Есаки, у входа въ Симоносекскій проливъ. На этомъ участкѣ нѣсколько небольшихъ портовыхъ городовъ. (Подробности см. ниже, въ описаніи Внутренняго моря).

Островъ Сикоку.

(Участокъ отъ пролива Бунго до пролива Кіи).

Берегъ *Сикоку*, образовавъ противъ южнаго входа въ проливъ Бунго заливъ Ядаго или Фукуура, затѣмъ направляется на юго-востокъ, дѣлая небольшіе изгибы, до мыса Изесаки (40 в.). Между мысомъ Изесаки (южная оконечность острова) и мысомъ Муратосаки, отстоящимъ отъ перваго на 120 вер. по воздушной линіи, берегъ вдается къ сѣверу на 50 слишкомъ верствъ, образуя совершенно открытый къ югу, обширный заливъ *Тоза-нада*. Западная часть берега до устья Кагамигавы имѣеть гористый, крутой характеръ, изрыта небольшими бухтами. Отмѣтимъ здѣсь, какъ якорныя стоянки, устье сплавной рѣки Ватаригава или Симодагава и портъ Сусаки (4.000 жит.), расположенный въ довольно хорошо защищенной бухтѣ²⁾. Къ востоку отъ рѣки Кагамигава берегъ Тоза-нада значительно менѣе извилистъ и невысокъ, возвышаясь лишь на югѣ, къ мысу Муратосаки. Между устьями Кагамигавы и Монобегавы находится узкая бухта Урадо, вдающаяся къ сѣверу на 12 верствъ и доступная лишь для судовъ съ осадкой менѣе 12 ф. Въ вершинѣ ея стоитъ г. *Кочи* (36¹/₂ т. ж.). Долины Кагамигавы и Монобегавы служатъ для сообщенія побережья съ внутренностью острова и съ его западными и восточными берегами. На рѣкѣ Кагамигавѣ, въ 10 верстахъ отъ моря, находится городъ *Такаока*, значительный узелъ путей.

¹⁾ Предполагалось снабдить портъ небольшимъ докомъ и мастерскими. „Тихоокеанская пресса“. Выдержки изъ японскихъ и англійскихъ газетъ. 1897 г.

²⁾ Villaret, „Dâi-Nippon“, стр. 285.

Отъ мыса Мурато, удобнаго для наблюденія, до мыса Гумодосаки (140 в.) берегъ направляется на с.-в., крутъ и гористъ. Суда могутъ укрыться здѣсь отъ вѣтровъ только въ небольшихъ бухтахъ Ситаки и Хивасе; на берегу послѣдней стоитъ городъ Хивасе (2000 чел.), наиболѣе населенный на этомъ участкѣ. Описанный участокъ побережья не укрѣпленъ.

Проливъ Кіи.

Проливъ Кіи является наиболѣе важнымъ изъ проходовъ во Внутреннее море, такъ какъ непосредственно выводитъ въ ту часть его, которая омываетъ одинъ изъ населеннѣйшихъ и богатѣйшихъ участковъ побережья Японіи.

Южный входъ въ проливъ обозначается мысами Гумодосаки и Хино-мисаки (удобными для наблюденія), разстояніе между которыми (30 вер.) сокращается островомъ Исима, соединеннымъ съ берегомъ мелью. Между Токушима и Вакайма ширина пролива болѣе 50 вер. Далѣе о. Аваджи дѣлитъ сѣверный выходъ изъ пролива на двое. Западный проходъ, — *Наруто*, между Сяоку и Аваджи, около 15 вер. длины и въ самомъ узкомъ мѣстѣ 350 саж. ширины, и восточный, проливъ *Идзуми*, между Аваджи и Хондо, шириной около 10 вер., но стѣсненный островками Танагашима и Діишима, съ отмелью между ними. Проходъ *Идзуми* избирается судами преимущественно передъ *Наруто*, такъ какъ въ послѣднемъ существуетъ очень сильное теченіе и во время отлива и прилива образуются водовороты¹⁾.

Западный берегъ пролива Кіи сначала гористъ и образуетъ заливъ Цубакичи, затѣмъ понижается и, то въ видѣ низкой воздѣланной полосы, то такихъ же низкихъ холмовъ, направляется на сѣверъ къ проливу *Наруто*, изгибаясь къ западу пологой дугой. Его прорѣзываютъ нѣсколько рѣкъ, изъ которыхъ Юшиногава наибольшая. По долину ея отходятъ лучшіе пути на западъ; у устья ея — городъ *Токушима* (61500 ж.). Небольшіе лѣсистые островки сопровождаютъ эту часть берега. Отмѣтимъ якорныя стоянки въ бухтѣ Цубакичи и у Камацусима.

Сѣверо-восточный берегъ канала Кіи гористъ, образуя бухту Ката, удобную, какъ якорная стоянка. Затѣмъ берегъ изгибается къ востоку до м. Зогасаки и на этомъ протяженіи низменный и песчаный. Въ этомъ мѣстѣ, у г. *Вакайма* (56 т. жит.), къ берегу подходит желѣзная дорога на г. Осака; море вблизи мелко. Затѣмъ берегъ вновь поворачиваетъ на западъ, сильно возвышается и на пространствахъ до м. Хино-мисаки образуетъ нѣсколько бухтъ съ высокими берегами. Защищенные отъ вѣтровъ стоянки для большихъ судовъ находятся въ заливахъ Цухакара и Юра-но-Уши²⁾.

¹⁾ „China Sea Directory“, IV, стр. 844.

²⁾ Тамъ же, т. IV, стр. 246. Далѣе на юго-востокъ — ближайшая якорная стоянка въ заливѣ Талабе, хорошо укрытая; но вблизи встрѣчаются подводныя опасности.

Замыкающий проливъ съ сѣвера о. *Аваджи*¹⁾ обращенъ къ океану своей широкой стороной, 20 в. протяженіемъ, представляющей лѣсистую гряду до 1600 ф. высоты. Общее протяженіе острова съ юга на сѣверъ 50 в., площадь 492,75 кв. в. Аваджи представляетъ населеннѣйшую часть имперіи (по 345 чел. на 1 кв. в.). Бухта Фукура, на западномъ берегу Аваджи, прекрасная якорная стоянка; на восточномъ берегу, у прохода Идзуми, ей соотвѣтствуетъ гавань Юра (входъ въ которую обозначенъ маякомъ). Южный берегъ Аваджи допускаетъ безопасное приближеніе большихъ судовъ на 1 м. милю; впереди его лежитъ островокъ Нусима.

Для прегражденія неприятельскимъ судамъ прохода проливомъ *Кии* во Внутреннее море сооружены укрѣпленія, для чего проливъ весьма удобенъ. Эти укрѣпленія образуютъ 5 группъ²⁾: 1) на западѣ острова Аваджи, 2) ю.-в. о. Аваджи, 3) на островѣ Юра (противъ городка того-же названія), 4) укрѣпленія на островахъ въ проливѣ Идзуми и 5) укрѣпленія на берегу Хондо.

Форсированіе выходовъ изъ пролива *Кии* во Внутреннее море является въ общемъ весьма затруднительнымъ, пролива Идзуми по силѣ укрѣпленій, а пролива Наруто по физическимъ его свойствамъ (вслѣдствіе которыхъ японцы не считаютъ нужнымъ особенно заботиться объ его фортификаціонномъ усиленіи).

Восточный берегъ Хондо.

1) Побережье Средняго Хондо³⁾.

а) Берегъ полуострова *Ямато*. Отъ пролива *Кии* и до залива *Овари* Тихій океанъ на протяженіи 250 верстъ омываетъ высокіе, крутые берега полуострова *Ямато*. Западный берегъ его, внѣ пролива *Кии*, до мыса Сиво-мисаки сравнительно мало извилистъ, и кромѣ Танабе, не представляетъ сколько нибудь удобныхъ якорныхъ стоянокъ. Восточный, сильно изрѣзанный въ своей сѣверной части, напротивъ того, образуетъ нѣсколько хорошо защищенныхъ бухтъ и рейдовъ, а именно: рейдъ Осима-ура, за островомъ Осима, близъ мыса Сиво-мисаки (для наблюденія съ котораго могутъ служить башня и два маяка), между островомъ Осима и берегомъ; затѣмъ бухта Кацура, къ югу отъ г. Сингу (9.200 ж.); бухта и портъ Кадо, заливъ Овасиноминато. У мыса Муджи берегъ поворачиваетъ къ сѣверу и заканчивается противъ порта Тоба, представляющаго хорошо защищенную стоянку, нѣсколькими небольшими островами, обозначающими входъ въ заливъ *Овари* (южнѣе котораго м. Намакари удобенъ для наблюденія). Вну-

¹⁾ „Murray's Handbook“, изд. 1901 г., стр. 424, и табл. № 1.

²⁾ На желѣзно-дорожной японской картѣ для туристовъ обозначенъ красной чертой районъ этихъ укрѣпленій (въ виду воспрещенія дѣлать снимки въ ихъ предѣлахъ).

³⁾ Западную часть, соотвѣтствующую Западному Хондо, см. ниже, въ описаніи Внутренняго моря.

тренность полуострова Ямато густо населена, но гориста, бездорожна и не имѣетъ крупныхъ населенныхъ центровъ,—почему и высадка на берегахъ этого полуострова, несмотря на его центральное положеніе по отношенію къ Тихоокеанскому побережью, была бы не цѣлесообразна.

Берегъ Тихаго океана отъ залива Овари до устья Томагавы, соответствуя центральной части Средняго Хондо, заключающей жизненные центры государства, имѣетъ особенно важное значеніе, тѣмъ болѣе, что, несмотря на большую здѣсь ширину острова, всѣ главнѣйшіе города, столица и главная масса населенія этого района находятся въ прибрежной полосѣ. Этой же полосой проходятъ главнѣйшія грунтовыя дороги и желѣзнодорожный путь, представляющій до сихъ поръ единственное сквозное паровое сообщеніе, параллельное оси острова Хондо.

Тихій океанъ образуетъ здѣсь слѣдующіе заливы: Овари (Изе), Суруга или Нумадзу, отдѣляемый полуостровомъ Идзу отъ залива Сагами-ура и, наконецъ, Токиоскій заливъ, ограниченный съ востока полуостровомъ Кадзуза. Отъ полуострова Идзу къ юго-востоку лежатъ острова Джунанъ или Идзунашито, единственная островная группа въ этой части побережья.

б) Заливъ Овари. Входъ въ заливъ Овари, шириной около 20-ти верстъ, считая отъ пролива Тоба до мыса Ирокосаки, но стѣсненъ нѣсколькими островами. Внутреннее пространство залива полуостровомъ *Чита* раздѣляется на двѣ части; западная, бѣльшая, углубляется въ материкъ на 60 слишкомъ верстъ къ сѣверу, при средней ширинѣ около 20 вер. Въ свою очередь восточная часть, соединяющаяся съ западной проходомъ, шириной 12 вер., тоже съ островами по срединѣ, образуетъ двѣ бухты: сѣверную *Чита* и восточную *Микава*, вдающіяся въ материкъ верстъ на 30. Глубина восточныхъ частей менѣе 60 ф., въ западной же достигаетъ 120 ф. ¹⁾

Западный берегъ залива Овари низкій и лѣсистый, восточный представляетъ рядъ холмовъ, образующихъ узкій полуостровъ Чита; берега вообще ровные, не извилистые. Въ заливъ впадаютъ много мелкихъ рѣчекъ и большія: Мюгава и Кизогава. Близъ устья Мюгавы стоитъ городъ Ямада (22.500 жит.), важный узелъ путей. (Городъ и его окрестности заключаютъ японскія святилища и посѣщаются многими тысячами паломниковъ) ²⁾. Рѣка Кизогава, впадая съ сѣвера, образуетъ дельту, на западномъ берегу которой находится городъ Кувана (20 т. жит.). Между Кувана и Ямада расположены слѣдующіе города:

Юккайчи (9.700 ж.), представляющій не только главный портъ залива Овари, но одинъ изъ лучшихъ въ Японіи. Каботажныя суда достигаютъ самаго города, большія останавливаются въ нѣкоторомъ разстояніи на рейдѣ, открытомъ южнымъ вѣтрамъ.

¹⁾ „Ch. Sea Directory“, vol. IV, 288 стр.

²⁾ Цитир. соч. Rein, т. I, стр. 245.

Гор. Ацута стоитъ въ глубинѣ залива (15500 жит.). Берегъ въ этомъ мѣстѣ не допускаетъ подхода даже мелкихъ судовъ ближе, чѣмъ на двѣ морскихъ мили.

Гор. *Нагойя* въ полупереходѣ къ сѣверу отъ Ацуты, пятый по величинѣ въ имперіи.

Рядъ маяковъ воздвигнуть на берегахъ залива Овари для безопасности плаванія.

Прилегающая къ заливу Овари мѣстность плодородна, населена и отлично воздѣлана; желѣзная дорога проходитъ по обоимъ берегамъ залива, соединя важнѣйшіе прибрежные пункты, начиная отъ устья Миогавы до порта Такетойо на полуостровѣ Чита. Этотъ рельсовый путь составляетъ часть важнѣйшей линіи Японіи—Токаидо.

Узкая и мелкая бухта Чита доступна для большихъ и среднихъ судовъ лишь въ своей западной части, гдѣ находится портъ Такетойо, подойти къ которому можно на $\frac{3}{4}$ м. мили. Въ бухтѣ Микава суда могутъ подходить на двѣ мили къ восточному берегу, въ 5 верстахъ отъ котораго находится ж. д. станція Тойохаши.

в) **Берегъ отъ залива Овари до залива Суруга**, между м. м. Ирокосаки и Омайсакі, на протяженіи около 110 вер. представляетъ песчаную полосу, сначала въ видѣ косы, позади которой вздымаются холмы ¹⁾. Начиная въ 8 в. восточнѣе Иракосаки и до лагуны *Хамана* (Хамаса-Кю) идетъ песчаный обрывъ, отъ 100 до 250 ф. высоты, изрѣзанный ручьями и оврагами. Лагуна, несмотря на большую свою свою площадь (около 100 кв. вер.), доступна лишь для джонокъ. Г. Майесака (каботажный портъ) находится у ея устья, имѣющаго около $\frac{1}{2}$ в. въ ширину, съ переброшеннымъ черезъ него желѣзно-дорожнымъ мостомъ—віадуккомъ; восточнѣе—большой городъ Хамамацу, еще восточнѣе—устье одной изъ большихъ рѣкъ Японіи—Тенриугавы ²⁾.

г) **Заливъ Суруга** весьма глубокъ, почти свободенъ отъ всякихъ опасностей, но открытъ съ юго-востока вѣтрамъ. Входъ въ него имѣетъ 50 вер. шир.; въ материкъ заливъ вдается на 65 вер. Западный берегъ залива образуетъ нѣсколько пологихъ дугъ, обращенныхъ къ западу, сопровождающихся холмами, переходящими къ сѣверу въ горы; эта часть берега прорывается нѣсколькими рѣками, въ томъ числѣ Ойгавою и Обегавою; на послѣдней стоитъ городъ *Шидзуока* (42 т. жит.). На сѣверо-востокъ отъ Шидзуока портъ Шимидзу, лучшій во всемъ заливѣ. Сѣверный берегъ (отъ устья рѣки Фужикава) песчаный и низменный, онъ командуется горою Фудзи-яма. Въ этой части, у входа въ бухту Енаура, находится городъ Нумадзу. Восточный берегъ (полуостровъ Идзу) имѣетъ меридіональное направленіе и представляетъ рядъ обрывистыхъ утесовъ, за которыми возвышаются лѣсистыя горы. Среди мелкихъ извилинъ берега слѣдуетъ отмѣтить, какъ хорошія

¹⁾ „China Sea D-ry“, т. IV, стр. 287.

²⁾ „Murray's Handbook“, изд. 1901 г., стр. 241.

якорныя стоянки, для одного—двухъ судовъ, бухты Хедо и Таго, и для мелкихъ—бухту Овари (входъ въ заливъ Суругу обозначенъ 2-мя маяками, удобными для наблюденія).

Желѣзная дорога Токаидо проходитъ вдоль западнаго берега до Шимидзу, затѣмъ поворачиваетъ непосредственно вдоль сѣвернаго побережья на *Нумадзу* (10.600 жиг.), отдѣляя вѣтвь къ основанію полуострова Идзу.

Прилегающая къ заливу Суруга мѣстность хорошо населена, воздѣлана и обильна продовольствіемъ и водой, особенно въ сѣверной и западной частяхъ.

Къ ю.-в. отъ Идзу находится группа скалистыхъ острововъ *Джунанъ*, Идзу, или Идзунашито; южное продолженіе этихъ острововъ въ видѣ отдѣльныхъ скалистыхъ группъ имѣетъ протяженіе до 500 вер. по меридіану ¹⁾. Сѣверный изъ острововъ Идзу, Врисъ или Оошима (5.000 жит.), вмѣстѣ съ мысами Цумигасаки и Меросаки, опредѣляетъ входъ въ заливъ *Сагами-ура*, около 80 вер. шир. Отъ острова Врисъ до вершины залива 60 верстѣ.

Западный берегъ залива образуется полуостровомъ Идзу. Берегъ этотъ, высокій и изрѣзанный, сопровождается подводными камнями.

Сѣверный берегъ, начиная отъ Одавара, низкій. Восточный образуется полуостровомъ Миура-Гори, шир. отъ 6—12 вер. и длиной по меридіану 20 вер., отдѣляющимъ заливъ Сагами-ура отъ Токиоскаго.

Сѣверная часть залива Сагами-ура наполнена рифами. Въ восточной имѣются якорныя стоянки близъ селенія Оджири. Въ западной, у южнаго входа въ заливъ, находится бухта Симода (съ удобными наблюдательными пунктами), представляющая якорную стоянку, открытую южнымъ вѣтрамъ ²⁾.

По сѣверному берегу залива проходитъ желѣзная дорога на Иокогаму, съ вѣтвью на полуостровъ Миура-Гори.

д) **Токиоскій заливъ и берегъ полуострова Кадзуза.** Заливъ Токиоскій образуется полуостровами Миура-Гори и Кадзуза; входъ въ него, между мысами Сагами-мисаки и Суносаки, имѣетъ около 20 вер. шир., протяженіе залива по меридіану 40 вер. Южная, узкая (до 10 вер.) часть его называется каналомъ *Урага*. Берега канала Урага снабжены маяками (3—на полуостровѣ Миура и башня, могущая служить для наблюденія, на мысѣ Фурусаки). У западнаго выхода изъ канала Урага находится важнѣйшій военный портъ *Иокосуко* (или Иокоска). Еще далѣе къ западу портъ Иокогама; наконецъ, въ глубинѣ залива, столица—Токио (1.440 т. ж.).

Западная граница залива, — полуостровъ Миура-Гори, въ южной части представляетъ холмистое плато, отъ 350 ф. высотой, среди котораго затѣмъ подымается гряда болѣе 700 ф. высотой. Юго-

¹⁾ Берега ихъ трудно доступны, малочисленное населеніе большею частью ссыльные или ихъ потомки. Цитир. „Transactions Am. Socy of Japan“, т. VI, стр. 485.

²⁾ Здѣсь погибъ въ 1854 г. нашъ фрегатъ „Діана“ во время землетрясенія.

восточный берег полуострова, на протяжении около 20 вер. омываемый проливом Урага, образует между мысами Цуругосаки и Сендосаки бухту Канада, въ которой большія суда могутъ безопасно становиться на якорь въ $\frac{1}{2}$ мили отъ берега; далѣе въ бухтѣ Урага имѣется небольшой портъ для джонокъ и судовъ съ осадкой менѣе 9 ф. Восточный берегъ полуострова Миура представляетъ рядъ утесовъ и небольшихъ извилинъ; въ наибольшей изъ нихъ, въ бухтѣ *Иокосуко*, соединенной каналомъ къ западу съ бухтой Фувоура, помѣщается важнѣйшій *военный портъ* Японіи и городъ Иокосуко (24^{1,2}—32 т. ж.).

Въ 30 вер. къ сѣверу небольшой холмистый полуостровъ образуетъ южный берегъ бухты Ююгама.

Гор. *Иокосама* находится на самомъ полуостровѣ. Два мола-волнопрѣза ($5\frac{1}{2}$ — $6\frac{1}{2}$ т. ф. длины) охватываютъ водное пространство около 350 десятинъ, съ глубиной на половинѣ площади отъ 18 до 30 ф., которое и представляетъ собственно портъ. Обширные таможенные и торговые склады расположены близъ порта, вдоль котораго проложены рельсовые пути; тутъ же запасы угля (до 5.000 тоннъ валийскаго и австрайлскаго), нагрузка котораго можетъ быть произведена со скоростью 750 тоннъ въ сутки. Портъ снабженъ большими доками и мастерскими ¹⁾.

Городъ и портъ *Канадаса* съ 16.000 жит., лежащій противъ Ююгама, имѣлъ значеніе въ первое время по открытіи страны европейцамъ, но теперь теряетъ его.

Далѣе оба берега залива низки и песчаны до мыса Фуцосаки, у входа въ проливъ Урага, и сопровождаются мелью, шириной въ 1—2 морскія мили, такъ что большія суда не входятъ въ бухту Токио, а останавливаются у западнаго берега близъ Сингавы. Къ югу отъ Фуцосаки берегъ повышается, сопровождаясь холмами въ нѣсколько сотъ футовъ и образуя бухту Нотеяма, которая можетъ иногда служить якорной стоянкой.

Восточный берегъ полуострова Кадзуза сначала направляется отъ мыса Меросаки до мыса Кавацусаки на сѣв., образуя нѣсколько изгибовъ на с.-в. Онъ здѣсь большею частію высокъ и крутъ, мысы—утесисты. Сѣвернѣе, близъ самаго мыса Кавацу находится бухта Коцура, единственная, представляющая укрытіе отъ восточныхъ вѣтровъ на всемъ дальнѣйшемъ протяженіи берега Ср. Хондо ²⁾). Берегъ въ вершинѣ бухты низкій и доступный, далѣе берегъ полуострова поворачиваетъ къ сѣверу, понижается и на протяженіи 70 вер. до скалистаго мыса Инубое-мисаки (снабженнаго маякомъ), образуетъ пологую дугу съ низкимъ песчанымъ и отмелымъ берегомъ ³⁾, сливающимся съ равниной Кванто. Къ югу внутреннее пространство полуострова покрыто горами.

¹⁾ „China Sea D-ry“ т. IV, стр. 336. Иностранная колонія насчитывала 1892 г. въ 1500 европейцевъ и 3500 китайцевъ.

²⁾ Тамъ же, стр. 320.

³⁾ Называемымъ „Куджіку-ри“.—„нески въ 9 ри“, Villaret. „Dai Nippon“, стр. 285.

Къ сѣверу отъ названнаго мыса Инубое-мисаки находится устье *Тонегавы*, нижнее теченіе которой имѣетъ ю.-в. направленіе; рѣка судоходна вверхъ на 120 вер. для самыхъ большихъ лодокъ; но устье, при которомъ находится городъ Чоши (17.700), преграждено баромъ. Берегъ между *Чоши* и Минато (въ устьѣ *Навагавы*) представляетъ вновь изогнутую къ западу песчаную полосу, надъ которой подымается плато высотой до 350 ф. Берегъ сопровождается мелями и открытъ всѣмъ вѣтрамъ. Кромѣ Чоши, отъ Меросаки до устья *Навагавы* нѣтъ крупныхъ населенныхъ пунктовъ. Слѣдуетъ только отмѣтить, какъ выходной желѣзно-дорожный пунктъ, Ишиномія на полуостровѣ *Кадзуза*; Желѣзная дорога сопровождаетъ оба берега *Токіоскаго залива*. Отъ *Чиба* желѣзная дорога развѣтвляется на *Охару* и *Чоши*.

Грунтовые пути здѣсь многочисленны и содержатся удовлетворительно.

Входъ въ *Токіоскій заливъ* защищенъ цѣлымъ рядомъ укрѣпленій, расположенныхъ главнымъ образомъ у мыса *Канонсаки* ¹⁾, на ю.-в. полуострова *Миура-Гори* (*Сагами*), близъ котораго проходитъ фарватеръ. Укрѣпленія начинаются съ мыса *Сендосаки*, на которомъ расположена южная батарея, и занимаютъ оба берега пролива.

Въ тылу этихъ укрѣпленій находятся другія, частью на полуостровѣ *Миура-Гори*, частью на островахъ, имѣющія цѣлью оборонять ближайшіе подступы къ военному порту *Юкосую*. Онѣ образуютъ второй поясъ укрѣпленій *Токіоскаго залива*. Сама столица не укрѣплена.

По мирной дислокаціи въ *Токіо* расположена гвардія, а въ окрестномъ районѣ первая дивизія и конница.

Изъ сказаннаго видно, что укрѣпленія назначены главнымъ образомъ для морской обороны со стороны пролива *Урага*. Для обороны же подступовъ къ *Токіо* въ другихъ направленіяхъ ничего не сдѣлано. Между тѣмъ, наступленіе къ городу возможно какъ со стороны залива *Сагами-ура*, такъ и *Тихаго океана*.

Правда, что при наступленіи съ востока или с.-в. противнику придется пересѣчь нѣсколько водныхъ линій ²⁾, достаточно глубокихъ и широкихъ, хотя не представляющихъ для обороняющаго выгодныхъ позицій (командуютъ здѣсь лѣвые берега). Очевидно, японцы рассчитываютъ при оборонѣ *Токіо* преимущественно на содѣйствіе живой силы въ видѣ флота, опирающагося на *Юкосую*, и сухопутныхъ войскъ, для подвоза которыхъ къ угрожаемымъ пунктамъ побережья существуютъ нѣсколько желѣзнодорожныхъ путей.

е) Отъ устья *Навагавы* до устья *Абугумагавы* (южнѣе *Сендая*) берегъ имѣетъ, въ общемъ, меридіональное направленіе, изгибаясь нѣсколько къ востоку; онъ высокъ, скалистъ и сопровождается лѣсистыми горами. Въ южной части его, у устья судоходной *Накагавы*,

¹⁾ „Ch. Sea D-гу“, т. IV, стр. 300.

²⁾ *Тонегаву*, два ея рукава (каналы) и *Сумидагаву*.

находится небольшой портъ Минато, выше котораго по рѣкѣ городъ Мито (19.000 жит.)—узелъ желѣзнодорожныхъ и грунтовыхъ путей; въ 70 вер. сѣвернѣе бухта Онамама. Такое близкое къ морю направленіе рельсовыхъ путей даетъ возможность рассчитывать на успѣхъ шлюпочныхъ экспедицій съ цѣлью порчи желѣзной дороги. Впрочемъ, въ виду существованія второго параллельнаго пути черезъ Фукушима, серьезнаго вреда такая порча не принесетъ.

Заключеніе. **Берегъ Хондо отъ пролива Кіи до устья Накагавы,** заключающій столицу государства, военный портъ Іокосуко, торговые Іокогама и Іоквайчи и рядъ крупныхъ городовъ съ населеніемъ отъ 20 до 60 тыс., соединенныхъ между собою желѣзной дорогой и колесными путями, проходящими у моря, имѣетъ особенно важное значеніе, какъ для дѣйствій десанта противника, такъ и какъ база для японцевъ. Въ качествѣ послѣдней онъ имѣетъ 3 отлично оборудованныхъ порта, арсеналь, верфь и почти всѣ техническія заведенія военнаго и морскаго вѣдомствъ, сосредоточенныя въ районѣ Токио-Іокосуко.

2) Восточное побережье Сѣвернаго Хондо.

Отъ устья рѣки Абукумагавы берегъ поворачиваетъ къ востоку до устья Китакамигавы; на этомъ протяженіи онъ большею частію низокъ, ровенъ и образуетъ только одну большую, но мелкую бухту *Мацусима*¹⁾. Прибрежныя высоты и вздымающіяся за ними горы покрыты лѣсомъ. Къ востоку отъ Китакамигавы горы, сопровождающія побережье Тихаго океана, даютъ отрогъ къ югу, оканчивающійся мысомъ Курасаки (съ маякомъ, удобнымъ для наблюденія). Берега этого полуострова крайне изрѣзаны и образуютъ нѣсколько бухтъ, представляющихъ якорныя стоянки, защищенныя съ востока. Къ полуострову прилегаютъ нѣсколько острововъ. Водное пространство между устьемъ Абукумагавы и мысомъ Курасаки носитъ общее названіе залива *Сендай*. На берегу залива находится городъ Сендай, важный узелъ путей (съ 83 т. жит.), портомъ для котораго служитъ Шивогама на берегу бухты Мацусима (входъ въ которую снабженъ маякомъ). На другомъ берегу этой бухты находится селеніе Нобиру, соединенное судоходнымъ каналомъ съ рѣкою Катакамигава. У устья послѣдней, судоходной рѣки находится городъ Ишиномаки (17.000 жит.), съ плохимъ рейдомъ. У Нобиру японское правительство пыталось устроить обширный портъ, но затѣмъ забросило работы въ виду очевидныхъ неудобствъ залива Сендай въ морскомъ отношеніи²⁾.

По берегамъ залива проходятъ грунтовые пути, а по западному—желѣзная дорога.

Отъ полуострова Цушима до устья рѣки *Міякогавы* берегъ высокій, гористый и часто скалистый, направляется къ с.-в., образуя

¹⁾ Всяюзаполненную островами („803 острововъ“). „Murray's Handbook“, стр. 510. Острова Мацусима, въ видѣ скаль съ соснами, обыкновенно изображаются на японскихъ пейзажахъ.

²⁾ Villaret, „Dai-Nippon“, стр. 192.

многочисленные бухты. Отметим бухту Оппа, соединенную обмелѣвшимъ каналомъ съ Китавамигавой; бухту Комайши, вблизи которой находятся желѣзные и мѣдные рудники, соединенные съ моремъ подъѣздными путями; бухту Ямада, въ глубинѣ которой находится городъ *Ямада*,—небольшой, но хорошо укрытый портъ (съ 3.000 жит.); наконецъ, бухту *Міяко*, хорошо укрытую, помѣстительную, глубокую и имѣющую достаточно удобное сообщеніе съ внутренностью страны (вверхъ по *Міякогавѣ* на *Моріока*). Отъ *Міякогавы* до устья *Мабетсигавы*, гдѣ находится каботажный портъ *Хатшиное*, берегъ понижается и принимаетъ с.-з. направленіе. Отъ послѣдняго города берегъ, низкій и песчаный, тянется на 100 вер. въ меридіональномъ направленіи до мыса *Сиріасаки*, обозначающаго входъ въ *Сангарскій* проливъ. Береговая полоса прерывается нѣсколькими лагунами, а затѣмъ обращается въ косу около 12—15 вер. шир., омываемую съ востока водами Тихаго океана, а съ запада заливомъ *Ривуоко*. Сѣвернѣе города *Хатшиное* берега касается желѣзная дорога *Сендай—Аомори*.

Часть эта не представляетъ цѣлей для десанта.

Заключеніе. *Берега Старой Японіи*, омываемые Тихимъ океаномъ, въ сравненіи съ западнымъ побережьемъ представляютъ болшую прерывчивость и болшую извилистость (исключая *Киу-Сіу*). Два широкие прохода соединяютъ океанъ съ Внутреннимъ моремъ и нѣсколько широкихъ заливовъ вдаются въ средней части въ берегъ *Хондо*, образуя большіе полуострова.

Важнѣйшіе города находятся, однако, не на этихъ полуостровахъ, а у вершинъ заливовъ, часто неглубокихъ. Это обстоятельство въ значительной степени затруднитъ морскія дѣйствія и производство высадокъ, тѣмъ болѣе, что въ извилинахъ береговъ заливовъ могутъ легко укрываться миноноски обороняющагося, не говоря о заливѣ *Токио*, входъ въ который укрѣпленъ. Якорныхъ стоянокъ находится здѣсь достаточно, но только часть ихъ всегда удобна, остальные открыты къ востоку и, слѣдовательно, лѣтомъ, когда дуютъ восточные вѣтры, не даютъ судамъ надежнаго убѣжища. По этой причинѣ зима и весна представляютъ болѣе удобное время для операцій на восточномъ побережьи, тѣмъ болѣе, что зима здѣсь малоснѣжная, а многочисленныя рѣчки, представляющія главное препятствіе движенію по побережью, зимой имѣютъ самую низкую воду.

Внутреннее море Японіи.

(Сето-Уши).

Внутреннимъ моремъ называется обширное водное пространство, протяженіемъ около 400 верствъ съ запада на востокъ и отъ 6 до 60 верствъ по меридіану, ограниченное ю.-з. берегомъ *Хондо*, о. о. *Киу-Сіу* и *Сикоку*.

Береговая линия извилиста и сопровождается многочисленными островами, которые, протягиваясь мѣстами отъ берега до берега, раздѣляютъ Внутреннее море на 6 бассейновъ или „нада“.

Наибольшій изъ этихъ острововъ, *Аваджи*, около 50 вер. длины и 20 ширины, гористый, съ приглубыми берегами, лежитъ отдѣльно, раздѣляя на двое выходъ изъ пролива Кіи и отдѣляя *Идзуми-нада* (восточный бассейнъ Внутренняго моря) отъ *Харима-нада*. Соединеніе этихъ двухъ бассейновъ происходитъ черезъ проливъ Акаши-но-Сето, четырехверстной ширины, между сѣверной оконечностію Аваджи и Хондо. Далѣе въ западной части Харима-нада лежитъ о. Садзусима, одинъ изъ большихъ острововъ Внутренняго моря; его извилистые берега представляютъ хорошія яворныя стоянки. Меридіанъ острова *Садзусима* считается западной границей Харима-нада. Кромѣ Садзусима въ с.-з. части Харима-нада находятся двѣ группы мелкихъ острововъ.

Все пространство къ западу отъ Садзусима до меридіана мыса Акено-мисаки, безъ того стѣсненное полуостровомъ Косима съ сѣвера и выступомъ Сикоку съ юга, заполнено многочисленными островами и шхерами. Этотъ каналъ, плаваніе въ которомъ требуетъ осторожности¹⁾, отдѣляетъ Харима-нада отъ *Бинго-нада*. Въ свою очередь Бинго-нада отдѣляется къ западу отъ *Мишима-нада* группой большихъ острововъ, положеніе которыхъ можетъ быть опредѣлено, проведя условныя линіи отъ города Имахару (на Сикоку) къ Томоцу и къ Куре. Изъ этихъ острововъ Куно, Оми и Осима, протягиваясь по меридіану отъ Хондо до Сикоку, командуютъ надъ главными проливами и имѣютъ поэтому наибольшее стратегическое значеніе. Такимъ образомъ Бинго-нада, центральная часть Внутренняго моря, ограничена съ востока и запада двумя массами острововъ.

Затѣмъ рядъ острововъ *Яширошима* и др., растянутыхъ по параллели отъ полуострова Муроцу до берега Сикоку противъ Мацуямы, отдѣляетъ Мишима-нада отъ *Ю-нада*. Въ сѣверной части Мишима-нада, къ ю.-в. отъ города Хирошима, лежатъ два большихъ острова—*Этадзима* и *Курогаши*—и нѣсколько меньшихъ; среди нихъ находится военный портъ *Куре*.

Два западные бассейна, *Ю-нада* и *Суво-нада*, представляютъ почти свободное отъ острововъ водное пространство, разграничиваемое условно меридіаномъ полуострова Коцуко.

Представляя (съ геологической точки зрѣнія)²⁾ лишь каналъ, размытый водами, Внутреннее море не глубоко, въ среднемъ около 60—90 футовъ, и только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ глубина доходитъ до 175—200 футовъ. Вслѣдствіе того въ немъ встрѣчаются банки, подводныя и надводныя скалы. У западнаго берега Хондо море мельче.

¹⁾ „China Sea Directory“, т. IV, стр. 376.

²⁾ Э. Реклю, „Земля и Люди“, т. VII, стр. 583.

чѣмъ у Сивоку и Кіу-Сіу, особенно въ заливѣ Осака, гдѣ большія суда не могутъ подходить къ городу ближе, чѣмъ на 2—3 морскихъ мили¹⁾). Течение въ узкостяхъ сильное. Тѣмъ не менѣе, плаваніе вполне возможно и, благодаря частымъ маякамъ, безопасно во всякое время года и сутокъ, исключая туманныхъ дней. Якорныя стоянки хороши и многочисленны. Населенное и плодородное побережье включаетъ много богатыхъ портовыхъ городовъ, ведущихъ значительную торговлю.

Характеръ береговъ моря слѣдующій:

Берегъ Хондо отъ пролива Идзуми направляется сначала на сѣверо-востокъ до устья рѣки Иодогавы, въ дельтѣ которой расположенъ городъ *Осака*, и невысокъ. Отъ устья этой рѣки берегъ направляется къ западу, командуемый горами, которыя заставляютъ его нѣсколько удалиться и изогнуться къ югу. Здѣсь три небольшихъ мыса образуютъ смежныя бухты *Кобе* и *Хіого*. Затѣмъ, берегъ отъ города Аваши направляется на с.-в. до устья Ичикавы, на которой стоитъ г. Химеджи, среди плодородной равнины.

Далѣе берегъ повышается, принимаетъ з.-ю.-западное направленіе и извилистый изрѣзанный характеръ, сопровождаемый многочисленными островами. Изгибаясь все болѣе и болѣе, берегъ образуетъ гористый полуостровъ Косима. Этотъ полуостровъ ограничиваетъ съ юга и запада неглубокую бухту того же имени, со входомъ шириной въ 100—150 сажень, возлѣ котораго стоитъ портъ г. *Окайяма*. Дельта р. Огавы почти отдѣляетъ полуостровъ отъ Хондо.

Къ западу отъ Косимы берегъ, придерживаясь того же направленія и командуемый горными отрогами, образуетъ нѣсколько небольшихъ бухтъ и полуострововъ.

Противъ острова Курогаши берегъ поворачиваетъ верстъ на 20 къ сѣверу, гдѣ у устья Отагавы стоитъ городъ *Хирошима*. Отъ Хирошима берегъ направляется сначала на юго-востокъ, а затѣмъ и на югъ, заканчиваясь небольшимъ и узкимъ полуостровомъ Муроцо, лежащимъ противъ пролива Бунго. Отъ Муроцо берегъ до Токуяма направляется на сѣверо-западъ и затѣмъ на юго-западъ, къ мысамъ Мисаки и Мотояма. Горные отроги, доходя мѣстами до берега и выступая въ море, образуютъ рядъ бухтъ, среди которыхъ болѣе удобна бухта Токуяма.

Долины многочисленныхъ рѣкъ, впадающихъ въ эти бухты, понижаютъ берегъ близъ своего устья. Между Мотоямасаки и Симоносеки море вдается къ сѣверу, образуя заливъ Тойори, въ который съ юга вдается полуостровъ Есаки. Между Есаки и берегомъ Хондо проходитъ Симоносекскій проливъ, описанный выше.

Вдоль всего ю.-з. берега Хондо проложена желѣзная дорога. Колесная дорога тянется въ этомъ же направленіи, но обходитъ съ сѣ-

¹⁾ „China Sea Directory“, т. 1V, стр. 354.

вера выдающіяся части побережья. Важнѣйшіе пути внутрь страны отходятъ: 1) отъ Осаки колесная и желѣзная дороги на Кіото, Токио и на Вакаямү; 2) отъ Химеджи — колесная и желѣзная дороги на Тотторри; желѣзная дорога и грунтовая на Икуне и далѣе въ Майдзуру; 3) отъ Окайямы, и 4) отъ Хирошимы, отъ которыхъ имѣются хорошіе грунтовые пути къ Японскому морю.

Важнѣйшіе населенные центры на юго-западномъ побережьѣ Хондо: а) *Осака*, 827 т. жит.¹⁾ (въ 1891 г. было уже около 250 чел. иностранцевъ), на судоходной для судовъ среднихъ размѣровъ рѣкѣ Иодогавѣ, — первый по торговому и политическому значенію городъ Внутренняго моря; *Кобе* и *Хіюю*, нынѣ слившіеся вмѣстѣ города, съ общимъ населеніемъ въ 215 тыс., являются какъ бы продолженіемъ и дополненіемъ Осаки; Химеджи, 35 тыс., съ портомъ Шивамадзу; Окайяма—58 тыс.; *Хирошима*—120 тыс., въ дельтѣ Отагавы, съ военнымъ портомъ Куре вблизи; Токуяма и *Симоносекки*.

Берегъ Кіу-Сіу, омываемый Внутреннимъ моремъ, между мысомъ Есаки и полуостровомъ Коцуко вдается пологой дугой къ югу, образуя открытый къ сѣверу заливъ Накацу, протяженіе коего по хордѣ слишкомъ 50 вер. Надъ заливомъ вздымаются горы сѣвернаго Кіу-Сіу, обрываясь въ него съ запада и востока и оставляя свободную полосу вдоль южнаго берега, изрѣзанную многочисленными горными рѣками. Здѣсь находится г. Накацу (11.500 жит.). Затѣмъ мелкіе города Огаша и Накасуга. Желѣзная дорога проходитъ здѣсь по берегу до Накасуга, соединяя эту часть побережья съ Японскимъ моремъ и заливомъ Симабара. Грунтовый путь проходитъ по берегу залива, для сообщенія же съ внутренностью острова служитъ главнымъ образомъ долина Токасигавы. Полуостровъ Коцуко весь заполненъ горнымъ массивомъ Монжу-яма, южнѣе котораго море вдается къ заливу на 30 вер., образуя заливъ Беппу, шир. входа въ заливъ около 20 вер., считая между мысами Миносаки и Изо-мисаки (у пролива Бунго). Въ заливѣ Беппу море образуетъ на сѣверѣ двѣ бухты: Китзуки, въ которой находится портъ Китзуки, и Хиджи. Съ юга въ бухту впадаютъ рѣки Ойтагава и Оногава, у устья которыхъ находятся города Ойта и Цурусакки; города эти имѣютъ отъ 3—5.000 жит.

Сообщеніе вдоль берега производится по грунтовой дорогѣ; лучшіе пути во внутрь острова проходятъ по долинамъ выше названныхъ рѣкъ, узломъ ихъ является г. *Ойта*.

Въ общемъ берегъ Кіу-Сіу здѣсь представляется гораздо менѣе извилистымъ и изрѣзаннымъ, но въ то же время менѣе населеннымъ и оживленнымъ, чѣмъ юго-западное побережье Хондо.

Между Изо-мисаки и Садано-мисаки, проливъ Бунго²⁾ отдѣляетъ Кіу-Сіу отъ Сикоку.

Берегъ Сикоку восточнѣе пр. Бунго начинается узкой грядой не-

¹⁾ „China Sea Directory“, стр. 582.

²⁾ Описаніе пролива выше, на стр. 64.

высокихъ горъ, образующихъ полуостровъ *Садо*, длиной около 40 вер., съ крайне изрѣзанными берегами. Затѣмъ берегъ почти безъ извилинъ направляется на с.-в. къ м. Осуми, сопровождаясь невысокими горами. Въ этой части побережья находится г. *Мацуяма* съ 35 т. жит. Между м. м. Осуми и *Акено-мисаки* море вдается къ югу на 20—25 верстъ, образуя заливъ шириной 50—60 вер. Берегъ его преимущественно низкій, въ юго-западной части прорѣзанный многими рѣками. Здѣсь находятся г. Сайжо у устья Кайгавы, сѣвернѣе его г. Имахару (12 т. жит.), восточнѣе—Каванойе.

Между *Акено-мисаки* и проливомъ Наруто берегъ образуетъ въ общемъ дугу, обращенную къ сѣверу, съ вершиной близъ г. *Такамацу*, весь изрѣзанъ и приподнятъ отрогами горъ. По побережью, съ многими небольшими бухтами, группируется густое население.

Важнѣйшіе города: г. Маругаме (24.977 жит.), Такамацу (34¹/₂ т. жит.), Хивита, Цуба, портъ Шибо, съ населеніемъ отъ 4—6 тыс.

Береговая дорога тянется по всему побережью отъ м. Садо до пролива Наруто. Желѣзную дорогу предполагается провести по всему сѣверному берегу. Нынѣ существуютъ участки подѣздныхъ путей близъ Мацуямы и Маругаме—Такамацу. Важнѣйшіе узлы путей внутри острова—Мацуяма и Каванойе.

Заключеніе. Рассмотрѣніе береговъ и водъ Внутренняго моря приводитъ къ заключенію, что оно представляетъ весьма удобный бассейнъ, въ которомъ можетъ сосредоточиться военный флотъ Японіи, пользуясь проливами для вылазокъ въ тѣхъ или другихъ направленіяхъ. Сборъ транспортовъ, посадка войскъ на суда, въ случаѣ десантной экспедиціи, предпринимаемой до полного уничтоженія непріятельскаго флота, могутъ быть выполнены здѣсь въ полной безопасности. Въ случаѣ-же блокады береговъ Японскаго моря или Тихаго океана сообщеніе между островами будетъ поддерживаться исключительно Внутреннимъ моремъ. Даже и въ мирное время оно служитъ для транзита грузовъ по направленію Сендай—Иокогама—Нагасаки, какъ болѣе спокойное, чѣмъ океанъ.

Естественно поэтому со стороны японцевъ стремленіе сдѣлать Внутреннее море возможно безопаснымъ отъ вторженія непріятельскаго флота. Въ этомъ отношеніи, какъ было указано выше, японскимъ правительствомъ приняты мѣры, а именно: сильно укрѣпленъ проливъ Симоносеки и проходъ Идзуми. Что касается проливовъ Наруто и Бунго, то первый изъ нихъ самъ по себѣ и безъ особыхъ фортификаціонныхъ сооруженій достаточно трудно проходимъ. Пролить Бунго, благодаря своей ширинѣ и отсутствію опасностей для плаванія, неудобенъ для устройства фортификаціонныхъ преградъ, почему японцы ограничились здѣсь устройствомъ военнаго порта Сайги.

Несмотря на эти мѣры и выгодныя условія для дѣятельности миноносцевъ, прорывъ непріятельскаго флота въ Бинго и Ю-нада воз-

моженъ. Въ виду этого японцы возвели восточный фронтъ укрѣпленій Симоносеки, укрѣпили военный портъ Куре (близъ Хирошима), а также узкости между Сивоку и Хондо.

Укрѣпленія Куре, ~~восточною~~, не вполне закончены и расположены на островахъ, берега которыхъ вздымаются отъ 20—30 фут. до 700 фут. Главный входъ ведетъ черезъ рейдъ Хирошима, между о.о. Миядзима и Эгадзима, и защищенъ батареями на островахъ. Южный проливъ, Хаясе (между Эгадзима и Курохаши), неглубокъ; восточный проливъ, Ондо, между Курохаши и Хондо весьма узокъ. Вершины горъ на о. Хондо, командующія надъ Куре, представляются весьма удобными для возведенія на нихъ батарей.

Узкость Гейо, между м. Усуми (на Сивоку) и Хондо, въ настоящее время преграждается укрѣпленіями на островахъ, заполняющихъ узкость и раздѣляющихъ ее на четыре пролива, доступныхъ большимъ судамъ, а именно: на о.о. Куно, Оми и Косима. Очевидно, что и берегъ Хондо противъ Куно укрѣпленъ.

Островныя группы.

1) Курильскіе острова.

Курильскіе острова представляютъ цѣпь высокихъ вулкановъ¹⁾, растянутую отъ Іезо до Камчатки. Общее число острововъ не превосходитъ 50, но изъ нихъ только 21 заслуживаютъ перечисленія²⁾. Названіе Курилы дано островамъ первыми русскими, посѣтившими ихъ въ началѣ 18 столѣтія, потому что вулканы „курились“. Японское названіе Цushima означаетъ— „1,000 (т.-е. множество) острововъ“.

При дикой природѣ³⁾ и суровомъ климатѣ Курилы (площадь ихъ 13.879 кв. в.) населяютъ всего 2.115 ч., въ томъ числѣ около половины туземцевъ—курильцевъ, съ очень низкой степенью культуры. Но, кромѣ того, ихъ посѣщаютъ въ значительномъ числѣ японскіе рыболовы, такъ какъ берега острововъ богаты рыбой и произведеніями моря. На этой почвѣ произошла первая встрѣча русскихъ съ японцами. До 1875 г. Японіи принадлежали только два большихъ южныхъ острова; но въ этомъ году къ ней перешли и остальные острова, въ обмѣнъ на южную часть Сахалина. Южный островъ, Кунаширъ, имѣетъ около 100 вер. длины по меридіану, при 20 вер. ширины, и

¹⁾ Нѣкоторые выше 10000 ф.

²⁾ Шикотанъ, Кунаширъ, Итурупъ, Урупъ, Братчиковъ, Шимуширъ, Ушиширъ, Рашау, Матау, Райконе, Шискотанъ, Экарма, Куримкотанъ, Ширинкотанъ, Онекотанъ, Асирминтаръ, Парамуширъ, Аландъ, Шумушу. У русскихъ они назывались по порядку отъ Камчатки: 1-й, 2-й и т. д. до Іезо, который считался 22-мъ.

³⁾ Три южныхъ острова покрыты лѣсной тайгой, на остальныхъ растительность—кусты и мохъ. Пушной звѣрь и морскія животныя, которыми прежде были богаты острова, теперь сильно уменьшились въ числѣ. Нов. свѣдѣнія у Snow, „The Kurile Isles“.

отдѣляется отъ Іезо всего двѣнадцати-верстнымъ проливомъ. Слѣдующій островъ, Итурупъ, около 180 в. длины, при 40 в. шир. Сосѣдній островъ Урупъ, размѣрами съ Кунаширь. На немъ около 100 лѣтъ тому назадъ произведена была попытка образовать русское поселеніе, но неудачно. Смѣшанное русско-айноское населеніе находилось также на островѣ Шумушу (1-мъ), отдѣленномъ отъ Камчатки только двѣнадцати-верстнымъ проливомъ. Въ 1878 году 231 чел. жителей этого поселенія были переселены на Шикотань¹⁾. Такимъ образомъ постоянное населеніе не переходитъ къ сѣверу параллели Итурупа. На этомъ островѣ находится селеніе Фурубуцу, гдѣ помѣщается управление островами. Главное занятіе жителей острововъ: рыболовство, звѣроловство и добываніе сѣры.

Постоянные туманы, окутывающіе Курилы, сильныя теченія въ проливахъ²⁾, скалистые обрывы береговъ, въ связи съ отсутствіемъ хорошихъ стоянокъ, дѣлають районъ ихъ неудобнымъ для плаванія.

2) Острова Ріу-Кіу или Ливейскіе.

Острова, извѣстные подъ этимъ именемъ, при площади въ 2.107 кв. вер., имѣють 453.550 т. ж.³⁾ Они начинаются къ югу отъ Кіу-Сіу группой *Осуми*. Сѣверные и крупнѣйшіе въ этой группѣ, отдѣленной отъ Кіу-Сіу Вандимеповымъ проливомъ, Ябушима и Танегасима (около 50 вер. длиной, съ нѣсколькими городами), составляли издавна часть территоріи Японіи.

Островъ Осима, слѣдующій по величинѣ, находится значительно южнѣе; онъ гористъ, но населенъ и плодороденъ. Главный городъ его—Назе, съ удобнымъ портомъ. Къ юго-востоку, на о. Токуно, находится хорошій портъ Инокава.

Собственно же острова *Ріу-Кіу* начинаются на сѣверѣ островомъ Накагама, самымъ большимъ въ архипелагѣ (90 вер. по меридіану и отъ 8—30 шир.)⁴⁾: на немъ находится бывшій главный городъ королевства Ріу-Кіу—Наба, съ портомъ. Населеніе острова около 130 т., изъ нихъ четверть живетъ въ г. Набѣ, вѣдущемъ довольно большую торговлю. 250-ти верстный промежутокъ раздѣляетъ острова Ріу-Кіу на двѣ части: сѣверная, кромѣ Накагама, содержитъ лишь одинъ островъ средней величины и рядъ мелкихъ коралловыхъ островковъ; южная раздѣляется на двѣ группы: Міакошима (9 острововъ съ населеніемъ 30.000 ч.) и Яеяма. Лучшая гавань въ группѣ Міакошима; въ группѣ Яеяма находятся порты Ишигаки и Фунанки. Послѣдній въ особенности представляетъ удобную и помѣстительную якорную сто-

¹⁾ Villaret стр. 327. См. также ст. Полонскаго въ IV т. Зап. И. Р. Геогр. Общ. по отд. Этнографіи.

²⁾ „China Sea Directory“, т. IV, 20 и 25 стр.

³⁾ Табл. № 1.

⁴⁾ „China Sea Directory“, т. IV, стр. 217.

янку¹⁾. Населеніе Ріу-Кіу, среднее по типу между китайцами и корейцами, отличается мирнымъ нравомъ, занимается земледѣліемъ и добываніемъ драгоцѣнныхъ породъ дерева, отправляемыхъ въ Китай и Японію. Съ 1878 года острова Ріу-Кіу, бывшіе до того данниками то Китая, то Японіи, окончательно присоединены къ послѣдней, составивъ округъ Окинава.

3) Островъ Бонинъ - Сима.

Острова Бонинъ-Сима или Огасовари²⁾, были открыты японцами въ концѣ XVI столѣтія. Съ 1827 по 1860 г.г. они занимались англійскими выходцами, въ 1877 году были официально присоединены Японіей. Острова находятся между 31°—24° сѣверной широты, въ 1.000 верстахъ на югъ отъ Токио. Почва ихъ плодородна, но площадь и населеніе, состоящее изъ смѣси разныхъ національностей съ японцами, незначительны (60 кв. вер. и 2.519 чел.). Слѣдуетъ отмѣтить порты: Оминато—на наиболѣе населенномъ островѣ Чичишима, и портъ Китагинато, среди южныхъ острововъ.

Острова Бонинъ-Сима часто посѣщались китоловами, которые пополняли здѣсь запасы свѣжей воды и провизіи. Острова орошены многими мелкими рѣчками. У береговъ ловятся въ большомъ количествѣ рыба и морскія животныя, а въ рощахъ водились одичавшія свиньи³⁾.

Острова Ликейскіе и Бонинъ-Сима представляютъ легко уязвимыя части японской территоріи, хотя значенія для имперіи, ни въ политическомъ, ни въ экономическомъ отношеніи не имѣютъ, особенно вторые. Оборона и наблюденіе за ихъ берегами невозможны, почему въ военное время они могутъ служить превосходнымъ убѣжищемъ для непріятельскихъ крейсеровъ.

Для русскаго флота острова Бонинъ-Сима важны еще и потому, что лежатъ на томъ кружномъ пути, который придется избирать судамъ нашего флота для перехода въ Портъ-Артуръ изъ Владивостока и обратно, въ случаѣ если насъ упредятъ въ Корейскомъ проливѣ.

Оборудованіе береговъ въ военныхъ и торговыхъ цѣляхъ.

Изъ сдѣланнаго описанія японскаго побережья можно было видѣть, что число естественныхъ гаваней и якорныхъ стоянокъ для большихъ судовъ значительно, но распредѣлено неравномѣрно: къ сѣверу отъ линіи Сендай-Ніигата ихъ мало и, чѣмъ далѣе на сѣверъ, тѣмъ менѣе, а вмѣстѣ съ тѣмъ возрастаютъ и неудобства плаванія у береговъ. Также немного ихъ и у юго-западныхъ береговъ Хондо,

¹⁾ Острова Ріу-Кіу по формациіи—коралловые, окружены большею частью коралловыми рифами, простирающимися и между ними.

²⁾ „Transactions of the As. Soc—ty of Japan“, VI т., статья „The Bonin Isles“

³⁾ Тамъ-же, стр. 78. Слѣдовательно, крейсера найдутъ свѣжую провизію.

въ западу отъ Мидзу, и у омываемыхъ Тихимъ океаномъ участковъ побережья Кіу-Сіу и Сикоку Наиболѣе же щедро надѣлены природой въ этомъ отношеніи средняя часть Хондо, западная—Кіу-Сіу, берега Внутренняго моря и ведущихъ въ него проливовъ. Къ этимъ послѣднимъ участкамъ устремилось населеніе, вообще селившееся у береговъ; возникли важнѣйшіе торговые города и порты, причемъ преимущество отдавалось берегамъ Внутренняго моря и Тихаго океана передъ Японскимъ, гдѣ и плаваніе встрѣчаетъ болѣе затрудненій и гдѣ, до появленія на его берегахъ Россіи, не было серьезныхъ торговыхъ и политическихъ интересовъ.

Въ настоящее время на берегахъ Японскаго архипелага насчитывается 48 большихъ городовъ съ населеніемъ свыше $4\frac{1}{2}$ мил.; въ числѣ ихъ столица имперіи—Токіо и главный промышленный центръ—Осака. Изъ этихъ городовъ 12—въ тоже время большіе портовые ¹⁾. Общее же число торговыхъ портовъ Японіи, служащихъ для вывозной торговли, равняется 28 ²⁾; но каботажныхъ портовъ значительно болѣе; изъ послѣднихъ заслуживаютъ вниманія: Аомори, Фунакава, (возлѣ Агиты, ближайшій къ русскимъ предѣламъ), Окайяма, Маругаме во Внутреннемъ морѣ, Міяко въ Тихомъ океанѣ. Считая 5 послѣднихъ портовъ и выключая пустынные Курильскіе острова, мы получимъ, что одинъ торговый портъ приходится въ среднемъ на 700 в. побережья. Исключивъ же $\frac{3}{4}$ побережья Хоккайдо и мелкіе острова, мало посѣщаемые судами, будемъ имѣть на 1 портъ по 400 в., т. е., иначе говоря, среднее разстояніе между портами равняется суточному переходу современнаго коммерческаго парохода.

Между отдѣльными частями побережья означенные порты распределяются слѣдующимъ образомъ:

1) На Хондо:

Судовъ:
Вошло: Вышло:

Въ сѣверной части:

Аомори

Въ средней части:

а) На восточномъ берегу:

Фунакава

Міяко

Юкогама

Шимидзу

Такетойо

Юккайчи

Свѣдѣній нѣтъ

293	256
3	—
3	1
8	—

¹⁾ Юкогама, Кобо, Нагасаки, Хакодате, Нінгата, Отару, Симоносекі, Моджи, Юккайчи, Осака, Сакаи, Наба.

²⁾ Порты эти перечислены въ таблицѣ № 93, нужно добавить лишь Мурораи и Куширо.

	Судовъ:	
	Вошло:	Вышло:
б) На западномъ берегу:		
Нигата	33	29
Фуѣики	15	15
Нанао	—	1
Сакаи	28	35
Цуруга	5	2
Міядзу (Міядзу)	Свѣдѣній нѣтъ.	
Въ юго-западной части:		
Хамада	15	21
Въ юго-восточной части (Внутреннее море):		
Осака	49	23
Кобе	402	213
Огайяма	—	—
Симоносекі	582	698
2) На Сивоку:		
Маругаме	—	—
3) На Кіу-Сіу:		
Модѣи	270	515
Карацу	56	66
Хаката	11	18
Нагасаки	787	670
Кучиноцу	138	178
Мисуми	12	16
4) На Хоккаидо:		
Хаводате	173	231
Муроранъ	32	44
Отару	Свѣдѣній нѣтъ.	
Куширо	56	72

Остальные 4 находятся на мелкихъ островахъ.

Наибольшее число портовъ, какъ видно, приходится на среднюю часть Хондо.

Не всѣ перечисленные порты однако снабжены верфями и доками, мастерскими, молами и приставями.

Въ этомъ отношеніи на первомъ мѣстѣ стоятъ порты Іокогама, Кобе, Нагасаки, оборудованные по образцу лучшихъ европейскихъ; затѣмъ Модѣи, Іоккайчи, Цуруга, Хаводате. Въ этихъ портахъ сосредоточивается большая часть верфей, которыхъ въ разныхъ пунктахъ побережья имѣется 136¹⁾. Желѣзная дорога соединяетъ между собой

¹⁾ См. гл. „Морское судоходство“.

и съ внутренностью страны на Хондо 14 портовъ, на Кіу-Сіу—5 и на Хакодате—3. Телеграфъ соединяетъ ихъ всѣ.

На ряду съ устройствомъ портовъ большую важность имѣетъ обезпеченіе плавающихъ судовъ отъ подводныхъ и надводныхъ опасностей. Съ этой цѣлью въ 134 пунктахъ японскаго побережья возведены маяки, что составляетъ въ среднемъ по 1-му маяку на 160 верстъ побережья¹⁾.

Обширность пространства, на которомъ разбросаны части японской территоріи, большое протяженіе береговой линіи, ея относительная доступность затрудняютъ охраненіе побережья отъ покушеній противника.

Между тѣмъ слишкомъ 20 тысячъ верстъ населеннаго побережья, съ оживленной торговлей, представляютъ достаточное число предметовъ для морскихъ операцій—бомбардировки, блокады, шлюпочныхъ экспедицій.

Десантъ значительными силами также можетъ быть произведенъ въ довольно многихъ мѣстахъ, соединяющихъ условія укрытой стоянки съ приглубымъ и пологимъ берегомъ; хотя необходимо имѣть въ виду, что въ Японскомъ морѣ десантныя операціи почти невозможны зимой, а въ Тихомъ океанѣ сравнительно затруднительны лѣтомъ.

Цѣлью десанта, очевидно, будетъ не завоеваніе страны съ 46 миллионнымъ населеніемъ, а только нанесеніе чувствительнаго удара или захватъ части территоріи. Для такого чувствительнаго удара на побережь представляются слѣдующіе пункты: Токио—столица, Осака и Кобе—центральный промышленный районъ, побережье вблизи которыхъ (Токиоскій заливъ и полуостровъ Міура-Гори, Идзуми-Нада) доступно для десанта, хотя мѣстами и мелководно. Наконецъ, также доступны для десанта большую часть года берега залива Вакаса, движеніе отъ котораго на 2-ю столицу, Кіото, или даже Осаку, не представитъ большихъ затрудненій.

Операціи съ цѣлью захвата какой либо части японской территоріи могутъ, конечно, имѣть мѣсто лишь внѣ главнаго острова. Болѣе другихъ для этого удобны о. о. Садо, Оки и Цусима, по своему положенію и свойствамъ береговъ и по небольшимъ размѣрамъ силъ, которыя для того потребуются. Наконецъ, такія же операціи могутъ имѣть мѣсто и въ южной части Хоккайдо (высадка у Отару или Хакодате) и въ районѣ г. Нагасаки, который можетъ быть обойденъ съ сѣвера²⁾.

Болѣе вѣроятны и возможны, однако, шлюпочныя десанты, для которыхъ, вромѣ многочисленныхъ среднихъ и мелкихъ прибрежныхъ

¹⁾ См. таблицу № 95. Въ нѣкоторыхъ районахъ значительно чаще, напримеръ, во Внутреннемъ морѣ.

²⁾ Говоря о десантѣ на японскомъ побережь, мы не имѣемъ въ виду покушеній на японскую территорію непременно со стороны западнаго ея сосѣда. Когда Японія будетъ вовлечена въ какое либо серьезное предпріятіе на азіатскомъ материкѣ, которое потребуетъ наличія тамъ всѣхъ ея вооруженныхъ силъ, и, притомъ въ теченіе не одного года, то возможно, напротивъ того, что такое покушеніе послѣдуетъ именно съ востока.

селеній, хорошую цѣль представлять прибрежныя желѣзныя дороги, тѣмъ болѣе что, благодаря горамъ и рѣкамъ, на нихъ много туннелей и мостовъ. На первомъ мѣстѣ здѣсь надо поставить дороги восточнаго берега Хондо:

1) Иоккайчи—Нагойя—Тойохаши—Нумадзу—Токіо, съ вѣтвями на пол. Кадзузу, особенно участоки Тойохаши-Нумадзу (линіи Токаидо), идущій почти все время по берегу океана и имѣющій много техническихъ сооружений;

2) линію Вакаяма-Осава-Симоносеки (въ случаѣ прорыва во Внутреннее море);

3) дебуше желѣзныхъ дорогъ у Авиты, Цуруги, или Аомори и Хатшиное.

Порча желѣзныхъ дорогъ на Хоккаидо возможна близъ Мурорана и Отару; на Кіу-Сіу она затруднена мелководьемъ Симабарскаго залива.

Основывать оборону японскаго побережья на фортификаціонныхъ сооруженіяхъ, какъ видно изъ изложеннаго, не представляется возможнымъ Японцы ограничились загражденіемъ прямаго подступа моремъ къ столицѣ и главныхъ доступовъ во Внутреннее море, укрѣпленіемъ Хакодате и Нагасаки. Но за то они все вниманіе обратили на подвижную оборону. Увеличеніе флота составляетъ постоянную заботу японцевъ¹⁾ вмѣстѣ съ созданіемъ для него надежныхъ опорныхъ пунктовъ. Эти опорные пункты, военные порты, подъ защитой орудій которыхъ можетъ укрыться японскій флотъ, учреждены въ важнѣйшихъ частяхъ побережья Старой Японіи:

1) Иокосуко, на морскихъ подступахъ къ столицѣ.

2) Майдзуру, въ важнѣйшей по близости къ Кіото части западнаго берега Хондо.

3) Сайги—въ проливѣ Бунго, ведущемъ во Внутреннее море.

4) Сасебо, вблизи Нагасаки и Симоносеки, противъ береговъ Кореи.

5) Такесики, на Цусимѣ, служащій дополненіемъ предыдущаго.

6) Оминато—въ Сангарскомъ проливѣ и, наконецъ,

7) Куре, играющій роль редуита Внутренняго моря, служащаго обширнымъ плацдармомъ японскому флоту.

Система наблюдательныхъ башенъ, маяковъ, которыми можно воспользоваться для наблюденія и сигнализациі, телеграфъ, проведенный по берегу главныхъ острововъ, и соединяющіе ихъ между собою кабели, вмѣстѣ съ желѣзными дорогами, флотилія мелкихъ судовъ—способствуютъ охраненію побережья и содѣйствуютъ флоту въ выполненіи его трудныхъ задачъ.

¹⁾ См. ниже главу „Морское судоходство“.

ГЛАВА IV.

ОПИСАНІЕ СТРАНЫ.

ОБЩІЙ ОЧЕРКЪ УСТРОЙСТВА ПОВЕРХНОСТИ ЯПОНСКАГО АРХИПЕЛАГА.

Японскій архипелагъ представляетъ по устройству поверхности горную страну, обязанную своимъ происхожденіемъ въ значительной мѣрѣ вулканическимъ явленіямъ, не прекращающимся и до настоящаго времени. Изъ общей площади острововъ, его составляющихъ, почти 6800 кв. миль, на долю равнинъ приходится не болѣе $\frac{1}{8}$ ¹⁾. При чемъ отношеніе это еще должно было бы быть измѣнено въ пользу горныхъ пространствъ, такъ какъ въ исчисленіе не вошли многіе мелкіе, малонаселенные или безлюдные острова, всѣ гористые. Четыре главныхъ острова: Хоккайдо (Иезо), Хондо ²⁾, Кіу-Сіу, Сивоку, связаны между собою общностью направленія горныхъ хребтовъ, строеніемъ и характеромъ горъ. Ту же общность направленія можно прослѣдить во второстепенныхъ островныхъ группахъ: о. о. Курильскихъ, Ріу-Кіу (Ліу-Кіу), рассматривая отдѣльные острова, какъ части погруженныхъ въ море хребтовъ.

Направленій, которымъ слѣдуютъ горы Японіи, два: одно почти меридіональное (С. С. В.—Ю. Ю. З.), замѣчаемое въ большинствѣ горъ Сѣвернаго и Средняго Хондо и на югѣ въ островахъ Ріу-Кіу; другое, С. В.—Ю. З., начинается на сѣверѣ Курильской грядой. По каждому изъ этихъ направленій тянется нѣсколько цѣпей, то болѣе или менѣе непрерывныхъ, то въ видѣ отдѣльныхъ массивовъ, которыя, пересѣкаясь и тѣсно переплетаясь многочисленными отрогами, придаютъ Японіи, за указаннымъ выше малымъ исключеніемъ, горный характеръ. Въ общемъ японскія горы—средней высоты, большею частью не превосходятъ 5000—6000 фут. надъ уровнемъ океана. Большую высоту имѣютъ лишь нѣкоторыя вершины Средняго Хондо, преимущественно вулканы. Послѣднихъ въ предѣлахъ Японскаго архипелага насчитывается около 130, изъ нихъ до 50 дѣйствующихъ ³⁾. Замѣчательно, что тѣ вулканы, которые входятъ въ составъ горныхъ цѣпей, расположены большею частью нѣсколько въ сторонѣ отъ главнаго гребня, образуя выступы—

¹⁾ Reia, т. I, стр. 67.

²⁾ Или Хоншю.

³⁾ Marschall „Notes on volcanic mountains“ въ „Transactions of the As. S. ty of Japan“, за 1878 г., стр. 891.

отроги. Вулканическія вершины придаютъ болѣе величественный и суровый видъ нѣкоторымъ мѣстностямъ страны, горные ландшафты которой имѣютъ въ общемъ мягкій, округленный характеръ, лишенный рѣзкихъ очертаній.

Кромѣ склоновъ вулканическихъ вершинъ и сѣвера Хоккайдо въ Японіи не встрѣчается дивихъ, бесплодныхъ утесовъ и ущелій, характеризующихъ горныя страны Европы. Скаты большинства горъ не круты, покрыты растительностью, доступны; черезъ хребты ведутъ довольно многочисленные проходы, хотя рѣдко съ удобными для войсковаго движенія дорогами. Средняя высота проходовъ въ главныхъ цѣпяхъ 2500—4000 ф.¹⁾ Вершины горъ не доходятъ до линіи вѣчныхъ снѣговъ, но, начиная съ высоты 5—6000 ф. или выше, въ зависимости отъ положенія склоновъ по отношенію къ воздушнымъ теченіямъ, встрѣчаются участки нетающего годами снѣга. Вообще же въ концѣ лѣта, мѣсяца на 2—4, всѣ вершины лишаются своего снѣжнаго покрова.

Сравнительная доступность большинства японскихъ горъ въ значительной мѣрѣ ослабляетъ ихъ значеніе, какъ преградъ, какъ границъ политическихъ и культурныхъ. Тѣмъ не менѣе, онѣ оказали свое вліяніе на исторію страны. Племя ямато²⁾, колыбелью котораго былъ о. Кіу-Сіу, начало свое наступательное движеніе, въ результатъ котораго было основаніе Японскаго государства, въ направленіи наибольшей оси архипелага. До линіи Тойяма—Нагойя распространеніе владычества ямато шло поэтому почти безпрепятственно, но далѣе хребетъ меридіональнаго направленія и горы центральной возвышенности задержали его на нѣсколько столѣтій. Наконецъ, горный, пересѣченный характеръ страны способствовалъ установленію феодальнаго порядка, когда каждая долина являлась почти независимымъ отъ центральной власти владѣніемъ³⁾.

При описанномъ устройствѣ поверхности и обильныхъ и довольно равномерно распределенныхъ атмосферныхъ осадкахъ, Японія орошена многочисленными ручьями и рѣками. Наибольшія изъ нихъ по размерамъ: Ишикаригава (на Хоккайдо), Шинано, Тоне, Кизо, Тенриу и Китакамигава (на о. Хондо). Почти всѣ носятъ характеръ горныхъ потоковъ, уровень воды въ нихъ крайне измѣнчивъ: наивысшій—въ концѣ лѣта и осенью, въ зависимости отъ таянія снѣговъ въ горахъ

¹⁾ Сурамскій перевалъ въ Закавказьѣ—3027 ф., Крестовый на В. Грузинской дорогѣ—7957 ф.; большинство переваловъ въ Главномъ Кавказскомъ хребтѣ 9¹/₂—11 т. ф.

²⁾ См. главу I.

³⁾ Вопросъ о томъ—представляютъ ли возвышенности Японіи удобныя позиціи для обороняющагося, по несовершенству картъ (на которыхъ не обозначаются лѣса), не можетъ получить частнаго разрѣшенія. Вообще можно сказать, что лѣсистыя, съ узкими гребнями, горы не способствуютъ занятію ихъ для обороны большими отрядами. Арьергардныхъ же позицій будетъ много. Въ предгорьяхъ холмистаго характера тѣ-же лѣса и неопредѣленность командованія будутъ также мѣшать расположенію большихъ отрядовъ для обороны.

и дождей, наименьшей—зимой¹⁾. Наводнения (часто внезапныя, отливней въ горахъ) рѣдки и сопровождаются значительными бѣдствиями²⁾. Несмотря на свои небольшіе размѣры, благодаря отсутствію хорошихъ путей, рѣки играютъ извѣстную роль въ мѣстномъ сообщеніи. Японскія плоскодонныя лодки, фуне, длиной до 40—42 ф., шириной въ $4\frac{1}{2}$ —5 ф., искусно управляемыя при помощи 1 весла, ходятъ по мелкому и извилистому руслу средняго и нижняго теченія многихъ рѣкъ; часто онѣ замѣняютъ и паромы и мосты. Последніе перекинуты во многихъ мѣстахъ, но рѣдко прочны и пригодны для провоза по нимъ большихъ тяжестей. Обыкновенный типъ моста—пѣшеходный изъ дубовыхъ досокъ или бамбуковыхъ стволовъ. На большихъ рѣкахъ, въ мѣстахъ пересѣченія съ большими дорогами, встрѣчаются часто свайныя, или иногда каменные, арочной системы.

Рѣдки, особенно на сѣверѣ, плавучіе мосты или лавы.

Большинство горныхъ проходовъ образуется теченіемъ рѣкъ, поэтому онѣ способствуютъ сообщенію въ направленіи перпендикулярномъ къ берегамъ, но за то затрудняютъ движеніе вдоль берега, т. е. въ той именно полосѣ, гдѣ проходятъ главнѣйшіе пути³⁾.

Озеръ въ Японіи немного; кромѣ о. Бива, размѣры ихъ невелики. Они принадлежатъ къ 2 типамъ—горныя (большею частью лежащія въ потухшихъ кратерахъ) и береговыя или лиманы. Первые значенія не имѣютъ, вторыя служатъ убѣжищами для джоноей и образуютъ дефиле на береговыхъ дорогахъ.

Болотъ, въ томъ смыслѣ, какъ въ Россіи, въ Японіи нѣтъ. Торфяники встрѣчаются на сѣверѣ, въ долинѣ р. Иваки, и на Хоккайдѣ.

Лѣса и растительность.

Лѣса занимаютъ 53% поверхности Японіи⁴⁾. Поэтому, даже по сравненію съ Россіей, Японія можетъ быть названа лѣсистою странюю. Въ равнинахъ, исключая Хоккайдѣ, встрѣчаются только отдѣльныя роци, деревья по краямъ пашень и аллеи. Прочія заросшія пространства состоятъ изъ бамбука, который держится большею частью рѣч-

¹⁾ Въ сухое время года такія рѣки представляютъ большею частью лишь ручьи, протекающіе по высохшему ложу изъ песка и гравія, иногда въ нѣсколько сотъ шаговъ шириной, и черезъ которые переправляются или въ бродъ или по бревнамъ. Стоитъ начаться дождямъ, какъ все русло наполняется водою; мосты сносятся, переправы прекращаются. См. Fesca „Beiträge zur Kenntniss der japanischen Landwirthschaft“, ч. I, стр. 95.

²⁾ Съ тѣхъ поръ, какъ (въ 1868 г.) берега рѣкъ сдѣлались частною собственностью, устройство сооружений для урегулированія теченія крайне осложнилось, а вмѣстѣ съ тѣмъ затруднилась и борьба съ наводненіями. „Zeitung des Vereins der Eisenbahn Verwaltung“, 1898, № 96, ст. „Japan. Eisenbahn.“

³⁾ Только нѣкоторыя рѣки имѣютъ одно наименованіе отъ истока до устья, большею частью каждый участокъ теченія называется иначе. Такъ же нѣтъ названій для горныхъ кряжей, но только для отдѣльныхъ вершинъ и массивовъ.

⁴⁾ Табл. № 25.

ныхъ береговъ ¹⁾, и кустарника (квямбоку). Собственно лѣса покрываютъ склоны горъ и, въ зависимости отъ географической широты и превышенія надъ уровнемъ моря, представляютъ разный характеръ.

На югѣ, на Кіу-Сіу до 3.600 футовъ и на Сикоку до 1.800 фут., растительность субтропическая. Къ типичнымъ японскимъ деревьямъ, японской соснѣ (курумацу) и криптомеріи примѣшиваются фігусы, лавръ и изрѣдка камфарное дерево, также апельсиновые деревья, на полуостровѣ Ямато растущія на высотѣ до 900 фут.

Слѣдующій поясъ, наиболѣе обширный, простирающійся вверхъ по склонамъ горъ въ Среднемъ Хондо до 6.000 фут., а въ Сѣверномъ до 5.000 фут., заключаетъ смѣшанный лѣсъ. Преобладаютъ однако хвойныя (хиноки и савари) и дубъ; всѣ три породы—имѣющія наибольшее употребленіе. У верхней границы этой полосы въ немъ примѣшивается особый видъ елей, называемый сиробе. Наконецъ, выше 6.000 фут.—5.000 фут. начинается полоса корейской сосны (хаймацу), постепенно рѣдѣющей къ вершинамъ. Вообще наиболѣе распространенная древесная порода—хвойная.

Подлѣсомъ служатъ самшитъ, папортникъ и остролистникъ; въ южныхъ частяхъ Кіу-Сіу и Сикоку попадаются чайные кусты.

Наиболѣе обширныя лѣса строевыхъ и корабельныхъ деревьевъ находятся въ Среднемъ и въ Сѣверномъ Хондо, гдѣ они покрываютъ часть вена Аомори, Акиты и бассейна верхней Кизогавы. Въ этихъ лѣсахъ встрѣчаются деревья въ 2 аршина и болѣе въ обхватѣ. Три упомянутыя лѣсныя площади образуютъ 3 лѣсныхъ округа съ площадью въ 6.200 кв. вер.

Болѣе подробныя свѣдѣнія имѣются объ округѣ Кизо, вся площадь котораго почти 300 тыс. чо. (270 тыс. дес.) и тянется съ сѣвера на югъ на 75, а съ запада на востокъ на 37 вер. Въ 1880-хъ годахъ число деревьевъ въ немъ было опредѣлено въ 67 мил. или по 240 на десятину ²⁾.

Въ нѣкоторыхъ частяхъ Сикоку и Кіу-Сіу много лѣса выжжено ради разведенія слѣдобныхъ папортниковъ и чая. Много лѣса также было вырублено въ смутный періодъ послѣ революціи 1867 года. Во всякомъ случаѣ, количество лѣсовъ Японіи еще очень велико, хотя и не равномерно распределено, а именно ³⁾:

Въ Среднемъ Хондо—5.131 т. кв. чо, Сѣверномъ Хондо 5.068 т., Западномъ Хондо 2.532 т., на Сикоку 1.086 т., Кіу-Сіу 1.040 т. кв. чо., Хоккайдо 5.604 т.

Послѣдніе большею частью имѣютъ характеръ сибирской тайги и трудно проходимы.

Значеніе лѣсовъ въ военномъ отношеніи весьма велико: они значительно стѣсняютъ выборъ позицій для большихъ силъ; принятіе мѣръ

¹⁾ Бамбуковыя заросли высоки и густы. Выше 3.000 фут. надъ уровнемъ моря бамбукъ не встрѣчается. ¹⁾ Usséle. „A travers le Japon“, стр. 22.

²⁾ Тамъ же, стр. 106.

³⁾ См. Табл. 25. 1 кв. чо=0,9 десят.

охраненія, въ походѣ и на бивакѣ, въ узкихъ горныхъ долинахъ Японіи будетъ затруднительно ¹⁾).

Типичный образчикъ японской растительности представляетъ „хара“, такъ называются равнинныя и горныя пространства, по почвѣ неудобныя для пахоты и усеяныя сплошь разными цвѣтущими кустарниками и высокими травами.

Почва.

Соотвѣтственно двойственному своему происхожденію, горы Японіи состоятъ или изъ сланцевыхъ, или вулканическихъ породъ. Продукты вывѣтриванія этихъ породъ—глина и песокъ, суглинокъ и супесокъ, въ особенности глина, покрываютъ склоны горъ и равнины ²⁾. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ въ нихъ примѣшиваются новѣйшіе продукты изверженія, напримѣръ, близъ Фудзи-ямы и на ю.-в. Кіу-Сіу. Торфъ встрѣчается на сѣверѣ Хондо и на Хоккаидо по рѣчнымъ долинамъ. Культура, благодаря системѣ заболочиванія и усиленнаго удобренія, значительно измѣнила почву равнинъ ³⁾ и, прибавимъ, въ неблагопріятномъ для движенія смыслѣ. Также малоблагопріятно и преобладаніе глины.

Характеристика дорогъ ⁴⁾.

Обыкновенныя дороги въ Японіи трехъ типовъ: мощенныя или посированныя (колесныя), грунтовыя—колесныя и пѣшеходныя или въчюныя. Послѣднія преобладаютъ, что въ виду горнаго, пересѣченнаго характера страны естественно. Движеніе повозокъ по такимъ путямъ невозможно—въ горахъ по причинѣ узкости тропъ или крутыхъ подъёмовъ, въ равнинахъ вслѣдствіе того, что они часто проходятъ между заболоченными полями, по узкимъ плотинамъ. Многія пѣшеходныя дороги однако допускаютъ движеніе ручныхъ телѣжекъ (такъ называемыхъ дзинрикишей).

Колесныхъ дорогъ мало. Главныя изъ нихъ мощенныя или посированныя ⁵⁾. Мостятъ дороги крупнымъ булыжникомъ, забивая промежутки щебнемъ и пескомъ; поэтому поверхность такихъ дорогъ весьма неровная. Въ отличіе отъ рѣкъ и горъ, не имѣющихъ по-

¹⁾ Кстати будетъ упомянуть, что изъ дикихъ животныхъ въ Японіи встрѣчаются лишь порода небольшихъ медвѣдей (довольно рѣдко), лисицы и кабаны. Нѣтъ опасныхъ пресмыкающихся; ядовитыхъ змѣй имѣется одинъ лишь видъ, изъ мелкихъ и менѣе опасныхъ, называемый японцами „момуши“. Chamberlain. „Things Japanese“, стр. 477.

²⁾ Вывѣтриваніе и разрушеніе породъ идетъ въ Японіи вообще быстрѣе, чѣмъ, напримѣръ, на материкѣ Европы. Цитир. Fesca, ч. I, стр. 51.

³⁾ Rein. „Japan nach Reisen und Studien“, т. 2, стр. 28.

⁴⁾ Здѣсь сказано лишь необходимое для уясненія географическаго очерка. Подробности находятся ниже, въ главѣ XIX.

⁵⁾ Въ текстѣ и тѣ и другія названы шоссе.

большей части общаго названія, древнѣйшіе и важнѣйшіе сухопутные пути имѣютъ каждый свое наименованіе: дорога Токио—Осака—Киото,—лучшая въ имперіи, называется „Токайдо“ (т. е. дорога Восточнаго океана); дорога отъ Токио черезъ Такасаки—въ горы—„Накасендо“ (т. е. горная дорога); путь Токио-Аомори—„Ошіукайдо“; Киото-Симоносеки—„Саніокайдо“ и т. д.

Желѣзныя дороги, получившія извѣстное развитіе только на Хондо, западѣ Кіу-Сіу и югѣ Хоккайдо, имѣютъ много мостовъ, туннелей, выемокъ, рассчитанныхъ большею частью на одну узкую колею. Вешнія воды и вообще атмосферныя осадки оказываютъ очень большое вліяніе на ихъ состояніе.

ГЛАВА V.

КЛИМАТЪ ЯПОНИИ.

Японія, безъ Фордозы, простирается почти отъ полярнаго круга до тропика Рака; одни четыре главныхъ острова занимаютъ $14\frac{1}{2}^{\circ}$ по меридіану (отъ 31° — $45^{\circ} 30'$ ш.). Слѣдствіемъ такой разницы въ географическомъ положеніи является и значительное разнообразіе въ климатѣ страны, на который кромѣ того оказываютъ большое вліяніе воздушныя теченія, а также горы. Теплое морское теченіе Куро-сиво направляетъ массу своихъ водъ¹⁾ въ восточнымъ берегамъ Кіу-Сіу, Сикоку и Средняго Хондо, удаляясь отъ послѣдняго на высотѣ 38° параллели. Въ Сангарскомъ проливѣ вѣтвь Куро-сиво сталкивается съ полярнымъ теченіемъ Ойяшиво. Другая, незначительная вѣтвь, огибаетъ Кіу-Сіу съ запада и черезъ Корейскій проливъ входитъ въ Японское море. Теченіе Куро-сиво имѣетъ тоже значеніе для Японіи, что Гольфстремъ для западнаго полушарія, и дѣлаетъ климатъ ея въ сравненіи съ частями азіатскаго побережья, лежащими подъ тѣми же широтами, болѣе теплымъ; особенно это замѣтно на побережьѣ Тихаго океана до параллели Сендая²⁾. Главнымъ же образомъ климатическія особенности Японіи зависятъ отъ періодическихъ вѣтровъ, муссоновъ восточнаго берега Азіи. Зимой надъ ней господствуетъ з.-з.-с., лѣтомъ ю.-в. муссонъ. Время смѣны этихъ вѣтровъ въ октябрѣ и апрѣлѣ. Благодаря этимъ вѣтрамъ, Японія имѣетъ влажное тропическое лѣто, при сравнительно съ лѣтомъ довольно холодной и снѣжной (на западѣ) зимѣ³⁾.

Въ общемъ средняя годовая температура Японіи (кромѣ Курильскихъ острововъ) колеблется въ предѣлахъ $+21,4^{\circ}$ С. (о. Ріу-Кіу) и $+6^{\circ}$ С. (Абасири на Іезо).

Средняя температура года въ Токио⁴⁾ составляетъ $+14^{\circ}$ С.; она ниже, чѣмъ у находящихся на той же параллели приморскихъ пун-

¹⁾ Температурой $+23^{\circ}$ — $+27^{\circ}$ С. при ширинѣ теченія въ 70—75 вер. и глубинѣ свыше 400 саж. Красновъ. „Чайные округи и т. д.“. Вып. I, „Японія“, 29 стр.

²⁾ Но тѣмъ не менѣе, въ сравненіи съ соответствующими частями западнаго полушарія, климатъ Японіи имѣетъ болѣе рѣзкій и континентальный характеръ. „Transactions of the As. Soc-ty of Japan“, за 1878 г., стр. 491.

³⁾ Теоретическое объясненіе этихъ явленій слѣдующее: лѣтній ю. в. муссонъ насыщается парами тропической части Тихаго океана и въ частности теченія Куро-сиво; кромѣ того онъ пригоняетъ воды послѣдняго ближе къ берегу; зимній з.-з.-с., сухой и холодный, вбираетъ испаренія Японскаго моря, отчего дѣлается болѣе теплымъ и влажнымъ, но, встрѣтивъ горы Японіи, охлаждается и осаждастъ снѣгъ и дождь.

⁴⁾ Токио, Нингата, Хакоцатэ и Нагасаки, пункты, лежащіе въ противоположныхъ частяхъ Японіи и въ которыхъ произведено наибольшее число наблюденій. Цифровыя данныя помѣщены въ табл. № 116.

етовъ Европы: Каней на Критѣ ($+18^{\circ}$ С.) и Гибралтара ($+17^{\circ}$ С.). Средняя температура Ниигаты $+12,7^{\circ}$, т. е. ниже на $1,3^{\circ}$ средней температуры Токио и лежащихъ на той же параллели С. Франциско ($+15,9^{\circ}$) и Палермо ($+19,5^{\circ}$ С.). Средняя годовая температура Хакодате $+8,9^{\circ}$, т. е. равна температурѣ Берлина, вдвое выше, чѣмъ лежащаго почти подъ тѣми же градусами Владивостока ($+3,7^{\circ}$ С.) и на 6° ниже температуры Токио.

Средняя годовая температура Нагасаки $+16,2^{\circ}$ С, или вдвое выше температуры Хакодате.

Атмосферныхъ осадковъ выпадаетъ въ Японіи больше, чѣмъ въ сосѣднихъ частяхъ азіатскаго материка. Не проходитъ мѣсяца безъ дождя, но число дождей больше въ теплое время года, чѣмъ въ холодное.

Лѣтомъ, особенно въ началѣ его и въ концѣ, а на сѣверѣ—въ серединѣ, иногда 4—5 дней дождь идетъ, не переставая. Дожди эти имѣютъ огромное значеніе для культуры риса; но, когда они очень продолжительны, рѣки выходятъ изъ береговъ, заносятъ поля иломъ, портятъ дороги и срываютъ мосты.

Несмотря на частую облачность, грозы въ Японіи рѣдки, особенно на восточномъ побережьи, и бываютъ большею частью лѣтомъ. Туманы на сушѣ не часты, а бури бываютъ преимущественно въ зимнее время.

Приводимъ краткую характеристику 4-хъ временъ года въ отношеніи температуры и осадковъ.

Зимой въ Японіи снѣгъ и ледъ встрѣчаются почти повсемѣстно, даже въ южныхъ частяхъ Кіу-Сіу, несмотря на то, что островъ этотъ лежитъ на одной параллели съ Мадерой. Всѣ гребни горъ въ теченіе зимы, отъ ноября или октября, въ зависимости отъ широты, долготы и превышенія надъ уровнемъ моря, и по крайней мѣрѣ до апрѣля, покрыты снѣжной пеленой¹⁾.

На восточномъ побережьи, въ Токио, снѣгъ выпадаетъ не болѣе четырехъ разъ за зиму, покрываетъ землю до 2 вершковъ, но лежитъ не долго. Тѣмъ не менѣе общій видъ страны зимній: плодовые деревья стоятъ безъ листьевъ, трава принимаетъ бурый оттѣнокъ и сохнетъ, а канавы покрываются на ночь тонкимъ слоемъ льда. Вообще ночные морозы бываютъ очень часты; такъ, по произведеннымъ наблюденіямъ, на 180 зимнихъ дней морозныхъ ночей бываетъ 75. Наибольшее число ихъ приходится на декабрь—17, на январь—26 и на февраль—20. Днемъ же температура повышается и рѣдко бываетъ ниже 0° С. Низшая наблюдавшаяся температура на берегахъ Токиоскаго залива была $-9,2^{\circ}$ С. Но такія паденія термометра происходятъ разъ въ пять лѣтъ, обыкновенно же ртуть не опускается ниже -5° или -6° . Средняя температура зимы въ районѣ Токио опредѣляется $+3,9^{\circ}$ С.

На противоположномъ берегу Хондо, у Ниигаты, температура спускается нерѣдко до -9° С. Самый холодный мѣсяцъ январь,

¹⁾ Цитир. Rein, т. I, стр. 68.

средняя температура котораго $+0,88^{\circ}$ С. Средняя температура зимы $+2,5^{\circ}$ Цельсія. Снѣгъ падаетъ обильно. Въ теченіе января и февраля бываетъ въ среднемъ 32 снѣжныхъ дня; снѣгъ выпадаетъ фута на 4, а рѣки нерѣдко (напр. Шинано) замерзаютъ настолько, что допускаютъ переѣздъ по льду повозокъ. Юго-западнѣ Нингаты, въ горахъ (на высотѣ 3500 ф.) слой снѣга доходитъ до 18—20 ф. и жители передвигаются между селеніями на лыжахъ¹⁾.

Въ Хакодате, на островѣ Іезо, средняя температура зимы $-1,6^{\circ}$ С. Самый холодный и сухой мѣсяць январь, $-2,8^{\circ}$ С. Низшая же температура зимой доходитъ до -17° С. На сѣверо-востокѣ Іезо, подверженномъ дѣйствию холодныхъ теченій, температура еще ниже, земля промерзаетъ на аршинъ и снѣгъ сходитъ только въ іюнѣ²⁾.

Въ Нагасаки средняя температура зимы $+6,7^{\circ}$ С, а низшая -5° С, погода зимою большею частью ясная и сухая.

Лѣтомъ средняя температура въ Токио $+23,5^{\circ}$ С. Самые жаркіе дни становятся въ концѣ іюля—августу и заканчиваются въ началѣ сентября. Жара однако рѣдко доходитъ до $+35^{\circ}$ С.

Въ Нингатѣ лѣтомъ наблюдалась такая же высокая температура какъ и въ Токио, а средняя лѣтняя $+22,8^{\circ}$ С.

Въ Хакодате въ августѣ жара доходитъ до $+28,9^{\circ}$ С, средняя температура лѣта $+18,2^{\circ}$ С, т. е. такая же, какъ и въ Москвѣ. Лѣто дождливое, особенно іюль, на который приходится 19% всѣхъ выпадающихъ за годъ осадковъ.

Въ Нагасаки средняя температура $+25,2^{\circ}$ С, высшая $+39^{\circ}$ С; на начало лѣта приходится $\frac{1}{3}$ всѣхъ осадковъ.

Что касается *весны и осени*, то, по наблюденіямъ, въ Токио средняя температура марта и октября $+7,1^{\circ}$ и $+15,8^{\circ}$ С; однако, даже въ апрѣлѣ термометръ нѣсколько разъ спускается ниже нуля. Начало осени дождливое.

Въ Нингатѣ температура этихъ мѣсяцевъ $+4,7^{\circ}$ и $15,4^{\circ}$ С.

Въ Хакодате переходъ отъ зимы къ лѣту и отъ лѣта къ зимѣ происходитъ быстро—въ маѣ ($+10,8^{\circ}$ С) и октябрѣ ($+11^{\circ}$ С).

Въ Нагасаки въ мартѣ средняя температура равна $+18,8^{\circ}$ С; утренники случаются въ апрѣлѣ (даже въ болѣе южной Кагосимѣ³⁾).

Въ общемъ климатъ Японіи здоровъ и допускаетъ осѣдность и развитіе земледѣлія на всемъ пространствѣ имперіи до сѣверной части Іезо включительно.

¹⁾ Weston „Mountaineering and exploration in the Japanese Alps“, стр. 222, описывая соосѣдній съ Нингатой городокъ Итойогаву, говоритъ, что вдоль домовъ, большею частью двухъэтажныхъ, устроены галлерей, назначеніе которыхъ служить для сообщенія во время заносовъ. Снѣгъ бываетъ такъ глубокъ, что жители переходятъ на это время на жительство въ верхніе этажи.

²⁾ Въ Хакодате зимой бываетъ до аршина снѣга, а на сѣверѣ до сажени. „Murray's Handbook for travellers“, изд. 1901 г., стр. 529.

³⁾ Цитир. Fesca, т. I, стр. 15.

ГЛАВА VI.

ОСТРОВЪ ХОНДО.

Островъ Хондо, при площади въ 194.630 кв. в., а съ прилегающими островами 195.690 кв. в., т. е. около 3994 кв. м., имѣеть въ окружности 7147 кв. в.¹⁾ и фигуру, растянутую съ с.-в. на ю.-з. на 1360 в., при ширинѣ отъ 100 до 250 в., Хондо представляетъ горную страну, особенно возвышенную въ средней части. Заключая самыя высокія горы Старой Японіи, онъ заключаетъ и большія равнины, расположенныя въ центральной его части.

Въ средней части горы Хондо получили наибольшее развитіе, образуя болѣе сложныя системы. Въ юго-западной части горы понижаются, имѣя болѣею частью характеръ высокихъ холмовъ, въ сѣверной—слѣдуютъ триа раздѣльными хребтами, параллельно оси острова. По характеру поверхности, по климату и природѣ, такъ же какъ и по значенію, Хондо можетъ быть раздѣленъ на 3 района или области: Сѣверный, Средній и Западный. Послѣдній представляетъ по отношенію къ остальному Хондо, какъ бы полуостровъ, носящій у японцевъ особое названіе—Чиогуко. Его отдѣляетъ отъ Средняго Хондо естественная граница—оз. Бива и р. Иодогава. При значительной населенности, важные центры въ немъ находятся лишь на восточной границѣ, гдѣ онъ подходитъ къ Среднему Хондо. Средній Хондо, заключающій равнину Кванто съ столицей государства и окружающія горы, среди прочихъ частей имѣеть наибольшее значеніе. Сѣверный Хондо, начинающійся отъ 38 параллели (р. Аракава и нижнее теченіе Абукумагавы), представляетъ наименѣе населенную и культурную часть острова и отличается болѣе суровымъ климатомъ и природой.

Сѣверный Хондо.

1) Поверхность.

Сѣверный Хондо занимаетъ площадь въ $45\frac{1}{2}$ т. кв. в.²⁾ Горы Сѣвернаго Хондо тремя цѣпами слѣдуютъ параллельно оси острова, почти по меридіану.

¹⁾ Табл. № 1.

²⁾ Считаая по естеств. границамъ. См. гл. „Населеніе“.

Всѣ три хребта по своему направленію являются преградой, разобщающей побережья Тихаго океана и Японскаго моря, средній сверхъ того—главный водораздѣльный.

1) *Главный водораздѣльный или Средній хребетъ* С. Хондо¹⁾ тянется сначала двумя вѣтвями отъ м. Тапписаки и м. Нацудомари²⁾ къ горѣ Яцукота-яма и далѣе однимъ хребтомъ до горнаго узла Адзума-таке (Адзума-санъ), на протяженіи 500 в. Ширина полосы, занимаемой имъ, отъ долинь рѣкъ Мабетси и Китакамигавы на востокъ, примѣрно, до линіи Ямата-Рокуго-Одате-Иваки на западъ, около 25—35 в. Эту ширину ему придаютъ вулканическія вершины, вздымающіяся внѣ гребня, въ видѣ выступовъ. Вѣтвь, идущая отъ м. Тапписаки, не превышаетъ 2000 ф. Собственно хребетъ начинается горнымъ массивомъ Яцукота-яма (6070 ф.), затѣмъ прерывается котловиной оз. Товада и далѣе слѣдуетъ цѣпью въ 2500 ф. средней высоты къ горному массиву Комага-таке (близъ г. Мидзусава, 6140 ф.), держась оси острова. Но высшія точки (массивъ Гоншіу-санъ—6827 ф.—и другія) расположены здѣсь въ видѣ выступовъ къ востоку. Затѣмъ, то расширяясь, то суживаясь, горы образуютъ новый массивъ между Сендаемъ и Ямагатой, высшая точка котораго, гора Біабу-яма (юго-западнѣе Ямагаты), имѣетъ 5900 ф. высоты. Далѣе горы тянутся до узла Адзума, вершина котораго высокою 3770 ф.³⁾

2) *Восточная цѣпь* Сѣвернаго Хондо, параллельная первой, представляетъ рядъ отдѣльныхъ вершинъ, соединенныхъ линіей высокихъ холмовъ, прорѣзанныхъ долинами рѣкъ, впадающихъ въ Китакамигаву и океанъ⁴⁾. Высшая точка—гора Хайятаке (5600 ф.) находится въ центрѣ, отъ нея, къ сѣверу и къ югу, горы понижаются, не превышая въ отдѣльныхъ пунктахъ 2400 ф. Общее направленіе этой горной полосы можетъ быть опредѣлено линіей гор. Хатшиное—мысъ Кинквасанъ. Наибольшая ширина ея (противъ г. Ямада) 50—60 в.

3) *Западная цѣпь* С. Хондо⁵⁾ обрисовывается менѣе опредѣленно, чѣмъ восточная, и мѣстами сплетается съ отрогами Средняго хребта.

Долины рѣкъ здѣсь шире, чѣмъ на востокъ, и раздѣляютъ горы на отдѣльныя группы. Сѣверная, съ вершиной Иваки-яма—(5230 ф.), напоминающей по правильности конуса знаменитый вулканъ Фудзи-яму, затѣмъ къ югу—Моріюши-санъ (5760 ф.), на склонахъ котораго находятся рудники Ани; Чокай-санъ (7215 ф.), къ с.-в. отъ г. Саката, Асахи-таке (6310 ф.). На параллели г. Нигата—Адзума-таке цѣпь

¹⁾ Муцу-санъ-міяке—въ японскихъ учебныхъ атласахъ, названіе недавно присвоенное.

²⁾ Сѣвернѣе, на полуостровѣ Якеяма, высится вулканическая группа Осоре-санъ (2800 ф.), командующая надъ восточною частью залива Рикуюко. Villaret, „Dai Nippon“, стр. 181.

³⁾ Высоты по Villaret.

⁴⁾ Вулкановъ въ этой цѣпи нѣтъ. Въ японскихъ учебныхъ атласахъ цѣпь названа Китаками-яма.

⁵⁾ Въ новѣйшихъ японскихъ учебныхъ атласахъ—Уэцу-санъ-міяке.

примыкаетъ къ узлу Итойо-яма. Спускаясь къ Японскому морю на сѣверѣ и югѣ, описываемая цѣпь образуетъ сначала полосу лѣсистыхъ холмовъ, затѣмъ крутой базальтовый морской берегъ.

Разсмотрѣнныя 3 цѣпи пересѣкаются главными путями: 1) Хатшиное—проходъ Фуругура (2790 ф.)—Одате-Ноширо; 2) Міяко-Моріока—проходъ Сенгунъ-тоге—Кавимотате-Авита; 3) Сендай—проходъ Секіама-тоге—Татеока-Саката.

Желѣзная дорога отъ Сендая на Аомори огибаетъ съ сѣверовостока Средній хребетъ.

2) Рѣки.

Рѣки Сѣвернаго Хондо принадлежатъ тремъ бассейнамъ: Сангарскаго пролива съ заливомъ Рикуюко, Японскаго моря и Тихаго океана. Рѣки перваго бассейна совершенно незначительны. Большею частью это только потоки, пересѣкающіе береговую дорогу. Рѣки двухъ другихъ бассейновъ имѣютъ своимъ водораздѣломъ Средній хребетъ. Западная горная цѣпь оказываетъ вліяніе на направленіе рѣкъ бассейна Японскаго моря лишь въ томъ, что заставляетъ ихъ отклоняться отъ параллели для обхода отдѣльныхъ горныхъ массивовъ, изъ которыхъ эта цѣпь состоитъ. Восточная же цѣпь имѣетъ характеръ большей непрерывности и въ свою очередь служитъ водораздѣломъ. Поэтому главныя рѣки, имѣющія свой истокъ въ Среднемъ хребтѣ, не будучи въ состояніи прорваться сквозъ Восточную цѣпь, принимаютъ уже въ верховьяхъ меридіональное направленіе и текутъ параллельно ей. Такимъ образомъ получила направленіе съ сѣвера на югъ рѣка Китакамигава ¹⁾.

Рѣка *Китакамигава* беретъ начало изъ небольшого озера въ горномъ массивѣ Нанашигуре-таке и въ нѣсколькихъ верстахъ отъ истока принимаетъ южное направленіе, которое и сохраняетъ до своего впаденія въ Сендайскій заливъ у Ишиномаки. Длина ея теченія около 280 вер. Отъ г. Моріока рѣка дѣлается судоходной для плоскодонныхъ джонокъ, а отъ Ишиносеки (или вѣрнѣе Козенджи, стоящаго на самомъ берегу) для мелкихъ пароходовъ ²⁾. Верстахъ въ 12 отъ моря рѣка отдѣляетъ влѣво рукавъ Обайгаву, теперь обмелѣвшій, впадающій въ бухту Оппа, а въ 6 вер. ниже, вправо, судоходный каналъ, которымъ ходятъ пароходы къ Нобиру, въ бухтѣ Мацусима. Самое устье, около 600 саж. шириной, преграждается баромъ. Долина рѣки плодородна и довольно густо населена. Въ верхнемъ теченіи она стѣснена горами, но, подходя къ Моріока, уже имѣетъ верстѣ 6 ширины. Ниже, до Ишиносеки, долина достигаетъ мѣстами 10—15 вер. У послѣдняго пунета горныя отроги вновь подходятъ къ рѣкѣ

¹⁾ Это единственная изъ большихъ рѣкъ Японіи, текущая по меридіану.

²⁾ „Murray's Handbook for travellers in Japan“, изд. 1901 г., стр. 499.

и образуютъ между Козенджи и Киноми *тѣснину* длиной въ 25 вер. Тѣснина эта въ половодье, въ періодъ дождей, задерживаетъ воды рѣки, заставляя ихъ подыматься здѣсь футовъ на 30—40 выше ординара и заливать большую площадь вверхъ по рѣкѣ. При этомъ осаждается плодородный илъ (Китакамигава часто сравнивается поэтому японцами съ Ниломъ). Ниже Киноми долина Китавами, расширяясь преимущественно по правому берегу, соединяется съ долинами правыхъ своихъ притоковъ—Хазамигавы и Араогавы.

Кромѣ названныхъ большихъ притоковъ (версть до 70 длиной) Китаками принимаетъ много другихъ, изъ которыхъ заслуживаютъ вниманія: ~~Иваги~~—Шидзукушигава и Вагагава, и правый—Янагава, открывающіе проходы въ горахъ къ западу и востоку.

По правобережной долины Китакамигавы проходятъ желѣзная дорога и шоссейный путь, соединяющіе Сендай съ Аомори. Хорошій поперечный путь извѣстенъ только одинъ, пересекающій рѣку у Моріюка ¹⁾. Мостовыхъ переправъ ниже Моріюка, повидимому, нѣтъ, и переправа производится на судахъ и пароммахъ.

Важнѣйшіе пункты по долины рѣки:—г. Моріюка, узелъ путей, Ишиносеки (у устья праваго притока—Иваги) и Ишиномаки.

Китакамигава течетъ въ вѣроятныхъ путей наступленія и поэтому, несмотря на размѣры, значенія, какъ преграда, имѣть не можетъ. Гораздо существеннѣе ея значеніе, какъ воднаго пути сообщенія.

Рѣка *Джобожигава*, долина которой служитъ продолженіемъ долины рѣки Китавами къ сѣверу, также вытекаетъ изъ Нанашигуре-таке и течетъ на сѣверъ, гдѣ, по соединеніи съ *Кумахарагавой*, она называется *Мабетсигавой*. Другіе притоки Джобожигавы и Кумахарагавы имѣютъ значеніе, какъ открывающіе проходы въ среднемъ хребтѣ. Въ нижнемъ теченіи Мабетсигава течетъ по параллели и пересекаетъ всѣ пути на Аомори; у устья ея, имѣющаго около 100 саж. шир., стоитъ г. Хатшиное, съ портомъ для джонокъ.

Изъ другихъ рѣкъ, текущихъ въ направленіи параллели, большія, начиная съ сѣвера:

Рѣка *Момоцигава*, вытекающая изъ озера Товада, длиной около 50 вер. Дорога ~~къ~~ Сендай—Аомори пересекаетъ ее по мосту у селенія Санбонги.

Рѣка *Міякогава*, около 40 верствъ длиной, вытекаетъ изъ восточной цѣпи недалеко отъ истоковъ Янагавы. Долина ея въ связи съ долиной послѣдней служитъ для сообщенія берега Тихаго океана съ долиной Китакамигавы. При впаденіи ея въ бухту Міяко—стоитъ городъ того же имени.

Рѣка *Хирошегава*, на которой стоитъ Сендай, съ притокомъ Наторигавой, долина верховьевъ которой служитъ для сообщенія съ

¹⁾ Villaret, „Dâi-Nippon“, стр. 200.

долиной Могамигавы, текущей къ западу; обѣ рѣки пересѣкаются желѣзной и грунтовой дорогами на Аомори.

Главныя рѣки, впадающія въ Японское море, слѣдующія:

Ивакигава, образуемая изъ слиянія, близъ Хиросаки, р.р. Аса-сейшигавы и Хиракавы, вытекающихъ изъ горъ западнѣе оз. Товада. Обѣ рѣки текутъ сначала на сѣверо-западъ. По слияніи Ивакигава поворачиваетъ на сѣверъ и впадаетъ въ Японское море, образуя при своемъ впаденіи лиманъ *Джисамата*, съ небольшимъ портомъ ¹⁾. Общая длина теченія 90 вер. Верховья рѣки образуютъ два прохода: Мамоитогэ и Ятатогэ. Отъ Хиросаки долина р. Ивакигава орошается многими притоками, расширяется до 20 вер. и, по мѣрѣ приближенія къ морю, принимаетъ характеръ торфяного поля. По долинѣ Ивакигавы проложена желѣзная дорога отъ Аомори на юго-западъ, пересѣкающая рѣку близъ Хиросаки.

Рѣка Ивакигава, вмѣстѣ съ озеромъ Товада и р. Момоцигавой какъ бы отдѣляетъ отъ остального Хондо районъ, прилегающій къ заливу Рикуюко, и, слѣдовательно, можетъ имѣть нѣкоторое значеніе ²⁾ при наступленіи отъ этого города по меридіану.

Рѣка *Ноширогава* беретъ начало въ Среднемъ хребтѣ и течетъ большею частью по параллели, впадая въ море близъ города Ноширо; длина теченія 100 верстъ, значительная часть его судоходна. Теченіе быстрое и рѣка многоводна ³⁾.

Своими верховьями и верхними притоками Ноширогава приближается къ истокамъ Кумахары и Джобожигавы. Такимъ образомъ эти рѣки служатъ для сообщенія съ запада на востокъ.

Долины Ноширогавы и Ивакигавы соединены недавно построенной желѣзной дорогой отъ Икаригасеки на Одате и грунтовыми путями, идущими по ихъ притокамъ черезъ проходъ Цурубетоши-тоге.

Рѣка *Омоногава* вытекаетъ изъ Средняго хребта близъ Сугава-таке, значительно изгибаясь, течетъ на с.-з. и впадаетъ въ Японское море близъ города Акита; длина ея теченія 120 вер., причѣмъ на протяженіи послѣднихъ 25 вер. она направляется почти параллельно берегу. Ея правые притоки открываютъ сообщенія къ востоку: Тамагава черезъ проходъ Сенгунъ-тоге, а Якотогава черезъ проходъ Широки, съ долиной Китакамигавы. Долина Омоногава имѣетъ ширину отъ 10—20 вер. въ среднемъ и нижнемъ теченіи, гдѣ по ней проходитъ большая дорога отъ г. Ямагата на Аомори.

Рѣка *Могамигавы*, длиною около 170 вер., течетъ по весьма гористой и пересѣченной мѣстности, принимая многочисленныя притоки. Сначала рѣка направляется вдоль западнаго склона Средняго хребта, а затѣмъ отъ Фунагата поворачиваетъ на с.-з., впадая въ море близъ

¹⁾ См. выше, стр. 44.

²⁾ Въ половодье.

³⁾ Bird. „Unbeaten tracks in Japan“, стр. 267.

г. Саката. Долина ея сопровождается на значительномъ протяженіи большой дорогой отъ Ионезава на Ямагата—Фунагата (къ сѣверу); между Ямагатой и Фунагатой въ самомъ широкомъ мѣстѣ имѣеть отъ 10—15 вер. ширины; у побережья она расширяется, соединяясь съ долиной своего притока Кушибакогава, на которомъ стоитъ городъ Цуругаока. По долинѣ Могамигавы начато проведеніе желѣзной дороги.

Рѣка *Аракава*, длиною около 75 вер., служитъ своей длиною ближайшимъ путемъ сообщенія долины верхней Могамигавы съ западомъ.

3) Озера.

Что касается озеръ, то они группируются на сѣверѣ. Озеро Товада лежитъ въ горахъ, имѣеть 40 в. въ окружности; другія лежатъ сѣвернѣе устья Мокоцигавы. Большое изъ нихъ—Когавара-нума, съ береговой линіей около 50—60 в.

4) Лѣса.

Лѣса занимаютъ 64 % поверхности Сѣвернаго Хондо, который такимъ образомъ является самой лѣсистой частью этого острова. Болѣе всего лѣсовъ въ кенахъ Аомори и Авита, гдѣ образованы особые казенные лѣсные округа. Здѣсь лѣса уже теряютъ субтропическій характеръ, принадлежацій имъ въ болѣе южныхъ районахъ, состоятъ изъ дуба и его разновидностей, бука и затѣмъ разнообразныхъ хвойныхъ породъ. Они густы, мало расчищены.

5) Почва.

Почва Сѣвернаго Хондо менѣе плодородна, чѣмъ остальныхъ частей острова; на побережьѣ часто встрѣчается песокъ; внутри страны, у подножья хребтовъ, глина въ разныхъ соединеніяхъ¹⁾.

6) Пути сообщенія.

Сѣверный Хондо принадлежитъ сравнительно съ другими къ малонаселеннымъ частямъ острова; берега его не представляютъ удобствъ для судоходства, крупные населенные и промышленные пункты отсутствуютъ. Поэтому сѣть путей здѣсь не густа и, благодаря несложному устройству поверхности (3 идущихъ по меридіану цѣпи), имѣеть простое начертаніе.

а) Обыкновенныя дороги могутъ быть раздѣлены на двѣ группы:

1) продольныя, соединяющія сѣверную оконечность острова съ его центромъ, и

¹⁾ Цитир. Fesca, ч. I, стр. 47

2) поперечныя, соединяющія противоположные берега Японскаго моря и Тихаго океана.

Продольныхъ путей, допускающихъ колесное движеніе, существуетъ четыре; они составляютъ продолженіе такихъ же путей Средняго Хондо. Изъ нихъ два береговыхъ,—западный и восточный, и два по обѣ стороны Средняго хребта.

Западная береговая дорога, слѣдуя отъ Нигаты, входитъ въ предѣлы Сѣвернаго Хондо за рѣкой Аракавой. До Сакаты она командуется справа отрогами Западной горной цѣпи. На этомъ участкѣ, въ 100 вер. длиной, находится только два болѣе значительныхъ населенныхъ пункта: Мураками и Цуругаока (оба нѣсколько въ сторонѣ отъ дороги).

Отъ г. Саката, гдѣ дорога переходитъ черезъ Могамигаву и отходитъ путь на Сендай, и до Акиты (100 вер.), мѣстность ровная и горы приближаются только мѣстами (массивъ Чокай-санъ—въ переходѣ къ сѣверу отъ Саката). У Акиты дорога переходитъ на правый берегъ р. Омоногава и пересѣкаетъ поперечный путь, идущій на Моріока. Между Акитой и Ноширо, 60 вер., дорога развѣтвляется и, слѣдуя правымъ берегомъ залива Хаширо-гата, (гдѣ у Цуругата встрѣчаетъ жел. дорогу), отдѣляетъ вѣтвь на полуостровъ Хонсанъ.

Отъ Ноширо, гдѣ переправа (паромная) черезъ Ноширогаву, на протяженіи слѣдующихъ 100 вер. до Аджисавы дорога вновь командуется массивами Западной цѣпи и слѣдуетъ частью по карнизамъ надъ моремъ¹⁾, пересѣкая незначительные горные потоки. Здѣсь колесный путь поворачиваетъ на Аомори; дальнѣйшее же продолженіе береговой дороги, (но не колесной), идетъ до Сангарскаго пролива. Изъ сказаннаго слѣдуетъ, что препятствіями движенію по береговой дорогѣ послужатъ лишь нѣсколько рѣкъ среднихъ размѣровъ и мелкихъ рѣчекъ.

Дорога Ионезава-Ямагата-Хиросаки-Аомори, переваливъ на пути изъ Ионезавы въ Ямагату (50 вер.) черезъ отрогъ Главнаго хребта, до Синджо идетъ по долинѣ праваго берега Могамигавы (75 вер.). Между Синджо и Юзава (60 вер.) дорога вновь переваливаетъ черезъ отроги Главнаго хребта и Западной цѣпи; высшая точка здѣсь переваль Окатшитогэ, 1380 ф., на восточномъ склонѣ Дайзень-таке. Отъ Юзавы до Какимотате дорога идетъ на протяженіи 60 вер. вдоль праваго берега долины Оманагавы, пересѣкаетъ нѣсколько ея притоковъ и двѣ вѣтви пути на г. г. Акита и Моріока; послѣ чего втягивается въ горы по долинѣ Кутагавы, переваливаетъ черезъ нихъ проходомъ Дайвокуно-тоге, къ югу отъ горы Моріюши-санъ, и, минуя мѣдные рудники Ани, спускается въ долину Ноширогавы по одному изъ ея лѣвыхъ притоковъ. Участокъ этотъ около 90 вер.

За рѣкой Ноширогавой, переправа черезъ которую производится на судахъ²⁾, дорога по притоку ея Футжикатогава подымается на

¹⁾ Участокъ дороги этотъ называется Омаюши, цитир. выше Villaret, стр. 195.

²⁾ Bird. „Unbeaten tracks in Japan“, стр. 261.

переваль Цуробетоши-тоге (длиной 20 в., высотой 2700 ф.) и затѣмъ по рѣкѣ Мойаногава спускается къ городу Хиросаки. На этомъ участкѣ (длина его 60 в.) дорога пересѣкаетъ путь Ноширо-Хатшиное и даетъ вѣтвь къ озеру Товада.

Между Хиросаки и Аомори (50 вер.) дорога перерѣзываетъ долину рѣки Ивакагава и невысокую вѣтвь Средняго хребта. Желѣзная дорога сопровождаетъ этотъ путь отъ рѣки Ноширогавы.

Такимъ образомъ дорога эта слѣдуетъ по весьма пересѣченной мѣстности, по горнымъ долинамъ, переходитъ рядъ рѣкъ, изъ которыхъ нѣкоторыя глубокія, и нѣсколько разъ переваливаетъ черезъ горные отроги.

Дорога Сендай-Моріока-Аомори составляетъ продолженіе дороги, идущей изъ Кванто по долинѣ рѣки Абукумагава. Перейдя у Сендай рѣку Хирошигаву (здѣсь отходятъ дороги на Ямагату), она на протяженіи 80 вер. до Ишиносеки пересѣкаетъ многочисленные правые притоки Китакамигавы и ряды холмовъ между ними. Отъ Ишиносеки до гор. Моріока (100 вер.), важнаго узла путей, дорога идетъ по правому берегу широкой долины Китакамигавы.

Отъ Моріока до Санобе путь слѣдуетъ по узкимъ горнымъ долинамъ верховьевъ Китакамигавы и Мабетсигавы, переваливая близъ Мидо черезъ Нанашигуре-таке (длина перевала версты 15).

Отъ Санобе, гдѣ дорога пересѣкаетъ рѣку Кумахару и дорогу на Хатшиное, она слѣдуетъ по холмистой мѣстности до Нобежи, на протяженіи 60 вер.

Дорога эта (Ошиукайдо) принадлежитъ къ числу главныхъ путей Японіи т. е. государственныхъ дорогъ, шоссирована и на всемъ протяженіи сопровождается желѣзной дорогой, а до Моріока и судоходной рѣкой Китакамигава.

На пути нѣтъ серьезныхъ препятствій и единственный переваль не представляетъ затрудненій, по крайней мѣрѣ въ лѣтнее время.

Четвертый продольный путь отдѣляется отъ вышеописаннаго у Сендай на Ишиномаки и, перейдя рѣку Китакамигаву, отъ залива Оппа слѣдуетъ все время вдоль моря, по изгибамъ берега, имѣющаго здѣсь весьма извилистый и гористый характеръ.

Поперечные пути. 1) *Дорога Ажисава-Гошиговара-Аомори-Нобежи-Оминато* соединяетъ всѣ четыре продольныя дороги и служитъ для сообщенія вдоль побережья залива Рикуюко, между портами Аомори и Оминато. На большомъ протяженіи дорога эта слѣдуетъ по прибрежной равнинѣ, у самаго моря.

На участкѣ къ западу отъ Аомори она частью совпадаетъ со вторымъ продольнымъ путемъ. Между Нобежи и Аомори ее сопровождаетъ желѣзная дорога.

2) *Дорога Ноширо-Одате-Санобе-Хатшиное* до Одате (50 в.) идетъ берегомъ Ноширогавы; затѣмъ, слѣдуя узкими долинами ея притоковъ,

выходить опять къ рѣкѣ у Кеманае (20 вер. къ востоку). Между Кеманае и Санобе (60 вер.) дорога переваливаетъ черезъ Средній хребетъ проходомъ Фурукура, на высотѣ 2750 ф., длина перевала около 25 вер.

Вѣтвь этого пути отходитъ къ югу отъ Кеманае черезъ переваль Назуоки въ долину Джобожигавы.

3) *Дорога Акита-Моріока-Міяко* идетъ до Рокуго (65 в.) по долинѣ Омоногава. У Рокуго она выходитъ на второй продольный путь, отъ котораго затѣмъ отдѣляются къ востоку двѣ вѣтви. Одна идетъ отъ Какимотате (75 вер.) на Моріока. На этомъ участкѣ дорога проходомъ Сенгунъ-тоге (около 2600 ф. высоты и 25 вер. длин.), переваливаетъ изъ долины Тамагавы въ долину Шидзукушигавы. Южная вѣтвь (такъ наз. Ёвакаидо) отходитъ отъ Ионада, переваливаетъ въ долину Вагагавы и у Куросаваджири выходитъ на третій продольный путь. Участокъ этотъ, длиной въ 60 вер., хорошо разработанъ и высота прохода Широки-тоге всего 1750 ф.¹⁾ Обѣ вѣтви соединяются продольной пѣшеходной дорогою черезъ проходъ Ямабуши.

Дорога отъ Моріока до порта Міяко (75 вер.) идетъ все время извилистыми долинами горныхъ рѣкъ, пересѣкая гребень Восточной цѣпи по проходу Кунисакаи-тоге.

4) *Дорога Саката-Ямагата-Сендай* идетъ вверхъ по Могамигавѣ, гдѣ у Фунагата соединяется со вторымъ продольнымъ путемъ, слѣдуетъ по нему до Татеока (въ переходѣ къ сѣверу отъ Ямагаты) и направляется далѣе черезъ горы на Сендай (60 вер.) Средній хребетъ пересѣкается ею по проходу Секіама-тоге, гдѣ устроенъ туннель $\frac{1}{2}$ в. длиною.

Пути, проходящіе въ болѣе прямомъ направленіи отъ Ямагаты на Сендай, черезъ проходы Футакуши (2950 ф.) и Сасаеотге (4420 ф.), непригодны для колеснаго движенія.

5) *Дорога Мураками—устье Аракавы-Ионезава-Ямагата-Сендай* отъ моря идетъ до Ионезавы (80 в.) по узкой долинѣ Аракавы, среди горъ, затѣмъ выходитъ на равнину Ионезавы, гдѣ сходится со 2-мъ продольнымъ путемъ. Въ средней части она выходитъ изъ предѣловъ Сѣвернаго Хондо.

Изъ сказаннаго видно, что поперечные пути соединяють главнымъ образомъ три западныхъ дороги, что число ихъ не соотвѣтствуетъ значительному протяженію по меридіану Сѣвернаго Хондо и что дѣйствительно серьезное препятствіе они встрѣчаютъ лишь при перевалѣ черезъ Средній хребетъ и въ рѣкѣ Китакамигавѣ.

Изъ рассмотрѣнныхъ путей въ дѣлѣ обороны страны наибольшее значеніе принадлежитъ третьему продольному пути—Сендай-Моріока-

¹⁾ Villaret, „Dâi Nippon“, стр. 191.

Аомори, хорошо прикрытому съ запада и въ средней своей части съ востока. Чувствительной точкой его является Сендай. По этому пути свободно может производиться передвиженіе войскъ и послѣ высадки противника на побережь Японскаго моря. Десантъ-же, высадившійся на побережь Японскаго моря, вѣроятно, избретъ себѣ для движенія во внутрь страны пути Акита-Моріока или Саката-Ямагата, выводящіе къ важнѣйшимъ узламъ дорогъ.

б) **Желѣзныя дороги.** Въ Сѣверномъ Хондо имѣется только одна желѣзнодорожная линія—Ивануме-Сендай-Моріока-Аомори-Икаригасеки-Цуругата¹⁾. Отъ Ивануме до Нобежи она большею частью совпадаетъ съ третьимъ продольнымъ путемъ. Поэтому къ этой части дороги относится все сказанное о третьемъ продольномъ пути; но слѣдуетъ добавить, что, кромѣ окрестностей Сендая, она может подвергнуться удару и къ сѣверу отъ Хатшиноэ. Отъ Нобежи рельсовый путь поворачиваетъ на Аомори, а затѣмъ къ югу на Икаригасеки-Цуругата, гдѣ пока и оканчивается.

Далѣе дорога продолжается постройкой въ направленіи на Акита и затѣмъ вдоль второго продольнаго пути на Ионезаву.

По окончаніи строящейся дороги, вокругъ Сѣвернаго Хондо будетъ имѣться непрерывный рельсовый путь, которымъ японцы могутъ воспользоваться для передвиженія войскъ къ важнѣйшимъ участкамъ побережья или для сосредоточенія ихъ съ цѣлью посадки на суда къ югу и сѣверу.

7) Важнѣйшіе населенные пункты.

*Сендай*²⁾ (83325 жит.) представляетъ политическій и экономическій центръ С. Хондо, съ значительнымъ гарнизономъ. Своимъ значеніемъ городъ обязанъ выгодному географическому положенію, на путяхъ изъ столицы къ сѣверной окраинѣ, близъ берега обширнаго залива съ достаточными удобствами для каботажнаго плаванья; портомъ его служитъ городокъ Шюгама, съ 3.500 жит.

Аомори въ заливѣ Рикуюэо (съ 28029 жит. и портомъ), къ которому сходятся всѣ пути, идущіе по оси острова. Портовый городъ этотъ представляетъ единственное дебуше для произведеній Сѣвернаго Хондо, черезъ него также происходятъ сношенія съ Хакодате.

Военный портъ *Оимато* въ томъ же заливѣ, съ незначительнымъ населеніемъ.

На берегу Японскаго моря: городъ Ноширо, 9150 жит.; портовый городъ Акита, ведущій значительную торговлю рисомъ и шелкомъ (29—31 тыс. жит.); портъ Саката, съ 21937 жит., и близъ него городъ Цуругаока, съ 20 тыс. жит.

¹⁾ По послѣднимъ свѣдѣніямъ участокъ Икаригасеки—Цуругата открытъ для движенія въ 1902 г.

²⁾ „Murray's Handbook“, изд. 1901 г., стр. 498.

На восточномъ берегу: Хатшиное (9.500 жит.) съ портомъ для джонокъ; Міяко, Ямада, небольшіе города у хорошихъ якорныхъ стоянокъ; Ишиномаки—въ устьѣ Китакамигавы.

Внутри страны—узлы путей:—Хиросаки (35 т. жит.), Моріока (32 т. жит.), Ямагата (35 т. жит.) и Іонезава (30 т. жит.), изъ которыхъ особое военное значеніе имѣетъ *Моріока*, по своему центральному положенію.

Заключеніе. Сѣверный Хондо, при сравнительно мало развитой береговой линіи, не представляетъ достаточнаго числа хорошихъ якорныхъ стоянокъ, его берега мало удобны для плаванія. Прибрежная полоса на большей части протяженія и именно тамъ, гдѣ стоянки удобны (на востокъ, сѣвернѣе Сендая), не заключаетъ важныхъ населенныхъ пунктовъ. Внутренность страны также сравнительно мало населена и не имѣетъ крупныхъ центровъ, ради которыхъ возможно было-бы предпринять десантныя операціи въ эту часть острова. Единственные пункты, захваты которыхъ могутъ принести выгоды, это Аомори и Сендай. Высадка же въ предѣлахъ С. Хондо, съ цѣлью дальнѣйшаго движенія къ центру страны, представитъ затрудненія вслѣдствіе большихъ разстояній, которыя придется пройти, хотя имѣющіеся продольные пути и будутъ этому способствовать. Рельефъ С. Хондо не будетъ особенно затруднять войска, если они будутъ двигаться только не зимой и не черезъ Средній Хребетъ.

Средній Хондо.

1) Поверхность.

Устройство поверхности Средняго Хондо значительно сложнѣе, чѣмъ остальныхъ частей этого острова. Возвышенности, направляясь, какъ по оси острова, (съ сѣверо-востока на юго-западъ) такъ и по меридіану, и переплетаясь между собой огрогами, придають странѣ крайне гористый характеръ, но въ тоже время оставляютъ и значительныя равнинныя пространства¹⁾, а именно:

1) равнину Кванто, по теченію рѣкъ Накагавы (с. в. ея граница), Тонегавы, Сумидагавы, Баньюгавы (ю. з. граница), на югѣ-востокѣ прилегающую къ океану и Токиоскому заливу, на с.-западѣ оканчивающуюся на линіи Хондзо-Курохане;

2) равнину Овари, по нижнему теченію рѣки Кизо, окружающую заливъ Овари съ сѣвера;

3) равнину нижней Шинаногавы (по берегу Японскаго моря), границы которой можно опредѣлить такъ: съ запада меридіанъ города Нагаока, съ ю.-в. линія Нагаока-Шибата.

4) Наконецъ, по сѣверному берегу Идзуми-нада, равнину Осака.

¹⁾ Цитир. Weip, ч. 1, стр. 67.

Кванто, съ площадью около 15.000 кв. вер., мѣстами всхолмленной, представляетъ наибольшую равнину Японіи. Сама по себѣ плодородная и густо населенная она занимаетъ центральное положеніе по отношенію ко всему Хондо и заключаетъ столицу имперіи. Открывая къ сторонѣ океана, съ сѣвера и запада она защищена горами. Горы эти теченіемъ рѣкъ, по долинамъ которыхъ проходятъ главнѣйшіе подступы къ Кванто, могутъ быть раздѣлены на слѣдующія группы: а) Центральная (по отношенію ко всему Хондо) возвышенность, между Абукумагавой и Шинаногавай; б) между Абукумагавой и Тихимъ океаномъ; в) между верхней Тамагавой и Кизогавой.

Къ западу отъ Кизогавы и Шинаногавы тянутся новые ряды горъ, преимущественно по меридіану.

а) *Центральная возвышенность Хондо*. Начиная отъ горы Итоюяма (въ 60 вер. къ востоку отъ Ніигаты), гдѣ къ центральной возвышенности примыкаютъ отдѣльные горные массивы, названные выше „Западною цѣпью Сѣвернаго Хондо“, и до вулкана Асама-яма, близъ города Коморо, на протяженіи почти 200 вер. тянется западная граница центральной возвышенности, образуемая двумя хребтами, связываемыми массивомъ Комага-таке. Направленіе перваго хребта опредѣляется слѣдующими вулканическими вершинами: *Итою-яма* (8.200 ф.), далѣе *Кимень-санъ*, *Отори-таке*, *Комага-таке*; втораго, южнаго продолженія главнаго водораздѣльнаго, вершинами *Микуни* и *Асама-яма* (8.280); крайнія вершины самыя высокія¹⁾. Судя по высотѣ переваловъ, среднее возвышеніе хребтовъ надъ уровнемъ моря около 4.000 ф. Склоны ихъ на западъ доходятъ почти до рѣки Шинано; на востокъ они спускаются на плато Айдзу-Тайра и въ котловину верхней Тонегавы. Первый хребетъ прорывается рѣкой Аканогавой, по долину которой идетъ дорога Вакамацу-Ніигата. Въ южной части, по обѣ стороны горы Микуни-яма, находятся два прохода: Шимитзугое, обыкновенно въ теченіе полугода заваленный снѣгами, и Микуни-тоге (4.340 ф.); по нимъ слѣдуютъ 2 вѣтви дороги Ніигата-Муикаймаши-Токио. По долину Аканогавы строится желѣзная дорога; черезъ проходъ Шимидзугое проектируется также провести рельсовый путь.

Восточную границу центральной возвышенности составляетъ хребетъ, который служитъ продолженіемъ главнаго водораздѣла С. Хондо и, отдѣляясь отъ послѣдняго проходомъ Итайя (на пути Іонезава-Фукушима), начинается горою *Адзума*. Онъ тянется на 90 вер. въ ю.-з.

¹⁾ Итоюяма уже съ середины октября покрывается глубокимъ снѣгомъ. (Rein, т. I, стр. 84). Асама-яма, дѣйствующій вулканъ, 8.280 ф. высотой, возвышается надъ равниной на 5.500 ф. Восхожденіе Weston'a на Асаму (въ концѣ лѣта) показало, что склоны горы имѣютъ слѣдующій характеръ: два часа путь шелъ лугомъ, далѣе до высоты 6.000 ф. лѣсомъ, надъ которымъ вздымался почти лишенный растительности конусъ вулкана; все восхожденіе продолжалось 4 часа, а весь 10 верстный переходъ между двумя селеніями, расположенными у подошвъ противоположныхъ скатовъ, потребовало 8-10 час. времени. (Weston, цитир. соч., стр. 6—9). Цифры эти свидѣлствуютъ о доступности одной изъ самыхъ высокихъ горъ хребта.

направленіи черезъ вершины Назуно-яма (6.270 ф.) и *Аракай-таке* параллельно теченію Абукумагавы. Восточные склоны хребта имѣютъ около 10 верстъ протяженія.

Отъ Аракай-таке хребетъ поворачиваетъ въ западу и сливается у Комага-таке съ обоими хребтами, составляющими западную границу. Среди вершинъ этой послѣдней части болѣе замѣчательна, какъ узелъ, *Акаясу-яма*. Кромѣ названнаго выше прохода Итайи черезъ хребетъ ведутъ проходы Сейшидо-тоге (3.260 ф.) и Сана-тоге (3.070 ф.) на путяхъ Ніигата-Вакамацу-Уцуномія-Токио¹⁾.

Южнымъ продолженіемъ Восточнаго хребта является горный массивъ *Никко*, съ вершиной Нантай-санъ (8.330 ф.)²⁾, всего въ 140 вер. къ сѣверу отъ Токио, ограниченный съ востока верховьемъ Кинугавы, а съ запада котловиной озера Юмато (5.020 фут.). Восточнѣе массива Никко, на лѣвомъ берегу верхней Кинугавы вздымается массивъ *Такагора-яма* (5.950 фут.).

Западнѣе, за котловиной названнаго озера, отъ горы Акаясу-ямы тянется верстъ на 50—60 хребетъ *Ашіо*, почти по меридіану, съ вершиной Ширанеяма (8.595 фут.). У прохода Ашіо онъ понижается; одна вѣтвь въ видѣ холмовъ идетъ на Ашикаи въ равнинѣ Кванто, а другая, повыше, на Изесаки.

Къ ю.-в. отъ перевала Ашіо тянутся до рѣки Тонегавы верстъ на 35 горы *Акаги*, съ вершиной Окуробо (6.490 фут.). По другую сторону Тонегавы, до вулкана Асама, тянутся горы *Харуна-яма*, до 4.920 фут. высотой. Вдоль долины Тонегавы, между этихъ горъ, проходитъ дорога Ніигата-Нумата-Токио.

Слѣдовательно, горы, составляющія восточную грань Центральной возвышенности Хондо, сходятся сначала съ Западнымъ хребтомъ въ узлѣ Асама; затѣмъ соединяются съ нимъ вторично, какъ мы видѣли, у Комага-таке. Такимъ образомъ отдѣляется сравнительно малодоступная котловина верхней Тонегавы отъ остальной, большей части центральной возвышенности, представляющей плато, и называемой Айдзу-Тайра.

Возвышенное *плато Айдзу-Тайра* составляетъ бассейнъ озера Инаваширо (1.660 фут. надъ уровнемъ моря) и на сѣверѣ замыкается хребтомъ *Итойо-яма—Адзума*, протяженіемъ около 60 верстъ по параллели, и шириной около 10 верстъ, съ проходомъ Хихари (3.015 ф.) на дорогѣ Вакамацу-Тонезава. Плато Айдзу такимъ образомъ закрыто со всѣхъ сторонъ и сообщается съ остальнымъ Хондо по немногимъ путямъ, исходящимъ отъ Вакамацу, а именно: по долинѣ Аканогавы съ западомъ; черезъ проходы Сейшидо и Сана-тоге—съ востокомъ; съ

¹⁾ Здѣсь перечисляются только проходы, служащіе для колеснаго движенія, но кромѣ того всюду имѣется достаточно количество пѣшеходныхъ тропъ.

²⁾ Одной изъ священныхъ горъ Японіи, на которой находится могила сіюгуна Іейясу, предметъ многочисленныхъ паломничествъ. Мѣстность лѣсная и дикая. Bousquet, „Le Japon de nos jours“, т. I, стр. 214.

сѣверомъ черезъ проходъ Хихари и, наконецъ, съ котловиной верхней Тонегавы дорогой Вакамацу-Нумата, переваливающей черезъ горы къ западу отъ Акаясу-ямы. Плато мѣстами всхолмлено; высшею точкою является вулканъ *Бандай-санъ* (6.070 ф.), высящійся надъ сѣвернымъ берегомъ озера Инаваширо. Плато Айдзу-Тайра отличается плодородной почвой и густымъ населеніемъ.

Центральная возвышенность Хондо лежитъ на путяхъ отъ Японскаго моря въ равнину Кванто и является серьезнымъ препятствіемъ для движенія войскъ въ направленіи Нигата-Токіо, особенно зимой, когда склоны горъ покрываются снѣгомъ. Въмѣстѣ съ тѣмъ центральная возвышенность суживаетъ пространство, по которому производится сообщеніе въ направленіи оси острова, и командуетъ надъ путями Сендай-Фукушима-Такасаки-Коморо и Нигата-Нагаока-Коморо. Въ случаѣ операцій въ Среднемъ Хондо, японская армія, отброшенная отъ береговъ, можетъ воспользоваться плато Айдзу-Тайра, какъ редюнтомъ.

б) Между Абукумагавой и Тихимъ океаномъ горы, въ видѣ рядовъ высокихъ холмовъ, тянутся съ сѣвера на югъ, понижаясь въ обоихъ направленіяхъ ¹⁾. Благодаря меридіональному направленію, высоты эти значительно затрудняютъ сообщеніе между долиной Абукумагавы и береговой дорогой; на всемъ ихъ протяженіи можно назвать лишь два хорошихъ пути: 1) Фукушима—Накамура. и 2) Кориама—проходъ Михару-Тайра. Такимъ образомъ значеніе этихъ горъ разобщающее—при операціяхъ въ направленіи Сендай—Токіо. Высадка значительныхъ силъ на участкѣ побережья, соответствующемъ району этихъ горъ, неудобна (см. стр. 73). Между южной границей этихъ высотъ, рѣкою Кужикавой, и верхней Накагавой, стѣсняя долину у Ширававы, тянется неширокій хребетъ средней высоты. Хребетъ этотъ продолжается къ югу за Накагаву въ видѣ узкаго горнаго массива *Цукубо-санъ* (высотой до 4.920 фут.).

в) Горы между рѣками Тамагавой и Кизогавой ограничиваютъ въ западу равнину Кванто и представляютъ сложную систему. Онѣ связываются съ центральной возвышенностью хребтомъ, начинающимся нѣсколько восточнѣ Асамы и идущимъ на югъ до Кимбу-сана и Кобуши-ямы, гдѣ онъ входитъ въ связь съ горами разсматриваемаго района. Лѣсистый хребетъ этотъ (который можно было бы назвать *Асама-Кобуши*) ²⁾, съ запада ограничивается верховьями Чикумигавы; на востокъ холмообразные отроги его раздѣляютъ долины притоковъ Тоне и Сумидавы; наиболѣе значительный идетъ на Хондзо. Въ сѣверной части его вздымается массивъ Мюги-санъ съ скалистыми вершинами и кру-

¹⁾ Высоты эти называются иногда Абукума (по рѣкѣ, ихъ омывающей).

²⁾ Въ японскихъ учебныхъ атласахъ хребетъ этотъ и горные отроги, проходящіе въ этихъ предѣлахъ, называются общимъ именемъ Кванто-санъ-мяке.

тymi скатами (3.800 фут.¹), къ сѣверу отъ котораго находится проходъ *Усуи* (4.050 фут.), коимъ проходятъ колесный и рельсовый пути изъ Кванто въ долину Шинаногавы.

Отъ узла Кобуши-яма тянется въ направленіи на с.-з. высвій хребетъ съ вулканическими вершинами: *Кимбу-санъ* (8.280 фут.), по которой онъ и можетъ быть названъ), *Яцуго-таке* (9.940 фут.), *Татешима* (8.530 фут.). Хребетъ заканчивается у рѣки Вадакавы проходомъ Вада (5.412 фут., зимою подъ глубокимъ снѣгомъ), по которому слѣдуетъ дорога Токио—Киото.

Хребетъ *Кимбу-санъ* служитъ основаніемъ, отъ котораго отходятъ къ океану 4 параллельныя горныя цѣпи: 1) Западный *Комага-таке*, 2) Восточный *Комага-таке*, 3) горы *Буко-санъ-Фудзи* и 4) горы *Идзу*.

*Западный Комага-таке*²) начинается между Сайгавой и Чикумигавой и, примыкая къ хребту *Кимбу-санъ* у прохода Вада, огибаетъ озеро Сува и тянется между Кизогавой и Тенриугавой къ заливу Овари, не доходя котораго теряется въ равнинѣ. Высшія точки его—*Комага-таке* (8.530 фут.) и *Епа-санъ* (6.560 фут.), представляющая южную оконечность высокой части хребта. Два прохода: *Сюджири*, на пути *Кофу*—долина Сайгавы, и *Торри-тоге*, на пути *Кофу-Гифу*, оба съ колесными дорогами, лежатъ въ его сѣверной части, близъ котловины горнаго озера Сува.

Отъ *Яцуго-таке*, по лѣвому берегу рѣки Тенриу и круто къ ней спускаясь, тянется *Восточный Комага-таке*³), съ вершинами *Комага-таке* (8.930 фут.), *Аракая-таке* и *Тояма*. Отъ послѣдней хребетъ развѣтвляется и понижается. Южную вѣтвь переваливаетъ береговая дорога Токио-Осака по невысокому проходу *Канайя*. Западная (*Авакадзура-таке*) пересѣкаетъ Тенриугаву, образуя пороги, и теряется на правомъ ея берегу. Восточная вѣтвь направляется къ средней *Фуэикавѣ*.

Цѣпь *Буко-санъ-Фудзи* тянется по лѣвому берегу рѣки *Фуэикава*, образуя своими отрогами пороги на этой рѣкѣ, на сѣверо-востокъ до горы *Буко-санъ*. Высокій въ своей средней части, гдѣ лежатъ проходы *Мисака* (5.126 фут.) и *Сасаго* (3.489)⁴), хребетъ этотъ понижается сѣвернѣе *Кобуши-яма* и вновь повышается у своей конечной точки, горы *Буко-санъ* (4.631 фут.).

Наконецъ, еще вѣтвь, назовемъ ее горами *Идзу*, отходить отъ этого хребта сѣвернѣе прохода *Сасаго* и, постепенно повышаясь къ югу, достигаетъ наибольшаго превышенія надъ уровнемъ моря близъ города *Хавоне*, гдѣ, по проходу того же имени (2.804 фут.), ее пересѣкаетъ

¹) „Murray's Handbook“, стр. 180.

²) 1.280 метровъ по цитир. Villaret, „Dai-Nippon“, стр. 218.

³) Названіе дано Рейномъ по главнымъ вершинамъ. „Комага-таке“—вообще часто встрѣчающееся названіе среди японскихъ горъ. Въ японскихъ учебныхъ атласахъ его называютъ горами *Кизо*, а Восточный *Комага-таке*—*Акаши*.

⁴) По Рейну; по Villaret-же, 1.500 м.

береговая колесная дорога Токаидо. Развѣтвленія этихъ горъ, съ вершинами отъ 3.000—4.260 фут., заполняютъ полуостровъ Идзу.

Къ западу отъ этой вѣтви высится знаменитый вулканъ *Фудзи-санъ* или Фудзи-яма, въ видѣ отдѣльнаго, совершенно правильнаго конуса¹⁾, съ діаметромъ основанія въ 25 вер. и высотой 13.438 фут. Вокругъ его подошвы, образуя какъ бы траншею, лежитъ рядъ мелкихъ озеръ.

Къ востоку отъ горъ Идзу высится горный массивъ *Олма* (4.346 ф.). Такимъ образомъ горы между Тенриу и Баньюгавой представляютъ довольно сложное сплетеніе и преграждаютъ подступы къ Кванто съ запада, изъ долины Кизогавы.

Изъ сдѣланнаго описанія горъ, прилегающихъ къ равнинѣ Кванто, видно, что онѣ окружаютъ эту равнину со всѣхъ сторонъ, оставляя лишь нѣсколько проходовъ, доступныхъ для колеснаго движенія. Стратегическое значеніе проходовъ, черезъ которые слѣдуютъ главные пути къ столицѣ, такъ называемые „до“, Хаконе на Токаидо, Сасаго на Кошьюкайдо, Усуи—на Накасендо, Микуни-тоге—на Ечиюкайдо, Санно-тоге—на Айдзюкайдо, Ширакава—на Опьюкайдо, признавалось уже во время сіогуновъ изъ дома Токугавы, непосредственное владѣніе которыхъ составляло Кванто, и они охранялись особыми отрядами войскъ²⁾.

Чтобы покончить съ этой частью Средняго Хондо, скажемъ нѣсколько словъ о равнинѣ *Кванто*. Равнина склоняется, въ общемъ, на ю.-з., и въ низовьяхъ Тонегавы имѣетъ всего 70 фут. превышенія надъ уровнемъ моря. Горные отроги вступаютъ въ нее на с.-з. (упомянутыя уже вѣтви горъ Ашіо, отроги соединительнаго хребта Асама-Кобуши и Буэосанъ), образуя между Хондзо и Изесаки проходъ въ 12 верстъ шириною, которымъ слѣдуютъ: 1 желѣзнодорожный путь, 3 колесныхъ и 2 водныхъ (рукава Тонегавы). Съ сѣверо-востока въ равнину входитъ горный массивъ *Цукубо-санъ*.

Наконецъ, на югѣ полуостровъ Миура-Гори покрытъ холмами на всемъ своемъ протяженіи, а полуостровъ Кадзуза въ южной своей части пересѣченъ хребтомъ, идущимъ по параллели, съ вершинами *Кино-санъ* (1.476 ф.) и *Кіосуми-яма* и отрогами въ обѣ стороны. Окружающія равнину горы даютъ истоки многочисленнымъ рѣкамъ, поэтому долина обильно орошена на большей части своего протяженія, густо населена и воздѣлана³⁾. Берега рѣкъ поросли бамбукомъ, за которымъ слѣдуютъ рисовыя поля и деревни до самыхъ горъ. Въ юго-восточной части встрѣчаются луга съ кустарникомъ (хара). Въ общемъ равнина сильно пересѣчена и особенно близъ столицы.

¹⁾ Конусообразная гора, постоянный сюжетъ японскихъ пейзажей, и есть изображеніе Фудзи-ямы.

²⁾ Villaret. „Dai-Nippon“, стр. 293. При десантныхъ операціяхъ важнѣйшее значеніе будетъ принадлежать Хаконе, лежащему на Токаидо, вблизи морскаго берега.

³⁾ „Воздѣлана, какъ садъ“, по выраженію Rein'a, т. II, стр. 28.

3) Горы къ западу отъ линіи Шинано-Кизогава: а) Между Сайгавой и Кизогавой съ одной стороны, Джинцугавой и Хидогавой съ другой, тянется отъ береговъ Японскаго моря на ю.-ю.-з., на протяженіи около 200 вер., хребетъ, называемый *Японскими Снговыми горами*, *Японскими Альпами* или горами Хида. Это самыя могучія, дикія и неприступныя изъ японскихъ горъ. Высшія точки хребта: гора Татейама на сѣверѣ (9.250 ф.), Норикура-таке, Онтаке (9.850 ф.), отдѣленная отъ предыдущей глубокой сѣдловиной, и еще около шести вулканическихъ вершинъ. Къ югу отъ Онтаке вершины не превосходятъ 5.250 фут., къ слиянію же Хидогавы и Кизогавы хребетъ понижается до 3.000—4.000 фут. и даже 1.500 фут. До поздняго лѣта на гребнѣ Татейама-Норикура всегда держится снѣгъ. Въ нѣкоторыхъ разсѣлинахъ снѣгъ никогда не таетъ¹⁾. Склоны хребта ниспадаютъ круто къ сѣверу, гдѣ отроги его обрываются въ море; также круты и восточные скаты; западные же болѣе пологи. Обширныя хвойныя и лиственныя лѣса растутъ по горамъ; въ особенности богатъ растительностью восточный склонъ; на немъ также выше всего подымается предѣлъ пашень, а именно до 5.000 ф. Изрѣдка лѣсная чаща расположена на моховой почвѣ и можетъ затруднить движеніе на небольшомъ протяженіи.

Хребетъ этотъ представляетъ слѣдующіе проходы: Хариноки, къ югу отъ Татейама, на дорогѣ Тойяма-Омаши, высокой (7870 ф.) и неудобной для колеснаго движенія; проходъ Токуба (7000 ф.) на пути Тойяма-Мацумото; Або (6400 ф. выс. и 40 в. длиной), на пути Токаяма-Мацумото²⁾. Проходъ Номуджи къ югу отъ Норикура, значительно болѣе низкій и по которому проходитъ дорога Токио-Таваяма, единственный хорошій путь черезъ горы. Японскія Альпы не представляютъ такихъ трудностей для подъема, какъ одноименныя горы Европы³⁾; тѣмъ не менѣе онѣ являются весьма серьезной преградой для войскъ на путяхъ съ запада или востока, обходимой лишь по береговымъ дорогамъ.

Значеніе горъ Хида, какъ преграды, усиливается еще тѣмъ обстоятельствомъ, что на с.-в. отъ Татейамы, между моремъ и рѣкой Шинано, тянется продолженіе хребта, заканчивающееся близъ Нагаока. Западная часть этой вѣтви съ вершиной Якеяма, 8000 ф., носитъ такой же характеръ, какъ и главный хребетъ Японскихъ Альпъ; восточная ниже и проходимѣе. Черезъ проходъ Ноджири (2310 ф.) проложены колесная и желѣзная дороги на Наоцу.

¹⁾ Weston (Штир. „Japanese Alps“, стр. 28), переходя въ іюль мѣсяцѣ черезъ центральный участ. Японскихъ Альпъ, встрѣтилъ такой снѣгъ въ долинахъ на высотѣ 6.900 фут. Рейнгъ свидѣтельствуетъ о томъ же (томъ 1-й, стр. 83).

²⁾ Weston, стр. 82—89. Оба послѣдніе прохода представляютъ тропы, проложенныя среди лѣса и крутыхъ скалъ.

³⁾ Для одиночныхъ людей, по крайней мѣрѣ. „Кирка и веревка совершенно излишни при подъемѣ на Японскія Альпы; но хорошо имѣть крѣпкую альпійскую палку“. Weston, 322 стр.

Горы *Ното-Ямато*¹⁾. Къ западу отъ Снѣговыхъ горъ и параллельно имъ тянутся двѣ горныя цѣпи, начинающіяся высотами полуострова Ното (до 2000 ф. высоты). Восточная изъ нихъ, съ вершиной Хаку-санъ (8930 ф.), далеко видимой съ Японскаго моря, оканчивается близъ Гифу; западная, сплетаясь съ восточной близъ Хакусана, сливается за линіей Нара-Цу съ горами южной части полуострова Ямато и ограничивается съ востока въ средней своей части котловину оз. Бива. Вѣтъ эта ниже восточной и не носитъ характера непрерывной цѣпи. Горы Ното-Ямато сильно развѣтвляются, весьма лѣсисты, но не представляютъ вообще серьезнаго препятствія въ виду своей доступности²⁾.

Главные *пути, перестыкающіе горы Ното-Ямато*, слѣдующіе:

- 1) Береговая дорога Каназава-Нанао-Такаока, вдоль которой будетъ проложенъ рельсовый путь.
- 2) Фукуи-Явата-Секи.
- 3) Нагахاما-Гифу (колесная и желѣзная дороги рядомъ), черезъ проходъ Фужики.
- 4) Оцу-Юкбайчи.
- 5) Желѣзная дорога (черезъ Уено), и колесный путь на Кіото, слѣдующій по проходу Судзука.

Перпендикулярно къ горамъ Ното, заполняя перешеекъ между озеромъ Бива и заливомъ Вакаса, тянется невысокій, но крутой хребетъ, назовемъ его *Бива*, съ небольшимъ числомъ проходовъ, а именно: 1) на пути Нагахاما-Цуруга, гдѣ рядомъ туннелей проходитъ желѣзная дорога; 2) на пути Имадзу-Цуруга и Имадзу-Обама. Вершины этого хребта не превышаютъ 3930—5900 ф.

Горы южной части полуострова Ямато начинаются цѣпью, съ вершинами *Нунаки-яма—Таки-яма*, тянущейся по параллели отъ пролива Идзуми до города Ямада, по южную сторону которой полуостровъ заполненъ сложной сѣтью горныхъ отроговъ, не превышающихъ 3940 ф., и въ связи съ многочисленными рѣчными долинами, придающихъ этой выдающейся части Хондо крайне пересѣченный характеръ.

2) Рѣки и озера Средняго Хондо.

а) Рѣки, впадающія въ Японское море.

Рѣка *Аканобава* вытекаетъ изъ озера Инаваширо (на плато Айдзу-Тайра) и течетъ на з.-с.-з. Общая длина теченія около 150 вер., при ширинѣ въ устьѣ около 100 с. Въ верхнемъ теченіи она представляетъ стремнину и орошаетъ плато Айдзу-Тайра своими многочисленными притоками. Изъ послѣднихъ особенно значительны: Цурумагава, по долину которой проходитъ дорога отъ Вакамацу на Уцуномія, и

¹⁾ Названы такъ по полуостровамъ, служащимъ ихъ оконечностями; въ дѣйствительности общаго названія не имѣютъ.

²⁾ Villaret, „Dai-Nippon“, стр. 210.

Тадамягава, текущая у подножія хребта, составляющаго западную границу Айдзу-Тайра. Въ нижнемъ теченіи рѣка не принимаетъ значительныхъ притоковъ. Мостъ (свайный) перекинутъ черезъ Аканогаву на береговой дорогѣ. Выше имѣются плавучіе мосты (лавы)¹⁾. Долина рѣки, весьма пересѣченная, на послѣднихъ 30 верстахъ почти сливается съ долиной Шинаногавы, отъ которой ее отдѣляетъ всего десятиверстный промежутокъ. Между обѣими рѣками проходитъ соединительный каналъ. Рѣка судоходна для лодокъ версть на 50 отъ устья²⁾. По долину Аканогавы проходитъ грунтовая, малоудобная дорога и будетъ проведена желѣзная.

Шинаногава принадлежитъ къ числу такъ называемыхъ „Трехъ великихъ рѣкъ“ Японіи— „Сандайка“, (Шинано, Тоне и Кизогавы)³⁾. Протяженіе ея теченія не менѣе 260 вер. Шинаногава вытекаетъ изъ горнаго массива Кимбу-санъ и течетъ сначала подъ именемъ *Чикумагавы* на с. з., затѣмъ близъ города Мацуширо измѣняетъ это направленіе на почти параллельное берегу. У Нигаты, устье ея, разливаясь среди прибрежныхъ песковъ, преграждается баромъ 6-ти футовой глубины. На протяженіи первыхъ 60 вер. вверхъ по теченію ширина рѣки измѣняется отъ 600—150 саженой, а глубина отъ 3—20 ф., берега не высоки. Дно рѣки здѣсь постоянно заносится пескомъ, приносимымъ горными потоками. Въ верхнемъ теченіи рѣка проходитъ лѣсомъ, иногда полями, и дно имѣетъ твердое, прорытое въ вулканическихъ породахъ.

Долина вообще не широка и только близъ Мацуширо начинаетъ расширяться, обращаясь въ населенную равнину, называемую Такитани. Близъ моря, ниже Санжо, долина Шинаногавы сливается съ долинами ея притоковъ и Аканогавы. Переправы имѣются—желѣзнодорожная у Муре и близъ Нагаока, и деревянный мостъ на грунтовой дорогѣ, верстахъ въ 6 выше Нигаты⁴⁾.

Важнѣйшіе притоки Шинаногавы: это *Вадагава*, вытекающая изъ горъ близъ озера Сува и служащая своей долиной для сообщенія (хотя и неудобнаго) съ бассейномъ Тенригавы. Затѣмъ *Сайгава*, текущая въ стѣсненной горами долину. Рѣка эта многоводна и считается иногда за дѣйствительное начало Шинаногавы. Въ истокахъ ея лежитъ проходъ Торри-тоге, ведущій въ долину верхней Кизогавы.

Всѣ остальные притоки представляютъ горные потоки. Въ дождливое время сносимые съ горъ осадки увеличиваютъ количество въ нихъ воды вдвое.

По долинамъ Сайгавы и Шинано (отъ Коморо) проходятъ колесные пути на Нигату.

¹⁾ Bird, „Unbeaten Tracks in Japan“, стр. 125.

²⁾ Villaret, стр. 248.

³⁾ Rein, I, стр., 104.

⁴⁾ Это то, что извѣстно; но и выше Нагаока, повидимому, есть еще деревянные мосты.

Желѣзная дорога отъ Токио на Йонехаму и Нингату проходитъ по правому берегу Шинано, между Коморо, Нагано и Муре, гдѣ переходитъ на лѣвый берегъ (сворачивая на Наоецу); затѣмъ она вновь подходитъ къ рѣкѣ близъ Нагаока, переходитъ ее и слѣдуетъ правымъ берегомъ на Нингату.

Важнѣйшіе пункты по рѣкѣ: Мацумото, Коморо, Мацуширо, Нагаока, Санжо и Нингата.

Шинаногава представляетъ весьма важную артерію, орошаетъ обширный бассейнъ и, въ связи съ рѣками Тонегавой и Кизогавой, о которыхъ будетъ сказано ниже, имѣетъ большое значеніе, открывая своей долиной сообщеніе между противоположными берегами Хондо въ наиболѣе широкой и гористой его части. Въ нижнемъ теченіи, благодаря своимъ размѣрамъ и направленію, Шинано будетъ имѣть также значеніе преграды при наступленіи отъ Наоецу-Нингаты въ равнину Кванто, операціи, впрочемъ, мало вѣроятной.

Рѣка *Аракава* (Севигава) начинается въ горахъ въ сѣверу отъ Нагано, размѣры ея не велики; но черезъ проходъ Ноджири въ ея истокахъ дебушируютъ желѣзная и колесныя дороги изъ долины Шинано къ Наоецу.

Рѣка *Джинцугава* (назв. въ верховьяхъ Міагава), течетъ почти по меридіану, сопровождаемая колесной дорогой отъ Такаямы, мимо значительнаго торговаго города Тойямы, въ заливъ Тойяма. Длина теченія ея около 90—100 вер. Джинцугава своей долиной служитъ для сообщенія съ долиной Кизогавы, впадающей въ океанъ. Параллельно ей, всего въ 20 вер. къ западу, течетъ р. Имидзугава, у устья которой торговый портъ Фуѣѣки.

Обѣ рѣки усиливаютъ препятствіе, представляемое здѣсь горами движенію по параллели.

б) Рѣки, впадающія въ Тихій океанъ.

Рѣка *Абукумагава* (150—160 вер.) вытекаетъ изъ горъ въ сѣверо-западу отъ города Ширакавы и отъ этого послѣдняго пункта принимаетъ направленіе на сѣверъ, котораго и придерживается на большей части своего теченія. Самое устье ея, 200 с. шириной¹⁾, находится въ 30 вер. къ югу отъ Сендая. Отъ Нихонмацу рѣка дѣлается судоходной. Долина рѣки не широка, притоки малы и орошаемая площадь сравнительно невелика, но плодородна и хорошо воздѣлана. Колесная дорога отъ Токио на Уцуномія-Сендай и желѣзная дорога Токио-Сендай пролегаютъ по ея долинѣ. Желѣзнодорожная линія Токио-Мито-Ивануме (Сендай) переходитъ черезъ рѣку близъ устья.

Изъ сказаннаго видно значеніе Абукумагавы для сношеній Сѣвернаго и Средняго Хондо. Главнѣйшіе пункты на рѣкѣ: Нихонмацу, Фукушима и желѣзнодорожный узелъ Ивануме (Иванума).

¹⁾ По справочн. японск. изданію „Тойо-Никке“.

Рѣка *Накагава* течетъ въ направленіи противоположномъ предыдущей; верховья обѣихъ рѣкъ близко подходятъ другъ къ другу. Близъ ея впаденія въ океанъ находится городъ Мито, желѣзнодорожный узелъ, а въ устьѣ—города Исонагама и Минато. Длина течения около 120 вер. Среди притоковъ ея имѣютъ значеніе правые Хокигава и Курогава. По долину верхней Хокигавы идетъ колесный путь, соединяющій черезъ проходъ Сана-тоге бассейны верхней Аваногавы и Кинугавы, впадающей въ Тонегаву. Колесный и рельсовый пути Токио-Уцуномія-Ширакава-Сендай пересекаются этими 3 рѣками, хотя и не всегда многоводными, но съ высокими, крутыми командующими южными берегами¹⁾. Такимъ образомъ рѣки эти могутъ представить рядъ позицій на пути противника, наступающаго съ сѣвера въ Токио.

Рѣка *Тонегава*, около 250 вер. длиной, вытекаетъ изъ горы Наканодаке²⁾ въ центральной возвышенности Средняго Хондо и течетъ сначала въ южномъ направленіи, среди горъ, почти до города Маебаша, гдѣ выходитъ на равнину. Затѣмъ рѣка принимаетъ направленіе на востокъ и течетъ такъ до города Кога, откуда поворачиваетъ на ю.-в.; въ нижнемъ теченіи вновь течетъ на востокъ и впадаетъ въ океанъ у города Чоши. Отъ Маебаша рѣка, орошая равнину Кванто, протекаетъ въ низкихъ берегахъ, поросшихъ бамбукомъ, среди рисовыхъ полей. Въ низовьяхъ теченіе ея сопровождается обширными кустарниками и лугами на глинистой почвѣ, не поддающейся земледѣльческой культурѣ. У самаго устья и къ сѣверу отъ него тянутся пески наноснаго происхожденія. Устье преграждено баромъ, что позволяетъ только плоскодоннымъ джонкамъ подниматься вверхъ по рѣкѣ, которая считается судоходной отъ города Кога. Ширина рѣки близъ этого послѣдняго пункта около 200 саж., въ устьѣ 450 саж., постоянныхъ бродовъ въ среднемъ и нижнемъ теченіи нѣтъ³⁾. Три желѣзнодорожныхъ моста переброшены черезъ рѣку у Маебаша, Курогаши (близъ Кога) и Кашива. На обыкновенныхъ дорогахъ въ верхнемъ и среднемъ теченіи, насколько извѣстно, есть мосты; въ нижнемъ теченіи есть мостъ (деревянный на сваяхъ) на т. наз. Рикузень-кайдо, на пути Токио-Ціучура; ниже его переправа производится только на судахъ.

Притоки Тонегавы, рукава рѣки и каналы, отводящіе ея воды, образуютъ весьма сложную сѣть, узелъ которой находится близъ горъ Кога. Здѣсь рѣка принимаетъ слѣва притокъ *Омойгаву*, въ которую впадаетъ рѣка Ватараси, орошающая богатый мѣдной рудой районъ (и въ свою очередь соединенная каналомъ непосредственно съ Тонегавой).

Нѣсколько сѣвернѣе истоковъ Омойгавы, отъ которыхъ онѣ отдѣлены горнымъ массивомъ Никко, лежатъ верховья *Кинугавы*. Этотъ важнѣйшій лѣвый притокъ Тонегавы, длиной около 130 вер., впадаетъ

¹⁾ Villaret, „Dai Nippon“, стр. 217.

²⁾ Rein, I, 103.

³⁾ По частнымъ свѣдѣніямъ.

въ 40 вер. ниже Кога и принимаетъ въ себя много второстепенныхъ рѣкъ. Железнодорожный мостъ переброшенъ черезъ него близъ Уджіе и другой близъ Юки; о другихъ переправахъ свѣдѣній нѣтъ.

Верхнее теченіе ея принадлежитъ горамъ, гдѣ открываетъ проходъ; нижнее имѣетъ такой же характеръ, какъ долина нижней Тонегавы.

Правые притоки Тонегавы менѣе значительны и принадлежатъ преимущественно среднему теченію, это Акаюгава, открывающая проходъ Микуни, Короцугава и Канагава.

Справа отъ Тонегавы отдѣляются два канала: 1) противъ Кога, соединяющій ее съ *Накагавой*, текущей въ заливъ Токио, и 2) нѣсколько ниже, т. наз. *Котонегава*, частью каналъ, частью канализованная рѣка, впадающая въ тотъ же заливъ въ 5 вер. къ востоку. Котонегава судоходна (по ней ходятъ мелкіе пароходы) и имѣетъ въ среднемъ до 80 саж. ширины¹⁾.

Черезъ Накагаву и Котонегаву переброшено по два железнодорожныхъ моста въ нижнемъ теченіи.

Восточнѣе Кинугавы, близъ Тонегавы, лежатъ *оэера*, соединенныя съ рѣкой мелкими протоками; большія изъ нихъ: Козумига-ура, 120 вер. въ окружности и Кита-ура, лежатъ къ сѣверу отъ рѣки; озеро Имбу лежитъ къ югу. Сѣтъ путей по Тонегавѣ и ея притокамъ весьма значительна въ предѣлахъ равнины Кванто. Система Тонегавы, какъ воднаго пути, обслуживаетъ обширный бассейнъ, равный всей площади Кванто, и, благодаря рукавамъ, соединяетъ побережье Тихаго океана съ столицей Токио, въ обходъ полуострова Кадзуза, что весьма удобно для мелкаго каботажна.

Въ военномъ отношеніи Кинугава, Омйегава, Тонегава и Котонегава представляютъ рядъ серьезныхъ преградъ для противника, наступающаго къ Токио съ сѣверо-востока или востока, хотя командуютъ въ нижнемъ теченіи лѣвые берега. При наступленіи съ востока значительная роль будетъ принадлежать и озерамъ нижняго теченія Тонегавы.

При этомъ нужно замѣтить, что названныя рѣки, многоводныя лѣтомъ и мелкующія зимой, изрыли свои долины значительными оврагами.

Важнѣйшіе пункты по Тонегавѣ и ея притокамъ слѣдующіе: Нумата, Маебаша, Такасаки, Изесаки, Хондзо, Тотобаяши, Кога, Уцуномія, Юки, Курогаши, Сокура, Цучіура, Савара и Чоши.

Сумидагава или *Тодагава*²⁾ начинается близъ горнаго массива Кобуши-яма и течетъ сначала на сѣверъ, но затѣмъ въ верстахъ въ 20 къ югу отъ Хондзо, отклоняемая холмистой грядой, поворачивается на ю.-в. и впадаетъ въ Токиоскій заливъ, орошая многочисленными каналами столицу государства. Длина теченія 140 вер. Ши-

¹⁾ Villaret. „Dai-Nippon“, стр. 222.

²⁾ „Murray's Handbook“, планъ на стр. 111.

рина рѣки 50—120 саж.; бродовъ въ нижнемъ теченіи при обыкновенномъ уровнѣ вѣтъ.¹⁾

Черезъ рѣку имѣются мосты, въ томъ числѣ нѣсколько въ столицѣ. Близъ столицы Сумидагава пересѣкается желѣзной дорогой, сопровождающей затѣмъ ея теченіе до Кумагая. Рѣка судоходна (для джонокъ) верстъ на 80 отъ устья.

Тамагава—протяженіемъ около 70 вер., шириной 50—100 саж., мелководная, течетъ въ высокихъ берегахъ. Однимъ рукавомъ (каналъ) она соединяется въ предѣлахъ столицы съ Сумидагавой, другимъ впадаетъ въ Токіоскій заливъ между Юкогамой и Токіо, пересѣкая желѣзную и колесную дороги Токаидо. Каналъ служитъ для сплава въ столицу лѣса, растущаго по ея верховьямъ.

Баньюгава длиной около 75 вер., пересѣкаетъ нижнимъ теченіемъ желѣзную и колесную дороги Токаидо и ограничиваетъ съ запада равнину Кванто.

Сакавагава, протяженіемъ около 60 вер. Вверхъ по ея правому берегу подымается желѣзная дорога Токаидо, обходя высоты Хаконе. Въ ея верховьяхъ отърывается проходъ Сасаго въ долину Фужикавы.

Баньюгава и Сакавагава обѣ впадаютъ въ заливъ Сагами.

Рѣка *Фужикава* вытекаетъ изъ массива Яцуготаве, отърывая проходы въ бассейнъ верхней Шинано. Направляясь почти по меридіану, она огибаетъ съ запада Фудзи-санъ и впадаетъ въ заливъ Суруга. Общее протяженіе ея теченія 110 вер., ширина въ самомъ устьѣ значительная²⁾. На 80 верстахъ своего теченія она сплавная и имѣетъ, въ общемъ, характеръ стремнины. Въ нижнемъ теченіи она пересѣкается колесной и желѣзной дорогами, а колесный путь на Кофу идетъ вверхъ по ея долинѣ.

Рѣка *Тенриугава* вытекаетъ изъ озера Сува (близъ истоковъ р. Сайгавы, притока Шинано), и течетъ на протяженіи 230 вер. къ югу, почти не отклоняясь отъ меридіональнаго направленія, до впаденія въ океанъ у Хамамацу. Берега рѣки круты, ширина въ самомъ устьѣ около 200 саж., теченіе быстрое. Долина Тенриу узкая, расширяется только при приближеніи къ морю. Близъ устья ее пересѣкаютъ желѣзная и колесная дороги Токаидо (последняя по деревянному мосту въ 140 саж. длиной).³⁾

Вдоль рѣки отходитъ дорога отъ Хамамацу на Хида и Мацумото; она неколесная и у Авадзюра, гдѣ переваливаетъ горы, представляетъ затрудненія для движенія. Тенриугава считается судоходной на 70 вер. вверхъ отъ устья; но въ половодье теченіе настолько сильно, что лодки не рѣшаются по ней спускаться изъ опасенія разбиться.

¹⁾ Частныя свѣдѣнія.

²⁾ По цитир. „Тойо-Никко“.

³⁾ По тому-же справ. изданію ширина рѣки въ устьѣ 8 чо=410 с., но по части свѣд. 4 чо=200 с., что сходится и съ показ. Рейна, ч. 1, стр. 189, о мостѣ на Токаидо.

Рѣка Тенриугава, благодаря такимъ своимъ свойствамъ, можетъ имѣть серьезное значеніе, какъ преграда, если испортятся переправы, находящіяся вблизи ея устья.

Кизогава (длина 190 вер.) начинается близъ истоковъ Сайгавы и Тенриугавы и течетъ сначала въ южномъ направленіи, среди сильно лѣсистыхъ горъ, стѣсняющихъ ея долину; затѣмъ, постепенно поворачивая на юго-зап., прорывается сквозь Западный Комага-таке у Наеки. Ниже этого пункта долина рѣки нѣсколько расширяется и рѣка принимаетъ западное направленіе до Казамацу, отъ котораго поворачиваетъ на югъ. Впадая въ заливъ Овари близъ г. Кувана, Кизогава образуетъ широкую дельту¹⁾. Отъ впаденія праваго притока ея, Хидогавы, рѣка течетъ по равнинѣ, изрѣзанной водами во всѣхъ направленіяхъ, хорошо воздѣланной и густо населенной.

Вдоль лѣваго берега Кизогавы слѣдуетъ колесная дорога, отклоняющаяся лишь нѣсколько у Наеки для обхода горъ. Въ нижнемъ теченіи Кизогава является серьезнымъ препятствіемъ наступающему съ запада къ Токио; въ верхнемъ—вмѣстѣ съ своими притоками—открываетъ проходы въ горахъ.

Правый притокъ ея, Хидогава, вытекаетъ изъ горъ Хида, открывая проходъ Номуджи, и течетъ по меридіану, сопровождаясь дорогой, мѣстами колесной. Слѣдующій значительный притокъ, Наэрагава, орошаетъ г. Гифу, важный узелъ путей.

Рѣка *Иодогава*, длиной около 70 вер., вытекаетъ изъ озера Бива, восточнѣе Оцу, и сначала направляется на югъ и на западъ къ Фушими. У этого пункта въ нее впадаютъ два канала. Западный, болѣе значительный, протекаетъ черезъ Киото, имѣетъ 6 фут. глубины, отъ 4—6 саж. ширины и проходитъ 3 туннелями, въ 2 версты, 60 саж. и 450 с. длиной²⁾. Назначеніе обоихъ каналовъ—служить судоходству и для орошенія. Сама рѣка имѣетъ около 100 сажень ширины въ нижнемъ теченіи, гдѣ разбивается на рукава. У восточнаго рукава стоитъ г. Осака, у западнаго Амагасеки. По рѣкѣ ходятъ небольшіе пароходы. Лѣвый притокъ ея, Кидзугава, вытекаетъ изъ массива Таке-та-яма и орошаетъ г. Уено, важный узелъ путей.

Озеро Бива, наибольшій водоемъ Японіи, имѣетъ до 270 вер. въ окружности, лежитъ на высотѣ 1.150 фут. и принимаетъ въ себя многочисленныя горныя потоки. На сѣверѣ и западѣ озеро окружено горами; между же г.г. Хаконе и Оцу, на восточномъ берегу, примыкаетъ довольно обширная равнина. Колесныя дороги отъ Осаки, перейдя на правый берегъ рѣки Иодогавы, слѣдуютъ: 1) на Кобе и 2) черезъ Киото на Оцу и далѣе вдоль восточнаго берега озера Бива. Кромѣ того, хорошая дорога идетъ правымъ берегомъ отъ Осаки на Фушими и далѣе отъ

¹⁾ Ширина дельты 7 вер., главнаго рукава 300 с.; о переправахъ свѣдѣній нѣтъ. Насколько извѣстно, на Токаидо имѣется прочный мостъ.

²⁾ На протяженіи 250 саж. лодки перевозятся на самодвиж. платформахъ, поставленныхъ на рельсы.

Опу на Цуругу. Оба берега сопровождаются желѣзными дорогами. Наконецъ, рельсовый и колесный пути отъ Кіото слѣдуютъ правымъ берегомъ Кидзугавы на Уено и Юккайчи (съ двумя жел.-дор. переправами близъ г. Нара, гдѣ путь переходитъ на другой берегъ).

Такимъ образомъ р. Иодогава съ оз. Бива и притоками орошаетъ весьма важную часть Хондо, съ древней столицей и торговымъ портомъ Осака. Наконецъ, вмѣстѣ они почти совершенно отдѣляютъ Западный Хондо отъ Средняго, оставляя лишь 15—25 вер. перешеекъ между озеромъ и Японскимъ моремъ. Можно сказать, что они представляютъ *единственную водную оборонительную линію* Японіи.

Остальные рѣки, впадающія въ океанъ, имѣютъ значеніе лишь благодаря тому, что пересѣкаютъ въ нижнемъ теченіи идущія вдоль берега желѣзную и колесную дороги.

3) Лѣса.

Склоны горъ Средняго Хондо очень лѣсисты. Лѣса занимаютъ почти 54% всей площади¹⁾. Главная масса лѣсовъ сосредоточивается по бассейну средней и верхней Кизогавы и ея притока Хидогавы, гдѣ находится обширная казенная дача, площадью въ 600 тыс. десятинъ. Равнина Кванто почти лишена лѣсовъ; встрѣчаются только мѣста съ высокимъ кустарникомъ. Также мало лѣсовъ на плоскогорьяхъ. По берегамъ рѣкъ часты бамбуковыя заросли.

4) Почва.

Въ равнинѣ Кванто и на плоскогорьяхъ почва иногда черноземная, большею частью распаханная, въ восточной же части Кванто—твердая глина, а ближе къ морю песокъ. Глина, особенно красная, встрѣчается часто въ горныхъ долинахъ, особенно у подножія Фудзи-сана.

5) Пути сообщенія.

а) Обыкновенныя дороги.

Сложное устройство поверхности Средняго Хондо вызываетъ такое же сложное начертаніе сѣти путей. Въ отдѣльныхъ раіонахъ, на которые разбивается горами Средній Хондо, густота сѣти различна: въ равнинѣ Кванто, Овари и Осака, въ долинѣ Шинаногавы она гуще, а въ раіонѣ горъ Хида она значительно рѣже, чѣмъ въ другихъ частяхъ. Въ общемъ же, число сквозныхъ колесныхъ дорогъ отъ

¹⁾ См. табл. 26.

берега до берега или отъ границы Западнаго до границы Сѣвернаго Хондо невелико. Разсмотримъ эти пути по отношенію къ Токио, который, кромѣ того, что представляетъ важнѣйшій узелъ путей, очевидно, явится здѣсь главнымъ предметомъ дѣйствій противника.

Пути къ Токио изъ Сѣвернаго Хондо.

1) Дорога (шоссе) *Ивануме—Тайра—Онама—Цучиура—Токио* (Рикузень-вайдо—320 вер.)¹⁾, служитъ продолженіемъ пути Аомори—Хатшиное—Сендай. Перейдя рѣку Абукумагава, все время, на протяженіи 200 вер., до устья Кужикавы (50 саж. ширины, деревянный мостъ)²⁾ слѣдуетъ вдоль берега океана, по склонамъ и у подножія холмовъ, скрещиваясь съ поперечными путями у Накамура и Тайра. За Кужикавой она вступаетъ въ равнину Кванто, которой слѣдуетъ до Токио (120 вер.). Равнина эта представляетъ весьма пересѣченное пространство, покрытое на первыхъ 80 вер. лугами и кустарниками, въ перемежку съ рисовыми полями. Дорога пересѣкаетъ по мостамъ Накагаву (у Мито), притоки озера Казумига-ура и нѣсколько мелкихъ рѣчекъ. На послѣднихъ 40 вер. передъ городомъ она переходитъ Кинугаву и Тонегаву близъ Ториты, Иедогаву, Котонегаву и, наконецъ, Сумидагаву съ ея лѣвыми притоками. (О препятствіяхъ, представляемыхъ этими рѣками, уже говорилось).

Дорога сопровождается рельсовымъ путемъ (сѣвернѣе Тайры, недавно построеннымъ).

2) Дорога (шоссе) *Ивануме—Фукушима—Ширакава—Кога—Токио* слѣдуетъ по долинѣ Абукумагавы до Ширакавы (150 вер.), гдѣ, пройдя послѣднее дефиле между горами, выходитъ на равнину Кванто. На участкѣ до Уцуномія (60 вер.) она пересѣкаетъ верхнее теченіе Навагавы, двухъ ея притоковъ и Кинугавы. У этого города дорога встрѣчается съ путемъ, идущимъ отъ Имаичи (въ горахъ Никко) и далѣе идетъ въ видѣ широкой (20—25 шаг.) аллеи съ канавами, обсаженной высокими деревьями, на протяженіи почти 50 вер. до Кога, пересѣкая Омойегаву и ея притоки³⁾. Между Кога и Токио дорога, повернувъ къ югу на Итабаши, переходитъ по мостамъ рѣки Тоне и Сумидагаву и три ихъ притока, представляющіе въ высокую воду серьезныя препятствія. Дорога эта, называемая Ошюкайдо, по удобству движенія представляется лучшимъ изъ описываемой группы путемъ. На всемъ протяженіи она сопровождается желѣзной дорогой.

На эту же дорогу выходитъ продолженіе дороги *Ямагата—Ионезава*. Вѣтвь эта начинается у Ионезавы, въ 20 вер. отъ которой переваломъ Хихари переходитъ на плато Айдзу. Пройдя 80 вер. по плато и черезъ городъ Вакамацу, дорога спускается переваломъ Санно въ до-

¹⁾ Ширина пути 25 шаговъ.

²⁾ Частныя свѣдѣнія.

³⁾ По дорогѣ происходитъ самое оживленное движеніе; масса паломниковъ направляется въ Никко. Поэтому она отлично содержится. „Mungray's Handbook“, стр. 197.

лину Абукумагавы и выходитъ на предыдущую въ 30 вер. далѣе, у Отавары. Путь этотъ малоудобенъ для колеснаго движенія и плохо содержитъ.

Эта группа путей связывается между собой дорогами: а) *Томезава*—*Итайя*—*Фукушима*—*Накамура* (120 вер.) съ переваломъ Итайя и переправой черезъ Абукумагаву въ Фукушимѣ.

б) *Вакамацу*—*Фукушима* (45 вер.) и далѣе по предыдущей, съ переваломъ черезъ горы южнѣе Адзума.

в) *Вакамацу*—*Ширакава* (45 вер.), далѣе внизъ по Абукумагавѣ, *Кориама*—*Тайра*—*Онагама* (65 вер.), съ перевалами Сейшидо-тоге (3.000 фут.), Михару и переправой черезъ Абукумагаву.

Дороги съ сѣвера, отходящія отъ Японскаго моря:

1) *Нимата*—*Вакамацу*—*Отавара*—*Токіо*. До Вакамацу (100 вер.) слѣдуетъ по долинѣ Аваногавы, причѣмъ переваливаетъ черезъ западную границу Айцу—Тайра. Отъ Вакамацу она выходитъ на только-что описанный путь. Узкая и плохо содержащаяся, она съ трудомъ допускаетъ колесное движеніе. Параллельно, по долинѣ Аваногавы, только что проведена желѣзная дорога.

2) *Нимата*—*Санжо*—*Нагаока*—*Нумата*—*Маебаша*—*Урага*—*Токіо*. Дорога эта, отдѣляясь отъ береговой, переправляется черезъ Шинано въ Нагаока (70 в. отъ Нингаты); въ 50 вер. далѣе, у Муйкамаши развѣтвляется и двумя вѣтвями черезъ перевалы Микуні (4.364 ф.), и Шимидзугое (выше предыдущаго) переходитъ въ долину верхняго Тоне. У Нумата обѣ вѣтви соединяются; постепенно освобождаясь отъ горъ, дорога покидаетъ ихъ у Маебаша. Всего идетъ горами на протяженіи 60 вер.; высшій надъ уровнемъ моря населенный пунктъ на ней, Асибая, находится на высотѣ 3.150 фут.

Въ 20 верстахъ отъ Маебаша дорога проходитъ дефиле Хонжо—Иэсаки (Ишесаки), въ 12-верстномъ промежуткѣ между высокими холмами, покрытыми лѣсомъ и кустарникомъ, стѣсненномъ двумя вѣтвями желѣзной дороги и двумя рукавами той же рѣки. Далѣе, на протяженіи 100 вер., она идетъ по долинѣ Кванто, вдоль рѣки Сумида, и подъ городомъ сливается съ предыдущимъ путемъ. Къ сѣверу отъ Муйкамаши и югу отъ Нумата дорога шоссирована, имѣетъ ширину 20—25 шаг., и отъ Нумата до Токіо ходятъ дилижансы¹⁾. Точныхъ свѣдѣній о томъ, шоссированъ ли участокъ Муйкамаши—Нумата, не имѣется; ширина его 6—7 шаг. и въ общемъ, передвиженіе здѣсь производится на вьюкахъ или въ ручныхъ повозкахъ. Желѣзная дорога сопровождаетъ этотъ путь отъ Маебаша къ югу.

3) *Наоцу*—*Нагао*—*Коморо*—*Такасаки* (190 вер.) близъ Такасаки соединяется съ предыдущей. Отъ Наоцу дорога слѣдуетъ вверхъ по Аракавѣ и проходомъ Ноджири (2.310 фут.) переваливаетъ къ рѣкѣ Сайгавѣ. Переправившись черезъ нее и Чикумагаву, слѣдуетъ вдоль

¹⁾ Bellesort, „Société Japonaise“, стр. 95. Японскіе омнибусы много меньше нашихъ, человѣкъ на 6.

до перевала Усуи; послѣ чего идетъ по долинѣ Кванто. Путь этотъ хотя и шоссированъ не весь, но удовлетворительно содержанъ, короче предыдущихъ, обходитъ центральную возвышенность и сопровождается на всемъ протяженіи желѣзной дорогой.

Дороги эти соединяются:

а) Участкомъ береговой дороги *Наоецу-Нимата* (20 вер.), идущимъ большею частью у подножья горъ и на 30 вер. отъ Наоецу сопровождаемымъ желѣзной дорогой;

б) дорогой (доступность которой для повозокъ неизвѣстна) *Нумата-Вакамацу* (150 вер.), съ переваломъ близъ Айякасу-яма; и

в) по выходѣ изъ горъ, *Такасаки-Сано-Уцуномія* (70 вер.), пересѣкающей рядъ притоковъ Тонегавы.

Пути съ запада, сходящіеся въ котловинѣ озера Сува. Кромѣ береговой дороги Токаидо въ котловинѣ этого озера сходятся всѣ дороги, слѣдующія съ запада, а именно:

1) *Тойяма-Такаяма*—*проходъ Номуджи*—*проходъ Сюдзюри* (Сиводзюри)—*проходы Вада и Усуи*,—гдѣ она соединяется съ дорогой Наоецу-Токио. За исключеніемъ первыхъ 80 верстъ, гдѣ она идетъ по долинѣ Джинцугавы, она большею частью пролегаетъ по горамъ, причемъ на протяженіи 70 вер. проходитъ по трудно доступнымъ Японскимъ Альпамъ. На слѣдующихъ 80 вер. она вновь два раза переваливаетъ черезъ горы и второй разъ по весьма трудному проходу Вада, (высота его 5540 ф.; дорога, шириной 6—7 шаг., версты двѣ идетъ по карнизу, на высотѣ 10 саж. надъ рѣкой)¹⁾.

2) *Сакаи-Фукуи-Явата-Такаяма* (грунтовая). на протяженіи первыхъ 100 вер. до Яваты идетъ по долинамъ рѣки Ясуйгавы и ея притоковъ Кузурю и Ишидоширо, стѣсненныхъ, начиная отъ Фукуи лѣсистыми отрогами горъ Ното. Черезъ эти горы переваливаетъ переходомъ Ишико-тоге, на послѣднемъ переходѣ передъ Явата. Отъ Явата одна вѣтвь отходитъ на Секи (30 вер.), а другая на Такаяму (70 вер.), гдѣ сходятся съ предыдущей дорогой. Обѣ вѣтви пользуются долиной рѣки Нагаругава.

3) *Цуруга - Янагаши - Нагахамма - Гифу - Секи - Канаяма - Такаяма* на первыхъ 25 вер. слѣдуетъ на с.-в., огибая малодоступную часть горъ озера Бива, и неудобна для колеснаго движенія. Затѣмъ поворачиваетъ на югъ и черезъ перевалъ Точинаки-тоге выходитъ къ Янагаши въ котловинѣ озера Бива; идетъ по берегу озера до Нагахаммы (25 вер.), отъ послѣдняго въ видѣ шоссе поворачиваетъ къ востоку на Гифу (50 вер.). На этомъ участкѣ она верстъ 15 идетъ по горамъ (перевалъ Фуджики), а затѣмъ до Гифу долиной Нагаругавы, пересѣкая эту рѣку и нѣсколько ея притоковъ по мостамъ. Отъ Гифу до Такаямы (100 вер.) она идетъ большею частью вдоль праваго берега Хидогавы по холмистой, лѣистой мѣстности и близъ

¹⁾ Частныя свѣдѣнія.

Такаямы выходитъ на предыдущую дорогу. Отъ Янагаши до Гифу ее сопровождаетъ рельсовый путь Цуруга-Нагойя.

Всѣ перечисленные пути этой группы начинаются у береговъ Японскаго моря, гдѣ ихъ соединяетъ береговая колесная дорога.

Береговая колесная дорога (шоссе) отъ Цуруги направляется къ Сакаи (75 вер.), почти все время слѣдуя по долинѣ рѣки Ясуйгава; непосредственно же вдоль берега, отдѣляясь отъ главнаго направленія грядой высокихъ холмовъ, слѣдуетъ второстепенная, менѣе удобная вѣтвь. На слѣдующихъ 80 вер. дорога идетъ по низкой береговой полосѣ, изрѣзанной небольшими рѣками и лагунами; между моремъ и лагунами образуется два 10-верстныхъ дефиле. Перерѣзавъ середину полуострова Ното, дорога отъ Нанао до Тойямы идетъ вдоль берега залива Тойямы. На всемъ этомъ протяженіи отъ Цуруги дорогу сопровождаетъ рельсовый путь, къ востоку отъ Комацу находящійся въ періодѣ постройки.

Слѣдующій участокъ береговой дороги Тойяма-Наоецу (Муцикайдо, 120 вер.) идетъ все время по дефиле между моремъ и круто къ нему спускающимися и мало доступными склонами Снѣговыхъ горъ. Участокъ этотъ, шириной 15 шаг.¹⁾, особенно зимою при сильныхъ вѣтрахъ, когда его покрываетъ снѣгъ и заливаютъ волны, представляетъ большія затрудненія для движенія.

Отъ Наоецу, гдѣ выходятъ колесная и желѣзная дороги Токио-Нагаока, 120 вер. безпрепятственнаго пути вдоль берега, среди рѣдкихъ сосенъ и плоскихъ полей, приводятъ къ Нигатѣ (см. выше). На дорогѣ есть мосты черезъ рѣки, преимущественно деревянные, свайные.

Разсмотрѣнная группа путей, за исключеніемъ одного южнаго, самаго кружнаго и длиннаго, сходится у того же прохода Номуджи, въ Японскихъ Альпахъ, гдѣ наступающій можетъ быть встрѣченъ обороняющимся въ весьма невыгодныхъ для перваго условіяхъ. Что же касается южнаго пути, то онъ проходитъ ближе въ своей средней части къ Тихому океану, чѣмъ къ Японскому морю.

Пути къ Токио съ ю.-в. сводятся къ двумъ дорогамъ: 1) Киото-Оцу-Хиконе-Гифу—переваль Торри-тоге-Кофу-Токио, и 2) Осака-Нагойя-Хамамацу-Хаконе-Токио (Токайдо); обѣ дороги хорошия, шоссированныя.

1) Отъ *Киото до Хиконе* (80 вер.) шоссированная дорога идетъ близъ берега озера Бива по засѣянной рисомъ равнинѣ, пересѣкая Иодогаву съ двумя каналами и нѣсколько мелкихъ рѣкъ. Отъ Хиконе дорога на протяженіи 50 вер. совпадаетъ съ дорогой Цуруга-Гифу (см. выше), на этомъ участкѣ находится переваль Фужики. Отъ Гифу, до котораго его сопровождаетъ желѣзная дорога, шоссированный путь (шириной 20 шаг.) направляется вверхъ по Кизогавѣ къ проходу Торри-тоге, въ горахъ Западнаго Комага-таке, и спускается въ котловину озера

¹⁾ Расширенъ въ послѣднее пятилѣтіе; до этого по нему могли двигаться лишь пѣшеходы или отдѣльные всадники. Частныя свѣдѣнія.

Сува, гдѣ сходятся всѣ дороги разсмотрѣнной ранѣе группы. Отъ озера Сува дорога идетъ до Кофу (70 вер.) вдоль ю.-в. склоновъ Кимбу-санъ, переваливая черезъ Восточный Комага-таке и пересѣкая притоки Фужикавы. Въ 20 вер. отъ Кофу, гдѣ отдѣляется вѣтвь къ югу, она по скалистому, нешоссированному перевалу Сасаго (3400 ф.) спускается въ долину Баніюгавы. Пройдя вмѣстѣ съ послѣдней рѣкой невысокую цѣпь Идзу, она въ 100 верстахъ отъ Сасаго выходитъ къ столицѣ. На равнинѣ Кванто она переходитъ по мостамъ рѣку Тамагаву и нѣсколько мелкихъ.

2) Шоссе *Осака (или Кіото) — Уэно-Кувана-Хамаману-Токіо*¹⁾, такъ называемое Токаидо, представляетъ лучшую по устройству дорогу въ Японіи, шириной 30 шаговъ, съ канавами и съ прочными мостовыми переправами черезъ рѣки, притомъ сопровождаемую на всемъ протяженіи желѣзной дорогой. Отъ Осака до Іоккайчи она пересѣкаетъ основаніе полуострова Ямато (140 верстъ); при этомъ до Нара идетъ по густо населенной и хорошо воздѣланной равнинѣ Осаки. Затѣмъ она втягивается въ горы и, продолжая слѣдовать по притокамъ рѣки, переваливаетъ проходомъ Сидзуку черезъ западную цѣпь Ното-Ямато въ прибрежную равнину Овари и подходитъ къ морю у Іоккайчи.

Параллельно этому участку, отъ Вакаяма на Ямаду, на протяженіи 160 вер., переваливая у Такега-яма черезъ отроги цѣпи Ното-Ямато, тянется еще колесная, довольно плохая *грунтовая дорога*, проложенная по рѣчнымъ долинамъ и соединяющаяся съ Осакой и Іоккайчи береговой дорогой, окружающей полуостровъ Ямато, тоже на большей части своего протяженія колесной. Между Іоккайчи и Нагойя (30 вер.) дорога, слѣдуя вдоль берега, пересѣкаетъ широкую дельту Кизогавы. Отъ г. Нагойя, (важнаго узла путей) она направляется прямо на ю.-в. къ городу Араи.

Отъ Араи до Нумадзу (150 вер.) дорога сначала идетъ у самой воды, пересѣкая по мостамъ устья залива Хамана и рѣку Тенриу. Затѣмъ переваливаетъ у Каная черезъ холмистый отрогъ Восточнаго Комага-таке. Между Шидзуока и Нумадзу она проходитъ вдоль берега залива, пересѣкая устье Фужикавы (мостъ) и командуясь съ сѣвера горою Фудзи-санъ.

Между Нумадзу и Одовари (40 вер.) находится единственная серьезная преграда на этомъ пути, часть цѣпи Идзу, наз. горами Хаконе. Горы эти поднимаются у озера на 4600 ф.; дорога переходитъ ихъ по перевалу длиною 25 вер., а въ наиболѣе трудной части— 6 вер.; высшая точка перевала на высотѣ 2818 ф. Повозки съ трудомъ поднимаются здѣсь по дурно-мощенной и крутой дорогѣ. Желѣзная дорога обходитъ эти горы съ сѣвера. Отъ Одовари до Токіо (75 вер.) дорога идетъ у воды, отдѣляя вѣтвь на полуостровъ Міура-Гори.

¹⁾ Bousquet. „Le Japon de nos jours“, т. I, стр. 145.

Пути, соединяющіе по меридіану дороги, идущія въ Токио, слѣдующіе:

1) *Цуруга-Хиконе-Кіото*—(см. выше) *Фушими-Осака* (всего 175 вер.); на послѣднемъ участкѣ идетъ по долинѣ Іодогавы, пересѣвая нѣсколько незначительныхъ ея притоковъ, по ровной, воздѣланной, населенной мѣстности. Путь этотъ сопровождается желѣзной дорогой. Въ дѣлѣ обороны страны роль его весьма важна, такъ какъ онъ является кратчайшимъ и удобнѣйшимъ сообщеніемъ между двумя важными участками противоположныхъ побережій и, кромѣ того, можетъ служить для передвиженія войскъ вдоль линіи *Цуруга-Бива-Іодогава*.

2) Дорога *Тойяма-Такаяма-Секи-Нагойя* (200 в.) до Гифу совпадаетъ съ рассмотрѣнными ранѣе путями, слѣдуя по холмистой мѣстности; далѣе идетъ по равнинѣ Овари безъ всякихъ препятствій. Этотъ путь представляетъ то удобство, что, во-первыхъ, на большей части своего протяженія двойной, а во вторыхъ, прикрытъ со стороны Кванто Снѣговыми горами.

3) Дорога *Наоцу-Нагано-Сюджири* (ранѣе рассмотрѣнная) и далѣе путь по долинѣ Тенриу на Тойохаши-Хамамацу или Нагойя. Эта послѣдняя часть въ отношеніи колеснаго движенія не изслѣдована и, повидимому, для такового непригодна. Общее протяженіе путей 320 вер.

4) Наконецъ, дорога *Сюджири-Кобу* (см. выше) по лѣвому берегу Фужикавы до ея устья, протяженіемъ 130 вер., нешоссированная.

б) Желѣзныя дороги.

Рельсовые пути въ Среднемъ Хондо получили большее развитіе, чѣмъ въ сосѣднихъ частяхъ острова.

Наибольшее значеніе принадлежитъ линіи „*Токаидо*“, связывающей Кіото и Осаку съ Токио и обслуживающей побережье Тихаго океана. Главный недостатокъ ея—возможность разрушенія съ моря, въ особенности на участкѣ Нагойя—Нумадзу и въ вершинѣ залива Сагами, гдѣ она проходитъ у воды и не имѣетъ другой параллельной линіи; между же Кіото и Нагойя существуетъ вторая обходная линія черезъ Гифу. Продолженіемъ этой линіи являются пути Токио—Ширакава или Тайра—Ивануме (на Сендай). Наболѣе чувствительная часть этого пути находится между Ивануме и Сендаемъ, гдѣ обѣ вѣтви сходятся въ одну. На остальномъ протяженіи линія черезъ Ширакаву является совершенно безопасной, а поэтому порча линіи, идущей по берегу (и сѣвернѣе Тайра недавно законченной), не доставитъ противнику существенныхъ выгодъ¹⁾.

Линія Вакаяма—Осака—Кіото—Цуруга—Комацу—Нанао соединяетъ оба побережья; отъ Комацу дорога находится еще въ постройкѣ.

¹⁾ Отъ Фукушима построена вѣтвь на Іонезаву—Ямагату (имѣющая пройти далѣе на сѣверъ), съ нѣсколькими туннелями.

Между *Вакаямой* и *Киото*, кромѣ главнаго направленія, кратчайшаго, идущаго по правому берегу *Иодогавы*, имѣется еще рядъ параллельныхъ путей, а именно: 1) *Хашимото—Яо—Кидзу—Киото*, 2) *Годжо—Тавата—Нара—Кидзу—Киото*, 3) *Миакава—Цу—Кузоцу—Киото* (или *Фукава—Хиконе*). Во всѣ эти пути входятъ участки линіи *Токайдо*, параллельно которой только что построена дорога *Вакаяма—Годжо—Цу*.

Эти линіи образуютъ весьма густую сѣть между *Осака*, озеромъ *Бива* и заливомъ *Овари*, пользуясь которой резервъ, расположенный у *Киото*, можетъ быть быстро направленъ къ угрожаемымъ пунктамъ побережья заливовъ *Овари* или *Осака*.

Дорога *Токіо—Такасаки—Гаширо—Нагано—Наоцу—Кашивазаки—Нимата* соединяетъ столицу съ противоположнымъ берегомъ Японскаго моря и равнину *Кванто* съ бассейномъ *Шинано*. Дорога идетъ кружнымъ, но за то и представляющимъ меньшія техническія трудности направленіемъ. На эту дорогу выходятъ: 1) линія *Коріама—Бакамацу—Низу*, прорѣзывающая центральную возвышенность, и 2) линія *Мито—Ояма—Маебаші—Такасаки*.

Южнымъ продолженіемъ дороги является сѣть путей на полуостровѣ *Кадзуза* и по нижнему теченію *Тонегавы*, а именно: *Токіо—Чиба—Кизаразу, Чиба—Ичиномія; Чиба—Чоши; Чиба—Нарита*. Последніе пути служатъ для обороны побережья къ югу отъ *Токіо*.

6) Важнѣйшіе населенные пункты Средняго Хондо.

Токіо, столица государства съ 1868 г. и съ 1590 г. резиденція сіюгуновъ, подъ именемъ *Еддо*. Географическое положеніе *Токіо* весьма выгодно: въ центральной части острова, среди большей въ Японіи равнины, у моря и на путяхъ изъ Сѣвернаго Хондо въ Западный и отъ Тихаго океана къ Японскому морю. Благодаря такому выгодному географическому положенію городъ сильно развивается и, небольшая рыбацья деревушка въ началѣ XVI столѣтія, нынѣ имѣетъ 1.140.121 жит. и площадь около 200 кв. вер.

Съ моря доступъ къ столицѣ закрытъ укрѣпленіями *Урага* и *Иокосуко*. Сухопутныхъ укрѣпленій не имѣется, но въ центрѣ стараго города находится старинный замокъ—*Широ*, имѣющій пять концентрическихъ рядовъ стѣнъ и ровъ; стѣны его достигаютъ высоты 10 саж. и сдѣланы изъ гранитныхъ глыбъ.¹⁾

Канагава (10.700 жит.), *Иокогама* (свыше 193,762 жит.), торговые порты, и *Иокосуко*—военный—составляютъ естественное дополненіе *Токіо*, какъ столицы.

По побережью Тихаго океана: *Чоши* въ устьѣ *Тонегавы*, соединенный желѣзной дорогой съ *Токіо*; *Одовари* (16.499) и *Нумадзу* (12.768), по обѣ стороны прохода *Хаконе*; богатый городъ *Шидзуока*

¹⁾ „Murray's Handbook“, стр. 111.

(42.172); Хамамацу (20 т.), близъ устья Тенриугавы; Тойохаши (21 т.) желѣзнодорожная станція и узелъ путей; городъ *Нагойя*, 244.145 жит., значительный центръ съ большимъ гарнизономъ и дополняющій его портовый городъ Ацута (24.941); Кувана (22 т.). Далѣе портъ *Локкайчи* (25.220) и Цу (33.287 ч.); наконецъ, Ямада (25.500) и портъ Тоба¹⁾.

По берегу Внутренняго моря: *Вакаяма* (63.667) и Сакаи (50.203), торговые города, связанные желѣзной дорогой съ Осакой. *Осака*, послѣ Токио значительнѣйшій городъ Японіи, имѣетъ 821.235 т. ж.; городъ не укрѣпленъ, но сохранились остатки стариннаго замка.

По берегу Японскаго моря: портовый городъ *Нимата* (53.366); Кашивазаки (14.000 ж.), *Наоецу* (6.000 ж.) и Такаоока (31.490 ж.) и портъ Фуэки; Нанао (12.060 ж.) и Вашима (11.445 ж.) на полуостровѣ Ното.

Наконецъ, *Каназава* (83 т.—104 т. ж.), самый крупный центръ на берегу Японскаго моря Сакаи (9.000 ж.), Фукуи (44.286 ж.) и Цуруга (16.951 ж.).

Важнѣйшіе пункты внутри страны, начиная съ сѣвера: *Вакамацу* (29.200 ж.), въ центрѣ плато Айдзу; Фукушима (20.624 ж.) и Ширакава, узлы путей въ долину Абукумагавы; Нагаока (25.000 ж.) въ мѣстѣ перехода жел. дор. черезъ рѣку Шинано, Нагано (31.319), близъ перевала Ноджири, на желѣзной и колесной дорогѣ; Мацумото (31.324) и Коморо (6.000 ж.), на путяхъ въ верховьяхъ Шинано; Нумата (4.000 ж.), узелъ путей въ долину верхней Тонегавы; *Кофу*, въ верховьяхъ Фуэкигавы (37.561).

На равнинѣ Кванто слѣдуетъ отмѣтить слѣдующіе узловыя пункты: *Маебаси* (34.495), Такасаки (30.893), Кога (9.300 ж.), Уцуномія (32.069 ж.), Мито (33.788), Цучіора (7.200 ж.) и Сакура (6.600 ж.).

Къ западу отъ Японскихъ Альпъ важнѣйшіе города и узлы путей: Такаяма (15 т.), *Гифу* (31.942 ж.), Секи (3.800 ж.), Уено (15.014), Нара (30.359) и Нагахана, на берегу озера Бива.

Заключеніе. Средній Хондо, при весьма сложномъ рельефѣ, многочисленныхъ рѣкахъ, представляетъ серьезныя препятствія для наступающаго почти во всѣхъ направленіяхъ. Разбивая площадь его на отдѣльные районы, горы, однако, оставляютъ свободныя пространства, равнинныя или холмистыя,—Кванто, Айдзу-Тайра, долины Шинано и Абукумагавы, побережье Овари, гдѣ могли образоваться крупныя населенныя центры. У выхода въ море большей изъ равнинъ возникъ и важнѣйшій изъ этихъ центровъ—Токио, у залива Идзуми—Осака. Такимъ образомъ здѣсь лежитъ главный предметъ дѣйствій противника, который удобно можетъ высадиться и найти хорошія стоянки по побережью, хотя послѣднія и не такъ часты, особенно по берегу Японскаго моря.

¹⁾ Цифры по справочному японскому календарю 1902 г. и табл. № 6.

Западный Хондо.

Западный Хондо или Чигуоку представляет меньшую из частей острова. Площадь его всего 38.207 кв. в.

1) Поверхность.

Горы Западнаго Хондо имѣютъ направленіе преимущественно съ востока на западъ и тянутся ближе къ Японскому морю, чѣмъ къ Внутреннему, въ видѣ отдѣльныхъ короткихъ кряжей и массивовъ. Параллельно имъ, къ сторонѣ Внутренняго моря, слѣдуютъ въ томъ же направленіи менѣе высокія гряды горъ или большихъ холмовъ. Такимъ образомъ, за небольшимъ исключеніемъ, горы Западнаго Хондо являются препятствіемъ лишь при движеніи по меридіану ¹⁾).

Съ горами Средняго Хондо разсматриваемыя высоты вступаютъ въ связь на западномъ берегу озера Бива. Здѣсь, по направленію на Кіото, тянется хребетъ, составляющій западную границу котловины озера. Въ южной части этого невысокаго хребта, командуя надъ городомъ Кіото, вздымается вершина *Хіе-санъ*.

Вдоль берега Японскаго моря тянется до нижняго теченія Юры горный массивъ *Микуні-яма*, склоны котораго командуютъ надъ бухтой Майдзуру. Колесный путь отъ Кіото на Обаму переваливаетъ черезъ массивъ проходомъ Цуругаока, западнѣе вершины Миэуне-таке; другой колесный путь слѣдуетъ берегомъ Юры отъ Фукушіамы на Майдзуру. Къ югу три параллельныя массиву складки поднимаютъ мѣстность. Южная изъ нихъ командуетъ надъ городомъ Кобе и проливомъ Акаши-но-Сето, вершина ея *Окко-санъ*.

Къ западу отъ рѣки Юры, ограничивая бассейнъ рѣки Адзугавы, тянется другой массивъ, въ центрѣ котораго находится проходъ *Икуне*, по которому слѣдуетъ колесная дорога Химеджи-Тоіока и пройдетъ желѣзная дорога. Отроги этого массива тянутся въ направленіи меридіана, — сѣверный къ мысу Кіогасаки, прерываясь колесными путями черезъ Янасе на Фукушіаму и береговымъ, и южный — вдоль рѣки Ичикавы.

Слѣдующій массивъ, окружающій бассейнъ *Сейданавы*, составляетъ непосредственное продолженіе предыдущаго и пересѣкается двумя проходами Курава (Коваро) и Сокане, на путяхъ Химеджи-Тоторри. Далѣе къ западу горы немного понижаются, а потомъ нѣсколько поднимаются, начиная съ потухшаго вулкана *Ойяма* или Дайзенъ, 5440 ф. ²⁾), затѣмъ огибаютъ съ юга теченіе Хиногавы и Огавы, заканчиваясь у береговъ нижней Гогавы. Этотъ послѣдній участокъ пересѣченъ нѣсколькими путями, сходящимися у города Міюши.

¹⁾ Онѣ ниже горъ другихъ частей Хондо, но точныхъ свѣдѣній о ихъ превышеніи надъ уровнемъ моря весьма мало, какъ у Rein'a и Villaret, такъ и въ проч. источникахъ.

²⁾ Rein, т. I, стр. 91.

Къ югу отъ описанныхъ высотъ можно прослѣдить гряды высокихъ холмовъ *Миоши-Ямаки* и еще двѣ—три гряды менѣе высокихъ.

Къ западу отъ рѣки Гогавы горы начинаются массивомъ *Шидзума* ¹⁾, затѣмъ почти непрерывной грядой тянутся по срединѣ острова до меридіана города Цувано, гдѣ понижаются. Затѣмъ поднимаются вновь и даютъ два отрога—одинъ къ сѣверу, на Токаюму, другой къ югу, ованчивающійся полуостровомъ Муоцу. Далѣе къ западу горы сохраняютъ характеръ хребта только до Ямагучи, послѣ чего развѣтвляются и заполняютъ высокими холмами всю западную оконечность полуострова.

Параллельные массивы встрѣчаются между Отакавой и Йошидогавой (Томаляма) и къ востоку и западу отъ Хирошимы.

Черезъ горы этой части полуострова ведутъ слѣдующіе пути: Хирошима-Ичига-Хамада; Ивагуни-Муйкаичи-Цувано, наконецъ, дорога Ямагучи-Хаги. Южные склоны прорѣзываются береговой колесной дорогой и желѣзной отъ Тойори; причемъ восточнѣе Хирошимы оба пути держатся долинъ между параллельными краями.

Въ общемъ горы Западнаго Хондо не отличаются ни высотой, ни неприступностью; но до такой степени заполняютъ эту часть острова, что равнины встрѣчаются, въ видѣ узкихъ полосъ, лишь въ низовьяхъ рѣкъ.

2) Рѣки.

Къ бассейну Японскаго моря принадлежатъ, начиная съ востока, слѣдующія рѣки:

1) *Минамигава*, незначительная по размѣрамъ, но долиной своей открывающая сообщеніе между бухтой и портомъ Обама съ одной стороны и верхней Юрой и узломъ путей Сонобе—съ другой.

2) *Юрагава* вытекаетъ у г. Цуругаока, близъ истоковъ Минамигавы, и сначала до Фукушіямы течетъ около 70 в. на западъ, огибая съ юга горы, окружающія бухту Майдзуру (воен. портъ). Затѣмъ у Фукушіямы поворачиваетъ на с.-с.-в. и впадаетъ въ заливъ Вакаса въ 3-хъ в. западнѣе входа въ бухту Майдзуру. Длина ея нижняго теченія около 35-ти верстъ, изъ нихъ на послѣднихъ 10—12 вер. она усиливаетъ сухопутную оборону Майдзуру съ запада. Вдоль Юры отъ Майдзуру идетъ военная дорога, съ переправой на лодкахъ у Фукушіямы. Мостовъ на рѣкѣ нѣтъ, а быстрота теченія и глубина не допускаютъ переправы въ бродъ. Отъ Фукушіямы по лѣвому притоку Юры, Хозагавѣ, идетъ дорога на Сонобе и Кіото ²⁾, параллельно которой тянется рельсовый путь.

¹⁾ Villaret, стр. 262.

²⁾ Сонобе стоитъ на рѣкѣ того же имени, впадающей въ Хозугаву, лѣвый притокъ Иодогавы; долинами этихъ рѣкъ и идетъ дорога на Кіото.

3) *Огава или Азаогава* начинается близъ г. Икуне, открывая проходъ того же названія въ сторону долины Ичикавы, и течетъ по меридіану до впаденія въ Японское море въ 10 верстахъ ниже г. Тоіока. Длина ея теченія около 65 в. По лѣвобережной ея долины предполагается провести жел. дорогу, продолженіе линіи Химеджи-Икуне. Вдоль долины правыхъ ея притоковъ, Янесавы и Идзушигавы, отходятъ пути на Сасеяму (Кіото) и Фукушіяму.

4) *Хиногава* (90 в.) и *Огава* или *Юкото-гава* (80 в.), обѣ неглубокія, вытекая изъ массива Микуни-яма, впадаютъ—первая въ бухту Сакаи близъ г. Юнеко, другая въ оз. Кандо, соединяющееся протокомъ съ оз. Накано и черезъ послѣднее съ той же бухтой Сакаи. Образуется какъ бы водное кольцо, отдѣленное въ сѣверной части отъ моря лишь узкимъ песчанымъ врыжемъ. Вдоль рѣкъ и озеръ идутъ хорошіе пути, сходящіеся у Мацуѣ, а съ другой стороны сообщаются съ дорогами, ведущими къ Внутреннему морю.

5) Р. *Гогава*, проходима въ бродъ во многихъ мѣстахъ, начинается на меридіанѣ города Хирошима, близъ г. Накайма; затѣмъ течетъ по узкой горной долины на ю.-в. Въ 30-ти вер. отъ Хирошима рѣка поворачиваетъ на с.-в., затѣмъ на сѣверъ, а отъ Хамагара на западъ, впадая въ Японское море въ 20 вер. восточнѣе города Хамада. По долины верхняго ея теченія проходитъ часть пути Хирошима—Міюши-Мацуѣ; въ среднемъ же и нижнемъ теченіи она имѣетъ много мелкихъ притоковъ, дѣлающихъ мѣстность весьма пересѣченной, и долина ея для сообщенія служить не можетъ¹⁾.

Всѣ эти рѣки въ устьѣ пересѣкаются береговой дорогой, идущей вдоль побережья Японскаго моря.

Къ бассейну Внутренняго моря принадлежатъ слѣдующія рѣки, начиная съ востока:

1) *Какогава* (Саджагава), текущая въ ю.-з. направленіи, по лѣвому притоку которой, Кугагавѣ, пролегаетъ путь Сасеяма-Кіото; рѣки эти мелководны.

2) *Ичикава*, у устья которой стоитъ г. Химеджи; вдоль долины идетъ жел. дор. на Икуне (Икуно).

3) *Хиаміогава* или *Когавы* (дл. 120—125 в.) впадаетъ въ море у входа въ заливъ, образуемый пол. Косима, близъ порта города Окайямы.

4) Рѣка *Огава* впадаетъ западнѣе полуострова и у его основанія образуетъ дельту. Длина теченія 80 вер., а направленіе юго-восточное. Справа рѣка принимаетъ большіе притоки: Нарухогава и Харагава, близъ впаденія которыхъ на Огавѣ находятся города Такагаша и Курошики. Вдоль долины этихъ рѣкъ идутъ пути къ Японскому морю и къ западу.

¹⁾ Villaret, „Dai-Nippon“, стр. 260.

5) Рѣка *Отагава* небольшихъ размѣровъ, но въ устьѣ ея стоитъ городъ Хирошима, а по лѣвому притоку, Кобегавѣ, проходитъ путь въ долину верхней Гогавы.

6) Рѣка *Тошидогава* начинается всего въ 10 вер. отъ берега Японскаго моря и впадаетъ въ заливъ Тойори. Эта самая западная изъ рѣкъ, впадающихъ во Внутреннее море.

Кромѣ перечисленныхъ рѣкъ, во Внутреннее море впадаетъ еще цѣлый рядъ другихъ, менѣе значительныхъ.

Всѣ онѣ пересѣкаются близъ устья береговой колесной и желѣзн. дорогами. Ихъ многочисленныя притоки значительно способствуютъ пересѣченности мѣстности.

Озеръ и болотъ въ Западномъ Хондо нѣтъ.

3) Лѣса.

Лѣса занимаютъ почти 47%¹⁾ поверхности Западнаго Хондо, представляютъ частью бамбуковыя заросли и вообще болѣе проходимы, чѣмъ въ остальныхъ частяхъ острова.

4) Пути сообщенія.

а) Обыкновенныя дороги.

Пути Западнаго Хондо могутъ быть раздѣлены на двѣ группы:

- 1) идущіе вдоль острова и соединяющіе Западный Хондо со Среднимъ,
- 2) соединяющіе берегъ Японскаго моря съ побережьемъ Внутренняго моря.

Вдоль обоихъ береговъ Западнаго Хондо идутъ шоссированныя колесныя дороги, начиная отъ Симоносеки на западѣ.

1) *Береговая дорога Японскаго моря*²⁾ (шоссе) отъ Симоносеки направляется на Такабе, слѣдуя по склонамъ горъ и обойдя полуостровъ Абуратуни, выходитъ къ морю у Шоміочи (35 в.); послѣ чего поворачиваетъ вдоль берега на городъ Хаги. На протяженіи 170 в. отъ Хаги до Кидзуки она идетъ непосредственно вдоль берега, срубая лишь небольшіе полуострова Нагасаки и Токаяму. Мѣстность, по которой слѣдуетъ дорога, большею частью холмистыя предгорья, особенно между Хаги и Хамада и на восточномъ берегу Гогавы. Нѣсколько рѣкъ и горныхъ потоковъ пересѣкаютъ дорогу; изъ нихъ болѣе значительны Абугава у Хаги, Такадугава, въ 40 верстахъ къ югу отъ Хамада, и Гогавы.

Важнѣйшіе пункты на этомъ участкѣ: Хаги, Такацу и Хамада; отъ нихъ же отходятъ пути къ Внутреннему морю.

Между Кидзуки и Ионеко, 70 вер., дорога идетъ равниной, отдѣленная отъ моря съ сѣвера двумя озерами и грядой песчаныхъ хол-

¹⁾ См. табл. № 26.

²⁾ Villaret „Dai-Nippon“, стр. 276.

мовъ, пересѣкая небольшія рѣки, по долинамъ которыхъ отходятъ пути во внутрь страны, на Мюши. Главнѣйшіе населенные пункты: Кидзуки, Ионеко и Мацуѣ.

Отъ устья рѣки Хиногоава дорога, обогнувъ горный массивъ Ойама, слѣдуетъ въ нѣсколькихъ шагахъ отъ воды, непосредственно вдоль берега, до Тоторри (85 вер.); причемъ проходитъ два дефиле между озерами и моремъ, у Томари и Кару, и пересѣкаетъ въ числѣ прочихъ рѣку Седангаву. Отъ Тотторри отходятъ пути на Химеджи.

Между Тоторри и Тоюка (70 вер.) дорога идетъ большую часть равниной и отклоняется отъ берега мѣстами верстъ на 10. У Тоюка она переходитъ рѣку Азогагаву, вдоль долины которой идетъ дорога на Химеджи.

Между Тоюка и Цуруга дорога проходитъ по горамъ, не слѣдуя всѣмъ изгибамъ берега, но касаясь моря лишь въ вершинѣ бухты. Дорога пересѣкаетъ нѣсколько горныхъ потоковъ и непроходимую въ бродъ Юрагаву (нѣтъ моста). Участокъ этотъ, соединяя порты Мидзу, укрѣпленный Майдзуру, Обама и Цуруга, отъ которыхъ отходятъ пути на Кіото, является важнѣйшимъ на всемъ протяженіи береговой дороги Японскаго моря. Въ то же время этотъ участокъ и наиболѣе трудный для движенія. Вообще же береговое шоссе, при ширинѣ до 20—25 шаговъ, хорошо содержится ¹⁾.

2) *Береговая колесная дорога Внутренняго моря* отъ Симоносеки до Ивакуни (140 вер.) слѣдуетъ на востокъ, минуя изгибы береговой полосы и пересѣкая долины небольшихъ рѣкъ и горные отроги между ними. Въ Тойори, Огори, Токуяма и Ивакуни къ ней подходят дороги съ побережья Японскаго моря. Отъ Ивакуни до Хирошима, важнаго узла путей (30 вер.), дорога идетъ у воды, вдоль залива.

На всемъ дальнѣйшемъ протяженіи до Химеджи (250 вер.) она большею частью слѣдуетъ по долинамъ между, параллельными рядами высотъ, имѣющими здѣсь направленіе съ запада на востокъ. Поэтому она удаляется отъ моря мѣстами до одного перехода (между Хирошима и Михара) или до полуперехода (между Фукуяма и Курашиби и близъ города Аки). Въ этихъ мѣстахъ къ морю отдѣляются вѣтви, но менѣе удобныя для движенія.

Изъ сказаннаго слѣдуетъ, что между Хирошима и Химеджи дорога не встрѣчаетъ препятствій въ горахъ, но только въ рѣкахъ, размѣры которыхъ, хотя въ большинствѣ случаевъ невелики, но число значительно.

Важнѣйшіе населенные пункты на этомъ участкѣ: Хирошима, Фукуяма, отъ которыхъ отходятъ дороги на Мюши къ Японскому морю; городъ и портъ Окайяма; Химеджи, отъ котораго отходятъ пути на Тоторри.

Начиная отъ Химеджи до г. Осака (80 вер.), дорога идетъ непосредственно по береговой равнинѣ, проходя по дефиле, между проли-

¹⁾ Спр. изд. „Тойо—Никке“, частныя свѣдѣнія.

вомъ Акаши-но-Сето и горами Оэко. Этотъ участокъ дороги, соединяющій города Химеджи, Хіого съ Кобе и Осака, важнѣйшій, но въ тоже время и наиболѣе открытый ударамъ съ моря. Главнѣйшія препятствія на немъ рѣки и въ особенности дельта Иодогавы.

Путь этотъ сопровождается желѣзной дорогой.

3) По срединѣ Западнаго Хондо, отъ *Хирошима* черезъ *Міюши-Такахашу* на *Цуяма-Ямазаки* и *Химеджи*, идетъ также дорога, доступная для колеснаго движенія. До Міюши она совпадаетъ съ поперечнымъ путемъ *Хирошима-Мацуѣ*, а далѣе проходитъ въ восточномъ направленіи по долинамъ до *Ямазаки*, откуда сворачиваетъ на *Хирошиму*. Протяженіе ея около 240 вер. Населенные пункты вдоль нея значенія не имѣютъ.

Далѣе, отъ меридіана *Химеджи*, для движенія параллельно берегу могутъ служить пути: 4) *Химеджи-Сасеяма-Сонобе-Кіото* и 5) *Вадаяма-Фукушіяма-Сонобе* (Кіото). Оба протяженіемъ около 120 вер. Первый идетъ большею частью по долинѣ *Кугогавы* и ея притоку *Окумагавы*. Второй переваливаетъ черезъ горы у *Янасе* и слѣдуетъ далѣе по долинамъ рѣкъ *Вашигавы-Сонобе* (въ истокахъ которой переваль) и *Хозугавы* до *Кіото*, сопровождаясь желѣзной дорогой.

б) Поперечные пути.

1) *Хашу-Ямагучи-Огори*, протяженіемъ 50 вер., изъ которыхъ только одинъ переходъ идетъ по горамъ.

2) *Такацу* (вверхъ по рѣкѣ того же названія) — *Цувано* — переваль *Муиэкичи-Токуяма*, около 120 вер., или *Цувано-Цуда-Хирошима*.

3) *Хамада-Накаяма-Хирошима* (90 вер.), идущій по весьма гористой мѣстности.

4) *Кидзуки* или *Ионэко-Міюши-Хирошима*. На протяженіи первыхъ 50-ти вер. дороги идутъ по долинамъ *Огавы* и *Хиногавы*; затѣмъ отъ *Ковамото* около 40 верстъ по горамъ до *Юхары*, откуда мимо *Міюши* по долинѣ *Юшидогавы* и *Отагавы* до *Хирошимы* (80 вер.).

5) Двѣ параллельныя дороги (110—120 вер.) отъ *Тоторри* черезъ перевалы *Соканэ* или *Коваро* (протяженіе переваловъ 15—20 вер.) на *Химеджи*.

6) Дорога *Тоіюка-Химеджи*, идущая по долинамъ *Азугогавы* и *Ичигавы*, съ 12-ти верстнымъ переваломъ у *Икуне*, къ югу отъ котораго вдоль пути идетъ желѣзная дорога. Протяженіе пути отъ моря до моря 120 вер.

7) *Дороги между заливомъ Вакаса и Идзуми-нада*, важнѣйшія изъ поперечныхъ. Съ сѣвера онѣ сходятся у *Кіото*, а именно: а) дорога *Майдзуру-Фукушима* (35 вер.), *Сонобе* (около 80 вер.), б) *Обама* — переваль *Цуругаока-Сонобе* (60 вер., изъ нихъ по перевалу 10 вер.); дорога идетъ по долинамъ горныхъ рѣкъ, а отъ *Сонобе* до *Кіото* (30 вер.) сливается съ упомянутымъ выше продольнымъ путемъ.

в) Цуруга-Имадзу-Оцу-Киото, около 100 вер. длины, изъ нихъ на первыхъ 20 вер. по горамъ не допускаетъ движенія повозокъ. Отъ Киото обоими берегами долины Иодогавы отходятъ колесныя дороги на Амагасеки и Осаку, сопровождаясь желѣзной дорогой.

5) Желѣзныя дороги.

Желѣзная дорога тянется по берегу Внутренняго моря отъ Симоносеки до Осаки, съ большими вѣтвями—Окайяма-Цуама и отъ Химеджи на Икуне. Отъ Осаки на Киото-Фукушіяма отходитъ другой рельсовый путь, еще не вполне доведенный до Японскаго моря. Такимъ образомъ ближайшимъ поперечнымъ желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ пока является линія Осака-Киото-Цуруга, выходящая за предѣлы Западнаго Хондо.

Важнѣйшіе населенные пункты.

Важнѣйшіе населенные пункты: *Киото*, вторая столица Японіи, „Японская Москва“, населеніе 353,139 ч. Со времени революціи 1868 г. значеніе города пало и населеніе уменьшилось, почти на 12% (прежняго¹⁾); жители привержены къ старымъ обычаямъ и усердные послѣдователи буддизма, для котораго Киото до сихъ поръ религіозный центръ²⁾. Киото является средоточіемъ всѣхъ важнѣйшихъ путей Западнаго Хондо.

Киото и Кобе (215780 жит.), два соединившіеся портовые города, занимающіе первое мѣсто въ Западномъ Хондо по своимъ торговымъ оборотамъ.

Химеджи, 35282 жит., съ портомъ Шикама, важный узелъ путей и богатый торговый городъ.

Окайяма, 58025 ж., съ портомъ того же имени.

Фукуяма, 17000 ж.

Хирошима, 122306 ж., богатый торговый городъ, соединенный съ военнымъ портомъ *Куре*, и важный узелъ путей.

Ивакуни, 11700 ж.; портъ *Токуяма*, 12434 ж.; *Тойори*, 6000 ж., портъ *Симоносеки*—18500 ж.³⁾

На берегу Японскаго моря: *Хаги*—17449 ж.⁴⁾, *Кидзуки*, 7500, *Мацуе*, 34651 ж., *Ионеко*, 10500 ж., *Тоторри*, 28496 ж., *Миядзу* 11.000 жит., и порты *Майдзуру* (военный) и *Обама*. Внутри страны важнѣйшіе узлы путей, города: *Сонобе*, 2.700 чел., *Фукушіяма*, 5.000 чел., *Сасеяма*, 6.000 чел., *Цуяма*, 15.500 чел., *Миоши*, 5.500 чел. и *Ямагучи*, 9.500 ч.

¹⁾ До революціи въ Киото считалось до 400000 жит.

²⁾ Vonsquet, „Le Japon de nos jours“, стр. 265.

³⁾ По японокому календарю 38662 ч.

⁴⁾ По свѣдѣніямъ 80-хъ годовъ въ Хаги 36000, а въ Тоторри 40000 жит.

4) **Заключеніе.** Разсмотрѣніе поверхности Западнаго Хондо приводитъ въ заключенію, что рельефъ его не представляетъ такихъ препятствій къ движенію, какъ въ Среднемъ Хондо; горы здѣсь ниже и не имѣютъ характера непрерывности. Лѣса по ихъ гребнямъ не такъ высоки, хотя густы. Къ востоку отъ Хирошимы горы тянутся большею частью по параллели, а слѣдовательно, затрудняютъ лишь сообщеніе между противоположными берегами морей. Но зато онѣ оставляютъ гораздо менѣе свободнаго пространства, чѣмъ въ остальныхъ частяхъ Хондо. Равнины здѣсь совершенно незначительны. Преобладаютъ холмистыя пространства.

Рѣки соотвѣтственно направленію хребтовъ въ верхнемъ теченіи текутъ большею частью по меридіану и пересѣкаютъ продольные пути, которые въ свою очередь часто избираютъ для слѣдованія долины ихъ притоковъ. Въ общемъ поверхность Западнаго Хондо можетъ быть названа пересѣченной, холмистой, закрытой. За исключеніемъ крайней восточной части, гдѣ находятся Кіото и Кобе, мѣстность способствовала разбросанности населенія, а не образованію крупныхъ центровъ.

Болѣе населенные города находятся по побережью, здѣсь же проходятъ и лучшіе пути, сходящіеся у Кіото на естественной границѣ со Среднимъ Хондо. Эта естественная граница, составляемая озеромъ Бива и рѣкою Іодогава, послужитъ преградой, за которую могутъ отойти японскія войска изъ Западнаго Хондо, подъ давленіемъ непріятельскаго десанта, если послѣдній высадится на побережьи Внутренняго моря. Съ морской точки зрѣнія и для дальнѣйшаго наступленія къ востоку такая высадка представляетъ большія удобства. Тѣмъ болѣе, что на берегу Внутренняго моря стоитъ рядъ важнѣйшихъ и богатыхъ городовъ. Но проникнуть въ него трудно. Поэтому болѣе вѣроятна (лѣтомъ и весной) высадка въ заливъ Вакаса и движеніе затѣмъ на Кіото, обезпеченное слѣва озеромъ Бива.

ГЛАВА VII.

ОСТРОВЪ КІУ-СІУ.

Островъ Кіу-Сіу представляетъ неправильную фигуру, растянутую по меридіану (м. Есаки, м. Чичаговъ или Сатано-мисаки) на 320 верстъ, по параллели—между проливами Хирадо-но-Сето и Бунго на 205 верстъ и южнѣе—на 80—110 в. въ среднемъ. При площади въ 31 т. кв. вер., береговая линія о. Кіу-Сіу имѣетъ протяженіе въ 3151 вер. Съ окружающими островами площадь Кіу-Сіу равняется 35 т. кв. вер.; общая же береговая линія доходитъ до 6759 в., что составляетъ по 5,2 кв. в. на 1 версту берега¹⁾.

Берега, за исключеніемъ омываемаго Тихимъ океаномъ, весьма извилисты. Особенно изрѣзанъ берегъ, обращенный въ Желтому морю, въ который глубоко вдаются обширные заливы Омюра, Симабара и Кагосима.

1) Поверхность.

Характеръ поверхности острова гористый, мѣстами переходящій въ холмистый. Горы сѣверной части острова отдѣляются отъ горъ южной долинами рѣкъ Ойта и Чикугогавы и ихъ притоковъ, раздѣленныхъ въ верховьяхъ, восточнѣе горы Мори, горнымъ перешейкомъ около 5 вер. ширины.

Горы сѣверной части Кіу-Сіу начинаются на востокѣ горнымъ массивомъ *Монжу-яма* (Хатшимаъ-яма), заполняющимъ пол. Коцуко, вдающійся во Внутреннее море; затѣмъ онѣ слѣдуютъ невысокой цѣпью до горы Татейва-яма (восточнѣе г. Мори), гдѣ онѣ входятъ въ связь съ горами южнаго Кіу-Сіу. Отъ этого мѣста горы поворачиваютъ на западъ, изгибаясь до меридіана г. Сага параллельно теченію р. Чикуго, отъ которой гребень идетъ въ разстояніи 6—12 вер., служа водораздѣломъ бассейна Чикугогавы и рѣкъ, текущихъ въ сѣверномъ направленіи. Въ числѣ вершинъ на этомъ участкѣ отмѣтимъ *Хико-санъ*, высотой около 3000 ф. ²⁾. На меридіанѣ г. Сага горы прерываются

¹⁾ См. Табл. № 1.

²⁾ Цитир. Reib, т. I, стр. 98.

р. Касега, по другую сторону которой вздымается массивъ *Тенъ-санъ*. Повернувъ на параллели г. Сага-Арита къ югу, горы образуютъ систему гористыхъ полуострововъ. Сначала массивъ *Тара-яма* заполняетъ все пространство между заливами Симабара и Омура. Далѣ узкій гребень, средней высотой въ 800—1300 ф., тянется на юго-западъ мимо г. Нагасаки, надъ которымъ командуетъ вершина Ягами-яма (600—700 ф.);¹⁾ вѣтви его заполняютъ оба полуострова къ западу и востоку, заканчиваясь на полуостровѣ Симабара вулканическимъ массивомъ *Осенъ-таке* (3300 ф.).

На участкѣ между городами Мори и Арита отъ описанной цѣпи отходятъ къ сѣверу рядъ отроговъ, а именно: къ городу Накацу, мысамъ Есаки, Канегасаки, Кайясаки, Хотосаки и проливу Хирадо. Между развѣтвленіями этихъ отроговъ проходятъ долины многочисленныхъ рѣкъ, текущихъ въ сѣверномъ направленіи. Благодаря сѣдловинамъ въ истокахъ, главные пути черезъ горы, дороги Сага-Ковура и Сага-Фукуока, нигдѣ не поднимаются выше 300 футъ.

Устройство поверхности остальной части острова въ общихъ чертахъ слѣдующее: за горой Татейва-яма къ югу тянется до мыса Чичагова одинъ хребетъ, который можно назвать *Становымъ хребтомъ* Кіу-Сіу: отъ него въ обѣ стороны, преимущественно въ сѣверо-восточномъ и юго-западномъ направленіяхъ, отходятъ отроги, раздѣляемые рѣчными долинами. Кромѣ того, вдоль восточнаго и отчасти западнаго берега вздымаются отдѣльные массивы, параллельные Становому хребту.

Становой хребетъ начинается за сѣдловиной, обозначающей истоки Ойтагавы и одного изъ притоковъ Чикугогавы, горой Хирай-яма и слѣдуетъ въ равномъ разстояніи отъ береговъ до горы Киришима-яма; послѣ чего, держась прежняго направленія, идетъ главнымъ гребнемъ вдоль восточнаго берега Кагосимскаго залива. Общее протяженіе его около 250 в. Вершины Становаго хребта, которыми опредѣляется его направленіе: Хирай-яма, Кура-яма, Асо-таке или *Асо-санъ* (5575 ф.) и Неко-таке (на массивѣ, образуемомъ расширеніемъ хребта къ западу), Еширо-яма или Шираторе-мина (около 4600 ф.)²⁾, *Киришима-яма* (2 вулканическія вершины 5530—6050 ф.)³⁾, Такакума-таке и Некуби-яма (2950 ф.). Наибольшая ширина хребта у вершинъ Асо-санъ и Киришима (25 вер.). Наименѣе доступный и дикій участокъ, 40 в. длиною, по обѣ стороны Еширо-ямы, между верховьями Мидоригавы и Кумагавы. Отъ Киришима до Такакума-таке, хребетъ носитъ характеръ высокихъ холмовъ; конечный мысъ Сатано-мисаки (Чичаговъ) имѣетъ 750 ф. высоты⁴⁾.

¹⁾ На противоположномъ берегу высится „Русская гора“—Инасе-яма, 1300 ф., у подножія которой расположенъ нашъ морской лазаретъ. Лубенцовъ „Путеводитель по Японіи“, стр. 238.

²⁾ Асо-санъ представляетъ дѣйствующій вулканъ, огромный кратеръ котораго имѣетъ 20 в. въ діаметрѣ. Перев. Реклю, „Земля и люди“, т. VIII, стр. 585.

³⁾ Путеводитель Лубенцова, стр. 253.

⁴⁾ По „China Sea Directory“, т. IV, стр. 237.

Главные пути, пересекающие Становой хребетъ: 1) дорога Сага-Ойта, проходить по сѣдловинѣ между Татейва-яма и Хирай-яма, слѣдя долинами р. Чикуго съ притоками и р. Ойта; 2) дорога Кумамото-Ойта, обходящая съ сѣвера верховья Ширагавы и Оногавы и массивъ Асо-санъ; 3) дорога (неудобная) черезъ проходъ Мамихара изъ долины Мидоригавы въ долину Гокасегава; 4) такая же дорога черезъ проходъ Ичи-ри-яма-тоге, изъ долины Кумагавы въ долину р. Мимицугавы. Высота перевала приблизительно опредѣлена около 3200—3300 ф.¹⁾.

Къ востоку отъ Становаго хребта, начиная съ сѣвера, отходятъ слѣдующіе отроги: 1) южнѣ Кура-ямы въ городу Цурусаки, съ вершиной Рио-санъ; 2) отъ узла Асо и Неко-таке, между Оногавой и Гокасегавой, въ мысамъ Кабатосаки и Цуру-мисаки, высота послѣднихъ горъ около 2300 ф. Высота перевала Микуне-тоге на пути изъ долины Оногавы на Мияйочи-Онойчи-Нобеока опредѣлена въ 2100 ф.²⁾; 3) отъ горы Еширо-яма, по обѣ стороны р. Мимицу, входящія въ связь съ параллельными Становому хребту массивами, малодоступные въ западной части³⁾.

Восточныя высоты, параллельныя Становому хребту, слѣдуютъ вдоль берега отъ Цуру—мисаки до г. Нобеока, сначала высокими холмами, затѣмъ образуютъ отдѣльные массивы: Хайяшино-таке, Озудзу-яма, раздѣленные р. Мимицу. Южнѣ р. Ойдо, отъ г. Мйзаки до м. Той-саки горы тянутся цѣпью въ 60 в., съ вершинами Коматсу (4265 ф.) и Такабата-яма. Береговая дорога идетъ до Нобеока по западному, а далѣе по восточному склону этихъ высотъ. Поперечные пути пролегаютъ вдоль рѣчныхъ долинъ; на послѣднемъ, наиболѣе длинномъ, южномъ участкѣ черезъ массивъ Коматсу-яма пролегаетъ малоудобный перевалъ Ушитоге.

Западные высоты менѣе значительны. Это: 1) на сѣверѣ массивъ, параллельный Становому хребту, съ вершиной Яката-таке, подходящій на югъ къ Асо-сану; 2) горы, заполняющія пространство между р. Мидори и Кумагавой, отходящія отъ узла сѣвернѣ Еширо-ямы и переплетающіяся съ параллельнымъ берегу массивомъ.

Болѣе значительна цѣпь, отходящая отъ главнаго хребта южнѣ прохода Ичири-яма-тоге, слѣдующая параллельно р. Сендай и упирающаяся въ море у устья послѣдней. Протяженіе ея 80—100 в. Черезъ нее ведутъ всего три дороги: береговая и отъ вершины залива Кагосима черезъ среднее теченіе Сендай-гава къ Хитойоши и къ Яцуширо. (Высота перевала на послѣдней въ долину притока Кумагавы 1876 ф.)⁴⁾. Наконецъ, въ направленіи параллельномъ Становому хребту, по бывшей провинціи Сацума, тянется къ югу хребетъ, круто

¹⁾ Rein, т. I, стр. 96.

²⁾ Путеводитель Лубенцова, стр. 255.

³⁾ Villaret, стр. 292.

⁴⁾ Rein, т. I, стр. 98.

ниспадающій въ море и заканчивающійся у западнаго входа въ Кагосимскій заливъ горой Кайнонъ-таке (3031 ф.).

Въ глубинѣ этого залива отдѣльнымъ островомъ Сакура воздымается вулканъ, вершина котораго носитъ названіе *Митаке*.

2) Рѣки Кіу-Сіу.

Въ зависимости отъ направленія водораздѣльныхъ хребтовъ рѣки Кіу-Сіу могутъ быть раздѣлены на три группы: 1) текуція къ сѣверу— въ Японское и Внутреннее моря, 2) текуція на западъ отъ Становаго хребта и, наконецъ, 3) рѣки, направляющіяся отъ него на востокъ.

Рѣки первой группы—незначительные горные потоки, но въ общей своей массѣ затрудняютъ сообщеніе вдоль берега. Съ другой стороны, имѣя меридіональное направленіе, долины многихъ изъ нихъ служатъ для сообщенія съ заливомъ Симабара и внутренностью острова. Такъ, рѣка Навагава, впадающая близъ Фукуока, сопровождается жел. дорогой (линія Тозу-Моджи).

Среди рѣкъ, вытекающихъ изъ Становаго хребта, сѣверная и въ то же время важнѣйшая, *Чикугогава*, начинающаяся къ юго-востоку отъ города Мори и впадающая въ Симабарскій заливъ близъ города Сага. Длина теченія ея около 100—115 вер., ширина въ устьѣ до 300 с.¹⁾; направленіе на первыхъ верстахъ теченія с.-с.-з., затѣмъ до Куруме западное, далѣе юго-западное. Рѣка принимаетъ многочисленныя притоки, открывающіе проходы въ горахъ; изъ нихъ мы отмѣтимъ небольшую рѣчку, вытекающую изъ Татейва-ямы²⁾, и самый длинный лѣвый притокъ Оймагаву. Долина Чикуго имѣетъ отъ 5—30 вер. (въ устьѣ) шириной и служитъ вмѣстѣ съ Оймагавой для сообщенія съ восточнымъ берегомъ острова черезъ долины Ойтагавы и Оногавы, впадающихъ въ заливъ Беппу. У Куруме рѣку пересѣкаетъ желѣзная дорога.

Прочія рѣки значительно уже и мельче. Большія изъ нихъ доступны въ нижнемъ и среднемъ теченіи небольшимъ лодкамъ. Насколько извѣстно, постоянныя переправы на нихъ, по крайней мѣрѣ на береговой дорогѣ, имѣются и кромѣ желѣзнодорожныхъ мостовъ.

Перечислимъ главнѣйшія рѣки, открывающія проходы своими противоположными истоками: а) Ширагава, которая впадаетъ въ заливъ Симабара близъ Кумамото, длина ея 60 вер., и вышеупомянутая Оногава (длин. 60 вер.), впадающая въ заливъ Беппу; в) Мидorigава, впадающая нѣсколько южнѣе Ширагавы и соединенная съ ней каналами, и Гокасегава, впадающая близъ Нобеока; с) Кумагава, впадающая близъ Яцупиро, и Мимицугава, впадающая въ Тихій океанъ; д) Сендайгава (Хазукигава), длиной около 100 вер., и Ойдогава, впадающая близъ

¹⁾ По спр. изд. „Тойо-Никке“.

²⁾ Она служитъ продолженіемъ долины Чикугогавы въ восточномъ направленіи, въ истокахъ ея лежитъ перевалъ въ долину р. Ойта.

Міайзаки. Близь устья Ширагавы, Мидоригавы и Кумагавы через них перекинуты желѣзнодорожные мосты.

3) Озера и болота.

Озера Кіу-Сіу мелкія, горныя, не заслуживающія вниманія; болотъ же нѣтъ вовсе.

4) Лѣса.

Около 25% поверхности Кіу-Сіу¹⁾ занято лѣсами. Они растутъ по склонамъ горъ. Ихъ меньше въ юго-восточной части, гдѣ и почва менѣе производительна и населеніе само часто выжигаетъ или вырубаетъ лѣсные участки, чтобы дать больше простора растущему здѣсь съѣдобному папоротнику или дикимъ чайнымъ кустамъ.

5) Почва.

Въ районѣ между заливомъ Симабара и Становымъ хребтомъ, Дженкай-нада и Кумагавой, въ долинахъ и по склонамъ холмовъ почва представляетъ смѣшеніе продуктовъ вывѣтриванія вулканическихъ породъ съ наносной, весьма плодородна и не представляетъ затрудненій для прокладки дорогъ и движенія. Въ южной части, за линіей р.р. Кумагавы—Ойдогавы, изверженія вулкановъ образовали толстый слой лавы, туфа и пепла, и дороги, взбираясь на склоны горъ или пересѣкая холмы, врѣзаются въ этотъ слой иногда на 5—10 сажень, слѣдуя по размытымъ водой трещинамъ или искусственнымъ выемкамъ. По плодородности почва этой части острова уступаетъ значительно сѣверо-западной.

6) Пути сообщенія.

Характеръ рельефа Кіу-Сіу—высокій Становой хребетъ, направляющійся по меридіану, и рядъ столь же высокихъ горъ, идущихъ отъ него по параллели, съ неширокими равнинными полосами по берегамъ, не даль развиваться путямъ внутри острова,—сообщеніе главнымъ образомъ производится по окружности, вдоль берега.

а) Обыкновенныя дороги.

Число дорогъ, допускающихъ войсковое движеніе, невелико: одна, идущая по окружности острова, и пять поперечныхъ, проходящихъ по параллели.

¹⁾ Таблица № 26.

Береговая дорога (колесная) идетъ отъ Моджи на Кокура по высотамъ вдоль берега пролива, затѣмъ по береговой равнинѣ до Нака-сука, все время сопровождаемая желѣзной дорогой.

Переваливъ черезъ горы къ Хиджи и отдѣливъ вѣтвь вокругъ полуострова Коцуво, она слѣдуетъ по берегу, у подножья горъ, до Узуки, откуда идетъ черезъ перевалъ Микуне-тоге къ Нобеока. На этомъ послѣднемъ участкѣ колесный путь отходитъ отъ моря на 1¹/₂ перехода, но отдѣляетъ вѣтвь къ порту Сайги. Между Нобеока и Мійазаки дорога идетъ по низкому берегу; между Мійазаки и заливомъ Осуми-ура проходитъ верстахъ въ 10 отъ берега. Отъ Осака (въ послѣднемъ заливѣ) дорога переваливаетъ къ заливу Кагосима и идетъ вдоль гористаго берега послѣдняго до г. Кагосима. Отдѣливъ здѣсь вѣтвь къ югу, она поворачиваетъ затѣмъ на Окуне, переваливая дважды черезъ горы.

Далѣе до Сага путь идетъ все время по береговой равнинѣ. Отъ Сага дорога поворачиваетъ на западъ и переваливаетъ черезъ горы къ Соноги, на берегу залива Омура. Отъ Кагосима до Сага рядомъ съ колесной идетъ на большей части пути желѣзная дорога. Отъ Соноги одна вѣтвь колесной дороги по восточному берегу зал. Омура идетъ на Нагасаки, а другая—черезъ Исагайя къ Симбарѣ.

Къ сѣверу отъ Соноги, минуя полуострова, путь слѣдуетъ на Имари—Карацу—Фукуока—Курасаки—Кокура, сопровождаемая отъ Фукуока желѣзной дорогой.

Такимъ образомъ эта дорога обходитъ кругомъ весь островъ, встрѣчая препятствія лишь въ нижнихъ теченіяхъ рѣкъ и въ немногихъ перевалахъ, превышающихъ 1500—2100 ф. Относительное достоинство разныхъ участковъ неизвѣстно. Дорогу сопровождаетъ телеграфъ.

Противоположные берега соединяются немногими дорогами, изъ которыхъ лучшія слѣдующія:

1) *Сага-Мори-Ойта*, по долинѣ Чикуго и Ойтагавы, съ невысокимъ переваломъ близъ Мори. Это самая удобная, притомъ колесная дорога; она проходитъ по наиболѣе воздѣланной и населенной части острова. Отъ Сага до Куруме (30 вер.) ее сопровождаетъ желѣзная дорога, выходящая на магистраль Кумамото-Фукуока. Къ сѣверу отъ нея отходятъ пути къ берегамъ Дженкай-нада и Суво-нада. Отмѣтимъ дороги Куруме-Фукуока и Мамеда-Кокура, переваливающую западнѣе Хико-сана. Обѣ идутъ по горнымъ долинамъ.

2) *Кумамото-Учиномаки*, огибая Асо-таке, проходитъ по узкой долинѣ Широгавы и далѣе по долинѣ Онегавы, широкой и населенной (довольно удобная, колесная).

3) *Удо—перевалъ Мамихара-Нобеока* довольно хорошая колесная, идетъ по долинамъ Мидоригавы и Гокасегавы (на послѣдней дефиле Соги, въ переходѣ отъ моря).

¹⁾ По Villaret.

4) *Яцуширо*—переваль *Ичи-ри-яма-тоге*—*Садовара-Хиросе*, хорошая колесная, или отъ того же перевала по *Мимицугавѣ* (плохая).

5) *Сендай-Кокубу* и черезъ гору *Киришима-яма* по *Ойдо-гавѣ* къ *Міайзаки*, или черезъ переваль у *Коматсу-ямы* къ *Оби* (довольно хорошая).

6) Желѣзныя дороги.

Желѣзная дорога идетъ отъ *Кагосима* до *Яцуширо* и *Сага*, отъ куда даетъ вѣтвь на *Имари*; поворачиваетъ затѣмъ на *Фукуоку* и направляется вдоль берега моря до *Накацу* (отдѣливъ вѣтвь *Кокура-Моджи*); общее протяженіе ея 770 вер., что составляетъ 0,2 вер. на 10 кв. в. площади. Предполагается продолжить эту линію и вообще развить желѣзно-дорожную сѣть острова; такъ, недавно закончена постройкой вѣтвь до *Нагасаки*.

7) Важнѣйшіе населенные пункты.

Важнѣйшіе населенные пункты острова расположены по берегу, а именно:

1) *Нагасаки*, главный портъ и торговый городъ острова, съ 107.422 жит. и большой иностранной колоніей; наиболѣе посѣщаемый русскими судами изъ всѣхъ портовъ Японіи. Важное значеніе имѣютъ его свалды угля. По числу жителей городъ занимаетъ 8-е мѣсто въ имперіи, а по суммѣ торговыхъ оборотовъ 4-е мѣсто среди портовъ Японіи¹⁾.

2) Близъ него: *Исагайя*, небольшой портъ, (7 т. жит.), *Симабара* (2 т.), *Омура* (9 т.), узель путей *Соноги* (4.700) и военный портъ *Сасебо*.

3) По сѣверо-западному берегу: *Карацу* (8 т.), *Фукуока* (66.190 ч. ж.), *Хавата* (21 т.), *Кокура* (2.750 ч. ж.) и, важный по своему положенію у *Симоносекскаго* пролива, портъ *Моджи* (25.274 ч. ж.).

4) На сѣверо-восточномъ берегу: портъ *Накацу* (11¹/₂ т. ж.), *Ойта*, *Узуки* (11 т. ж.), военный портъ *Сайи* (6 т.).

5) По восточному берегу: *Нобеока* (7 т. ж.), *Хиросе* и *Міайзаки* (15 т. ж.).

6) Въ заливѣ *Кагосима*: г. *Каюсима* (53.481 ч. ж.), *Кожики* (9.500 ж.) и узель путей *Кокубу* (17 т. ж.).

7) Въ заливѣ *Симабара*: *Яцуширо* (9 т.), *Кумamoto* (61.463 ж.) и *Янагава* (9 т.), *Сага* (32.753 ж.), весьма важный по своему положенію въ долину *Чинугавы*.

¹⁾ См. табл. №№ 56 и 57.

Внутри страны нѣтъ населенныхъ пунктовъ, заслуживающихъ поименованія, такъ какъ населеніе острова сосредоточивается главнымъ образомъ у побережья.

Заключеніе. Обзоръ о. Кіу-Сіу приводитъ къ заключенію, что это страна весьма гористая, съ многочисленными рѣками, по размѣрамъ незначительными, но долины которыхъ служатъ единственнымъ сообщеніемъ между противоположными берегами. Дорожная сѣть рѣдка и вообще хорошихъ дорогъ мало. Лучшая обслуживаетъ побережье, гдѣ находятся главнѣйшіе населенные пункты, доступные такимъ образомъ для удара съ моря. Важнѣйшею частью острова является сѣверо-западная, заключающая Нагасаки, Сасебо и Моджи.

ГЛАВА VIII.

ОСТРОВЪ СИКОКУ.

Островъ Сикоку имѣетъ неправильную фигуру въ видѣ двухъ соединенныхъ ромбовъ, растянутую съ сѣверо-запада на юго-востокъ, параллельно оси западной части Хондо. Протяженіе острова въ этомъ направленіи, отъ м. Сада-но-мисаки до пролива Наруто, 250 верстъ и по меридіану: въ западной части 150—160 вер., въ восточной 120 вер. и 50 вер. въ средней, гдѣ островъ суживается заливомъ Тоза (Тоза-нада) и бассейномъ Внутренняго моря—Бинго-нада. За исключеніемъ этихъ двухъ крупныхъ изгибовъ береговой линіи, послѣдняя образуетъ лишь мелкія извилины на сѣверо-востокѣ, юго-востокѣ и западѣ. Въ общемъ, при площади въ $15\frac{1}{2}$ кв. вер., на 1 вер. береговой линіи приходится 6,4 квадр. версты территоріи, т. е. болѣе, чѣмъ у о.о. Хондо и Кіу-Сіу.

1) Поверхность.

По устройству поверхности, часть острова къ востоку отъ линіи р. Кагамигава — г. Имахару носить болѣе правильный характеръ, чѣмъ западная. Именно здѣсь, съ юго-запада на сѣверо-востокъ, островъ прорѣзываетъ долина *Юшиногавы*, параллельно которой и направляются нѣсколько рядовъ возвышенностей.

Сѣвернѣе Юшиногавы, почти до долины лѣваго притока ея, Дазайгавы, непрерывно тянется на 80 верстъ *хребетъ* около 7—10 вер. шириной, съ крутыми скатами къ югу и пологими къ сѣверу. Послѣдніе изрѣзаны многочисленными горными рѣчками и продолжаются мѣстами на сѣверъ въ видѣ невысокихъ отроговъ, выступающихъ въ море утесистыми мысами. Средняя высота хребта около 3.300 ф. Вершины немногимъ ея превышаютъ. Такъ, превышеніе надъ уровнемъ моря горы Тайсенъ-яма опредѣлено всего въ 3.936 ф. Только два колесныхъ пути пересѣкаютъ этотъ хребетъ, — одинъ въ крайней восточной, другой въ крайней западной части его.

За *Дазайгавой*, также параллельно Юшиногавѣ, до верховьевъ Кагамигавы, верстъ на 80, тянется другой непрерывный *хребетъ*, высотой не менѣе 3.300—4.000 фут., съ вершиной Ишидзуши-санъ —

7.740 фут.¹⁾, высшей точкой на островѣ. Дорога изъ Кочи въ Каванойе переваливаетъ его по проходу Сасагами-тоге, на высотѣ 3.600 фут.

Къ югу отъ долины Юшиногавы, ограниченный на югѣ долинами рр. Нака и Монобегавы и съ запада Кагамигавой, вздымается другой хребетъ, около 130—140 вер. протяженіемъ. Онъ можетъ быть названъ *Главнымъ хребтомъ* острова. Высота его въ среднемъ 3.900—4.000 ф., къ западу ниже²⁾. Вершина Тсуруги-яма достигаетъ 7.346 ф.; близъ нея самая широкая и малодоступная часть хребта. Сѣверные отроги, болѣе пологіе, чѣмъ южные, достигаютъ р. Юшино, при чемъ мѣстами образуется цѣпь высотъ, параллельная Главному хребту.

Къ югу отъ рѣкъ Монобе и Нака, соединяясь съ Главнымъ хребтомъ горнымъ узломъ *Маки-яма* у истока названныхъ рѣкъ, тянется другой параллельный хребетъ, развѣтвленія котораго доходятъ, понижаясь, до м. Муратосаки.

Горы западной части острова входятъ въ связь съ горами восточной при посредствѣ хребта, начинающагося юго-западнѣе г. Имахару массивомъ *Таканава-яма*. Южнѣе Камамацу хребетъ этотъ расширяется въ видѣ плоской возвышенности, затѣмъ спускается къ р. Симода или Ватаригавѣ. Хребетъ этотъ пересѣкаетъ мало хорошихъ путей, особенно въ центральной части³⁾. Дорога Кочи-Мацуяма переваливаетъ его на высотѣ 750 ф.

Остальное пространство юго-западнаго Сикоку занято сложнымъ сплетеніемъ отдѣльныхъ массивовъ и небольшихъ еряжей, прорѣзываемыхъ притоками Симодагавы и другими рѣками.

Горы покрыты большею частью лѣсомъ, при чемъ верхняя граница лиственныхъ породъ подымается выше, чѣмъ на Хондо.

Небольшія равнины лежатъ только у устьевъ рѣкъ, окружая города: Токушима, Такамацу, Мацуяма и Кочи.

2) Рѣки.

Островъ обильно орошенъ. Наибольшая рѣка его, *Юшиногава*, протяженіемъ свыше 150 верствъ, имѣетъ широкую, населенную долину, служащую главнымъ путемъ сообщенія между западной и восточной частями острова. При впаденіи ея образуется низменная дельта. Главный притокъ ея—Дазайгава.

Такое же, но въ меньшей степени, значеніе принадлежитъ Монобегавѣ и Навагавѣ. Сообщение въ меридіональномъ направленіи въ западной части облегчается долиной Симодагавы съ притоками и Кагамигавой. Размѣры ихъ неизвѣстны.

Озеръ и болотъ на Сикоку нѣтъ.

¹⁾ Цитир. Villaret, стр. 281.

²⁾ Rein, т. I. стр. 92.

³⁾ Villaret, стр. 282.

Лѣса занимають 59% поверхности ¹⁾.

Сказанное о поверхности Сикоку приводитъ къ заключенію о значительной гористости и пересѣченности острова, а въ особенности о затруднительности передвиженій въ направленіи меридіана.

3) Пути сообщенія.

Сѣтъ колесныхъ путей имѣеть слѣдующее начертаніе.

1) Дорога вдоль сѣвернаго берега, Мисаки-Мацуяма (доступность для повозокъ этого участка неизвѣстна)—Имахару-Каваноѣ и далѣе, обходя полуостровъ Акено-мисаки, на Такамацу-Токушима-Томиока.

2) Дорога по южному берегу: Сусаки-Такаока-Кочи-Хивасе, и

3) по долинамъ Нагагавы и Монобегавы, черезъ переваль Беппу, отъ Томиока на Кочи.

Дороги черезъ горы ²⁾: 1) отъ Кочи на Каваноѣ (колесная), съ двумя перевалами и переправой черезъ Юшиногаву, 2) Такаока-Мацуяма по долину Кагамигавы, съ переваломъ у Кумамацу, и 3) Сусаки-Юшида-Уваджима, идущая по весьма гористой мѣстности.

Желѣзная дорога пройдетъ въ будущемъ по сѣверному берегу острова, но пока существуютъ лишь нѣсколько подъѣздныхъ путей, сходящихся у Мацуямы, и участокъ Котохира-Маругаме-Такамацу.

Вообще островъ бѣденъ хорошими дорогами.

4) Важнѣйшіе населенные пункты.

Важнѣйшіе населенные пункты находятся на побережьѣ: *Мацуяма* (36.545 ж.), *Имахару* (12 т. ж.), *Маругаме* (24.977 ж.), *Такамацу* (34.416 ж.), *Цуба* и *Хикида* (по 5 т. ж.), *Токушима* (61.501 ж.), *Кочи* (36.511 ж.), *Такаока* (6 т. ж.)—важный узелъ путей на океанскомъ берегу; *Уваджима* (12 т. ж.) и *Юшида* (5 т. ж.).

Заключеніе. Итакъ, островъ Сикоку, меньшій изъ острововъ Старой Японіи, при довольно доступныхъ берегахъ представляетъ объекты для судовыхъ десантовъ, но не для значительныхъ силъ; операціи послѣднихъ внутри острова были бы, кромѣ того, крайне затруднены бездорожьемъ и сильно гористымъ характеромъ мѣстности, особенно въ направленіи съ ю.-в. къ берегамъ Внутреннаго моря.

¹⁾ См. табл. № 26.

²⁾ „Murray's Handbook“, стр. 454.

ГЛАВА IX.

ОСТРОВЪ ХОККАИДО.

Островъ Iezo, Матсмай или Хоккаидо, сѣверный изъ 4-хъ главныхъ японскихъ острововъ, вслѣдствіе своего географическаго положенія, неудобства для плаванія водъ, его омывающихъ, суроваго сравнительно климата, представляетъ страну дикую, бѣдную населеніемъ и мало производительную, на которую только въ послѣднее время обратили вниманіе минеральныя ея богатства. При фигурѣ въ видѣ неправильнаго ромба и площади въ 67.981 кв. вер. (изъ которыхъ на долю сосѣднихъ острововъ приходится всего 69 кв. вер.), Хоккаидо имѣетъ весьма мало развитую береговую линію¹⁾.

1) Поверхность.

Характеръ поверхности Хоккаидо гористый. Горы на западномъ берегу острова близко подходятъ къ морю, образуя каменные обрывы; на восточномъ же и южномъ берегахъ между горами и моремъ остается болѣе или менѣе широкая полоса земли. Склоны горъ вообще крутые, поросшіе лѣсомъ, съ глинистой почвой, изъ подъ которой на вершинахъ и по берегамъ обнаруживаются скалы. Между горами тянутся тоже заросшія болотистыя долины, иногда пересѣченныя холмами. Снѣгъ на горахъ держится до конца лѣта и появляется вновь осенью.

Различаютъ²⁾ четыре хребта: Меридіональный, тянущійся отъ мыса Соя-мисаки, на сѣверѣ, до мыса Ери-мисаки, на югѣ; Восточный, отдѣляющійся отъ Меридіональнаго хребта у горы Токаси-таке и направляющійся къ мысу Сиретовосаки; продолженіемъ его служитъ цѣпь Курильскихъ острововъ³⁾; Западный, отходящій отъ Меридіональнаго между истоками рѣкъ Тесихогава и Ишикаригава, слѣдуетъ вдоль западнаго берега острова. Юго-западная группа наполняетъ всю юго-западную оконечность острова до мысовъ Сирока-мисаки и Есан-

¹⁾ См. таблицу № 1.

²⁾ Rein, ч. 1, стр. 99.

³⁾ Почему въ учебныхъ японскихъ атласахъ и называется Цишима-санке.

саки. Эти четыре хребта, идущие по диагоналям, составляют остов острова.

Меридиональный хребетъ тянется въ видѣ непрерывнаго лѣсистаго горнаго кряжа, среднею высотой около 5—6.000 фут., съ вершинами: Ишикари-яма (7.700 фут.)¹⁾, у истоковъ рѣки того же имени, и *Токаси-таке* (11.500 фут.). На всей своей 15—50 верстной ширинѣ хребетъ покрытъ густой, непроходимой тайгой и пересѣкается только одной колесной дорогой (изъ Сорачипуто въ Абасири). На остальномъ протяженіи имѣются лишь тропы, доступныя только одиночнымъ людямъ.

Восточный хребетъ, Аканъ, начинаясь отъ горы Токаси-таке, сначала крутъ и высокъ, но потомъ постепенно понижается и отдѣляется отъ себя за рѣкою Куширогавой къ юго-востоку вѣтвь, которая доходитъ до Немуро. Высшія точки этого хребта—дѣйствующіе вулканы Меаканъ-таке и Оаканъ-таке. Хребетъ Аканъ мѣстами суживается до 8—20 вер. и въ восточной оконечности пересѣкается двумя дорогами; въ западной его оконечности, болѣе дикой, существуютъ лишь тропы.

Западный хребетъ ограниченъ долинами рѣкъ Тесихогава и Ишиваригава, притоки которыхъ сближаются до 5 вер. Хребетъ этотъ, расширяющійся къ югу въ сплошной массивъ, имѣетъ въ ширину 8—35 вер. и среднюю высоту въ 4.000 фут.; болѣе замѣчательна вершина его Арива-яма, на югѣ.

Юю-западная группа начинается на сѣверѣ двумя вершинами: Мару-яма и Монбецу-таке (2.600 фут.) близъ города Саппоро. Будучи вулканическаго происхожденія, группа эта не представляетъ собою правильныхъ горныхъ цѣпей, но горы разбросаны отдѣльными вершинами и отрогами. Отдѣльныя части этого массива носятъ названія: Тайхенъ-таке, Сигибцу-таке и Конбо-таке.

Высшія точки хребта: Яцинай-яма (2.800 фут.), Юрапу-таке (4.100 фут.) и Нигоригава-таке (2.700 фут.). Отъ Нигоригава-таке горы расходятся къ западу и востоку; восточная вѣтвь идетъ вдоль берега залива Вулкана, а западная къ мысу Сирока-мисани. Въ восточной вѣтви имѣются вершины: Комага-таке (3.860 фут.) и вулканъ Езанъ (1.500—2.000 фут.); въ западной—Кацура-таке и Сенкенъ-таке²⁾. Средняя высота горъ юго-западной группы 1.500—2.000 фут. Онѣ не носятъ сплошнаго характера и пересѣкаются многими путями.

Горы Хоккаидо представляютъ серьезную преграду для дѣйствій войскъ, такъ какъ покрывающая ихъ густая растительность, тайга, и отсутствіе путей, при крутыхъ скатахъ, дѣлаютъ ихъ непроходимыми.

Низменности составляютъ не больше одной трети поверхности острова³⁾. Онѣ представляютъ болотистыя долины, иногда прорѣзываемыя невысокими холмами, или болѣе или менѣе широкія полосы

¹⁾ Цитир. выше Villaret, стр. 315.

²⁾ Почему вся группа и называется въ японскихъ учебныхъ атласахъ—Сенкенъ.

³⁾ См. Rein, ч. I, стр. 67.

по берегу моря. Главнѣйшія изъ нихъ — долины рѣкъ Ишикаригава, Тесихогава и Такашигава, а также низменное пространство въ сѣверу отъ г. Немуро. Низменные пространства являются, по производствѣ осушки и расчистки, единственными пригодными для заселенія мѣстами на островѣ; такъ, долины рѣкъ Ишикаригава и Юбаригавы заселены гуще другихъ частей острова и по нимъ вездѣ проведены пути сообщенія болѣе или менѣе удовлетворительные. Поэтому низменности—единственно возможные мѣста для дѣйствій болѣе значительныхъ отрядовъ, хотя движеніе ихъ, благодаря пересѣченности мѣстности, будетъ весьма затруднительно¹⁾.

2) Рѣки.

Рѣки острова Хоккаидо, за исключеніемъ рѣкъ Ишикаригава и Куширогава, не судоходны и даже большею частью не сплавныя. Онѣ носятъ характеръ частью горныхъ потоковъ, разливающихся послѣ дождя настолько, что переправа черезъ нихъ невозможна въ теченіе нѣсколькихъ дней, частью широкихъ рѣкъ, текущихъ въ низменныхъ, часто болотистыхъ и лѣсистыхъ берегахъ. Устья всѣхъ рѣкъ занесены пескомъ.

Рѣки, впадающія въ Японское море. Въ Японское море впадаетъ самая длинная рѣка о. Хоккаидо—*Ишикаригава*²⁾, съ весьма извилистымъ теченіемъ, длиною около 250 вер., судоходная отъ устья до Сорачипуто. У Сорачипуто она принимаетъ большой притокъ Юригава; другіе значительные притоки ея—Юбаригавы и впадающая въ нее Ебоцу, съ Сивоцугавой. Притоки рѣки Ишикаригава доступны для небольшихъ лодокъ, а по самой рѣкѣ плаваютъ средняго размѣра барки, хотя мели и перекаты затрудняютъ судоходство. Долина Ишикаригавы заселена и въ бассейнѣ ея много угольныхъ копей.

Другая значительная рѣка этого бассейна—р. *Тесихогава* (150 вер.) съ притокомъ Кенобуригава. Долины обѣихъ рѣкъ воздѣланы и заселены, хотя и менѣе, чѣмъ Ишикаригавы. Другія рѣки западнаго побережья невелики и имѣютъ лишь значеніе потому, что долины ихъ удобны для поселенія.

Рѣки, впадающія въ Охотское море. Въ Охотское море впадаетъ лишь рядъ горныхъ потоковъ. Длиннѣе и больше другихъ р. р. Юбецугава, Токарогава и Сибецугава, долины которыхъ удобны для воздѣлыванія и сопровождаются хорошими дорогами; такъ, вдоль Юбецугавы идетъ важная дорога Сорачипуто—Абасири, связывающая восточное побережье съ центромъ острова, г. Саппоро. Мостовъ на этихъ рѣкахъ нѣтъ и поэтому въ дождливое время онѣ прерываютъ сообщеніе вдоль береговой дороги Соя-Абасири.

¹⁾ Пересѣченность происходитъ отъ осушительныхъ канавъ, участковъ болотъ и пней, оставляемыхъ на вырубленныхъ участкахъ.

²⁾ Villaret, стр. 820.

Рѣки, впадающія въ Тихій океанъ. Изъ рѣкъ этого бассейна заслуживаютъ вниманія только двѣ: *Куширо* и *Тонамигава* (110 вер.); обѣ эти рѣки значительной длины и глубины и судоходны. По ихъ теченію устраиваются поселенія и проводятся дороги. Рѣкою Куширогава пользуются отъ Сибецу для сплава сѣры, добывающейся въ горахъ Аванъ, откуда до Сибецу проведена желѣзная дорога. Остальныя рѣки имѣютъ значительныя размѣры только при устьѣ, гдѣ ихъ пересѣкаетъ береговая дорога.

3) Озера.

Озера о. Хоккаидо большею частью лежатъ въ кратерахъ потухшихъ вулкановъ, именно: Онума и Конума, въ окрестностяхъ Хакодате; Куширо, служащее истокомъ рѣки того же имени, и Сикоцу. Другія озера, а именно: озеро Узу, въ окрестностяхъ м. Мурорана, и Озацинума представляютъ огромныя болота. Назовемъ еще большую лагуну Сарума на берегу Охотскаго моря, соединяющуюся съ моремъ широкимъ каналомъ.

4) Лѣса.

Лѣса занимаютъ 59%¹⁾ всей поверхности острова, состоятъ изъ смѣшанныхъ породъ—сосны, березы, дуба и др., и весьма трудно-проходимы, представляя совершенное подобіе сибирской тайги. Всѣ лѣса принадлежатъ правительству, которое ихъ почти не эксплуатируетъ, вслѣдствіе отсутствія дорогъ и ограниченности сплава по рѣкамъ.

5) Пути сообщенія.

а) Обыкновенныя дороги.

На всемъ Хоккаидо свыше 3.000 вер. дорогъ. За исключеніемъ шоссированныхъ участковъ у Саппоро, большая часть ихъ грунтовая. Грунтъ состоитъ изъ глины или даже чернозема и, такъ какъ лѣто обильно дождями, то дороги, большею частью, въ весьма неудовлетворительномъ видѣ, хотя полотно ихъ довольно широко (отъ 6 до 18 шаговъ). На горныхъ дорогахъ перевалы круты и мало разработаны. Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ дороги идутъ по берегу моря, часты спуски и подъемы на прибрежныя отроги; дороги во многихъ мѣстахъ пересѣкаются рѣками, сильно разливающимися отъ дождя.

Начертаніе сѣти путей слѣдующее.

1) *Береговая дорога* ²⁾ Хакодате — Фукуяма — Иваяма — Отару — Масике — Соя — Момбецу — Абасири — Немуро — Куширо — Хорондуме —

¹⁾ См. таблицу № 26. Кромѣ того значительная часть лѣсовъ включена въ графу „хара“.

²⁾ „Murray's Handbook for Travellers“, изд. 1901 г., стр. 535.

Томакомай — Муроранъ — Мори — Хакодате, сопровождаемая телеграфомъ. Состояніе дороги въ разныхъ мѣстахъ различно: лучшая часть пути — Муроранъ — Куширо — 320 вер, гдѣ дорога идетъ по песчаному берегу. Далѣе, до Немуро берега скалисты, а отъ Немуро до Абасири (117 вер.) имѣется много потоковъ, переседающихъ дорогу. Участокъ Абасири — Соя (300 вер.) удовлетворителенъ. Дорога по западному берегу вообще хороша.

2) *Дорога Саппоро — Сорачипуто — Абасири* (300 вер.). Эта дорога почти все время идетъ лѣсомъ и находящійся на ней перевалъ крутъ. Дорога эта въ дожди сильно портится. Часть дороги, до Асахи-гавы сопровождается телеграфомъ. Отъ Сорачипуто отходить вѣтвь на Масиве.

3) *Дорога Отару — Саппоро — Томакомай* (170 вер.) сопровождается желѣзнодорожнымъ телеграфомъ и проходитъ по заселенной мѣстности, почти параллельно желѣзной дорогѣ; отъ нея въ различныхъ направленіяхъ отходить много побочныхъ вѣтвей, связывающихъ между собою поселенія. Вообще она въ хорошемъ состояніи.

4) *Дорога Куширо — Абасири* (175 вер.) пересекаетъ гору Аканъ; первыя двѣ трети ея сопровождаются теченіемъ Куширогавы и желѣзной дорогой.

5) Дороги юго-западной части острова хороши и удобны; онѣ пересекаютъ горный хребетъ въ четырехъ мѣстахъ и связываютъ побережье Японскаго моря съ океанскимъ.

6) *Дорога Саппоро — Муроранъ* находится въ хорошемъ видѣ.

Вообще, на островѣ мало путей, связывающихъ берега Японскаго моря съ берегами Тихаго океана; собственно прямой путь, черезъ средину острова, существуетъ только одинъ, — Отару — Саппоро — Сорачипуто — Абасири, притомъ трудный. Затѣмъ, имѣется путь Отару — Саппоро — Томакомай — Муроранъ, или Саппоро — Муроранъ.

Вообще изъ Саппоро, центра военныхъ силъ острова, существующія войска могутъ быть передвинуты въ разные направленія сравнительно легко; но движеніе вглубь острова, съ удаленіемъ отъ населенныхъ мѣстъ встрѣтитъ большія затрудненія.

По грунтовымъ дорогамъ перевозятъ грузы въ двухколесныхъ повозкахъ, иногда дзинрикишахъ¹⁾, но чаще всего на вьюкахъ, въ виду плохаго состоянія дорогъ; зимой же ѣздятъ на саняхъ.

б) Желѣзныя дороги.

На Хоккаидо открыты для движенія слѣдующія линіи желѣзныхъ дорогъ: 1) линія *Отару-Саппоро-Исамизава-Сорачипуто-Асахигава-Шибесу*, длиною въ 235 в., съ вѣтвью къ горѣ Ишикари-яма отъ Асахигава, къ угольнымъ копамъ. Сорачипуто является важнымъ пунк-

¹⁾ Ручныхъ коляскахъ.

томъ, какъ центръ значительныхъ поселеній, а Асахигава, какъ узелъ желѣзной дороги. 2) Линія *Отару-Саппоро-Ивамизава-Муроранъ*, длиною въ 208 в., съ вѣтвью отъ Ойваке къ Юбари (40 в.), къ угольнымъ копямъ. Эта линія связываетъ побережье Японскаго моря съ Тихимъ океаномъ, проходить по наиболѣе заселенному и богатому району, захватывая угольныя копи, почему и значеніе ея самое важное. 3) Небольшая линія *Ивамизава-Поронай*, съ вѣтвью къ Икусумбецу исключительно для вывоза угля изъ копей въ Поронай и Икусумбецу.

Всѣ эти три линіи принадлежатъ „обществу Хоккайдскихъ угольныхъ копей“ и составляютъ одну систему, важнѣйшимъ узломъ которой является станція Ивамизава.

4) Небольшая линія отъ *Атосанобори до Сибесу* служитъ для добычи сѣры въ горахъ у Атосанобори.

Всѣ дороги имѣютъ общепонскую колею въ 3 англ. ф. 6 дюймовъ и построены прочно.

6) Важнѣйшіе населенные пункты.

Населеніе Хоккаидо сосредоточено главнымъ образомъ въ городахъ, лежащихъ у берега или вблизи него. Главнѣйшіе населенные пункты: *Хакодате*—78.040 жит., *Отару*—56.961¹⁾, *Саппоро*—37.482, *Немуро*—17.590, *Езаси*—15.000, *Фукуяма (Мадмай)* 11.150, *Куширо*—5.242 и *Муроранъ*—2.145. Административнымъ и промышленнымъ центромъ является Саппоро, населеніе котораго возрастаетъ весьма быстро; онъ же и важнѣйшій узелъ путей²⁾.

Изъ сказаннаго слѣдуетъ, что островъ невозможенъ для дѣйствій большихъ отрядовъ войскъ по своей дикой природѣ, гористому характеру мѣстности и бездорожью, независимо отъ того, что высадка и посадка войскъ на берегахъ его крайне неудобна (см. выше стр. 40). Между тѣмъ, по своему положенію вблизи русскихъ предѣловъ, отъ которыхъ его отдѣляетъ лишь 25 в. проливъ Лаперуза, онъ могъ бы имѣть значеніе, особенно съ тѣхъ поръ, какъ начала развиваться въ его западной части эксплуатація угля, необходимаго и для Японіи и для Россіи.

Заключеніе.

Изъ отдѣльныхъ районовъ военныхъ дѣйствій, которые представляютъ четыре главные острова Японіи, Хондо является важнѣйшимъ. Занимая 60% площади архипелага, центральный по положенію, онъ заключаетъ главнѣйшіе населенные пункты имперіи. Берега его большею частью доступны и представляютъ относительно

¹⁾ По свѣдѣніямъ къ 31 декабря 1898 года.

²⁾ „Murray's Handbook for Travellers“ стр. 536.

большее число укрытій для судовъ, чѣмъ берега другихъ острововъ. Горы раздѣляютъ его восточное и западное побережья и являются главнымъ препятствіемъ при движеніи отъ одного къ другому, особенно въ средней части острова. Зимой это препятствіе усиливается снѣгомъ, покрывающимъ перевалы и вообще западныя предгорія до самаго моря, которое въ это время бурно. Между тѣмъ, въ случаѣ высадки на западномъ берегу Хондо, для развитія успѣха наступленіе черезъ горы къ восточному берегу, непосредственно на Токіо или черезъ Кіото и Осаку, необходимо.

Въ виду этого, казалось-бы, болѣе цѣлесообразной, въ случаѣ десантной экспедиціи къ берегамъ Японіи, является высадка на восточномъ берегу Хондо и наступленіе вдоль него къ столицѣ. Главнымъ препятствіемъ при такомъ движеніи послужатъ рѣки и отчасти горы. Последнія обходятся, если высадка производится въ предѣлахъ побережья равнины Кванто, къ чему и слѣдуетъ стремиться. Препятствіе, представляемое рѣками, уменьшается зимой, когда онѣ мелководны. Зима же, по морскимъ условіямъ, является временемъ благопріятнымъ для десанта у восточнаго берега Хондо. Слѣдовательно, высадка зимой на восточномъ берегу Хондо, въ возможной близости къ столицѣ, съ точки зрѣнія условій мѣстности является наиболѣе соотвѣтственной.

О. Кіу-Сіу можетъ лишь явиться театромъ второстепенныхъ операцій. Успѣшная высадка и утверженіе на его берегахъ не могутъ имѣть рѣшающаго значенія. Въ морскомъ отношеніи болѣе удобенъ для высадки (исключая осени) сѣверо-западный берегъ острова. Высадившійся здѣсь отрядъ избѣгаетъ возможности втянуться въ операціи въ южной, гористой и бездорожной части острова, становится на сообщенія западной и юго-западной части послѣдняго съ Хондо, находится на кратчайшемъ и удобнѣйшемъ пути къ Внутреннему морю, которымъ можетъ воспользоваться для дальнѣйшаго развитія успѣха и переноса операцій на главный островъ.

О. Сикоку не содержитъ какихъ либо важныхъ пунктовъ, ради овладѣнія которыми стоило бы предпринять высадку значительными силами на его берегахъ. Последніе къ тому же въ доступной непріятельскому флоту части не представляютъ особыхъ удобствъ для высадки, наступленіе-же вглубь острова, по отсутствію хорошихъ путей, весьма затруднительно, несмотря на малые его размѣры.

Хоккаидо на большей части своей территоріи представляетъ тайгу, берега же его малоизслѣдованы и какъ сами по себѣ, такъ и по свойствамъ морей, рѣдко гдѣ позволяютъ производство высадки.

Такимъ образомъ, какъ по цѣлямъ, которыя могутъ представиться для дѣйствій десанта, такъ и по относительной доступности береговъ и внутренняго пространства, первенствующее значеніе принадлежитъ острову Хондо и за нимъ Кіу-Сіу.

ЧАСТЬ СТАТИСТИЧЕСКАЯ.

ГЛАВА X.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ И АДМИНИСТРАТИВНОЕ УСТРОЙСТВО.

Японская имперія представляетъ нынѣ ограниченную монархію, управляемую наследственнымъ государемъ (Микадо или Котей) на основаніи конституціи 11 февраля (30 января) 1889 года. Престолю могутъ занимать только лица мужскаго пола. Императоръ пользуется всѣми прерогативами верховной власти, объявляетъ войну, заключаетъ миръ и договоры съ иностранными державами, утверждаетъ законы; исполнительную власть раздѣляетъ съ назначаемыми имъ, отвѣтственными передъ нимъ, министрами, а въ законодательной ограниченъ имперскимъ парламентомъ¹⁾.

Парламентъ состоитъ изъ палаты пэровъ и палаты депутатовъ, совмѣщаемыхъ верховной властью ежегодно.

Палата пэровъ состоитъ изъ пожизненныхъ и временныхъ членовъ, числомъ около 300, а именно:

- 1) Совершеннолѣтнихъ особъ императорской фамиліи мужскаго пола.
- 2) Принцевъ и маркизовъ, имѣющихъ 25 лѣтъ отъ роду²⁾.
- 3) Представителей прочаго титулованнаго дворянства, избираемыхъ имъ изъ своей среды, въ числѣ не болѣе $\frac{1}{5}$ дѣйствительнаго его числа и въ возрастѣ не моложе 25 лѣтъ³⁾.
- 4) Лицъ, назначенныхъ императоромъ, въ виду выдающихся ихъ заслугъ, не моложе 30 лѣтъ.
- 5) Лицъ, не моложе 30 лѣтъ, избранныхъ изъ своей среды въ каждомъ конѣ 15 крупнѣйшими плательщиками прямыхъ налоговъ и утвержденныхъ затѣмъ императоромъ.

Попавшія въ палату путемъ выборовъ остаются въ составѣ ея 7 лѣтъ, прочія лица пожизненно.

¹⁾ Источниками для составленія настоящей главы послужили „Constitution: of the Empire of Japan.“ 1889 г., Токио, съ комментаріями, и Whitney, „Dictionary of roads“. Appendix.

²⁾ Титулованная аристократія получила начало въ 1884 г. Баронъ по японски „данъ“, виконтъ—„ши“, графъ—„хаку“, маркизъ и принцъ—„ко“. Chamberlain, „Things Japanese“, стр. 329.

³⁾ Въ 1901 г. было въ Японіи 89 графовъ, 363 виконта и 220 бароновъ. „Statesman's Yearbook“, 1901 г., стр. 807.

Палата представителей должна состоять изъ 369 членовъ; примерно, по 1 на 118.600 чел. населенія. Ежегодно часть членовъ выбывается. Избирателями могутъ быть всѣ японскіе подданные мужскаго пола, не моложе 25 лѣтъ, живущіе въ своихъ избирательныхъ округахъ не менѣе одного года и платящіе въ теченіе одного года не менѣе 10 іенъ земельныхъ или въ теченіе двухъ лѣтъ другихъ прямыхъ налоговъ¹⁾. Избираться могутъ лица не моложе 30 лѣтъ, удовлетворяющія тѣмъ же условіямъ, притомъ не находящіяся на государственной службѣ, или въ числѣ духовныхъ лицъ, также учащихъ и учащихся.

Члены палаты получаютъ содержаніе въ 2.000 іенъ, а президенты въ 3.000—5.000 іенъ.

Палаты пользуются законодательной инициативой, раздѣляя таковую съ верховной властью. Онѣ же контролируютъ веденіе государственнаго хозяйства.

Центральные правительственные органы образуютъ: государственный совѣтъ, имѣющій совѣщательное значеніе, императорскій кабинетъ и 9 министерствъ, соответствующихъ нашимъ.

Число служащихъ этихъ учрежденій достигаетъ (съ бюро палаты и судебнымъ персоналомъ) 56.500 чел.²⁾, получающихъ въ сложности 15.025.931 іену содержанія.

Для мѣстнаго управленія Японская имперія, кромѣ Хоккайдо о Формозы (Тайвана), раздѣляется на 3 градоначальства (фу)—Токио, Киото, Осака, и 44 кена (губерніи или префектуры³⁾). Кены раздѣляются на уѣзды (гунъ) и большіе города съ муниципальнымъ управленіемъ (ши); въ свою очередь гунъ состоятъ изъ среднихъ и мелкихъ городовъ (чо) и селеній (сонъ)⁴⁾. Во главѣ кена стоитъ губернаторъ или префектъ и при немъ генеральный совѣтъ, изъ членовъ, избираемыхъ населеніемъ кена; такой же совѣтъ состоитъ при на-

¹⁾ По закону 1900 г., не вошедшему еще въполнѣ въ силу. До послѣдняго времени имущественный избирательный цензъ равнялся 15 іенамъ. Число избирателей по этому цензу видно изъ таблицы № 23. Замѣтимъ, что въ Англіи $\frac{1}{6}$ населенія избиратели.

²⁾ См. табл. № 22.

³⁾ Въ первые вѣка, по образованіи Японскаго государства, три главныя острова раздѣлялись на 73 провинціи. Дѣленіе это и до сихъ поръ сохранилось въ народѣ, несмотря на то, что въ послѣдующія времена установилось раздѣленіе на „ханы“ или удѣлы, а въ настоящее время на кены. Причиной такой устойчивости въ народной памяти дѣленія на провинціи является то, что границы ихъ не были искусственными: это были или море, когда провинція составляла отдѣльный островъ, или горы.

Въ послѣднемъ случаѣ провинцію образовывала горная долина, плато или котловина.

Большая изъ провинцій, Шинано, имѣла 854 кв. вер., меньшая—Ики—8,5 кв. вер. Такая разница показываетъ, что при раздѣленіи на провинціи имѣлись главнымъ образомъ въ виду, именно, естественныя свойства края.

Границы кеновъ намѣренно намѣчены были такъ, въ видахъ уничтоженія мѣстныхъ тенденцій, что не совпадаютъ съ границами бывшихъ провинцій (Villaget, стр. 148).

⁴⁾ См. таблицу № 21.

чальникѣ уѣзда (субъ-префектѣ) и выборныхъ властяхъ чо и сонѣ. Во главѣ муниципалитетовъ стоятъ головы, мэры, утверждаемые императоромъ. Избирательный цензъ для мѣстныхъ представительныхъ учреждений опредѣленъ въ 2—3 іена прямыхъ налоговъ.

Хоккаидо имѣеть свое отдѣльное управление, такъ же какъ и Формоза, во главѣ которой стоитъ генераль-губернаторъ съ обширными полномочіями.

Число служащихъ въ мѣстныхъ управленіяхъ равнялось 22.483 чел., получавшихъ отъ казны 6.851.559 іенъ содержанія.

Общее число лицъ, чиновниковъ и низшихъ служащихъ, составляющихъ администрацію Японіи, простирается до 78.983 чел. Въ этотъ счетъ не вошли служащіе въ управленіяхъ городскихъ и сельскихъ обществъ и 34.111 чел. полиціи, по общимъ отзывамъ, хорошо организованной¹⁾.

Вообще, въ Японіи гражданскій служащій элементъ, принимая въ соображеніе малыя разстоянія, однородный племенный составъ, грамотность населенія, является довольно многочисленнымъ; но оплачивается, сравнительно съ Европой, недорого. Образцомъ для организаціи мѣстнаго управленія японцамъ послужили французскія учрежденія; неотвѣтственное же передъ парламентомъ министерство заимствовано у Германіи. Последнее и является нынѣ дѣйствительнымъ распорядителемъ судебъ страны.

¹⁾ См. табл. № 24 и брошюру Lönholm'a „Japans Moderne Civilisation“.

ГЛАВА XI.

ОЧЕРКЪ ПОЛОЖЕНІЯ СТАТИСТИКИ ВЪ ЯПОНИИ.

Первыя статистическія работы въ Японіи¹⁾ предпринимались въ видахъ обложенія населенія и заключались въ переписяхъ, дѣлавшихся не одновременно, въ произвольные промежутки времени, въ зависимости отъ нарастающей потребности пополненія государственной казны новыми налогами. Онѣ касались только свѣдѣній о полѣ и возрастѣ податныхъ классовъ по провинціямъ.

Первая перепись съ этою цѣлью, по японской лѣтописи, имѣла мѣсто въ I столѣтіи до Р. Хр., при микадо Суджинѣ, о результатахъ ея свѣдѣній не сохранилось. Въ 610 г. по Р. Хр. была вновь предпринята перепись, опредѣлившая населеніе имперіи равнымъ 5 мил. человекъ.

Въ слѣдующемъ столѣтіи, вмѣстѣ съ политическими и социальными реформами, преобразовавшими Японскую имперію въ духѣ китайской государственности, была введена обязательная регистрація населенія въ каждой провинціи.

При микадо Тенши были составлены списки постояннымъ жителямъ, которые долгое время служили основаніемъ при дальнѣйшихъ исчисленіяхъ населенія. Въ спискахъ этихъ, „хефута“ или „фумида“, были помѣщены свѣдѣнія о полѣ, возрастѣ, сословіи жителей и числѣ лицъ, несущихъ повинности, по каждой изъ провинцій. Законами Тайхо-Рю была установлена, въ зависимости отъ срока земельныхъ передѣловъ, періодическая (черезъ 6 лѣтъ) повѣрка списковъ.²⁾ Кроме того, для регистраціи лицъ торгово-промышленнаго класса существовали особыя вѣдомости, исправлявшіяся ежегодно. Такимъ образомъ этими законами впервые въ Японіи была установлена система официальной статистики населенія. Но такъ какъ опредѣленіе по списочнымъ даннымъ численности всего населенія имперіи являлось слишкомъ сложнымъ, то отъ времени до времени производились народныя

¹⁾ Источниками для составленія настоящей главы послужили: предисловія къ „Resumé Statistique“ и „Die Statistische Thätigkeit in Japan“, графа Янагисава Ясугоши.

²⁾ См. цитир. Tokuzo Fukuda, стр. 89.

переписи, по несовершенству метода, не дававшія точныхъ результатовъ.

Такъ, въ 736 г. по Р. Хр., была произведена всенародная перепись, въ результатѣ которой получилась цифра жителей въ 5—6 миллионовъ человѣкъ.

Вскорѣ затѣмъ, въ періодъ внутреннихъ неурядицъ, статистическая работа была совершенно прекращена и возобновилась лишь черезъ 1.000 лѣтъ, при сіюгунахъ дома Токугава. Въ правленіе сіюгуна Иошимуне, была учреждена коммиссія для производства и разработки народныхъ переписей, которая и произвела 4 послѣдовательныхъ исчисленія: въ 1721, 1726, 1732 и 1744 годахъ. Полученныя цифры, сравненныя съ данными исчисленій послѣдующихъ годовъ, являются довольно вѣрными. Коммиссія опредѣлила численность населенія, приблизительно, въ 26 миллионѣвъ.

Въ основаніе исчисленій легли списки, составленные отдѣльно по каждому изъ феодальныхъ владѣній, на которыя распадались Японія. По этимъ спискамъ производилось исчисленіе населенія въ каждой провинціи; результаты сообщались въ концѣ года центральной коммиссіи, которая производила общій подсчетъ.

Затѣмъ, съ половины XVIII столѣтія и до половины XIX-го статистическія работы вновь были приостановлены¹⁾.

Съ открытіемъ Японіи въ 1868 году для сношеній съ Европой начался новый періодъ статистической дѣятельности.

Въ 1870-хъ годахъ создано независимое отъ министерства центральное статистическое бюро при императорскомъ кабинетѣ, въ которомъ и сосредоточивается вся статистическая работа въ окончательномъ ея фазисѣ, и статистическая коммиссія или совѣтъ, для разработки общихъ вопросовъ по статистикѣ имперіи, нынѣ упраздненная. Бюро начало издавать статистическій сборникъ на японскомъ языкѣ, который служитъ главнымъ основаніемъ для статистическихъ изслѣдованій Японіи. Первое (нѣсколько сокращенное) французско-японское изданіе этого ежегодника „Resumé Statistique de l'Empire du Japon“, появилось въ концѣ 80-хъ годовъ и выходитъ съ тѣхъ поръ непрерывно. Кромѣ того, отдѣленіями бюро, учрежденными при отдѣльныхъ вѣдомствахъ, издаются спеціальныя сборники, преимущественно по финансовой и торговой частямъ; напримѣръ, на англійскомъ языкѣ: „Annual returns of trade“²⁾.

Въ 1898 году при бюро былъ учрежденъ особый отдѣлъ, который спеціально собираетъ и обрабатываетъ матеріалы для статистики народонаселенія. Согласно обнародованнаго въ томъ же году императорскаго указа, исчисленіе населенія должно впредь производиться при посредствѣ регистра, составляемаго мѣстными административными

¹⁾ Исключая 1828 годъ, когда населеніе было опредѣлено въ 27.200.000.

²⁾ Заключающій свѣдѣнія помѣсячно и за годъ объ оборотахъ внѣшней торговли Японіи, по предметамъ и государствамъ.

учрежденіями въ послѣднемъ дню каждаго пятилѣтія, начиная съ 31 декабря н. ст. 1898 г. ¹⁾).

Основаніемъ регистраціи служатъ вѣдомости, рассылаемыя домохозяевамъ (въ Японіи каждая семья живетъ отдѣльно, своимъ домомъ), которые затѣмъ должны возвращать ихъ мѣстнымъ властямъ. Тре-
~~буются~~ свѣдѣнія слѣдующія:

- 1) число лицъ въ домѣ,
- 2) взаимное ихъ отношеніе (глава дома, его семья, слуги),
- 3) сословіе каждаго,
- 4) годъ, число, мѣсто рожденія.

Мѣстныя власти должны производить предварительный подсчетъ, дополняя свѣдѣніями о переселенцахъ и содержащихся подъ стражей.

Кромѣ того, для опредѣленія движенія населенія, отдѣломъ разсланы карточки, которыя должны пополняться свѣдѣніями о рожденіяхъ, смертяхъ, бракахъ, разводахъ и 4 раза въ годъ препровождаются мѣстной администраціей въ центральное статистическое бюро.

Что касается производства одновременной народной переписи, то парламентъ сдѣлалъ еще въ 1896 г. заявленіе правительству о настоятельной необходимости устройства таковой на современныхъ началахъ. Но вопросъ этотъ находится еще въ періодѣ разработки.

Изъ этого краткаго очерка можно заключить, что въ Японіи существовали съ давнихъ временъ собраніе и обработка статистическихъ данныхъ хотя и несовершенныя. Въ настоящее же время въ имперіи учреждены постоянныя статистическіе органы, работающіе по извѣстной программѣ и обнародывающіе свои труды во всеобщее пользованіе ²⁾).

Обращаясь къ изданіямъ центральнаго статистическаго бюро, слѣдуетъ прежде всего замѣтить, что территоріальной единицей, къ которой отнесено большинство данныхъ, публикуемыхъ на европейскихъ языкахъ, является районъ или область (*grande division*), каковыхъ насчитывается 6: 1) Средній, 2) Сѣверный, 3) Западный Хондо, 4) Кіу-Сіу, 5) Сикоку и 6) Хоккаидо. Курильскіе острова причисляются къ Хоккаидо, Бонинъ-Сима къ Среднему Хондо, Цусима и Ріу-Кіу къ Кіу-Сіу. Свѣдѣнія о Формозѣ даются большей частью отдѣльно. Статистическое раздѣленіе Хондо не совпадаетъ съ такимъ же естественнымъ, географическимъ дѣленіемъ его на 3 части. А именно: западная часть полуострова Ямато статистическимъ бюро причисляется

¹⁾ Результаты численія 1898 г. еще не появились на европейскихъ языкахъ. Численность жителей къ 31 декабря 1898 года въ „*Resumé Statistique*“, изд. 1901 г. и изд. 1902 г., есть цифра постояннаго населенія.

²⁾ Наряду съ правительственными органами въ Японіи существуютъ частныя ученныя учрежденія, занимающіяся изученіемъ и разработкой вопросовъ по общей статистикѣ, именно: „Токіоское общество статистики“ и „Учено-статистическое общество“. Наконецъ, статистика преподается въ нѣкоторыхъ вышнихъ учебныхъ заведеніяхъ: университетѣ, дворянскомъ институтѣ, высшемъ коммерческомъ училищѣ, военно-интендантской школѣ и въ частныхъ юридическихъ школахъ.

къ Западному Хондо, оба берега озера Бива къ Среднему и плато Айдзу-Тайра, съ соотвѣтствующими участками побережья, къ Сѣверному ¹⁾).

По содержанію изданія статистическаго бюро и именно „Японскій статистическій временникъ“ (или его французское изданіе „*Resumé statistique*“), обнимаютъ болѣе или менѣе всю народную дѣятельность. Однако отсутствіе опредѣленной системы въ расположеніи, частыя измѣненія въ группировкѣ свѣдѣній, неодинаковая полнота и точность цифровыхъ данныхъ, ставятъ эти изданія какъ матеріалъ, значительно ниже соотвѣтствующихъ европейскихъ статистическихъ ежегодниковъ ²⁾).

¹⁾ Отнесеніе воѣхъ статистическихъ данныхъ о частяхъ Хондо къ естественнымъ географическимъ границамъ вслѣдствіе этого не представляется возможнымъ. Нужно въ общемъ имѣть въ виду, что благодаря принятому статистическому дѣленію, характерныя особенности крайнихъ частей острова, напримѣръ, малонаселенность Сѣвернаго Хондо, нѣсколько сглаживаются.

²⁾ Напримѣръ, недавно еще въ „*Resumé*“ помѣщались свѣдѣнія о городахъ съ населеніемъ свыше 30 тыс. наличныхъ жителей, теперь помѣщаются свѣдѣнія о городахъ съ 20 тыс. постояннаго населенія; цифровыя данныя о естественномъ приростѣ не сходятся съ данными о рожденіяхъ и смертяхъ; до 1902 г. нѣтъ свѣдѣній о возрастномъ составѣ населенія. Измѣняется система группировки предметовъ ввоза и вывоза; свѣдѣнія о лицевой площади не одинаково полны за каждый годъ и т. д. Кромѣ того, французскій переводъ въ „*Resumé*“ не отличается точностью.

ГЛАВА XII.

НАСЕЛЕНИЕ.

Численность и плотность.

Население Японіи, по обнаруженнымъ въ 1901 году свѣдѣніямъ, относящимся къ 31 декабря 1898 года (нов. ст.), равнялось 46.425.326 чел., что, при площади въ 363.442 кв. вер., составляетъ 128 чел. на 1 кв. версту территоріи. Безъ колоній, Формозы и Пескадорскихъ острововъ, на площадь въ 332.988 кв. вер. численность жителей обоого пола составляетъ 43.760.815 чел. или по 131 чел. на 1 кв. вер.¹⁾

Занимая пространство, приблизительно равное Финляндіи, и свободно помѣщаясь въ $\frac{1}{4}$ части Приморской области, Японія обладаетъ народонаселеніемъ только въ три раза меньшимъ населенія Россіи.

По абсолютной численности населенія Японія ближе всего подходитъ къ Великобританіи (безъ колоній), по относительной — къ Италіи.

По густотѣ населенія Германія на 10%, а Франція въ $1\frac{1}{2}$ раза уступаютъ Японіи. Что касается Россійской Имперіи, то только 2 губерніи, — Варшавская (съ Варшавой) и Петроковская (съ Лодзью), имѣютъ по 130 и 124 чел. на 1 кв. версту, слѣдующая же по населенности губернія — Московская (съ Москвой) — всего 82 чел.²⁾

Для сравненія могутъ служить нижеприводимыя цифры:

	Площадь въ тыс. кв. вер.	Населеніе въ тысяч.	Жителей на 1 кв. вер.
Бельгія	26	6.744	268
Великобританія	275	40.190	146
Японская имперія	363	46.425	128

¹⁾ Цифры эти показываютъ *постоянное* населеніе, притомъ для Формозы только осѣдлое. См. табл. № 1 и № 2. Въ „Resumé Statistique“ за 1902 г., выпущенъ уже по составленіи настоящаго труда, въ тѣ же свѣдѣнія къ 31 декабря 1898 г. внесены небольшія измѣненія: 46.427.664 чел. и 43.763.153 чел. постоянного населенія, вмѣсто вышеприведенныхъ цифръ, что составляетъ разницу въ 2.662 на всю имперію, не имѣющую значенія. *Наличное* населеніе опредѣлено первою народною переписью, результатъ которой на европейскихъ языкахъ еще не обнаруженъ, въ 45, 4 мил. ч.

²⁾ Цифры для иностранныхъ государствъ взяты изъ „Statesman's Year-book“ 1901—1902 г. г. и относятся къ періоду 1896—1900 г. г.; данныя о Россіи по переписи 1897 г.

	Площадь въ тыс. кв. вер.	Населеніе въ тысяч.	Жителей на 1 кв. вер.
Японія безъ колоній	333	43.761	131
Италія	250	32.045	128
Германія	475	56.345	118
Китай собственно	2.928	383.253	129 ¹⁾
Франція	464	38.518	82
Россійская Имперія	19.683	128.932	6,5
Европейская Россія	4.763	106.155	22,2
Финляндія	328	2.483	8
Варшавская губ. съ Варшавой	13	1.934	130
Петроковская „ съ Лодзью .	11	1.409	124
Московская „ съ Москвою .	29	2.433	82
Приморская область	1.573	220	0,13
Амурская область	413	- 118	0, 4

Такимъ образомъ Японія принадлежитъ къ странамъ съ очень густымъ населеніемъ, не только по сравненію съ Россіей, но и съ западно-европейскими государствами.

Между областями 4 главныхъ острововъ населеніе распредѣляется слѣдующимъ образомъ:²⁾

Хондо	33.327.935 ч. или 76% ³⁾
Киу-Сиу	6.808.908 „ „ 15,3%
Сикоку	3.013.817 „ „ 7,1%
Хоккайдо	610.155 „ „ 1,6%

Площадь же, занимаемая ими, находится въ слѣдующемъ процентномъ отношеніи къ территоріи имперіи:

Хондо	59,2%
Киу-Сиу	11,4%
Сикоку	4,8%
Хоккайдо	24,6%

Область о. Хоккайдо, слѣдовательно, является данной, значительно измѣняющей, именно понижающей, среднюю плотность населенія Японіи. Отбросивъ ее, мы получимъ для остальной территоріи (безъ колоній) среднюю цифру въ 172 чел. на 1 кв. вер. Въ частности изъ 3-хъ областей острововъ Старой Японіи гуще всего населенъ Сикоку — 191 чел. на 1 кв. вер., затѣмъ Киу-Сиу — 179 чел. и Хондо — 170 чел. Если же мы, вмѣсто всего Хондо, возьмемъ его части, то порядковъ, въ которомъ расположатся главныя области Японіи, будетъ слѣдующій:

¹⁾ Свѣдѣнія 1860—80 годовъ.

²⁾ См. табл. № 3.

³⁾ Всего населенія (безъ колоній).

Западный Хондо	211	} чел. на 1 кв. вер. ¹⁾
Средний Хондо	204	
Сикоку	191	
Киу-Киу	179	
Сѣверный Хондо	97	
Хоккайдо	7	

Изъ отдѣльныхъ острововъ, входящихъ въ Японскій архипелагъ, болѣе другихъ населены причисляемые къ области Западнаго Хондо: о. Аваджи, на 1 версту площади котораго приходится 395 человѣкъ жителей, и о. Ики, съ 319 жит. на 1 кв. версту ²⁾.

Причиной такой населенности (на Аваджи—втрое выше средней) является чрезвычайно выгодное географическое положеніе названныхъ острововъ, особенно перваго, по отношенію къ входу во Внутреннее море. Выше средняго также плотность населенія архипелага Ріу-Киу (215 чел.), острова Садо (151 чел.) и трехъ главныхъ острововъ. Значительно меньше средняго населены: островъ Цусима (56 чел.) и архипелагъ Бонинъ-Сима. Наиболѣе рѣдкое населеніе на Курильскихъ островахъ, гдѣ на одну кв. версту ³⁾ приходится 0,15 человѣка, т. е. въ 50 разъ менѣе, чѣмъ на сосѣднемъ Іезо, гдѣ приходится по 9 чел. на квадратную версту.

Слѣдовательно, на всемъ пространствѣ Японской имперіи плотность населенія подвержена весьма значительнымъ колебаніямъ,—на ряду съ раіонами, превосходящими по населенности Бельгію, существуютъ безлюдныя пустыни въ родѣ нашей Приморской области (плотность населенія Приморской области 0,1 чел. на 1 кв. вер.). Колебанія эти объясняются, во-первыхъ, самымъ историческимъ ходомъ образованія и роста Японскаго государства, развивавшагося съ юго-запада на сѣверо-востокъ; а во-вторыхъ, климатическими и почвенными условіями. Такъ, 38-я параллель является рѣзкою климатическою границею и за нею населенность быстро понижается.

Для ближайшаго изслѣдованія условій размѣщенія населенія рассмотримъ населенность по административнымъ дѣленіямъ.

Три градоначальства и 44 кена могутъ быть сгруппированы по своей относительной населенности слѣдующимъ образомъ: 1) Токио, Осака—свыше 800 чел. на 1 кв. вер.; 2) Кагава (на Сикоку)—свыше

¹⁾ Взявъ части Хондо по ихъ дѣйствительнымъ географическимъ границамъ, т. е. переведа въ Средній Хондо г. Осака и кены Вакаама, Нара (на западѣ), кены Нингата и Фукушима (на сѣверѣ), мы получимъ слѣдующія цифры:

	Площадь въ кв. в.	Населеніе	Жит. на 1 кв. в.
Средній Хондо	118.409	22.259.537	196,6
Западный „	38.207	7.298.734	190,9
Сѣверный „	45.677	3.774.664	82,6

²⁾ См. табл. № 1.

³⁾ См. табл. № 1.

400 чел. на 1 кв. вер.; 3) Айчи, Канагава, Сайтама (всѣ три въ Среднемъ Хондо) и Фукуока (Киу-Сиу)—отъ 300—400 ч.; 4) Чиба, Ибараки, Миѣ, Шига, Ишикава, Тойяма (всѣ въ Среднемъ Хондо); Киото, Хіого, Окайяма, Хирошима (всѣ въ Западномъ Хондо); Ехиме (Сикоку); Нагасаки, Сага (Киу-Сиу) и Окинава (Ріу-Киу)—отъ 200—300 ч.; 5) Точиги, Гумма, Шидзуока, Фукуи (всѣ въ Среднемъ Хондо); Нингата (Сѣверный Хондо); Нара, Вакаяма, Ямагучи, Тотторри (всѣ въ Западномъ Хондо); Кумамото, Ойта, Кагосима (всѣ три на Киу-Сиу) отъ 131 до 200 чел.; 6) Яманаси, Нагано, Гифу (всѣ въ Среднемъ Хондо); Міяги, Ямагата (оба въ Сѣверномъ Хондо); Шимане (Западный Хондо); Кочи (Сикоку)—отъ 100—130 чел.; 7) Фукушима, Акита, Ивате, Аомори—въ Сѣверномъ Хондо и Міайзаки на Киу-Сиу—ниже 100 чел. (60—100 чел.); наконецъ, 8) Хоккайдо, менѣе 10 человекъ на одну квадратную версту¹⁾.

Отсюда видно, что населеніе размѣщалось преимущественно по близости береговъ. Предпочтеніе отдавалось тѣмъ частямъ побережья, гдѣ море представляло болѣе удобствъ для плаванія и гдѣ оно омываетъ равнины.

Напротивъ того, части, хотя и близкія къ морю, но съ мало извилистыми, мало удобными для плаванія берегами, и части, удаленныя отъ моря и сильно гористыя, имѣютъ наименьшее населеніе. Въ частности, въ Сѣверномъ Хондо болѣе населенъ кенъ Нингата, по нижнему теченію Шинано, заключающій портовый городъ Нингата, являющійся естественнымъ дебуше бассейна этой рѣки. Если же отнести этотъ кенъ, согласно съ географическимъ раздѣленіемъ острова, къ Среднему Хондо, то первое мѣсто будетъ за Міяги, лежащимъ у береговъ Сендайскаго залива, на нижнемъ теченіи р.р. Китаками и Абукумагава, и главный городъ котораго—Сендай,—торговый и промышленный центръ края.

Въ Среднемъ Хондо главная масса населенія группируется у восточнаго побережья, именно въ равнинахъ Кванто и Овари. Затѣмъ слѣдуютъ: восточная, менѣе плодородная часть Кванто и полуостровъ Кадзуза; западная часть побережья залива Овари и бассейнъ озера Бива, а на побережьѣ Японскаго моря участоки къ сѣверу и югу отъ основанія полуострова Ното, достаточно удобный въ морскомъ отношеніи и неслишкомъ гористый.

Въ Западномъ Хондо болѣе населено побережье Внутренняго моря, именно тамъ, гдѣ оно противолѣжитъ острову Сикоку, въ особенности градоначальство Осака (занимающее второе мѣсто въ имперіи по густотѣ населенія). Если же разсматривать лишь часть къ западу отъ рѣки Йодогавы, то первое мѣсто будетъ принадлежать градоначальству Киото.

¹⁾ См. табл. № 3 и схему.

На Сивоку населеніе концентрируется въ кенахъ Кагава и Ехиме, прилегающихъ къ Внутреннему морю и менѣе гористыхъ; на Кіу-Сіу въ сѣверо-западной его части, кенахъ Фукуока, Сага и Нагасаки, расположенныхъ весьма выгодно въ морскомъ отношеніи и обладающихъ плодородной и богатой углемъ почвой; въ направленіи же на юго-востокъ населеніе Кіу-Сіу уменьшается.

На островѣ Іезо населеніе держится береговъ, преимущественно южнаго, внутренность же острова, исключая долинъ рѣкъ, почти необитаема. Изъ Курильскихъ острововъ постоянное населеніе существуетъ лишь на двухъ южныхъ.

Размѣщеніе.

Почти 44 миллионное населеніе Японіи размѣщается въ 14.778 городскихъ и сельскихъ поселеніяхъ ¹⁾, съ 8.180.000 домами, что даетъ въ среднемъ одинъ населенный пунктъ съ 2.961 жителемъ и 553,6 домами на 22,5 кв. вер. Болѣе крупныя и частыя поселенія на Сивоку и въ Среднемъ Хондо, болѣе рѣдкія и мелкія (1 на 104 кв. вер., съ 781 жит.) на Хоккаидо.

Выдѣленіе изъ общаго числа населенныхъ пунктовъ городскихъ не представляется возможнымъ, за отсутствіемъ таковаго раздѣленія въ японскихъ статистическихъ изданіяхъ, и, кромѣ того, не отвѣчаетъ условіямъ японской жизни, гдѣ между городомъ (за исключеніемъ только большихъ центровъ, административныхъ и торговыхъ) и селеніемъ не существуетъ ни внѣшняго, ни внутренняго различія. Въ то время, какъ въ большей части Европы и въ Китаѣ города историческимъ ходомъ событій совершенно обособились отъ другихъ поселеній, заселились ремесленниками и торговцами, въ Японіи никогда не существовало законнаго разграниченія дѣятельности и правъ жителей той или иной категоріи поселеній, а ремесла и промышленность были распространены по всей странѣ ²⁾.

Большихъ же городовъ, имѣющихъ свыше 20 тыс. населенія, въ 1898 году числилось 78, заключавшихъ 5.989.504 чел. жит. или почти 14% всего населенія ³⁾. Одинъ таковой городъ приходится на 4.269 кв. вер. и заключаетъ въ среднемъ 75.506 чел. жителей. Очень рѣдкая на Хоккаидо (1 городъ на 27.287 кв. вер.), сѣтъ большихъ городовъ достигаетъ максимума густоты въ Среднемъ и Западномъ Хондо, гдѣ одинъ городъ съ среднимъ населеніемъ въ 89¹/₂—121¹/₂ тыс. чел. приходится на 2.662—2.914 кв. вер. Изъ числа 78 городовъ 44 были расположены по побережью (у воды или въ разстояніи орудійнаго

¹⁾ См. табл. № 4. Свѣдѣнія о числѣ домовъ заимствованы изъ статистическаго изданія на японскомъ языкѣ—„Зинко-сей-тай-хю“, съ данными о личномъ населеніи въ 1898 г.

²⁾ Rathgen, „Japans Volkswirtschaft und Staatshaushalt“, стр. 149.

³⁾ Города эти переименованы въ табл. № 6.

выстрѣла отъ берега) и заключали 4.568.986 жит., т. е. окло 11% населенія Японіи и болѣе 70% общей цифры населенія всѣхъ 78 городовъ ¹⁾).

Въ свою очередь большіе города могутъ быть подраздѣлены на слѣдующія группы:

отъ 20 до 30 тыс. жит.	30	гор.
„ 30 „ 50 „ „	27	„
„ 50 „ 100 „ „	13	„
„ 100 „ 400 „ „	6	„
„ 400 „ 1 мил. „ „	1	„
свыше 1 мил. жит.	1	„

Крупнѣйшіе населенные центры слѣдующіе:

Токио	1.440	тыс.
Осака	821	„
Киото	353	„
Нагойя	244	„
Кобе	215	„
Юкогама	193	„
Хирошима	122	„
Нагасаки	107	„

Киото и Нагойя единственные среди нихъ и вообще въ числѣ городовъ, имѣющихъ болѣе 50 тыс. жителей, не стоящіе непосредственно у моря, хотя удаленіе Нагойи всего около полуперехода. Общее число городовъ только что упомянутой категоріи (съ населеніемъ свыше 50 тыс.) равняется 21 ²⁾, или по одному на 16 тыс. кв. вер. или 324 кв. мили территоріи. Населеніе ихъ равняется 4.327.352 чел., что даетъ среднее число жителей на городъ—203 тыс. чел.

По отдѣльнымъ частямъ имперіи эти города распредѣляются такъ:

въ Среднемъ Хондо	5	или 1	на 16,5	тыс. кв. вер.
„ Сѣверномъ „	2	„ 1	„ 34,0	„ „ „
„ Западномъ „	7	„ 1	„ 6,5	„ „ „
„ Сякоку	1	„ 1	„ 15,5	„ „ „
„ Кіу-Сіу	4	„ 1	„ 9,5	„ „ „
„ Хоккайдо	2	„ 1	„ 41,5	„ „ „

Болѣе частая сѣтъ крупныхъ населенныхъ пунктовъ приходится на юго-западъ Японіи, но за Среднимъ Хондо остается преимущество величины этихъ пунктовъ. Сравненіе сѣти большихъ городовъ съ таковою же въ европейскихъ государствахъ показываетъ, что она уступаетъ по густотѣ Англии, Франціи и Германіи, немного превосходитъ

¹⁾ Въ этотъ счетъ не вошли города, расположенные на разстояніи отъ полуперехода до перехода отъ берега.

²⁾ См. табл. № 7.

Австрію, но за то значительно превосходить рѣдкую сѣть, покрывающую Россію ¹⁾. Поэтому, съ западно-европейской точки зрѣнія, Японія не можетъ считаться *страной большихъ городовъ*. Тѣмъ не менѣе она на пути къ тому, чтобы сдѣлаться таковой. Ниже приводимыя цифры показываютъ насколько въ послѣдніе годы увеличилось число большихъ городовъ и число горожанъ въ нихъ:

	Городовъ съ населеніемъ свыше 20 тыс.		Горожанъ въ нихъ:		%, горожанъ къ всему населенію:	
	Всего ¹⁾ .	Въ томъ числѣ свыше 50 тыс. жит.	Всего.	Въ городахъ съ населеніемъ свыше 50 тыс.	Всего.	Въ гор. 2-й групп.
1886 . . .	—	12	—	2.388.891	—	6,8
1895 . . .	57	19	5.035.905	3.403.360	11,7	7,9
1898 . . .	57	21	5.989.504	4.327.392	13,8	9,9

Въ особенности выросли слѣдующіе города:

	1886 г. ²⁾	1898 г.
Осава	361,5 тыс.	821,5 тыс.
Токогама	89,5 „	193,5 „
Кобе	80,5 „	215 „
Нагасаки	38 „	107 „

т. е. главные портовые, прибрежные, промышленные, привлекающіе все новыя массы населенія, благодаря тому заработку, который оно въ нихъ находитъ.

Обратимся теперь къ среднимъ и мелкимъ поселеніямъ, съ населеніемъ менѣе 20.000 чел. Число ихъ равнялось въ 1898 году 14.700 съ 37.771.311 жителей ³⁾, т. е. остальными 86,2% населенія имперіи. Среднее число жителей въ такомъ поселеніи составляетъ 2.569 чел., но колеблется отъ 3.460 на Сивоку до 562 на Хоккаидо; на Хондо и Кіу-Сіу оно близко подходитъ къ средней цифрѣ. Густота поселеній одинакова въ Среднемъ и Западномъ Хондо и на Кіу-Сіу, именно около 15 кв. верстъ на 1 поселеніе, и уменьшается къ сѣверу, гдѣ въ Сѣверномъ Хондо на 1 поселеніе приходится 29,4 кв. верстъ, а на Хоккаидо 105 кв. верстъ. Такимъ образомъ послѣдній представляетъ много пространства для будущихъ поселеній.

Понятіе о томъ, какъ распредѣляется населеніе между этой обширной группой поселеній, могутъ дать слѣдующія цифры: на 14.181 ⁴⁾ поселеній имѣли:

¹⁾ Въ Англіи 1 гор. съ 50 тыс. на 78 кв. вер., въ Германіи 1 гор. на 209 кв. вер., во Франціи 1 гор. на 282 кв. м., Австро-Венгріи на 754 и въ Россіи 2.820 кв. м.; въ концѣ 80-хъ годовъ, къ которымъ относятся эти цифры, въ Японіи было 19 городовъ съ 50 тыс. жит., что даетъ 1 гор. на 561 кв. вер. съ 198 тыс. жит.

²⁾ По цитир. „Villaret“ и „Resumé Statistique“.

³⁾ Таблица № 4.

⁴⁾ Это число поселеній показано въ японскомъ статистическомъ изданіи „Зинко-сей-тай-хио“ для того же 1898 г. Такъ какъ число большихъ городовъ показано 8), т. е. на 2 больше, чѣмъ въ „Res. statistique“, то, слѣдовательно, недостающія до итога таблицы № 4,—500 поселеній относятся къ мелкимъ, и во всякомъ случаѣ процентное отношеніе отдѣльныхъ категорій измѣнится весьма мало, куда-бы эти селенія не были отнесены.

до 500 жителей	750	населен. пункт. или	5,3%
отъ 500 до 2.000	4.204	" " "	29,9%
" 2.000 до 5.000	8.008	" " "	56,1%
" 5.000 до 10.000	1.069	" " "	7,7%
" 10.000 до 20.000	150	" " "	1,0%

Цифры эти (въ полномъ соотвѣтствіи съ выводами таблицы № 4) показываютъ, что небольшія деревни составляютъ въ Японіи исключеніе и что болѣе всего распространены поселенія средней величины, съ числомъ жителей отъ 2.000 до 5.000 чел.

По своему внѣшнему устройству японскія поселенія могутъ быть подраздѣлены на три группы:

1) Равнинныя, растянутыя вдоль дороги иногда на большомъ протяженіи, встрѣчающіяся болѣею частью въ густо населенныхъ равнинахъ и по побережью. Они также весьма обыкновенны на Хоккаидо. Къ тому-же типу принадлежитъ большинство городовъ, среди которыхъ очень немногіе имѣютъ болѣе одной улицы. Такъ, напримеръ, на большой дорогѣ Накасендо (Токио-Такасаки-Киото) на 500 верстномъ протяженіи въ 1890 году было только два города, имѣвшихъ болѣе одной улицы¹⁾.

Растянутому расположенію городовъ способствовало еще то обстоятельство, что въ Японіи они никогда не были окружены стѣнами. Въ этомъ не встрѣчалось необходимости, такъ какъ Японскому государству не пришлось до сихъ поръ испытать иноплеменнаго нашествія. Замокъ дайміосовъ²⁾, изъ которыхъ многіе теперь въ развалинахъ, стоятъ въ сторонѣ, въ командующемъ положеніи относительно селеній.

2) Горныя селенія, обыкновенно встрѣчаемыя въ гористыхъ и холмистыхъ мѣстностяхъ, гдѣ дома разбросаны по склонамъ долинъ, каждый отдѣльно, и окружены густой живой изгородью; середина долины остается свободной отъ построекъ и занята рисовыми полями.

3) Третій типъ селеній встрѣчается на небольшихъ всхолмленныхъ площадяхъ юго-запада, гдѣ дома стоятъ тѣсной группой среди окружающихъ ихъ рисовыхъ полей.

Къ первой категоріи селеній весьма близко подходятъ рыбачьи деревни, тянущіяся по морскому берегу, а ко второму типу еще селенія съ шелковичными плантаціями, часто встрѣчающіяся въ районѣ Осака-Уено-Оцу.

Японскіе дома³⁾ представляютъ одноэтажную (рѣдко двухэтажную) деревянную постройку, остовомъ которой служатъ легкіе столбы, врытые въ землю и внизу ничѣмъ не соединенные между собой. На столбахъ покоится высокая, тяжелая крыша изъ соломы, драни или черепицы. Стѣны досчатыя и частью раздвижныя. Дерево для построекъ употреб-

¹⁾ Цитир. Rathgen, стр. 151.

²⁾ Ст. Mac Clatchie, въ цитир. „Transactions“ т. VII, ч. III.

³⁾ Morse, „Japanese Homes“, 78 стр.

ляется хвойное. Окна вмѣсто стеколъ заклеиваются бумагой и на ночь закрываются ставнями; чаще вмѣсто оконъ просто раздвигаются стѣны.

Такой типъ построекъ выработался подъ вліяніемъ постоянной опасности отъ землетрясеній, дешевъ, легко возводится и переносится, но не долговѣченъ.

Застроенная площадь по отношенію къ числу жителей велика и опасность пожара, при легкой воспламеняемости главныхъ строительныхъ матеріаловъ,—сухаго смолистаго дерева и соломы, весьма большая. Дѣйствительно, пожары въ Японіи являются однимъ изъ самыхъ частыхъ бѣдствій ¹⁾.

При 8.180.000 домахъ, на 1 домъ приходится 5,35—5,4 чел. жителей. Каждая семья занимаетъ отдѣльный домъ. Площадь же каждаго дома зависитъ отъ числа комнатъ, величина которыхъ всегда измѣняется количествомъ соломенныхъ матовъ, называемыхъ „тотоми.“ Маты эти, около 1—2 дюйм. толщины, дѣлаются одного размѣра (3×6 фут.) и укладываются на полу вплотную. Обыкновенно комната бываетъ размѣрами отъ 6—8 до 10 тотоми, или соотвѣтственно въ 9×12, 12×12 и 12×15 фут. ²⁾.

Такъ какъ большинство домовъ бываетъ въ 2—4 комнаты, то внутренняя площадь дома можетъ быть опредѣлена въ 12×8 ф.—21×24 ф. или со стѣнами въ 2×3 или 3×3 саж. Такое же пространство (у земледѣльцевъ нѣсколько больше, у горожанъ меньше) занимаетъ дворъ. Навѣсъ для скота, гдѣ есть, дѣлается самый легкій. Амбаръ ³⁾, напротивъ того, болѣе солидной постройки, съ тяжелыми дверями, иногда каменный.

Во многихъ селеніяхъ дома съ дворомъ окружены изгородью изъ бамбука, хвороста или живой, отъ поясной высоты до цѣлаго роста вышиной.

Характерною особенностью японскихъ домовъ является отсутствіе мебели (сидятъ и спятъ на полу), отсутствіе отопленія—огонь держится въ переносномъ ящикѣ-жаровнѣ, и отсутствіе внутреннихъ стѣнъ, замѣняемыхъ перегородками. Утварь простѣйшаго типа и въ весьма ограниченномъ числѣ ⁴⁾.

Изъ сказаннаго можно видѣть, что японскіе дома совершенно лишены комфорта и носятъ отпечатокъ однообразія и даже бѣдности (съ европейской точки зрѣнія).

Въ общемъ, разсматриваемыя съ точки зрѣнія размѣщенія европейскихъ войскъ, японскія поселенія представляютъ ничто иное, какъ барачные лагери, удобные въ теплое время года и неудобнообитаемые

¹⁾ Всюду поэтому существуютъ добровольныя пожарныя организаціи.

²⁾ Morze, „Japanese Homes“, 123 стр.

³⁾ На англо-японскомъ жаргонѣ называемый „Go down“ (Гоу-даунъ).

⁴⁾ Принадлежность каждаго дома—большой чанъ для горячихъ ваннъ и ватѣмъ—отхожія мѣста; послѣднія не въ видахъ гигиеническихъ, а исключительно ради цѣлей земледѣлія.

въ холода. Въ этомъ отношеніи китайскія фанзы-мазанки, согрѣваемые проходящимъ по трубамъ теплымъ воздухомъ (дымомъ), болѣе отвѣчаютъ условіямъ зимняго помѣщенія.

Какъ мѣстные предметы, съ точки зрѣнія обороны, японскія селенія представляютъ мало выгодъ, такъ какъ болѣею частью растянуты вдоль дорогъ, постройки не прочны и легко могутъ быть сожжены нѣсколькими орудійными выстрѣлами, съ чего и придется начать атакующему.

Селенія горныя въ этомъ отношеніи, благодаря живымъ изгородямъ и командующему положенію, даютъ болѣе выгодъ обороняющемуся.

Составъ по полу и возрасту.

Въ составѣ населенія Японіи по полу имѣется характерная особенность, отличающая его отъ населенія большинства европейскихъ странъ, въ томъ числѣ и Европейской Россіи. Именно замѣчается перевѣсъ численности мужчинъ надъ женщинами. Въ то время, какъ на первыхъ приходится 50,4%, на долю вторыхъ приходится 49,6% общаго числа населенія ¹⁾. Эта разница въ 0,5% болѣе или менѣе одинакова въ имперіи; она больше на островѣ Хоккаидо, гдѣ достигаетъ 2%, что объясняется временнымъ характеромъ многихъ поселеній острова. Сравнивая цифры за послѣднее 20-ти лѣтіе, можно однако замѣтить нѣкоторое уменьшеніе % мужчинъ, впрочемъ незначительное (въ 1879 году было мужчинъ 50,6%, а женщинъ 49,4% ²⁾).

Обыкновенно принятое дѣленіе по возрасту на пять группъ, изъ которыхъ первая (до 15 лѣтъ) и пятая (послѣ 70 лѣтъ) считаются нерабочими, не вполне отвѣчаетъ условіямъ японской жизни. Дѣти здѣсь начинаютъ втягиваться въ работу ранѣе, чѣмъ въ Европѣ, примерно съ 10 лѣтъ; но за то, достигнувъ 50 лѣтъ, значительная часть японцевъ, въ зависимости отъ состоянія своихъ физическихъ и умственныхъ силъ, перестаетъ работать и устраняется отъ дѣлъ. Этотъ обычай, „инкіо“ (удаленіе отъ мірскихъ заботъ), развился подъ влияніемъ буддійскаго ученія и до послѣдняго времени составлялъ существенную особенность японскаго быта, ему слѣдовали всѣ классы населенія отъ микадо до послѣдняго носильщика ³⁾.

Поэтому болѣе правильной будетъ такая группировка населенія Японіи по возрасту:

- 1) до 10 лѣтъ и свыше 60 лѣтъ—нерабочая,
- 2) отъ 10 до 15 и отъ 50 до 60 лѣтъ—полурабочая, и

¹⁾ См. таблицы № 3 и № 5.

²⁾ Цитир. выше Rathgen, стр. 141, полагаетъ, что это уменьшеніе лишь кажущееся и есть слѣдствіе ошибокъ въ регистраціи населенія въ прежніе годы, когда одно и тоже лицо, случалось, заносилось въ списки двухъ разныхъ мѣстностей. Съ мужчинами это должно было случаться чаще, въ виду отправленія ихъ на заработки въ другія мѣстности и т. д.

³⁾ Bellesort, „La Société Japonaise“, стр. 185.

3) отъ 15 до 50 лѣтъ—рабочая группа.

Численное отношеніе между этими группами можетъ быть выражено слѣдующими цифрами ¹⁾:

до 10 л.	9.985.003	или 22,8%	} Итого: нерабочихъ 31,0% } всего населенія, } полурабочаго возраста } 18,6%, } рабочаго 50,4%.
старше 60 л.	3.594.340	„ 8,2%	
отъ 10 до 15 л.	4.381.146	„ 10,0%	
отъ 50 до 60 л.	3.741.052	„ 8,6%	
отъ 15 до 50 л.	22.059.274	

Такое распредѣленіе возрастныхъ группъ ставитъ Японію въ выгодныя условія въ сравненіи съ европейскими государствами, гдѣ несмотря на то, что рабочая группа обнимаетъ періодъ въ 40 лѣтъ, вмѣсто 35, отношеніе ея ко всему населенію выражается цифрами: 48,4% (въ Западной Европѣ) и 45,9% (въ Россіи).

Въ обратномъ отношеніи находится % нерабочаго возраста, доходщій до 36,4% въ Западной Европѣ и въ Россіи до 39,6%. Такъ какъ забота о пропитаніи лицъ нерабочаго возраста лежитъ прямо или косвенно на возрастѣ рабочемъ, то это является новымъ благоприятнымъ для населенія Японіи обстоятельствомъ. Дѣйствительно, въ то время, какъ въ Россіи каждая сотня рабочихъ рукъ, кромѣ обезпеченія собственнаго существованія, должна еще своимъ трудомъ прокормить 87 человѣкъ къ работѣ неспособныхъ, въ Японіи на 100 рабочихъ приходится только по 62 человѣка послѣдней категоріи.

Наконецъ, численное преобладаніе мужчинъ надъ женщинами, столь характерное для Японіи, проявляется и въ рабочей группѣ, именно на 50,9% мужчинъ—приходится 49,1% женщинъ.

Относительно распредѣленія японцевъ по семейному положенію можно только сказать, что число состоящихъ въ бракѣ равняется 36,5% всего населенія, а въ рабочемъ возрастѣ до 53,8% семейныхъ. Браки вообще заключаются рано и въ числѣ лицъ 10—15 возраста насчитывалось 10.700, считавшихся состоявшими въ бракѣ ²⁾. Средняя японская семья состоитъ изъ 5 лицъ ³⁾.

Составъ по сословіямъ и роду занятій.

По сословіямъ населеніе имперіи раздѣляется на 3 класса: *квазоку*, высшее дворянство, бывшіе куге и даймиосы и ихъ потомки; *шидзоку* или бывшіе самураи, и *хейминъ* или простые граждане. Подраздѣленія послѣднихъ на нѣсколько группъ: крестьянъ, ремесленниковъ, купцовъ и, наконецъ, паріевъ, „ета“, болѣе не существуетъ.

¹⁾ Таблица № 5.

²⁾ Сколько женатыхъ призывнаго возраста—не представляется пока возможнымъ выяснить.

³⁾ См. табл. № 5 и № 7. Нужно замѣтить, что обычай допускаетъ существованіе наряду съ законной женой—наложницы, „мекаке“. Бездѣтныя семьи поэтому крайне рѣдки.

Всѣ классы населенія равны передъ закономъ и высшее сословіе не пользуется никакими особенными преимуществами ¹⁾.

Квазоку въ 1898 году было 4.551 чел. ²⁾.

Число самураевъ соотвѣтственно составляло въ 1898 г.—2.105.696 чел. или равнялось 4,9% всего населенія. Численность самураевъ, какъ бывшаго военного класса, сохранившаго еще извѣстныя традиціи, является обстоятельствомъ заслуживающимъ вниманія.

Весьма важно также то, что между бывшими самураями одного и того же феодальнаго владѣнія или провинціи существуетъ до сихъ поръ нравственная связь, и группировка шидзоку по кланамъ замѣняетъ въ Японіи группировку по политическимъ партіямъ въ европейскомъ ихъ значеніи.

По роду занятій главная масса населенія Японіи—земледѣльцы. Точныхъ свѣдѣній объ относительномъ числѣ земледѣльцевъ не имѣется, но по результату нѣсколькихъ частныхъ исчисленій ³⁾, можно принять, что лицъ, занимающихся единственно только земледѣліемъ, 50% населенія Японіи. 11% приходится на соединяющихъ земледѣліе съ какимъ либо еще другимъ занятіемъ, или всего къ земледѣльцамъ можетъ быть отнесено 61% всего населенія.

Занимающихся рыболовствомъ было не менѣе 8%, причемъ можно предполагать, что въ число рыболововъ были включены и рыболовы-земледѣльцы. Такимъ образомъ, трудъ около 65 — 66% населенія, считая горно-рабочихъ (число которыхъ 130 тыс.), принадлежитъ добывающей промышленности.

Изъ остальныхъ 34%. около 0,15% (64.600 ч.) составляютъ служащіе разныхъ вѣдомствъ (кромѣ арміи), распредѣленіе же прочаго населенія между разными свободными профессіями и фабрично-заводскою дѣятельностью остается неизвѣстнымъ за недостаткомъ соотвѣствующихъ данныхъ.

Племенной составъ.

Племенной составъ населенія Японіи отличается замѣчательной однородностью. За исключеніемъ жителей Ріу-Кіу (Ліу-Кіу), такъ называемыхъ ликейцевъ, по происхожденію, типу и языку представляющихъ среднее между японцами и корейцами, затѣмъ немногочислен-

¹⁾ До революціи только куге могли лицезрѣть микадо, только нѣкоторые роды даймисовъ могли занимать высшія должности, бывшія наследственными. Правомъ носить 2 сабли пользовались только самурай. Въ настоящее время среди квазоку (буквально „цвѣтущихъ фамилій“) много вновь пожалованныхъ политическихъ дѣятелей. Положеніе квазоку можно сравнить съ положеніемъ, занимаемымъ англійскими лордами. Chamberlain, „Things Japanese“, стр. 86, и Пеликанъ, „Прогрессирующая Японія“, стр. 47.

²⁾ См. таблицу № 8.

³⁾ См. у Fesca, „Beiträge zur Kenntnis der japanischen Landwirthschaft“, т. I, стр. 128.

нихъ айносовъ въ области Хоккаидо, все население принадлежитъ къ единой японской національности ¹⁾).

1) Инородцы.

Туземцы Ріу-Киу, объединенные съ японцами общей культурой, буддизмомъ и близкородственнымъ языкомъ, настолько ассимилировались, что не выдѣляются японской официальной статистикой изъ общаго числа жителей кена Окинава. По приблизительному подсчету, число ливейцевъ въ 1880 году опредѣлялось въ 170.000 жителей. Чрезвычайно миролюбивые, они всегда спокойно переносили протекторатъ сначала князей Сацума, затѣмъ правительства микадо; также незамѣтно произошло ихъ окончательное присоединеніе къ Японской имперіи, въ 1870-хъ годахъ.

Айносовъ насчитывалось въ области Хоккаидо, гдѣ ихъ хижины разбросаны по берегамъ моря и рѣкъ, всего 17—17¹/₂ тыс. человекъ. Численность ихъ за послѣднее пятилѣтіе подвергалась колебаніямъ то въ ту, то въ другую сторону ²⁾).

Прежде этого вымирающаго, родственнаго восточно-сибирскимъ инородцамъ, племени „емиши“, когда то заселяли значительную часть Хондо, но постепенно было вытѣснены японцами. Памятниками этой эпохи остались нѣкоторыя географическія названія, напр. „Ното“, что по айноски значитъ просто полуостровъ, и „Тоне“, что означаетъ—рѣка вообще ³⁾). Современные айносы совершенно миролюбивы, смиренны, тихи и являются, по отношенію къ японцамъ, расой низшей культуры. Быть ихъ патриархальный; занятія, кромѣ рѣдкихъ ислѣженій, охота и рыбная ловля; жилища—хижины первобытнаго устройства и весьма грязныя. Длинные волосы и бороды, коренастое сложеніе, дѣлаютъ ихъ мало похожими на своихъ покорителей, съ которыми у нихъ общаго—малый ростъ и выдающіяся скулы.

Въ Японіи, слѣдовательно, инородческій элементъ, составляющій въ суммѣ менѣе 0,5% населенія, не играетъ и не можетъ играть никакой роли: немногочисленные айносы вымираютъ, ливейцы ассимилируются, и тѣ и другіе привыкли издавна смотрѣть на японцевъ, какъ на своихъ повелителей.

2) Японцы.

Собственно японцы представляютъ смѣшеніе завоевателей туранскаго происхожденія, называвшихъ себя *ямато* или *тенсонъ*, перешед-

¹⁾ „Petermann's Mittheilungen“, т. VIII, стр. 279; Villaret „Dai-Nippon“, стр. 333; Chamberlain, „Things Japanese“, стр. 278.

²⁾ „Resumé Statistique“, изд. 1901 г., стр. 15.

³⁾ По объясненію Chamberlain'a въ „Transactions of the Asiatic Society of Japan“, стр. 18.

шихъ черезъ Корею на Кіу-Сіу и затѣмъ оттуда распространившихся къ сѣверу, съ аборигенами страны. На сѣверѣ таковыми были айносы или „емиши“; затѣмъ, родственная послѣднимъ, но болѣе слабая и мелкая физически народность, а на западѣ болѣе сильное, но болѣе близкое ямато племя, называемое въ лѣтописяхъ „такеру“, о которомъ имѣются лишь сбивчивыя свѣдѣнія ¹⁾).

Возможно, что среди завоевателей были также малайскіе и полинезійскіе пираты.

Наконецъ, вслѣдствіе многолѣтнихъ сношеній съ Кореей, произошла значительная примѣсь корейской крови.

Во всякомъ случаѣ, современные японцы, по своимъ физическимъ и нравственнымъ качествамъ, представляютъ однородную массу, значительно отличающуюся отъ всѣхъ прочихъ народностей Восточной Азіи и Тихаго океана.

Изъ *физическихъ свойствъ* японцевъ наиболѣе характерной является ихъ малорослость. Въ то время, какъ для Россіи средній ростъ будетъ между 2 арш. 4 верш.—2 арш. 7 верш., а 2 арш. 2,5 вершка составляютъ наименьшій предѣльный ростъ новобранцевъ въ русской арміи, средній ростъ японцевъ всего 2 арш. 1,5 верш.—2 арш. 2 вершка. Они уступаютъ также въ ростѣ и своимъ сородичамъ, китайцамъ и корейцамъ. При этомъ—неширокія плечи, длинная талья и сравнительно короткія нижнія конечности ²⁾).

Соотвѣтственно небольшому росту и узкимъ плечамъ, не великъ и средній вѣсъ японца—всего 3 пуда 17 фун. (56 килогр.) ³⁾. Между тѣмъ, какъ средній вѣсъ нѣмца составляетъ 4 пуда 3 фун. (67 килогр.). „Сухощавъ, усъ не великъ, волосъ черенъ“, какъ писалъ Атласовъ (см. стр. 27), является совершенно вѣрнымъ описаніемъ вѣшности японца.

Съ принятой въ европейскихъ арміяхъ точки зрѣнія, японецъ по своему сложенію не могъ бы считаться обладающимъ вполне необходимыми для военной службы физическими качествами.

Условія жизни японца также, по крайней мѣрѣ, что касается питанія, не могутъ считаться благопріятствующими развитію природныхъ его физическихъ данныхъ и укрѣпленію организма.

Пища японца почти исключительно вегетаріанская. Болѣе половины ея составляетъ рисъ, около трети приходится на другіе хлѣба, называемые въ Японіи общимъ именемъ „муги“. И то и другое въ видѣ варенаго въ водѣ зерна. Затѣмъ слѣдуютъ: кукуруза, просо, картофель простой и сладкій (бататы), японская рѣдька (дайконъ), имѣющая очень большое потребленіе, наконецъ, морскія произведенія.

¹⁾ Цит. выше Fukuda, стр. 4.

²⁾ Baelz, „Körperliche Eigenschaften der Japaner“ (см. 28 и 32 части „Mittheilungen der Deutsch. Asiat. Gesellschaft“).

³⁾ Fesca, „Beiträge zur Kenntniss der japan. Landwirthschaft“, стр. 267 и 711, и Chamberlain, „Things Japanese“, стр. 70.

Въ среднемъ, % отношеніе этихъ составныхъ частей японской пици, примѣрно слѣдующее:

рисъ	53%
муги (пшеница или ячмень)	27%
кукуруза, просо	13,9%
картофель и зелень	6%
плоды	0,05%
рыба или водоросли (морская капуста)	0,05%

Таковъ средній выводъ для всего населенія.

Въ частности 25% населенія питаются слѣдующимъ образомъ:

	Ежедневное потребленіе въ граммахъ.	
вареный рисъ (меша)	1.200 (66,7%)	
рыба	150 (8,3%)	
бобы и горохъ	150	} (25%)
корнеплоды	200	
дайконъ соленый	100	
	<hr/>	
	1.800 граммъ = 4 ¹ / ₂ фунта.	
чай ¹⁾	¹ / ₃ литра.	

Но остальные 75% населенія питаются, какъ показано ниже:

	Граммъ:	
смѣсь въ риса съ пшеницей, ячменемъ (мугимеша)	1.200 (55,7%)	
корнеплоды	300	
разная зелень	150	
вяленый дайконъ	400	
соленый дайконъ	100	
	<hr/>	
	2.150 граммъ = 5 фунтамъ.	
чай	¹ / ₃ литра.	

Исходя изъ извѣстнаго соотношенія, существующаго между вѣсомъ тѣла и количествомъ необходимой организму пици, нормальное количество питательныхъ частей въ ежедневной пицѣ взрослога японца, при вѣсѣ его въ 56 килогр. (3 пуда 17 фун.), должно было бы быть слѣдующее ²⁾:

100 граммъ бѣлковыхъ веществъ, 20 граммъ жировъ, и 480 граммъ углеводовъ.

Въ особенности важно для организма достаточное поступленіе бѣлковыхъ веществъ. Между тѣмъ, при произведенныхъ опытахъ, съ указанной дачей въ 2.150 грам., въ организмѣ оказался ежедневный недостатокъ бѣлковыхъ веществъ въ 25%. Даже въ тѣхъ случаяхъ, когда составъ пици выше средняго, питаніе все таки оказывалось

¹⁾ Воды японцы почти не пьютъ. Какъ приправа ко всему — жидкая „соя“, получаемая броженіемъ особаго рода бобовъ. При прѣсной и мучной пицѣ — дайконъ и соя имѣютъ значеніе противуцвѣтотное. Красновъ, „Чайные округи“, вып. I „Японія“.

²⁾ Фезса, цитир. „Beiträge etc.“ т. II, стр. 270.

недостаточнымъ. Такъ, произведенное въ 1882 году изслѣдованіе питанія кадетъ Токиоскаго военнаго училища, въ среднемъ выводѣ дало количество бѣлковыхъ веществъ въ ихъ пищѣ равнымъ всего 83 граммамъ (вмѣсто нужныхъ 100).

Пища японскихъ солдатъ въ настоящее время ближе всего подходитъ къ нормальной въ отношеніи количества питательныхъ единицъ, хотя, конечно, не въ состояніи восполнить недостатки организма, происшедшіе отъ многолѣтняго растительнаго питанія.

Изъ числа болѣзней, распространенныхъ въ Японіи, одна, „какки“¹⁾, ставится даже врачами въ непосредственную связь съ характеромъ употребляемой японцами пищи, а именно большимъ потребленіемъ риса. Тамъ, гдѣ, какъ, напримѣръ, въ горныхъ районахъ, рисъ замѣняется пшеницей, и болѣзненность уменьшается. Припадки какки повторяются у пораженныхъ этою болѣзнью въ среднемъ каждые 1—2 года и тянутся по нѣскольکو недѣль, въ теченіе которыхъ больной находится въ полупараличномъ состояніи. По наблюденіямъ, произведеннымъ въ японскомъ флотѣ, съ тѣхъ поръ, какъ включили мясо въ пищу моряковъ, больныхъ „какки“ стало значительно меньше.

Желудочныя болѣзни также весьма распространены. Въ арміи онѣ составляли отъ 19 до 26 % общаго числа заболѣваній²⁾.

Что касается *жилицъ*, то о нихъ было сказано выше (на стр. 168). Благодаря отсутствію мебели, легкимъ стѣнамъ, онѣ хорошо провѣтриваются, но дурно отапливаются. (По выраженію одного путешественника— „японецъ живетъ на сквознякѣ“).

Одежду ⁴/₅ населенія составляютъ халаты изъ бумажной матеріи, зимой подбитыя ватой, надѣваемый прямо на тѣло, чулки и соломенные сандалии. Бѣлья японцы не носятъ. Отъ непогоды надѣваются плащи и шляпы изъ соломы. Лѣтомъ же костюмъ крестьянина ограничивается поясомъ. При этомъ—постоянныя и во всякую погоду горячія ванны (до 40° С.)³⁾.

При такихъ условіяхъ японецъ, казалось, долженъ былъ бы сдѣлаться нечувствительнымъ къ какому бы то ни было перемѣнамъ погоды и температуры. Между тѣмъ, если всѣ посѣтившіе Японію отзываются съ одинаковой похвалой о замѣчательной выносливости японскихъ носильщиковъ (вуліевъ), возчиковъ (дзинригишей) и скороходовъ-почтарей, то съ другой стороны очевидцы свидѣтельствуютъ о большомъ числѣ отсталыхъ въ японскихъ войскахъ на походѣ—особенно въ сравненіи съ русскими. Такъ какъ, по общимъ отзывамъ, дисциплина въ японской арміи стоитъ высоко, то очевидно, что причина такого явленія лежитъ исключительно въ физической невозмож-

¹⁾ „Transactions of the As. Society of Japan“, т. VI, стр. 15.

²⁾ „Resumé Statistique“, изд. 1900 г., стр. 132 и 133.

³⁾ После ванны, однако, надѣвается тотъ же халатъ. Накожныя болѣзни распространены въ Японіи. По свѣдѣніямъ „Новаго края“ 1902 г. № 57, въ Японіи насчитывается 40.000 прокаженныхъ.

ности для многихъ перенести тяжести похода ¹⁾. Такое мнѣніе подтверждаютъ и нѣкоторые факты войны 1895 г. или, на примѣръ, гибель почти цѣлой роты, замерзшей зимой 1901—1902 г.г. близъ Аомори ²⁾. Хотя въ этихъ случаяхъ многое зависѣло отъ непривычной для японца—простолюдина одежды, снаряженія, въ особенности обуви, но, безъ сомнѣнія, значительную роль играла и недостаточная крѣпость организма.

Если сопоставленіе имѣющихся данныхъ о физическихъ свойствахъ японцевъ приводитъ скорѣе къ неблагопріятнымъ для нихъ результатамъ, то *нравственный обликъ* сыновъ „Страны Восходящаго Солнца“ во многомъ отвѣчаетъ представленію о воинѣ: японцы смѣлы, не боятся смерти, дисциплинированы, любовь къ родинѣ развита у нихъ въ высокой степени; таковъ общій отзывъ. Отсутствіе боязни смерти и вообще равнодушіе къ физическимъ страданіямъ является качествомъ общимъ у японцевъ со всѣми восточными народами, на примѣръ, съ китайцами. Но *патріотизмъ* изъ всѣхъ народовъ Азіи составляетъ исключительно имъ присущую черту.

Естественно, что ограниченные размѣры, рѣзко очерченныя границы Японіи, способствовали образованію у японца совершенно яснаго, отчетливаго представленія объ отечествѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ географическая изолированность, такое же политическое отчужденіе въ теченіе нѣсколькихъ столѣтій, лишая японцевъ возможности сравненія, создали у нихъ культъ всего своего въ прошедшемъ и настоящемъ. Заимствуя теперь многое у европейцевъ, японцы дѣлаютъ это съ чисто практической цѣлью, но не вслѣдствіе слѣпнаго поклоненія или подражанія европейской культурѣ ³⁾.

Для такого поклоненія японецъ слишкомъ самолюбивъ и самоувѣренъ. Это послѣднее качество выработалось исторически: въ теченіе почти всего своего существованія, какъ государства, японцы имѣли непосредственное соприкосновеніе только съ расами значительно низшей культуры, айносами и ихъ единоплеменниками, мало воинственными корейцами и ливейцами. Жившіе, какъ заключенные, на Децимѣ голландскіе купцы не могли, конечно, дать имъ высокаго представленія объ европейцахъ. Наконецъ, первое послѣ нѣсколькихъ вѣковъ вступленіе японцевъ на азіатскій материкъ было побѣдоносное.

Значеніе побѣды увеличивалось еще тѣмъ, что побѣжденными были культурные учителя японцевъ—китайцы.

¹⁾ Выводъ изъ наблюденій очевидцевъ во время совмѣстныхъ военныхъ дѣйствій въ Печилійской провинціи.

²⁾ См. „Русскій Инвалидъ“ № 58 за 1902 годъ. Рота въ 210 чел. отправилась изъ Аомори на зимній маневръ въ окрестности и, захваченная снѣжной бурей, потеряла замерзшими 193 чел. Въ 1895 г., во время марша къ Хайчену число обмороженныхъ въ японской арміи доходило до 2 $\frac{1}{2}$, т. ч.

³⁾ Таково впечатлѣніе, вынесенное изъ всей совокупности источниковъ, особенно Bellesort „La société Japonaise“.

Очевидно, что любовь къ отечеству и вѣра въ себя являются цѣнными качествами японскаго солдата.

Еще одно цѣнное качество—это дисциплинированность. Покорность старшимъ, уваженіе къ родителямъ и къ родителямъ родителей, т. е. къ своимъ предкамъ и такъ до общихъ предковъ—мифическихъ героев, происходящихъ отъ богини Солнца, и старшій потомокъ которыхъ микадо, является краеугольнымъ камнемъ всего японскаго міровоззрѣнія. Въ сущности въ этомъ заключаются и всѣ вѣрованія японцевъ, какъ послѣдователей религіи шинто, господствовавшей въ странѣ до введенія буддизма.

Всякій японецъ долженъ себя усвоить „Чиу-Ко“¹⁾; объ этомъ заботятся дома, въ войскахъ и школахъ, хотя въ послѣдней, вслѣдствіе условій школьной жизни, болѣе съ формальной стороны.

Наконецъ, въ цѣломъ классѣ самураевъ послушаніе вождю, вѣрность ему, точное исполненіе его воли, даже сопряженное съ опасностью для жизни, прочно утвердилось подъ вліяніемъ феодальной системы, прекратившей свое существованіе лишь четверть вѣка тому назадъ²⁾.

Обладая такими выдающимися воинскими добродѣтелями, въ дѣлахъ торговыхъ и финансовыхъ сношеній японцы стоятъ невысоко. Главное обвиненіе, которое ставится японцамъ въ этомъ отношеніи, это несвоевременное и неточное исполненіе взятыхъ на себя денежныхъ и торговыхъ обязательствъ.

Въ то время, какъ съ китайскими купцами крупныя сдѣлки часто заключаются словесно, съ японскими это не представляется возможнымъ. Врядъ ли, однако, можно было ожидать иного, если принять въ соображеніе, что въ Китаѣ торговый классъ занималъ и занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ государствѣ, между тѣмъ, какъ въ Японіи онъ составлялъ до 1870-хъ годовъ послѣднюю ступень передъ паріями.

Очевидно, что при такомъ взглядѣ на торговую дѣятельность въ ней могли принимать участіе лишь худшіе элементы населенія, традиціи которыхъ и остались въ наслѣдіе современнымъ японскимъ дѣльцамъ и торговцамъ³⁾.

Какъ особое качество японскаго ума, необходимо отмѣтить способность къ быстрому усвоенію деталей, ихъ запоминанію и воспроизведенію. Еще Мендезъ-Пинто, первый европеецъ, вступившій на японскую землю, былъ пораженъ той быстротой и отчетливостью, съ которой японскіе оружейники воспроизвели образцы европейскаго огнестрѣльнаго оружія.

¹⁾ Буквально „Чиу-Ко“ переводится: уваженіе къ родителямъ = почитанію микадо.

²⁾ См. между другими источниками статью Шолковникова въ „Вѣст. Ин. В. Литер.“ за 1901 г., стр. 1.189.

³⁾ Въ этомъ сходятся всѣ авторы и большинство лицъ, ведущихъ дѣла съ японцами.

Способность эта играет большую роль въ современномъ развитіи Японіи ¹⁾).

Въ заключеніе скажемъ нѣсколько словъ по поводу тѣхъ данныхъ, которыя даются японской статистикой относительно *нравственности населенія*. Число лицъ, совершившихъ преступленія и проступки ²⁾, въ 1898 году равнялось всего 0,42% всего населенія; причемъ уголовныхъ преступниковъ было только 0,01% ³⁾. Изъ разныхъ категорій преступленій большая часть (52% въ среднемъ за 5 лѣтъ) приходилась на нарушеніе права собственности, явленіе общее и показывающее, что японцы въ данномъ случаѣ стоятъ не выше другихъ національностей. Слѣдующее мѣсто занимаютъ проступки „противъ нравственности“; но такъ какъ въ эту категорію входятъ и такія дѣянія, какъ нарушеніе общественныхъ приличій, то очевидно, что эти цифры не могутъ свидѣтельствовать объ особой безнравственности японца ⁴⁾. Обращаетъ на себя вниманіе отсутствіе преступленій и самое незначительное число проступковъ государственныхъ, подтверждающее сказанное выше о сознательномъ патриотизмѣ японца.

Разсматривая отношеніе числа преступниковъ къ населенію за послѣдніе годы, можно придти къ заключенію о постепенномъ, хотя и незначительномъ, уменьшеніи преступной дѣятельности ⁵⁾. Явленіе это распространяется на всѣ части имперіи, кромѣ Хоккайдо, гдѣ относительное число преступленій увеличивается. Очевидно, все развивающійся угольный промыселъ привлекаетъ на островъ малонадежные элементы населенія, надзоръ за которыми, благодаря мѣстнымъ условіямъ, невозможенъ ⁶⁾).

Народное просвѣщеніе.

Народное просвѣщеніе до 1868 года находилось въ рукахъ частныхъ лицъ, большею частью буддѣйскихъ монаховъ, и, благодаря не-

¹⁾ Замѣтимъ еще, что, по свидѣтельству лицъ, имѣвшихъ дѣло съ японцами на Дальнемъ Востокѣ, они, по крайнѣй мѣрѣ, что касается низшихъ классовъ, легко раздражаются и ожесточаются. Наконецъ, въ случаѣ какихъ либо неожиданностей, японцы также легко становятся втупикъ, теряются; таково мнѣніе компетентныхъ лицъ, напримѣръ, о японскихъ ремесленникахъ и рабочихъ.

²⁾ Табл. № 9. Подъ первымъ терминомъ подразумѣваются нарушенія закона, ведущія за собой уголовныя наказанія, подъ вторымъ всѣ остальные (См. Code Criminel Japonais).

³⁾ Въ Россіи уголовныхъ преступниковъ 0,098‰ городского и 0,038 сельскаго населенія, по свѣдѣніямъ 1896 г.

⁴⁾ Японскіе законы подверглись передѣлкѣ по европейскимъ образцамъ европейскими юристами и иногда не сходятся съ условіями страны. Простой примѣръ: во всѣхъ европейскихъ законодательствахъ есть ограниченія относительно права устройства въ зданіяхъ оконъ, выходящихъ на чужую собственность. Ограниченія эти введены въ японскій „Code-Civil“, часть общая, хотя при устройствѣ японскихъ домовъ, сквозныхъ на всѣ стороны, врядъ ли онѣ имѣютъ смыслъ. Тоже и относительно общественныхъ приличій. См. у Краснова „По остр. Д. Востока“, стр. 63.

⁵⁾ Въ подтвержденіе можно обратиться къ табл. № 24, изъ которой видно, что и полицейскій надзоръ не увеличивается, а ослабляется.

⁶⁾ Въ виду смежности съ Сахалиномъ, обстоятельство это имѣетъ для насъ нѣкоторое значеніе.

ограниченному числу школъ и дешевизнѣ обученія, неграмотныхъ не было. Большинство же населенія выносило изъ школы знаніе особой азбуки „хатакана“ (упрощенныхъ іероглифовъ), съ помощью которой складываются всѣ японскія слова, встрѣчающіяся въ разговорномъ языкѣ, счетоводства и отечественной исторіи въ легендахъ.

„У японцевъ“, писалъ Головинъ въ началѣ прошлаго столѣтія, „нѣтъ человѣка, который не умѣлъ бы читать и писать и не зналъ бы законовъ своего отечества“.

Стремившіеся къ литературной образованности изучали китайскіе іероглифы, и тотъ, кто могъ свободно понимать китайскихъ классиковъ, для чего необходимо знать не менѣе 1.000 знаковъ, считался высоко образованнымъ.

Нѣсколько десятковъ купцовъ и чиновниковъ говорили по голландски; немногіе пытались изучать, при помощи голландцевъ, медицину, но проявившееся въ отдѣльныхъ случаяхъ стремленіе къ изученію европейской науки не находило поддержки въ обществѣ.

Съ появленіемъ въ половинѣ прошлаго столѣтія европейцевъ, среди которыхъ преобладали англо-саксонцы, началось понемногу изученіе англійскаго языка, а изъ наукъ—медицины, навигаціи.

Въ 1868 году правительство рѣшило взять въ свои руки народное образованіе и организовать его на европейскій образецъ. Первыми руководителями японцевъ въ этомъ дѣлѣ явились американцы; затѣмъ, въ 70-хъ годахъ руководящая роль принадлежала французамъ, послѣ того англичанамъ и, наконецъ, съ 80-хъ годовъ твердо установилось германское вліяніе, до сихъ поръ непоколебленное. Распространителемъ германской образованности въ Японіи является Токиоскій университетъ, среди учебнаго персонала котораго профессора—нѣмцы и ихъ бывшіе ученики занимаютъ преобладающее положеніе.

Какъ въ Германіи, посѣщеніе школъ въ Японіи обязательно, начиная съ семилѣтняго возраста, хотя существуетъ много исключеній.

Учебныя заведенія раздѣляются на слѣдующіе пять разрядовъ: низшія народныя школы, высшія народныя школы, среднія учебныя заведенія, высшія школы или лицей (Котогако) и, наконецъ, университеты¹⁾.

Число *народныхъ школъ*, высшихъ и низшихъ, за 1890-ые годы возросло съ 23.627 до 26.824, число народныхъ учителей съ 59.796 до 83.566 и число учащихся съ 3.165.401 до 4.062.418. Соответственно этому увеличилась густота школьной сѣти: въ 1892 г.²⁾ приходилось по одной школѣ на 1.739 жителей и на 13,5 кв. вер., въ 1898 году было по одной на 1.661 жит. и 12,3 кв. вер.

¹⁾ Брошюра Lönholm'a, „Japans Moderne Civilisation“, стр. 82.

²⁾ Табл. №№ 10 и 11.

Такимъ образомъ число народныхъ школъ, главныхъ разсадниковъ грамотности, растетъ не только соотвѣтственно приросту населенія, но и опережаетъ его. Замѣчательно при этомъ увеличеніе¹⁾ числа дѣвочекъ, посѣщающихъ народныя школы, въ 1892 году составлявшихъ 30,5% всѣхъ учащихся, а 1898 году 36,4%. Несмотря на увеличеніе числа учащихся въ каждой школѣ, интенсивность обученія не пострадала, благодаря увеличенію учебнаго персонала: въ 1898 году приходилось даже на каждого учителя на 4 ученика менѣе, чѣмъ въ 1892 году.

Если мы сравнимъ данныя за одинъ изъ ближайшихъ годовъ, для котораго имѣются свѣдѣнія, какъ по Россіи, такъ и по Японіи, то придемъ къ благопріятному для второй результату.

	Россія (безъ Финляндіи). 1896 г. ²⁾	Японія. 1896 г. ³⁾
	высшихъ школъ рав- ныхъ ведомствъ:	народныхъ школъ:
Школъ	78.724	26.835
Учащихъ	113.984	76.093
Учениковъ	3.779.818	3.877.981

Въ итогѣ разница въ 100 т. учениковъ въ пользу Японіи, населеніе которой на 85 мил. менѣе.

Курсъ низшаго народнаго училища продолжается отъ 3—4 лѣтъ; высшаго отъ 2—4 лѣтъ; учебныхъ часовъ 24—30 въ недѣлю.

Въ число предметовъ обученія входятъ: грамота, ариѳметика, отечественная географія и исторія, естествознаніе и рисованіе.

Курсъ среднихъ учебныхъ заведеній (въ 1897 г. всего было въ нихъ 2.328 учащихся и 62.521 учащихся, въ томъ числѣ 98% мальчиковъ) пятилѣтній и отвѣчаетъ пяти классамъ нашего реальнаго училища.

Лицеи 8, съ 308 учащими и 5.080 учащимися. Лицеи имѣютъ трехлѣтній курсъ и представляютъ нѣчто въ родѣ подготовительныхъ классовъ въ университетѣ. Курсъ раздѣляется по специальностямъ, соотвѣтственно факультетамъ университета³⁾.

Слѣдуетъ отмѣтить во всѣхъ названныхъ учебныхъ заведеніяхъ полное отсутствіе религіознаго обученія. Въмѣсто догматовъ религіи въ низшихъ и среднихъ школахъ учатъ „нравственнымъ правиламъ“. Языки преподаются въ порядкѣ практическаго ихъ значенія для японцевъ. Англійскій преподается въ средней школѣ, какъ обязательный предметъ, и какъ необязательный во многихъ низшихъ школахъ. Въ лицеѣ къ нему добавляются нѣмецкій языкъ и, какъ необязательный, французскій. Гимнастикѣ обучаютъ всюду.

Что касается устройства и быта школъ, то японское правительство стремится реформировать ихъ на европейскій образецъ: зданія въ большихъ городахъ построены по западно-европейскому типу, ученики

¹⁾ Табл. № 11.

²⁾ „Statesman's Yearbook“, 1901 г.

³⁾ Lönholm, упомин. выше, стр. 86.

сидятъ на скамьяхъ и казенные пансіонеры обязуются носить европейское платье ¹⁾).

Высшее образованіе даетъ университетъ въ Токио, имѣвшій (въ 1898 г.) 209 профессоровъ и 2.463 студентовъ, распределенныхъ по факультетамъ: медицинскому, юридическому, историко-филологическому, естественно-историческому, технологическому.

Важнѣйшія кафедры занимались 8 профессорами — нѣмцами; профессоровъ остальныхъ національностей было: 2 англичанина, 2 француза, 2 американца. Изъ профессоровъ японцевъ всѣ медики и юристы изучали свой предметъ у германцевъ.

Замѣчательно, что не смотря на германскій характеръ преподаванія, лекціи читаются иностранными профессорами и частью японцами на англійскомъ языкѣ, что объясняется распространенностью послѣдняго на Востокѣ и невозможностью передачи многихъ понятій, особенно отвлеченныхъ, на японскомъ языкѣ. Число предметовъ на факультетахъ весьма велико, количество лекцій большое и посѣщеніе ихъ обязательно, что при условіи чтенія важнѣйшихъ предметовъ на чужомъ языкѣ, ведетъ къ переутомленію учащихся. Тѣмъ не менѣе, по отзыву европейскихъ профессоровъ, японскіе студенты отличаются большимъ трудолюбіемъ. ²⁾).

Другой университетъ въ Киото, недавно переименованный въ таковой изъ американской миссіонерской школы Daishi Shimpō, въ 1898 г. имѣлъ всего 217 слушателей ³⁾).

Какой контингентъ даютъ университеты Японіи можно видѣть отчасти изъ слѣдующихъ цифръ: изъ 458 окончившихъ въ 1901 году 48 уѣхали за границу или поступили на другіе факультеты, нѣсколько человекъ осталось для подготовки въ профессора; около половины не избрали себѣ опредѣленной карьеры; 45 получили мѣста инженеровъ, 40 — учителей, 43 сдѣлались врачами и 25 пошли по судебному вѣдомству, 16 сдѣлались чиновниками и 12 адвокатами ⁴⁾).

Уже министерство народнаго просвѣщенія составило проектъ университета на Кіу-Сіу и проектируетъ другой въ Сѣверномъ Хондо.

¹⁾ Пеликанъ, „Прогрессирующая Японія“, стр. 278.

²⁾ „Ихъ главный недостатокъ — желаніе забѣгать впередъ, руководить самимъ, а не подчиняться. „Не желаемъ больше слушать исторію Америки, хотимъ изучать воздухоплаваніе“, вотъ образчикъ, въ парадоксальной формѣ, обращенія къ профессору; въ этомъ заключается значительная опасность для будущаго и даже для настоящаго. Начиная съ 1888 г. (т. е. наканунѣ введенія конституціи), появился классъ распущенной молодежи — „соши“, юныхъ агитаторовъ, которые, вообразивъ, что политика внѣшняя и внутренняя должна руководиться ими, стремятся насиловать мнѣніе министровъ и устранять, съ ножомъ въ рукахъ, тѣхъ, чьи взгляды почему либо не сходятся съ ихъ собственными. Соши являются въ модернизированномъ и извращенномъ видѣ представителями прежнихъ бродячихъ рониновъ. Будемъ надѣяться, что анархія никогда не посѣтитъ вновь Японіи. Если бы это случилось, этотъ классъ молодежи явится готовымъ орудіемъ въ ея рукахъ.“ „Things Japanese“, стр. 128.

³⁾ Другихъ свѣдѣній о немъ не имѣется.

⁴⁾ Газетныя свѣдѣнія.

Профессиональное образование дается въ 272-хъ ¹⁾ специальныхъ училищахъ. Всего учащихся въ этихъ училищахъ было 2.589 человекъ и учащихся 36.614, въ томъ числѣ 92% мальчиковъ. Въ числѣ профессиональныхъ училищъ было 16 медицинскихъ (фельдшерскихъ), 44 земледѣльческихъ, 23 коммерческихъ, 10 юридическихъ, 10 ремесленно-художественныхъ.

Постоянно измѣнявшаяся система регистраціи профессиональныхъ учебныхъ заведеній не даетъ возможности точно прослѣдить развитіе ихъ по специальностямъ. Можно только указать, что въ 1887 году профессиональныхъ училищъ было 85, въ томъ числѣ 29 медицинскихъ, 6 земледѣльческихъ, 9 коммерческихъ; учащихся въ нихъ было 516 человекъ съ 12.962 учениками; иначе говоря, число первыхъ возросло почти вдесятеро, а вторыхъ втрое, что свидѣтельствуетъ о возрастающемъ стремленіи къ профессиональному образованію и объ усиленіи специального обученія. Въ число профессиональныхъ училищъ включены и военныя: а) 6 приготовительныхъ школъ, съ 3-хъ лѣтнимъ курсомъ, б) центральная военная школа въ Токио, съ 2-хъ лѣтнимъ курсомъ и в) военное училище въ Токио, съ годичнымъ курсомъ, выпускающее подпрапорщиковъ ²⁾.

¹⁾ Считая только тѣ, которыя даютъ общее образованіе не ниже среднего.

²⁾ Приводимъ болѣе подробныя свѣдѣнія: 1) Приготовительныхъ военныхъ школъ 6: въ Токио, Сендаѣ, Нагойѣ, Осакѣ, Хирошимѣ и Кумамото, въ каждой по 150 учениковъ; курсъ 3-хъ годичный, по окончаніи котораго молодые люди переводятся въ центральную школу. 2) Центральная военная школа въ Токио соответствуетъ гражданскимъ лицеемъ и имѣетъ назначеніемъ готовить молодыхъ людей для поступленія въ военное училище. Курсъ продолжается 2 года. Въ школѣ 300 учениковъ, сведенныхъ въ 3 строевыя роты. 3) Военное училище въ Токио имѣетъ назначеніемъ давать необходимое военное образованіе желающимъ продолжать службу офицерами. Въ училище поступаютъ: окончившіе курсъ центральной военной школы, по прослуженіи ими полугода въ строю рядовыми или унтеръ-офицерами, а также одностѣпные вольноопредѣляющіеся, по конкурсу. Курсъ продолжается около года; окончившіе выпускаются подпрапорщиками. Въ теченіе 1900—1902 годовъ производится усиленные приемы и выпуски молодыхъ людей. Въ ноябрѣ 1901 года выпущено 722 человекъ. 4) Высшая военная школа или военная академія служитъ для подготовки офицеровъ къ службѣ въ генеральномъ штабѣ и въ войсковыхъ штабахъ, а также для подготовки преподавателей для военно-учебныхъ заведеній. Въ школу принимаются по конкурсному экзамену младшіе офицеры всѣхъ родовъ оружія, прослужившіе въ строю не менѣе 2-хъ лѣтъ въ офицерскомъ званіи. Курсъ 3-хъ лѣтній. Лѣтомъ слушатели отбываютъ лагерные сборы. Успѣшно окончившіе курсъ получаютъ или дипломъ генеральнаго штаба и знакъ или свидѣтельство о прохожденіи курса и возвращаются въ свои части, гдѣ должны прослужить не менѣе 1 года до перевода въ штабы. 5) Апликационная школа для усовершенствованія офицеровъ специальныхъ войскъ; курсъ 2-хъ лѣтній. Въ школу принимаются поручики и подпоручики, прослужившіе не менѣе 2-хъ лѣтъ въ строю.

Сверхъ того:

а) Кавалерійская апликационная школа имѣетъ цѣлью усовершенствованіе въ верховой ѣздѣ офицеровъ и унтеръ-офицеровъ-кавалеріи, артиллеріи и обозныхъ. Курсъ—10 мѣсяцевъ. Штатъ обучающихся опредѣляется ежегодно военнымъ министромъ.

б) Стрѣлковая и гимнастическая школа имѣетъ цѣлью усовершенствованіе знаній пѣхотныхъ офицеровъ въ тактикѣ, стрѣльбѣ, гимнастикѣ. Для занятій въ этой школѣ ежегодно командировается опредѣляемое военнымъ министромъ число офицеровъ и унтеръ-офицеровъ.

в) Артиллерійская школа стрѣльбы—для практическаго усовершенствованія артиллерійскихъ офицеровъ и унтеръ-офицеровъ. При школѣ состоятъ учебныя батареи: полевая и горная.

Общее число учебных заведений ¹⁾ въ декабрѣ 1897 года было 28.508 при 89.094 учащихся и 4.180.211 учащихся, въ томъ числѣ 64% мальчиковъ. Въ 1887 году число школъ было 27.500, при 63.234 учащихся и 2.833.350 учащихся. Что составляетъ увеличеніе въ числѣ школъ на 3,6%, въ числѣ учащихся на 27% и учащихся на 47,5%. Слѣдуетъ замѣтить, что послѣднее произошло главнымъ образомъ вслѣдствіе увеличенія числа учащихся въ женскихъ школахъ съ 817.962 до 1.453.505, т. е. на 77,8%; число же учащихся мужскаго пола возросло только съ 2.015.388 до 2.726.706 ч. или на 35%. Что увеличеніе числа учащихся не есть слѣдствіе одного прироста населенія, видно изъ того, что въ 1887 году учащіеся составляли 7,2% населенія, а въ 1897 г. 8,9%.

Не смотря однако на большое развитіе школьнаго обученія, грамотность не составляетъ общаго явленія ²⁾. Однако число грамотныхъ мужчинъ можетъ быть опредѣлено не менѣе чѣмъ въ 70% населенія, что даетъ Японіи среди цивилизованныхъ державъ одно изъ высшихъ мѣстъ ³⁾.

Такъ, по даннымъ о воинской повинности, было:

въ Германіи	98,2%	грамотныхъ	1,8%	неграмотныхъ
„ Франціи	85	„	15	„
„ Австріи	52,2%	„	47,8%	„
„ Россіи	22	„	78	„

г) Техническая школа при пороховомъ заводѣ въ Токио—для приготовленія техниковъ (курсъ 2 года) и мастеровъ (курсъ 3 года) для артиллерійскихъ заведеній.

д) Школа крѣпостной артиллеріи, имѣющая цѣлью подготовку кадровъ для крѣпостной артиллеріи.

е) Военно-топографическое училище для подготовки топографовъ. Интендантская школа, въ которую принимаются унтеръ-офицеры для подготовки въ интендантскіе чиновники.

ж) Медицинская школа—для ознакомленія пращей и фармацевтовъ, поступающихъ на военную службу, съ ихъ обязанностями.

з) Ветеринарная школа, съ конскимъ лазаретомъ при земледѣльческомъ училищѣ въ Токио, для подготовки ветеринаровъ и кузнецовъ-коноваловъ.

¹⁾ См. таблицу № 12.

²⁾ Если принять буквально показаніе Головинина и другихъ о поголовной грамотности въ дореформенной Японіи, то является нѣкоторый регрессъ въ этомъ отношеніи. Одна изъ причинъ, по мнѣнію Пеликана („Прогрессирующая Японія“), дороговизна обученія теперь въ сравненіи съ прежнимъ временемъ, что, впрочемъ, болѣе относится до средней школы. Вѣрнѣе искать причину въ прекратившемся участіи въ первоначальномъ обученіи многочисленнаго класса бонзъ.

³⁾ Для опредѣленія числа грамотныхъ имѣется только одна данная, именно свѣдѣнія объ уголовныхъ преступникахъ. Если не считать, что неграмотные классы населенія среди преступниковъ представлены шире, чѣмъ грамотные, то процентное отношеніе между грамотными и неграмотными заключенными можетъ быть примѣнено къ всему населенію.

1898 г. заключ.	{	мужчинъ	1.794	грамотныхъ	906	неграмотныхъ
		женщинъ	54	„	370	„
		всего	1.848	грамотныхъ	1.276	неграмотныхъ
1897 г.	„	1.810	„	1.209	„
1894 г.	„	1.803	„	1.294	„

Другимъ показателемъ степени просвѣщенія японскаго народа является до нѣкоторой степени *состояніе книгопечатанія*¹⁾. Въ 1897 г. число печатныхъ произведеній, кромѣ періодическихъ, равнялось 25.522, въ 1887 году—9.548, или за 10-лѣтіе увеличилось болѣе, чѣмъ въ 2½ раза²⁾. Наибольшее же количество печатныхъ произведеній относится къ 1894 году, когда оно доходило до 28.212, что составляетъ по 1 печатному произведенію на 1.600 чел.; въ томъ же году въ Россіи (безъ Финляндіи) было отпечатано 10.651 или по 1 книгѣ на 11.000 человекъ.

Если уменьшить число японскихъ печатныхъ изданій 1894 г. вдвое, т. е. не принимать въ расчетъ изданій по искусству, среди которыхъ значительное число иллюстрацій, книгъ съ разнымъ содержаніемъ (календарей и пр.) и мелкихъ печатныхъ произведеній, то тѣмъ не менѣе результаты окажутся для Японіи сравнительно благопріятными³⁾. Нѣкоторое уменьшеніе числа книгъ за 1894—97 годы слѣдуетъ объяснить чрезвычайно быстрымъ развитіемъ періодической печати, какъ и свидѣлствуютъ нижеслѣдующія цифры:

	периодическихъ изданій:	выходящихъ въ числѣ:
въ 1887 г. было	470	96 тыс. экзмп.
„ 1893 „ „	802	278 „ „
„ 1898 „ „	829	464,5 „ „

Явленіе общее всѣмъ государствамъ, замѣна книги журналомъ и газетой, такимъ образомъ начинаетъ обнаруживаться и въ Японіи⁴⁾.

Въ общемъ книгопечатаніе идетъ впередъ и печатныя изданія въ той или другой формѣ имѣютъ сравнительно широкое распространеніе въ народѣ.

Разсмотрѣніе произведеній печати по содержанію между прочимъ показываетъ, что среди японцевъ знакомство съ законами своей страны⁵⁾ считается необходимымъ: больше всего печатается книгъ юридическаго содержанія, притомъ въ возрастающей степени, по мѣрѣ усложненія правовыхъ отношеній. Любовь къ изящному неизмѣнно остается въ силѣ и изданія по искусству занимаютъ среди печатныхъ произведеній 2-е мѣсто.

За послѣдніе годы увеличилось число книгъ по земледѣлію, торговлѣ и промышленности и соотвѣтственно уменьшилось количество

¹⁾ До нѣкоторой степени, такъ какъ извѣстно лишь число книгъ.

²⁾ См. таблицы №№ 13 и 14. „Resumé Statistique“ 1902 г. подтверждаетъ свѣдѣнія этихъ таблицъ.

³⁾ Сколько было именно отпечатано экземпляровъ каждой книги—не извѣстно; допустивъ, что число это въ среднемъ равнялось 1000, мы получимъ сумму въ 28 милліоновъ. Въ Россіи, кромѣ Финляндіи, въ 1894 году было отпечатано 32 милліона экземпляровъ.

⁴⁾ Обстоятельство это имѣетъ, среди другихъ, немаловажное значеніе въ томъ отношеніи, что японская періодическая печать, начало которой было положено англичаниномъ Блеккомъ въ 1872 году, находится подъ сильнымъ англійскимъ вліяніемъ и вся держится антирусскаго направленія, за самыми малыми исключеніями. Число период. изд. взято изъ „Resumé Statistique“, 1901 г., стр. 27.

⁵⁾ Отмѣченное еще Головиннымъ. См. выше стр. 180.

изданий религиозно-нравственного характера, относительно малое число которых резко бросается въ глаза и еще разъ свидѣтельствуеть о религиозномъ равнодушіи японцевъ и ихъ утилитарномъ направленіи. Что касается книгъ военнаго содержанія, то число ихъ возросло въ 10 лѣтъ въ 10 разъ, съ 24 до 230, и именно за 1897—98 г.г.

Система низшихъ и среднихъ школъ захватываетъ большую часть населенія и въ частности, слѣдовательно, даетъ военному вѣдомству достаточное число грамотныхъ новобранцевъ, по крайней мѣрѣ въ сравненіи съ Россіей.

Высшія учебныя заведенія привлекають уже въ Японию студентовъ другихъ восточныхъ національностей, особенно китайцевъ (которыхъ числится до 300 чел.), корейцевъ и даже уроженцевъ Индіи: въ университетѣ находится нѣсколько сіамцевъ, а пріѣздъ въ 1902 году 8 молодыхъ людей изъ лежащаго въ Гималаяхъ Непала былъ при вѣтствованъ японцами, какъ культурная побѣда ¹⁾.

Религія.

Религія не играетъ въ Японіи такой роли, какъ у европейцевъ. Не будучи склоненъ къ отвлеченному, японецъ до сихъ поръ не чувствовалъ практической необходимости числиться послѣдователемъ той или иной религіи.

Въ Японіи существуютъ буддійскіе храмы ²⁾, монастыри, имѣются храмы шинто, но народъ одинаково посѣщаетъ и тѣ и другіе въ разныхъ случаяхъ жизни, совершая несложные обряды и не интересуясь догматической стороною.

Шинто составляетъ основное, естественное вѣроученіе японцевъ и заключается въ поклоненіи обоготвореннымъ предкамъ, силамъ природы и началу началъ—Богинѣ Солнца, символическое зеркало которой хранится въ храмѣ Изе.

Шинтоскіе храмы расположены большей частью въ мѣстахъ, замѣчательныхъ по своимъ природнымъ красотамъ и уже, въ силу этого, чтимыхъ японцами. Здѣсь сравнительно немногочисленные жрецы ждутъ паломниковъ—туристовъ, приливъ которыхъ никогда не прекращается.

Вліяніе ученія о поклоненіи предкамъ выразилось, между прочимъ, въ распространеніи обычая усыновленія, которому одинаково слѣдовали всѣ классы населенія. Этимъ обычаемъ и объясняется непрерывность царствующей въ Японіи династіи.

Что касается *буддизма*, то занесенный въ VI в. по Рожд. Хр. изъ Китая, онъ, благодаря организаціи своего духовенства и дѣйствию на народъ своей эффектной обрядности, скоро завоевалъ себѣ господствующее положеніе.

Ученіе объ искупленіи черезъ Будду и переселеніи душъ, достигающихъ затѣмъ состоянія вѣчнаго блаженнаго покоя—Нирваны,

¹⁾ Газетныя свѣдѣнія.

²⁾ См. таблица № 15.

отразилось въ народной жизни введеніемъ обычая „инкіо“, пожертвованіями на монастыри, прекращеніемъ употребленія въ пищу животныхъ, большой обрядностью.

Согласованіе поклоненія Буддѣ съ поклоненіемъ обоготвореннымъ предѣамъ достигалось причисленіемъ послѣднихъ къ числу воплощеній Будды; такимъ образомъ оба вѣроученія совмѣщались. Во времена Нобунага и Хидейоши буддійскіе монастыри достигли такого могущества, что съ ними пришлось вступить въ открытую вооруженную борьбу. Въ то же время, какъ противовѣсь буддійскому вліянію, было допущено распространеніе христіанства.

Послѣ удара, нанесеннаго ему въ XVI в., буддійское духовенство уже не могло занять прежняго положенія, хотя, по численности и распространенности въ Японіи, оно и теперь превосходитъ шинтоское.

Послѣдователей христіанства среди японцевъ немного, въ особенности православныхъ, хотя православная церковь въ Токио высится рядомъ съ дворцомъ микадо.

Къ 1 января 1902 года въ Японіи состояло 259 православныхъ общинъ съ 26.680 чел. прихожанъ, 4 русскихъ и 34 японцевъ священнослужителей. При миссіи въ Токио есть катехизаторское училище, семинарія и женская школа, всего съ 138 учащимися. Кромѣ Токио есть церкви въ Сендаѣ, Нагасаки и строится новая въ Кіото.

Большинство христіанъ протестанты. Въ послѣднее время протестанское движеніе усилилось, благодаря послѣдовавшему между представителями протестантскихъ сектъ соглашенію о проповѣдываніи только тѣхъ общихъ догматовъ, въ которыхъ они не встрѣчаютъ разногласія ¹⁾).

Между прочимъ, о религіозныхъ воззрѣніяхъ образованныхъ японцевъ свидѣтельствуетъ результатъ опроса студентовъ японскихъ университетовъ: изъ 555 полученныхъ отвѣтовъ, 472—т. е. $\frac{3}{4}$ были атеистическіе или индифферентные ²⁾).

По конституціи 1888 года всѣ религіи пользуются одинаковой свободой исповѣданія и проповѣди и независимы отъ государства. Правительство содержитъ лишь на свой счетъ нѣкоторыя молельни при усыпальницахъ чтимыхъ японцами народныхъ героевъ.

Движеніе населенія.

Населеніе Японской имперіи въ первый годъ по введеніи официальной статистики по европейскому образцу было опредѣлено въ 32.876.324 чел. Въ 1898 году оно равнялось 43.760.815 чел.

¹⁾ Прав. Вѣсти. 1901 г. № 131. По мнѣнію Чемберлана, подкрѣпляемому примѣрами, христіанское ученіе не находитъ сочувствія, благодаря тому, что въ Новомъ Завѣтѣ существуютъ мѣста, нарушающія будто бы по формѣ взглядъ японцевъ на отношенія къ родителямъ.

²⁾ Газетныя свѣдѣнія.

Такимъ образомъ, за 27 лѣтъ оно увеличилось на 10.884.491 ч., или, за вычетомъ входящихъ въ это число жителей новыхъ территориальныхъ приобретений, острововъ Ріу-Киу и Бонинъ-Сима, на 10.428.500 ч., что составляетъ дѣйствительный приростъ въ 1,16% въ годъ. За пятилѣтіе 1893—1898 г.г. население увеличилось на 2.372.500, что составляетъ годовой дѣйствительный приростъ въ 1,15%.

Наконецъ, въ 1898 году *дѣйствительный приростъ* равнялся 531.952 чел. или 1,23%.

Отсюда видно, что дѣйствительный приростъ не подвергался большимъ колебаніямъ. Слѣдовательно, внѣшнія причины и не играли большой роли въ увеличеніи населенія, которое зависѣло главнымъ образомъ отъ перевѣса рожденій надъ смертями.

Рождаемость и смертность, по статистическимъ даннымъ за 20-ти лѣтіе 1898—1878 г.г., находились между собой въ слѣдующихъ соотношеніяхъ ¹⁾:

	% рожденій.	% смертности.	% естественнаго прироста.
1898 г.	3,13	2,04	1,09
1897 "	3,14	2,05	1,09
1896 "	3,08	2,16	0,92
1895 "	3,03	2,04	0,99
1894 "	2,99	2,05	0,94
1893 "	2,93	2,28	0,65
1892 "	2,98	2,16	0,82
1891 "	2,71	2,10	0,61
1890 "	2,88	2,04	0,84
1889 "	3,10	2,02	1,08
1884 "	2,75	1,86	0,89
1883 "	2,82	1,81	1,01
1882 "	2,57	1,81	0,76
1881 "	2,56	1,87	0,69
1880 "	2,43	1,66	0,77

Цифры эти свидѣтельствуютъ о колебаніяхъ въ относительномъ числѣ смертей и рожденій.

И рождаемость и смертность постепенно усилились, но, такъ какъ первая увеличилась значительнѣе, то возросъ и естественный приростъ.

Явленіе это болѣе замѣтно при разсмотрѣніи данныхъ по пятилѣтіямъ:

	% рожденій.	% смертности.	% естественнаго прироста.
1898—1894 г. г.	3,19	2,13	1,06
1893—1889	3,04	2,18	0,86
1884—1880	2,64	1,87	0,77

¹⁾ Табл. № 16. Въ 1888, 87, 86 и 85 годахъ исчисленіе населенія было въ переходномъ положеніи, такъ какъ измѣнены были сроки, почему эти года и не принимаются здѣсь въ расчетъ.

Въ сравненіи съ европейскими державами, по относительной величинѣ *естественнаго прироста*, Японія занимаетъ одно изъ послѣднихъ мѣстъ, рядомъ съ Австріей:

	% рожденій.	% смертности.	% естественнаго прироста.
Европ. Россія (1883—86г.г.)	4,7	3,2	1,50
Данія (1886—90 г.г.) . . .	3,18	1,66	1,48
Швеція	2,89	1,59	1,30
Германія	3,80	2,58	1,22
Англія	2,14	1,88	1,22
Австрія	3,80	2,91	0,89
Франція	2,30	2,19	0,11

По рождаемости Японія стоитъ въ одинаковыхъ условіяхъ съ Даніей, а по смертности съ Франціей.

Замѣчательно, что увеличеніе прироста, замѣчаемое во всѣхъ перечисленныхъ государствахъ, кромѣ Франціи и Австріи, является слѣдствіемъ совершенно обратныхъ причинъ, чѣмъ въ Японіи, т. е. слѣдствіемъ *пониженія* смертности въ процентѣ болѣе, чѣмъ пониженіе рождаемости.

Изъ отдѣльныхъ областей Японіи болѣе высокая рождаемость была на Хоккаидо (3,78%), затѣмъ на Сивоку (3,24%); Сѣверный и Средній Хондо занимали среднее мѣсто (3,17%), Западный Хондо (3,05%) и Кіу-Сіу (3,00% населенія)—послѣднее. По % смертности, напротивъ того, первое мѣсто принадлежало Сѣверному и Среднему Хондо (2,14%) и послѣднее—Хоккаидо (1,82%)¹⁾.

Итакъ, болѣе высокій % прироста имѣетъ мѣсто на Хоккаидо (1,96%) и Сивоку (1,37%). Затѣмъ слѣдуютъ Сѣверный и Средній Хондо (1,03%), Кіу-Сіу (1,10%) и Западный Хондо (1,08%). То есть наибольшій приростъ имѣютъ тѣ части японской территоріи, которыя заключаютъ менѣе крупныхъ промышленныхъ и торговыхъ городовъ и гдѣ, слѣдовательно, населеніе, занимаясь земледѣліемъ и рыболовствомъ, живетъ въ болѣе естественныхъ условіяхъ. Затѣмъ восточныя части Имперіи имѣютъ сравнительно болѣе приростъ, чѣмъ болѣе западныя, именно Сѣверный и Средній Хондо и Сивоку—по отношенію къ Западному Хондо и Кіу-Сіу.

Имиграція и эмиграція—явленія новыя для Японіи, если не считать насильственнаго поселенія корейскихъ плѣнныхъ и нѣсколькихъ случайно выброшенныхъ къ азіатскимъ берегамъ японцевъ, не вернувшихся затѣмъ на родину. Съ XVI столѣтія законы страны карали смертью или вѣчнымъ заключеніемъ всякаго попавшаго на территорію Японіи иностранца, кромѣ тѣхъ, кому разрѣшена была торговля въ Децимѣ. Также строго наказывались покушавшіеся оставить свое отечество.

¹⁾ Табл. № 17. Дѣтская смертность всюду преобладала.

Эмиграція имѣтъ весьма малые размѣры. Благодаря густому населенію Японіи иностранцу-земледѣльцу, сельскому хозяину, рабочему, не находится ни мѣста, ни дѣла. Что касается торговыхъ классовъ, то, по подвижному характеру ихъ дѣятельности, они большею частью имѣютъ въ Японіи только временное пребываніе. Одной изъ причинъ этого, конечно, являлись стѣснительные для иностранцевъ законы. При открытіи иностранцамъ въ 1850-хъ годахъ нѣсколькихъ портовъ установлены были весьма строгія правила относительно границъ, въ которыхъ они могли жить и свободно передвигаться¹⁾. Взамѣнъ того иностранцамъ предоставлялось право экстерриториальности. Въ отношеніи недвижимостей иностранцы пользовались правомъ пріобрѣтенія земель и домовъ въ предѣлахъ открытыхъ портовъ, но такъ какъ вмѣстѣ съ тѣмъ въ 1872 году послѣдовало запрещеніе японцамъ продавать землю иностраннымъ подданнымъ, то право это было чисто фиктивнымъ. Съ своей стороны правительство отвело въ открытыхъ

¹⁾ Напр. въ японо-русскомъ договорѣ 7 августа 1858 г. относительно этого были слѣдующія статьи:

Ст. 6-я. „Въ городахъ Іеддо и Осака русскіе могутъ жить только для производства торговли; въ первомъ—съ 1-го января н. с. 1852 года, а въ послѣднемъ съ 1 же января 1863 года.

„Въ каждомъ изъ двухъ городовъ, по соглашенію русскаго дипломатическаго агента съ правительствомъ японскимъ, отведено будетъ приличное мѣсто, гдѣ русскимъ можно будетъ нанимать дома, и опредѣлятся пространство, за черту котораго они не должны будутъ удаляться“.

Ст. 8-я. „Въ открытыхъ портахъ Японіи русскіе могутъ ходить, куда пожелаютъ, въ слѣдующихъ предѣлахъ:

„Въ Хакодате — по всѣмъ вообще направленіямъ на десять ри (около 33 верстѣ).

„Въ Нагасаки—по всѣмъ прилегающимъ къ оному землямъ верховнаго повелителя Японіи (т. е. сіогуна).

„Въ Канагавѣ—къ сторонѣ Іеддо до рѣки Локго, впадающей въ заливъ Іеддо между Кавасаки и Синогавоу, а по всѣмъ другимъ направленіямъ на десять ри.

„Въ Хіого — тоже на десять ри по всѣмъ направленіямъ, не подходя только къ городу Кіото на разстояніе меньше десяти ри. Экипажи судовъ, приходящихъ въ Хіого, не должны проникать за рѣку Иногаву, впадающую въ бухту Свессіу между городами Хіого и Осака.

„Городскія думы въ каждомъ портѣ будутъ служить исходными пунктами всѣхъ показанныхъ разстояній, долженствующихъ быть измѣренными по землѣ, считая одну ри равною 3 верстамъ 332 саженямъ, или 14.175 русскимъ футамъ“.

„Границы въ портѣ, который будетъ открытъ на западномъ берегу острова Нипона, опредѣляются по взаимному соглашенію русскаго дипломатическаго агента въ Японіи съ правительствомъ японскимъ.

„Правомъ удаляться изъ портовъ на вышеозначенныя разстоянія не могутъ пользоваться тѣ изъ русскихъ, которые подвергались суду за преступленіе или два раза за проступки. Они не должны отходить отъ мѣста ихъ жительства внутрь края далѣе одной ри. Японское начальство можетъ требовать высылки такихъ лицъ изъ страны; но при этомъ русскій консулъ имѣетъ право назначать, для окончанія ими дѣлъ, приличный срокъ, который не долженъ превышать одного года.

„Форты, правительственные дома и всѣ мѣста, обнесенныя оградами, могутъ быть посѣщаемы не иначе, какъ по приглашенію; храмы же, гостиницы и т. п. открыты для всѣхъ“.

Послѣдняго пункта не было въ англійскомъ трактатѣ 14/августа 1858 г.; въ замѣнъ того тамъ были другіе, напр. статья 21, по силѣ которой для дипломатической переписки между Японією и Англією принимается исключительно англійскій языкъ. Венюковъ. „Очерки Японіи“, стр. 429.

портахъ извѣстные участки, т. наз. „settlement“ (концессіи), въ предѣлахъ которыхъ иностранцы могли приобрѣтать землю и строиться на правахъ вѣчной аренды. Но вопросъ о дальнѣйшемъ допущеніи иностранцевъ селиться внутри страны подвигался къ разрѣшенію медленно, такъ какъ цивилизованная держава, за исключеніемъ Соединенныхъ Штатовъ, не желали поступаться правомъ экстерриториальности, а японцы въ свою очередь ставили это главнымъ условіемъ полного открытія страны. Наконецъ, послѣ нѣсколькихъ небольшихъ частичныхъ уступокъ, съ осени 1899 года иностранные подданные въ предѣлахъ Японіи закономъ поставлены въ такое же положеніе, въ какомъ находятся иностранцы въ европейскихъ державахъ (исключая Турціи)¹⁾.

Въ общемъ, слѣдовательно, условія для иммиграціи были неблагоприятны; число иностранцевъ, пребывающихъ въ Японіи, незначительно, принимающихъ же японское подданство почти нѣтъ. По свѣдѣніямъ за десятилѣтіе 1889—1899 г.г., число иностранцевъ, пребывающихъ въ Японіи, было ничтожно и колебалось между 7.578—10.915 ч., что составляло отъ 0,018% до 0,024% всего населенія²⁾. Болѣе половины этого числа составляли китайцы (60%—1899 г.), и наименьшее число иностранцевъ отвѣчаетъ именно году (1895), когда значительная часть китайцевъ по случаю войны временно выбыла на родину. Затѣмъ слѣдовали англичане (около 20%) и американцы (12%) и въ убывающей прогрессіи нѣмцы, французы, корейцы. Русскихъ въ 1899 году было весьма мало, всего 123 чел. Въ общемъ замѣтно прибавляется число китайцевъ и англичанъ и на одной точкѣ стоитъ численность нѣмцевъ и французовъ³⁾.

Число японцевъ, проживающихъ за границей, гораздо значительнѣе, приблизительно въ 10 разъ, и въ десятилѣтіе 1889—1899 г.г. постоянно увеличивалось, какъ это показываютъ нижеслѣдующія цифры:

¹⁾ Главныя и исполнѣ основательныя причины нежеланія державъ подчинить своихъ подданныхъ японской юрисдикціи, были: несовершенство японскаго законодательства, незнакомство съ языкомъ, наконецъ, крайняя тягостность заключенія въ японскихъ тюрьмахъ для европейцевъ, живущихъ въ совершенно другихъ условіяхъ.

Неудовлетворительность японскаго законодательства объ иностранцахъ выразилась въ возникшемъ весной 1902 года конфликтѣ изъ за налога на дома (квартирнаго), которымъ японское правительство обложило дома иностранцевъ. Домами эти послѣдніе пользовались на правахъ вѣчныхъ арендаторовъ и, на основаніи прежнихъ трактатовъ, должны были уплачивать лишь налоги, существовавшіе въ минуту передачи имъ недвижимости. Иностранцы отказались платить и японское правительство приступило къ насильственному взысканію. Вопросъ этотъ чисто принципиальный, т. к. сумма налога не превышала 55/т. іенъ. („Новый край“, 10 Апрѣля 1902 г.).

²⁾ Табл. № 19. Для сравненія: въ Варшавскомъ военномъ округѣ въ 1897 г. насчитывалось 100 тыс. иностранцевъ.

³⁾ Что касается иностранцевъ туристовъ, то число ихъ довольно велико. Японія для туристовъ и лежащихъ на Дальнемъ Востокѣ представляетъ удобства такія же, какъ на западѣ Швеція, и можетъ подобно послѣдней извлекать изъ этого не малыя выгоды. Суточный расходъ средняго европейца опредѣляется въ 5 іенъ (или по курсу 5 рублей). Считая, что посѣтившихъ Японію въ 1902 г., было 19 тыс. чел., оставленная за годъ ими въ Японіи сумма достигнетъ minimum 4 мил. іенъ.

въ 1889 году	9.423	чел. или	0,024%	населенія
„ 1892 „	18.465	„ „	0,045%	„
„ 1895 „	22.749	„ „	0,06%	„
„ 1898 „	71.813	„ „	0,16%	„
„ 1899 „	99.870	„ „	0,22%	„

Въ общемъ въ 10 разъ болѣе, чѣмъ иностранцевъ въ Японіи ¹⁾.

Особенно много японцевъ устремилось за 1889—1899 г.г. въ Соединенные Штаты ²⁾ (70% всего числа); затѣмъ слѣдуетъ Корея (15%) ³⁾, англійскія колоніи, преимущественно Австралія и Канада (7%), Россія, главнымъ образомъ Приамурской округъ (4%), Китай, Нидерландскія колоніи. Переселеніе японцевъ въ Соединенные Штаты Сѣверной Америки, Канаду и Австралію было настолько сильно, что мѣстныя правительства вынуждены были принять мѣры къ ограниченію японской эмиграціи.

Число *выѣхавшихъ за границу* значительно превышало число оставшихся. Такъ, въ одномъ 1899 году выѣхало 51.057 чел., въ томъ числѣ 83,9% мужчинъ и 16,1% женщинъ.

Помѣщенныя въ японскихъ статистическихъ изданіяхъ свѣдѣнія объ этихъ лицахъ, даютъ возможность опредѣлить, къ какому именно классамъ населенія и профессіямъ принадлежатъ пребывающіе временно или постоянно за границей японцы и въ какія страны направляются. Такъ, въ 1898 году на 51.057 выѣхавшихъ за границу было 70,6% „служащихъ у иностранцевъ“ (иначе говоря рабочихъ), причемъ главная масса послѣднихъ выѣхала на Сандвичевы острова, затѣмъ 13,5% составляли лица торговаго класса, 1,6% учащіеся. Изъ 819 послѣднихъ болѣе половины, 481 ч., направились въ Соединенные Штаты.

Въ Россію выѣхали 7,3% общаго числа или 4.001 чел.

Японцы, какъ остающіеся, такъ и прибывшіе на короткое время въ Россію, избираютъ мѣстомъ пребыванія Приамурской округъ, именно Владивостокъ, Никольскъ-Уссурійскій, Хабаровскъ и далѣе до Благовѣщенска влѣчателно.

Болѣе подробныя свѣдѣнія имѣются о японцахъ въ Владивостокѣ:

¹⁾ Табл. №№ 18, 19 и 20. Постоянное населеніе въ 1899 г. принято въ 45 мил. ч.

²⁾ Включая находящіеся подъ ихъ протекторатомъ Гавайскіе острова.

³⁾ Приводимъ здѣсь число жителей и дворовъ въ японскихъ поселеніяхъ открытыхъ портовъ Кореи къ 1-му августа 1902 г.:

Названіе пунктовъ:	Число дворовъ.	Число жителей японцевъ.
Цинампо (близъ Пенъяна)	110	397
Пенъянъ	63	211
Чемульпо	1.103	5.101
Сеуль	752	2.881
Кунсанъ (по западному берегу)	171	466
Мокпо (на юго-западномъ берегу)	264	994
Мазампо	88	309
Фузанъ	1.519	4.568
Санъ-джинъ	23	64

Настоящія свѣдѣнія были опубликованы въ японскихъ газетахъ.

Ихъ было:

	мужчинъ:	женщинъ:	всего:
въ 1891 году	241	276	517
” 1892 ”	399	269	668
” 1893 ”	568	338	954
” 1894 ”	468	382	850
” 1895 ”	486	598	1.084
” 1896 ”	803	418	1.221
” 1897 ”	890	707	1.607
” 1898 ”	732	938	1.670
” 1899 ”	1.013	1.172	2.185
” 1900 ”	1.116	1.100	2.216

Въ числѣ послѣднихъ:

	мужчинъ:	женщинъ:	всего:
чиновничьяго класса	5	3	8
торговцевъ	142	35	177
столяровъ	155	85	240
кузнецовъ	69	27	96
прачекъ	176	69	245
портныхъ	74	19	93
разныхъ профессій	495	862(?)	1.357
	1.116	1.100	2.216 ¹⁾

Чистый годовой заработокъ 3.000 японцевъ, живущихъ въ Приамурскомъ краѣ, за неполный 1902 годъ опредѣлялся не менѣе 1 мил. рублей. Общая же сумма зарабатываемыхъ за границей японцами и отправляемыхъ въ Японію денегъ опредѣляется около 7 мил. р.

Такимъ образомъ эмиграція не только освобождаетъ Японію отъ излишка населенія, но и является своего рода внѣшнимъ займомъ.

Переселенческое движеніе шло съ острововъ Старой Японіи на Хоккаидо; въ періодъ 1894—1899 г.г. число переселившихся доходило до 0,12% населенія Старой Японіи (т. е. Хондо, Кіу-сіу, Сикоку). Отъ 46% до 57% ихъ были земледѣльцы, отъ 11% до 15%—рабочіе.

Правительство раздаетъ переселенцамъ землю, проводитъ дороги и вообще беретъ на себя заботы по организаціи колоніи. Благодаря такому наплыву переселенцевъ, населеніе Хоккаидо увеличилось въ пятилѣтіе 1893—1898 г.г. на 609,5%; въ то время, какъ дѣйствительный приростъ за тотъ же періодъ для остальныхъ частей имперіи колебался между 36,6% и 67,3%, а годовой дѣйствительный приростъ для всей Японіи составляетъ 1,23%.

Заключеніе. Приведенныя въ настоящей главѣ данныя о населеніи Японіи указываютъ прежде всего на значительную его численность. Среди государствъ, смежныхъ съ Россіей, по абсолютному числу жителей Японіи принадлежитъ 3-е мѣсто. Еще болѣе высокое

¹⁾ „Приамурскій Вѣстникъ“, № 428.

положеніе занимаетъ Японская имперія по относительной населенности, превосходя въ этомъ отношеніи всѣ сосѣднія съ нами державы, кромѣ Китая (въ сѣверныхъ частяхъ, однако, малонаселеннаго). Большая плотность способствуетъ усиленной дѣятельности населенія; съ военной же точки зрѣнія, въ связи съ густою сѣтью поселеній, благоприятствуетъ разрѣшенію всѣхъ вопросовъ, касающихся размѣщенія войскъ, ихъ пополненія и мобилизаціи. Рѣдкая для большаго государства одноплеменность населенія также немало способствуетъ, какъ успѣшному и равномерному прогрессу страны, такъ въ частности образованію и развитію вооруженныхъ ея силъ. Какъ источникъ комплектованія арміи, японская народность, по своей врожденной дисциплинѣ, воинственнымъ наклонностямъ, въ значительной степени удовлетворяетъ тѣмъ требованіямъ, которымъ должно отвѣчать населеніе государства, пополняющаго свои вооруженныя силы на началахъ всеобщей воинской повинности.

ГЛАВА XIII.

ЗЕМЛЕДѢЛІЕ.

Въ древнѣйшія времена, на ряду съ бродячими звѣроловами и рыболовами, въ Японіи существовала осѣдлость и, вмѣстѣ съ осѣдлостью, земледѣліе. Такъ какъ поселенія располагались въ наиболѣе удобныхъ для того ровныхъ мѣстахъ, по берегамъ рѣкъ, еще не поднятыхъ наносными образованіями, то заселенная площадь подвергалась наводненіямъ болѣе сильнымъ и частымъ, чѣмъ въ настоящее время. Естественно, что на такой площади могло воздѣлываться только такое болотное растеніе, какъ рисъ. По мѣрѣ возвышенія береговъ рѣкъ, увеличенія населенія, постепенно вынужденнаго отодвигаться отъ воды, отъ культуры риса на заливныхъ поляхъ перешли къ воздѣлыванію этого злака на поляхъ, искусственно орошенныхъ. Рисовыя поля или „та“, то есть обработанныя пространства, періодически, естественно, или искусственно, заболочиваемыя, составляютъ наиболѣе характерный элементъ въ составѣ площади Японской имперіи, разсматриваемой съ точки зрѣнія земледѣльческой культуры ¹⁾.

Другую составную часть образуютъ „хата“ или сухія поля, соотвѣтствующія европейскимъ пашнямъ и, очевидно, болѣе поздняго происхожденія, чѣмъ рисовыя поля. „Хата“ и „та“ составляютъ вмѣстѣ пищевую площадь. Наконецъ, особо стоятъ, по характеру культуры, пространства, занятыя торговыми растеніями, плантаціями чая и шелковицы ²⁾.

Всѣ эти элементы въ общей совокупности образуютъ *обработанную поверхность*. Площадь, на которую не распространяется трудъ земледѣльца, заключаетъ: лѣса, хара ³⁾ и застроенныя пространства. Если застроенная площадь, при характерѣ японскихъ поселеній, можетъ быть отнесена вся къ непроизводительной поверхности ⁴⁾, а лѣсъ къ произво-

¹⁾ Въ японскихъ лѣтописяхъ о „та“ упоминается часто и въ такой формѣ, которая не оставитъ сомнѣній въ томъ, что культура риса существовала съ незапамятныхъ временъ. Цитир. Токизо Fukuda, стр. 6.

²⁾ Иногда эти три вида культурныхъ земель относятся японцами къ „хата“, но мы ихъ ставимъ особо.

³⁾ Опредѣленіе „хара“ было сдѣлано выше, см. стр. 90.

⁴⁾ При ограниченной площади японскихъ дворовъ, они не могутъ быть заняты подъ огороды. Культура разныхъ огородныхъ растеній, о которыхъ, какъ въ японской статистикѣ, такъ и вообще, свѣдѣній почти не дается, производится японцами на межахъ, откосахъ плотинъ, между рисовыми полями и на тому подобныхъ свободныхъ полосахъ. Кромѣ того, эти растенія разводятся иногда на сухихъ поляхъ, въ періодъ между жатвой и слѣдующимъ посѣвомъ.

дательной, то, подъ именемъ „хара“ и „разныхъ угодій“, смѣшиваются земли весьма разнообразнаго характера, какъ производительныя, такъ и непроизводительныя. Сюда входятъ: частная собственность, неудобная для земледѣльческой культуры, а именно: участки хара, прибрежные солончаки и пески, минеральные источники и стоячія воды, и казенная собственность.

Казенныя земли этой категоріи заключаютъ преимущественно хара, какъ на равнинахъ, такъ и въ горахъ, затѣмъ вполнѣ бесплодныя горныя участки, стоячія воды, торфяники; на Хоккаидо сюда входятъ и мелколѣсье. Всѣ эти составныя части не могутъ быть выдѣлены и распределены соотвѣтственно между производительной и непроизводительной поверхностью¹⁾. На этомъ основаніи не можетъ быть вообще произведено строгаго разграниченія между производительной и непроизводительной поверхностью Японіи. Опредѣливъ *производительную поверхность* въ 70,7% всей площади (обработанная + лѣса), мы показываемъ ее меньше, чѣмъ въ дѣйствительности. Однако, съ японской точки зрѣнія, указанная цифра или округленная до 71% будетъ вполнѣ правильна, такъ какъ большая часть „хара“, при слабо развитомъ скотоводствѣ, остается не использованной.

При такомъ процентѣ производительной поверхности Японія станетъ на ряду съ двумя горными странами Европы: Швейцаріей—71,6% и Испаніей—79,6%, и во всякомъ случаѣ, даже съ добавленіемъ части хара, уступитъ Европейской Россіи, производительная поверхность которой равна 81%.

Сдѣлавъ эту необходимую характеристику составныхъ частей поверхности вообще, перейдемъ къ разсмотрѣнію обработанной площади.

Обработанная поверхность занимаетъ только 17,4% всей площади. Приведенныя выше свѣдѣнія о соотношеніи между равнинами и горами (см. выше стр. 86) и о лѣсистомъ характерѣ послѣднихъ уже указали на возможность подобнаго вывода. Гдѣ возможно, однако, за исключеніемъ пустыннаго Хоккаидо, земледѣліе, не останавливаясь у подножія горъ, постепенно поднялось по ихъ склонамъ и доходитъ до высоты 3—3½ тыс. футъ надъ уровнемъ моря, такъ что въ Среднемъ и Западномъ Хондо, на Сикоку и Кіу-Сіу вся обработанная поверхность занимаетъ отъ 20% до 27% площади.

Пищевая площадь.

Пищевая площадь составляетъ 15,76% всей территоріи, т. е. всего около 5½ мил. десятинъ. По относительнымъ размѣрамъ пищевой площади, въ сравненіи съ европейскими государствами, Японія находится въ неблагоприятныхъ условіяхъ, какъ то показываютъ нижеприведенныя цифры:

¹⁾ Часть хара, которою пользуется населеніе, была опредѣлена Рейномъ (т. II, ст. 11) въ 1873 г. для острововъ Старой Японіи въ 2,8% или, считая Іезо, въ 2,1%.

	%, пищевой площади въ отноше- нии ко всему про- странству ¹⁾ .
Бельгія	53,9
Франція	50,2
Германія	48,4
Данія	42,5
Италія	39,9
Австро-Венгрія	37,1
Испанія	35,4
Великобританія	28,9
Голландія	27,3
Португалія	24,9
Европейская Россія	21,6
Греція	18,4
Швейцарія	16,4
Швеція	6,2
Финляндія	2,3
Норвегія	2,1

Что касается количества пищевой площади въ составѣ обработанной, то въ Японіи оно весьма велико, именно равно 90,6%, въ то время, какъ въ Бельгіи отношеніе между первой площадью и второй равно 48,4%, въ Германіи—38,5%, въ Европейской Россіи—28,0% и въ Англии—18,4% ²⁾.

Вышеуказанное отношеніе пищевой площади къ обработанной не всюду одинаково. Оно больше тамъ, гдѣ, какъ на Хоккайдо, климатическія и почвенныя условія, а также условія жизни населенія, не позволяютъ развиваться плантаціямъ и разведенію техническихъ растений. Въ Среднемъ Хондо, гдѣ присутствіе большихъ центровъ поощряетъ разведеніе чая, шелковицы и проч., процентъ этотъ меньше—87,1. Пищевая площадь распредѣляется между заболоченными полями и сухими пашнями. Первые занимаютъ въ общемъ 46,8% пищевой, 42,3% обработанной поверхности и 7,37% всей площади имперіи. Такимъ образомъ, заболоченныя поля занимаютъ площадь, нѣсколько меньшую, чѣмъ сухія. За то послѣднія распредѣляются между нѣсколькими видами злаковъ и сѣдобныхъ растений, между тѣмъ какъ заболоченныя поля, за самыми небольшими исключеніями, всегда идутъ подъ посѣвъ одного только риса ³⁾. Сухія поля занимаютъ 53,2% пищевой, 48,2% обработанной и 8,37% всей поверхности.

Въ 1885 г. заболоченныя поля составляли 58,5%, а сухія 41,5% пищевой площади или 9% и 6,5% всей площади ⁴⁾. Такимъ образомъ отно-

¹⁾ „Hübner's Statist. Tabellen“.

²⁾ Это явленіе объясняется отсутствіемъ въ Японіи кормовой площади.

³⁾ Случается, если посѣвъ пропадетъ, что вмѣсто риса кое гдѣ сѣются другіе хлѣба, но такъ какъ среди сухихъ полей небольшое количество засѣвается также рисомъ, именно горнымъ, то одно взаимно исключаетъ другое.

⁴⁾ „Resumé Statistique“ 1889 г.

сительное число рисовыхъ полей уменьшилось въ сравненіи съ сухими. Отсутствіе статистическихъ данныхъ о корнеплодахъ, бобовыхъ и просѣ за болѣе продолжительное время не позволяетъ подтвердить этотъ выводъ цифрами въ полномъ объемѣ, но если взять и сравнить измѣненіе площади заболоченныхъ полей и части сухихъ полей, находящейся подъ главными хлѣбами ¹⁾, и ихъ взаимное отношеніе, то мы получимъ слѣдующія цифры.

Въ 1879 году на одну десятину этихъ полей приходилось 1,8 рисоваго поля, въ 1885 году—1,7 и 1899 г.—1,6. Увеличеніе засѣянной муги площади съ 1879 по 1899 годъ равнялось 20%, а рисовыхъ полей—11,7%. Такимъ образомъ, хотя площадь, занимаемая этими видами хлѣбовъ, растетъ, но неравномѣрно, больше для „муги“ и менѣе для риса. Въ виду того, что культура риса, какъ мы увидимъ ниже, сопряжена съ большимъ трудомъ и расходами, а по питательности рисъ уступаетъ пшеницѣ и приближается къ ржи, явленіе это можетъ быть названо благоприятнымъ. Кроме того, по самому характеру рисовыхъ полей, оно неизбежно.

Въ частности, по отдѣльнымъ областямъ взаимное отношеніе рисовыхъ полей и сухихъ будетъ слѣдующее:

	Заболоч.	Сухихъ.
Въ Среднемъ Хондо	45,6%	54,4%
„ Сѣверномъ „	62,2%	37,8%
„ Западномъ „	53,1%	46,9%

Для всего Хондо	51,4%	48,6%
На Сибюку	39,7%	60,3%
Киу-Сіу	35,7%	64,3%
Хоккаидо	8,5%	91,5%

Больше всего сухихъ полей въ составѣ пищевой площади въ районѣ между Сумидагавой и горнымъ райономъ Буко-санъ-Фудзи (бывшая провинція Му-саши—24,5%), а засѣянныхъ рисомъ къ юго-востоку отъ рѣки Иодогавы (бывшая провинція Кавачи—22,5%).

Наименьшій процентъ заболоченныхъ полей на островахъ Цусима (0,8%), а сухихъ въ бассейнѣ Азагогавы (бывшая провинція Таджима—1,7%) ²⁾.

Процентъ заболоченныхъ полей имѣетъ значеніе не только съ точки зрѣнія того или иного направленія, принимаемаго земледѣлемъ, но и съ специально военной: заболоченныя поля дѣлаютъ мѣстность неудобной для движенія вѣдъ дорогъ.

Отношеніе пищевой площади къ численности населенія выражается нижеслѣдующими цифрами:

¹⁾ Называемыхъ общимъ именемъ „муги“.

²⁾ Цифры эти относятся къ 1885 г. Fesca, „Beiträge zur Kenntnis der japanischen Landwirtschaft“, I ч., стр. 122.

		На одного жителя въ танахъ:	
		всего пищевой площади.	въ томъ числѣ заболоч. полей.
Хондо	Средній	1,4	0,6
	Сѣверный	1,6	0,9
	Западный	1,1	0,6
Весь Хондо		1,3	0,7
Сикоку		1,2	0,4
Киу-Сиу		1,9	0,7
Хоккаидо		1,7	0,1
Всего		1,39	0,7

Откуда видно, что въ самыхъ тяжелыхъ условіяхъ находится населеніе Западнаго Хондо, гдѣ каждый житель для своего пропитанія можетъ пользоваться лишь произведеніями 1,1 тана (0,099 дес.); затѣмъ Сикоку, гдѣ на каждого жителя приходится 1,2 тана (0,108 дес.).

Въ лучшихъ условіяхъ находится Киу-Сиу—1,9 тана или 0,17 десятины, и Хоккаидо.

Условія Средняго Хондо близки къ среднему, выведенному для имперіи, именно 1,4 тана (0,125 дес.) на человѣка.

При сравненіи съ количествомъ пищевой площади, приходящейся на душу населенія въ европейскихъ государствахъ, оказывается, что цифры эти крайне незначительны. Онѣ подходятъ только къ существующимъ въ Англіи (0,1 дес.) и Голландіи (0,15), но въ 5 разъ меньше, чѣмъ въ Россіи (0,62).

Такое распредѣленіе площади между всѣмъ населеніемъ Японіи. Разсмотримъ отношеніе ея къ *земледѣльческому рабочему мужскому* населенію, т. е. къ тому элементу населенія, на долю котораго выпадаетъ главный трудъ по обработкѣ земли ¹⁾.

Оказывается, что на одну рабочую мужскую душу земледѣльческаго класса, приходится въ танахъ:

		Всего пищевой.	Заболоченныхъ полей.
Хондо	Средній	8,9	4,1
	Сѣверный	10,1	6,3
	Западный	7,6	4,0
Весь Хондо		8,8	4,5
Сикоку		8,2	3,2
Киу-Сиу		11,8	4,2
Хоккаидо		11,3	0,9
Всего		9,1	4,3

¹⁾ Земледѣльцевъ въ Японіи 61%, жителей рабочаго возраста 49,6%, въ томъ числѣ мужчинъ 50,4%. Слѣдовательно, рабочихъ земледѣльцевъ мужскаго пола будетъ 15,26% населенія.

Слѣдовательно, въ среднемъ одному мужчинѣ работнику приходится обрабатывать 9,1 тана или 0,82 десятины, при этомъ почти половина этой площади приходится на заболоченныя поля. Наименьшая площадь, приходящаяся на одного работника, недалеко отходить отъ средней—это 7,6 тана (Зап. Хондо) и 8,2 тана въ Сякоку. Наибольшая—11,8 тана или 1,18 чо или 1,06 десятины. Цифры эти мало отличаются отъ данныхъ за 1884 годъ ¹⁾, когда приходилось на каждого рабочаго мужчину-земледѣльца 7,9 тана всей пищевой площади, считая только хлѣба, и 4,7 тана рисовыхъ полей.

Если принять въ соображеніе, что средняя японская семья равняется 5 человекѣмъ и въ томъ числѣ должно быть около $1\frac{1}{2}$ —2-хъ мужчинъ рабочаго возраста, мы получимъ величину площади, на которой приходится хозяйничать одному семейству, въ 1,37—1,82 чо или 1,24—1,64 десятины, а какъ крайній предѣлъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ—2,23 чо или 2,01 десятины. Такимъ образомъ, согласно цифровымъ даннымъ, японецъ ведетъ хозяйство на ограниченномъ пространствѣ. Наблюденія на мѣстѣ подтверждаютъ тоже и указываютъ, что болѣе 8 чо пищевой площади въ однѣхъ рукахъ не бываетъ или только въ очень рѣдкихъ случаяхъ. Даже по законамъ Тайхо-Рю, дѣйствовавшимъ тому 12—11 вѣковъ и устанавливавшимъ періодическіе передѣлы полей, на мужскую душу (свыше 5 лѣтъ) полагалось 2— $1\frac{1}{3}$ тана рисовыхъ полей или 4— $2\frac{2}{3}$ сухихъ, что составляло на семью тѣ же 1,2—2,4 чо пищевой площади; между тѣмъ, въ тѣ времена населеніе имперіи не превышало 5.000.000 чел., т. е. было въ 8 разъ рѣже настоящаго. Слѣдовательно и тогда еще японское земледѣліе носило интенсивный, а не экстенсивный характеръ. Оно и не могло быть иначе, такъ какъ весь трудъ по обработкѣ почвы, при отсутствіи лошадей и скота, ложился на человекѣ.

Понятно, что послѣдній прибѣгалъ къ распашкѣ новины только въ крайней необходимости и особенно цѣнили тѣ земли, гдѣ вода могла содѣйствовать разрыхленію почвы. Такимъ образомъ пищевая площадь въ сравненіи съ населеніемъ была всегда невелика. Чтобы обезпечить свое существованіе ея произведеніями, японецъ долженъ былъ воздѣлывать землю съ особымъ тщаніемъ; этой тщательностью, детальностью и отличается японское земледѣліе. Такъ, существуетъ строгій подборъ растений для культуры, усиленное и разнообразное удобреніе почвы, соотвѣтственно растенію и періоду его роста. Интенсивности обработки почвы способствовало и постепенное затягиваніе, а затѣмъ прекращеніе земельныхъ передѣловъ и переходъ отъ общиннаго пользованія землей къ подворному ²⁾.

Распределеніе пищевой площади по роду растений. Какъ во всякой земледѣльческой странѣ, большая часть пищевой площади Японіи отве-

¹⁾ Собранныхъ только для $\frac{2}{3}$ всего пространства импоріи. См. цитир. Fesca, ч. I.

²⁾ Общинное землепользованіе существуетъ только на Ликейскихъ островахъ и Хоккайдо (по свидѣніямъ Rathgen'a, стр. 276, и частнымъ).

дена подъ *хлбныя растенія* ¹⁾, именно 85,2%; но только 29,6% засѣвается обыкновенными европейскими хлѣбами или „муги“, 8,8% составляютъ посѣвы проса и его разновидностей, а 46,8% занято рисомъ, 9,8% приходится подъ стручковые и 5% подъ корнеплоды.

Такимъ образомъ распредѣленіе пищевой площади въ Японіи иное, чѣмъ въ Европѣ и, въ частности, въ Россіи, какъ видно изъ одного того, что около половины ея занято рисомъ. Между тѣмъ въ Западной Европѣ отъ 50% до 60% пищевой площади занято пшеницей, въ Россіи 49% занято рожью, а рисъ изъ европейскихъ государствъ производятъ лишь Италія и Турція.

Рисъ представляетъ злакъ до 4 фут. высотой съ пышной метелкой, нѣчто среднее по внѣшнему виду между просомъ и овсомъ ²⁾.

Культура его распространена, начиная отъ Хакодате и до крайнихъ южныхъ предѣловъ государства. На сѣверѣ она незначительна, наибольшаго же развитія достигаетъ на Хондо, на долю котораго приходится 79,3% всѣхъ находящихся подъ рисомъ полей. Здѣсь рисъ воздѣлывается на 51,4% пищевой площади, въ то время, какъ на Сивоку и Кіу-Сіу это отношеніе колеблется между 35% и 40% а на Іезо спускается до 8,5% ³⁾.

Главное условіе для культуры риса, кромѣ рыхлой, сырой почвы, постоянное тепло, безъ заморозковъ, въ теченіе 4—6 мѣсяцевъ (въ зависимости отъ сорта). Есть суходольный рисъ, который созрѣваетъ скоро и можетъ расти на незатопленномъ грунтѣ, но мало урожайный и мелкій; есть медленно созрѣвающимъ, но зато болѣе крупный и урожайный, любящій болотную почву. Послѣдній сортъ самый распространенный и большая часть риса сѣется именно въ низинахъ, хотя встрѣчаются рисовыя поля и на высотѣ до 3.000 фут. (въ Среднемъ Хондо) ⁴⁾. Культура риса въ низкихъ мѣстахъ имѣетъ много своеобразнаго и является живымъ примѣромъ того кропотливаго и упорнаго труда и тщательности, съ которыми, какъ было сказано выше, производятся въ Японіи земледѣльческія работы ⁵⁾.

¹⁾ Табл. № 27 и № 28.

²⁾ Красновъ, „Чайные округи“, вып. I, „Японія“, стр. 121.

³⁾ Табл. № 27.

⁴⁾ Bird. „Unbeaten tracks in Japan“, гл. XIV.

⁵⁾ Рисовыя поля окружаются невысокими, фута 2 высотой и шириной, глиняными дамбами. Огражденное пространство наводняется съ помощью плотинъ, отводящихъ проточную воду, или особыми водочерпательными приспособленіями, приводимыми въ движеніе людьми (въ родѣ топчача). Поля, по впуску воды, превращаются въ мелкіе пруды, въ которыхъ разлагается удобрение, образуя слой жидкой гризи, смѣшанной съ землею, въ $\frac{1}{4}$ арш. глубиною. Предварительное разрыхленіе почвы, вообще мягкой, дѣлается въ ручную, плоской мотыгой. Одновременно съ этимъ, въ концѣ апрѣля или началѣ мая, отдѣльно, на небольшомъ клочкѣ поля, высѣвается рассада изъ тщательно отобранныхъ зеренъ. Въ началѣ іюня рассада достигаетъ 8—10 дм., ее выдергиваютъ и высаживаютъ по полю пучками, которыхъ на одинъ танъ, т. е. $\frac{1}{11}$ десятины, приходится около 2—2 $\frac{1}{2}$ тыс. Подѣли черезъ двѣ земли около каждого пучка утаптываются и, затѣмъ, до сентября оставляется въ покоѣ. Въ концѣ этого мѣсяца производится жатва. Цитир. Красновъ, стр. 123.

За послѣднее 15-тилѣтіе урожай риса выражался слѣдующими цифрами:

Въ пятилѣтіе:	На 1 танъ ¹⁾ коку.	На 1 десятину четвертей.
1899—95 годахъ	1,40	13,47
1894—90 "	1,46	13,82
1889—85 "	1,38	13,21
1884—80 " ²⁾	1,16	11,08

Что свидѣтельствуетъ, какъ о значительной устойчивости урожая, такъ и о большой урожайности риса въ сравненіи съ прочими хлѣбными растеніями, тѣмъ болѣе, что на посѣвъ его расходуется не болѣе 3,7% сбора. Это объясняетъ, вмѣстѣ съ другими условіями, о которыхъ было сказано выше, предпочтеніе, отдаваемое до сихъ поръ японцами рису. Между тѣмъ, по питательности рисъ уступаетъ пшеницѣ ³⁾.

При существующей разности въ вѣсѣ между этими хлѣбами, при одинаковомъ объемѣ, отношеніе питательности риса къ пшеницѣ выразится цифрой 0,86.

Рисъ входитъ въ составъ пищи японцевъ въ количествѣ около 53% (см. выше, стр. 175). Сверхъ того, значительная часть сбора риса идетъ на приготовленіе sake, представляющаго продуктъ спиртнаго броженія риса, въ родѣ слабой водки.

До половины XIX ст. рисомъ или по расчету на рисъ уплачивались подати, платилось содержаніе и даже опредѣлялось относительное значеніе феодальныхъ князей ⁴⁾.

По качеству японскій рисъ цѣнится очень высоко.

Культура „нуги“, какъ по площади, такъ и по количеству производимаго зерна, уступаетъ рису.

Ячмень обыкновенный занимаетъ 10,8% пищевой площади. Больше всего сѣется ячменя въ Среднемъ Хондо (17,9%) и вообще на о. Хондо, на который приходится 89,7% всей находящейся подъ ячменемъ площади. На остальныхъ островахъ процентъ ячменя въ составѣ пищевой площади колеблется между 2% и 4,7% ⁵⁾.

По питательности ячмень уступаетъ рису и пшеницѣ (при одинаковомъ объемѣ 54,8% питательности послѣдней); урожайность его также ниже, чѣмъ риса, причемъ расходъ на посѣвъ больше.

¹⁾ „Résumé Statistique“, 1901 г., стр. 17, 1896 г., стр. 16 и 1889 г., стр. 17.

²⁾ Смуты конца 70-хъ годовъ отразились на этомъ пятилѣтіи. Поля были запущены на всемъ Кю-Сю и земледѣльцы долго не могли оправиться. 1897 г. былъ исключительно неурожайный (землетрясенія, наводненія), что и понижаетъ средній за пятилѣтіе.

³⁾ Въ одной вѣсовой его части заключается всего 1.177 питательныхъ единицъ, въ такой же части пшеницы ихъ 1.328. Koenig, „Chemie der Nahrungsmittel“, т. 1, стр. 1.087.

⁴⁾ См. гл. I.

⁵⁾ Табл. №№ 27 и 28.

Средній сборъ за послѣдніе годы былъ:

	На 1 танъ коку ¹⁾ .	На 1 десятину четвертей.
1899—95 годахъ	1,28	12,27
1894—90 "	1,11	10,62
1889—85 "	1,09	10,48
1884—80 "	0,96	9,22

Урожайность ячменя, какъ видно, выше, чѣмъ въ Европейской Россіи (гдѣ таковая въ 1886—88 годахъ не превышала 7,9 четверти съ десятины), и такая же, какъ въ Германіи, гдѣ на 1 гектаръ, почти равный чо, приходится около 9,6 или на десятину 10,5 четвертей ²⁾.

Ячмень восточный или голый занимаетъ 11,2% всей пищевой площади и воздѣлывается главнымъ образомъ на Сикоку (31,8%), въ Западномъ Хондо (21,5%) и Кіу-Сіу (19,3%) ³⁾.

Урожайность его была слѣдующая:

	На танъ коку.	На 1 десятину четвертей.
1899—94 годахъ	0,98	9,44
1894—90 "	0,90	8,65
1889—85 "	0,89	8,53
1884—80 "	0,77	7,41

Въ Германіи онъ даетъ до 9,45 четвертей на десятину (8,5 на чо или гектаръ) ⁴⁾.

Пшеница, этотъ наиболѣе питательный изъ хлѣбовъ, по распространенію своему, въ Японіи занимаетъ послѣднее мѣсто. Процентъ пищевой площади, занятой пшеницей, въ среднемъ всего 7%—6%, въ разныхъ областяхъ имперіи измѣнялся слѣдующимъ образомъ:

Средній Хондо	10,0% ⁵⁾
Кіу-Сіу	9,2%
Сикоку	6,6%
Западный Хондо	5,1%
Сѣверный Хондо	3,8%
Хоккайдо	2,1%

Урожайность японской пшеницы все увеличивалась и за послѣдніе годы была такова:

¹⁾ „Resumé Statistique“, 1901 г. стр. 17, 1896 г.—стр. 16, 1889 г.—стр. 17.

²⁾ По даннымъ, привод. Fesca.

³⁾ Ячмень, называемый восточнымъ или голымъ, въ Россіи засѣвается мало. Въ „Resumé“ этотъ сортъ ячменя ошибочно называется по французски „seigle“, что значитъ рожь. Посѣву и сбору голаго ячменя ведется въ японской статистикѣ особый учетъ, что дѣлаемъ и мы, во избѣжаніе неясностей.

⁴⁾ По Fesca.

⁵⁾ Таблица № 28.

	На 1 танъ коку ¹⁾ .	На 1 десятину четвертей.
1899—95 годахъ	8,26	10,18
1894—90 „	7,13	8,99
1889—85 „	7,06	8,92
1884—80 „	6,78	7,97

Въ Европейской Россіи сборъ съ десятины не превышалъ 7,9 ч. (въ 1886—88 г.г.) и, слѣдовательно, былъ нѣсколько ниже, а въ Германіи доходилъ до 10,5 и превосходилъ японскій ²⁾).

Просо, довольно распространенный въ Японіи злакъ, и **гречиха**, занимаютъ вмѣстѣ 8,8% ³⁾, въ томъ числѣ на послѣднюю приходится около $\frac{1}{4}$. Сборъ производится осенью. Существуетъ нѣсколько сортовъ проса: „ава“ (итальянское просо), „хисе“ (гребенчатое просо) засѣваются болѣе всего и даютъ въ среднемъ отъ 0,8—до 1,15 коку на танъ. По питательности (при одинаковомъ объемѣ) просо равняется 82%, а гречиха 47% пшеницы.

Стручковые: горохъ и бобы, покрываютъ, сравнительно съ занимаемой ими въ Европѣ, очень большую площадь,—9,8% всей пищевой; такое же отношеніе существуетъ въ частности для о. Хондо. Въ Западномъ Хондо, Кіу-Сіу и Сикоку отношеніе это колеблется между 4,3%—8,6%, т. е. ниже средняго для имперіи; въ Сѣверномъ Хондо и на Хоккайдо оно отъ 14,% до 41,6%, т. е. значительно выше. Потребленіе стручковыхъ весьма велико и разнообразно: въ пищу людямъ и въ приправу къ ней, для изготовленія растительнаго масла, въ кормъ скоту и на удобреніе. Кромѣ полей, занятыхъ горохомъ и простыми бобами-азуки и произведеніе которыхъ подлежитъ учету японской сельско-хозяйственной статистики, стручковыми засаживаются еще межи, откосы дамбъ и оросительныхъ каналовъ, особенно тѣмъ видомъ бобовыхъ, который употребляется лишь въ видѣ приправы — соуса, получаемой особаго рода броженіемъ,—такъ наз. „соя“ ⁴⁾.

Корнеплоды, то есть обыкновенный картофель и сладкій или бататы, занимаютъ 5% пищевой площади, т. е. послѣднее мѣсто среди прочихъ растений. Процентъ этотъ такой же, какъ въ нечерноземной полосѣ Европейской Россіи (5,4%). Болѣе всего распространены корнеплоды (именно картофель) на Хоккайдо (14,7% пищевой площади), затѣмъ на Кіу-Сіу (10,2%, главнымъ образомъ бататы) и на Сикоку (9,1%); на Хондо процентъ картофельныхъ полей ниже средняго ⁵⁾. Урожай корнеплодовъ около 60 четв. на десятину, сборъ бываетъ въ августѣ. Площадь подъ корнеплодами въ общемъ увеличивается: въ

¹⁾ Цитир. на стр. 203 выпуска „Resumé Statistique“.

²⁾ По даннымъ, привод. Fesca.

³⁾ Таблица № 28.

⁴⁾ „Чайные округи“,—„Японія“, стр. 130. Соя по питательности превосходитъ пшеницу.

⁵⁾ Табл. № 28.

1880 году она равнялась 160.284 тыс. чо, а въ 1897—уже 303.885 т. чо¹⁾. Вѣроятно, съ усиленіемъ земледѣлія на Хоккаидо послѣдуетъ дальнѣйшее ея увеличеніе, такъ какъ почва и климатъ послѣдняго весьма благоприятны культурѣ картофеля (обыкновеннаго)²⁾.

Производительность пищевой площади. Въ общей сложности *пищевая площадь* Японіи производит³⁾:

риса	42.191	тыс. коку
ячменя обыкновеннаго	8.596	" "
ячменя голаго	7.076	" "
пшеницы	4.045	" "
проса и гречихи	3.705	" "
разныхъ стручковыхъ	3.559	" "
корнеплодовъ	18.159	" "

Всего 87.331 тыс. коку въ
годъ разныхъ съѣдобн. растений.

Все въ 000 коку риса = 65442,7.

Въ 000 четв. пшеницы = 43.248.

Такимъ образомъ, какъ видно изъ означенныхъ цифръ, вслѣдствіе большой площади, занятой менѣе питательными хлѣбами и растеніями, значительная часть труда земледѣльца оказывается непроизводительной.

Воздѣлываніе того или другаго рода злака зависитъ, безъ сомнѣнія, главнымъ образомъ отъ почвенныхъ и климатическихъ условій; значительную роль играетъ, однако, и сложившаяся вѣками привычка. Выше были указаны условія, при которыхъ развилось японское сельское хозяйство и причина преобладанія культуры риса. Было также указано то, что за послѣдніе годы площадь сухихъ полей увеличивается быстрѣе площади, находящейся подъ рисомъ. Если при этомъ сухія поля будутъ обращены подъ пшеницу, вмѣсто уступающаго по питательности рису ячменя и на обработку сухихъ полей будетъ обращено такое же вниманіе, какъ на рисовыя⁴⁾, то возможно значительное увеличеніе производительности пищевой площади (т. е. количества питательныхъ единицъ, съ нея собираемыхъ).

Въ настоящее время на 1 жителя собирается въ разныхъ частяхъ Японіи слѣдующее количество хлѣбовъ, переведенныхъ въ рисъ⁵⁾.

¹⁾ См. „Resumé Statistique“ соответствующихъ годовъ.

²⁾ Цитир. Fesca, т. II, стр. 210.

³⁾ Табл. № 29 и № 30.

⁴⁾ Напримѣръ, средняя сумма, затрачиваемая на удобреніе на 1 танъ рисоваго поля 2—4 іенъ, а на 1 танъ поля муги всего 1,72—1,74 іенъ (по даннымъ пр. Fesca).

⁵⁾ При переводѣ на основаніи степени питательности.

		Коку риса.
{	Хондо	Средній 1,53
		Сѣверный 1,66
		Западный 1,42
Весь Хондо.		1,49
Сикоку		1,29
Киу-Сиу		1,75
Хоккаидо		0,67
Во всей Японіи		1,507 = 1.012 четв. пшен.

Количество это уступает таковому же для Россіи (2 четв. на душу) и не покрываетъ всѣхъ потребностей населенія, такъ какъ нормальный расходъ на ѣду одного человѣка въ годъ опредѣляется въ 1,5 коку (въ переводѣ на рисъ). Дѣйствительно, за вычетомъ изъ общей суммы урожая количества хлѣбовъ, употребляемаго на посѣвъ и на изготовленіе саке, въ результатѣ оказывается общій недостатокъ около 7¹/₂ мил. коку риса или въ среднемъ около 0,16 коку на душу¹⁾.

Только Сѣверный Хондо и Киу-Сиу въ состояніи существовать своимъ хлѣбомъ, но незначительный избытокъ таковаго поглощается общей массой недобора.

Такимъ образомъ, при самомъ умѣренномъ расчетѣ, Японія не можетъ жить сборомъ съ собственной пищевой площади. Замѣчательно, при этомъ, что количество недобора увеличивается еще ежегоднымъ вывозомъ риса, въ среднемъ на 5,7 мил. іенъ, что соотвѣтствуетъ приблизительно количеству въ 610 тыс. коку²⁾ или 0,014 коку на душу. Явленіе это объясняется тѣмъ, что Японія, несмотря на недостатокъ собственнаго хлѣба, является одной изъ главныхъ странъ, производящихъ рисъ, и что, благодаря хорошимъ качествамъ производимаго риса, на него существуетъ спросъ на мировомъ рынкѣ. Взамѣнъ вывозимаго хлѣба и на пополненіе недостающаго количества его Японія ввозитъ ежегодно въ среднемъ:

риса на	12,6	}	13,7 мил. іенъ.
муки разной.	1,1		
бобовыхъ	5,2		

Всего на 18,9 мил. іенъ, что составляетъ 0,42 іена на душу; причемъ, очевидно, рисъ ввозится болѣе дешевый.

Принявъ въ соображеніе вышеуказанную цифру ввоза, окажется, что каждый японецъ вынужденъ уплачивать за-границу по 0,30 іена

¹⁾ Табл. № 30 и 31. Расходы на посѣвъ опредѣлены изъ сопоставленія цифровыхъ данныхъ, встрѣчающихся у Гесса, Краснова, съ данными Центр. Стат. Комитета, и въ % урожая: для пшеницы и проса 8,7%, для ячменя—8%, бобовъ—6%, картофеля—3%, риса—3,7%. Расходъ риса на приготовленіе саке опредѣленъ въ 0,09 коку на жителя, на основаніи среднихъ за десятилѣтіе.

²⁾ Табл. № 65 и № 85.

или по 30 коп. (по курсу) въ годъ за свое пропитаніе; на среднюю семью это составитъ 1,5 рубля.

Фуражные средства.

Выше упоминалось, что въ составъ обработанной площади Японіи не входитъ *кормовая*. Поэтому является вопросъ, *чѣмъ японецъ удовлетворяетъ свой скотъ (крупный рогатый) и лошадей?* Хотя, вслѣдствіе сравнительно небольшого числа того и другаго (около 3 мил. головъ), вопросъ этотъ и не имѣетъ особо важнаго значенія.

Скотъ и лошади прежде всего кормятся за счетъ тѣхъ производительныхъ участковъ „хара“, которые разсѣяны среди непроизводительныхъ ея частей и не поддаются учету. Во-вторыхъ, сельскохозяйственными продуктами, не идущими въ пищу, такъ сказать остатками, и количество которыхъ, въ зависимости отъ средняго урожая, опредѣляется слѣдующее:

	чѣмъ можно прокормить:
507 мил. пуд. рисовой соломы	1.055 тыс. головъ.
24 ¹ / ₂ „ „ „ отрубей	213 „ „
56 „ „ пшеничн. „	49 „ „
11 ¹ / ₂ „ „ барды (остатки отъ приготовления саке)	143 „ „
всего на 1.460 тыс. головъ.	

Въ этотъ счетъ не вошли жмыхи, получаемые при приготовленіи растительныхъ маселъ изъ рапса, конопли и пр. ¹⁾ (см. ниже), затѣмъ разныя сѣдобныя растенія, преимущественно корнеплоды: японская рѣдька—дайконъ, земляной орѣхъ—сатоимо, родъ тыквы—назо, и пр., которые сѣются на пашняхъ, въ періодъ времени между сборомъ и посѣвомъ главнаго хлѣба, и идутъ отчасти въ пищу человѣка, отчасти животнымъ ²⁾.

Отсюда видно, что потребность въ фуражѣ, благодаря разнымъ суррогатамъ, можетъ быть покрыта мѣстными средствами.

Ч а й.

Чай составляетъ въ Японіи предметъ постояннаго и повсемѣстнаго употребленія. Чайныя плантаціи нынѣ занимаютъ 0,9% обработанной

¹⁾ По Fesca, II, стр. 489,—5 мил. пудовъ рапсовыхъ жмыховъ могутъ прокормить 100 тыс. головъ скота; но большею частью жмыхи идутъ прямо на удобреніе.

²⁾ Сборъ дайкона опредѣляется приблизительно въ 50 мил. пуд., о другихъ—свѣдѣній по количеству нѣтъ. Общая стоимость урожая опредѣляется въ 13 мил. іенъ, что свидѣтельствуетъ о большомъ количествѣ продуктовъ. Вслѣдствіе этого мы не выводимъ въ расходъ то небольшое количество ячменя, которое дается лошадямъ. Тѣмъ болѣе, что, какъ правило, ячмень получаютъ лишь 26 тыс. казенныхъ лошадей, годовой расходъ на которыхъ, считая дневную дачу въ 3 шо=0,03 коку, выразится въ суммѣ 283 тыс. коку ячменя или 153 тыс. коку въ переводѣ на рисъ. Тамъ же, стр. 233.

поверхности Японіи ¹⁾ и распространяются отъ 38-й параллели ²⁾ къ югу, гдѣ, на Сикоку и Кіу-Сіу, чайные кусты встрѣчаются также и въ дикомъ видѣ, какъ подлѣсокъ. Несмотря на послѣднее обстоятельство, культура чая проникла въ Японію изъ Китая, вмѣстѣ съ буддизмомъ, и сосредоточилась первоначально на Хондо, гдѣ центромъ ея былъ г. Кіото.

Въ настоящее время больше всего относительная площадь плантацій въ Среднемъ Хондо (1,3%), затѣмъ на Сикоку (1,2%). Излюбленное мѣсто плантацій—рѣчные долины съ рыхлой почвой, удобренной пометомъ, жмыхами или рыбными отбросами.

По внѣшнему виду плантація представляетъ параллельные ряды кустовъ отъ $\frac{1}{2}$ до цѣлаго роста вышиной, въ видѣ живыхъ изгородей.

Обыкновенный размѣръ плантаціи 2 тана и не болѣе 6 тановъ. (Стоимость одного тана отъ 30 до 150 р., при чистомъ доходѣ отъ 8 до 40 руб.) ³⁾.

Въ теченіе лѣта бываетъ 2—3 сбора. Наиболѣе распространенный въ Японіи чай—зеленый. Въ Западномъ Хондо, Сикоку и Кіу-Сіу готовится также черный чай (т. е. обыкновенно употребляемый въ Россіи), также вирпичный (бан-ча). Приготовление послѣдняго заимствовано у китайцевъ лишь въ недавнее время и сосредоточивается, главнымъ образомъ, близъ Кобе.

Производство чая увеличивалось весьма медленно за 1890-ые годы и съ 1898 на 1899 г. пошло на убыль ⁴⁾. Вмѣстѣ съ тѣмъ увеличилось производство бан-ча, т. е. низшаго сорта.

Вывозъ зеленого чая направляется въ Америку, черного, неупотребляемаго японцами, въ Россію, гдѣ онъ, вслѣдствіе низкаго качества, не идетъ далѣе Приморской области.

Шелковица.

Плантаціи шелковицы занимаютъ 4,6% обработанной или 0,8% всей поверхности. Кромѣ того, шелковицу часто сажаютъ по межамъ. 93,4% всѣхъ плантацій находятся на Хондо, гдѣ, въ центрѣ острова, шелковичныя деревья встрѣчаются на высотѣ до 6.500 фут. надъ уровнемъ моря ⁵⁾. Въ Среднемъ Хондо площадь, занимаемая шелковицей, доходитъ до 7,3%, а въ Сѣверномъ до 6,3% обработанной поверхности. На трехъ остальныхъ островахъ отношеніе это 1%—1,4%. За 1890-ые годы площадь, занятая шелковицей, увеличилась на $\frac{1}{4}$ ⁶⁾, вслѣдствіе постоянно

¹⁾ Табл. №№ 26 и 32.

²⁾ Сѣвернѣе—чайные кусты рѣдкость.

³⁾ Красновъ, „Чайные округи“, вып. I, „Японія“, стр. 197.

⁴⁾ По частнымъ свѣдѣніямъ и въ 1900—1902 г.г. урожай чая плохой. Кромѣ того, на упадокъ чайнаго производства имѣло вліяніе повышеніе ввозныхъ пошлинъ на чай Соединенными Штатами.

⁵⁾ Февса, т. II, стр. 791.

⁶⁾ Табл. № 33.

возраставшаго шелкового производства, и сборъ съ шел коконовъ достигаетъ 2¹/₂ мил. коку ¹⁾).

Хлопокъ, рапсъ, табакъ, конопля, индиго.

Торговья растенія: рапсъ, хлопокъ, табакъ, конопля, индиго, занимають 3,9% обработанной и 0,67% всей поверхности ²⁾).

Вся площадь подъ ними равнялась 265.159 чо (около 238 тыс. дес.) и распредѣлялась слѣдующимъ образомъ ³⁾:

подъ рапсомъ	123,8	тыс. чо.
„ индиго	48,8	„ „
„ хлопкомъ	40,3	„ „
„ табакомъ	26,3	„ „
„ коноплей	25,2	„ „

Иногда разводятъ эти растенія, особенно рапсъ, и на хлѣбныхъ поляхъ ⁴⁾, въ то время, когда тѣ пустуютъ послѣ уборки хлѣба.

Средній сборъ этихъ растеній (за 1898—1896 годы) былъ:

рапса	7.290,6	т. пудовъ
индиго	4.272,7	„ „
хлопка	1.677,2	„ „
табака	1.972,2	„ „
конопли	844,7	„ „

Отсюда можно видѣть, что первое мѣсто по суммѣ сбора принадлежитъ рапсу. Въ японскомъ сельскомъ хозяйствѣ роль его значительна, такъ какъ рапсъ даетъ масло, употребляемое въ пищу и для освѣщенія, и жмыхи, идущіе на удобрение и въ кормъ.

Заключеніе.

Валовая стоимость средняго сбора съ обработанной поверхности можетъ быть выражена слѣдующими цифрами ⁵⁾).

	000 іенъ.
Урожай хлѣбовъ	533.061
Прочія съѣдобныя растенія	19.000
Торговья растенія	62.812
Всего	614.873,5

¹⁾ „Resumé statistique“, 1901 г., II; табл. 12.
²⁾ Табл. № 25 и № 26.
³⁾ По свѣд. 1898 г.; „Resumé statistique“, 1901 г., стр. 17.
⁴⁾ Съ этими послѣдними подъ рапсомъ будетъ 150 тыс. чо.
⁵⁾ Стоимость риса опредѣлена по среднимъ цѣнамъ хлѣбныхъ биржъ за 1898—94 г.г. въ 9,33 іена за коку; если принять стоимость риса за единицу, то коку пшеницы, бобовъ и гороху стоитъ 0,8, коку ячменя обыкновеннаго и манса 0,4, голаго ячменя, проса, гречихи 0,5, картофеля 0,05. Для рапса взято 20 іенъ за коку, для табака 0,40 іена за кванъ (0,23 пуда). Для прочихъ взята сумма, данная у Февса, II, 873 стр., 1891—92 г.г.

Или по 14,05 йена на душу постоянного населенія, изъ которыхъ отъ 15% до 25% расходуется на обработку земли, посѣвъ и сборъ, а 15% идутъ въ видѣ поземельнаго налога въ государственную казну, составляя важнѣйшій источникъ ея пополненія ¹⁾).

Обработка земли, какъ было сказано, составляетъ главное занятіе населенія Японіи, вносящаго въ него врожденную способность къ кропотливому труду. Но характеръ поверхности страны, въ связи съ необходимостью исполнять сельскія работы почти исключительно однѣми руками человѣка, удерживаетъ земледѣліе въ тѣсныхъ границахъ. Обрабатываемая площадь, при настоящихъ ея незначительныхъ сравнительно размѣрахъ, уже не въ состояніи удовлетворять потребностямъ все растущаго населенія, и такъ какъ на расширеніе ея въ предѣлахъ имперіи рассчитывать трудно, то отсюда стремленіе къ эмиграціи, къ мирному, а въ крайности и насильственному захвату тѣхъ сосѣднихъ территорій, которыя могли бы восполнить главный недостатокъ экономической жизни японцевъ — малоземельность.

¹⁾ Leroy-Beaulieu „Renovation de l'Asie“, стр. 279 и табл. № 191 и послѣдующія.

ГЛАВА XIV.

СКОТОВОДСТВО И КОНЕВОДСТВО.

1) Скотоводство играет в экономической жизни Японии небольшую роль; насколько известно, и в древнія времена скотъ не составлялъ необходимой принадлежности японскаго сельскаго хозяйства. Съ распространениемъ же буддизма, воспрецавшаго убіеніе животныхъ, скотоводство еще уменьшилось¹⁾. Употребленіе въ пищу молочныхъ и мясныхъ продуктовъ началось только въ послѣднее время. Кожевенныя издѣлія также почти не имѣли сбыта (въ одеждѣ и обуви кожа замѣнялась соломой), и кожевники, они же мясники, принадлежали къ числу паріевъ, отверженныхъ, „ета“. Вообще до 1870-хъ годовъ держался лишь крупный скотъ, преимущественно для сельско-хозяйственныхъ работъ и перевозокъ.

Крупнаго рогатаго скота въ 1888 г.²⁾ считалось 1 миллионъ, въ 1893 г. 1.105.000 головъ; въ 1898 г. его было 1.230.000 головъ (кромѣ Формозы). Слѣдовательно, за послѣднее 10-лѣтіе (для котораго имѣются свѣдѣнія) количество крупнаго скота увеличилось на 20%, отношеніе же къ числу жителей и пространству измѣнилось весьма мало,—съ 25,5 до 28,1 гол. на 1.000 чел. населенія и съ 300,4 до 369,6 на 100 кв. верстъ территоріи.

По отдѣльнымъ областямъ относительное число крупнаго скота колеблется весьма сильно, уменьшаясь по направленію съ юго-запада на сѣверъ. Самые богатые крупнымъ скотомъ островъ Кіу-сіу и Западный Хондо, бѣднѣе же—Сѣверный и Средній Хондо и Хоккаидо³⁾.

Распределеніе крупнаго рогатаго скота по полу и возрасту примерно слѣдующее: до 2-хъ лѣтъ—7% (въ Германіи 31%); въ числѣ взрослога скота коровъ 59% (въ Германіи 83%). Относительно пользованія скотомъ имѣются слѣдующія свѣдѣнія: 93,5% употреблялись

¹⁾ Только домашняя птица всегда разводилась въ довольно значительныхъ размѣрахъ. По свѣдѣніямъ „China Sea Directory“, въ каждой почти деревушкѣ суда могутъ зацѣпиться живностью и яйцами, что важно, напримѣръ, для крейсеровъ.

²⁾ См. таблицу № 34а.

³⁾ По даннымъ 89-хъ годовъ по конямъ, приведеннымъ въ цитир. трудѣ Rathgen'a, оказывается, что бѣднѣе прочихъ частей Японіи крупнымъ скотомъ конны, ближайшіе къ Токио.

для сельско-хозяйственныхъ работъ, 3% было вьючнаго скота, 3% племеннаго и 0,5% молочнаго ¹⁾,

Мелкій скотъ, овецъ, свиней, кромѣ Кіу-Сіу, стали держать только недавно; учета ему не ведется. Понятіе о численности его могутъ дать свѣдѣнія о дѣятельности боенъ. Точныя цифры (и только для свиней) имѣются лишь для 1887 г., когда количество свиней въ 22 кенахъ Старой Японіи было опредѣлено въ 42 тыс. головъ. Въ томъ числѣ приходилось 30 тыс. головъ на о. Кіу-Сіу (главнымъ образомъ на кенъ Кагосима), 9 тыс. на равнину Кванто ²⁾.

Увеличивающійся постепенно *убой скота*, указывая на возрастающее потребленіе мяса, въ то же время, при незначительности ввоза, служитъ косвеннымъ указаніемъ и на ростъ мѣстнаго скотоводства.

Такъ въ 1888 г. было убито крупнаго рогатаго скота всего 84 тыс. головъ ³⁾, въ 1894 г. было убито головъ крупнаго скота 149,6 тыс. и мелкаго (телятъ, овецъ, свиней) 31,7 тыс. на 903 бойняхъ. Въ 1898 г. было 1.315 боенъ, на которыхъ убито крупнаго скота 168 тыс. головъ и мелкаго 117 тыс. головъ.

Потребленіе мяса все же ничтожно, хотя въ городахъ значительно больше, чѣмъ въ деревняхъ, какъ показываютъ слѣдующія цифры ⁴⁾:

	Въ фунтахъ на 1 жителя въ годъ.			
	Во всей странѣ.	Токіо.	Осака.	Кобе.
Въ 1895 г. . . .	1,16	7,5	4,35	17,5
„ 1896 „ . . .	1,02	5,6	4,75	20
„ 1897 „ . . .	1,07	5,8	4,35	17,5
„ 1898 „ . . .	1,09	6,8	3,68	13
„ 1899 „ . . .	—	7,6	4,63	—

Убой скота производится главнымъ образомъ въ районахъ Токіо, Осака, Нагасаки, Кобе, въ расчетъ на иностранныхъ покупателей, войска, флотъ и учебныя заведенія, въ которыхъ правительство вводитъ мясо въ число продовольственныхъ продуктовъ. Только въ южномъ Кіу-Сіу, именно въ кенъ Кагосима, и на о.о. Ріу-Кіу мясо (свиное) издавна употреблялось населеніемъ.

Средній вѣсъ быка отъ 18—20 п. и коровы отъ 15—18 пуд. Вѣсъ туши менѣе на 30%, т. е. отъ 10—14 п. ⁵⁾.

При незначительности количества скота, *вопросъ о прокормленіи* его не является для японцевъ существеннымъ. Специально кормовой площади не существуетъ, если не считать такъ называемой хара, т. е. тѣхъ не поддающихся культурѣ злаковъ пространствъ, гдѣ растутъ въ перемежку трава, мелкій бамбукъ и кустарникъ. Здѣсь, а также

¹⁾ Цитир. Rathgen, стр. 307.

²⁾ Цитир. соч. Fesca, т. II, стр. 869.

³⁾ Табл. №№ 35 и 36.

⁴⁾ Изъ „Вѣстн. сельск. хоз.“ за 1902 г., № 10.

⁵⁾ Fesca, т. II, стр. 842.

въ лѣсахъ, и производится пастьба скота. Заготовки сѣна не существуетъ ¹⁾).

Кромѣ того, для корма скота служатъ: отруби рисовыя, пшеничныя, которыми можетъ быть прокормлено около 262.000 головъ скота; барда, жмыхи, которыхъ можетъ хватить на 243.000 головъ, наконецъ, солома, которой съ избыткомъ хватить на остающееся количество ²⁾).

Въ заключеніе приводимъ цифры, выражающія отношеніе количества скота къ численности населенія въ Японіи и европейскихъ государствахъ ³⁾):

	На 1.000 жит.
Данія	1.080 гол.
Россія	690 "
Франція	540 "
Англія	450 "
Италія	260 "
Японія	30 " (приблиз.).

И такъ можно сказать, что скотоводства въ Японіи почти не существуетъ. Потребность въ развитіи скотоводства стала ощущаться только въ послѣднее время, вслѣдствіе развитія потребленія мяса и необходимости изготовлять сѣдла, обувь и прочіе предметы снаряженія для военнаго вѣдомства.

2) Коневодство въ Японіи, въ сравненіи съ Западной Европой и Россіей, имѣетъ очень незначительные размѣры, но все же общее число лошадей превышаетъ численность скота ⁴⁾).

Общее количество лошадей достигало въ 1898 году 1.588 тыс., сравнительно съ 1894 г. увеличилось на 110 тыс., но за 10-лѣтіе подвергалось колебаніямъ то въ ту, то въ другую сторону. Въ настоящее время приходится 33,5 лошади на 1.000 жит. По отдѣльнымъ районамъ въ 1898 году лошади, въ отношеніи къ числу жителей, распредѣлялись такъ ⁵⁾): Хоккайдо, Сѣверный Хондо, Кіу-Сіу отъ 70—80 головъ; въ Среднемъ Хондо, Сивоку 22—25 головъ и въ Западномъ Хондо около шести головъ на 1.000 жит. Въ отношеніи къ пространству первое мѣсто по богатству лошадьми принадлежитъ острову Кіу-Сіу (1258 г.) и послѣднее острову Хоккайдо (70 ч. на кв. в.). Изъ сопоставленія этихъ двухъ цифръ оказывается, что первое мѣсто

¹⁾ Съ помощью серпа накашивается однодневная дача, которая и привозится на вьюкѣ домой.

²⁾ Основанія этого расчета приведены выше на стр. 207. Свиной кормятъ во многихъ мѣстахъ рыбными отбросами, овцы довольствуются исключительно подножнымъ кормомъ.

³⁾ Цифры эти выражаютъ количество всего скота въ переводѣ на головы крупнаго рогатаго и заимствованы для Европы изъ Запис. Воен. Статистики А. М. Золотарева, ч. I, стр. 268. Для Японіи цифра взята приблизительно, въ виду неимѣнія свѣдѣній о количествѣ мелкаго скота, по соображенію съ количествомъ, поступающимъ на бойни.

⁴⁾ Въ Западной Европѣ и Россіи существуетъ обратное отношеніе: количество скота превышаетъ число лошадей отъ 3—5 разъ.

⁵⁾ См. таблицу № 37.

вообще по богатству лошадьми занимаетъ Кіу-Сіу (онъ же наиболѣе богатъ скотомъ), и именно кены Кумамото и Кагосима.

По полу и возрасту ¹⁾ (по свѣдѣніямъ 1886 г.) лошади распредѣлялись слѣдующимъ образомъ: до 2-хъ лѣтняго возраста 37.000 кобыль (22%) и 33.000 жеребцовъ (2%); старше 2-хъ лѣтняго возраста 793.000 кобыль (52%) и 674.000 жеребцовъ (43,8%), при общемъ числѣ въ 1.537.000.

По назначенію лошади распредѣлялись такъ: 84% для сельскохозяйственныхъ работъ, 10% для перевозокъ и вьючныхъ, 6% для завода (въ томъ числѣ $\frac{1}{6}$ жеребцовъ). Изъ лошадей послѣдней категоріи 60% находились въ кенахъ Ивате, Фукушима, Міяги. Выводныхъ лошадей было (въ 1887 г.) только 54 и полукровныхъ 2.500.

Японская лошадь принадлежитъ къ монгольской породѣ, небольшого роста, съ толстой шеей и боками, достаточно вынослива. Лучшими лошадьми считаются лошади „намбу“, въ кенѣ Ивате, большею частью идущія въ войска; затѣмъ лошадь „оникобе“, въ Міяги, и „михара“, въ кенѣ Фукушима. Послѣднія двѣ породы по росту и вообще по статьямъ уступаютъ лошадямъ намбу; но тоже берутся для арміи. Значительно меньше лошади хоккайдская и сацумская; затѣмъ слѣдуютъ пони, которыя встрѣчаются на полуостровѣ Ното, на островахъ Садо, Оки, Цусима ²⁾.

Уходъ за японской лошадью рѣдко бываетъ заботливъ ³⁾ и вообще своеобразенъ. Въ стойлѣ лошадь ставится головой къ выходу и привязывается настолько коротко къ столбамъ, что не можетъ лечь; кормятъ ее изъ бадьи, привязываемой на шею⁴⁾. Обыкновенный кормъ—сѣно, перемѣшанное съ отрубями (сѣчка); даютъ также немного ячменя или бобовъ. Японское сѣно грубаго сорта.

Въ интересахъ военнаго вѣдомства были предприняты мѣры къ удовлетворенію потребности арміи въ лошадяхъ. Учреждены, начиная съ 1880-хъ годовъ, ремонтныя депо въ Токио, Салбонги (кена Аомори), Фукумото (кена Кагосима), Казіозава, (Міяги), Ояма (Готорри). При депо устроены случныя пунеты, въ Токио же центральная конюшня. Приведенныя въ таблицѣ № 37 цифры указываютъ, что на увеличеніе численности лошадей эти мѣры особаго вліянія не оказали; въ чемъ же выразилось ихъ вліяніе на улучшеніе породы—свѣдѣній нѣтъ. Можно лишь сказать, что, по всей вѣроятности, для пополненія при мобилизаціи конскаго состава арміи до штатовъ военнаго времени существующаго числа лошадей не будетъ достаточно и особенно для войскъ, расположенныхъ въ Западномъ Хондо ⁵⁾.

¹⁾ Rathgen. „Japans Volkswirtschaft und Staatshaushalt“, стр. 309.

²⁾ Rein, т. II, стр. 216.

³⁾ Кромѣ кавалерійскихъ и вообще казенныхъ, которыя были отлично содержимы во время послѣдней экспедиціи.

⁴⁾ Chamberlain, „Things Japanese“, стр. 428.

⁵⁾ См. ниже главу XXII.

ГЛАВА XV.

РЫБОЛОВСТВО.

Берега Японіи, омываемые попеременно теплыми и холодными течениями, весьма богаты всеми видами морских произведений. Окруженные горами и лѣсами бухты разной глубины, обильныя водорослями, представляютъ превосходныя убужища для рыбы и привлекаютъ ее во множествѣ.

Рыболовство, поэтому, всегда составляло одно изъ главныхъ занятій населенія, а продукты рыболовства находятъ въ народной жизни самое широкое примѣненіе. Въ пищу рыба свѣжая (даже сырая), соленая и сушеная, замѣняетъ японцамъ мясо; сельдяныя туки служатъ въ качествѣ удобрения. Можно сказать, что рыболовство въ народномъ хозяйствѣ Японіи занимаетъ мѣсто, принадлежащее въ Европѣ скотоводству.

Не менѣе 8% всего населенія, т. е. около $3\frac{1}{2}$ мил., занимаются рыболовствомъ. Въ частности же на Хоккаидо почти все населеніе (официально до 80%)—рыболовы. Густая сеть рыбацкихъ поселеній покрываетъ берега острововъ Японскаго архипелага, особенно Хондо. Въ среднемъ на каждую версту береговой линіи приходилось ¹⁾ около 35 рыбацкихъ дворовъ и 125 рыбаковъ (больше всего на Хондо—55 дворовъ и 184 чел.); въ 1903 году, по приблизительному подсчету, должно приходиться не менѣе 135 чел. рыбаковъ.

Число судовъ, употребляемыхъ для нуждъ рыбопромышленности, къ концу 1899 г. исчислялось въ 398.757, или около 15 судовъ на версту побережья. Изъ нихъ 52.301 принадлежитъ сосѣдному съ нами Хоккаидо. Каждый годъ строится въ Японіи специально для рыбной ловли до 3.000 судовъ; съ другой стороны ежегодно-же до 2.000 судовъ приходятъ въ негодность и уничтожаются, что составляетъ ежегодное увеличеніе рыболовной флотиліи на 1.000 судовъ. Слѣдовательно, въ 1903 году общее число рыболовныхъ судовъ въ Японіи превышаетъ 400.000, что дастъ до 18 судовъ на 1 версту протяженія береговъ.

¹⁾ Табл. № 38.

Стоимость вылавливаемой рыбы и другихъ продуктовъ японскаго рыболовства, повышаясь съ каждымъ годомъ, можетъ быть опредѣлена нижеслѣдующими цифрами ¹⁾:

1895 годъ	32.000.000	иенъ.
1896 „	38.000.000	„
1897 „	44.600.000	„
1898 „	45.000.000	„
1899 „	52.000.000	„

Что составляетъ валовую сумму улова на 1 душу рыболовнаго населенія около 15 иенъ въ годъ.

Нужно однако имѣть въ виду расходы по лову, въ числѣ коихъ 3.000.000 иенъ приходится на одно изготовленіе сѣтей ²⁾.

Всѣ морскія произведенія японскихъ водъ могутъ быть подраздѣлены на слѣдующія группы:

1) Сельдь и сардины, 2) красная рыба, 3) тресковья, 4) устрицы и раковины, 5) ракообразныя, 6) водоросли.

Сельди и сардины предназначаются почти исключительно для производства рыбнаго тука и ловятся у береговъ Хоккайдо. Туки эти имѣютъ весьма важное значеніе въ земледѣліи, такъ какъ служатъ для удобренія полей (и отчасти чайныхъ плантацій). Очевидно, что потребность въ этомъ удобреніи растетъ и будетъ расти съ каждымъ годомъ, по мѣрѣ увеличенія площади, находящейся подъ злаками. Поэтому къ берегамъ Хоккайдо стекается, кромѣ мѣстнаго населенія, еще около 100 тысячъ рыбаковъ для лова сельдей и сардинокъ, которыми богаты воды острова. Общее количество производства сельдяныхъ и сардинокъ туковъ въ 1898 году составляло 2.931.195 пуд., на сумму 7.561.000 иенъ; въ 1899 году—3.402.210 пуд., на сумму 9.546.000 иенъ ³⁾.

Красная рыба готовится въ пищу по японскому способу сухой солки, довольно непрочному, особенно въ виду низкаго качества японской соли. Въ послѣднее время началась выдѣлка консервовъ.

Треска идетъ, главнымъ образомъ, на выдѣлку рыбьяго жира. Японцы рассчитываютъ на Великій Сибирскій путь для расширенія производства и вывоза этого распространеннаго лекарственнаго средства, которое не выдерживаетъ перевозки теплыми морями. Водоросли, особенно морская капуста (вантенъ), вылавливаемая на сѣверѣ, идутъ въ пищу и составляютъ предметъ значительной торговли съ Китаемъ ⁴⁾.

Помѣщенная выше цифра, выражающая численность рыболовнаго населенія по отношенію къ длинѣ береговой линіи, позволяетъ заклю-

¹⁾ „Après de l'état de l'industrie de la pêche au Japon“, 1902 г., стр. 7.

²⁾ „Новый Край“ № 30, за 1902 г.

³⁾ „С.-Иб. Вѣд.“, 1902 г., № 117.

⁴⁾ Табл. № 61.

чить, что береговая полоса является уже для японцевъ-рыболововъ слишкомъ тѣсной¹⁾. Дѣйствительно, японскіе рыболовы теперь приведены въ необходимости искать добычи въ открытомъ океанѣ или у чужихъ береговъ. Съ цѣлью оказать поддержку развитію рыбной ловли въ отдаленныхъ водахъ, японское правительство приняло даже систему поощрительныхъ премій судамъ, отправляющимся для дальней рыбной ловли, китобойнаго промысла и проч. Ниже показано число этихъ судовъ за послѣдніе годы и размѣръ премій:

	число судовъ.	число тоннъ.	число экипажа.	премія въ 000 іенъ ²⁾ .
1901 года	29	2.736	718	39
1900 „	25	2.417	639	34
1899 „	20	1.890	539	26
1898 „	8	622	214	6

Въ чужихъ водахъ японцы болѣе всего ловятъ у береговъ Кореи. Въ 1899 году право рыбной ловли у береговъ Кореи было признано за японцами особой конвенціей, заключенной между Японіей и Кореей въ дополненіе къ новому японо-корейскому торговому договору того же года.

Въ 1899 году число японскихъ судовъ, ловившихъ рыбу у береговъ Кореи, было 1.371 съ 6.113 чел. экипажа, въ 1900—уже 1.730 съ 8.055 чел., и стоимость годоваго улова опредѣлялась свыше 2.500.000 іенъ.

Въ настоящее время японскіе рыболовы, ловащіе въ корейскихъ водахъ, составляютъ одну артель, управляемую синдикатомъ, находящимся въ Фузанѣ. Синдикатъ получаетъ ежегодную субсидію на выдачу пособій рыболовамъ. Организациія эта является дѣломъ рукъ японскаго правительства, которое видитъ въ ней не только средство къ урегулированію и увеличенію доходности рыбныхъ промысловъ, но и одинъ изъ способовъ поддержанія японскаго вліянія въ Корей.

Ловъ въ русскихъ водахъ производится японцами у береговъ Сахалина и въ территоріальныхъ водахъ Приморской области. У Сахалина ловится преимущественно сельдь, которой воды острова значительно богаче, чѣмъ воды Хоккайдо. Число японцевъ, занимавшихся рыбной ловлей у Сахалина, въ 1900 году равнялось 7.425 чел., на 89 парходахъ съ водоизмѣщеніемъ 40.684 тоннъ и 63 парусныхъ шхуны въ 5.580 тоннъ. Портомъ отправленія большинства этихъ судовъ былъ г. Хакодате, куда они вернулись съ грузами селечнаго тука на 500.000 іенъ. Кромѣ того, этими же судами привезено было на 225.000 іенъ другой рыбы.

У береговъ Приморской области, отъ Уссурійскаго края до Камчатки включительно, ловится преимущественно красная рыба (кэта, горбуша

¹⁾ Въ среднемъ 125 чел. на 1 вер. или, продолжая дѣленію, 1 чел. на 12 шаг. береговой линіи.

²⁾ Цитир. „Aperçu de l'état de l'industrie de la pêche au Japon“, 1902 г., стр. 17.

и лосось), которой въ 1900 г. было вывезено японцами въ тотъ же Хакодате, являющійся центромъ русско-японскаго рыбнаго промысла, на 2.000.000 іенъ; при чемъ въ ловѣ участвовали 51 пароходъ, съ общимъ водоизмѣщеніемъ въ 24.948 тоннъ, и 79 парусныхъ шхунъ, съ водоизмѣщеніемъ около 3.100 тоннъ.

Слѣдовательно, въ русскихъ водахъ промысляетъ:

140 пароходовъ,	съ водоизмѣщеніемъ въ	65.632 тоннъ
142 парусн. шхуны	„	6.680 „

Всего 282 японскихъ судна въ 72.312 тоннъ, выловившихъ рыбы на $7\frac{1}{4}$ мил. іенъ ¹⁾).

Экипажъ и рабочій составъ этихъ судовъ состоялъ исключительно изъ японцевъ, не только не пользующихся никакими русскими издѣліями, но даже все продовольствіе получающими изъ Японіи. Цифры эти принимаютъ еще болѣе внушительный видъ, если сравнить ихъ съ данными о ловлѣ въ этихъ же краяхъ рыбы для вывоза въ Японію русскими подданными. Въ 1900 году, по свѣдѣніямъ нашего консульства въ Хакодате, въ этотъ портъ приходили съ рыбнымъ грузомъ всего 1 русскій пароходъ въ 541 тоннъ и 3 русскихъ шхуны съ общимъ водоизмѣщеніемъ менѣе 300 тоннъ.

Ловля японцами рыбы въ Сахалинскихъ водахъ предусматривалась при обмѣнѣ острова на Курильскіе и, слѣдовательно, съ этой стороны, принятіе какихъ либо запретительныхъ мѣръ не представляется удобнымъ, но безошлинный ловъ рыбы въ материковыхъ водахъ явился лишь слѣдствіемъ недостаточнаго надзора за нашимъ побережьемъ. Въ послѣднее время русское правительство обратило вниманіе на такой ненормальный порядокъ вещей: 1-го Ноября 1899 года вышли Высочайше утвержденныя правила о ловлѣ рыбы иностранными подданными.

Согласно этихъ правилъ участки побережья сдаются въ аренду съ торговъ и рабочими на промыслахъ, арендуемыхъ иностранцами, обязательно должны быть русскіе подданные.

Изданіе этихъ правилъ чувствительно задѣло интересы Японіи, привыкшей смотрѣть на воды Охотскаго моря, почти какъ на свою собственность. Въ видѣ репрессивной мѣры японское правительство отвѣтило проведеніемъ черезъ парламентъ закона объ обязательномъ образованіи артелей японскими рыбопромышленниками на Сахалинѣ, въ силу когого ни одинъ японецъ не можетъ поступить рабочимъ къ русскому рыбопромышленнику, ни продать ему, ни купить у него рыбы подъ угрозой 5.000 іенъ штрафа. Затѣмъ, правительству разрѣшено въ мартѣ 1902 года парламентомъ повысить таможенный тарифъ на рыбу до 65% ся стоимости, а следочные туки, ввозившіеся безошлинно, обложить въ размѣрѣ 50%. Этими мѣрами японцы грозятъ лишить нашихъ

¹⁾ Сборникъ консульскихъ донесеній, вып. III.

восточныхъ рыболововъ—предпринимателей опытныхъ рабочихъ рукъ и главнаго рынка для сбыта. Но такъ какъ, вслѣдствіе этого можетъ прекратиться подвозъ въ Японію дешеваго пищеваго продукта и удобренія, то изданныя правила до сихъ поръ оставались безъ примѣненія ¹⁾).

На ряду съ ловлей въ водахъ своихъ ближайшихъ сосѣдей, японцы обратили вниманіе и на болѣе отдаленныя англійскія владѣнія.

Въ 1876 году японскіе рыбаки впервые отправились въ *Австралію*, гдѣ ловятъ, между прочимъ, жемчугъ. Въ 1891—1893 г.г. ихъ считалось болѣе 500 чел., среди которыхъ было много и судохозяевъ собственниковъ.

Въ *Канадѣ* начало японскаго рыбнаго промысла относится къ 1888 г. Большая прибыльность дѣла вызвала усиленную эмиграцію японцевъ-рыболововъ въ англійскія владѣнія и заселеніе ими береговъ р. Фразеръ. Но въ настоящее время колониальныя правительства Австраліи и Канады издали ограничительныя правила для иностранцевъ, почему дальнѣйшаго развитія японскаго рыболовства въ этихъ краяхъ ожидать нельзя.

Къ сдѣланному очерку рыболовства въ Японіи остается добавить слѣдующее: 8% населенія, занимающихся рыболовствомъ, даютъ японскому правительству контингентъ людей, привычныхъ къ морю, знакомыхъ съ условіями плаванія въ прибрежныхъ водахъ, частью и у сосѣднихъ береговъ, значеніе котораго въ военно-морскомъ отношеніи велико. Кромѣ службы во флотѣ, привлеченное къ охраненію побережья, рыболовное населеніе съ своими 400.000 рыболовныхъ судовъ можетъ оказать Японіи большія услуги, тѣмъ болѣе, что на время военныхъ дѣйствій ему придется частью отказаться отъ производства лова.

¹⁾ „Приамурскія вѣдомости“, № 430, 1902 г. и др. газ.

ГЛАВА XVI.

ГОРНОЗАВОДСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

Горный промыселъ существовалъ въ Японіи за долго до появленія европейцевъ. Извѣстно, напримѣръ, что въ западномъ Кіу-Сіу уголь разрабатывали уже 400 лѣтъ тому назадъ. Однако, способъ разработки его носилъ большею частью хищнической характеръ, работы до послѣдняго времени производились въ ручную, самымъ примитивнымъ способомъ. Добывались также драгоцѣнные металлы ¹⁾. Но до 50-хъ годовъ прошлаго столѣтія японцы не подозрѣвали, что на ихъ родину въ Европѣ, начиная со временъ Марко Поло ²⁾, смотрятъ, какъ на страну золота и серебра. При своемъ новомъ появленіи европейцы, однако, сумѣли внушить правящему классу свой преувеличенный взглядъ на минеральныя богатства Японіи. Сіогуномъ, княземъ Хизенъ, и другими дайміосами приглашены были иностранные инженеры для развѣдокъ и руководства работами. Эти иностранцы ввели многія техническія улучшенія въ горномъ дѣлѣ, но не открыли новыхъ, сколько нибудь значительныхъ мѣсторожденій не только драгоцѣнныхъ металловъ, но и другихъ ископаемыхъ.

Въ настоящее время выяснилось, что Японія можетъ дѣйствительно считаться богатой только углемъ и мѣдью; желѣзо же, золото, серебро, олово, свинецъ, сѣра, сурьма, нефть, хотя и добываются въ Японіи, но въ небольшихъ количествахъ. За послѣднее пятилѣтіе (1894—1898 г.г.), для котораго имѣются свѣдѣнія, средняя годовая добыча главныхъ металловъ и минераловъ составляла ³⁾:

золота	56 п.	свинца	96 т. п.
серебра	3.804 п.	олова	2,7 " "
мѣди	1.233 т. п.	соли	66.217 " "
желѣза	1.523 " "	нефти	1.880 " "
каменнаго угля . . .	330.233 " "	сѣры	873,3 " "

¹⁾ Morris, „Japan and its trade“, стр. 60.

²⁾ См. гл. I.

³⁾ См. табл. № 39. Въ этихъ цифрахъ, именно въ количествѣ золота и угля, заключается и добыча Формозы, но въ какомъ процентномъ отношеніи, неизвѣстно.

Золото добывается изъ рудниковыхъ жилъ на островѣ Садо, близъ города Айкавы и изъ россыпей на Хоккаидо, также и въ нѣкоторыхъ серебряныхъ рудникахъ,—въ коняхъ Шидзуока и Яманаша.

Въ *Айкавѣ* золото добывается частной акціонерной компаніей, рудники хорошо оборудованы; но доходы еле покрываютъ расходъ по разработкѣ.

Вообще количество добываемаго золота *довольно незначительно*: въ 40 слишкомъ разъ меньше, чѣмъ въ Россіи, хотя и увеличилось на $\frac{1}{3}$ въ сравненіи съ 1894 годомъ ¹⁾.

Серебро встрѣчается большею частью въ соединеніи съ сѣрой. Мѣсторожденія его распредѣлены главнымъ образомъ по западнымъ склонамъ водораздѣльныхъ цѣпей Хондо. *Главнѣйшія мѣстонахожденія серебра слѣдующія* ²⁾: 1) на островѣ Садо, гдѣ серебро добывается вмѣстѣ съ золотомъ; 2) въ сѣверной части кена Гифу, у Каміока (гдѣ также добывается и мѣдь); 3) въ кенѣ Авита, гдѣ находятся слѣдующіе рудники: Косава, въ сѣверо-восточномъ углу кена, въ верховьяхъ Ноширогавы; Ани, болѣе извѣстный по добычѣ мѣди, на параллели залива Хаширогата, на большой колесной дорогѣ Ямагата—Аомори; Инан, на той же дорогѣ, къ югу отъ города Юзава ³⁾. Затѣмъ Хамда близъ города Фукушима. Далѣе Икуне, въ сѣверной части кена Хіого, гдѣ также добываются мѣдь и золото. (Въ 70-хъ годахъ рудники эти были оборудованы на европейскій образецъ и давали около 100.000 руб. чистаго дохода, но теперь пали). Затѣмъ Куратоко въ (юго-западной части Хіого) и Омодани (въ кенѣ Фукуе.)

Добыча серебра за послѣднее (1894—98 г.г.) пятилѣтіе *уменьшилась*, что объясняется, какъ истощеніемъ рудниковъ, такъ и установившимися низкими цѣнами на этотъ металлъ ⁴⁾.

Мѣдь имѣетъ наиболѣе широкую область распространенія изъ всѣхъ металловъ Японіи ⁵⁾. Доходнѣйшіе *рудники* были слѣдующіе:

- 1) Беши (кенъ Ехиме на о. Сикоку), гдѣ руда добывается изъ склоновъ горы До-санъ или „Мѣдной“;
- 2) Цомеки въ кенѣ Ямагучи, въ самой западной части Хондо,
- 3) Навасо въ сѣверо-западной части кена Окайяма,
- 4) Кузакура и Такидани въ кенѣ Ніигата,
- 5) Татезато въ Ямато,
- 6) въ кенѣ Акита, по верховьямъ р. Ноширо,—Ани (уже упоминавшійся) и Озарусава, оборудованные на европейскій образецъ,
- 7) Ашіо, въ сѣверо-западномъ углу Кванто, въ 20 верстахъ отъ Никко; наиболѣе извѣстный европейцамъ. Въ концѣ 1870-хъ годовъ

¹⁾ Въ 1900 году міровая добыча золота равнялась 23.600 п., въ томъ числѣ на долю Россіи, занимавшей 4-е мѣсто, 2.297 п. Свѣд. изъ Запис. Горн. Стат. Горн. Инстит.

²⁾ Vein, т. II, стр. 356.

³⁾ Добывается здѣсь серебро—свинцовая руда.

⁴⁾ Міровая добыча въ 1899 г. равнялась 317.000 пуд.

⁵⁾ Добывается почти исключительно изъ мѣднаго колчедана.

этотъ заводъ выпускалъ болѣе 30.000 пуд. чистой мѣди и 1.200 пуд. мѣднаго купороса. Въ настоящее время добыча его увеличилась ¹⁾.

Всего мѣдь добывалась въ 26 мѣстахъ.

Количество добытой мѣди равнялось въ 1878 году 261 тыс. пуд., въ 1894 году—1.221 тыс. пуд., въ 1898 году—1.290 тыс. пуд. ²⁾, что составляетъ за 20 лѣтъ увеличеніе добычи слишкомъ на 393%.

По отношенію къ Россіи Японія добываетъ мѣди втрое болѣе, по отношенію же добычи мѣди на всемъ земномъ шарѣ Японія занимаетъ 4-е мѣсто ³⁾.

Вообще добываемое *количество* мѣди не только покрываетъ мѣстную потребность, но и составляетъ значительный предметъ вывоза, а именно въ 1891 году было вывезено ея на 4,3 мил. іенъ; въ 1895 году—525 тыс. пуд. на 5,2 мил. іенъ; въ 1898 году—1.012 тыс. пуд. на 7,3 мил. іенъ.

Чистота (содержаніе чистаго металла 98%) и электропроводность японской мѣди цѣнятся очень высоко. Напримѣръ, для подводныхъ кабелей она считается лучшимъ матеріаломъ. Благодаря такимъ качествамъ, японская мѣдь завоевала себѣ прочное положеніе на всемірномъ рынкѣ.

Желѣзо встрѣчается въ Японіи преимущественно въ видѣ желѣзнаго песка или магнитнаго желѣзняка. Желѣзный песокъ находится въ прибрежной полосѣ кеновъ Мацуѣ, Окайяма, Хирошима. Этотъ родъ магнитной руды употреблялся въ прежнія времена при выдѣлкѣ высшаго сорта стали для сабельныхъ клинковъ, которыми славилась Японія, что свидѣтельствуетъ о высокихъ его качествахъ.

Что касается *магнитнаго желѣзняка*, то главное мѣстонахожденіе его близъ бухты и города *Камайши* на берегу Тихаго океана. Залежи находятся въ водораздѣльномъ хребтѣ между Китакамигавой и океаномъ, занимая районъ около 10 верстъ въ окружности. Мѣстами пласты выходятъ на поверхность и имѣютъ мощность около 20 саж. Въ 80-хъ годахъ въ этомъ районѣ, въ 15 верстахъ отъ моря, были устроены доменные печи, и проведена узкоколейная желѣзная дорога къ Камайши. Предполагалось поставить дѣло широко, но ожиданія, возлагшіяся на богатство района рудой, не оправдались. Годовое производство Камайши до 1 мил. пудовъ.

Количество добываемаго желѣза за послѣднее пятилѣтіе составляло въ среднемъ 1.523 тыс. пуд. и колебалось въ предѣлахъ 1.192—1.716 тыс. пуд., въ 40 разъ меньше, чѣмъ въ Россіи ⁴⁾.

¹⁾ На это косвенно указываетъ то, что японскимъ парламентомъ произведено было въ 1902 г. разслѣдованіе по вопросу объ отравленіи окружающихъ водъ и почвы, вслѣдствіе усиленной дѣятельности завода. Цифровыми данными не располагаемъ.

²⁾ Табл. № 39.

³⁾ Всеми́рная добыча 30 мил. пудовъ, добыча Россіи 460 тыс. пудовъ.

⁴⁾ Таблица № 39. Добыча Россіи 67 мил. пуд.; всеми́рная добыча 2.500 мил. пудовъ въ годъ.

Въ общемъ въ теченіе пятилѣтія 1894—1898 г.г. добыча увеличивалась на 21,4%, а за 20-лѣтіе (78—98 г.) на 131%.

Несмотря на увеличеніе добычи, мѣстное производство *не покрываетъ растущей потребности* населенія въ желѣзѣ, чугунѣ и стали. Доказательствомъ тому служитъ сильное *увеличеніе ввоза желѣза* въ разныхъ водахъ, даже за послѣдніе годы. Такъ въ 1891 году ввезено было (главнымъ образомъ изъ Англіи) ¹⁾ на 2¹/₄ мил. рублей этого металла, а ввозъ 1899 года составлялъ сумму въ 11,7 мил., превышавшая въ 6 разъ стоимость добытаго въ этомъ году мѣстнаго желѣза ²⁾.

Необходимость удовлетворить нуждамъ арміи и флота вызвала основаніе главныхъ, преимущественно правительственныхъ, *железодѣлательныхъ и сталелитейныхъ заводовъ*.

Среди нихъ слѣдуетъ отмѣтить, по размѣрамъ предпріятія, новыи заводъ Явате на Кіу-Сіу.

Заводъ *Явате*, западнѣе Моджи, у бухты *Вакамацу*, заложенъ правительствомъ въ 1896 г.; мѣсто избрано главнымъ образомъ въ виду близости угольнаго района. Предполагалось, что годовое производство завода (въ томъ числѣ рельсы, листовое желѣзо) будетъ равняться 60.000 тоннъ, а именно 4.500 тоннъ мягкаго желѣза, 35.000 Бессемеровской стали, 20.000 тыс. по способу Сименсъ—Мартена и 500 тыс. тигельнаго желѣза, при 1.500 рабочихъ. Съ 1900 года заводъ долженъ былъ идти полнымъ ходомъ. Но устройство завода задержалось, благодаря малому еще знакомству японцевъ съ дѣломъ, нежеланію имѣть на заводѣ иностранцевъ и ограниченности первоначально отпущенной суммы (4 мил. іенъ). Въ настоящее время на заводъ затрачено уже до 20 мил. іенъ (изъ суммъ государ. казны), въ томъ числѣ и на оборудованіе гавани *Вакамацу* и пріобрѣтеніе въ собственность завода угольныхъ копей. Выдѣлка мягкаго желѣза уже началась ³⁾.

Арсеналы въ Токио, Осака и Кюре также являются представителями желѣзно-дѣлательной промышленности ⁴⁾.

Изъ частныхъ—отмѣтимъ въ г. Кобе желѣзодѣлательный (и мѣдно-плавильный) отдѣлъ судостроительнаго завода *Кавазаки* ⁵⁾.

Каменный уголь составляетъ главное минеральное богатство Японіи. Угольныхъ бассейновъ два и оба на окраинахъ, одинъ на западѣ Кіу-Сіу, другой на Хоккаидо, съ ближайшими къ нимъ частями Хондо.

По своему положенію: съ одной стороны у входа во Внутреннее море, съ другой по близости Сасебо и Нагасаки, по удобству разработки

¹⁾ См. табл. №№ 75—79.

²⁾ По „Вѣстн. Финансовъ, Промышл. и Торг.“, 1902 г., № 19, добыча японскаго желѣза въ 1901 г. была=23,682 т. на сумму 955,286 іенъ, за другіе годы о стоимости добычи свѣдѣній не имѣется, такъ же какъ и свѣдѣній о числѣ ввезенныхъ тоннъ.

³⁾ Газетныя свѣдѣнія.

⁴⁾ См. ниже главу „Обработывающая Промышленность“, стр. 237.

⁵⁾ Онъ мѣдноплавильный и машинный (работаетъ машины для горнозаводскаго дѣла).

и доставки, первый бассейнъ является важнѣйшимъ. Общая добыча опредѣлилась около 95 мил. пудовъ (въ 1896 г.). Разрабатывается здѣсь уголь болѣе 4-хъ столѣтій. По крайней мѣрѣ, выходящія на поверхность около Микке (въ кенѣ Кумамото) пласты уже разрабатывались жителями сосѣднихъ деревень въ концѣ XV столѣтія; тогда же уголь употреблялся при производствѣ соли. Еще до революціи Хизенскій дайміосъ пользовался услугами англійскихъ инженеровъ для разработки копей близъ Нагасаки, а въ 1866 г. англійская компанія арендовала у него уголь на островѣ Такашима, у входа въ Нагасагскую бухту, и, увеличивъ разработку, положила начало распространенію японскаго угля на Дальнемъ Востокѣ.

Каменно-угольные копи Кіу-Сіу лежатъ въ районѣ Кокура—Навапу—Нагасаки—Кумамото. Значительная ихъ часть принадлежитъ компаніи Мицубиши.

Островъ Такашима, принадлежащій теперь этому обществу, имѣетъ площадь около 50 десятинъ, возвышающуюся надъ моремъ на 350 фут.; мощность главнаго пласта доходитъ до 1 саж. Такашимскій уголь черный, блестящій, но легкій, какъ и всѣ сорта японскаго угля¹⁾.

Другія копи, его-же, большія по площади, находятся близъ Микке, на восточномъ берегу Симабара-нада. Въ 1873 г. эти копи были куплены правительствомъ за 80 тыс. рублей; въ то время разработка производилась въ ручную и весьма мало углублялась подъ поверхностью земли. Въ 1876 г. все предпріятіе было передано паровой компаніи Мицубиши, которая въ 1889 г., оборудовавъ ихъ на европейскій образецъ, приобрѣла въ собственность за 750 тыс. руб. Желѣзная дорога соединяетъ Микке съ портомъ Моджи, куда и направляется большая часть вывоза; кромѣ того, уголь этихъ копей направляется къ портамъ Кучиноцу и Мисуми.

Вблизи этихъ важнѣйшихъ мѣсторожденій угля находятся менѣе значительныя: на островѣ Амакуса (возлѣ города Томіока и бухты Оники) и на сѣверѣ Кіу-Сіу, близъ Карацу и Кацуки и вдоль дороги Нагасаки—Сага. Угольные копи между Нагасаки и Карацу называются (по провинціи) Хизенскими. Толщина пласта не болѣе 2 фут. и лежитъ онъ не глубже 200 фут. Дневная добыча каждой изъ 7 копей—отъ 30 до 300 тоннъ въ сутки. Уголь этотъ направляется изъ Сага водой на Нагасаки и Кучиноцу.

Южнѣе Моджи находятся копи Бузенскія (такъ называемыя по провинціи). Уголь ихъ—лучшій на Кіу-Сіу, но его немного; онъ направляется также на Моджи.

Такимъ образомъ *Моджи, Нагасаки, Кучиноцу* являются главными центрами углепромышленнаго района Кіу-Сіу²⁾.

¹⁾ Въ большемъ употребленіи у судовъ нашего Добровольнаго флота.

²⁾ Morris, „Japan and its trade“, стр.: 22, 62 и 165.

Уголь на острове Хоккайдо находится въ кенѣ Ямагучи, восточнѣе Сижоносеки и въ кенѣ Ямагата, южнѣе г. Сагата.

Слѣдующій послѣ Кіу-Сіу по важности каменноугольный бассейнъ составляетъ округа Ишикара, Тешико, Буширо, Хитака на островѣ Хоккайдо.

Разработка копей на Хоккайдо начата была правительствомъ, которое въ 1882 году построило на 1.700 т. руб. подъѣздныхъ путей отъ Поронай черезъ Саппоро къ порту Отару; но, потерпѣвъ убытки, передало дѣло частному обществу. Общество это, „Хоккайдо-Танко-Тецудо-Кайша“, разрабатываетъ угольные копи въ Юбари, Сорачи, Поронай, Икусумбецу, соединенныя между собою, а также съ портами Отару и Муроранъ, желѣзной дорогой. Всего общество владѣеть 260 верстами жел. дор., капиталомъ въ 12 мил. іенъ, и дѣла его идутъ блестяще: 95% угля, добываемаго на Хоккайдо, принадлежатъ обществу. Лучшій уголь даютъ копи Юбари, близъ горы того же имени, разработка котораго достигаетъ 12¹/₂ мил. пудовъ въ годъ. Пластовъ два, каждый толщиною 20—21 ф., верхній разрабатывается на площади въ 150 дес. Копи Сорачи, въ томъ же округѣ, имѣютъ девять пластовъ, каждый толщиною въ 9 ф., площадь около 200 десятинъ, а добыча не менѣе 12 мил. пуд. Копи Поронай разрабатываютъ уголь на 40 десятинахъ и даютъ въ годъ около 6¹/₂ мил. пудовъ¹⁾.

Угольные копи Икусумбецу, близъ Поронай, даютъ около 3 мил. пуд. въ годъ; площадь этой залежи опредѣлена въ 40 дес., толщина каждаго изъ 4-хъ пластовъ около 7 ф.

Остальныя, не принадлежація этому обществу, копи въ 1895 г. добыли всего 1240 т. п.; онѣ находятся у морскаго берега въ округахъ Куширо и Ширибеси.

Первосортный уголь изъ копей Юбари употребляется главнымъ образомъ для судовъ; уголь изъ копей Сорачи и Поронай—локомотивный. Общая добыча угля на Хоккайдо въ 1886—1896 г.г. опредѣлилась слѣдующими цифрами:

1886 году	3.162 т. пуд.
1890 „	11.532 „ „
1894 „	23.932 „ „
1895 „	29.790 „ „
1896 „	39.680 „ „

Отсюда видно все возрастающее значеніе острова Іезо по отношенію къ японской углепромышленности; обстоятельство, имѣющее немалое значеніе и для насъ, въ виду сравнительной близости этого угольнаго бассейна къ Владивостоку.

Годовая добыча японскаго угля постоянно возрастаетъ; въ 1878 г. она равнялась 42.027 тыс. пуд., въ 1894 г.—264.195 т. п., въ 1898 г.—

¹⁾ По свѣд. журнала „Collier Guardian“.

415.154 т. п., т. е. за 20 лѣтъ увеличилась на 887%. Средняя ежегодная добыча въ пятилѣтіе 1894—1898 г.г. установилась въ 330 мил. п. (Добыча угля въ Россіи въ 1900 году составляла миллиардъ пудовъ, но при втрое большемъ населеніи).

По качеству японскій уголь въ среднемъ уступаетъ англійскому, австралійскому, американскому и нашему сучанскому¹⁾; онъ даетъ много дыма, грязнить котлы, легко спекается, не давая однако хорошаго кокса; кромѣ того отличается легкой самовзгораемостью. Вслѣдствіе такихъ свойствъ, при употребленіи его вмѣстѣ англійскаго угля, требуется расходовать большее количество, а именно въ пропорціи 23 тоннъ къ 18-ти²⁾. Тѣмъ не менѣе японскій уголь, благодаря отсутствію конкуренціи, является однимъ изъ предметовъ значительной внѣшней торговли Японіи. Угля было вывезено въ 1891 г. на 3179 т. іенъ, въ 1895 г.—на 5409 т., въ 1898 г.—на 12240 т. Требования на японскій уголь особенно возрасли въ 1900 году, когда осложненія въ Китаѣ вызвали скопленіе въ водахъ Дальняго Востока иностранныхъ эскадръ.

Главные склады угля, казенные и частные, находятся въ слѣдующихъ пунктахъ побережья³⁾:

	Число тыс. тоннъ въ складѣ.
Моджи (въ Симоносеки) . . .	250 (въ 1900 г.).
Кобе	15 ⁴⁾
Куре	10
Майдзурю	2
Хакодате	2 ⁴⁾
Іокосуэо	?
Іокогама	? ⁵⁾
Нагасаки ⁴⁾	} Требования такъ велики и часты, что складовъ нѣтъ, а суда непосредственно грузятся съ борта, со скоростью 800—1200 тоннъ въ сутки ⁶⁾ .
Кучиноцу	
Отару	
Муроранъ	
	} Сумма отпуска угля въ годъ превышала 170 т. рублей.

Нефть добывается все въ болѣе и болѣе увеличивающемся количествѣ. Въ 1878 году добыча ея равнялась всего 174 т. пудовъ, въ 1794 г.—

¹⁾ Сучанскій, по мнѣнію близкихъ къ дѣлу лицъ, не уступаетъ „кардифу“, но разработка его только началась. Китайскій уголь изъ копей Тяньшань и Кайцингъ лучше средняго японскаго; но тоже недостаточно разрабатывается. Нашъ сахалинскій уголь хуже японскаго.

²⁾ По даннымъ нашего Морск. Вѣд.

³⁾ Цифры—первая по цитир. Morris'у, прочія по „China Sea Directory“.

⁴⁾ Нагрузка со скоростью 250—450 т. въ сутки.

⁵⁾ Въ Іокогамѣ для нуждъ иностр. судовъ въ складахъ имѣется 5000 т., а въ Нагасаки 9000 тоннъ англійскаго угля.

⁶⁾ Стоимость пуда угля въ Нагасаки официально установлена отъ 5—18 к. пудъ; въ Портъ-Артурѣ онъ же продается, по свѣдѣніямъ мѣстныхъ газетъ, по 20 и болѣе коп. пудъ.

1398 т. п., а въ 1898 г.—2583 т. п., что составляетъ увеличеніе разработки въ 20 л. на 1383% и на 84,7% въ теченіе пятилѣтія 1894—1898 г.г. Средняя годовая добыча за это пятилѣтіе составляла 1880 т. п. ¹⁾.

Нефтеносныхъ района три: въ венахъ Нингата и Шидзуока (бассейнъ Тенриугавы) и на Хоккайдо. Первый былъ извѣстенъ до появленія европейцевъ, но серьезно изслѣдованъ лишь въ 1876—1877 г.г. ²⁾. Число буровыхъ скважинъ было тогда свыше 500, при глубинѣ нѣкоторыхъ болѣе 100 саж. Центромъ добыванія нефти здѣсь являются г.г. Фукосава и Оарата. Большая часть добываемой въ районѣ нефти принадлежитъ американскимъ капиталистамъ, образовавшимъ японско-американское нефтепромышленное общество „International oil company“, составляющее отдѣлъ извѣстной въ мірѣ компаніи „Standard oil company“.

Въ Шидзуока въ концѣ 70-хъ годовъ нефть добывалась буреніемъ около города Сагара.

На островѣ Хоккайдо нефть находится въ слѣдующихъ мѣстахъ: въ заливѣ Румянцева (Соя); близъ Хакодате на рѣкѣ Нигори; близъ Саппоро; у Каяма, въ провинціи Ширибеси, и на с.-в. берегу близъ Абасири.

Японцы предполагаютъ, что этотъ нефтяной бассейнъ будетъ имѣть значительную будущность.

Пока же добыча японской нефти не можетъ удовлетворить постоянно растущей потребности населенія въ ней, какъ освѣтительномъ матеріалѣ, топливѣ и, наконецъ, предохранителѣ полей отъ вредныхъ насѣкомыхъ. Доказательствомъ тому служитъ крупное увеличеніе ввоза иностранной нефти (главнымъ образомъ американскаго и русскаго керосина) съ 4,5 мил. іенъ въ 1891 г. до 7,9 мил. въ 1899 г. ³⁾

Сѣра, составляя продуктъ вулканической дѣятельности, встрѣчается въ Японіи повсемѣстно, но въ большихъ количествахъ только въ Хоккайдо. Сѣра острова Іезо весьма хорошаго качества, добывается изъ залежей вдоль склоновъ потухшихъ кратеровъ вулкановъ, большею частью въ районѣ порта Куширо, и вывозится черезъ этотъ портъ или Хакодате.

Повидимому, залежи истощены, такъ какъ добыча уменьшается. То же можно сказать относительно добычи сѣры во всей Японіи: въ теченіе пятилѣтія 1894—1898 г.г. она уменьшилась въ два раза; наибольшее количество ея за 20-ти лѣтіе 1878—1898 г.г. было добыто въ 1894 г. и равнялось 1150 тыс. пуд. (очищенной) ⁴⁾.

Свинецъ добывается вмѣстѣ съ серебромъ и мѣдью въ Каміюка и Хатоса, въ кенѣ Гифу и кенѣ Аомори (рудникъ Сунагосе), также на

¹⁾ Въ Россіи, занимающей 1-е мѣсто по добычѣ нефти, добыто въ 1900 г. 638 мил. пудовъ, вся же міровая добыча 1200 мил. пудовъ.

²⁾ Rein, ч. II, стр. 367.

³⁾ Табл. № 74.

⁴⁾ Въ странѣ много сѣрныхъ источниковъ.

Хоккайдо, въ Ошима. Средняя добыча за пятилѣтіе 1894—1898 г.г. равнялась 96.000 п. ¹⁾; количество добытаго въ 1898 г.—104.000 п., что въ сравненіи съ добытымъ въ 1878 г. представляетъ значительное увеличеніе (на 463%); вообще же добыча свинца подвергается большимъ колебаніямъ, какъ то показываютъ цифры за послѣднее пятилѣтіе:

1894 году	90 т. пуд.
1895 „	119 „ „
1896 „	120 „ „
1897 „	47 „ „
1898 „	104 „ „

Такимъ образомъ добываемое количество свинца не велико, хотя и больше, чѣмъ въ Россіи ²⁾.

Олово въ весьма незначительномъ количествѣ (въ среднемъ за 1894—1898 г.г.—2.783 пуд.) добывается на островѣ Кіу-Сіу ³⁾.

Ртуть добывается въ весьма малыхъ размѣрахъ.

Сурьма добывается въ довольно значительномъ количествѣ на Сивоку.

Соль добывается исключительно морская. Добыча производится по берегу Внутренняго моря, а также въ кенѣ Кагосима и близъ Каназавы (на берегу Японскаго моря), въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ берегъ низкій и песчаный. Площадь бассейновъ, въ которыхъ осаживается соль, равнялась 7.900 чо (7.100 десятинь), число варницъ равнялось 19.075 ⁴⁾. Количество добываемой соли въ 1898 г. было около 70 мил. пудовъ, на сумму около 12 мил. рублей; въ среднемъ за 1894—1898 г.г.—66 мил. пудовъ ⁵⁾.

Въ 1898 году для поднятія солянаго производства былъ учрежденъ при министерствѣ земледѣлія особый соляной отдѣлъ и двѣ образцовыя солеварни близъ Чиба (у Токіоскаго залива) и близъ г. Хирошима.

Японская соль плохаго качества, съ сѣрымъ оттѣнкомъ, и содержитъ, при 80—90% хлористаго натра, не менѣе 10—12% воды.

Заключеніе. Въ общемъ добыча металловъ и минераловъ въ Японіи прогрессируетъ и для угля и мѣди достигаетъ цифры, позволяющей, по удовлетвореніи мѣстныхъ потребностей, обратить ихъ въ важный предметъ внѣшней торговли. Это однако не компенсируетъ недостатка желѣза, ставящаго Японію въ зависимость отъ Англіи, тѣмъ болѣе тяжелую, что въ настоящее время желѣзная промышленность является основаніемъ всей промышленности вообще. Особенно это важно въ

¹⁾ Табл. № 39.

²⁾ По свѣдѣніямъ за 1899 г. въ Россіи добыто 17 т. пудовъ свинца, міровая же добыча 47 мил. пудовъ.

³⁾ Его очень мало въ Россіи.

⁴⁾ „Aperçu de l'état de l'industrie de la pêche“ и отчетъ „Общества производства соли въ Японіи“, за 1901 г.

⁵⁾ Т. е. уступала Россіи, занимающей по добычѣ соли 3-е мѣсто (98 мил. пудовъ въ 1900 г., при міровой добычѣ въ 760 мил. пудовъ).

военномъ отношеніи. Въ итогѣ, несмотря на значительную добычу угля и мѣди, Японія, по относительному богатству минералами, занимаетъ послѣднее мѣсто среди горнозаводскихъ державъ, какъ это показываютъ нижеприводимыя цифры:

	Стоимость добытыхъ минераловъ на 1 чел. въ 1898 г. *)
Англія	23,0 руб.
Америка	21,1 "
Германія	15,3 "
Франція	11,6 "
Австрія	4,8 "
Испанія	4,2 "
Россія	1,5 "
Японія	1,2 "

*) „Вѣстникъ финансовъ“, 12 мая 1902 г.; выдержка изъ японскихъ источниковъ.

ГЛАВА XVII.

ОБРАБАТЫВАЮЩАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

Обрабатывающая промышленность Японіи обнимаетъ два рода производствъ—однѣ, уже существовавшія до открытія страны европейцамъ, другія, заимствованныя у послѣднихъ. Первые носятъ почти исключительно характеръ кустарной промышленности, вторыя относятся къ фабрично-заводской. Наконецъ, есть производства смѣшаннаго характера,—древне-японскія,—видоизмѣняющіяся подъ вліяніемъ европейцевъ изъ кустарныхъ въ фабричныя. Матеріальныя потребности японцевъ и теперь не велики, до знакомства съ западомъ онѣ были еще меньше. Одежда, соломенная обувь, предметы домашняго обихода все изготовлялось повсемѣстно и городскими и сельскими жителями въ небольшихъ количествахъ, отвѣчавшихъ домашней потребности. Въ нѣкоторыхъ раіонахъ мало-земельное населеніе посвящало свои досуги изготовленію оружія и предметовъ роскоши ¹⁾. Японскіе клинки, фарфоръ, фаянсъ, бронзовыя и лаковыя издѣлія достигли высокой степени совершенства, особенно благодаря 200-лѣтнему мирному періоду правленія сіогуновъ Токугава ²⁾.

Появленіе въ странѣ европейцевъ вызвало новыя потребности, ознакомило съ новыми видами производствъ, съ замѣной ручнаго труда механической энергіей. Выгоды были очевидны, но за отсутствіемъ частныхъ капиталовъ и предприимчивости, починъ въ дѣлѣ созданія японской фабрично-заводской промышленности взяло на себя правительство ³⁾. Поэтому на ряду съ фабрично-заводскими предпріятіями, которыя служили непосредственно правительственнымъ интересамъ (арсеналы, пороховыя заводы, судостроительныя и желѣзнодорожныя мастерскія) были основаны казенныя бумаго и шелкопрядельныя, стеклянныя фабрики и проч. По мѣрѣ развитія частной предпріимчивости послѣднія предпріятія прекращали свое существованіе ⁴⁾; и въ настоящее

¹⁾ Rein, ч. II, стр. 373.

²⁾ Цитир. Tokuzo Fukuda, стр. 135.

³⁾ То, что сдѣлано въ этомъ отношеніи ленными князьями, слѣдуетъ тоже отнести къ числу правительственныхъ начинаній.

⁴⁾ И не безъ убытковъ, одна изъ причинъ которыхъ заключалась въ томъ, что правительство задалось сразу двумя цѣлями: насадить въ странѣ фабрично-заводскую промышленность и оживить пустынный Хоккайдо, гдѣ и было основано нѣсколько фабричныхъ заведеній, вдали отъ рынковъ и рабочихъ рукъ.

время въ рукахъ правительства остаются преимущественно военныя заведенія ¹⁾).

Для развитія фабрично-заводской промышленности современная Японія находится въ благоприятныхъ условіяхъ: рабочихъ ружь много и онѣ дешевы (взрослый рабочий на бумагопрядильнѣ получаетъ шахиш 60 коп. въ день, на своемъ содержаніи, за 11½ час. активнаго труда) ²⁾; женскій и дѣтскій трудъ не ограниченъ закономъ, японскій работникъ, хотя физически не сильный, усерденъ и точенъ. Воды многочисленныхъ рѣкъ могутъ съ успѣхомъ быть примѣнены въ фабричныхъ цѣляхъ. Страна богата углемъ и лѣсомъ. Наконецъ, сосѣдство странъ съ еще непробудившейся обрабатывающей промышленностью и удобство морскихъ сообщеній даютъ возможность выгоднаго сбыта.

Приводимъ ниже свѣдѣнія о главнѣйшихъ отрасляхъ японской обрабатывающей промышленности, начиная съ древне-японскихъ ³⁾).

Древне-японскія производства. *Производствомъ лакированныхъ, бронзовыхъ, фарфоровыхъ и фаянсовыхъ издѣлій*, по свѣдѣніямъ за 1898 г., было занято всего 46 т. человекъ или около 0,1% и преимущественно въ Среднемъ Хондо, заработавшихъ въ этомъ году въ общемъ сумму около 11 мил. іенъ ⁴⁾. Изъ этихъ цифръ можно усмотрѣть, что упомянутыя три отрасли японской обрабатывающей промышленности вовсе не занимаютъ въ странѣ того преобладающаго положенія, какъ то представляютъ себѣ часто европейцы ⁵⁾. Если художественное значеніе этихъ древне-японскихъ производствъ все еще велико ⁶⁾, то коммерческое сравнительно незначительно.

Мирный и медленный характеръ этихъ производствъ не отвѣчаетъ безпокойному направленію современной японской жизни.

Бумага имѣетъ въ Японіи очень разнообразное назначеніе, между прочимъ для обоевъ, вѣеровъ, зонтиковъ, платковъ; она же замѣняетъ

¹⁾ Цитир. Rathgen, стр. 318; „Stead“, „Our New Ally“, стр. 86.

²⁾ „Monatschrift für Orient“ 1901 г., стр. 107 и частныя свѣдѣнія. Условія жизни японскаго фабрично-рабочаго, судя по сдѣланному описанію („Новый край“ 1902 г., № 61) самой большой изъ мануфактуръ въ Осакѣ, на которой работаетъ 2.000 муж. и 3.000 женщ. и дѣтей, тяжелѣе чѣмъ русскаго; между прочимъ, въ году всего 16—18 дней праздниковъ: 3 первые дня Новаго года, царскіе дни и 1-е и 15-е число каждаго мѣсяца. Рабочій день продолжается 12 часовъ, съ получасовымъ перерывомъ на обѣдъ.

³⁾ Статистика обрабатывающей промышленности въ Японіи еще далеко несовершенна, свѣдѣнія въ „Resumé“ даются не о всехъ видахъ ея; притомъ въ такой формѣ, которая затрудняетъ пользованіе и, въ частности, сравненіе.

⁴⁾ См. табл. №№ 40, 41 и 42.

⁵⁾ Бронзовое и лакировочное производства носятъ исключительно кустарный характеръ. Фарфоровыя издѣлія производятся и на заводѣ въ г. Нагойя. Кромѣ Хондо фарфоръ производится и на о. Кіу-Сіу (Сацума). Lamotte. „La Chine et le Japon à l' exposition de 1878 г.“, стр. 91.

⁶⁾ Издѣлія послѣдняго времени, однако, уступаютъ прежнимъ, временъ Токугава, въ отношеніи художественнаго совершенства.

(въ промасленномъ видѣ) стекло и непромокаемая матерія, наконецъ, употреблялась вмѣсто корпии при перевязкахъ ¹⁾). Производство бумаги давало въ 1894 году заработокъ около 62½ тыс. семей; въ 1898 году изготовленіемъ бумаги занимались свыше 66½ тыс. семей ²⁾). Сумма производства опредѣлялась въ 1884 году въ 10.249 тыс. іенъ и въ 1898 году въ 14.946 тыс. іенъ.

Приготовленіемъ бумаги, слѣдовательно, занято, считая каждую семью или хозяйство въ 5 чел., около 0,75% населенія.

На Средній Хондо, Сивоку и Западный Хондо приходится свыше 80% всего бумажнаго производства ³⁾).

Въ общемъ бумажное производство въ Японіи прогрессируетъ; строятся большія фабрики ⁴⁾), бумажныя издѣлія вывозятся за границу.

Производство соломенныхъ издѣлій, именно матовъ, составляющихъ непремѣнную принадлежность каждаго японскаго жилища, и циновокъ равнялось въ 1894 г.—3.627.322 іенъ ⁵⁾ и въ 1898 г.—4.608.428 іенъ; число семей кустарей соотвѣтственно было равно — 88.094 и 101.993 чел.

Первое мѣсто по производству соломенныхъ издѣлій принадлежитъ Западному Хондо (2.911.530 іенъ), затѣмъ Кіу-Сіу, производящему на 1.624.226 іенъ.

Можно считать, что производствомъ соломенныхъ издѣлій занимается болѣе 1% населенія.

Приготовленіемъ растительнаго масла разнаго рода занимаются 8.212 семей, изъ нихъ 5.528—на Хондо (болѣе половины въ Среднемъ) и 2.264 на Кіу-Сіу, что составитъ приблизительно около 1% населенія ⁶⁾).

Всего выдѣлывалось въ 1898 году 222.337 коку масла на сумму 6.135.189 іенъ; въ 1894 году заготовлено было всего 230.963 коку—на сумму 4.713.646 іенъ, т. е. производство по количеству хотя нѣсколько и уменьшилось, но доходность его возрасла.

Производство растительнаго масла, помимо косвеннаго подспорья сельскому хозяйству, оказываетъ еще и непосредственное содѣйствіе земледѣлію: рапсовые и другіе жмыхи составляютъ одно изъ самыхъ распространенныхъ въ Японіи удобрений, а также служатъ для корма скота.

Производство сахара занимается 90.769 семей (около 450 тыс. чел.) или нѣсколько болѣе 1% населенія, преимущественно на Кіу-Сіу,

¹⁾ Reip. т. II, стр. 485.

²⁾ Табл. № 45.

³⁾ Бумага готовится главнымъ образомъ изъ коры *Broussonetia Parvifera*, растущаго повсемѣстно, начиная отъ Хакодате, по склонамъ горъ, также изъ рисовой соломы и проч. Exper. „Japan“, стр. 155.

⁴⁾ Недавно близъ Токио построена фабрика, выпускающая въ день около 500 пудовъ бумаги. Тамъ же еще частная фабрика и канонная съ 1.000 рабочихъ; Цитир. Stead, стр. 86.

⁵⁾ Табл. № 43.

⁶⁾ Табл. № 46.

главной области распространения сахарного тростника, который исключительно и служит для приготовления сахара ¹⁾. Въ 1894 году число хозяйствъ-сахародѣловъ равнялось 43.745. Общее количество производства сахара, сахарнаго песку и патоки составляло въ 1894 г. — 14.352.588 квантъ и въ 1898 г. — 14.615.473 квана ²⁾.

Производство sake и спиртныхъ издѣлій. Sake или рисовая водка выкуривается повсемѣстно. За послѣднее время къ этому исконному японскому производству присоединилось и пивовареніе.

Общее число винокурень и пивоварень въ 1882 г. было 25.814, съ годовымъ производствомъ въ 5.073.306 коку (въ томъ числѣ 5 мил. коку sake); въ 1894 г. оно равнялось 14.620, съ годовымъ производствомъ въ 3.842.973 коку; въ 1898 г. — 20.855 квантъ, съ производствомъ въ 4.603.224 коку (въ томъ числѣ 4,5 мил. коку sake). Въ общемъ фабрикація sake уменьшилась вслѣдствіе происшедшаго въ 80 годахъ двойнаго увеличенія акцизнаго обложенія (съ 2 на 4 іена съ коку низшаго достоинства) ³⁾.

Кромѣ специальныхъ винокурень, 397.255 семьи гонятъ рисовую водку для домашняго употребленія, въ количествѣ не свыше 1 коку на семью, уплачивая казнь по 0,8 іена акцизнаго сбора.

Потребленіе sake повсемѣстно распространено. Нѣтъ японца, который не пилъ бы sake во время ѣды, но въ самыхъ малыхъ количествахъ; пьянства въ Японіи нѣтъ. Потребностямъ европейца или европейскихъ войскъ sake удовлетворять не можетъ.

Производство сои начало подлежать учету съ 1886 г. Число заведеній, приготовлявшихъ этотъ пищевой продуктъ, равнялось тогда 13.132, производившимъ въ годъ 1.124.637 коку сои ⁴⁾; въ 1898 г. этихъ заведеній было 10.002, но производство повысилось до 1.532.059 коку ⁵⁾.

(Соя—обычная приправа ко всѣмъ японскимъ кушаньямъ и готовится изъ особыхъ бобовъ, пшеницы, соли, воды и рису, подвергнутыхъ продолжительному броженію).

Перечисленными производствами и производствомъ шелка и шелковыхъ тканей, о которомъ будетъ сказано ниже, и ограничиваются старо-японскія производства, нынѣ существующія.

¹⁾ Изъ тростника извлекаютъ сахарный сиропъ, пропуская стебли между вальцами, приводимыми въ движеніе челювкомъ или волами. Сахаръ получается дурно очищенный, очень низкаго качества. Въ Осакѣ существуютъ теперь три сахарныхъ завода, выпустившихъ въ 1898 г. 1.568.000 квантъ сахара и 45.765 квантъ патоки и работавшихъ на привозномъ тростникѣ. Въ Токио имѣется рафинадный заводъ, поддерживаемый правительствомъ. Въ виду плохаго качества японскаго сахара японцы рассчитываютъ, что будетъ выгодно заняться приготовленіемъ рома, который затѣмъ сбывать въ Сибирь. („Новый Край“, за 1902 г., 17 Мая).

²⁾ Табл. № 47.

³⁾ Табл. № 48 и Rathgen, цитир. соч., стр. 598.

⁴⁾ Здѣсь коку означаетъ мѣру объема жидкихъ тѣлъ, равную 14,6 ведра. Sake производится различной крѣпости, но въ общемъ значительно слабѣе русской водки.

⁵⁾ „Resumé Statistique“, 1889 и 1901 г.г., стр. 20.

Спичечное производство, хотя не составляет коренного занятия японцевъ, а заимствовано у европейцевъ, но быстро привилось въ Японіи. Оно носитъ смѣшанный фабрично-кустарный характеръ. Въ 1894 г. считалось 203 фабрики съ производствомъ въ 4.480.739 іенъ, въ 1897 году—269 фабрикъ съ суммой производства 6.548.492 іена. Число рабочихъ на фабрикахъ въ 1897 году равнялось 47.724 чел. и кромѣ того было 33.551 чел. спичечниковъ, работавшихъ самостоятельно¹⁾. Фабрики почти исключительно сосредоточиваются на Хондо и именно въ западной его части. Потребный же лѣсной матеріалъ получается съ Хоккаидо.

Спичечныя фабрики въ Японіи носятъ совѣмъ особенный, спеціальныи характеръ, благодаря усиленному примѣненію женскаго и дѣтскаго труда. Вслѣдствіе дешевизны такого труда и матеріаловъ—лѣса, сѣры, японцамъ удается выпускать на рынокъ дешевыя и удовлетворительныя по качеству спички (по образцу шведскихъ), которыя составляютъ значительный предметъ вывоза, преимущественно въ Китай и Корею, но попадаютъ и въ нашу Приморскую область²⁾.

Производство тканей носитъ частью кустарный, частью фабричный характеръ.

Число ткацкихъ станковъ было въ 1894 г.—820.585, въ 1898—946.413 ч.
 „ ткачей „ 1894 „—943.591 „ 1898—1.040.958 „

За пять лѣтъ число станковъ увеличилось на 15,3%; въ настоящее время число ткачей составляетъ 2,3% населенія, большая часть (свыше 90%) среди нихъ женщины³⁾.

77% числа станковъ и такой же % ткачей приходится на Хондо, въ томъ числѣ 40% на Средній и 29% на западную его часть; 17% на Кіу-Сіу.

Общая сумма производства тканей шелковыхъ, полушелковыхъ, бумажныхъ и другихъ растительныхъ равнялась:

въ 1885 году	12.084.071 іенъ
„ 1894 „	71.365.218 „
„ 1898 „	143.739.198 „

т. е. возрасла за 13 лѣтъ въ 12 разъ.

Производство шелковыхъ тканей въ послѣднемъ числѣ выражается цифрой 75 мил. іенъ и полушелковыхъ—17¹/₄ мил. іенъ⁴⁾. Выдѣляются онѣ изъ своего японскаго шелка и преимущественно кустарнымъ способомъ⁵⁾.

¹⁾ Табл. № 58.

²⁾ 10 коробокъ японскихъ спичекъ по 60 штукъ стоятъ 8 копѣйки (газ. „Новый Край“ 1902 г., № 57)—наглядный примѣръ дешевизны японскаго производства.

³⁾ Лоопен, „Le Japon moderne“, стр. 221

⁴⁾ Табл. № 49.

⁵⁾ По свѣдѣніямъ изъ японскихъ газетъ, въ 1902 г. считалось 26 большихъ фабрикъ шелковыхъ издѣлій. Общее число шелкопрядильныхъ товариществъ въ 1898 г. было 276.

Въ 1899 году японскіе шелководы собрали 2.512.562 коку коконовъ, давшихъ при размоткѣ 1.754.242 квана шелка-сырца высшаго и 1.523.174 квана низшаго качества и 99.228 квановъ охлопковъ. Въ 1894 году число коку коконовъ было 1.800.596, давшихъ: 1.296.783 квана шелка-сырца высшаго качества, 590.801 кванъ— низшаго качества и 54.257 кванъ охлопковъ. 80% означеннаго количества приходится на Средній Хондо¹⁾. Цифры эти свидѣтельствуя о возрастаніи производства шелка-сырца.

Японскія шелковыя издѣлія отличаются блескомъ, бѣлизной, гладкостью и дешевизной²⁾ и составляютъ одну изъ крупныхъ, а вмѣстѣ съ шелкомъ-сырцомъ и крупнѣйшую статью вывоза изъ Японіи³⁾.

Производство хлопчато-бумажныхъ издѣлій стоитъ во главѣ японской фабрично-заводской промышленности. Центромъ хлопчато-бумажнаго производства является районъ г. Осака. Оно развилось также въ сосѣднихъ съ Осакой кенахъ Нара, Вакаяма, Хіого, Окайяма, Хирошима, Кіото и въ Среднемъ Хондо: въ кенахъ Мійе, Айчи (гор. Нагойя), Токио; на Кіу-Сіу—въ Фукуокѣ; вообще по южному побережью Хондо и берегамъ Внутренняго моря.

Осака производитъ 42% всей пряжи, Хіого—4,8%, Кіото—1,7%, Нара—2,4%, или въ общей сложности на этотъ районъ приходится половина всего годоваго производства; почти 12% приходится на Окайяму и Хирошиму и свыше 14% на Токио⁴⁾.

Въ 60-хъ годахъ въ Японіи была лишь одна фабрика, устроенная по почину даймюса Сацума; въ 1882 г. была учреждена первая большая бумагопрядильня въ Осакѣ⁵⁾, а

въ 1887 году считалось	70.220	веретенъ
” 1891 ” ”	352.980	” ⁶⁾
” 1895 ” ”	518.736	”
” 1899 ” ”	2.074.475	”

Соотвѣтственно этому прогрессировало и количество производимой пряжи съ 312 тыс. кванъ въ 1889 году до 32.163 тыс. кванъ въ 1898 году, что составляетъ увеличеніе слишкомъ въ 100 разъ противъ перваго

¹⁾ Табл. № 50 и Фэса, цитир. „Beitrag etc.“, т. II, стр. 89.

²⁾ Позднѣвъ. „Настоящее и будущее Японіи“, стр. 89.

³⁾ См. табл. № 61. Большой спросъ на японскія шелковыя издѣлія побудилъ значительно усилить производство. Явилась конкуренція, поднявшая цѣны на сырецъ и понизившая цѣны на фабричныя издѣлія; въ 1902 году, судя по японскимъ газетамъ, обнаружился кризисъ; признаки послѣдняго уже замѣчались раньше, такъ какъ въ 1892 г. было 885 обществъ шелковыхъ фабрикъ съ 7,8 мил. іенъ капитала, а въ 1898 г. только 276 съ 3,9 мил. іенъ. См. табл. № 51.

⁴⁾ Табл. № 51.

⁵⁾ Фабрика принадлежала акціонерамъ, велась умѣло и въ 1887 г. дала 29—34% дивиденда, что и дало толчекъ дальнѣйшему развитію бумагопрядильныхъ предприятий.

⁶⁾ Въ Британской Индіи въ этомъ году было 3,7 мил. веретенъ. Цитир. Позднѣвъ, стр. 40.

года ¹⁾). Число бумагопрядильныхъ товариществъ въ 1887 году было 19, въ 1891 году—36, при 8.715 тыс. іенъ капитала, въ 1892 году—47, при 14.492 тыс. іенъ, въ 1895 году ихъ было 47 и капиталъ, вложенный въ предприятие = 16.392.058 іенъ. Въ 1899 году число обществъ было 95, т. е. въ 5 разъ больше, чѣмъ въ 1887 году и капиталы этихъ обществъ = 33.181.325 іенъ, т. е. были въ 4 раза больше, чѣмъ въ 1891 году и вдвое болѣе, чѣмъ въ 1895 году. Число паровыхъ лошадиныхъ силъ машинъ этихъ фабрикъ въ 1899 г. равнялось 35.445, а число рабочихъ—74.146 чел. (въ томъ числѣ 80% женщинъ).

Такое быстрое развитіе производства ²⁾ тѣмъ замѣчательно, что Японія сама имѣетъ лишь незначительное количество хлопчато-бумажныхъ плантацій. Въ 1898 г. было всего 40 тыс. чо хлопковыхъ насажденій, давшихъ 7.300.000 кванъ ³⁾). Между тѣмъ, считая, что на одно веретено идетъ ежедневно 1,2 фунта ⁴⁾, а число рабочихъ дней въ году 360, годовая потребность въ хлопкѣ на 2.074.475 веретенъ = 98.330.115 кванъ, т. е. превосходить мѣстное производство на 91 мил. кванъ. Такимъ образомъ, можно сказать, что болѣе 90% пряжи должно производиться изъ иностраннаго хлопка. Дѣйствительно, ежегодная сумма ввоза хлопка постоянно возрастаетъ и въ 1898 году превосходила 61 мил. іенъ ⁵⁾). Такое зависимое положеніе въ будущемъ можетъ отозваться неблагоприятно на развитіи японской хлопчато-бумажной промышленности; на примѣръ, если одинъ изъ главныхъ производителей сыраго хлопка и главный потребитель хлопчато-бумажныхъ издѣлій,— Китай, обзавется самъ бумагопрядильными мануфактурами. Но пока производство хлопчато-бумажныхъ издѣлій въ Японіи поставлено хорошо и ежегодно дѣлаетъ огромные успѣхи.

Японскія ткани отличаются большой прочностью, хорошими рисунками и дешевизною и имѣютъ широкое распространеніе за предѣлами страны, въ Китаѣ, Индо-Китаѣ и даже въ Восточной Сибири. *Изъ потребительницы чужихъ хлопчато-бумажныхъ издѣлій Японія сама въ короткое время обратилась въ страну—производительницу ⁶⁾*.

Изъ другихъ фабрично-заводскихъ производствъ, получившихъ сильное развитіе, слѣдуетъ отмѣтить шеточное (въ Осакѣ); предметы этого производства нынѣ японцы стали вывозить за границу; мыловаренное, въ которомъ Японія съ успѣхомъ подражаетъ иностраннымъ образцамъ, и стекольное. На послѣднее, въ виду введенія керосиноваго и электрическаго освѣщенія, химическихъ производствъ, постройки большихъ зданій, спросъ возрастаетъ. Японія имѣетъ въ избыткѣ всѣ необходи-

¹⁾ Табл. № 51 и № 52.

²⁾ Нѣкоторая задержка въ ростѣ замѣтна лишь въ 1895 г., годъ войны.

³⁾ „Resumé Statistique“ 1901 г., стр. 17.

⁴⁾ По расчету Позднѣва („Настоящее и будущее Японіи“, стр. 44). Кванъ почти=9,2 фун.

⁵⁾ См. табл. ввоза, № 62. Хлопокъ ввозится преимущественно очищенный, въ кпсахъ.

⁶⁾ См. слѣдующую главу „Торговля“ и табл. № 61 и № 62.

мые материалы для этой промышленности, но до сихъ поръ дѣйствовали лишь два завода въ Токио (Шинагава) и Осака. Въ настоящее время казною рѣшено устроить образцовый заводъ и школу стекляннаго дѣла ¹⁾).

Металлургическая промышленность задерживается въ своемъ развитіи недостаткомъ желѣза.

Производство разнаго рода машинъ, одна изъ важнѣйшихъ ея отраслей, находится еще въ начальномъ періодѣ. Учрежденіе машиностроительныхъ заводовъ было вызвано, по большей части, потребностью судостроенія, таковы заводы ²⁾): 1) судостроительный и механическій К° Мицубиси въ Нагасаки, 2) Хирановскій судостроительный заводъ въ Осакѣ, 3) судостроительный заводъ компаніи Токогамскихъ доковъ, 4) судостроительный заводъ въ Урага, 5) заводъ Кавасаки (судостроительный, желѣзный, мѣднокотельный и машиностроительный) въ Кубе.

Послѣдній изготовляетъ машины для прядильныхъ фабрикъ и рудниковъ.

Въ Осакѣ съ недавняго времени дѣйствуетъ паровозостроительный заводъ „Киша-Сейзо-Кайша“. Первый изготовленный имъ локомотивъ въ 33 тонны уже работаетъ на Формозѣ. Этотъ же заводъ выдѣлываетъ котлы ³⁾).

Общее число частныхъ фабрично-заводскихъ предпріятій въ Японіи въ 1897 году равнялось 2.029, съ капиталомъ въ 104.117.600 иенъ. Сравненіе съ 1892 г., когда число предпріятій было 2.413, а капиталъ, вложенный въ нихъ, равнялся всего 53.475.000 иенъ, свидѣтельствуетъ о скоромъ развитіи этой промышленности и ея упроченіи ⁴⁾. При этомъ слѣдуетъ отмѣтить, что японцы въ фабрично-заводскомъ дѣлѣ стремятся все болѣе избавиться отъ иностранныхъ руководителей, въ настоящее время не только рабочіе, но всѣ техники, за рѣдкимъ исключеніемъ, природные японцы.

Правительственныя фабрично-заводскія заведенія имѣютъ преимущественно въ виду потребности арміи и флота; онѣ слѣдующія ⁵⁾:

1) Суконная фабрика въ Сенджи, близъ Токио, изготовляетъ мундирное сукно. Пользуется австралійской шерстью (за слабымъ развитіемъ мѣстнаго овцеводства). Въ 1887 г. на ней работало около 400 чел., сумма производства равнялась 528 т. иенъ въ годъ.

2) Пороховые заводы въ Итабаши, близъ Токио, и Ивахане.

3) Арсеналь въ Осакѣ, снабжаетъ армію орудіями, снарядами и боевыми припасами. (Въ 1887 г. на немъ работало 2.327 чел., дру-

¹⁾ Leroy Beaulieu, „La Renovation de l'Asie“, стр. 216.

²⁾ О нихъ см. ниже главу „Морское судоходство“.

³⁾ Цѣны на паровозы дешевле, чѣмъ въ Америкѣ, доставлявшей паровозы на Манчжурскую желѣзную дорогу. Газета „Новый Край“, 1902 г. № 56.

⁴⁾ См. табл. Въ число фабрично-заводскихъ предпріятій не вошли машиностроительныя. Табл. № 51.

⁵⁾ Rathgen, стр. 379, и газеты Д. Востока. Нужно, кромѣ того, упомянуть монетный дворъ въ Осакѣ и заведеніе заготовленія государственныхъ бумагъ, вмѣстѣ съ бумажной фабрикой, близъ Токио, шелкопрядильню въ Томіока-

гихъ свѣдѣній не имѣется). Орудія стальные, начиная отъ полевого и горнаго и до 27 снт. берегового въ 30 калибровъ, бронзовыя мортиры, чугуныя пушки выдѣлываются въ обширной орудійной мастерской этого арсенала, изъ матеріала, доставляемаго преимущественно изъ Англіи и Германіи (болванки стали и чугуна). Тамъ же изготовляются снаряды, лафеты, передки; котельное желѣзо для послѣднихъ также заграничнаго происхожденія (изъ Франціи).

4) Арсеналь въ Токио (Акабана) выдѣлываетъ ружья японской системы 1897 г., пулеметы изъ стволовъ той же системы, скорострѣльные одноствольныя 47 м.м. пушки Гочкиса и снаряды къ нимъ, чугуныя снаряды всѣхъ калибровъ, патроны. Число рабочихъ въ арсеналѣ въ 1896 г. было 1500 чел.

5) Орудійный заводъ въ Куре, выдѣлывающій 12 и 15 м.м. орудія и теперь расширившій производства. Онъ же выдѣлываетъ всѣ чугуныя снаряды и стальные названныхъ калибровъ. Рабочихъ на немъ въ 1896 г. было 3.500 чел.

6) Механическій кораблестроительный заводъ тамъ-же.

7) Судостроительный заводъ въ Йокосуко, превосходно оборудованный.

8) Сталелитейный заводъ Явате ²⁾).

Заключеніе. Японская обрабатывающая промышленность идетъ впередъ крупными шагами. Въ особенности развиваются тѣ производства, которыя не были извѣстны въ Японіи до появленія европейцевъ въ 1850-хъ годахъ. Наболѣе быстро прогрессируетъ хлопчатобумажное производство, работающее, однако, не на своемъ, а на привозномъ хлопкѣ. Въ спеціально военныхъ отрасляхъ тоже оказаны серьезныя успѣхи, даже болѣе, такъ какъ производства эти пришлось создать вновь. Въ настоящее же время Японія вооружается орудіями и ружьями, изготовляемыми въ предѣлахъ страны, на японскихъ арсеналахъ и по образцамъ, проектированнымъ японскими военными техниками ¹⁾).

¹⁾ Мурата, изобрѣтатель 11 и 7,5 м.м. ружей, замѣненныхъ тоже японскимъ ружьемъ образца 1897 г., и Арисака, 6,5 снт. орудіе его введено въ японской артиллеріи.

²⁾ См. выше стр. 223.

ГЛАВА XVIII.

Т О Р Г О В Л Я.

Въ своей торговой дѣятельности Японія пережила нѣсколько периодовъ: первый—соотвѣтствовалъ распространенію буддизма, повлекшаго за собою усиленіе сношеній съ Китаемъ и оживленную съ нимъ торговлю (VII—X вѣка до Р. Х.); второй—съ XI по XVI вѣвъ, ознаменованный внутренними смутами, былъ временемъ упадка внѣшней и внутренней торговли ¹⁾.

Третій періодъ, свободныхъ торговыхъ сношеній западно-европейцевъ (португальцевъ и испанцевъ) съ Японіей, продолжался всего полустолѣтіе. Время съ 1600-хъ до 1850-хъ годовъ было періодомъ крайняго стѣсненія внѣшней торговли, которая, вслѣдствіе принятыхъ правительствомъ мѣръ, была ограничена двумя государствами—Китаемъ (черезъ Нагасаки и о-ва Ріу-Кіу) и Голландіей.

Голландскіе купцы, пребывавшіе въ Децимѣ, могли сноситься только съ назначенными для того чиновниками; правительство сіюгуна само служило, такимъ образомъ, посредникомъ въ торговыхъ дѣлахъ. Мѣра эта, кромѣ политическихъ, служила до нѣкоторой степени, экономическимъ интересамъ сіюгуна.

Крупные торговые обороты внутри страны имѣли мѣсто только въ Осакѣ, гдѣ ленные владѣтели держали своихъ постоянныхъ представителей, черезъ которыхъ сбывали получавшіяся ими натурою подати, и такимъ образомъ образовался родъ хлѣбной биржи ²⁾.

Наконецъ, послѣдній, современный намъ періодъ, начинающійся съ половины прошлаго столѣтія, ознаменовался постепеннымъ допускомъ европейцевъ къ участію въ торговой дѣятельности Японской имперіи и быстрымъ развитіемъ внѣшней и внутренней ея торговли.

Въ 1853—54 годахъ для европейской торговли были впервые открыты три порта: Симода, Хакодате и Нагасаки, въ 1859 г.—Канагава (вмѣсто Симоды), въ 1863 г.—Кобе (Хіого).

Затѣмъ, въ теченіе 20-ти лѣтъ японо-европейская торговля ограничивалась портами: Іокогама, Нагасаки, Кобе, Хакодате и Ниигата.

¹⁾ Такъ, напримѣръ, изъ словъ Марко Поло (см. гл. I) можно заключить, что современная ему Японія не имѣла торговыхъ сношеній съ Китаемъ.

²⁾ Цитир. Rathgen, стр. 404.

Въ 1889—94 г.г., но спеціально только для вывоза за границу риса, пшеницы, муки, угля и сѣры, были открыты 11 портовъ: Иоккайчи, Фуживи, Сакаи, Симоносеки—на Хондо; Моджи, Хаката, Кучиноцу, Барацу—на Кіу-Сіу; Отару, Куширо, Муроранъ—на Хоккайдо.

Въ 1897 году открыты для ограниченнаго вывоза еще 12 портовъ, въ томъ числѣ Цуруга и Міядзу. При чемъ въ портахъ предпоследней категоріи японскимъ подданнымъ даны значительныя торговыя преимущества передъ иностранцами, а въ послѣднихъ—японцамъ принадлежитъ исключительное право вывоза товаровъ.

Торговыми договорами, заключенными въ 1869 году, европейскія государства выговорили себѣ каждое права наиболѣе благоприятствуемой державы ¹⁾.

Таможенныя ставки на ввозимые товары были установлены по объявленной ихъ цѣнности (ad valorem) и не превышали 5% ея. Но каждая изъ договаривавшихся сторонъ сохраняла за собою право черезъ извѣстный срокъ возбудить вопросъ о пересмотрѣ тарифовъ, чѣмъ и воспользовалась Японія, потребовавъ въ 1870-хъ годахъ, а затѣмъ въ 1880-хъ годахъ (въ связи съ вопросами объ открытіи иностранцамъ всей страны и отмѣнѣ экстерриторіальности) заключенія новыхъ торговыхъ договоровъ на началахъ взаимности. Договоры эти были заключены въ періодъ 1894—97 г.г. и вошли въ силу осенью 1899 г. ²⁾. Они вносятъ существенныя измѣненія въ таможенный тарифъ. Новыя ставки хотя и основываются на объявленной цѣнности товаровъ (условный тарифъ), но предусматривается возможность обращенія ихъ въ будущемъ въ ставки по предметамъ (т. наз. специфическія). Согласно новаго тарифа отъ пошлины освобождены: рисъ, удобреніе, сырой хлопокъ, ленъ, шерсть, пенька, печатныя произведенія и учебныя пособія ³⁾, что свидѣтельствуетъ о существующей въ Японіи усиленной потребности на названные предметы.

Прочіе предметы ввоза обложены пошлиной въ размѣрѣ отъ 5% до 40% своей стоимости. Въ среднемъ ставки колеблются между 10% и 20%. Однѣ изъ низшихъ ставокъ объявлены на паровозы—5% и желѣзныя издѣлія—7,5% ⁴⁾.

Таковы условія, при которыхъ велась и будетъ въ ближайшемъ будущемъ вестись внѣшняя торговля Японіи.

Нижеслѣдующія цифры свидѣтельствуютъ о развитіи оборотовъ внѣшней торговли Японіи за время новой эры „Мейджи“:

¹⁾ Chamberlain, „Things Japanese“, стр. 433.

²⁾ См. выше стр. 33.

³⁾ Были освобождены рыбы туки, но въ настоящее время на нихъ наложена пошлина. (См. выше главу „Рыболовство“).

⁴⁾ „Monatschrift für Orient“, 1900 г., стр. 100 и 124, и цитир. Morris, стр. 129. Между прочимъ, съ пшеницы, неочищеннаго сахара, необработанныхъ кожъ взимается 5%, муки, нефти—1%, сахара рафинада—2%, мѣховъ—25%, спирта—10%.

	Ввозъ.	Въ мил. іенъ.	
		Вывозъ.	Сумма оборотовъ.
Въ 1868 году	10,7	15,5	26,2
" 1879 "	33,0	28,2	61,2
" 1884 "	32,2	34,0	66,2
" 1889 "	66,2	70,2	136,4
" 1894 "	117,4	113,3	230,7
" 1895 "	129,3	136,2	265,4
" 1896 "	171,7	117,8	289,5
" 1897 "	219,3	163,1	382,4
" 1898 "	277,5	165,7	443,2
" 1899 "	220,4	214,9	435,3

За 31 годъ сумма оборотовъ увеличилась въ 16 разъ, сумма ввоза въ 21 разъ, а вывоза въ 17 разъ. Ростъ оборотовъ шелъ правильно, безъ рѣзкихъ колебаній, исключая годовъ войны и 1898 г. Высокая сумма оборотовъ за послѣдній и, именно максимальная за 30 лѣтъ цифра ввоза, есть слѣдствіе перехода отъ прежняго таможеннаго тарифа къ новому: иностранцы слѣдили воспользоваться послѣдними мѣсяцами льготныхъ условій ввоза и ввезти въ Японію возможно большее количество товаровъ ¹⁾).

Внѣшняя торговля по предметамъ ввоза и вывоза.

Вывозъ. Если теперь обратиться къ разсмотрѣнію измѣненій привоза и вывоза *по отдѣльнымъ статьямъ*, то можно видѣть, что въ счетъ 36,6 мил. іенъ, составлявшихъ общую сумму вывоза японскихъ произведеній *въ 1883 году*, вывезено ²⁾:

на 1,7 мил. іенъ риса и прочихъ хлѣбовъ	(4,7 ⁰ / ₀)
" 6,1 " " чая	(16,6 ")
" 1,7 " " проч. произведеній земледѣлія	(4,7 ")
" 18,1 " " сырого шелка и коконовъ	(49,0 ")
" 4,4 " " произв. лѣсовод., охотн., рыбн. пром. (11,9 ")	
" 2,3 " " угля и мѣди	(6,3 ")

или всего на 34,2 мил. іенъ (93,4⁰/₀) произведеній добывающей промышленности.

Что касается обрабатывающей промышленности, то въ вывозѣ она участвовала всего въ суммѣ 2,4 мил. іенъ (6,6%), въ томъ числѣ половина приходилась на фарфоръ, лакированныя издѣлія и бумагу. Затѣмъ шли: бронзовыя, бамбуковыя издѣлія, вѣера, зонтики и проч., всего на 900 тыс.; и только на 200 тыс. іенъ (0,5%) тканей шелковыхъ

¹⁾ См. табл. № 55.

²⁾ Болѣе раннихъ свѣдѣній по статьямъ не имѣется. См. Табл. № 61 и „Resumé Statistique“, за 1889 г., стр. 40.

и бумажныхъ, т. е. въ общемъ почти исключительно вывозились *предметы старо-японскихъ производствъ*.

Уже черезъ 4 года, *въ 1887 году*, произошли значительныя измѣненія. Вывозъ японскихъ произведеній равнялся 51,5 мил., т. е. увеличился почти въ 1,5 раза; на долю предметовъ обрабатывающей промышленности изъ него приходилось—8,2 мил. иенъ (16% вмѣсто 6,5%); въ томъ числѣ вывозъ шелковыхъ и бумажныхъ тканей дошелъ до 1,6 мил. иенъ (3,1%).

Экспортъ угля и мѣди достигъ въ общемъ суммы 4,6 мил. (8,9%).

Среди предметовъ вывоза находились такіе, которые не принадлежали къ кореннымъ японскимъ производствамъ, напр. *спички*, на 1 мил. иенъ (1,9%).

Наконецъ, еще черезъ 4 года, *въ 1891 году*, стоимость предметовъ обрабатывающей промышленности превысила 17%, и однѣ шелковыя ткани оцѣнивались въ 4,2 мил. (5,1%), спички въ 1,8 мил. (2,4%); вывозъ шелка-сырца достигъ 37% вывоза или 29,3 мил. Вывозъ риса ¹⁾ выразился въ цифрѣ 6,2 мил. (7,9%) и одного только угля въ 3,1 мил. (4%).

Въ 1895 г. однѣхъ шелковыхъ издѣлій было вывезено на 13,7 мил. (9,9%), бумажныхъ на 1,3 мил. иенъ (0,8%),—всего произведеній ткацкой промышленности на 16,3 мил. (т. е. 12,1% вывоза); спичекъ на 4,6 мил. (3,4% вывоза); въ то же время вывозъ риса достигъ 7,2 мил. (5,3%), чая—8,4 мил. (6,3%) и угля—5,4 мил. иенъ (4%).

Въ 1899 году шелковыхъ издѣлій было вывезено на 20,7 мил. иенъ (9,3%), но уже первое мѣсто, на сумму 28,5 мил. иенъ (13,5%), заняли *хлопчато-бумажныя издѣлія*. Всего же тканей было вывезено на 50 мил. или 23,5% вывоза; спичекъ было отправлено за границу на 5,8 мил. (2,7%); вдвое по суммѣ возросъ вывозъ каменнаго угля (5,4% вывоза); возрасли, но не пропорціонально, вывозъ риса до 10 мил. (или 5%) и шелка-сырца до 62 мил. иенъ (28,8% вывоза).

Всѣ предметы добывающей промышленности вмѣстѣ составляли лишь около 40% вывоза.

Первое мѣсто въ японской вывозной торговлѣ нынѣ занимаютъ: шелкъ во всѣхъ видахъ и хлопчато-бумажныя издѣлія ²⁾.

Таеъ, шелкъ-сырецъ вывозился .	}	въ 1891 году на	29	мил.	(37,1 ⁰ „)
		„ 1895 „ „	47	„	(34,7 „)
		„ 1898 „ „	42	„	(24,9 „)
		„ 1899 „ „	62	„	(28,8 „)
Шелковые очески вывозились .	}	„ 1891 „ „	1	„	(1,3 „)
		„ 1895 „ „	1,5	„	(1,1 „)
		„ 1898 „ „	1,6	„	(1,0 „)
		„ 1899 „ „	2,7	„	(1,3 „)

¹⁾ Табл. № 66.

²⁾ Табл. № 61.

Чистая шелковая пряжа	{	въ 1891 году на	1,4 мил.	(1,8 %)
		" 1895 " "	1,3 "	(1,0 "
		" 1898 " "	1,1 "	(0,7 "
		" 1899 " "	1,2 "	(0,6 "
Шелковыхъ издѣлій	{	" 1891 " "	4,3 "	(5,14 "
		" 1895 " "	13,7 "	(9,9 "
		" 1898 " "	16,2 "	(9,9 "
		" 1899 " "	20,7 "	(9,3 "
Хлопчато-бумажныхъ издѣлій .	{	" 1895 " "	1,0 "	(0,8 "
		" 1898 " "	20,1 "	(12,0 "
		" 1899 " "	28,5 "	(13,5 "

Вывозъ каменнаго угля съ 3,1 мил. іенъ въ 1891 году достигъ 11,8 мил. въ 1899 году; вывозъ мѣди съ 4,3 мил. дошелъ до 11,3 мил.¹⁾

Въ общемъ съ 1883 по 1899 годъ японская вывозная торговля претерпѣла *значительныя измѣненія*, выразившіяся въ увеличеніи всего вывоза, въ особенномъ увеличеніи экспорта произведеній обрабатывающей промышленности и въ особенности не принадлежащихъ къ числу прежнихъ японскихъ.

Ввозъ. Что касается ввоза²⁾, то его измѣненія тоже были значительны. Въ 1883 г., при общей суммѣ въ 29,4 мил., его составляли главнымъ образомъ:

сахаръ	на 4,5 мил. іенъ	(15%)
нефть	" 2,5 " "	(8 ")
бумажная пряжа	" 6,1 " "	(19 ")
и разныя ткани	" 8 " "	(25 ")

Но сырья, необходимаго для фабричныхъ производствъ, было въ суммѣ ввоза всего на 500 тыс. іенъ (2%), въ томъ числѣ на 300 тыс. іенъ (1%) хлопка.

Въ 1887 году, изъ 51 мил. ввоза, предметовъ послѣдней категоріи было уже на 2,7 мил. іенъ или 5,3%, т. е. въ 5 разъ по суммѣ больше чѣмъ въ 1881 г.; въ томъ числѣ на 914 тыс. (2%) хлопка. Жизненные припасы въ этомъ году были ввезены на сумму 7,7 мил. іенъ или 15%. Предметовъ обрабатывающей промышленности было ввезено на 17 мил. іенъ (33,3%).

Въ 1891 году въ счетъ суммы въ 62,9 мил. іенъ, въ которой выразился ввозъ иностранныхъ произведеній, ввезено почти на 7 мил. хлопксырца; на 877 тыс. іенъ (1,2%)—железа; на 206 тыс. (0,3%)—шерсти, т. е. всего на 8.083 тыс. іенъ (12,4%), или втрое противъ 1887 года предметовъ, идущихъ въ обработку.

¹⁾ См. главу „Горнозаводская промышленность“ и табл. № 72 и № 73.

²⁾ Табл. № 62 и „Résumé Statistique“, за 1889 г., стр. 39.

Въ 1899 году было ввезено уже:

хлопка-сырца	на 61,3 мил. (27,4 %)
шерсти	" 4,3 " (2,0 ")
жельза	" 3,5 " (1,6 ")

или всего—на 69,1 мил. (31,6%), при суммѣ всего ввоза въ 220 мил. іенъ, что еще разъ подтверждаетъ быстрые успѣхи японской обрабатывающей промышленности.

Ввозъ *жизненныхъ припасовъ* ¹⁾ составлялъ:

въ 1883 году	5,5 мил. іенъ (17,2 ⁰ / ₀)
" 1887 "	7,7 " " (14,8 ")
" 1891 "	15,2 " " (23,8 ")
" 1895 "	58,7 " " (44,1 ")
" 1898 "	88,4 " " (31,6 ")

Возрастаніе соотвѣтствуетъ приросту населенія и увеличенію его потребностей; причемъ, въ частности, возрастаніе ввоза муки и риса—съ суммы въ 1.189 тыс. въ 1889 г. до 4.770 тыс. въ 1895 г., 50 мил. іенъ въ 1898 г. и 7.330 тыс. въ 1899 г., указываетъ, что съ каждымъ годомъ населеніе Японіи все менѣе можетъ удовлетворяться хлѣбомъ своего сбора, и въ неурожайный годъ (1896) вынуждено удваивать ввозъ пищевыхъ продуктовъ ²⁾.

Главными поставщиками риса являются французскія колоніи въ Азій (свыше 50%), Корея и Англія (Британская Индія); муки—Соединенные Штаты (97—98%) ³⁾. Бобы и горохъ поставляютъ Китай и Корея; сахаръ—на половину идетъ изъ Гонгъ-Конга, затѣмъ изъ Китая ⁴⁾.

Изъ *предметовъ фабрично-заводской промышленности* ввозятся—хлопчатобумажныя издѣлія ⁵⁾:

въ 1891 году на	7,2 мил. или (11,3 ⁰ / ₀)
" 1895 " "	13,5 " " (10,4 ")
" 1898 " "	18,9 " " (6,8 ")
" 1899 " "	11,3 " " (5,1 ")

Постепенно относительно уменьшалась и сумма, на которую ввозились шерстяныя издѣлія (въ 1891 г.—4,13% и въ 1899 г.—3,45% всего ввоза). Тѣ и другія ввозятся преимущественно изъ Англіи. Наконецъ, ввозъ жельза въ видѣ издѣлій и рельсъ производился на 3,9 мил. іенъ или 1,8% въ 1899 г. и на 0,7 мил. или 1,1% въ 1891 г. ⁶⁾;

¹⁾ Табл. № 64.

²⁾ См. главу „Земледѣліе“.

³⁾ См. табл. №№ 69, 70, 72, 73.

⁴⁾ См. табл. №№ 69, 70, 71.

⁵⁾ Табл. № 62.

⁶⁾ Табл. №№ 75—79. См. тамъ же ввозъ листового и въ полосахъ.

локомотивовъ ¹⁾ и разныхъ машинъ ²⁾ ввозилось на 6,3 м. іенъ въ 1899 г., 7,7 іенъ въ 1895 г. и 522 тыс. въ 1891 г. Поставщиками желѣза, желѣзныхъ издѣлій и машинъ въ Японію являются Англія, Соединенные Штаты, Бельгія и отчасти Германія.

Ввозъ предметовъ послѣдней категоріи, служащихъ обще-государственнымъ потребностямъ, указываетъ на будущій ростъ производительныхъ силъ Японіи; ввозъ предметовъ, служащихъ личнымъ нуждамъ каждаго—на увеличеніе благосостоянія населенія.

Внѣшняя торговля по портамъ.

Отпусная торговля раздѣлялась между 25 городами. Половина оборотовъ по ввозу (50,4%) приходилась на Йогогаму, слѣдующее же мѣсто принадлежало Кобе (35%). Относительно же ввоза порта эти занимали обратное положеніе: первое мѣсто принадлежало Кобе (54,6%) и второе Йогогамѣ (34,7%).

Между остальными портами выдаются Нагасаки, Моджи, Осака; но обороты ихъ сравнительно незначительны. Такое относительное положеніе сохранялось въ теченіе всего десятилѣтія 1899—1889 г.г., съ нѣкоторымъ измѣненіемъ въ пользу Кобе, который теперь занимаетъ первенствующее мѣсто по торговымъ оборотамъ—195½ мил. іенъ въ годъ ³⁾.

Внѣшняя торговля по странамъ.

Между отдѣльными странами по суммѣ торговыхъ оборотовъ первыя мѣста занимаютъ Соединенные Штаты С. Америки, Англія съ колоніями и Китай. Корея, Франція, Германія производятъ торговлю уже на значительно меньшую сумму; обороты прочихъ державъ, въ томъ числѣ и Россіи, ничтожны ⁴⁾.

Торговые обороты Японіи съ Соединенными Штатами составляли:

	ВЫВОЗЪ ВЪ ‰:	ВВОЗЪ ВЪ ‰:
въ 1899 году	30,1 ⁰ / ₀	17,2 ⁰ / ₀
„ 1898 „	28,6 „	14,4 „
„ 1897 „	31,7 „	12,3 „
„ 1896 „	26,8 „	9,6 „
„ 1895 „	39,8 „	7,2 „
„ 1889 „	36,3 „	9,3 „

¹⁾ Табл. № 81.

²⁾ Табл. № 80 и № 62.

³⁾ См. табл. № 56 и № 57.

⁴⁾ См. табл. № 58 и № 59. Изъ нихъ, между прочимъ, усматривается, что японская торговая статистика удѣляетъ особое мѣсто Гонгъ-Конгу, являющемуся лишь портомъ-распределителемъ: его крупныя обороты должны быть въ дѣйствительности отнесены къ Китаю, Англіи или французскимъ колоніямъ, по принадлежности.

Сумма торговых оборотов между этими государствами равнялась: въ 1889 г.—39,3 мил. іенъ, въ 1899 году—102,1 мил. ¹⁾ или 22,8% и 23,4% торговых оборотовъ Японіи соответствующихъ годовъ. Такимъ образомъ, торговый обмѣнъ съ Соединенными Штатами, составляя почти $\frac{1}{4}$ оборотовъ внѣшней торговли Японіи, за рассматриваемое 10-ти лѣтіе увеличился; въ частности же сильно возросъ *вывозъ*, который состоитъ, главнымъ образомъ, изъ хлопка (въ 1895 г. на 2,3 мил. іенъ, въ 1899 г.—на 16,4 мил.), нефти (въ 1895 г.—3,6 мил., въ 1899 г.—5,4 мил.), муки (въ 1895 г.—0,4 мил., въ 1899 г.—1,3 мил.), паровозовъ (1895 г.—0,3 мил., въ 1899 г.—0,8 мил.), желѣза и желѣзныхъ издѣлій (въ 1895 г.—на 72 тыс., въ 1899 г.—на 1,7 мил. іенъ), затѣмъ коженнаго товара и разнаго рода мануфактурныхъ произведеній.

Вывозятъ Соединенные Штаты, главнымъ образомъ, шелкъ-сырецъ (въ 1899 г. на 39,9 мил.), шелковыя издѣлія разныхъ наименованій, цыновки и чай (зеленый, на 6,3 мил. въ 1899 г.).

Торговые обороты съ Англіей видны изъ нижеслѣдующихъ цифръ:

	Въ процентахъ.								
	Вывозъ.			Ввозъ.			Всего.		
	Брит. Индіи.	Англіи.	Прочихъ англійск. колоній.	Брит. Индіи.	Англіи.	Прочихъ англійск. колоній.	Вывозъ.	Ввозъ.	
1899 годъ	2,8	5,2	2,1	19,9	20,3	0,9	10,1	41,1	
1898 „	3,7	4,7	2,6	14,7	22,7	0,5	11,1	37,9	
1897 „	3,4	5,7	2,3	13,7	29,9	0,5	11,4	44,1	
1896 „	3,8	7,6	2,5	13,1	33,0	0,5	13,9	46,6	
1895 „	3,2	5,8	2,4	9,3	35,2	0,8	11,4	45,3	
1889 „	1,9	10,9	1,9	11,0	39,4	0,5	14,7	50,9	

Общая сумма торговых оборотовъ Британской имперіи съ Японіей въ 1889 году равнялась 42,5 мил. іенъ, или 31,3% всѣхъ оборотовъ, и въ 1899 г.—112 мил. ²⁾, или 25,7% оборотовъ. Такимъ образомъ, относительные торговые обороты Англіи нѣсколько уменьшились, при чемъ, какъ видно изъ вышепомѣщенныхъ цифръ, уменьшеніе коснулось какъ ввоза, такъ и вывоза.

Англія играетъ выдающуюся роль въ торговлѣ металлами: она возила мѣди на сумму отъ 5,2 до 13,2 мил. іенъ (въ 1895 и 1899 г.г.), возила (въ 1899 г.) чугуна, стали и желѣза на 5,4 мил. іенъ.

¹⁾ Въ 1900 году 115,2 мил. іенъ, при суммѣ всѣхъ торговых оборотовъ Японіи въ 491 мил.

²⁾ Въ 1900 г. 119,9 мил., при суммѣ всѣхъ торговых оборотовъ Японіи въ 491 мил. іенъ.

Ея колоніи въ 1899 году пользовались на 1,6 мил. іенъ японскимъ углемъ.

Изъ машинъ Англія ввозитъ преимущественно паровозы (въ 1899 г. почти на 1 мил. іенъ) и ткацкіе станки (на 600 тыс.).

Рисъ тоже играетъ видную роль въ торговыхъ оборотахъ Англіи и Японіи. Главное же мѣсто принадлежитъ нынѣ хлопку, котораго вывозится изъ Индіи въ Японію на 39,1 мил. іенъ (въ 1895 г. было его привезено на 7,7 мил.). Относительное уменьшеніе торговыхъ оборотовъ Англіи происходитъ, главнымъ образомъ, отъ сократившагося сбыта разныхъ тканей и мануфактурныхъ англійскихъ издѣлій.

Въ Китай Японія вывозила въ 1889 г. на 7,7%, въ 1896—на 11,7% и въ 1899 г.—на 18,7% общей суммы вывоза соответствующаго года.

Ввозъ же изъ Китая въ Японію измѣнялся мало и держался большею частью около 13%.

Сумма оборотовъ съ Китаемъ составляла въ 1889 году 14,6 мил. іенъ, а въ 1899 г.—68,9 мил., или 10,7% и 15,9% всѣхъ оборотовъ.

Китай ввозитъ, главнымъ образомъ, сырыя произведенія и прежде всего жизненные припасы: на 6,6 мил. бобовъ (1899 г.), на 2,8 мил. сахару, риса на 231 тыс., на 6 мил. раст. удобренія; затѣмъ на 4,4 мил. іенъ сыраго хлопка. Китай вывезъ въ 1899 г. на 22 мил. (въ 1895 г. на 683 тыс.) бумажной пряжи, на 5,4 мил. іенъ угля, свыше тѣмъ на 1 мил. іенъ разнаго рода съѣдобныхъ водорослей и на 2 мил. спичекъ.

Торговля съ Гонгъ-Конгомъ колеблется: ввозъ между 3,3% въ 1899 г. и 6,2% въ 1889 г. (7,3 и 4,1 мил. іенъ), а вывозъ въ него между 10,4% и 15,9% (7,3 мил. и 34,2 мил.) соответствующей общей суммы.

Относительная цифра ввоза изъ Гонгъ-Конга, слѣдовательно, уменьшилась, а вывоза увеличилась.

Въ числѣ предметовъ вывоза въ Гонгъ-Конгъ первое мѣсто принадлежало мѣди—на 7,9 мил. іенъ, затѣмъ слѣдовали уголь—4 мил., рисъ—2,4 мил., шелковыя ткани—2,6 мил., бумажныя—3,4 мил., спички—2,8 мил. іенъ.

Главнымъ предметомъ ввоза изъ Гонгъ-Конга былъ сахаръ—на 2,6 мил. іенъ.

Корея ввозила въ Японію въ 1889 г. на 1,2 мил. іенъ (1,9%), въ 1899 г.—на 4,9 мил. (на 2,2%).

Вывозъ въ нее составлялъ въ 1889 г. 1 мил. іенъ (1,5%) и въ 1899 г. до 6,9 мил. (3,2%).

Въ общемъ, торговля съ Кореей носила довольно постоянный характеръ и менѣе значительна, чѣмъ можно было ожидать. Болѣе всего вывозится бумажной пряжи, въ 1899 г. на 2,2 мил. іенъ. Ввозились изъ нея, главнымъ образомъ, бобы и горохъ (2,1 мил.), рисъ (1,7 мил. іенъ).

Торговля съ Россіей ничтожна. Торговый обмѣнъ производится черезъ 2 границы: европейскую и азіатскую; результаты его за 1899—89 г.г. выражаются слѣдующими цифрами ¹⁾:

	Ввозъ.	Вывозъ.
1889 г.	824 тыс. іенъ.	431 тыс. іенъ.
1895 "	1.417 " "	1.323 " "
1896 "	1.417 " "	1.910 " "
1897 "	1.908 " "	2.039 " "
1898 "	1.810 " "	2.643 " "
1899 "	4.583 " "	3.173 " "

Сумма оборотовъ возрасла за 10-лѣтіе съ 1.255 до 7.756 мил. іенъ, но продолжаетъ играть весьма небольшую роль въ торговлѣ обѣихъ странъ. Вывозъ изъ Японіи въ Россію колебался за 10-лѣтіе между 0,6% и 1,5% всего японскаго вывоза, а ввозъ въ Японію между 1,11% и 2,13% японскаго ввоза ²⁾. Отношеніе этихъ оборотовъ къ соответствующей торговлѣ Россіи еще менѣе и выражается цифрами 0,02—0,1% и 0,004—0,1% ³⁾. По русскимъ даннымъ, вывозъ въ Японію черезъ азіатскую границу за послѣдніе годы прошлаго столѣтія составлялъ не болѣе 0,7%, а ввозъ изъ Японіи всего 0,004 вывоза и ввоза по этой границѣ. Въ общемъ вывозъ увеличился по обѣимъ границамъ въ $7\frac{1}{3}$ разъ, а по азіатской въ $1\frac{1}{2}$ раза.

Главные предметы экспорта изъ Японіи въ Россію ⁴⁾, составляли (въ % всего японскаго вывоза): рисъ—13,4% (по азіатской границѣ), шелькъ-сырецъ—10% (по европейской границѣ), ковры—0,4% (по азіатской границѣ), вѣера, зонтики, лакированные вещи—5,2% (преиму-

¹⁾ Какъ въ японскихъ, такъ и въ русскихъ источникахъ, обоюдные торговые обороты не выдѣляются особо, а большею частью помѣщаются въ рубрику „и проч. державы“, что затрудняетъ ихъ разсмотрѣніе и сравненіе. Лишь въ 1900 г. въ нашихъ Обзорахъ отвели отдѣльную графу для ввоза изъ Японіи. До 1901 г. включительно цифры, помѣщенные въ Обзорахъ, и японскихъ источниковъ сильно расходятся: вслѣдствіе другой системы взиманія пошлинъ (по количеству товаровъ, а не по стоимости) и по неполнотѣ регистраціи товаровъ, проходящихъ черезъ азіатскую границу. Только начиная съ Иркутска, примѣняются общія таможенныя правила и ставки; но до Иркутска доходитъ лишь часть японскаго ввоза. До 1901 г. въ Приамурскомъ краѣ существовало порто-франко; таможенный надзоръ былъ слабъ, а слѣдовательно, и регистрація весьма не полная. Съ середины этого года учреждены таможи во Владивостокѣ и Николаевскѣ, но отъ пошлины освобождены многіе предметы (регистраруемые по этому безъ особаго вниманія). На Сахалинѣ и въ сѣверной части Приморской области таможенный надзоръ и теперь не существуетъ вовсе; между тѣмъ извѣстно, что японцы торгуютъ съ Сахалиномъ, а въ Охотскѣ существуютъ иностранные склады, торгующіе съ Якутскомъ. Такимъ образомъ очень многое не попадало въ Обзоръ. Съ 1902 г. таможенный надзоръ въ южной части Приамурскаго края усиленъ и свѣдѣнія о ввозимыхъ товарахъ стали полнѣе: по св. Д-та Там. Сб., въ 1902 г. ввезено на 3659 т. р. Регистрація же вывоза въ Японію, для таможенъ менѣе интереснаго, по прежнему не полна.

²⁾ См. табл. №№ 58 и 59.

³⁾ См. табл. № 82.

⁴⁾ По японскимъ источникамъ, въ 1899 г., см. табл. № 83.

цественно по европейской границѣ), фарфоровыя вещи—1,1% (по обѣмъ границамъ) и каменный уголь—5,1% (по азіатской границѣ).

Общая стоимость поименованныхъ предметовъ, составляющихъ главныя статьи вывоза изъ Японіи въ Россію, въ 1899 г. выражалась суммою въ 1.116 тыс. іенъ (или почти столько же рублей по курсу), т. е. 35% всего вывоза изъ Японіи въ Россію, опредѣленнаго японскими таможенными учрежденіями въ 3.173 тыс. іенъ ¹⁾.

Ввозъ въ Японію изъ Россіи превышаетъ по суммѣ вывозъ и въ 1889 г. составлялъ всего 824 тыс. іенъ, въ 1899 г.—4.583 тыс. іенъ. Главную статью русскаго ввоза черезъ японскую границу составляла нефть, въ сбытѣ которой въ Японію Россія успѣшно конкурируетъ съ Соединенными Штатами. Въ 1891 г. нефти было ввезено нами на 853 тыс. іенъ (18,8% всего ввоза нефти), американцами на 3.682 тыс. іенъ (81,2%), въ 1899 г. мы ввезли нефти на 2.429 тыс. іенъ (30,3%), Соединенные Штаты на 5.436 тыс. іенъ (69%) ²⁾. Рыба—слѣдующій по цѣнности предметъ ввоза въ Японію ³⁾. Прочія статьи ввоза изъ Россіи, насколько то можно прослѣдить (по Обзорамъ Внѣшней Торговли), носятъ случайный характеръ и состоятъ въ значительной части изъ разнаго мелкаго товара.

Такъ, въ 1900 г. изъ всѣхъ прочихъ статей первое мѣсто (на 15½ тыс. руб.) принадлежало обуви, въ 1898 г.—сахарному песку (13,7 тыс. руб.), въ 1897 г.—пшеничной мукѣ (15 тыс. руб.); въ этомъ же послѣднемъ году 2-е мѣсто затѣмъ принадлежало табаку (17 тыс. руб.), между тѣмъ, какъ въ 1900 г. табачныхъ издѣлій показано всего на 700 рублей.

Такъ же колеблется ввозъ спирта (высшая сумма въ 1896 г.—32,3 тыс. руб.; въ 1899 г. менѣе 5 тыс. руб.) и сахара-рафинада (въ 1896 г.—14,8 тыс. руб., въ 1897 г.—4,5 тыс. руб., въ 1898 г.—3,5 тыс. руб. и въ 1899 г.—ничего).

Между тѣмъ, спиртъ и сахаръ могли бы занять прочное и выдающееся мѣсто въ нашихъ торговыхъ оборотахъ съ Японіей, особенно

¹⁾ Какія статьи заключала остальная часть вывоза не представляется пока возможнымъ опредѣлить; тѣмъ болѣе, что, по русскимъ даннымъ, весь вывозъ изъ Японіи въ Россію въ этомъ году выраженъ суммою всего въ 836 тыс. руб. (табл. 82), въ томъ числѣ на 820,7 тыс. руб. (98,2%) по европейской границѣ; 57% составляютъ сырые и полуобработанные материалы, 26% издѣлія и 17% жизненные припасы (рисъ, пряности, чай, ромъ и проч.) Для поясненія разногласія укажемъ, на примѣръ, что въ Обз. Внѣшней Торговли имѣтъ свидѣній вовсе о ввезенномъ изъ Японіи каменномъ углѣ (на 160 тыс. іенъ по японскимъ источн.), но показана цифра ввоза въ Россію пряностей (на 126 тыс. руб.).

²⁾ Табл. № 74. Въ Обз. Внѣшн. Торг. 1899 г., нефть, вывезенная въ Японію, показана лишь въ суммѣ 218 тыс. руб. Ввозъ по русскимъ даннымъ см. табл. № 84.

³⁾ Изъ числа тѣхъ, для которыхъ имѣются отдѣльныя свидѣнія, на этотъ разъ въ нашемъ Обз. Внѣшн. Торг., (за 1900 г.), гдѣ впервые показана стоимость вывезеннаго рыбнаго товара, именно въ 622½ тыс. руб. Японцы въ „Resumé“ не отводили отдѣльной рубрики для рыбнаго товара, въ виду, можетъ быть, того хищническаго характера, который носитъ японская рыбная ловля въ чужихъ водахъ, или вслѣдствіе того, что ввозимая рыба ранѣе не облагалась пошлиной.

въ виду неудовлетворительныхъ качествъ таковыхъ же японскихъ произведеній. Кромѣ того, казалось бы, что среди произведеній нашихъ азіатскихъ владѣній мы имѣемъ достаточное число предметовъ для выгоднаго сбыта въ Японію, именно продукты скотоводства: кожи, кости, сало и шерсть, въ которыхъ въ Японіи чувствуется недостатокъ.

Заключеніе. Сказанное о японской торговлѣ приводитъ къ заключенію о значительномъ преуспѣяніи торговой и промышленной дѣятельности населенія и особенно обрабатывающей промышленности страны. Возрастаніе внѣшнихъ торговыхъ оборотовъ Японіи лучше всего видно изъ слѣдующихъ цифръ, выражающихъ отношеніе вывоза и ввоза къ населенію:

	На одного человѣка въ іенахъ ¹⁾ ,	
	Вывозилось:	Ввозилось:
Въ 1880 г.	0,9	1,1
„ 1885 „	1,0	0,9
„ 1890 „	1,4	2,1
„ 1895 „	3,2	2,8
„ 1898 „	3,8	6,3

Такому росту своей торговли Японія не мало обязана двумъ державамъ: Британской имперіи и Соединеннымъ Штатамъ, изъ которыхъ послѣднимъ принадлежитъ заслуга вторичнаго открытія страны европейцамъ. Пока объ эти страны извлекаютъ и наибольшія выгоды изъ торговыхъ сношеній съ Японской имперіей. Но возможно, что, по мѣрѣ развитія японскаго торговаго флота, роста японской обрабатывающей промышленности, Японія явится и однимъ изъ сильнѣйшихъ ихъ конкурентовъ въ тихоокеанской торговлѣ. Географическое и морское положеніе Японіи, по крайней мѣрѣ, весьма этому способствуетъ.

Морской характеръ внѣшней торговли Японіи является весьма важнымъ ея преимуществомъ, допуская непосредственный товаро-обмѣнъ со всѣми странами міра, но имѣется и обратная сторона, которую необходимо отмѣтить,—большая чувствительность и ненадежность морскихъ сообщеній.

Блокада береговъ, требующая однако значительныхъ силъ, или просто крейсерскія операціи, могутъ не только подорвать эту торговлю, но и оставить японскіе арсеналы, доки, заводы—безъ желѣза, японскія фабрики—безъ хлопка и часть населенія—безъ хлѣба ²⁾.

¹⁾ Табл. № 60.

²⁾ Внутренняя торговля Японіи, вслѣдствіе островнаго характера страны, сосредоточивается у тѣхъ же центровъ, что и заграничная. Справочныя цѣны на важнѣйшіе предметы потребленія показаны въ табл. № 85.

ГЛАВА XIX.

СУХОПУТНЫЕ ПУТИ СООБЩЕНІЯ.

Обыкновенныя дороги.

Поверхность Японіи, горы съ ихъ отрогами и многочисленныя рѣки, представляетъ естественныя препятствія проложенію сѣти обыкновенныхъ путей, удобныхъ для колеснаго и, въ частности, войсковаго движенія¹⁾. Поэтому появленіе европейцевъ въ половинѣ прошлаго столѣтія застало въ Японіи почти исключительно одни вьючные пути. Только двѣ большія дороги, Накасендо и Токаидо, связывавшія столицы, были доступны для повозокъ и содержались хорошо²⁾. Содѣйствовать дальнѣйшему развитію путей сообщенія было не въ интересахъ сіюгуновъ, стремившихся разъединять отдѣльныхъ феодаловъ, а не облегчать сношенія между ихъ владѣніями.

Послѣ 1867 г. новое правительство расширило, шоссеировало и мостило нѣкоторыя изъ дорогъ. Въ настоящее время сѣтъ колесныхъ путей главныхъ острововъ имѣетъ слѣдующее начертаніе:

1) Береговая дорога вокругъ каждаго острова, большею частью мощеная или шоссеированая, сопровождаемая телеграфомъ, допускающая движеніе войсковыхъ обозовъ.

2) Поперечные пути, всѣ съ большими уклонами,—на Хондо 12 (сквозныхъ), на среднемъ разстояніи 113 верстъ другъ отъ друга, на Кіу-Сіу—5, на среднемъ разстояніи 60 верстъ, на Хоккаидо и Сивоку по одному³⁾.

Колесныя перевозочныя средства получили нѣкоторое развитіе лишь благодаря европейцамъ; въ томъ числѣ ручныя колясочки для перевозки людей, „дзинрикиши“, введены въ 1860-хъ годахъ американцами.

¹⁾ См. выше стр. 90.

Свѣдѣній объ обыкновенныхъ дорогахъ имѣется весьма мало; посѣщающіе Японію европейцы рѣдко удаляются въ сторону отъ опредѣленнаго направленія желѣзной дороги, русскіе въ особенности.

²⁾ Кемпферъ (стр. 70, англійскаго изданія „Account of Japan“) въ концѣ XVII в. видѣлъ на этихъ дорогахъ насыпи, обозначавшія „ри“, указатели дорогъ, прочныя мосты; движеніе было усиленное, но главнымъ образомъ даймюсовъ съ военной свитой. Искусственнаго полотна не было. Даже въ 1870 г. мощенъ былъ лишь участокъ по проходу Хаконе.

³⁾ Сквозной продольный колесный путь, оверхъ береговаго, существуетъ лишь на Хондо.

Въ общемъ, количество перевозочныхъ средствъ, хотя и увеличивается, но весьма невелико и въ 1899 г. составляло на 100 кв. в. ¹⁾:

воловыхъ подводъ	9,6
ручныхъ телѣжекъ	399,1
дзинрикишей	62,5.

Изъ войсковыхъ повозокъ, принятыхъ въ Европѣ, единственной удобной для Японіи является двуколка.

Можно предполагать, что число колесныхъ обыкновенныхъ путей въ будущемъ увеличится весьма немного: по мѣстнымъ условіямъ, проведеніе новыхъ путей потребуетъ значительныхъ суммъ, которыя скорѣе будутъ употреблены японцами на постройку желѣзныхъ дорогъ.

Желѣзныя дороги.

Существованію желѣзныхъ дорогъ въ Японіи едва минуло 30 лѣтъ. Проектъ постройки первой линіи былъ одобренъ микадо въ 1869 г. ²⁾. Линія должна была соединить Токио—Киото—Осаку—Кобе, слѣдуя на направленію Накасендо, т. е. черезъ Такасаки—проходъ Усуи—Гифу. Въ 1870 году было приступлено одновременно къ постройкѣ линіи съ обоихъ концовъ и въ 1872 г. открытъ ея первый участокъ—Токио—Июогама (28 в.). Въ 1873 году открылся участокъ Кобе—Осака и затѣмъ, въ теченіе слѣдующихъ пяти лѣтъ, продолженъ черезъ Киото до Оцу (на берегу оз. Бива). Всего за семидесятье годы построено было только 130 верстъ путей: всѣ усилія правительства были обращены на подавленіе возстанія на Кіу-Сіу и на экспедицію на Формозу, частныхъ же предпринимателей и строителей еще не было. Лишь въ 1889 году былъ вновь возбужденъ вопросъ о соединеніи столицъ и начаты работы на участкѣ Токио—Такасаки и на вѣтвяхъ Наоцу—Уеда и Такедойо—Нагойя, которыя должны были служить для подвоза матеріаловъ къ среднему участку линіи Накасендо.

Былъ уже выпущенъ заемъ на постройку линіи Накасендо, когда, въ 1885 г., новыя изысканія указали, что рельсовый путь черезъ проходъ Усуи не будетъ отвѣчать условію скорѣйшаго и удобнѣйшаго сообщенія между столицами, и окончательно остановились на направленіи Токио—Июогама—Хамамацу—Нагойя, черезъ 16 лѣтъ по составленіи перваго проекта. Такая медленность, кромѣ вышеназванныхъ причинъ, объясняется и тѣми техническими затрудненіями, съ которыми пришлось имѣть дѣло при изысканіяхъ и постройкѣ первыхъ путей, при недостаточномъ еще опытѣ.

Окончательно установившееся направленіе главной желѣзнодорожной линіи повлекло за собой общее оживленіе въ желѣзно-дорожномъ

¹⁾ Табл. № 90. Цифры врядъ ли точны.

²⁾ Благодаря стараніямъ Ито, тогда начинавшаго свою политическую карьеру, и не безъ оппозиціи со стороны старо-японской партіи.

дѣлѣ. Организовались частныя компаніи, причѣмъ правительство брало на себя постройку, а затѣмъ передавало дорогу въ эксплуатацію обществу, гарантируя доходность ¹⁾).

Въ 1889 году были открыты линіи Токаидо и Нагойя—Оцу—Нагахама—Цуруга; закончены линіи Токио—Аомори и Токио—Такасаки—Наоцу (исключая неразработаннаго еще пути черезъ Усуи, дл. въ 10 верстъ); построены отдѣльные участки на Хоккаидо и по сѣв.-зап. берегу Кіу-Сіу. Слѣдовательно, лишь съ этого года въ Японіи образовалась *сѣть* рельсовыхъ путей. Протяженіе ея равнялось 1709 верстамъ и средняя скорость сооруженія составляла, считая съ 1869 года, всего 85 верстъ въ годъ ²⁾).

Въ слѣдующее десятилѣтіе (1889—90 г.—1899—1900 г.) развитіе желѣзно-дорожной сѣти пошло съ замѣчательной быстротой: въ годъ строилось въ среднемъ по 378 верстъ, въ періодъ же 1896—1898 г.г. свыше 600 верстъ. Въ 1900 г. протяженіе сѣти равнялось 5549 верстъ, т. е. увеличилось въ 3¹/₂ раза, или приращеніе рельсовыхъ путей составило 224,7⁰/₀, какъ это подтверждаютъ слѣдующія цифры:

	Версты.	въ %
1889—90 г.	1.709	100
1894—95 „	3.177	185,9
1895—96 „	3.410	199,5
1896—97 „	3.752	219,5
1897—98 „	4.416	258,4
1898—99 „	5.221	305,5
1899—1900 г.	5.549	324,7

Въ теченіе перваго пятилѣтія 1889—94 г. были выполнены слѣдующія главнѣйшія работы: 1) сооружена желѣзная дорога черезъ проходъ Усуи, вслѣдствіе чего на Хондо получился второй рельсовый путь между Японскимъ моремъ и Тихимъ океаномъ; 2) открытъ путь вдоль берега Внутренняго моря отъ Кобе до Хирошимы. Въ слѣдующее пятилѣтіе построены дороги: Хирошима—Симоносеки—Осака, Нара—Нагойя и Мито—Тайра—Ивануме (вдоль берега Тихаго океана). Такимъ образомъ получилось сквозное желѣзнодорожное сообщеніе вдоль восточнаго берега Хондо, отъ южной его оконечности до сѣверной. Соединеніе западнаго берега Хондо съ восточнымъ дополнено проведеніемъ линій Цуруга—Нанао и Наоцу—Нингата. На Кіу-Сіу портъ Нагасаки связанъ съ Моджи и построенъ участокъ Кумамото—Кагосима ³⁾, т. е. крайній западъ и югъ острова соединены съ его сѣв.-ною оконечностью, гдѣ лишь узкій проливъ раздѣляетъ желѣзныя дороги Кіу-Сіу и Хондо.

¹⁾ Правительственная гарантія въ первые годы доходила до 8%. На такихъ условіяхъ дѣйствуетъ общество „Нипонъ“ (линія Токио—Аомори).

²⁾ И со средней стоимостью версты въ 40 тыс. іенъ.

³⁾ Открытъ въ 1902 году.

Дальнѣйшія желѣзнодорожныя работы имѣють цѣлью устройство втораго сѣвознаго пути между обѣими столицами и сѣверомъ Хондо. Въ этихъ видахъ Нагойя соединяется съ Тоію и Нагано (на рѣкѣ Шинано) черезъ проходъ Сюджири, работы уже начаты; Фукушима соединяется черезъ Авиту съ Аомори (остался непостроеннымъ участокъ Фунагата — Ноширо). Для соединенія восточнаго и западнаго береговъ Хондо должны служить: проектированный путь Коріама—Ніицу, вдоль р. Аваногавы; дорога Осака—Кіото—Фукушіама—Майдзуру, готовая до г. Фукушіама; Химеджи—Икуне (уч. построенъ)—Тоіюка и Химеджи—Тоторри; Овайяма—Цуяма (уч. построенъ)—Мацуѣ. На Хоккайдо произведены изысканія съ цѣлью продолженія линіи: отъ Отару къ Хакодате и отъ Асахигава на с. Соя и Немуро (Абасири); небольшіе участки второй вѣтви построены. Эти послѣднія линіи дадутъ возможность непрерывнаго желѣзнодорожнаго сообщенія между крайнимъ югомъ, востокомъ и сѣверомъ этого острова, смежнаго съ Сахалиномъ.

Какъ можно видѣть, эти проекты пока не затрагиваютъ вопроса о поперечномъ сообщеніи между восточнымъ и западнымъ берегами Кіу-Сіу, нынѣ неудовлетворительнымъ, и острова Сикоку, гдѣ имѣются лишь отдѣльные подъѣздные пути къ портамъ. Между прочимъ, проектировалось соединеніе рельсовой сѣти Кіу-Сіу и Хондо желѣзнодорожнымъ мостомъ, перекинутымъ черезъ Симоносекскій проливъ, но осуществленіе проекта, технически не невозможное, остановилось передъ огромными затратами.

Густота сѣти имперіи и отдѣльныхъ острововъ и отношеніе ея къ населенію видны изъ слѣдующихъ цифръ:

	Всего вер.	На 100 кв. вер.	На 10.000 жит.
Въ 1899—1900 г.: Хондо	4.189	2,1	1,2
Кіу-Сіу	700	2,5	1,2
Хоккайдо	460	0,6	7,5
Сикоку	110	0,7	3,6
Всего	5.549	1,6	1,2
Въ 1889—90 г.	1.709	0,5	0,4

Устройство и провозоспособность дорогъ.

Японская желѣзнодорожная сѣть имѣетъ общую ширину колеи въ 3 англійскихъ фута 6 дюймовъ или 1,067 метра. На $5\frac{1}{2}$ т. верстѣ сѣти только 90 имѣють колею въ 2 фута 6 дюймовъ или 0,762 метра: это отдѣльные участки подъѣздныхъ путей, не вліяюціе на общую провозоспособность. Также не оказываетъ пока вліянія въ этомъ отношеніи проложеніе второй колеи (въ 1901 г. на 230 верстѣ) на отдѣльныхъ участкахъ между Кобе и Тоію и въ нѣсколькихъ мѣстахъ между

Токио и Аомори ¹⁾. Вопросъ объ устройствѣ второй колеи на главнѣйшихъ линіяхъ возбужденъ еще въ началѣ девятидесятыхъ годовъ, но, при своемъ разрѣшеніи, встрѣтилъ большія затрудненія. При постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, въ видахъ экономіи, полотно, отверстіе туннелей, ширина мостовъ—были строго рассчитаны на одну узкую колею. Это вызываетъ теперь необходимость устройства вторыхъ мостовъ, расширить же туннели часто невозможно, между тѣмъ, по характеру мѣстности, и тѣ и другіе весьма многочисленны. Японскіе желѣзнодорожные мосты отличаются малымъ размѣромъ пролетовъ, наибольшіе не выше 30 саж., что, при частыхъ наводненіяхъ, отражается неблагоприятно.

Выемки встрѣчаются значительныя, но насыпи не высоки и условіе, что полотно должно лежать выше уровня высокыхъ водъ, не всюду соблюдено; на примѣръ, участокъ Токаидо между Гифу и Огаки, за исключеніемъ четырехъ мостовъ, весь заливается внешними водами. Уклоны въ $\frac{1}{40}$ весьма часты, такъ же какъ и предѣльныя закругленія.

Верхнее строеніе состоитъ изъ щебеночнаго балласта и легкихъ рельсовъ,—30 килограммовъ въ метрѣ, при 107,9 м.м. высоты и ширины. Шпалы деревянные ²⁾. До послѣдняго времени рельсы главнымъ образомъ ввозились изъ Соединенныхъ Штатовъ и Англіи ³⁾, но теперь японцы рассчитываютъ на развитіе своего рельсопрокатнаго производства (новый заводъ въ бухтѣ Вакамацу).

Станціи въ 1900 году насчитывалось 1.001. Число ихъ за 10 лѣтъ возрасло въ 4 раза, а средній перегонъ уменьшился съ 7,1 до 5,5 вер. Въ большинствѣ станціи представляютъ лишь разѣзды простѣйшаго устройства, съ низкой платформой и простѣйшаго типа водокачкой. Только большія, какъ Токио, Осака, Кобе, оборудованы вполне на европейскій образецъ.

Подвижной составъ состоялъ изъ ⁴⁾:

	въ 1900 г.	въ 1899 г.
Локомотивовъ	1.175, или 0,21 на 1 версту;	0,11 на в.
Пассажир. вагоновъ	4.067, „ 0,73 „ 1 „	0,53 „
Товарныхъ „	15.841 „ 2,85 „ 1 „	1,63 „

Англія и Соединенные Штаты являются до сихъ поръ главными поставщиками локомотивовъ ⁵⁾ и металлическихъ частей подвижнаго состава. Японское паровозостроеніе и вагоностроеніе производится въ

¹⁾ Двухколейные участки въ общемъ составляли въ 1899 г. 7% всей сѣти. „Zeitung des Vereins der Deutsch. Eisenbahnerverwaltung“, 1899 г., № 90.

²⁾ Тоже, 1898 г., № 91.

³⁾ Табл. № 79.

⁴⁾ По свѣдѣніямъ за 1900 г., въ Россіи приходилось на 1 в.: паровозовъ—0,28, вагоновъ пассажир.—3,4, вагон. товарныхъ 6,8.

⁵⁾ Табл. № 81. Первый японскій паровозъ построенъ подъ наблюденіемъ англійскаго техника въ Кобе въ 1893 г., но затѣмъ до послѣдняго времени преимущественно лишь собирали локомотивы изъ заграничныхъ и японскихъ частей. „Transactions of the Asiatic Society of Japan“, т. XXII, стр. 177.

Осака и въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ Кобе и Шинбаши (Токио). Локомотивы топятся мѣстнымъ углемъ (изъ копей Карацу и Поронай). Пассажирскіе вагоны (3-го класса) вмѣщаютъ 40—50 чел., товарные вагоны рассчитаны на 25 чел., 5—6 лошадей или 500—600 пудовъ груза ¹⁾. Составъ поѣздовъ, въ виду большихъ уклоновъ, меньше европейскихъ,—примѣрно, 20—24 груженыхъ вагоновъ. Военскій поѣздъ такимъ образомъ можетъ поднять всего 2 роты, или полуэскадронъ кавалеріи, или 2 взвода артиллеріи.

Скорость движенія поѣздовъ отъ 20 до 36 верстъ въ часъ, въ среднемъ; для товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, весьма распространенныхъ и къ ходу которыхъ можно приравнять военское движеніе, принята скорость въ 26 в. въ часъ. Легкое верхнее строеніе, частые дожди, вѣтры, разливы и въ горахъ снѣгъ неблагоприятно вліяютъ на скорость; поѣзда, кромѣ Токаидо, нерѣдко опаздываютъ. Обыкновенно сентябрь—время наименѣе регулярнаго движенія.

Пропускная способность японскихъ желѣзныхъ дорогъ можетъ быть, при соответствующемъ количествѣ подвижнаго состава и станціонныхъ путей, доведена до 24 паръ въ сутки. На двухколейныхъ участкахъ Токио—Юкогама ходятъ 40 паръ, Токио—предм. Уено—Омия—24 пары. Пропускная способность главныхъ дорогъ 12—16 паръ поѣздовъ въ сутки.

Система отправленія поѣздовъ жезловая—безопасная, но медленная; персоналъ служащихъ не великъ, но достаточно расторопнень.

Къ сдѣланному очерку остается прибавить, что въ настоящее время 4209 верстъ желѣзныхъ дорогъ или 77,6% сѣти *принадлежатъ частнымъ обществамъ* и только 22,4% правительству. Число частныхъ обществъ болѣе 40, что даетъ среднее протяженіе сѣти на одно общество равнымъ 100 верстамъ.

Въ дѣйствительности, только 8 изъ числа частныхъ обществъ владѣютъ сѣтью свыше 100 вер. и изъ нихъ—одно (Нипонъ) 1.286 верстами. На остальные общества приходится въ среднемъ около 30 верстъ желѣзной дороги.

Большое число мелкихъ обществъ вызываетъ непроизводительные расходы на содержаніе отдѣльныхъ администрацій и хозяйствъ, затрудняетъ согласеніе по упорядоченію движенія и передачѣ грузовъ, наконецъ, не гарантируетъ точнаго исполненія требованій правительства въ военное время. Общества эти главнымъ образомъ возникли по примѣру Англии, вліяніе которой было весьма сильно при сооруженіи японской желѣзнодорожной сѣти, и по недовѣрію къ веденію желѣзнодорожнаго хозяйства чиновниками, и поддерживается парламентскимъ режимомъ. Въ настоящее время, когда доходъ съ дорогъ ежегодно увеличивается, поднялся вопросъ о выкупѣ частныхъ линій въ казну, какъ о мѣропріятіи выгодномъ въ военномъ и финансовомъ отношеніяхъ. Дѣйствительно, возрастаніе чистаго дохода желѣзныхъ дорогъ весьма значительно, какъ это видно изъ нижеслѣдующихъ цифръ:

¹⁾ Журналъ „Die Reform“, стр. 2424.

	Чистый доходъ въ 000 іенъ.	%
1890—1889 г.	3.629	100
1895—1894 „	7.906	—
1896—1895 „	11.123	—
1897—1896 „	11.766	324
1898—1897 „	14.818	—
1899—1898 „	14.582	—
1900—1899 „	19.661	542

Что составляет на одну версту чистого дохода—3.542 іены, вмѣсто 2.124, выработывавшихся въ 1889 году,—слѣдствіе усиленія пассажирскаго и грузоваго движенія. Изъ общей суммы чистого дохода съ желѣзныхъ дорогъ на долю правительства приходилось всего около трети (7,1 мил. іенъ); между тѣмъ бюджетъ министерства путей сообщенія составлялъ 36 мил. іенъ. Очевидно, что обращеніе остальныхъ $\frac{2}{3}$ доходовъ въ государственную казну, даже при необходимости совершенія для этого займа, явится операціей, выгодной для имперскихъ финансовъ.

Свѣдѣнія о главныхъ рельсовыхъ путяхъ отдѣльныхъ острововъ.

Желѣзныя дороги Хондо, находящіяся въ эксплуатаціи, состоятъ изъ одной основной линіи—Симоносеки—Осава—Киото—Нара—Нагойя—Токио—Фукушима—Тайра—Аомори, протяженіемъ около 1.500 верстъ, соединяющей столицы, главные пункты восточнаго побережья, крайній сѣверъ и крайній югъ острова, и подходящихъ къ ней съ запада поперечныхъ: Нингата—Наоцу—Тавасаки—Токио, Нанао—Цуруга—Нагахана—Нагойя—Осава, кромѣ мелкихъ вѣтвей.

Линія Симоносеки—Токио—Аомори, проходя по наиболѣе населенной, промышленной части Хондо, связывая обѣ столицы, Осаку, Иокогаму, Кобе, Нагойю, по экономическому и военному значенію важнѣйшая въ Японіи. Въ частности, слѣдуя на $\frac{3}{4}$ своего протяженія вдоль берега, она имѣетъ непосредственное значеніе для обороны послѣдняго. Дорога можетъ быть раздѣлена на 3 участка: 1) соединяющій обѣ столицы и Кобе, 2) отъ Токио на сѣверъ, 3) идущій вдоль берега Внутренняго моря¹⁾.

Участокъ Токио—Нагойя—Осава—Кобе, по значенію района, который обслуживаетъ, является важнѣйшимъ. Въ то же время онъ наиболѣе открытъ ударамъ противника, такъ какъ, за исключеніемъ участка Камеяма—Осава, проходитъ у самаго берега и можетъ быть

¹⁾ Сообразно значенію этихъ участковъ производилась и ихъ постройка. Первый построенъ и эксплуатируетъ само правительство, второй участокъ, существующій 12 лѣтъ, принадлежитъ частному обществу Нилонъ, 3-й—недавно законченный—обществу Саміо.

сравнительно легко разрушенъ предприимчивымъ противникомъ. Такой порчѣ способствуютъ многочисленные мосты и туннели. 1020 металлическихъ фермъ, употребленныхъ на постройку мостовъ, составляютъ 17 в. 300 саж., общая же длина 38 туннелей составляетъ 10 верстъ ¹⁾,
Ниже перечислены главнѣйшія ея сооруженія:

Версты отъ Токио.	Названіе сооруженія.	Размѣры въ футахъ.
14	Мостъ на р. Рокуго	1650
60	„ „ „ Банію	1368
90	2 туннеля черезъ горы Хаконе. . .	1893 и 1042
150	Мостъ на Фуживавѣ	1874
188	2 туннеля близъ Ицогамы	2856 и 3167
207	Мостъ черезъ Ойгаву	3339
210	Туннель Маинохара	3273
246	Мостъ черезъ р. Тенріу	3967
264	„ „ устье лагуны Хамана.	1578 ²⁾)
375	„ „ р. Кизо	1874
480	Туннель Осакаяма	3181

На участкѣ Осака—Кобе—3 туннеля подъ рѣками: Суміюши—165 Ашія—200, Ишія—365 ф. длиною ³⁾).

Болѣе всего сооруженій на участкѣ Тойохаши—Нумадзу, гдѣ къ тому же дорога проходитъ всего ближе въ океану; участокъ этотъ поэтому наиболѣе доступенъ для порчи. Второе мѣсто въ этомъ отношеніи занимаетъ участокъ Кодзу—Офуна, гдѣ имѣется только одно большое сооруженіе; затѣмъ Тойохаши—Нагойя, гдѣ хотя и имѣются мосты и туннели, но не такихъ большихъ размѣровъ, и при томъ дорога проходитъ въ глубинѣ залива. Отъ Нагойя, собственно Токаидо, удаляется вглубь материка, а параллельная вѣтвь Іокваичи—Нара—Осака въ средней части прикрыта со стороны океана горами полуострова Ямато ⁴⁾). ²⁾/₃ линіи—имѣютъ 2-ю колею. Среднее разстояніе между станціями 7 вер.; на однопольной линіи Квансай—5,7 в. Дорога оборудована подвижнымъ составомъ лучше всѣхъ прочихъ и имѣетъ обширные паркы въ Токио и Кобе. Средняя скорость пассажирскаго движенія составляетъ 34 версты въ часъ; максимальная, допускаемая ея полотномъ—60 верстъ. Пропускная способность можетъ быть доведена до 24 паръ поѣздовъ, но въ среднемъ не превышала—16; на двухколейной же вѣтви Токио—Іокогама ходятъ 40 паръ въ сутки.

Линія Саніо слѣдуетъ берегомъ Внутренняго моря, длина ея 507 верстъ, въ томъ числѣ первыя 60 верстъ проходятъ непосредственно

¹⁾ Не считая мостовъ и туннелей на вѣтвяхъ; на вѣтви Офуна-Іокосуко находится 8 туннелей, всего до ¹/₃ верстъ длины, при общемъ протяженіи вѣтви въ 15 верстъ. См. „Transactions of the Asiatic society of Japan“, т. XXII, стр. 162.

²⁾ Всѣхъ же дамбъ и мостовъ въ этомъ мѣстѣ до 4-хъ верстъ.

³⁾ Упомянуты въ т. XXII „Transactions of the Asiatic society“ и „Die Reform“, жел. дор. жур., стр. 1373 за 1901—1900 г.

⁴⁾ Участокъ Нагойя—Нара—Кобе принадлежитъ компаніи Квансай.

у воды, а затѣмъ на остальномъ протяженіи, исключая участка Хирошима—Токуяма, она касается моря лишь въ заливахъ. Линія эта встрѣчаетъ значительную конкуренцію въ сильно развитомъ каботажѣ и поэтому имѣетъ скорѣе военное значеніе, для обороны Западнаго Хондо и Кіу-Сіу, чѣмъ коммерческое. Отъ ударовъ флота противника она почти безопасна, хотя порча ея, какъ единственной сквозной желѣзнодорожной линіи Западнаго Хондо, и можетъ имѣть значеніе. Туннелей на линіи немного, общее ихъ протяженіе на участкѣ равняется тремъ верстамъ; мосты же хотя многочисленны, но не велики; на участкѣ Кубе—Хирошима ихъ насчитывалось 66 (кромѣ трубъ)¹⁾; наибольшіе мосты—у Химеджи и Овайямы, а туннель у станціи Касаока.

Линія Токио—Аомори (о-ва Нипонъ) въ настоящее время представляетъ магистраль Токио—Омія (двухколейный участокъ)—Уцуномія—Фукушима—Ивануме—Аомори, въ 730 в. длиной, и параллельную вѣтвь Токио—Мито—Тайра—Ивануме. Послѣдняя вѣтвь, начиная отъ Мито, идетъ вдоль берега моря по весьма пересѣченной мѣстности, туннели здѣсь многочисленны. Мосты, кромѣ перекинутыхъ черезъ Накагаву и Тонегаву, не велики. Магистраль до Уцуномія (75 верстъ) проходитъ по ровной мѣстности и пересѣкаетъ Тоне у Курогаши и Кога, по 2 мостамъ въ 600 и 900 фут.; на всемъ же протяженіи до Ширакавы (160 вер.), гдѣ дорога вступаетъ въ долину Абукумагавы, имѣется 11 большихъ мостовъ. Далѣе линія на протяженіи 170 верстъ до Ивануме проходитъ по долинѣ Абукумагавы, черезъ которую въ 12 в. отъ моря перекинуть мостъ. Пройдя затѣмъ въ разстояніи 5—10 верстъ отъ берега Сендайскаго залива (отмѣтимъ здѣсь 2 моста черезъ Наторигаву и вѣтвь въ 12 вер. къ порту Шюгама), дорога вновь втягивается въ горы и слѣдуетъ большею частью по долинѣ Китакамигавы до Соннобе, гдѣ вновь приближается къ морю. Этотъ послѣдній участокъ, около 110 вер. длиной, единственный дѣйствительно доступный для разрушенія съ моря, и порча котораго (до сооруженія линіи Фукушима—Акита) можетъ совершенно пріостановить подвозъ войскъ къ порту Аомори съ наступательными или оборонительными цѣлями.

Въ виду этого строится и наполовину уже закончена линія Фукушима—Акита—Аомори, которая, кромѣ того, установитъ жел.-дор. сообщеніе съ сѣв.-западною частью побережья Японскаго моря.

Въ общей сложности рельсовые пути этого района, принадлежащіе обществу Нипонъ, имѣютъ среднее протяженіе перегона—6,6 вер., среднюю скорость пассажирскаго движенія—27 вер. въ часъ и обыкновенную пропускную способность около 12 паръ поѣздовъ²⁾.

Линія Токио—Омія—Такасаки—Кариузава—Наоёцу—Нигата пересѣкаетъ Средній Хондо въ самой широкой его части и представляетъ кратчайшій путь отъ столицы къ побережью Японскаго моря; въ виду

¹⁾ См. табл. № 92.

²⁾ Табл. № 92 и „Zeit. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“, 1899 г., № 90.

этого она имѣетъ серьезное значеніе, хотя побережье на участіѣ Наоэцу—Ніигата и мало удобно для посадки и высадки войскъ. На первыхъ 105-ти верстахъ (принадлежащихъ обществу Нипонъ) путь проходитъ по равнинѣ Кванто, причемъ участокъ отъ Токио до Омія, общій съ линіей Токио—Аомори, двухколейный. Кромѣ нѣсколькихъ мостовъ среднихъ размѣровъ черезъ притоки Тонегавы, другихъ сооруженій на перегонахъ нѣтъ. Участокъ Такасаки—Наоэцу, 175 вер. длиной, переваливаетъ проходомъ Усуи въ долину Чикумагавы, которой слѣдуетъ до Нагано, съвернѣе котораго, перейдя Шинано, выходитъ къ Японскому морю. Участокъ этотъ представляетъ значительныя техническія трудности, особенно между станціями Каріузава и Ювагава, гдѣ уклонъ достигаетъ $\frac{1}{6}$. Во избѣжаніе значительныхъ обходовъ, на этомъ участкѣ на протяженіи 8 вер. примѣнили зубчатую дорогу системы Абта¹⁾. Всѣхъ туннелей между этими станціями—26, а мостовъ въ общей сложности $1\frac{1}{2}$ версты.

Участокъ Наоэцу—Ніигата (127 в.), принадлежащій обществу Хокуэцу, въ средней части удаляется отъ моря и доступенъ для разрушенія лишь на $\frac{1}{6}$ своего протяженія (берегъ, впрочемъ, здѣсь мало удобенъ даже для шлюпочныхъ десантовъ).

Средняя скорость движенія пассажирскихъ поѣздовъ на участкѣ Токио—Такасаки—38 в. въ часъ, на участкѣ Такасаки—Наоэцу 20 в. въ часъ; причемъ 8 в. перевала Усуи проходятся въ 1 ч. 15 мин. Такимъ образомъ, пропускная способность дороги значительно понижается и не должна превосходить 8 паръ сквозныхъ поѣздовъ уменьшеннаго состава ($\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{3}$ обыкновеннаго японскаго воинскаго)²⁾. Кромѣ того, въ зимнее время правильности движенія мѣшаютъ частые заносы³⁾.

Вслѣдствіе этого японцы приступили къ сооруженію обходной линіи Токио—Сасаго—Сюджири—Мацумото, которая будетъ окончена въ 1905 году.

Линія Майбара—Цуруга—Каназава—Нанао—Тойяма (230 в.), отходя отъ Токаидо по восточному берегу оз. Бива, имѣетъ весьма важное значеніе для обороны залива Вакаса (особенно пока не будетъ построена вѣтвь на Майдзуру), полуострова Нанао и залива Тойяма. Противникъ, высадившійся на берегахъ залива Вакаса, не преминетъ ею воспользоваться, какъ коммуникаціонной линіей, пока база не будетъ перенесена на восточное побережье Хондо.

Коммерческое значеніе линіи обуславливается возможностью направлять грузы изъ Цуруга къ Кубе. Близъ ст. Янагама находится длиннѣйшій туннель Японіи, длиной въ 4435 фут. ($1\frac{1}{4}$ вер.); средній

¹⁾ Между рельсами укладывается зубчатая полоса, за которую задѣваетъ зубчатое колесо внизу паровоза. Паровозъ прицѣпленъ сзади. Число вагоновъ въ поѣздѣ—6.

²⁾ Т. е., въ сутки 48 вагоновъ вмѣсто 16); очевидно, что при этомъ выгоднѣе направлять части пѣхоты черезъ перевалъ походнымъ порядкомъ.

³⁾ Цигир. „Die Revoim“, 1901 г., стр. 1376.

перегонъ около 5-ти верстъ. На сѣв.-востокъ отъ г. Цуруга дорога большею частью доступна для разрушенія, но не имѣетъ серьезныхъ сооруженій и значеніе ея здѣсь сравнительно второстепенное.

Вмѣстѣ съ участками Токаидо: 1) Майбару—Гифу—Нагойя—80 вер., и 2) Майбару—Киото—Осака—115 вер., названная дорога образуетъ непрерывный рельсовый путь, соединяющій берега заливовъ Вакаса, Овари и Осака.

Важнѣйшіе желѣзнодорожные узлы Хондо: Токио, Нагойя и Осака—на побережьи, Такасаки и Киото—внутри острова.

Желѣзные дороги Кіу-Сіу. Желѣзнодорожная сѣть Кіу-Сіу состоитъ изъ: 1) главной линіи Моджи—Кокура—Тозу—Кумамото—Яцуширо, съ вѣтвью къ порту Мисуми—225 верстъ длиной, и ея продолженія на Кагосиму¹⁾, 2) вѣтви Фукуока—Тозу—Арита—Нагасаки, длиной 165 вер. (съ вѣтками къ Имари и къ Сасебо), и 3) линіи отъ Кокура, вдоль берега залива Накацу. Вся середина острова и восточная его часть не имѣютъ желѣзныхъ дорогъ. Постройка главной линіи Кіу-Сіу была начата при участіи германцевъ, причемъ преслѣдовались главнымъ образомъ экономическія цѣли, разработка и вывозъ каменнаго угля, для чего въ сѣверо-западномъ углу острова построено было затѣмъ еще нѣсколько подъѣздныхъ путей. (Портъ Моджи обязанъ своимъ развитіемъ именно этой желѣзной дорогѣ). Хотя дорога большею частью идетъ вдоль морскаго берега и имѣетъ много мостовъ, участковъ доступныхъ непріятельскому флоту немного, вслѣдствіе мелководности Симабара, Нада, скалистои береговъ пол. Хизенъ и укрѣпленій Сасебо-Моджи и Сайги. Болѣе удобные для разрушенія мѣста на участкѣ Хакузаки—Фукуока. Для обороны Нагасаки и южной оконечности острова недавно завершившееся продолженіе главной линіи имѣетъ весьма важное значеніе, такъ какъ иначе подать помощь этимъ удаленнымъ частямъ было затруднительно. Дальнѣйшимъ дополненіемъ желѣзнодорожной сѣти Кіу-Сіу, въ видахъ обороны острова, вѣроятно, будетъ линія, соединяющая Кумамото, какъ центральный пунктъ западнаго побережья, съ Внутреннимъ моремъ и военнымъ портомъ Сайги.

Желѣзные дороги Хоккаидо²⁾. Желѣзные дороги Хоккаидо въ настоящее время большею частью принадлежатъ горнопромышленнымъ обществамъ. Линія Отару—Муроранъ—Ивамизава служитъ для вывоза каменнаго угля. Въ военномъ отношеніи она содѣйствуетъ оборонѣ войсками, расположенными у Саппоро (административный и военный центръ края), важнѣйшихъ и наиболѣе доступныхъ частей побережья острова. Линія Куширо служитъ лишь для вывоза сѣры. Участокъ Ивамизава-Шибепу и его южная вѣтвь являются началомъ правительственной сѣти, которая имѣетъ въ виду прорѣзывать весь островъ, содѣйствовать колонизаціи и развитію горной промышленности края.

¹⁾ „Die Reform“, тамъ же, стр. 1980.

²⁾ „Transactions of the Asiatic Society“, 1894 г., стр. 231.

Существующія линіи имѣютъ много тоннелей и мостовъ, изъ которыхъ нѣкоторые деревянные; но доступны для разрушенія съ моря лишь участки Отару—Зенибако (около 15 в.) и Томакомай—Муроранъ (60 вер.). Подвижной составъ американскаго типа, нѣсколько отличный отъ прочаго японскаго. Движеніе по линіямъ главнымъ образомъ товарное, средніе перегоны сравнительно большіе (7, 4 в.) и средняя скорость—около 25 вер. въ часъ. Ивамизава является важнѣйшимъ желѣзнодорожнымъ узломъ Хоккаидо.

Телеграфная сѣть. Японія имѣла за послѣдніе годы слѣдующее протяженіе телеграфныхъ линій:

	Верстѣ:	
	Всего	На 10 кв. вер.
1895 г.	12,8 т.	3,9
1896 „	15,6 „	4,7
1897 „	17,0 „	5,1
1898 „	17,5 „	5,2
1899 „	18,8 „	5,6

Что свидѣтельствуетъ о постоянномъ развитіи телеграфной сѣти. Кромѣ того, Японіи принадлежало 2.800 верстѣ телеграфныхъ кабелей ¹⁾.

¹⁾ „Resumé Statistique“, 1901 и 1897 г.г., стр. 53.

ГЛАВА XX.

МОРСКОЕ СУДОХОДСТВО.

Общій ходъ развитія японскаго морскаго судоходства.

Островное положеніе Японской имперіи само собой указываетъ на первенствующее значеніе, которое имѣетъ для нея развитіе ея морскихъ перевозочныхъ средствъ. Японія безъ военнаго и торговаго флота оставалась изолированной не только отъ міровыхъ событій, но и отъ политической жизни береговъ Тихаго океана. Японія—съ сильнымъ военнымъ флотомъ¹⁾ и постоянно растущимъ судоходствомъ является новымъ важнымъ факторомъ не только въ политической и экономической жизни Дальняго Востока, но оказываетъ уже извѣстное вліяніе и на міровую политику.

Исслѣдованіе географическаго положенія Японіи, морей, омывающихъ ея берега, и чрезвычайно развитой береговой линіи приводитъ къ заключенію, что Японская имперія находилась и находится въ отношеніи развитія мореходства въ особо благоприятныхъ условіяхъ. Казалось бы, въ виду этого, что ничто не могло препятствовать постоянному и непрерывному росту японскаго судоходства; тѣмъ болѣе, что и самымъ возникновеніемъ своимъ государство микадо было обязано морскому набѣгу, предпринятому племенемъ ямато съ береговъ Кіу-Сіу въ южную часть Хондо.

Дѣйствительно, еще въ древнѣйшія времена японцы обладали судами, на которыхъ, хотя и съ крайнею опасностью, но выходили въ открытое море, достигая береговъ Кореи въ качествѣ торговцевъ или пиратовъ. За 100 лѣтъ до Р. Хр. былъ предпринятъ въ эту страну первый морской походъ и такіе походы повторялись нѣсколько разъ съ успѣхомъ до конца XVI вѣка включительно²⁾. Затѣмъ, уже въ первые вѣка христіанской эры японскія суда начали плавать къ берегамъ Китая, установивъ съ послѣднимъ торговыя сношенія, временами довольно оживленныя, когда тому не мѣшали внутреннія смуты. Въ гаваняхъ Осака и Кобе, центрахъ этой торговли, собиралось по нѣскольку сотъ судовъ.

¹⁾ О военномъ флотѣ см. ниже „Вооруженныя силы“, гл. XXII, стр. 283.

²⁾ См. гл. I.

Китайцы оказали значительное влияние на усовершенствование японского судоходства ¹⁾.

Въ XVI вѣѣ японцы познакомились и съ европейскими (португальскими и испанскими) мореходами, а въ началѣ XVII в. англичанинъ Адамсъ ²⁾ построилъ для сiюгуна Іейясу первыя два судна по европейскому образцу. Въ 1610 г. эти суда, первыя изъ японскихъ, переплыли Тихій океанъ, направляясь къ берегамъ Мексики, а черезъ 3 года японское двухмачтовое судно, 100 фут. длины, съ 200 чел. экипажа, обогнувъ Америку, достигло береговъ Испаніи. Общее же число судовъ заграничнаго плаванія (т. е. ходившихъ въ Китай и Корею) въ это время доходило до 200. Изъ нихъ нѣкоторыя поднимали до 300—400 чел.

На этомъ однако и приостановились на долгое время успѣхи японскаго судоходства. Сiюгуны Токугава, воздвигнувъ гоненіе на христіанъ и европейцевъ, въ теченіе слѣдующихъ 2-хъ столѣтій рядомъ ограничительныхъ мѣръ совершенно отняли возможность свободныхъ морскихъ сношеній съ иностранцами ³⁾. Японское морское судоходство было низведено на степень мелкаго каботажнаго, существовавшаго главнымъ образомъ доставкой въ Осаку и въ Еддо риса, которымъ уплачивались подати.

Постройка новыхъ судовъ свыше 50 тоннъ была запрещена, а старыя секвестрованы. Плаваніе за границу было воспрещено подъ страхомъ смертной казни. Такъ продолжалось до половины XIX столѣтія, когда насильственное появленіе у береговъ Японіи американской эскадры, а затѣмъ и судовъ другихъ иностранныхъ державъ, убѣдило японское правительство въ необходимости завести свой флотъ, хотя бы въ видахъ лучшей обороны береговъ. Самъ сiюгунъ и многіе дайміосы приступили къ постройкѣ судовъ. Интересенъ фактъ, что первыми учителями японцевъ въ искусствѣ европейскаго судостроенія, правда случайными, явились русскіе моряки: ⁴⁾ команда потерпѣвшаго крушеніе въ 1854 г. фрегата „Діана“, построившая, для возвращенія въ отечество, при помощи японцевъ, въ бухтѣ Симода, двѣ парусныя шкуны. Но уже въ 1855 г. въ Нагасаки основано было, подъ руководствомъ голландцевъ, первое морское училище, а въ 1857 г. другое—въ Токио, въ числѣ учениковъ которыхъ были сыновья многихъ феодаловъ. Затѣмъ въ 1863—1865 г.г. состоялось основаніе голландскими и французскими инженерами казенныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ въ Нагасаки, Кубе и Йокосуко и верфи въ Йокогамаѣ. Первыя построенныя суда, небольшіе пароходы, годились лишь для каботажа. Поэтому правительство, въ видахъ скорѣйшаго развитія флота, поощряло

¹⁾ Въ средніе вѣка китайско-монгольское государство владѣло значительными морскими средствами. Въ 1281 г. Кублай-ханъ собралъ для похода въ Японію 3.500—4.000 судовъ, поднимавшихъ 100.000 чел. (по Fraissinet, „Le Japon“, ч. I). Морскія суда того времени имѣли до 250 тоннъ водоизмѣщенія и представляли подобіе галерей.

²⁾ См. стр. 13.

³⁾ См. глава I.

⁴⁾ Goto, „Japanische Seeschiffart“, стр. 15.

покупку иностранных судовъ и само построило въ Голландіи 4 первыхъ паровыхъ судна ¹⁾. (Кромѣ того два парохода были подарены Японіи—одинъ голландцами, другой Англією). Въ 1867 г. въ Японіи считалось уже 138 паровыхъ и парусныхъ судовъ европейскаго образца, $\frac{1}{3}$ которыхъ составляла собственность сіюгуна, а $\frac{2}{3}$ принадлежали разнымъ дайміосамъ.

Развитіе торговаго судоходства со временъ реставраціи.

Несмотря на послѣдовавшее въ 1862 г. разрѣшеніе японскимъ подданнымъ выѣзжать въ иностранныя государства, частныя лица все еще неохотно брались за судостроеніе и торговое мореходство. Государственный строй, существовавшій слишкомъ 200 лѣтъ, далъ земледѣлію совершенно исключительное, преобладающее значеніе среди занятій населенія и вселилъ предубѣжденіе въ тѣмъ профессіямъ, которыя носили коммерческой характеръ.

Послѣ революціи 1876 г., лишившись въ ленныхъ владѣтеляхъ единственныхъ лицъ, поддерживавшихъ частное судоходство, новое правительство вынуждено было само прибѣгнуть къ ряду поощрительныхъ и покровительственныхъ мѣръ для его развитія.

Въ ряду такихъ мѣръ важнѣйшей являлось образованіе субсидируемыхъ правительствомъ *пароходныхъ компаній*. Первой изъ нихъ, вскорѣ прекратившей свое существованіе, правительство передало пароходы, принадлежавшіе ранѣе дайміосамъ. Болѣе другихъ энергично и умѣло пошло на встрѣчу правительству въ этомъ дѣлѣ мореходное предпріятіе „Мицубиши“, въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ бывшее почти монопольнымъ.

Политическія событія 1870—1890 г.г. не мало послужили дѣлу развитія японскаго судоходства. Необходимость перевозки войскъ въ 1874—1875 г.г. на Формозу, въ 1877 г. для усмиренія Сацумскаго возстанія, наконецъ, въ Корею и Китай въ 1894—1895 г.г., заставляла правительство или приобретать суда за свой счетъ, передавая ихъ, по минованіи надобности, частнымъ компаніямъ, или выдавать тѣмъ же компаніямъ на обзаведеніе новыми судами усиленныя субсидіи. Такимъ образомъ компанія „Мицубиши“ приобрѣла 23 парохода, а „Нипонъ-Юсень-Кайша“—10 большихъ транспортовъ.

Слѣдующей мѣрой правительства являлась выдача поощрительныхъ *пособій*, практиковавшаяся и ранѣе въ отдѣльныхъ случаяхъ, но расши-

¹⁾ 3 корвета въ 12 оруд. и 1 фрег. въ 26 оруд. Что касается покупки судовъ, то въ одномъ только 1866 г., правительство сіюгуна истратило съ этой цѣлью почти 600 тыс. руб., а ленные владѣтели до 1 200 тыс. руб., причемъ приобретено было 16 пароходовъ и 6 парусныхъ судовъ. Между прочимъ правительство купило въ Америкѣ нѣсколько броненосцевъ, оказавшихся излишними послѣ междоусобной войны. Обручевъ. Воен.-Стат. Сб., вып. III, стр. 261.

ренная и оформленная законами 1894—1895 г.г. Пособія существуютъ двухъ родовъ: 1) по числу миль плаванія, для поощренія судоходства; 2) по числу тоннъ, для поощренія отечественнаго судостроенія. Пособія выдаются лишь судамъ, удовлетворяющимъ новѣйшимъ требованіямъ техники ¹⁾.

Современный паровой торговый флотъ.

Нижеслѣдующія цифры ²⁾ свидѣтельствуютъ *объ увеличеніи японскаго торговаго флота* за послѣднее 30-лѣтіе.

	Число пароходо- довъ.	000 тоннъ.
1871 годъ	70	21
1880 "	210	41
1890 "	334	142
1894 "	416	264
1899 "	753	498
1900 "	833	517
1901 "	969	577

Откуда видно, что *число судовъ* за это время увеличилось въ 14 разъ, водоизмѣщеніе ихъ—почти въ 28 разъ. Самое крупное увеличеніе произошло въ 1870-хъ годахъ, а затѣмъ въ 1890-хъ годахъ. Въ послѣднее десятилѣтіе особенно возрасли самыя размѣры судовъ. Такъ въ 1893 г. Японія, по числу и суммѣ водоизмѣщенія паровыхъ судовъ (свыше 100 тоннъ), уступала всѣмъ великимъ державамъ, Соединеннымъ Штатамъ и многимъ второстепеннымъ, въ 1899 г. уже превосходила Россію, Италію, Австрію и всѣ второстепенныя державы. Въ частности, *въ отношеніи величины судовъ* (по даннымъ 1900 г.), изъ 833 зарегистрированныхъ пароходовъ 19% имѣло водоизмѣщеніе свыше 1.000 тоннъ, около 7% отъ 500—1.000, 34% отъ 100—500 и 40% ниже 100 тоннъ. Болѣе всего за послѣдніе годы прибавилось судовъ размѣрами ниже 100 и выше 1.000 тоннъ, что свидѣтельствуетъ о томъ, что японцы съ одной стороны развиваютъ каботажное пароходство, а

¹⁾ Первое пособіе выдается пароходамъ въ 1.000 тоннъ, примѣрно, по расчету 0,25 іенъ съ тонны за 1.000 миль плаванія, со скоростью 10 узловъ. Второе пособіе рассчитывается для судовъ отъ 100—1.000 тоннъ по 12 іенъ за тонну, свыше 1.000 тоннъ—по 20 іенъ; за построенную въ Японіи же машину добавляется еще по 5 іенъ и т. д. Суда должны быть металлическія и извѣстныхъ сроковъ. Св. Морск. Вѣд.

²⁾ Табл. № 97. Goto „Japanische Seeschiffart“, стр. 81, и официальный ежегодникъ „List of merchant vessels of Japan“, за 1901 г. и предыд. Кромѣ помѣщенныхъ здѣсь зарегистрированныхъ судовъ (региструются, т. е. заносятся въ списки и снабжаются документами, суда свыше 20 тоннъ), имѣется еще нѣкоторое число незарегистрированныхъ случайно. Общее водоизмѣщеніе ихъ не превышаетъ 2—3% водоизмѣщенія зарегистрированныхъ судовъ.

съ другой стремятся ввести у себя типъ крупныхъ океанскихъ пароходовъ ¹⁾.

По скорости хода японскія торговля суда однако въ общемъ уступаютъ флоту прочихъ державъ. Въ 1899 г. въ спискахъ его состояло только 3 парохода со скоростью хода 17 узловъ и 4 со скоростью отъ 15—16 узловъ ²⁾.

Въ этомъ отношеніи Японія занимаетъ одно изъ послѣднихъ мѣстъ среди прочихъ державъ, такъ какъ, не говоря объ Англіи, которая имѣетъ 235 судовъ такой скорости, во Франціи ихъ было 34, въ Германіи 28, въ С. Америк. Соединенныхъ Штатахъ 25. Россія, при 6 судахъ со скоростью болѣе 15 узловъ, имѣетъ 3 парохода, ходящихъ болѣе 19 и 1 болѣе 20 узловъ, т. е. обладаетъ извѣстнымъ преимуществомъ въ быстроходности.

По материалу суда японскаго пароваго флота распредѣляются слѣдующимъ образомъ ³⁾:

Корпусъ стальной	14,6%	всего числа пароходовъ.
„ изъ стали и желѣза	0,7%	
„ желѣзный	16,3%	
„ изъ дерева и желѣза	1,9%	} 68,4%.
„ деревянный	66,5%	

Къ числу стальныхъ принадлежатъ самые большіе пароходы, на нихъ приходится 51% водоизмѣненія всего пароваго флота, т. е. въ среднемъ 2.275 тоннъ на судно; желѣзные пароходы—преимущественно средней величины, по 1.340 тоннъ; деревянные-мелкіе, въ среднемъ по 140 тоннъ. Большинство японскихъ паровыхъ судовъ (56% по числу и 45,6% по водоизмѣненію), какъ и слѣдовало ожидать, спущены на воду не далѣе 10 лѣтъ тому назадъ, плавающихъ же болѣе 25 лѣтъ всего около 10%.

Вышеприведенныя свѣдѣнія свидѣтельствуютъ о значительныхъ успѣхахъ японскаго торговаго пароваго флота, какъ въ числѣ, такъ и въ качествѣ судовъ. Въ настоящее время японцы стремятся использовать тотъ просторъ, который даетъ развитію морскихъ сообщеній

¹⁾ Табл. № 98. По числу большихъ пароходовъ (свыше 5.000 тоннъ) Японія занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ, какъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ Англ. Ллойда за 1899 г.

Англія	78
Франція	19
Японія	14
Сѣв. Америк. Штаты	13
Россія	8
Испанія	7
Бельгія	4
Нидерланды	2

²⁾ „List of merchant vessels of Japan“ и „Die Reform“, 6 Heft., 1900—1901 г.

³⁾ Свѣдѣнія за 1899 г. Въ Россіи въ 1898 г. было 262 стальныхъ парохода въ 289½ тыс. тоннъ, 173 желѣзныхъ въ 99 тыс. тоннъ и 14 деревянныхъ въ 3.000 тоннъ.

огромная площадь Тихаго океана, и открываютъ все новыя пароходныя линіи. При этомъ, какъ и всюду ¹⁾, большую роль играетъ *содѣйствіе со стороны правительства.*

Общая сумма *субсидій*, ассигнуемыхъ правительствомъ, равняется 6—7 мил. іенъ или 8,4 мил. рублей. Часть этой субсидіи, 5,2 мил. іенъ, падаетъ на долю Нипонъ-Юсенъ-Кайша (общества „Японскаго почтоваго пароходства“). Это общество по своему основному капиталу (22 мил. іенъ) занимаетъ пятое мѣсто въ свѣтѣ, по общей суммѣ водоизмѣщенія—седьмое ²⁾. Число судовъ общества 67, общее водоизм. 204 тыс. тоннъ, по свѣдѣніямъ 1899 г. За послѣдующіе три года число должно было увеличиться на 9 пароходовъ, водоизмѣщеніемъ въ 50—55 тыс. тоннъ. Общество работаетъ на шести заграничныхъ линіяхъ (Китай, Индія, Америка, Австралія и Европа, Владивостокъ) и двухъ внутреннихъ.

Изъ числа его пароходовъ—47 совершали правильные рейсы по названнымъ линіямъ, именно: 18—на океанскихъ, 14—въ Японскомъ и Желтомъ моряхъ, и 15—на внутреннихъ. Два парохода представляютъ специально устроенные транспорты, заказанные японскимъ Краснымъ Крестомъ въ Англию и переданные въ 1898 г. обществу на льготныхъ условіяхъ съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ войны оно вернуло ихъ Красному Кресту вполне оборудованными, въ семидневный срокъ ³⁾.

Слѣдующее по значенію общество—Тойо-Кайсенъ-Кайша (Восточное пароходное общество), недавно основано, получаетъ около милліона іенъ субсидіи и содержитъ 3 лучшихъ по типу и быстроходнѣйшихъ изъ японскихъ пароходовъ на линіи Гонъ-Конгъ—Санъ-Франциско. Общество Осака-Шозенъ-Квайша имѣетъ 67 пароходовъ съ водоизмѣщеніемъ 52 тыс. тоннъ и занимается преимущественно торгово-пассажирскимъ пароходствомъ по внутреннимъ линіямъ и въ Желтомъ морѣ; оно получаетъ 350 тыс. іенъ субсидіи. Остальныя линіи незначительны.

Въ 1901 г. были объявлены правила о новой судоходной субсидіи для поощренія компаніи пароходовъ, которая совершаетъ правильные рейсы въ Японскомъ морѣ (также въ Бомбей и Австралію). Въ мартѣ 1902 года, благодаря этой субсидіи, хотя и незначительной, открылось прямое пароходное сообщеніе Цуруга—Владивостокъ. Исходными пунктами этихъ рейсовъ являются Моджи и Отару. По отношенію къ русскому побережью эта линія играетъ роль каботажной, такъ какъ соединяетъ Корсаковскій постъ съ Владивостокомъ ⁴⁾.

¹⁾ Франція ассигнуетъ на субсидіи ежегодно 9 мил. руб., Англія 7½ мил. руб. Нашъ Добровольный флотъ получаетъ по 700.000 руб. въ годъ.

²⁾ Первое мѣсто въ обоихъ отношеніяхъ принадлежитъ обществу пароходства Гамбургъ-Америка. См. брош. Busley „Der Kampf um den ostasiat. Handel“.

³⁾ Газетныя свѣдѣнія.

⁴⁾ „Новый край“, 18 апрѣля 1902 г.

Парусныя суда.

Быстрое развитіе пароваго судоходства въ концѣ XIX столѣтія пошло въ ущербъ парусному. Число большихъ парусныхъ судовъ европейскаго образца убыло почти вдвое за 1890-е годы (съ 304 до 171 и съ 40.267 тоннъ до 27.412 тоннъ); число морскихъ джонокъ осталось почти безъ измѣненія (около 19 тыс. тоннъ), но размѣры ихъ уменьшились¹⁾; по матеріалу тѣ и другія—деревянные и только нѣсколько большихъ судовъ имѣютъ корпусъ изъ дерева и желѣза. Рыбная ловля и каботажное судоходство (особенно во Внутреннемъ морѣ) составляютъ главное занятіе парусныхъ судовъ.

Содѣйствіе торговаго флота военному.

Содѣйствіе торговаго флота военному двоякое: въ качествѣ вооруженной силы и для транспортной службы. Можно предполагать, что часть орудій въ японскихъ арсеналахъ предназначена для вооруженія быстроходныхъ коммерческихъ судовъ, въ видахъ несенія крейсерской службы. Главнѣйшее же назначеніе торговаго флота—перевозка войскъ и военныхъ грузовъ. Въ этомъ отношеніи японское правительство вполнѣ обезпечено содѣйствіемъ субсидируемыхъ имъ обществъ пароходства.

Морская торговля Японіи сосредоточивается главнымъ образомъ на линіи между портами Нагасаки, Моджи, Кобе, Осака и Йокогама, гдѣ собирается главная масса судовъ²⁾ и крайніе пункты которой отстоятъ другъ отъ друга на разстояніи 80—75 часовъ средняго хода. Безъ преувеличенія можно сказать, что къ любому изъ портовъ на линіи Нагасаки—Йокогама можно будетъ въ 7—8 дней сосредоточить 200.000 тоннъ судовъ субсидируемыхъ компаній. Приблизительно подъемная сила этихъ судовъ опредѣлится по расчету одного человѣка на 2 тонны и 1 лошади на 6 тоннъ водоизмѣщенія³⁾. Полагая, что орудія, повозки и прочія войсковыя тяжести будутъ, не стѣсня размѣщенія живаго груза, погружены въ нижніе трюмы, нужно считать, что упомянутыя транспортныя средства могутъ одновременно поднять 45.000 людей, 13.200 лошадей съ 216 орудіями, повозками и другими тяжестями, включая запасъ продовольствія въ 2.000 тоннъ, т. е. на 1½ мѣсяца⁴⁾. Остальную часть транспортныхъ судовъ правительство можетъ рассчитывать получить въ теченіе слѣдующихъ 1—2 недѣль, что дастъ возможность, по возвращеніи 1-го эшелона, одновременно поднять для перевозки еще 3 дивизіи, состоящія изъ войскъ трехъ

¹⁾ Табл. №№ 99 и 100. Правительство въ 70-хъ годахъ воспретило постройку джонокъ свыше 50 тоннъ, въ виду частыхъ случаевъ крушенія этихъ малостойчивыхъ судовъ. (Rathgen, стр. 59).

²⁾ Табл. № 93.

³⁾ Для разстояній отъ 1 до 3 суточного перехода, для меньшихъ же 1½, и 4½ тонны.

⁴⁾ По 3 фунта на человѣка и 12 фунтовъ на лошадь въ сутки.

родовъ оружія, и со всѣми запасами и обозами, по штатамъ военнаго времени. Черезъ $1\frac{1}{2}$ мѣсяца на Азіатскомъ материкѣ могутъ быть 6 дивизій и черезъ 8 недѣль (новые кругообороты) 10—12 див.

Что касается паруснаго флота, то суда его не могутъ служить транспортами для дальней перевозки войскъ, а могутъ лишь быть употребляемы при посадкѣ войскъ на паровые транспорты.

Судостроеніе казенное и частное.

Крупныя суда, стальные и желѣзные, вышли большею частью съ иностранныхъ верфей, всѣ же почти деревянные—японской постройки. Въ 1899 г. изъ общаго числа пароходовъ—заграничной постройки было $26,5\%$, съ водоизмѣщеніемъ въ $392\frac{1}{2}$ т. тоннъ ($78,7\%$), и японской всего 105 т. тоннъ ($21,3\%$).

Въ общемъ, судостроеніе въ Японіи сдѣлало огромные шаги впередъ, но не достигло еще полнаго соответствія съ потребностью увеличенія пароваго флота.

Слѣдующія цифры даютъ понятіе о развитіи японскаго судостроенія за послѣдніе годы XIX столѣтія ¹⁾:

	Число верфей.	На 1 верфь версть берега.	На 1 верфь спущено тоннъ.
1899 г.	136	148	138
1897 „	81	250	112
1895 „	57	356	90

Казенное судостроеніе производится въ Йокосуко и Куре. Главные три частныя судостроительныя завода, не уступающіе лучшимъ заводамъ Гонь-Конга, Шанхая и Сингапура, слѣдующіе: судостроительный и механическій заводъ и докъ компаніи Мицубиши въ Нагасаки, заводъ и докъ Урага (въ Токиоскомъ заливѣ), заводъ и доки Кавасаки въ Кубе.

Первый заводъ—самый большой, его доками часто пользуются наши Добровольцы ²⁾. Строенія его занимаютъ 3 версты по сѣверному берегу Нагасакиской бухты, въ гранитныя доки могутъ входить суда въ 520 ф. длины и 80 ф. ширины; число мастеровыхъ, ежедневно работающихъ подъ руководствомъ англійскихъ и японскихъ инженеровъ, достигаетъ 4.000 чел. (японцевъ и китайцевъ). Заводъ владѣетъ угольными копями и желѣзными рудниками; но большое количество желѣза и стали получается имъ изъ Англій. Первый заказъ, исполненный заводомъ (въ 1889 г.), былъ пароходъ въ 230 тоннъ, а въ 1900 году одновременно строилось 9 судовъ, въ 21.000 тоннъ общей вмѣстимости.

Судостроительный заводъ Кавасаки 7 іюня 1902 г. спустилъ на воду первое судно (въ 700 т.), заказанное иностранцами (именно ки-

¹⁾ Goto „Japanische Seeschiffart“, стр. 50.

²⁾ „Новый Край“, 6 марта 1902 г.

тайцами) въ Японіи ¹⁾. Заказъ этотъ теперь не единичный, такъ какъ весной 1902 г. одному изъ судостроительныхъ заводовъ заказано С. Американскимъ правительствомъ 6 канонерокъ для Филиппинской эскадры ²⁾.

Это вызвало большой подъемъ духа у японцевъ, рассчитывающихъ конкурировать съ большими судостроительными фирмами Европы. До этого однако въ настоящее время еще далеко, какъ показываютъ слѣдующія цифровыя данныя о судахъ, построенныхъ въ 1900 г. главными морскими державами ³⁾:

Англія	1442,7	т. тоннъ.
С.-Америк. Соедин. Штаты . .	333,5	" "
Германія	205,5	" "
Франція	117	" "
Италія	67	" "
Японія	22,3	" "

Заканчивая настоящій обзоръ морскаго судоходства Японіи, именно торговаго, нельзя не отмѣтить крупныя шаги, сдѣланныя Японіей на пути къ тому, чтобы занять соотвѣтствующее мѣсто среди морскихъ державъ. Въ 30 лѣтъ созданъ изъ ничего торговый флотъ, могущій конкурировать съ неизмѣвшимъ до сихъ соперникомъ въ Тихомъ океанѣ англійскимъ и американскимъ судоходствомъ и въ полной мѣрѣ служить цѣлямъ японской наступательной политики.

¹⁾ „Новый Край“, 22 марта 1901 г.

²⁾ „Котлицъ“, 2 апрѣля 1902 г.

³⁾ По свѣдѣніямъ Англійскаго Ллойда.

ГЛАВА XXI.

Ф И Н А Н С Ы.

Финансовое положеніе, въ которомъ находилась Японія послѣ паденія сіюгуната, было мало удовлетворительно¹⁾. Ленные князья распоряжались самостоятельно финансами своего „хана“²⁾, устанавливали подати, заключали займы у мѣстныхъ купцовъ, иногда выпускали въ обращеніе бумажныя деньги, не заботясь объ обезпеченіи ихъ соответствующимъ депозитомъ. Привести въ извѣстность общую сумму государственныхъ доходовъ не представлялось почти возможнымъ. Даже монеты имѣлось 7 типовъ золотой, 2 серебряной и много разной мѣдной. Первымъ шагомъ новаго правительства въ дѣлѣ упорядоченія финансовъ и было установленіе монетной единицы. Послѣ нѣкотораго колебанія, въ 1871 г., за таковую принять золотой іенъ (1½ грамма чистаго золота), равный 5 франкамъ и сѣв. американскому золотому доллару; наряду съ золотомъ допущено обращеніе, сначала ограниченное, а затѣмъ (съ 1876 г.), какъ равноцѣнной монеты, серебрянаго іена.

Однако съ самаго начала своего существованія новая монетная система была подорвана выпускомъ кредитныхъ билетовъ. Дѣйствительно, въ 1868 г. въ распоряженіе новаго правительства поступило доходовъ лишь около 4 мил.; расходы же исчислялись въ 30,5 мил. Въ слѣдующемъ, 1869 году, хотя расходы и уменьшились до 20,8 мил., но поступленіе доходовъ не превысило 5 мил. Въ виду этого правительство и оказалось вынужденнымъ рѣшиться на выпускъ государственныхъ бумажныхъ денегъ.

Къ бумажному обращенію прибѣгали, какъ сказано было выше, лишь ленные князья, но не само центральное правительство, и мѣра эта въ населеніи не встрѣтила довѣрія, тѣмъ болѣе, что билеты были сдѣланы грубо и легко поддѣлывались. Тѣмъ не менѣе выпускъ бумажныхъ денегъ продолжались. Такъ, когда правительство рѣшило

¹⁾ Въ настоящей главѣ очерчено общее положеніе японскихъ финансовъ, насколько то было возможно при отсутствіи доступныхъ солидныхъ источниковъ и пользованіи въ значительной степени поэтому свѣдѣніями, находимыми въ періодической печати. Финансистъ-специалистъ, при условіи доступа къ японскимъ первоисточникамъ, или тѣмъ свѣдѣніямъ, которыя доставляются нашему Министерству Финансовъ его агентами на Дальнемъ Востокѣ, можетъ, безъ сомнѣнія, найти въ финансовомъ положеніи Японіи матеріалъ для обширнаго изслѣдованія.

²⁾ Цитир. Rathgen, стр. 484.

перевести на себя 40 мил. іенъ долговъ, заключенныхъ до 1867 г. даймїосами, часть этой суммы была покрыта новымъ выпускомъ бумажныхъ денегъ. Послѣднихъ въ 1872 воду находилось въ обращеніи на 98 мил. іенъ.

Наконецъ, правительство вынуждено было озаботиться устройствомъ судьбы даймїосовъ и отчасти самураевъ и принять на себя обязательство уплачивать имъ пенсіи (вскорѣ замѣненные выдачей имъ правительственныхъ облигацій).

Благодаря этому, въ 1873 году, государственный долгъ, считая кредитные знаки, достигъ 140 мил., расходы—50 мил., а доходы—40 мил. іенъ.

Затѣмъ экстренные расходы по подавленію Сацумскаго возстанія и постройка новыхъ желѣзныхъ дорогъ вызвали дальнѣйшее увеличеніе долговъ. Въ 1878 году количество кредитныхъ знаковъ разнаго наименованія достигло 165,7 мил., при металлическомъ резервѣ всего въ 18 мил. іенъ. Только благодаря предпринятому министромъ финансовъ, графомъ Окума, пересмотру и реформѣ налоговъ, все еще частью взимавшихся натурой, и окончанію внутреннихъ смуть, удалось установить нѣкоторое равновѣсіе въ бюджетѣ.

Въ 1879—1880 финансовомъ году¹⁾ доходы правительства уже составляли 62 мил., а расходы 60 мил. Такимъ образомъ получилось превышеніе доходовъ надъ расходами на 2 мил. іенъ. Еще болѣе было превышеніе доходовъ въ періодъ 1884—1894 г.г., исключая одного 1891—92 г., когда постигшее Японію бѣдствіе, землетрясеніе, вызвало значительное ассигнованіе по статьѣ чрезвычайныхъ расходовъ. Въ 1893—94 г., наканунѣ войны, государственная роспись была заключена съ остаткомъ въ 4 мил. іенъ (89 мил. доходовъ и 85 мил. расходовъ) и еще къ началу слѣдующаго года государственная казна располагала резервнымъ фондомъ въ 62 мил., накопившемся изъ ежегодныхъ остатковъ²⁾.

Въ то же время государственный долгъ, составлявшій въ 1879—1880 г.—363 мил. іенъ, въ 1893—94 году спустился до 284 мил.³⁾, считая въ томъ числѣ около 15½ мил. находившихся въ обращеніи кредитныхъ билетовъ.

Такимъ образомъ финансовое положеніе Японіи наканунѣ войны можно было признать удовлетворительнымъ.

Военные расходы должны были покрыться внутреннимъ 5% займомъ въ 200 мил. іенъ, разрѣшеннымъ парламентомъ въ минуту начала военныхъ дѣйствій. Но въ дѣйствительности, во времени заключенія мира, 5% облигацій было выпущено всего въ суммѣ 82 мил. іенъ, такъ какъ правительство рѣшило довести выпускъ облигацій лишь до 125 мил., а для покрытія остальныхъ расходовъ воспользоваться 80 мил. изъ китай-

¹⁾ Финансовый годъ считается съ 1 Апрѣля по 31 Марта.

²⁾ „Resumé Statistique“, 1895—1899 г.г., и табл. № 110.

³⁾ Табл. № 103.

своей контрибуці, 23-мя изъ резервнаго фонда и 4-мя мил. частныхъ пожертвованій на военныя надобности. Въ общемъ, это составляло нѣсколько болѣе 232 мил., въ то время какъ расходы опредѣлились въ 230 мил.; слѣдовательно и послѣ войны финансовое положеніе Японіи можно было считать достаточно благопріятнымъ, если бы не паденіе курса. Послѣднему способствовали—значительное количество кредитныхъ знаковъ, находившихся въ обращеніи, въ кассахъ банковъ и правительственныхъ учреждений, и уменьшеніе золота въ странѣ.

Кредитное обращеніе, поощряемое въ началѣ даже особыми правительственными мѣрами, уменьшило потребность населенія въ золотой монетѣ. Съ другой стороны, постоянно развивающійся ввозъ вызывалъ соотвѣтственный отливъ золота изъ страны. Такъ, въ періодъ съ 1872 г. по 1881 г., изъ страны ушло золота на 50 мил. іенъ.

Внутреннихъ ресурсовъ для пополненія уходившаго драгоцѣннаго металла не имѣлось и въ 1880-хъ годахъ, взамѣнъ золотого, установилось почти исключительно обращеніе кредитныхъ знаковъ и серебряныхъ іеновъ.

Между тѣмъ произошло обезцѣненіе серебра на мировомъ рынкѣ. Серебро потеряло за время съ 1878 по 1896 г. около 41,5% своей цѣнности, а соотвѣтственно и іенъ потерялъ 42,7% своей цѣны (по курсу на Лондонъ).

Вслѣдствіе этого японское правительство рѣшило, при помощи китайской контрибуціи и займовъ, возстановить въ странѣ вновь золотое обращеніе. Монетной единицей принятъ (съ конца 1897 г.) новый золотой іенъ, содержащій всего $\frac{3}{4}$ грамма чистаго золота, т. е. вдвое менѣ іена прежней чеканки; серебро оставлено въ качествѣ размѣнной монеты, также какъ сохранены вспомогательныя мѣдная и никелевая ¹⁾.

Благодаря спросу на серебро прежней чеканки въ Китаѣ, гдѣ его обращали въ слитки или перештамповывали, правительство потеряло на всей операциіи не болѣе $5\frac{1}{2}$ мил. іенъ.

Поворотнымъ въ финансовомъ положеніи Японіи является 1895—96 г. Въ этомъ году было положено начало главнымъ правительственнымъ начинаніямъ въ дѣлѣ дальнѣйшаго усиленія военнаго могущества Японіи; выработана программа двойнаго увеличенія арміи и тройнаго увеличенія флота, оборудованія и укрѣпленія побережья, развитія желѣзнодорожной сѣти.

Въ то же время усилилась торгово-промышленная дѣятельность и частью, какъ, напримѣръ, торговое судоходство, съ правительственной поддержкой.

Всѣ мѣропріятія должны были быть осуществлены въ періодъ 1896—1906 г.г. При общей суммѣ расходовъ въ 515 мил. іенъ, по программѣ, представленной палатамъ маркизомъ Ито, они должны были быть распределены слѣдующимъ образомъ:

¹⁾ Leroy Beaulieu „La renovation de l'Asie“ стр. 266.

в. флотъ	226,5	мл. иень.
армія	89,0	" "
укрѣпленіе береговъ	9,4	" "
постройка желѣзныхъ дорогъ	79,8	" "
увеличеніе провозоспособности существующихъ линій	26,5	" "
устройство телефонной сѣти	12,8	" "
развитіе коммерческаго пароходства	7,9	" "
борьба съ наводненіями	19,7	" "
учрежденіе табачной монополіи	82,0	" "
на разныя общественныя работы и для содѣйствія про-		
мышленности и земледѣлію	14,6	" "
субсидіи вновь открывающимся банкамъ	20,6	" "
Итого	515	мл. иень.

Изъ которыхъ 325 мил. на военныя надобности и 190 мил. на развитіе производительности страны.

Для производства всѣхъ этихъ расходовъ правительство могло располагать 261 мил. иень, оставшихся свободными изъ 341 мил. китайской контрибуціи ¹⁾, 39-ю мил. — остатковъ отъ прежнихъ годовъ, 5-ю мил. предполагавшихся въ концѣ 1897—98 г. остатковъ, затѣмъ, (разрѣшеннымъ еще въ 1893 году) желѣзнодорожнымъ займомъ въ 79,8 мил. иень.

Для покрытія недостававшей суммы пришлось заключить новый заемъ „на правительственныя предпріятія“, на 135 мил. иень, что въ общемъ составляло сумму почти въ 520 мил., или должно было дать, за выполненіемъ программы, еще остатковъ въ 5 мил. иень.

При составленіи бюджета однако оказался не предусмотрѣннымъ расходъ на новое приобрѣтеніе Японіи, Формозу. Между тѣмъ, съ перваго же года присоединенія ея выяснилась необходимость доплачивать на расходы по управленію колоніей ежегодно отъ 6—9 мил. иень, что составило неожиданное бремя для государственнаго казначейства.

Такимъ образомъ первоначальная сумма займовъ, опредѣленная на десятилѣтіе 1896—1906 г.г. въ 215 мил., должна была быть увеличена, примѣрно, до 240—250 мил.

Первые выпуски правительственныхъ облигацій, въ 1896—97 г. на 18 мил. и въ 1897—98 г. на 69 мил. иень, были покрыты полностью въ самой Японіи; что же касается выпуска 1898—99 г., на 45 мил., то реализація его внутри страны встрѣтила препятствія и могла быть осуществлена лишь въ размѣрѣ $\frac{1}{3}$ ²⁾. Причина тому была слѣдующая.

¹⁾ 231 $\frac{1}{2}$ мил. таэлей; въ томъ числѣ: 200 мил. таэлей собственно контрибуціи, 30 мил. таэлей за возвращеніе Ляодуна, уполоченныхъ, съ помощью Россіи, китайцами въ 1898 г. (безъ процентовъ), и 1 $\frac{1}{2}$ мил. въ возмѣщеніе расходовъ по оккупации Вей-ха-вей. Уплата произведена была золотомъ, векселями на Лондонъ.

²⁾ Morris. „Japan and its trade“, стр. 11.

Вмѣстѣ съ заключеніемъ мира, временное экономическое затишье смѣнилось чрезвычайнымъ оживленіемъ торгово-промышленной и особенно учредительской дѣятельности; было основано много новыхъ коммерческихъ и финансовыхъ предпріятій и проектировано расширение большинства прежнихъ.

Въ теченіе 1896—97 г. на эти акціонерныя предпріятія было подписано свыше 340 мил. іенъ; считая же съ ранѣе заявленными суммами, капиталы, предназначенные къ участию въ этихъ предпріятіяхъ, достигали 950 мил. іенъ.

Если къ этому прибавить сумму прежнихъ правительственныхъ займовъ, то окажется, что около полумилліарда іенъ было иммобилизовано.

Деньги сдѣлались рѣдки, что выразилось, между прочимъ, въ остановкѣ взносовъ по многимъ, вновь выпущеннымъ акціямъ и въ увеличеніи % по банковскимъ вкладамъ до 7% въ годъ и дисконта до 0,03 въ сутки.

Кромѣ того, предстоявшее повышеніе таможенныхъ ставокъ вызвало въ 1898 г. усиленный ввозъ и такимъ образомъ усиленный отливъ денегъ за границу.

Въ виду этого правительство рѣшилось обратиться къ заграничнымъ капиталамъ и выпустить въ 1899 г. въ Англіи 4% заемъ на сумму почти 98 мил. іенъ, по курсу 90 за 100 ¹⁾). Наконецъ, въ 1902 году Японія произвела еще новый 5% заграничный заемъ на 50 мил. іенъ ²⁾).

Такимъ образомъ, вмѣсто сравнительно еще недавняго превышенія доходовъ надъ расходами, получилось обратное явленіе.

Въ 1896—97 г. расходы превышали доходы на 15 мил.

„ 1897—98 „ „ „ „ „ 16 „

а государственный долгъ съ 284 мил., въ 1894—95 г., достигъ въ 1897—98 г.—428 мил. іенъ, въ 1899—1900 г.—505 мил., въ 1900—1901 г.—508 мил., въ 1901 г.—510 мил. и въ 1902 г.—524 мил. ³⁾).

Государственныя росписи послѣдующихъ годовъ были таковы:

	мил. іенъ:	
	доходы.	расходы.
1898—1899 г.	220,0	219,8
1899—1900 „	254,2	254,1
1900—1901 „	295,7	292,7
1901—1902 „ (бюджет. смѣта).	277,5	275,9

¹⁾ Въ 1897 г. тамъ же заключенъ 5% заемъ на 4,4 мил. фунт. стерлинг., г. наз. „военный“, выпущенный *à pari*.

²⁾ Подписка была успѣшна, взносы были разорочены до начала 1903 года. „Вѣстникъ Финансовъ“, 1902 г., № 7.

³⁾ Табл. № 103, „Resumé Statitique“ за 1902 г., стр. 140, и газетныя свѣдѣнія.

Такимъ образомъ роспись удалось составить и частью выполнить безъ дефицита и даже съ нѣкоторымъ остаткомъ. Достигнуто это, однако, не нормальнымъ путемъ, а помощью чрезвычайныхъ ресурсовъ.

Дѣйствительно, обращаясь теперь въ разсмотрѣнію государственнаго бюджета Японіи по главнымъ статьямъ (см. табл. №№ 101 и 102), нельзя не замѣтить, что *чрезвычайные доходы* играютъ въ немъ значительную роль, а именно за періодъ 1899—1901 г.г. они составляли отъ 8,5% до 45% всѣхъ доходовъ.

Они особенно увеличились въ 1897—98 г., когда въ число экстраординарныхъ ресурсовъ влючена китайская контрибуція.

Включеніемъ въ роспись по частямъ китайской контрибуціи ¹⁾, предполагаемыхъ доходовъ отъ продажи китайскихъ обязательствъ (военнаго вознагражденія за экспедицію 1900—1901 г.г.) ²⁾ и временными позаймствованіями ³⁾ и объясняется достигнутое въ бюджетѣ равновѣсіе въ доходахъ и расходахъ.

Обыкновенные доходы за послѣднее 10-лѣтіе XIX столѣтія выражались слѣдующими цифрами:

1900—1901 г.	193,7 (192,1)	м. іенъ или	76,11% (68,7% ⁴⁾).
1897—1898 „	124,2	„ „ „	54,87 „
1894—1895 „	89,7	„ „ „	91,42 „
1891—1892 „	76,3	„ „ „	70,70 „
1888—1889 „	74,8	„ „ „	80,52 „

Въ общемъ доходы 1897—98 г. въ 1,7 раза, а 1900—1901 г. въ 2,6 раза болѣе доходовъ 1888—89 г.

Число источниковъ доходовъ сравнительно невелико.

Доходы распредѣлялись въ 1900—1901 г. по 12 статьямъ, въ 1897—98 г.—по 10-ти и въ 1888—89 г.—по 8-ми статьямъ. Изъ нихъ слѣдующія 6 могутъ считаться основными:

	1901 г.		1898 г.		1888 г.	
	въ мил. іенъ:	въ %:	въ мил. іенъ:	въ %:	въ мил. іенъ:	въ %:
поземельный налогъ	47 (46,7)	24 (24)	38 30	34 46		
налогъ на производство сае . . .	55 (50,3)	28 (26)	31 25	17 22		
доходы съ правительственныхъ предпр. . .	41 (40)	21 (21)	20 16	7 10		
таможенные сборы . . .	15,8 (17)	8,2 (8,8)	8 6,5	4,6 6,2		
подходный налогъ . . .	5 (6,3)	2,6 (3,1)	2 1,7	1 1,4		
гербовый сборъ . . .	11 (12,3)	5,9 (6,4)	6 4,8	1 1,3		

¹⁾ Въ 1897—98 г.—76 мил., въ 1898—99 г.—81½ мил., въ 1899—1900 г.—85,6 м., въ 1900—1901 г.—81,2 мил. и въ 1901—1902 г.—18,2 мил.

²⁾ Въ смѣтѣ 1900—1901 г. показано въ чрезвыч. доходахъ—20 мил. іенъ на экспедицію.

³⁾ 3,2 мил. въ 1899—1900 г., 5,5 мил. въ 1900—1901 г. и 17,7 въ 1901—1902 г. изъ націон. банк. См. „Resumé Statistique“, 1902 г., стр. 136.

⁴⁾ 193,7 мил. по бюджетной смѣтѣ, 192,1 мил. по даннымъ о выполненіи той же смѣты, еще не заключенной окончательно, см. „Resumé Statistique“, 1902 г., стр. 136.

Слѣдовательно, $\frac{3}{4}$ всѣхъ доходовъ составляютъ: налоги поземельный и на производство саке и доходы съ правительственныхъ предпріятій. По всѣмъ этимъ статьямъ существуетъ значительное увеличеніе, вслѣдствіе, главнымъ образомъ, повышенія обложенія.

Поземельный налогъ взимается со всѣхъ частныхъ земель, какъ занятыхъ подъ земледѣльческую культуру, такъ и находящихся въ городахъ и застроенныхъ. Норма обложенія составляла до 1898 г. $2\frac{1}{2}\%$ съ оцѣночной стоимости земли, но съ этого года повышена до 3,3%.

Этимъ объясняется повышеніе поступлений по этой статьѣ, при малой измѣняемости предѣловъ обработаннаго пространства. Несмотря, однако, на увеличеніе суммы поступлений, поземельный налогъ не сохранилъ принадлежавшаго ему до сихъ поръ первенства среди другихъ видовъ обложенія и уступилъ таковое налогу на саке. Намѣреніе правительства повысить еще этотъ, болѣе другихъ чувствительный для населенія, налогъ, вызвало (въ 1902 г.) разногласіе съ парламентомъ. Впрочемъ, высокой % умѣряется низкой оцѣнкой; въ среднемъ съ одного чо уплачивается $3\frac{1}{2}$ іена; между тѣмъ, какъ въ находящейся въ близкихъ къ Японіи условіяхъ Италіи, — среднее обложеніе 40 франковъ (17 іенъ) съ гектара (равнаго чо).

Насколько понизилось относительное значеніе поземельнаго налога, настолько же возвысилось значеніе одного изъ видовъ косвеннаго обложенія, акциза на саке и спиртные издѣлія. Налогъ этотъ взимается не по количеству выпущенной въ продажу рисовой водки и спирта, но съ заготовленнаго количества коку, и постоянно повышался: въ 1882 г. съ 2 до 4 іенъ съ коку, въ 1897 г. до 10, въ 1900 г. до 12, или налогъ равняется почти половинѣ стоимости напитка.

Повидимому, акцизъ оказался слишкомъ высокимъ, пріостановивъ нѣсколько дальнѣйшее развитіе производства, вслѣдствіе чего дѣйствительное поступленіе по этой статьѣ въ 1901 г. было меньше, чѣмъ предполагалось при составленіи бюджета. Тѣмъ не менѣе правительство пошло еще далѣе по пути увеличенія акцизныхъ пошлинъ: налогъ на саке въ 1901 г. увеличенъ до 15 іенъ и внесенъ въ роспись 1901—1902 г. вновь въ суммѣ 55 мил.; въ 1902—1903 г. по статьѣ этой рассчитываютъ получить до 63,5 мил. Ожиданія эти, однако, могли оказаться преувеличенными.

Третья по значительности статья доходовъ—это доходъ съ правительственныхъ предпріятій. Въ число этихъ предпріятій входятъ: желѣзныя дороги, почта, телеграфы, телефоны, казенныя земли и разные заводы (въ томъ числѣ морскаго и военнаго вѣдомствъ). Желѣзныя дороги, принадлежащія казнѣ, дали въ 1899—98 г. чистаго дохода 4,8 мил. (валовой 11,1), въ 1900—1899 г.—7,1 мил. іенъ (валовой

13,7), въ 1901—1900 г.—8,8 мил. іенъ (валовой 15,9) ¹⁾. Почты, телефоны и телеграфы дали казнѣ ²⁾:

	валоваго дохода:	чистаго дохода:
въ 1894—1895 г. . . .	8,3 мил. іенъ	2,5 мил. іенъ
„ 1897—1898 „ . . .	11,0 „ „	2,8 „ „
„ 1900—1901 „ . . .	16,0 „ „	3,4 „ „

Таможенные сборы въ 1900—1901 г. достигли своей наибольшей величины, 17 мил., что, при суммѣ ввоза въ 287 мил. іенъ ³⁾, составляетъ всего 5,6% общей стоимости ввозимыхъ товаровъ. Обложение это является весьма легкимъ, сравнительно съ существующимъ, на примѣръ, въ Германіи (17,5%) и тѣмъ болѣе Россіи (свыше 40%).

Подходный налогъ, согласно закону 1899 г., взимается со всѣхъ доходовъ, превышающихъ 300 іенъ, по прогрессивной шкалѣ ставокъ, отъ 1 до 5%.

Въ 1897 г. была включена въ бюджетъ новая статья дохода, налогъ на патенты и привилегіи, давшій за послѣдніе годы отъ 4¹/₂ до 6 мил. іенъ.

Изыскивая новыя средства къ увеличенію обыкновенныхъ доходовъ, правительство вынуждено избѣгать увеличенія внутренняго обложения, и безъ того достаточно высокаго; тѣмъ болѣе, что нерѣдко встрѣчало при этомъ противодѣйствіе парламента.

Дальнѣйшее увеличеніе доходовъ можетъ быть достигнуто путемъ расширенія правительственныхъ предпріятій и монополій, изъ которыхъ существуютъ пока табачная, но имѣется въ виду соляная, камфарная и даже на учебныя изданія для народныхъ школъ ⁴⁾.

Что касается *расходовъ*, то они повысились съ 81,5 мил., въ 1888—1889 г., до 292,7 мил. іенъ въ 1900—1901 г. (вмѣсто предполагаемыхъ 254 мил.).

Обыкновенные расходы за это время возросли съ 65 мил. до 149,1 мил. (по смѣтѣ на 1900—1901 г. предполагалось 152 мил.). Въ 1888—1889 г. на ихъ долю приходилось 78%, а въ 1900—1901 г. 50,8% всѣхъ расходовъ ⁵⁾. Главнѣйшія статьи ихъ, — расходы по военному министерству, составляютъ въ настоящее время около ¹/₄; другую ¹/₄ составляетъ погашеніе государственныхъ долговъ. Морское вѣдомство и министерство путей сообщенія занимаютъ слѣдующее мѣсто, расходуя каждое около ¹/₉—¹/₁₂ бюджета.

Обыкновенные расходы военнаго и морскаго вѣдомствъ и ихъ отношеніе ко всей суммѣ обыкновенныхъ расходовъ выражались слѣдующими (округленными) цифрами:

¹⁾ „Resumé Statistique“, 1900 г., стр. 59, 1901 г., стр. 59 и 1902 г., стр. 61, также табл. № 92. Суммы, въ которыхъ обобщены постройка и оборудованіе дорогъ, соответственно слѣдующія: 75,9 мил. іенъ, 88,2 мил. іенъ, 107,3 мил. іенъ.

²⁾ „Resumé Statistique“, 1902 г., стр. 56.

³⁾ Тамъ же, 1902 г., стр. 35.

⁴⁾ Газетныя свѣдѣнія.

⁵⁾ „Resumé Statistique“, 1902 г., стр. 138 и табл. № 102.

	военнаго вѣдомства:	морскаго вѣдомства:
1888—1889 г.	11,0 мил. іенъ (16,9 ⁰ / ₁₀)	5,3 мил. іенъ (8,2 ⁰ / ₁₀)
1891—1892 „	12,6 „ „ (20,1 „)	5,4 „ „ (8,6 „)
1894—1895 „	7,8 „ „ (12,9 „)	4,6 „ „ (7,6 „)
1897—1898 „	28,7 „ „ (26,7 „)	9,5 „ „ (8,8 „)
1900—1901 „ (бюдж. см.)	37,3 „ „ (24,5 „)	17,5 „ „ (11,5 „)
1900—1901 „ (тоже исп.)	36,1 „ „ (26,8 „)	16,9 „ „ (11,3 „)
1901—1902 „ (бюдж. см.)	38,0 „ „ (23,0 „)	20,1 „ „ (12,9 „)
1902—1903 „ (тоже) . . .	38,4 „ „ (21,6 „)	21,3 „ „ (11,9 „)
1903—1904 „ (тоже) . . .	38,8 „ „ (20,4 „)	23,1 „ „ (12,7 „)

Главными статьями обыкновенныхъ расходовъ военнаго вѣдомства являются: жалованье войскамъ (по военной росписи 1901—1902 г.—1902—1903 г. болѣе 10 мил.), продовольствіе (около 7,5 мил.), обмундированіе и снаряженіе (около 4 мил.), оружіе и боевые припасы (около 3,5 мил.), содержаніе лошадей (свыше 3 мил.). Сюда же входитъ и содержаніе жандармовъ (свыше 1 мил.).

Въ бюджетъ 1902—1903 г. обычные расходы вошли въ суммѣ 177 мил. (на 275,7 мил. іенъ всѣхъ расходовъ), въ бюджетъ 1903—1904 г.—въ суммѣ 181 мил. (изъ 240,5 мил. іенъ) и превысили тотъ предѣлъ (173 мил.), котораго они должны были достигнуть къ концу выполненія программы 1895—1896 года.

Чрезвычайные расходы составляли въ 1888—1889 г. 22% всѣхъ расходовъ, въ 1900—1901 г.—49,2% (143,6 мил., вмѣсто предполагавшихся 102 мил.). Увеличеніе государственныхъ расходовъ и выражается, главнымъ образомъ, быстрымъ ростомъ чрезвычайныхъ расходовъ.

Чрезвычайные расходы падаютъ преимущественно на два вѣдомства, военное и морское. Абсолютное и относительное возрастаніе чрезвычайныхъ расходовъ этихъ вѣдомствъ видно изъ слѣдующихъ (округленныхъ) цифръ ¹⁾:

	военнаго вѣдомства:	морскаго вѣдомства:
1894—1895 г.	2,6 мил. іенъ (14,6 ⁰ / ₁₀)	5,7 мил. іенъ (32,1 ⁰ / ₁₀)
1897—1898 „	31,4 „ „ (27,1 „)	51,0 „ „ (35,2 „)
1900—1901 „ (бюдж. см.)	15,6 „ „ (15,3 „)	23,4 „ „ (22,5 „)
1900—1901 „ (исп. см.) . . .	38,7 „ „ (27,2 „)	41,3 „ „ (29,1 „)
1901—1902 „ (бюдж. см.)	11,5 „ „ (10,0 „)	16,9 „ „ (15,3 „)

Чрезвычайные расходы въ военномъ вѣдомствѣ вызываются новыми формированіями, работами по возведенію укрѣпленій; въ нихъ же вошли въ 1900—1901 г. расходы по китайской экспедиціи, чѣмъ и объясняется большая разница между бюджетной и исполненной смѣтами этого финансоваго года. Расходы морскаго вѣдомства вызываются постройкой новыхъ судовъ, формированіемъ для нихъ командъ и обо-

¹⁾ Табл. № 102 и „Resumé Statistique“, 1902 г. за № 138.

рудованіемъ новыхъ портовъ. По министерству путей сообщенія также за послѣдніе годы сдѣланы значительныя чрезвычайныя ассигнованія (21 мил. въ 1899—1900 г. и по 30 мил. въ послѣдующіе годы); расходы эти, предназначаясь на расширеніе сѣти правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, однако, имѣютъ то различіе съ предъидущими, что поступаютъ на образованіе будущихъ доходныхъ статей японской государственной казны.

Распределеніе всѣхъ расходовъ по статьямъ на 1902 — 1903 г., установлено было слѣдующее:

		въ мил. іенъ:	
		обыкновенные.	чрезвычайные.
Министерство	Военное	38,5	8,0
"	Морское	21,4	7,1
"	Финансовъ	61,8	44,0
"	Путей Сообщенія	21,2	22,3
"	Внутреннихъ Дѣлъ	10,7	9,8
"	Торговли и Земледѣлія	3,0	3,8
"	Юстиціи	10,0	0,5
"	Народнаго Просвѣщенія	4,8	2,0
"	Иностранныхъ Дѣлъ	2,3	0,05
"	Императорскаго Двора	3,0	—
Всего		177,6	98,1

275,1, вмѣстѣ же
съ дополнительн. бюджетами—281,8 мил. іенъ.

Своей наибольшей величины,—295 мил. доходовъ и 292 мил. іенъ расходовъ, японскій бюджетъ достигъ въ 1900—1901 г.

Для государства съ болѣе чѣмъ сорокамилліоннымъ населеніемъ цифра эта не является особенно большою ¹⁾. Но нужно имѣть въ виду, что въ государственную роспись не входятъ доходы и расходы веновъ и общинъ, также бюджетъ о. Формозы (исключая правительственной субсидіи).

Доходы и расходы мѣстнаго управленія имѣютъ въ общемъ такую же тенденцію къ увеличенію, въ особенности расходы. Такъ, съ 1892—1893 г. по 1900—1901 г. расходы веновъ возросли на 17 мил., доходы же ихъ всего на 16 мил.; расходы общинъ увеличились на 18 мил., доходы же на 14 мил. іенъ ²⁾.

¹⁾ Напримѣръ, бюджетъ Италіи въ 1900—1901 г. былъ такой: 1,726 мил. лиръ доходовъ и 1,780 мил. лиръ расходовъ. Франціи, тогда же, 3,551 мил. фр. доходовъ и 3,551 мил. фр. расходовъ; но общее количество денежныхъ средствъ въ странѣ (звонкой монеты, находившейся въ обращеніи и въ банкахъ, и кредитныхъ билетовъ, за исключеніемъ покрытыхъ наличностью банковъ) составляло въ 1900 г. во Франціи—72 фр. на душу, а въ Японіи—6 іенъ=16 фр.

²⁾ См. табл. №№ 104—108.

Считая эти частные бюджеты, сумма доходовъ и расходовъ, приходящихся въ среднемъ на 1 жителя, можетъ быть выражена слѣдующими цифрами:

	доходовъ.	расходовъ.
въ 1892—1893 г. . . .	3,69	3,18 іена
„ 1900—1901 „ . . .	8,53	8,52 „

Быстрый ростъ расходовъ, требующій напряженія финансовыхъ ресурсовъ страны, вызываетъ опасенія за дальнѣйшее ея благосостояніе. Затраты на усиленіе вооруженныхъ силъ, составляющія значительную часть этихъ расходовъ, не могутъ, какъ изложено ниже, найти оправданія съ точки зрѣнія необходимости обороны собственныхъ предѣловъ, между тѣмъ отвлекаютъ немалую часть денежныхъ средствъ государства отъ обращенія на нужды новой въ странѣ обрабатывающей промышленности или отъ помѣщенія въ доходныя правительственныя предпріятія. Бюджетъ послѣднихъ годовъ былъ уравновѣшенъ не нормальнымъ путемъ увеличенія государственныхъ доходовъ или сокращеніемъ расходовъ, но внѣшнимъ, случайнымъ,—при помощи Китая, уплатившаго контрибуцію при энергичномъ содѣйствіи заинтересованныхъ въ сохраненіи мира на Дальнемъ Востокѣ державъ; но на такіе ресурсы, безъ сомнѣнія, Японіи рассчитывать болѣе нельзя.

ВООРУЖЕННЫЯ СИЛЫ.

ГЛАВА XXII.

ВОЕННЫЙ ФЛОТЪ.

Число судовъ.

Японскій военный флотъ, постоянно прогрессируя со времени революціи 1867 г., въ 1894 г. состоялъ изъ 43 военныхъ судовъ, общемо вмѣстимостью въ 78 тыс. тоннъ¹⁾. Получивъ въ 1895 году, благодаря китайской контрибуціи, возможность дальнѣйшаго развитія, въ настоящее время онъ насчитываетъ въ своемъ составѣ 168 судовъ въ 265 тыс. тоннъ общаго водоизмѣщенія.

Составъ его виденъ изъ слѣдующей таблицы:

Классъ судовъ.	Число судовъ.	Водоизмѣщеніе каждого судна.	Общее водоизмѣщеніе.
Броненосцы эскадренные	6	12.517—15.352	85.567
„ 2-го класса (бер. обор.)	2	3.777—7.335	11.112
Крейсеры броненосные	6	9.460—9.906	58.626
„ 1-го класса (палубные).	9	3.709—4.900	36.608
„ 2-го „	7	2.439—3.200	20.876
Суда разнаго назначенія	10	1.367—2.300	18.044
Канонерки 1-го класса	2	1.372—2.100	3.472
„ 2-го „	17	126—926	8.876
Посыльные суда	4	864—1.800	5.524
Истребители миноносцевъ	19	279—380	6.244
Миноносцы 1-го класса	18	129—203	2.738
„ 2-го „	40	80—110	3.670
„ 3-го „	27	52—74	1.465
Минный транспортъ	1	2.878	2.878
Всего	168 ²⁾	—	265.700

¹⁾ „Statesman's Yearbook“.

²⁾ По „Naval Annual“ и „Военные флоты и морск. справ. книжка“ и по свѣдѣніямъ Морск. Вѣд., проверен. къ 1 Декабря 1908 г.

Сверхъ того строится одинъ крейсеръ въ 3.000 тоннъ въ Иокосуко и будетъ готовъ въ 1905 г., и 5 миноносцевъ еще не спущены. Предполагается дальнѣйшее усиленіе флота 4 броненосцами и 6 крейсерами 1-го и 2-го класса и нѣсколькими миноносцами, съ производствомъ постройки въ теченіе 6 лѣтъ, начиная съ 1904 г. ¹⁾.

Распредѣленіе судовъ.

По характеру своему и роду службы всѣ указанные суда могутъ быть раздѣлены на 3 категоріи: въ 1-й категоріи должны быть отнесены первоклассныя эскадренныя суда, а именно: всѣ броненосцы 1-го класса и всѣ крейсера. Всего 28 судовъ, общимъ водоизмѣщеніемъ въ 201.677 тонны. Суда этой категоріи являются новѣйшими по конструкціи и удовлетворяютъ всѣмъ современнымъ военно-морскимъ требованіямъ; построены изъ стали, быстроходны (отъ 16 до 23¹/₂ узловъ хода) и имѣютъ въ большинствѣ броневыя палубы ²⁾. Сильнѣйшій изъ нихъ—броненосецъ „Миказа“.

Ко 2-й категоріи принадлежатъ суда второстепенныя, имѣющія вспомогательное назначеніе. Сюда относятся: суда береговой обороны, канонерскія лодки, суда посыльныя и разнаго назначенія; всего 35 судовъ, въ 47.028 тоннъ.

Большинство судовъ 2-й категоріи несетъ службу станціонеро-въ, телеграфную, транспортную и въ учебныхъ отрядахъ. Содержатся онѣ въ полномъ порядкѣ и боевой готовности; но, вслѣдствіе своего типа, малаго хода или устарѣлости, имѣютъ очень слабое боевое значеніе. 3 канонерки—рѣчныя.

Къ 3-й категоріи принадлежитъ весь минный флотъ: минныя транспорты, минныя истребители и миноносцы всѣхъ классовъ. Всего 105 судовъ, общимъ водоизмѣщеніемъ въ 16.995 тоннъ.

Минныя суда всѣ (за самымъ малымъ исключеніемъ) построены не далѣе 1891 года, а минныя истребители—даже не далѣе 1898 г., а потому онѣ представляются вполне усовершенствованными судами.

Скорость хода минныхъ судовъ: истребителей—отъ 30 до 31,3 узловъ, миноносцевъ 1 класса—19,5—29 узловъ, 2 класса—21—24 узла и 3 класса—20 узловъ.

Всѣ суда японскаго флота расписаны по тремъ адмиралтействамъ: въ Иокосуко, Куре и Сасебо, въ вѣдѣніи которыхъ и остаются даже, если получаютъ какое-либо особенное назначеніе ³⁾.

¹⁾ Изъ японскихъ газетъ.

²⁾ „Naval Annual“ и „Военные флоты и морская спр. книжка“, 1901 г.—1903 г.

³⁾ Минныя суда, приписанныя къ этимъ портамъ, а также Такосики, образуютъ особые минныя отряды, часть которыхъ находится также въ Моджи, Нагасаки, Сайги.

Въ зависимости же отъ той службы, которую несутъ суда, и степени ихъ готовности, весь японскій флотъ и миноносцы раздѣляется на:

1) Служебныя суда, въ которыхъ относятся: суда, причисленныя къ постоянной и портовымъ эскадрамъ; суда, занимающіяся съемками; учебныя и имѣющія спеціальныя назначенія.

Ежегодно изъ судовъ постоянной эскадры составляются двѣ практическія эскадры, каждая изъ 6—7 лучшихъ судовъ, плавающихъ эскадръ, круглый годъ въ своихъ и заграничныхъ водахъ. Одна изъ этихъ называемая „эскадрой Японскаго моря“, плаваетъ почти исключительно въ этомъ морѣ.

Портовые эскадры формируются при каждомъ военномъ портѣ и состоятся изъ судовъ, приписанныхъ къ порту и не вошедшихъ въ составъ постоянной эскадры.

Назначеніе портовыхъ эскадръ—охранная служба своего морскаго округа и обученіе личнаго состава.

2) Резервныя суда, т. е. такія, которыя находятся въ портахъ въ полной боевой готовности, но не имѣютъ никакого назначенія ¹⁾.

Личный составъ флота и его служба.

Служба личнаго состава японскаго флота раздѣляется на: 1) дѣйствительную, 2) въ запасъ (1-й и 2-й резервъ) и 3) дополнительную. Пополненіе производится на основаніяхъ общихъ съ арміей ²⁾.

Всего на дѣйствительной службѣ въ японскомъ флотѣ въ 1902 году было: адмираловъ 30, штабъ-офицеровъ 580, оберъ-офицеровъ 799, гардемариновъ и кондукторовъ 1351, унтеръ-офицеровъ 3936, матросовъ 17880, или всего 24565 ч.

Оба резерва служатъ для усиленія личнаго состава флота при объявленіи мобилизаціи и для пополненія убыли въ немъ и различаются по срокамъ службы.

По свѣдѣніямъ къ 1-му января 1900 года—въ обоихъ резервахъ числилось: офицеровъ и гардемариновъ въ—1-мъ—84, во 2-мъ—142, нижнихъ чиновъ—2428 и 1481.

На дополнительную службу или въ рекрутскій резервъ флота зачисляется часть молодыхъ людей, оставшихся при призывѣ въ избыткѣ за назначеніемъ необходимаго числа на дѣйствительную службу. Изъ рекрутскаго резерва пополняется убыль матросовъ, состоящихъ на дѣйствительной службѣ.

Всѣ лица, прошедшія службу въ рядахъ флота и въ рекрутскомъ резервѣ, входятъ въ составъ народнаго ополченія (1-го класса).

¹⁾ 3-й разрядъ—суда, находящіяся въ исправленіи.

²⁾ См. ниже, стр. 294.

Вооруженіе.

Суда японскаго флота имѣютъ какъ артиллерійское, такъ и минное вооруженіе. Въ настоящее время почти весь флотъ вооруженъ орудіями, изготовленными на заводѣ Армстронга. На старыхъ судахъ сохранилась еще артиллерія Крупна, но отчасти уже замѣнена новыми пушками.

Всѣ почти орудія на японскихъ судахъ—скорострѣльныя.

Какъ калибры орудій, такъ и число орудій опредѣленнаго калибра на каждомъ суднѣ довольно разнообразны. Особеннымъ разнообразіемъ въ этомъ отношеніи отличаются суда болѣе устарѣлыхъ типовъ, къ которымъ необходимо отнести суда береговой обороны и канонерскія лодки. Суда болѣе поздней постройки отличаются въ однѣхъ и тѣхъ же категоріяхъ и большимъ однообразіемъ вооруженія. Эскадренные броненосцы имѣютъ по 4 орудія 12" и отъ 10—14 орудій 6"; броненосные крейсера по 4 орудія 8" и по 12—14 оруд. 6"; меньшихъ калибровъ эти суда имѣютъ отъ 20 до 32 орудій.

Японскій военный флотъ въ настоящее время представляетъ серьезную военную силу, не только вполне достаточную для охраны береговъ отъ тихоокеанскихъ эскадръ другихъ державъ, но могущую и ради наступательныхъ цѣлей вступить въ единоборство съ любой изъ нихъ. Значительныя преимущества японскій флотъ имѣетъ и благодаря свободному базированію, удобному плацдарму, представляемому Внутреннимъ моремъ, и владѣнію выгодной центральной позиціей въ Корейскомъ проливѣ.

ГЛАВА XXIII.

А Р М І Я.

Возникновеніе и постепенный ростъ японской арміи.

Среди большихъ государствъ, сложные интересы которыхъ, сплетаясь и сталкиваясь, требуютъ постоянной готовности къ вооруженной борьбѣ, Японія занимаетъ совершенно особое мѣсто. Далекая, по своему географическому положенію, отъ центровъ могущества европейскихъ державъ, она имѣетъ своими ближайшими сосѣдями Китай и Корею, державы маловоинственныя; Россія подходитъ къ ней малонаселенной, дикой окраиной, не представляющей выгодъ и удобствъ, какъ база для наступательныхъ операцій. Наконецъ, островное положеніе обезпечиваетъ въ значительной степени предѣлы страны отъ иностраннаго нашествія. За 25 вѣковъ существованія японскаго государства противъ него была направлена только одна завоевательная попытка ¹⁾. Такимъ образомъ, ни въ естественныхъ условіяхъ существованія Японской имперіи, ни въ историческомъ ея прошломъ, нѣтъ ничего, что могло бы оправдать необходимостью обороны отечества, на ряду съ увеличеніемъ морскихъ силъ ²⁾, постоянное стремленіе этого государства, за послѣднія 30 лѣтъ, къ усиленію своей сухопутной арміи и усиленію своего военнаго положенія, въ ущербъ даже экономическому.

Въ настоящее время Японская имперія, изъ государствъ, съ которыми соприкасается Россія на востокѣ, единственное, обладающее арміей, организованной въ полномъ объемѣ по европейскому образцу, и требующее отъ всѣхъ классовъ населенія не только матеріальнаго, но и личнаго участія въ оборонѣ отечества, на основаніяхъ всеобщей воинской повинности.

Японская армія, организованная по европейски, насчитываетъ немногимъ болѣе $\frac{1}{4}$ вѣка существованія. До начала эры „Мейджи“ сухопутныя вооруженныя силы Японіи состояли изъ отдѣльныхъ контингентовъ, выставлявшихся ленными владѣтелями изъ самураевъ своего лена или „хана“, по мѣрѣ необходимости и въ зависимости отъ получаемыхъ каждымъ дайміосомъ доходовъ ³⁾.

¹⁾ Кублай-ханомъ, см. стр. 9.

²⁾ Вполнѣ естественнымъ и, казалось бы, достаточнымъ, чтобы отразить покушенія непріятельскаго флота, подобныя дѣйствіямъ американской эскадры Перри.

³⁾ См. гл. I.

При сіюгунахъ изъ дома Токугава была установлена норма для расчета выставляемыхъ ополченій, впрочемъ, подвергавшаяся измѣненіямъ: съ 1.000 коку риса годового дохода 9 чел., въ томъ числѣ 3 съ ружьями (въ 1616 г.), или также—съ 10.000 коку 70 чел. (въ 1632 г.), но въ томъ числѣ 10 конныхъ и 20 стрѣлковъ и артиллеристовъ ¹⁾. Отряды, формировавшіеся дайміосами, предоставлялись въ распоряженіе сіюгуна для содержанія гарнизоновъ въ Кіото, Еддо (Токио) и нѣкоторыхъ другихъ пунктахъ. Въ свою очередь, сіюгунъ содержалъ собственныя войска изъ самураевъ непосредственныхъ своихъ владѣній; численность ихъ могла быть доведена до 80.000 чел. Въ мирное время войска сіюгуна занимали караулы въ Токио и важнѣйшіе горные проходы на путяхъ къ послѣднему изъ прочихъ частей Хондо. Но со времени похода Хидейоши въ Корею, въ теченіе двухъ столѣтій, войны не было; воинскій духъ самураевъ поддерживался воспоминаніями прежнихъ подвиговъ, мелкими феодальными распрями, строго корпоративнымъ устройствомъ сословія, обычаемъ кровавой мести за обиду не только свою, но и своего господина ²⁾, исключительнымъ правомъ ношенія оружія. Военныя дѣйствія въ болѣе крупныхъ размѣрахъ возобновились лишь въ 1860-хъ годахъ. Войска сіюгуна и дайміосовъ соединялись, сохраняя свою самостоятельную организацію по ханамъ, въ арміи отъ 30 до 70 тыс. чел., сражаясь за и противъ возстановленія власти микадо. По одержаніи въ 1867 г. успѣха партизанами послѣдняго, войска сіюгуна, очевидно, перестали сами собой существовать, войска дайміосовъ были распущены, исключая контингентовъ трехъ князей, болѣе преданныхъ микадо. Эти контингенты были призваны въ Токио, куда переѣхалъ дворъ императора, и приняты на содержаніе государственной казны. Для обученія ихъ были привлечены европейцы, преимущественно французы, еще изъ числа приглашенныхъ передъ тѣмъ сіюгуномъ для обученія своихъ войскъ, которые и организовали изъ этихъ контингентовъ регулярный отрядъ въ 9 бат., 2 эск., 8 батарей, послужившій ядромъ для образованія постоянной арміи.

Въ 1871 г. послѣдовало уничтоженіе феодальныхъ порядковъ, отмѣна сословныхъ привилегій, а вслѣдъ затѣмъ, закономъ ²⁸/₁₆ октября 1872 г., установлена организація постоянной арміи, пополняемой на основаніи всеобщей личной воинской повинности. Уже черезъ два года частямъ новой японской арміи пришлось выдержать первое боевое испытаніе: въ 1874 г. былъ отправленъ въ экспедицію на Формозу отрядъ въ 5.000 регулярныхъ войскъ. Общій же составъ японской арміи около этого времени (1875 г.) доходилъ до 31¹/₄ бат., 4 эск., 8 батар. ⁴⁾.

¹⁾ Rathgen, стр. 37 и 42.

²⁾ См. гл. I.

³⁾ Значенію этого обычая возвышалось еще тѣмъ, что отмстившій врагу самъ рисковалъ жизнью, такъ какъ законъ каралъ смертью за убійство, какіе бы мотивы его ни были. Chamberlain. „Things Japanese“, стр. 175.

⁴⁾ „Lübells Jahresberichte“, юбилейн. вып.

Три года спустя японскому правительству пришлось вновь мобилизовать, но уже всѣ наличныя силы, для подавленія мятежа приверженцевъ стараго порядка вещей, вспыхнувшаго на Кіу-Сіу. Всего приняло участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ на этомъ островѣ обученныхъ по европейскому образцу войскъ 50.000 ч., но пришлось прибѣгнуть и къ содѣйствію ополченія, организованнаго по старинному.

Въ 1880 г. японская армія состояла уже изъ 49 бат., 3 эск., 20 батар. Ко времени войны съ Китаемъ составъ силъ, которыя могли быть выставлены въ поле, достигалъ 80 бат., 21 эск. и 40 батар., соединенныхъ въ 7 дивизій (гвардейскую и 6 полевыхъ). Всего было мобилизовано и постепенно перевезено на азіатскій материкъ до 75.000 японскихъ войскъ.

Военные успѣхи 1894—95 г.г., болѣе громкіе, чѣмъ, быть можетъ, ожидали японцы, съ другой стороны меньшіе политическіе результаты, чѣмъ тѣ, на которые они рассчитывали, вызвали въ Японіи стремленіе къ дальнѣйшему увеличенію своихъ вооруженныхъ силъ.

Въ 1896 г. была проведена черезъ парламентъ и утверждена обширная программа усиленія японской арміи ¹⁾, исполненіе которой нынѣ заканчивается и обошлось государству болѣе, чѣмъ въ 125 мил. іенъ единовременныхъ расходовъ.

Современная организація и числительность арміи.

Разсмотрѣнныя выше свойства территоріи Японіи, ея границъ, поверхности, составъ населенія и средства указываютъ, что въ организаціи японскихъ сухопутныхъ силъ должны существовать извѣстныя особенности.

Дѣйствительно, благодаря однороднымъ границамъ, одинаковому устройству поверхности, небольшой сравнительно площади, одинаковому по племени и культурѣ населенію, организація эта прежде всего замѣчательно однообразна. Отступленія отъ нормы, неизбежныя въ устройствѣ русскихъ или британскихъ вооруженныхъ силъ, въ Японіи ничтожны. Благодаря такому однообразію, очевидно, облегчается разрѣшеніе многихъ военно-административныхъ вопросовъ.

Далѣе, закрытый, пересѣченный характеръ японскаго театра военныхъ дѣйствій (и сосѣднихъ съ нимъ) обуславливаетъ въ извѣстной степени принятіе дивизіи за высшее тактическое соединеніе всѣхъ родовъ оружія. Корпусная организація, при малыхъ разстояніяхъ и однообразномъ составѣ войскъ, въ мирное время замѣняется, въ отношеніи наблюденія за строевымъ обученіемъ и боевою подготовкою, особой инспекціей (въ лицѣ начальниковъ 3-хъ округовъ обороны).

¹⁾ И флота.

Наконецъ, тѣ же свойства, въ связи съ недостаткомъ коневыхъ средствъ, служатъ причиною малочисленности конницы, входящей въ составъ дивизій отдѣльными полками (исключая двухъ, гдѣ бригады).

Кромѣ поименованныхъ особенностей, организація японской арміи является полнымъ повтореніемъ германскаго военнаго устройства.

23 возрастныхъ класса военно-обязанныхъ, распредѣляются слѣдующимъ образомъ: 7 возрастовъ (20—27 л.) образуютъ постоянную армію,—три младшіе класса—дѣйствующія войска и четыре—запасныя; 5 возрастовъ образуютъ территориальную армію (ландверъ), всѣ остальные способные носить оружіе состоятъ въ народномъ ополченіи. Кромѣ того, жители о.о. Цусимы, Ріу-Кіу и Гото выставляютъ свою особую милицію изъ охотниковъ.

1) Постоянная армія.

Постоянная армія (зіоби-гунъ) предназначается для военныхъ операцій, какъ въ предѣлахъ имперіи, такъ и внѣ ихъ, и состоитъ изъ пѣхоты, кавалеріи, артиллеріи, инженерныхъ, обозныхъ и полицейскихъ войскъ. Изъ состава ея выдѣлены войска, находящіяся на Формозѣ, образующія особый отрядъ, въ Печили и въ Кореѣ¹⁾.

Пѣхота постоянной арміи состоитъ изъ 4 гвардейскихъ и 48 армейскихъ полковъ, трехбаталіоннаго состава, каждый баталіонъ по 4 роты²⁾. Численность 52 полковъ (156 батал.) пѣхоты по военному времени составитъ около 143 тыс., а по мирному до 84 тыс., при 4,2 т.—4,1 т. офицеровъ.

Кавалерія состоитъ изъ 17 полковъ (1 гвардейскаго и 16 армейскихъ), изъ которыхъ гвардейскій и первые 12 имѣютъ по 3 эск., а 13-й, 14-й, 15-й и 16-й по 4 эск., что даетъ въ общемъ 55 эск. Численность конницы по военному времени нѣсколько превыситъ 9,5 тыс. человѣкъ, а въ мирное доходитъ до 8,5 тыс., считая въ обоихъ случаяхъ офицеровъ³⁾.

Артиллерія постоянной арміи раздѣляется на полевую и крѣпостную.

Полевая артиллерія состоитъ изъ 1 гвардейскаго и 18 армейскихъ полковъ, двухдивизионнаго или шестибатарейнаго состава, или всего

¹⁾ См. таблицы №№ 112 и 113.

²⁾ Въ ротѣ въ военное время 5 офиц. и 216 строевыхъ нижн. чин., что вмѣстѣ съ нестроевыми опредѣляетъ составъ полка, примѣрно, около 2.800 чел. Вооруженіе: ружье образца 1897 г., (30 года Мейджи), 6,5 м.м. калибра, магазинъ срединный на 5 патроновъ, штыкъ-кинжалъ.

³⁾ Въ эскадронѣ состоитъ въ военное время 5 офиц. и 169 строев. нижн. чин. или около 500—504 чел. строев. въ полку, въ мирное время въ эскадронѣ на 20—21 чел. меньше. Возможно, впрочемъ, что нынѣ содержится и меньшее число рядовъ, въ видахъ экономіи. Вооруженіе конницы: карабинъ образца 1897 г., сабля въ металлическихъ ножнахъ, въ гвардіи—пикіи.

114 батарей, или 684 орудія¹⁾. Численный составъ артиллеріи долженъ доходить до 800 офицеровъ и 12,5 тыс. нижнихъ чиновъ.

Крѣпостная артиллерія состоитъ, какъ изъ полевыхъ, такъ и отдѣльныхъ баталіоновъ, всего 20 баталіоновъ, четырехротнаго состава, что составитъ около 11,5 тыс. чел., съ офицерами.

Инженерныя войска состоятъ изъ 13 инженерныхъ (соотвѣствующихъ нашимъ сапернымъ) баталіоновъ, трехротнаго состава, и одного желѣзно-дорожнаго баталіона; численность ихъ можетъ быть опредѣлена въ 5,4 тыс. въ мирное и 7,7 тыс. въ военное время, считая офицеровъ.

Обозныя войска состоятъ изъ 13 двухротныхъ баталіоновъ, общемою численностью съ офицерами почти до 8 т. ч., при 4 т. лошадей въ мирное и 40 т. л. въ военное время²⁾.

Войска постоянной арміи соединяются въ *дивизіи*, числомъ 13 (одна гвардейская и 12 полевыхъ), причемъ пѣхота входитъ въ каждую въ составѣ двухъ бригадъ, кавалерія и артиллерія—полка (только въ гвардейской и 1 дивизіи—по бригадѣ того и другаго рода оружія), инженерныя и обозныя войска—баталіона³⁾. *Всего* въ постоянной арміи по мирному времени: 52 пѣх. п. (156 бат.), 17 п. кав. (55 эск.), 19 полковъ пол. арт. (114 батар.), 13 инженерныхъ и 1 желѣзно-дорожный бат., 13 обозныхъ батал. и 20 бат. крѣпостной артиллеріи или 134,6 т. чел.; въ военное же время въ составъ ея входятъ и запасныя части⁴⁾.

Запасныя войска имѣютъ назначеніемъ пополненіе убыли въ постоянной арміи, въ мирное время кадровъ не имѣютъ, въ военное же формируются изъ людей запаса и рекрутскаго резерва (въ который зачисляется ежегодно часть излишка призывныхъ), по слѣдующему расчету: на полкъ пѣхоты—баталіонъ, кавалеріи—эскадронъ, артиллеріи—батарея, инженерный и обозный баталіонъ—рота. Всего запасныхъ войскъ должно быть 52 бат., 17 эск., 19 батарей, 13 инженерныхъ и 13 обозныхъ ротъ; общемою численностью свыше 34,5 т. чел.

Съ запасными войсками численность постоянной арміи достигаетъ 231,8 т. чел.

¹⁾ Батареи шести-орудійныя. Гвардейскій и 12 армейскихъ полковъ вооружены скорострѣльными орудіями Арисака, образца 31 года Мейджи (1898 г.), калибра 7,5 снт.; 5 полковъ (5-й, 8-й, 9-й, 10-й и 11-й) имѣютъ на вооруженіи горныя орудія того-же образца и калибра, но облегченныя; одинъ полкъ (7-й) имѣетъ 3 батареи полевыхъ и 3 горныя. Въ батареѣ 4 офицера и 103—102 стросв. нижн. чина, но въ мирное время запряжены лишь 4 орудія.

²⁾ Обозныя баталіоны формируютъ каждый для своей дивизіи изъ двухъ колокъ, легкихъ и тяжелыхъ: муніціонныя колонны, пѣхотныя и артиллерійскія, провіантскія колонны и полевые подвижныя госпитала. Продовольствіе возится въ дивизионномъ обозѣ на 4 дня (и на 4 дня еще при войскахъ).

³⁾ Желѣзнодорожный баталіонъ причисленъ къ гвардейской дивизіи. Крѣпостная артиллерія тоже описана по дивизіямъ, въ районѣ которыхъ расположена.

⁴⁾ Кромѣ названныхъ частей, къ составу арміи причисляются и полицейскія части: 1½ т. жандармовъ и стража на Формозѣ.

2) Территориальная армия.

Территориальная армия формируется при мобилизации изъ людей окончивших уже службу въ арміи и запасѣ, и предназначается для обороны предѣловъ государства, замѣщенія или усиленія войскъ постоянной арміи. Число частей территориальной арміи предположительно опредѣляется по расчету—4 двухбаталіонныхъ пѣх. полковъ, 2 эскадроновъ, 1 четырехбатареянаго артил. полка на дивизию. Всего въ территориальной арміи 52 полка (104 бат.), 26 эскадр., 13 арт. п. (52 батар.). соединяемыхъ въ дивизию, соответственно таковымъ въ постоянной арміи. Численность ея должна быть около 121.7 т. чел.

3) Ополченіе и милиція.

Народное ополченіе не имѣетъ, повидимому, организаціи, заранѣе предусмотрѣнной; въ него входятъ всѣ способные носить оружіе, кромѣ числящихся въ другихъ разрядахъ арміи, отъ 17 до 40 лѣтъ¹⁾.

Милиція образуется для обороны нѣкоторыхъ мелкихъ острововъ (Ріу-Кіу, Гото) собственными средствами, пополняется охотниками и состоитъ преимущественно изъ пѣшихъ командъ, только на Цусимѣ въ составѣ ея, кромѣ баталіона, имѣются эскадронъ и горная батарея.

4) Войска на Формозѣ, въ Печили и Корей.

Войска на Формозѣ выдѣлены изъ состава постоянной арміи, гдѣ мѣста ихъ заполнены людьми изъ рекрутскаго резерва. Всего на Формозѣ 12 бат., 3 эскадрона, 3 дивизиона (9 батарей), 3 инженерныхъ роты, сведенныхъ въ 3 бригады. Численность ихъ въ мирное время около 7.000, въ военное до 12.000 чел. при 54 орудіяхъ.

Войска въ Печили, назначеніе коихъ—охрана миссіи и японскихъ подданныхъ,—насчитываютъ до 1.400 чел.

Войска въ Корей состоятъ изъ 1 бат. (2 роты въ Сеулѣ, по 1 въ Фузанѣ и Гензанѣ) и 150 жандармовъ, охраняющихъ телеграфъ Фузанъ—Сеулъ.

Численность арміи по родамъ оружія и назначенію.

Помѣщенныя выше данныя объ организаціи и численности японской арміи приводятъ къ слѣдующимъ цифровымъ выводамъ относительно распредѣленія японскихъ войскъ по назначенію и роду оружія. Именно, изъ находящихся подъ знаменами въ мирное время 141,6 т. чел. и въ военное 358,8 т. чел. состоитъ:

¹⁾ Прошедшіе черезъ ряды арміи образуютъ 1-й классъ, прочіе—2-й.

	Въ % мири. врем.	Въ % воен. врем.
Въ постоянной арміи	99,5	65,8
„ территориальной	—	33,9
„ милиціи	0,5	0,3

Въ свою очередь постоянная армія заключаетъ:

	Въ % мири. врем.	Въ % воен. врем.
Полевыхъ войскъ	85,4	76,7
Крѣпостныхъ	7,8	4,9
Вспомогательнаго назначенія	6,8	3,4
Запасныхъ	0	1,5
	100 ⁰ / ₁₀	100 ⁰ / ₁₀

По родамъ оружія войска разныхъ категорій содержатъ:

	По мирному времени, въ %:					По военному времени, въ %:				
	Пѣх.	Кав.	Арт.	Инж.	Обозв.	Пѣх.	Кав.	Арт.	Инж.	Обозв.
Полевые	75,3	7,7	12,1	4,9	—	82,7	5,4	7,5	4,4	—
Крѣпостные	—	—	100	—	—	—	—	100	—	—
Вспомог. назнач.	—	—	—	—	100	—	—	—	—	100
Всѣ дѣйствующи ціи	—	—	—	—	—	74,6	4,9	12,5	4,0	4,0
Запасные	—	—	—	—	—	72,1	6,8	7,7	4,7	8,7
Вся постоянная армія	65,4	6,3	18,4	4,0	5,9	74,2	5,1	11,8	4,1	4,8
Территор. армія	—	—	—	—	—	81,3	3,8	4,7	3,9	6,3
Всего ¹⁾	65,5	6,3	18,4	4,0	5,8	76,6	4,7	9,4	4,0	5,8

Цифры эти подтверждаютъ сказанное выше относительно особенностей организаціи, именно—малую численность конницы, также значительный составъ крѣпостной артиллеріи. Въ то же время изъ нихъ усматривается численное преобладаніе полевыхъ войскъ въ составѣ японской арміи; обстоятельство это не является слѣдствіемъ свойствъ обороняемыхъ границъ и, повидимому, указываетъ на наступательный характеръ, который приданъ японскимъ сухопутнымъ силамъ ихъ организаторами.

¹⁾ Съ милиціей

Комплектованіе.

Принадлежность всего населенія къ одной національности особенно благоприятствуетъ примѣненію территориальной системы комплектованія.

Страна раздѣлена на 12 дивизионныхъ (по числу полевыхъ дивизій), 156 полковыхъ округовъ (по числу всѣхъ пѣхотныхъ полковъ) и 260 призывныхъ участковъ. Дивизионные округа комплектуютъ кавалерію, обозъ и специальные роды оружія своей дивизіи и соответствующей территориальной, полковые — по одному пѣхотному полку, запасному баталіону и территориальному пѣхотному полку. Гвардейская пѣхота и гвардейскій кавалерійскій полкъ составляютъ исключеніе и пополняются людьми со всей имперіи; остальная гвардія — 1-мъ див. округомъ.

Призывъ происходитъ въ декабрѣ. Къ вынутаю жребія привлекаются молодые люди, которымъ минуло 20 лѣтъ въ текущемъ году, если они не состоятъ уже вольноопредѣляющимися¹⁾. Только физическая негодность къ службѣ и лишеніе гражданскихъ правъ освобождаютъ безусловно отъ отбыванія воинской повинности. Условное освобожденіе дается по роду занятій, именно: класснымъ чиновникамъ, членамъ (по выбору) совѣтовъ кеновъ и городовъ, бонзамъ, преподавателямъ правительственныхъ и пользующихся правами таковыхъ частныхъ учебныхъ заведеній; причемъ лица эти окончательно освобождаются отъ военной службы лишь въ томъ случаѣ, если въ теченіе 7 лѣтъ положеніе ихъ не измѣнилось.

Отсрочки отъ призыва даются на годъ лицамъ съ недостатками физическаго развитія (слабое тѣлосложеніе, болѣзнь, ростъ, недостигшій 5 сунъ = 2 арш. 2 верш.)²⁾ или по семейному положенію (единственная поддержка семьи). Первые послѣ года, а вторые послѣ трехъ лѣтъ, если не послѣдуетъ перемѣнъ, зачисляются непосредственно въ народное ополченіе. Обучающіеся въ среднихъ и высшихъ учебныхъ заведеніяхъ имѣютъ также право на отсрочку, которая дается до достиженія ими 28 лѣтъ отъ роду или до окончанія курса.

Малое количество льготъ, при 3-хъ лѣтнемъ срокѣ дѣйствительной службы и всего 128 тыс. кадрѣ нижнихъ чиновъ, содержимыхъ на дѣйствительной службѣ, является причиной значительнаго избытка въ числѣ молодыхъ людей, способныхъ носить оружіе, надъ числомъ принятыхъ въ войска, каковой избытокъ и зачисляется въ рекрутскій резервъ, до перевода въ запасъ. Часть, ежегодно опредѣляемая военнымъ министромъ, обыкновенно до 7 тыс. чел., назначается въ 1-й классъ этого резерва и подвергается учебнымъ сборамъ (всего до 150 дней), прочіе составляютъ 2-й классъ.

¹⁾ Вольноопредѣляющимися принимаются на годъ лица 17—20 л. возраста съ аттестатомъ о знаніи курса среднихъ учебныхъ заведеній.

²⁾ Наименьшій ростъ, допускаемый для нестроевыхъ.

Свѣдѣнія объ исполненіи призыва даютъ слѣдующія указанія относительно числа призывныхъ, зачисленныхъ въ сухопутныя войска ¹⁾:

	1897 г.	1896 г.	1895 г.	1894 г.	1893 г.
молодыхъ людей при- } въ 000	477,5	490	450	436	430
зывнаго возраста: } „ % населенія	0,94	0,98	0,93	0,92	0,92
в ъ % п р и з ы в н ы х ъ :					
зачислено въ постоянную армію и ре- крутскій резервъ	33	39	19	36	37
поступило на дѣйствительную службу	11	9,4	5	5	5,2

Пополненіе унтеръ-офицерами производится изъ полковыхъ учебныхъ командъ, а частью изъ ефрейторовъ хорошаго поведенія, обязавшихся остаться на сверхсрочной службѣ. Постепенно Японія обезпечиваетъ себѣ достаточный унтеръ-офицерскій кадръ: въ 1897 году число унтеръ-офицеровъ достигало 12,2% списочнаго состава японской арміи, между тѣмъ какъ въ 80-хъ годахъ ихъ было не болѣе 8,4% ²⁾.

Пополненіе офицерами происходитъ посредствомъ производства войсковыхъ подпрапорщиковъ, выпущенныхъ, по успѣшномъ окончаніи курса (12 м.), изъ военного училища ³⁾. По спискамъ японской арміи въ 1898 году числилось 8.460 офицеровъ или 2,7%; относительное число ихъ возросло, по сравненію съ 1882 г., въ 10 разъ. По штатамъ мирнаго времени офицеры должны составлять 5,7% числительности арміи, по штатамъ военного времени—2,9% ⁴⁾. Наименьшее относительное число офицеровъ приходится на обозъ, наибольшее на артиллерию. Для получения числа офицеровъ, соответствующаго происшедшему въ послѣдніе годы усиленію арміи, производятся усиленные выпуски изъ военного училища и не примѣняется существующій законъ о предѣльномъ возрастѣ ⁵⁾.

Пополненіе лошадей производится въ мирное время посредствомъ ремонтаванія особыми комиссіями. Закупаются обыкновенно двухъ и трехлѣтки, по средней цѣнѣ около 80 іенъ, и затѣмъ выдерживаются при депо (которыхъ 6). Въ военное время пополненіе производится по военно-конской повинности. Всего по штатамъ мирнаго времени состоитъ 21,6—21,7 т. лошадей, по штатамъ военного времени 73,4 т.

¹⁾ „Resumé Statistique“, 1900 г., стр. 131; 1896 г., стр. 121. Въ ближайшіе годы свѣдѣній объ арміи въ этомъ изданіи не помѣщалось. Къ сожалѣнію, не располагаемъ цифрами, которыя могли бы выяснитъ относительное значеніе перечисленныхъ выше льготъ и отсрочекъ.

²⁾ Табл. № 111. Унтеръ-офицерскія званія слѣдующія: ст. фельдфебель, фельдфебель, ст. унт.-офиц. и младшій унт.-офиц.

³⁾ См. выше, стр. 183.

⁴⁾ См. табл. №№ 111 и 114.

⁵⁾ Офицерскіе и генеральскіе чины слѣдующіе: маршалъ, генераль-лейтенантъ (пред. возр. 70 л.), генераль-маіоръ (65 л.), полковникъ (61 г.), подполковникъ (тоже), маіоръ (51 г.), капитанъ (48 л.), поручикъ и подпоручикъ (45 л.).

79,9% послѣднихъ приходятся на постоянныя войска и 3,7% на управления и заведенія, 16,1⁰/₀—на территориальную армію и 0,3⁰/₀—на милицію. 36,1% конскаго состава приходятся въ мирное время на конницу 27,5%—на полевую артиллерію и 18,7% на обозныя войска; въ военное время 68,2% лошадей постоянной арміи состоитъ въ обозѣ ¹⁾).

Участіе населенія въ пополненіи и содержаніи арміи.

Тягость воинской повинности по отношенію къ населенію Японіи, въ сравненіи съ главнѣйшими военными державами, видна изъ слѣдующихъ цифръ, выражающихъ число людей, находящихся подъ знаменами, на 1.000 жителей:

	Въ мирное время.	Въ военное время.
Японія	3,0	7,7
Японія безъ колоній	3,2	8,2
Россія	8,3	23,3
Россія (счит. лишь несущ. воин. повин.).	8,9	25,0
Италія	7,4	35,9
Австро-Венгрія	8,1	36,2
Германія	10,4	53,9
Франція	14,6	70,6

Что касается денежнаго обремененія населенія Японіи, то каждый военно-служащій обходится въ годъ странѣ въ 261 іену, а считая чрезвычайныя расходы, въ 374 іена. Сумма, которой участвуетъ каждый житель въ содержаніи вооруженныхъ сухопутныхъ силъ, равняется 1,14 іена или рубля.

	Годовой расходъ въ рубляхъ:	
	На 1 военно-служ.	На 1 жителя воен. расх.
Японія ²⁾	374,3	1,14
Японія безъ Формозы	—	1,21
Россія	310,3	2,6
Австро-Венгрія	312,4	2,5
Италія	421,1	3,1
Германія	427,0	4,4
Франція	442,3	6,4

Такимъ образомъ, въ отношеніи дешевизны содержанія военно-служащаго, Японія значительно уступаетъ Россіи; но, благодаря тому, что армія ея въ мирное время болѣе чѣмъ въ 7 разъ слабѣе русской, при населеніи всего въ 3 раза меньшемъ, каждый житель ея расходуетъ

¹⁾ Табл. №№ 111—113.

²⁾ 1901 г.

на армию меньше. Относительное же значение этих сумм для бюджета жителя той и другой стороны болѣе или менѣе одинаково, съ точки зрѣнія имѣющихся въ среднемъ у каждаго финансовыхъ ресурсов¹⁾.

Дислокація.

Японская армія, кромѣ войскъ на Формозѣ, расположенная на площади въ 310 тыс. кв. вер., охраняетъ морскую границу въ 15 тыс. вер. острововъ Хондо, Сикоку, Кіу-Сіу, Хоккайдо и Цусима и нѣсколькихъ мелкихъ во Внутреннемъ морѣ. Въ среднемъ, на одного военнослужащаго въ мирное время приходится почти 0,15 версты береговой линіи, 2,19 кв. вер. охраняемаго пространства, 305 жит., которымъ онъ служитъ защитой и изъ числа которыхъ происходитъ пополненіе. Въ военное время протяженіе границы, приходящейся на одного человѣка, уменьшится до 0,04 вер., размѣръ площади до 0,87 кв. вер., число жителей до 120.

По самому характеру страны дислокація японской арміи является довольно постоянной, тѣмъ болѣе, что въ связи съ организаціей постоянныхъ войскъ находится и раздѣленіе имперіи на территориальные округа²⁾.

Тринадцать дивизій, составляющихъ японскую постоянную армию, распределены между островами Японской имперіи слѣдующимъ образомъ: на Хондо расквартированы девять дивизій (гвардейская, 1-я, 2-я, 3-я, 4-я, 5-я, 8-я, 9-я и 10-я); на Кіу-Сіу двѣ дивизіи (6-я и 12-я); на Сикоку одна—11-я, и 7-я на Хоккайдо. вмѣстѣ съ управлениями, штабами и крѣпостной артиллеріей это составитъ, по отношенію ко всей численности арміи, въ процентахъ послѣдней:

для Хондо	70%
„ Сикоку	7,3 „
„ Кіу-Сіу	15 „

¹⁾ Такъ, денежныхъ знаковъ на каждаго русскаго обращается 12 рублей, на японца 6 іенъ (рублей).

²⁾ Штабы дивизій, при нихъ артиллерія и кавалерія, инженерныя и обозныя части, стоятъ: гвардіи и 1-й — въ Токио, (обѣ кавалерійскія бригады и часть артиллеріи въ окрестностяхъ), 2-й—Сендай, 3-й—Нагойя, 4-й—Осака, 5-й—Хирошима, 6-й—Кумамото, 7-й—Саппоро, 8-й—Хиросаки, 9-й—Каназава, 10-й—Химеджи, 11-й—Маругаме, 12-й—Кокура. Пѣхотные полки стоятъ (въ порядкѣ №№ дивизій): гвардейскіе—Токио; 1) 1-й и 2-й—Токио, 15-й—Мацумото, 3-й—Такасаки; 2) 4-й и 29-й—Сендай, 16-й—Шибата, 30-й—Муромацу; 3) 6-й и 33-й—Нагойя, 18-й—Тойохаши, 34-й—Шидзуока; 4) 8-й и 37-й—Осака, 9-й—Оцу, 38-й—Фушими; 5) 11-й и 41-й—Хирошима, 21-й—Хамада, 42-й—Ямагучи; 6) 13-й и 23-й—Кумамото, 45-й—Кагосима, 46-й—Омура; 7) 25-й и 26-й—Саппоро, 27-й и 28-й—Асахигава; 8) 5-й—Аомори, 31-й—Хиросаки, 17-й—Акита, 32-й—Ямагата; 9) 7-й и 35-й—Каназава, 19-й—Цуруга, 36-й—Сабае; 10) 10-й—Химеджи, 40-й—Тоторри, 21-й и 39-й—Фукусіма, 11) 12-й и 43-й—Маругаме, 22-й—Мацума, 44-й—Кочи; 12) 14-й и 47-й—Кокура, 48-й—Куруме, 24-й—Фукуока. Крѣпостная артиллерія размѣщена по укрѣпленіямъ: Йокосука, пролива Идзуми, Симоносеки, узкости Гейо, Сасебо (п. Нагасаки), Куре, Майдзурю, Хакодате и Таксиски.

для Хоккаидо	7,2 %
„ Цусима	0,5 „

И такъ, ббольшая часть арміи сосредоточена на ббольшемъ островѣ Хондо, гдѣ на одного человѣка приходится 0,07 верстъ береговой линіи въ мирное время и 0,03 вер. въ военное; наименьшее число войскъ расположено на Хоккаидо, гдѣ на одного человѣка приходится до 0,2 версты границы и 3,4 кв. вер. площади.

Естественной, съ оборонительной точки зрѣнія, группировкѣ дивизій по островамъ не отвѣчаетъ существующее соединеніе ихъ въ „округа обороны“. Очевидно, что при послѣднемъ распредѣленіи оборонительныхъ соображенія не играли главной роли.

Въ *Восточный округ* обороны входятъ: гвардейская, 1-я, 2-я, 7-я и 8-я дивизіи; въ *Центральный*—3-я, 4-я, 9-я и 10-я; въ *Западный*—5-я, 6-я, 11-я и 12-я дивизіи; штабы же всѣхъ трехъ округовъ—въ Токио.

Въ отношеніи удобства мобилизаціи и сосредоточенія съ оборонительной или наступательной цѣлью (для посадки на суда), условія дислокаціи японской арміи весьма благоприятны: всѣ штабы дивизій, при нихъ кавалерійскія, инженерныя и обозныя части, расположены на желѣзной дорогѣ и всѣ, кромѣ двухъ штабовъ¹⁾,—на побережьѣ. Изъ 52 пѣхотныхъ полковъ, вдали отъ берега расположены 14 (27%), распредѣленныхъ между 12 пунктами, но всѣ 14 на желѣзной дорогѣ. Наиболѣе удаленные отъ моря два пѣхотные полка первой дивизіи стоятъ (въ Мацумото и Такасаки) въ 120—160 вер. отъ моря (считая отъ Токио). Всѣ желѣзно-дорожной сѣти расквартированы въ 9 пунктахъ 12 полковъ (23%), но зато всѣ 12 у берега или не далѣе усиленнаго перехода отъ него, и въ томъ числѣ три расположены у берега Внутренняго моря. Наибольшее удаленіе пѣхотнаго полка отъ желѣзной дороги (Хамада—Хирошима) не превосходитъ 120 верстъ, но полкъ этотъ стоитъ на берегу.

Въ частности, 7-я дивизія на Хоккаидо размѣщена въ юго-западной части острова, всей массой на линіи Саппоро—Асахигава, что позволяетъ удобно передвигать войска для воспрепятствія высадки противника по желѣзной дорогѣ къ Отару или Мурорану, а отъ послѣдняго грунтовыми дорогами къ Хакодате,—важнѣйшимъ прибрежнымъ пунктамъ острова; въ будущемъ—къ Соя, противъ Сахалина.

На Хондо изъ девяти дивизій—двѣ стоятъ въ сѣверной его части, двѣ—въ западной, пять—въ средней. Изъ послѣднихъ одна—на западномъ берегу и четыре—на восточномъ: двѣ въ районѣ *Киото*—озеро Бива—полуостровъ Ямато, двѣ въ *Токио* и на линіи Токио—Мацумото и одна дивизія въ промежуткѣ между обѣими этими группами, въ

¹⁾ 8-я дивизіи съ конницей, артиллеріей и обозомъ—въ Хиросаки, на сѣверо-западѣ Хондо, и 7-я (на Хоккаидо)—въ Саппоро.

раіонѣ Нагойя—Шидзуока, т. е. расположены въ раіонахъ столицъ и на связывающей послѣднія желѣзной дорогѣ.

На Кіу-Сіу войска эшелонированы вдоль желѣзной дороги по западному берегу, а на Сивоку большая часть ихъ стоитъ на берегу Внутренняго моря.

Мобилизація.

При мобилизаціи японская армія, согласно нормальной организаціи, увеличиваетъ свою численность въ 2,5 раза и конскій составъ почти въ 3,5 раза, считая территоріальную армію; кадръ же постоянной арміи развертывается, считая запасныя формированія, всего въ 1,6 раза ¹⁾.

Призываются подъ знамена всего 216—217 тыс. чел., что составляетъ по 1 на 200 жителей. Къ 1 января 1899 г., получившихъ обученіе, среди числящихся въ запасѣ и территоріальной арміи, было 181 тыс. чел. Нынѣ число ихъ должно превысить 200 тыс. Для 7-й дивизіи, вновь сформированной, очевидно, обученныхъ людей не хватитъ.

Благодаря малымъ разстояніямъ, территоріальной системѣ комплектованія, съ средней величиной участка дивизіи въ 22 тыс. кв. вер. ²⁾ и полковаго въ 5.500 кв. в., расположенію огромнаго большинства частей на желѣзной дорогѣ и совокупно, мобилизація японской арміи съ технической стороны не можетъ представить затрудненій. Нижніе чины должны прибывать на полковые сборные пункты (при средней величинѣ такового въ 55×100 или 74×74 кв. в.) не позже 3-хъ дней по объявленіи мобилизаціи и оттуда въ свои части, въ зависимости отъ расположенія ихъ, или въ тотъ же день, или въ теченіе ближайшихъ двухъ дней. Нѣкоторое невольное опозданіе можетъ быть со стороны жителей о. Садо и другихъ мелкихъ. Численность призываемыхъ съ Садо, по приведенному выше примѣрному расчету, будетъ менѣе 600 чел.; другихъ, въ общей сложности, столько же, что вліянія на ходъ мобилизаціи оказать не въ состояніи.

При одноплеменности населенія и патріотичномъ настроеніи японцевъ можно съ увѣренностью сказать, что число неявившихся при мобилизаціи будетъ весьма мало, какъ и было въ Японско-Китайскую войну.

Дѣйствительныя затрудненія встрѣтитъ лишь пополненіе конскаго состава, для чего потребно до 52 тыс. коней. Страна, между тѣмъ, обдана лошадьми,—на 1.000 чел. жителей приходится всего 36 головъ всѣхъ возрастовъ ³⁾. Японская лошадь по складу далеко не всегда отвѣчаетъ требованіямъ военнаго вѣдомства. Поэтому придется, вѣроятно, употребить времени на мобилизацію обозовъ по крайней мѣрѣ вдвое болѣе,

¹⁾ См. табл. № 115.

²⁾ Территорія имперіи безъ колоній, Курилъ, Ріу-Кіу, Цусима.

³⁾ См. табл. № 87.

чѣмъ на мобилизацію войскowych частей. Опытъ мобилизаціи 1894 г., въ общемъ прошедшей гладко, показалъ, что дивизія со всѣми обозами можетъ быть вполне готова въ 14 дней.

Сосредоточеніе къ побережью.

Сосредоточеніе можетъ быть произведено или для посадки на суда въ видахъ наступательныхъ, или съ цѣлью обороны угрожаемыхъ противникомъ пунктовъ побережья. Для посадки на суда можетъ быть избранъ одинъ портъ на каждомъ изъ острововъ, или же она будетъ произведена одновременно въ нѣсколькихъ пунктахъ. Первый способъ былъ примененъ въ войну 1894—1895 г: черезъ портъ Хирошима (во Внутреннемъ морѣ, на берегу Хондо), было перевезено въ Корею и Китай до 75 тыс. чел., но медленно, въ теченіе восьми мѣсяцевъ. Для сосредоточенія, при современной дислокаціи, въ Хирошимѣ (раіонъ 5-й дивизіи) остальныхъ восьми дивизій острова Хондо потребовалось бы по 80 поѣздовъ на каждую или всего 640 поѣздовъ ¹⁾. Такъ какъ эти поѣзда должны быть пропущены черезъ одинъ и тотъ же одноколейный участокъ Кобе—Хирошима, то, при благоприятныхъ условіяхъ (16 паръ поѣздовъ въ сутки), потребуется на перевозку ближайшей дивизіи 5, для всѣхъ 40+1 (на пробѣгъ и посадку) = 41 день, т. е. 6 недѣль. Японскій транспортный флотъ въ 7-ми дневный срокъ можетъ быть собранъ у той же Хирошимы въ достаточномъ количествѣ для одновременнаго поднятія трехъ дивизій съ ихъ грузами. Слѣдовательно, согласно выше приведеннаго расчета, флоту придется ждать прибытія послѣдней части 3-хъ, назначенныхъ въ эшелонъ дивизій, примѣрно, до 19-го дня по объявленіи мобилизаціи. Если Хирошимскій портъ допускаетъ одновременную посадку 3-хъ дивизій, то ясно, что хотя технически удобная и безопасная, посадка войскъ въ Хирошимѣ и вообще въ какомъ-либо другомъ портѣ по линіи Саніо, идущей вдоль береговъ Внутренняго моря не представляетъ выгоды въ отношеніи времени. Но за то посадка въ одномъ какомъ-либо портѣ, въ Внутренняго моря является болѣе опасной, чѣмъ производство таковой въ этомъ послѣднемъ. Исключеніе въ этомъ случаѣ составляетъ Токиоскій заливъ, входъ въ который защищенъ укрѣпленіями.

Сосредоточеніе сухопутныхъ силъ въ Токио или въ его окрестностяхъ можетъ быть произведено по тремъ линіямъ одновременно, при-

¹⁾ По такому приблизительному, конечно, расчету: на одну дивизію съ обозомъ:

450 офицеровъ	20 пасс. вагон.
14000 нижнихъ чиновъ	560 тов. „
4600 лошадей	920 „ „
Итого	1.500 вагон.
Повозки, грузы	300 ваг. и платф.
Всего	1.800

или 79—80 поѣздовъ, по 22—23 вагона или платформы.

чемъ, изъ числа $7\frac{1}{2}$ подлежащихъ перевозкѣ дивизій, пять пройдутъ черезъ одинъ и тотъ же участокъ Нагойя—Токіо, на что потребуется $\frac{80}{20} \times 5 = 20 + 1 = 21$ день. Однако, врядъ-ли, черезъ Токіо, т. е. собственно черезъ лежащіе въ томъ же заливѣ Иокогаму или военный портъ Иокосуко (Иокоска) японцами можетъ быть произведена отправка войскъ въ такихъ большихъ размѣрахъ, такъ какъ это сильно стѣснитъ спеціальную дѣятельность названныхъ портовъ.

Такой же, какъ въ Токіо, приблизительно, будетъ успѣхъ сосредоточенія къ берегамъ залива Вакаса, гдѣ, противъ Владивостока, лежатъ порты Майдзуру (военный) и Цуруга, но только тогда, когда будетъ закончена строящаяся линія Кіото—Фукушіяма—Майдзуру. При этомъ 5 дивизій съ востока могутъ быть перевезены по линіи Токаидо, а 3 западныхъ—частью по желѣзной дорогѣ, частью походнымъ порядкомъ. До окончанія желѣзной дороги на Майдзуру, прибытіе войскъ будетъ задержано переправой черезъ р. Юру и необходимостью пройти затѣмъ 35 верстъ походнымъ порядкомъ.

Вѣроятно, поэтому, что посадка будетъ произведена сразу въ нѣсколькихъ портахъ, хотя въ такомъ случаѣ труднѣе будетъ уберечься отъ покушеній со стороны непріятельскихъ крейсеровъ и миноносцевъ.

Къ отдѣльнымъ пунктамъ побережья Хондо, при условіи назначенія каждой дивизіи отдѣльнаго пути, могутъ быть сосредоточены:

- 1) къ Аомори, двѣ дивизіи (8-я и 2-я);
- 2) „ Сендаю—4 дивизіи (2-я, 8-я, 1-я и гвардейская);
- 3) „ Токіо—4 дивизіи (гвардейская, 1-я, 2-я и 3-я);
- 4) „ Наоцу— $1\frac{1}{2}$ дивизіи (1-я и пѣх. бригада 2-й);
- 5) „ Нагойя или Юккаичи—4 дивизіи (3-я, 4-я, гвардейская и 9-я);
- 6) „ Цуруга—3 дивизіи (9-я, 3-я и 4-я), и
- 7) „ Осака—(или Кубе)— $3\frac{1}{2}$ —4 дивизіи (4-я, 3-я, 9-я и 10-я).

Время, потребное на сосредоточеніе перечисленныхъ частей со всѣмъ ихъ обозомъ въ названныхъ пунктахъ не превыситъ, повидимому, 10—7 дней, исключая Наоцу, на перевозку къ которому дивизіи потребуются вдвое больше времени, такъ какъ поперечная желѣзнодорожная линія переваливаетъ здѣсь черезъ горы и поѣзда требуютъ пересоставленія. (см. стр. 260).

Что касается о. Кіу-Сіу, то удобными пунктами для посадки на суда здѣсь являются Моджи и Сасебо, для обѣихъ (6 и 12) дивизій острова, и въ частности Мисуми, въ заливѣ Симабара, для частей 6-й дивизіи.

Наконецъ, и 11-я дивизія на Сикоку, вѣроятно, не останется въ предѣлахъ этого острова, гдѣ нельзя ожидать высадки значительныхъ силъ, и или приметъ, вмѣстѣ съ другими полевыми войсками, участіе въ наступательныхъ операціяхъ, или будетъ назначена на усиленіе расположенныхъ на Хондо войскъ.

Таковы тѣ выводы, къ которымъ можно придти относительно сосредоточенія японской арміи къ побережью, рассматривая дислокацію японской арміи въ связи съ существующей желѣзно-дорожной сѣтью. Между ними и дѣйствительностью будетъ, безъ сомнѣнія, разница, и, вѣроятно, не въ пользу теоретическихъ расчетовъ.

Слѣдуетъ, однако, имѣть въ виду, что при сосредоточеніи этихъ дивизій къ тѣмъ же пунктамъ побережья, съ цѣлью отраженія непріятельскаго десанта, время можетъ быть сокращено значительно отправленіемъ войскъ безъ дивизионнаго обоза, болѣе тѣснымъ размѣщеніемъ людей въ вагонахъ, направленіемъ части конницы походнымъ порядкомъ.

Въ свою очередь сосредоточеніе войскъ съ наступательными цѣлями, если и не можетъ быть ускорено до увеличенія провозоспособности желѣзныхъ дорогъ, то во всякомъ случаѣ начало такового, благодаря удаленію и островному положенію, можетъ быть произведено съ соблюденіемъ большей тайны, чѣмъ то возможно, напримѣръ, въ любомъ европейскомъ государствѣ.

Въ общемъ, благодаря началу, положенному европейскими инструкторами, Японія обладаетъ въ настоящее время вооруженными сухопутными силами, организованными вполне по европейскому образцу и, по отзыву очевидцевъ, хорошо обученными. Численность этихъ силъ для Дальняго Востока является значительной, хотя по отношенію къ числу жителей имперіи и не чрезмѣрной. Дальнѣйшее усиленіе арміи врядъ-ли, впрочемъ, возможно безъ обремененія населенія, преимущественно земледѣльческаго и воздѣлывающаго землю своими руками, и безъ крайняго напряженія платёжныхъ его силъ.

Удаленная, по своему географическому положенію, отъ странъ съ европейской культурой, Японія въ теченіе многихъ вѣковъ находилась въ общеніи лишь съ двумя государствами желтой расы, Китаемъ и Кореей, вліяніе которыхъ глубоко проникло во всѣ отрасли народной дѣятельности.

Въ срединѣ XVI столѣтія европейцы, основавшись на побережьѣ Тихаго океана, достигаютъ береговъ Японіи. Начало сношеній успѣшно, но воинствующій католицизмъ не уживается со всѣмъ внутреннимъ строемъ Японіи; европейцы черезъ полустолѣтіе изгоняются и соприкосновеніе съ Европой теряется, исключая одной точки: на о. Децимѣ, подъ строжайшимъ надзоромъ, производится торговый обмѣнъ съ голландцами. Въ теченіе послѣдующихъ двухъ столѣтій правительствомъ сіюгуна принимаются всѣ мѣры къ закрытію страны чужеземцамъ. Не безпокойное ни извнѣ, ни внутри, населеніе преуспѣвало въ земледѣльческой дѣятельности, полному развитію которой до того нерѣдко мѣшали смуты и междоусобія, посвящая свои досуги изготовленію необходимыхъ предметовъ домашняго обихода и тѣхъ художественныхъ издѣлій, которыя и доставили извѣстность Японіи. Но въ другихъ отношеніяхъ страна не двигалась впередъ; такъ, вооруженныя силы остались въ томъ же положеніи, какъ при Мендесѣ Пинто. Огнестрѣльное оружіе, впервые ввезенное этимъ португальцемъ и быстро распространившееся среди населенія, почти не усовершенствовалось, и такихъ средствъ обороны, которыя можно было бы противопоставить европейцамъ, не было. Достаточно было нѣсколькихъ военныхъ судовъ, нѣкотораго проявленія энергіи и упорства со стороны американцевъ, чтобы заставить Японію открыть вновь свои предѣлы иностранцамъ. Событіе это послужило толчкомъ для измѣненія государственнаго строя Японіи, хотя имѣвшаго за собой право давности, но основаннаго на узурпаціи верховной власти сильнѣйшимъ вассаломъ и державшагося силой. вмѣстѣ съ восстановленіемъ законной и единой центральной власти и открытіемъ страны европейцамъ, Японія двинулась впередъ рѣшительными шагами, стремясь нагнать то, въ чемъ она отстала за два столѣтія почти полнаго отчужденія. Густое и единоплеменное населеніе, дисциплинированное и трудолюбивое, вскорѣ освоилось съ новымъ порядкомъ вещей и выказало за послѣднія 35 лѣтъ усиленную и, надо сознаться, плодотворную дѣятельность.

Эта усиленная дѣятельность, кромѣ внѣшнихъ причинъ, которыми она была вызвана, имѣетъ основаніемъ также и дѣйствительную необхо-

димость для постоянно растущаго населенія изыскивать новые источники существованія. По характеру поверхности страны, горной и лѣсистой, только 17% всей площади обрабатываются.

Несмотря на то, что почти вся обработанная площадь обращена въ пищевую, и на умеренный и влажный климатъ, способствующій земледѣльческой культурѣ, ежегодный сборъ съ пищевой площади не покрываетъ продовольственной потребности населенія. Въ 1890-хъ годахъ недостатокъ этотъ выражался цифрою въ 7½ мил. коку риса. вмѣстѣ съ тѣмъ въ странѣ скотоводство и коневодство развиты весьма слабо, а рыболовство постепенно, по мѣрѣ увеличенія рыболовнаго населенія, отделяется отъ береговъ, переходя въ чужія воды, въ томъ числѣ и русскія. Естественно поэтому то развитіе, которое получаетъ теперь въ Японіи обрабатывающая промышленность, и именно фабрично-заводская. 35 лѣтъ тому назадъ въ Японіи не было ни одной фабрики, въ настоящее время однѣхъ хлопчато-бумажныхъ мануфактуръ около 100, хлопчато-бумажныя издѣлія составляютъ теперь одинъ изъ главныхъ предметовъ вывоза. Въ разныя торгово-промышленныя предпріятія вложено свыше 620 мил. іенъ капиталовъ. Необходимость обращаться за сырьемъ за границу (именно за хлопкомъ), недостатокъ своего желѣза, являются обстоятельствами, могущими въ будущемъ тормозить это развитіе; съ другой стороны богатство углемъ, мѣдью (имѣющей усиленное примѣненіе въ электро-техникѣ), обиліе лѣса, воды, содѣйствуютъ расширенію фабрично-заводской дѣятельности.

Слабое пока развитіе обрабатывающей промышленности въ странахъ западной части Тихаго океана должно способствовать успѣшному сбыту японскихъ издѣлій. Въ настоящее время Японія рѣшила использовать тѣ выгоды, которыя можетъ дать ей морское положеніе. Торговый флотъ, который въ половинѣ прошлаго столѣтія не существовалъ, нынѣ насчитываетъ 969 парокордв, вмѣстимостью до 580 тыс. тоннъ, включая суда самой современной конструкціи, и связываетъ правильными рейсами Японію съ Азіатскимъ материкомъ, Америкой и Австраліей. Хотя лучшія суда продолжаютъ строиться за границей, но и собственное судостроеніе развивается; устраиваются новые порты и оборудываются существующіе.

Въ среднемъ, на японскомъ побережьѣ, на разстояніи суточного перехода пароваго судна можно встрѣтить портъ. Запасы угля, который составляетъ предметъ вывоза, и хотя уступаетъ англійскому, но тѣмъ не менѣе по качествамъ удовлетворителенъ, находятся въ большинствѣ изъ нихъ, служа для нуждъ не только японскихъ, но и иностранныхъ судовъ.

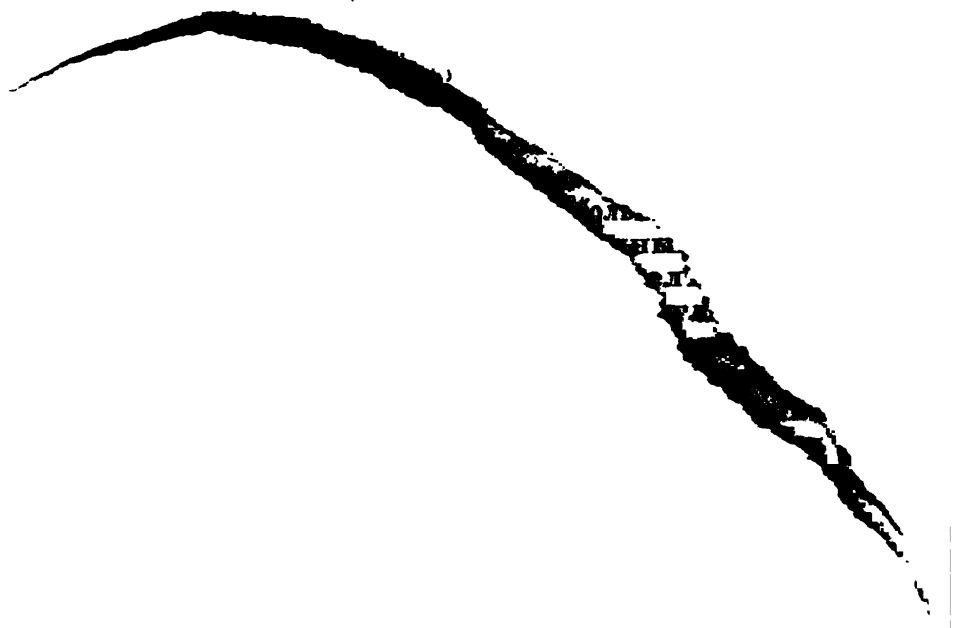
Наряду съ развитіемъ внѣшнихъ сообщеній, строятся желѣзныя дороги, сѣтъ которыхъ въ теченіе 30 лѣтъ (1870—1900) достигла протяженія въ 4.200 верстъ, окружаетъ главный островъ, стремится пересѣчь его въ нѣсколькихъ мѣстахъ и уже перекинулась на Кіу-Сіу и Хоккайдо.

Условія мѣстности однако таковы, что проложеніе сухопутныхъ путей, какъ желѣзно-дорожныхъ, такъ и обыкновенныхъ, встрѣчаетъ

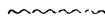
серьезныя затрудненія. Поэтому хорошихъ колесныхъ путей, на которые теперь, при желѣзныхъ дорогахъ, является невыгоднымъ излишне затрачиваться, мало. Тѣ же условія мѣстности, гористый характеръ страны, вызвали скопленіе населенія у побережья. Въ узкой полосѣ вдоль береговъ трехъ главныхъ острововъ Старой Японіи (Хопдо, Кіу-Сіу, Сивоку) возникли наиболѣе значительные населенные пункты и размѣстилось не менѣе 21% всѣхъ жителей, пользуясь непосредственно выгодами морскихъ сообщеній, но и подвергаясь возможности ударовъ непріятельскаго флота. Для противодѣйствія послѣднему, однако, Японія приняла свои мѣры: важнѣйшіе проходы укрѣплены, образованъ сильный военный флотъ изъ 28 боевыхъ судовъ и многочисленныхъ миноносцевъ, опорными пунктами для котораго служатъ укрѣпленные военные порты—Юкосуко, Куре, Сайги, Сасебо, Такесиби, Майдзурю. Японскій флотъ имѣетъ передъ прочими, находящимися въ Тихомъ океанѣ, эскадрами преимущество свободнаго и близкаго базированія и въ состояніи не только охранять главнѣйшую часть побережья, но и преслѣдовать серьезныя наступательныя задачи, содѣйствуя десантнымъ операціямъ.

Участіе торговаго флота въ этомъ случаѣ ему обезпечено рядомъ правительственныхъ мѣропріятій. Въ 7—8 дней къ любому пункту между Нагасаки и Юкогамои можетъ быть собрано число транспортныхъ судовъ, достаточное для поднятія и одновременной перевозки къ восточнымъ берегамъ Азіатскаго материка 3 дивизій или 50.000 чел. и послѣдовательными рейсами, въ теченіе 8 недѣль, 11—12 полевыхъ дивизій съ ихъ обозомъ. Послѣ чего въ предѣлахъ отечества, въ качествѣ резерва и для обороны границъ и поддержанія внутренняго порядка, останется еще около 160.000 чел., что составляетъ въ общей сложности армію въ 360.000,—съ ополченіемъ до 500.000 человекъ.

Пополняемая значительнымъ по численности, единоплеменнымъ, грамотнымъ и патріотичнымъ населеніемъ, обучаемая и организованная по европейски, японская армія является серьезнымъ противникомъ. Не представляя особенно внушительной силы въ сравненіи съ арміями великихъ континентальныхъ державъ Европы, при существующихъ условіяхъ веденія войны на Дальнемъ Востокѣ, армія даетъ Японіи выдающееся положеніе среди восточныхъ государствъ, съ которыми судьба приводитъ Россію къ близкому сосѣдству, со всѣми возможными его послѣдствіями.



ПРИЛОЖЕНІЯ.



- I. Японскія колоніи. Формоза или Тайвань и Пескадоры.
- II. Статистическія таблицы.
- III. Перечень источниковъ.



ЯПОНСКІЯ КОЛОНИИ.

Формоза или Тайвань и Пескадоры.

Географическое положеніе и площадь Формозы.

Формоза вмѣстѣ съ Пескадорами, въ XVII в. занятая китайцами, была уступлена послѣдними японцамъ по Симоносекскому договору 1895 г.

Островъ Формоза, почти овальной формы, лежитъ между $21^{\circ} 54'$ и $25^{\circ} 18'$ с. ш. и $120^{\circ} 45'$ и 122° в. д. (отъ Гринвича). Протяженіе острова съ сѣвера на югъ 370 верстъ, наибольшая ширина по срединѣ острова 115 вер. Въ южной части островъ суживается и къ югу отъ 22 параллели оканчивается двумя мысами, отстоящими одинъ отъ другаго на 12 верстъ.

Площадь острова 30.261 кв. в. ¹⁾, что составляетъ $\frac{1}{12}$ всего пространства имперіи и приблизительно равняется площади о. Кіу-Сіу (безъ мелкихъ острововъ).

Въ 1898 г. населеніе острова исчислялось въ 2.615.223 чел., кромѣ туземцевъ-дикарей, число которыхъ еще точно не опредѣлено.

Б е р е г а .

Формоза, при весьма правильномъ очертаніи, имѣетъ малозвѣстныя берега, почему и береговая линія ея, въ сравненіи съ прочими островами Японіи, имѣетъ малое развитіе.

На 1 версту береговой линіи Формозы приходится 28,5 кв. в. ея площади, въ то время, какъ у близкаго по размѣрамъ Кіу-Сіу на ту же версту берега приходится 9,9 кв. в. площади.

Побережье можетъ быть раздѣлено на 3 участка: 1) сѣверный, обращенный къ метрополи и заключающій важнѣйшій портъ острова, Килунгъ, 2) западный, обращенный въ Китаю, отвѣчающій равнинной, наиболѣе культурной части острова, 3) восточный, омываемый океаномъ и прилегающій къ гористой его части.

¹⁾ Табл. № 1.

1) Сѣверный участокъ.

Сѣверный участокъ отъ м. Фуви-Каку до м. Саншо-Каку имѣетъ 65 верстъ протяженія и общее направленіе съ сѣверо-запада на юго-востокъ. Море здѣсь нѣсколько вдается въ материкъ и между первымъ мысомъ и Бито-Каку берегъ образуетъ пологую дугу, въ вершинѣ которой находится бухта Килунгъ. Къ западу отъ бухты къ морю спускаются скаты массива Тайтонъ-санъ, заканчивающіеся у воды невысокими скалами.

Бухта Килунгъ¹⁾ окружена холмами, имѣетъ на протяженіи 3 верстъ отъ входа глубину по срединѣ не менѣе 60 фут. Въ ней свободно могутъ стать на якорь 10 судовъ размѣрами болѣе 1.000 тоннъ.

Далѣе вглубь бухты могутъ проходить только джонки и то во время прилива, такъ какъ дно здѣсь при отливѣ совершенно осушается.

Устье бухты слишкомъ открыто, что и составляетъ главный ея недостатокъ²⁾.

Отъ Килунга до Саншо-Каку берегъ вдается внутрь, скалистъ, но не представляетъ укрытій для судовъ.

2) Восточный участокъ.

Восточный участокъ на первыхъ 12 верстахъ скалистъ; затѣмъ, вдоль равнины Капсюланъ, идутъ на 35 верстъ дюны.

На югѣ послѣдней равнины лежитъ глубокая бухта Соованъ (Сауо). Несмотря на малые размѣры, она единственная на восточномъ берегу, въ которой могутъ укрываться большіе пароходы (до четырехъ вмѣстѣ)³⁾. Между этой бухтой и г. Шинджіо, въ 50 вер. къ югу, въ море обрываются гигантскіе утесы, выше 3.000—3.500 ф. Далѣе равнина Кирай на 30 вер. сопровождается дюнами, прерываемыми р. Каренко, въ устьѣ которой находится портъ Каренко, совершенно открытый къ сторонѣ океана.

Южнѣе, отъ Каренко до Пинана (130 вер.), у подножія цѣпи Тайто, берегъ образуетъ 2—3 террасы шириной $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ версты; у воды мѣстами тянется узкая песчаная полоса, мѣстами же нижняя терраса обрывается непосредственно въ море, съ высоты нѣсколькихъ сажень, какъ, напримѣръ, къ югу отъ устья рѣки Шукоранъ. На террасахъ расположены поля и деревни туземцевъ.

Вдоль берега встрѣчается много коралловыхъ рифовъ.

Отмѣтимъ здѣсь Сейкованъ, небольшой портъ для мелкихъ судовъ въ бухтѣ Сансендай. Бухта имѣетъ въ діаметрѣ около 100 сажень, окружена отовсюду коралловыми рифами и сообщается съ моремъ узкимъ проходомъ.

¹⁾ Портъ Килунгъ (Келунгъ) укрѣпленъ.

²⁾ „China Sea Directory“, т. III, стр. 268.

³⁾ Тамъ же, стр. 239.

Среди прибрежныхъ дюнь равнины Пинанъ стоитъ большое поселеніе того же имени, главный населенный пунктъ восточнаго Тайвана ¹⁾.

Отъ южной оконечности равнины до открытой бухты Хашіо-ванъ (50 вер.) идетъ обрывистый песчаный берегъ, надъ которымъ высятся скалы.

Южнѣе по берегу, версть на 25, тянутся ряды холмовъ коралловаго образованія и такіе же рифы мѣстами поднимаются со дна моря.

3) Западный участокъ.

Южная оконечность острова, мысъ Гарампи, и другой мысъ — Гусва охватываютъ съ востока и запада бухту Нанванъ, или Кваліангъ, совершенно открытую южнымъ вѣтрамъ ²⁾.

Отъ мыса Гусва на первыхъ 15 вер. берегъ невысокъ и у небольшого и открытаго юго-западнымъ муссонамъ порта Шаріо имѣетъ равнинный характеръ. Отсюда до деревни Хоріо (30 вер.) тянется узкая прибрежная полоса съ обрывистымъ краемъ, постепенно дѣлающаяся шире и плоче.

Къ сѣверу отъ Хоріо — находится портъ Токо, въ устьѣ Тамсуйкеи, самой большой рѣки южнаго Тайвана, съ плодороднымъ и населеннымъ бассейномъ.

Немного сѣвернѣе, въ лагунѣ, находится портъ Такао (Тако), ведущій значительную торговлю. Между лагуной и моремъ тянется коса Хайса, 11 вер. длиной, съ многими на ней становищами рыбаковъ.

Узкій каналъ у сѣверной оконечности косы, между двумя скалистыми холмами около 1.000 ф. высотой, представляетъ входъ въ лагуну. Лагуна и каналъ мелководны. Само поселеніе и торговые склады размѣщаются по обѣ стороны канала ³⁾. Въ 6 вер. отъ лагуны къ востоку находится городъ Хосанъ.

Къ сѣверу берегъ плоскій и вдоль него тянутся дюны, за которыми лежитъ городъ Тайнанъ. Портъ его (Анпингъ) не глубокъ, большія суда становятся на якорь въ 2¹/₂ миляхъ отъ вершины бухты. Портъ открытъ юго-западнымъ вѣтрамъ; когда дуютъ послѣдніе, разгрузка и нагрузка судовъ производится при помощи бамбуковыхъ плотовъ. Близость большаго города и плодородіе равнины сильно развили торговлю Анпинга.

Низкій, песчаный берегъ западной Формозы образуетъ еще нѣсколько небольшихъ бухтъ, столь же открытыхъ юго-западнымъ вѣтрамъ. Отмѣтимъ въ одной изъ нихъ портовый г. Рокко, ближайшій къ азіатскому материкову торговый центръ этой части равнины.

¹⁾ „Petermann's Mittheilungen.“, В. 46. Статя „Unsere geographische Kenntnisse über Taiwan“.

²⁾ „China Sea Directory“, III, стр. 243.

³⁾ „Murray's Handbook for Travellers in Japan“ стр. 543.

Начиная отъ Тоншогаи, къ берегу приближаются невысокіе холмы, снова затѣмъ смѣняемые дюнами, которыя на с.-з. берегу получили сильное развитіе.

Далѣе, у устья Тамсуй, находится портъ того же имени, называемый также Хобе, малоудобный, особенно въ виду близкихъ коралловыхъ рифовъ. Портъ этотъ обслуживаетъ богатый чайными плантаціями бассейнъ Тамсуй-кеи и г. Тайхову (Тайпе), ведущій торговлю съ Амоемъ.

Въ общемъ, берега Формозы можно назвать неблагоприятствующими судоходству, а по окружающимъ ихъ рифамъ и песчанымъ банкамъ (на западѣ) опасными для плаванія. Для обезпеченія судоходства сдѣлано еще очень мало: 4 маяка поставлено на сѣверномъ берегу и 1 на мысѣ Гарампи ¹⁾).

Поверхность.

Горы. Около $\frac{3}{4}$ площади Формозы занято горами, начертаніе которыхъ несложно. Вдоль острова, отъ м. Саншио-Каку на с.-в. до южнаго мыса Гарампи, большею частью составляя водораздѣлъ, тянется, изгибаясь немного къ западу, горный хребетъ, который, по отношенію къ двумъ другимъ горнымъ цѣпямъ, можно назвать Среднимъ. Восточная вѣтвь его начинается у мыса Домъ-Каку и поворачиваетъ на западъ къ горѣ Сетсу-санъ, на соединеніе съ главнымъ гребнемъ.

Этотъ хребетъ не вулканическаго образованія и среди его вершинъ нѣтъ вулкановъ. Высшая изъ нихъ, она же самая высокая гора въ предѣлахъ Японской имперіи, Моунтъ—Моррисонъ или *Нитака-яма* (14.500 ф.).

Къ западу отъ Средняго хребта идетъ параллельно ему, отъ м. Бито-Каку въ 23-й параллели, Западная горная цѣпь или хребетъ Калии. Вершина его Калии-санъ достигаетъ 7.000 ф. Вулканической массивъ Токанъ-санъ служитъ продолженіемъ хребта къ югу и связываетъ эти горы съ Нитака-ямой. Вершина Токанъ-санъ имѣетъ 9.300 ф. высоты.

3-я горная цѣпь, Восточная, тянется въ томъ же направленіи, какъ и предыдущая, вдоль восточнаго берега отъ Каренко до Пинана.

Она отдѣляется отъ Средняго хребта соединенными долинами рѣкъ Каренко, Шукоранъ и Пинанъ.

Средній хребетъ. Восточные склоны Средняго хребта очень круто спускаются къ морю и въ долину вышеназванныхъ трехъ рѣкъ. Особенно рѣзко выражено это между Соо и Шинджио, гдѣ надъ моремъ возвышаются на 3.600 ф. почти отвѣсныя скалы. Вершины хребта: Тайхаку-санъ—3.480 ф., Тайко-санъ—4.720 ф., Джусампунъ-

¹⁾ Нужно замѣтить, что побережье Формозы подвержено постепенному поднятію: такъ, въ XVII в. голландскіе корабли подходили къ стѣнамъ Тайнана и портъ Анпингъ стоялъ на островѣ, теперь же Тайнанъ находится въ 7—8 верстахъ отъ берега. „Mithel. Deutsch. Gesellsch. für Natur etc. Ostasiens“. В. 59. ст. Riess'a.

²⁾ „Petermann's Mittheilungen“, 46. Unsere geographische Kenntnisse über Taiwan.

санъ—4.725 ф. На ю.-в. отъ нихъ Сетсу-санъ („Снѣговая гора“) или Моунтъ-Сильвіа—12.800 ф.¹⁾ Затѣмъ къ югу и къ западу отъ гребня—Кантабанъ-санъ—10.870 ф.

Далѣе гребень горъ слѣдуетъ на ю.-в., съ вершинами Шужоранъ-санъ, Тандай-санъ, имѣющими не менѣе 10.000 ф., до ранѣе упоминавшейся Нитака-яма. Затѣмъ идутъ Гаду-санъ—9.100 ф., Муто-санъ—9.600 ф. Послѣ чего горы понижаются до 4.000—3.500 ф. въ высшихъ точкахъ. Вмѣстѣ съ уменьшеніемъ ширины острова хребетъ, постепенно принимая характеръ холмовъ въ 1.000—2.000 ф., опускается въ морю.

Среди этихъ холмовъ особенно выдается Тайсе-Кисенъ, около 1.000 ф., командующій надъ бухтой Нанванъ.

Западные склоны Средняго хребта не такъ круты, какъ восточные, за исключеніемъ тѣхъ мѣстъ, гдѣ ихъ прорѣзываютъ узкія и глубокія долины, скорѣе ущелья, по которымъ текутъ Дакусуй-кей и другія горныя рѣки. Они постепенно спускаются къ юго-западной равнинѣ, а въ центрѣ и на сѣверѣ сплетаются съ отрогами Токанъ-санъ и восточными скатами горъ Калин.

Западная цѣпь. Границы этой цѣпи на востокѣ довольно неопредѣленны; на западѣ же, передъ тѣмъ, какъ перейти въ прибрежную равнину, она образуетъ параллельную главной цѣпи холмистыхъ предгорій, вершина коихъ, Канто-санъ, имѣетъ 2.730 ф. вышины.

Узкая долина между предгорьями и главной цѣпью Калин усѣяна многочисленными китайскими фанзами. Горы Калин, часто голыя и зазубренныя, начинаются на сѣверо-востокѣ вершинами около 2.400 ф. высоты и, постепенно повышаясь, достигаютъ на параллели Сетсу-санъ, въ вершинѣ Калин-санъ, высоты 7.000 ф. Слѣдующая вершина Хакумота достигаетъ 5.310 ф.; послѣ чего хребетъ нѣсколько понижается къ рѣкѣ Дакусуй-кей. Южное продолженіе этой цѣпи, массивъ Токанъ-санъ, имѣетъ высшую точку въ 9.300 ф., затѣмъ понижается до 3.800—4.000 ф. въ вершинахъ и у верховьевъ Южнаго Тамсуй-кей переходитъ въ холмы.

Восточный хребетъ или Тайто, вулканическаго образованія, вершины его превышаютъ 3.300 ф., нѣкоторыя доходятъ до 5.000 ф.

Кромѣ этихъ горъ, заслуживаетъ вниманія еще отдѣльная вулканическая группа Тайтонъ-санъ на сѣверѣ острова. Она состоитъ изъ нѣсколькихъ вулканическихъ конусовъ отъ 2.400—3.600 ф., между которыми выдаются Тайтонъ-санъ (3.400 ф.), Шичисейтанъ-санъ (3.600 ф.); послѣдній довольно правильной формы и можетъ быть отнесенъ къ числу дѣйствующихъ, остальные же вулканы—потухшіе. Этотъ горный массивъ изобилуетъ горячими источниками.

Проходы черезъ восточную, горную часть острова изслѣдованы слѣдующіе: 1) Килунгъ-Шичито—представляетъ низкій переваль, дли-

¹⁾ „Murray's Handbook for Travellers in Japan“, стр. 549.

ной 6 вер., через прибрежные холмы въ долину рѣки Килунгъ, по которому проходитъ колесный путь и желѣзная дорога на Тайхоку; 2) Сорей, на пути Килунгъ-Соо (1.250 ф.); 3) Бунсуи-рей—10.700 ф., на дорогѣ Башишо—озеро Суиша, близъ средняго Дакусуй-кеи, самый высокій и длинный (не менѣе 100 вер. по горамъ); 4) на тропѣ между Шинкайенъ и Хоріо, въ верховьяхъ Ю. Тамсуй-кеи (высшая точка 9.650 ф.), и 5) на дорогѣ Пароѣ—Хоріо (южное или Панглеао), между обоими берегами острова; высшая точка всего 4.600 ф.¹⁾

Въ общемъ горы представляютъ очень серьезное препятствіе всякимъ операціямъ, тѣмъ болѣе, что склоны ихъ, большею частью лѣсистые, способствуютъ малой войнѣ, которую и вели туземцы съ японцами послѣднія 6 лѣтъ.

Равнины. Западъ острова представляетъ обширную равнину, большею частью низменную, мѣстами поднятую отдѣльными плоскими холмами (старыми коралловыми рифами).

Почва ея плодородна, кромѣ западнаго края, гдѣ тянутся дюны и болота. Она обильно орошена и густо заселена.

Въ восточной части острова имѣются двѣ небольшія равнины—Капсюланъ и Тайто.

Рѣки.

Большинство рѣкъ острова беретъ начало въ Среднемъ хребтѣ, представляющемъ главный водораздѣлъ острова, и имѣетъ, какъ и на другихъ японскихъ островахъ, характеръ горныхъ потоковъ, по быстротѣ теченія и внезапнымъ колебаніямъ уровня, малоприспособныхъ для судоходства.

Только двѣ рѣки, Сѣверный и Южный Тамсуй-кеи, судоходны.

*Сѣверный Тамсуй-кеи*²⁾ образуется изъ сліянія у г. Тайхоку рѣкъ Тайкованъ-кеи съ Шинтенъ-кеи, истоки которыхъ находятся, насколько извѣстно, въ горахъ близъ Сетсу-санъ. Тайкованъ—большая изъ двухъ по размѣрамъ. Тамсуй-кеи, съ правымъ притокомъ Килунгъ, орошаетъ плодородную равнину Тайхоку и является важнымъ воднымъ путемъ.

Небольшіе пароходы ходятъ по рѣкѣ на 20 верстъ вверхъ до Тайтотеи, гдѣ рѣку пересѣкаетъ желѣзная дорога. Джонки съ товарами поднимаются еще на 20 верстъ до г. Тайкованъ, ведущаго торговлю лѣсомъ и камфарой.

Важнѣйшій притокъ Тамсуй, рѣка Килунгъ, протекаетъ въ своемъ верхнемъ теченіи всего въ 6 вер. отъ порта Килунгъ и, при общей длинѣ въ 55 вер., большею частью судоходна. Въ верховьяхъ ея разрабатываются золото и каменный уголь.

По долинка р. Килунгъ идетъ желѣзная дорога.

¹⁾ Цитир. „Petermann's Mittheilungen“, В. 46.

²⁾ Тамъ же.

Южный Тамсуй-кеи течетъ отъ Средняго хребта въ южномъ направленіи по широкой плодородной долинѣ, покрытой рисовыми полями и плантаціями сахарнаго тростника, до порта Токо, у общаго его устья съ р. То-кей. Джонки поднимаются вверхъ по рѣкѣ довольно далеко, примѣрно, верстъ на 50.

По западной равнинѣ Тайвана текутъ еще нѣсколько неглубокихъ и неширокихъ рѣкъ; по нѣкоторымъ ходятъ дзонки, но значенія, какъ водные пути, онѣ не имѣютъ, являясь лишь препятствіями.

По выходѣ изъ горъ, гдѣ ихъ воды производятъ значительные разлитія и обвалы, рѣки западной части Формозы въ предѣлахъ равнины текутъ часто нѣсколькими рукавами, что значительно увеличиваетъ ихъ значеніе, какъ препятствій. Особенно замѣчательны въ этомъ отношеніи: рѣка Сейра-кеи, начинающаяся въ массивѣ Тованъ-санъ; *Дакусуй-кеи*, начинающаяся близъ Сетсу-санъ и впадающая въ море у Рокко,—повидимому, длиннѣйшая на островѣ, и Хори-кеи.

Воды съ восточныхъ склоновъ средняго хребта стекаютъ въ узкую долину Тайто, гдѣ образуютъ три рѣки: Каренко, Пинанъ и Шукоранъ водораздѣлы которыхъ имѣютъ около 600—700 фут. высоты. Изъ этихъ рѣкъ—Шукоранъ прорѣзаетъ восточную цѣпь, образуя ущелье длиною въ 12 вер., и впадаетъ въ океанъ подъ прямымъ угломъ къ своему среднему теченію; другія двѣ текутъ по меридіану на сѣверъ и на югъ. Рѣки эти быстры и мелководны.

Озеръ на Формозѣ, кромѣ лагунъ, повидимому, мало. Въ горахъ извѣстно только одно о. Суиша или Драконово, западнѣе Кантабанъ-сана.

Болота встрѣчаются въ западной равнинѣ, по берегу и вдоль рѣкъ и способствуютъ развитію лихорадокъ, весьма сильныхъ на Формозѣ.

Лѣса. Отъ 1.700 до 6.000—6.500 футъ склоны горъ Формозы покрыты вѣчно зеленымъ листовымъ лѣсомъ, среди котораго особенно часто встрѣчается камфарное дерево, составляющее предметъ значительной торговли. Выше, до 10.000 футъ и даже болѣе, идутъ хвойныя деревья, начиная криптомеріей и кончая елью. Въ долинахъ часто встрѣчаются бамбуковыя чащи и пальмовыя рощи. Такимъ образомъ, лѣса занимаютъ очень значительную, вѣроятно, около 75%, часть острова ¹⁾).

Пескадорскіе острова.

Пескадоры состоятъ въ общемъ изъ 80 острововъ и скалъ, лежащихъ къ западу отъ Формозы между 23° и 24° с. ш. ²⁾ Площадь ихъ равна 192,4 кв. вер. при населеніи въ 49,288 чел. Важнѣйшій изъ нихъ, Хо-ко-то (108 кв. вер.); съ двумя сосѣдними, Хакуса-то и Гіо-о-то, онъ образуетъ у западнаго своего берега удобную укрытую якорную стоянку. Здѣсь находится главный населенный пунктъ острова—небольшой

¹⁾ Э. Реклю. „Земля и люди“, т. VII „Формоза“ и „Mittag's Handbook“, стр. 549.

²⁾ „China Sea Directory“, т. III, стр. 210.

портъ Мако, съ 3.000 жителей, соединенный телеграфнымъ кабелемъ съ Анпингомъ. Острова, преимущественно коралловаго образованія, плоски и бѣдны растительностью. Немногочисленное, но густое население (256 чел. на 1 кв. версту) занимается, главнымъ образомъ, рыбною ловлей. Положеніе острововъ между Формозой и китайскимъ побережьемъ, на пути судовъ изъ Европы въ Японію, весьма выгодно для устройства морской станціи¹⁾. Въ то же время Пескадоры служатъ связующимъ звеномъ между Формозой и провинціей Фокіенъ, которую японцы считаютъ въ сферѣ своего вліянія.

Прочіе мелкіе острова вокругъ Формозы значенія не имѣютъ.

К л и м а т ъ.

Климатъ Формозы субтропическій. Теплое теченіе Куросиво и высокія горы вносятъ въ него однако большое разнообразіе. Такъ, зимой въ горахъ бываетъ морозъ и снѣгъ. На всемъ островѣ самый холодный мѣсяць — февраль: средняя его температура $+3,3^{\circ}$ въ Тайхоку, $+3,2^{\circ}$ въ Тайчо, $+3,5^{\circ}$ въ Тайнанъ, $+9,9^{\circ}$ на Пескадорахъ.

Самый теплый мѣсяць іюль (на всемъ островѣ); но большія жары бываютъ и не въ одномъ этомъ мѣсяцѣ и колеблются въ предѣлахъ $+33+37^{\circ}$ С.

Островъ лежитъ въ области муссоновъ, которые правильно чередуются. Отъ сентября до апрѣля дуютъ сѣверо-восточные вѣтры и съ мая по сентябрь преимущественно южные, но значительно слабѣе.

Циклоны или тайфуны, поднимающіеся 2 или 3 раза въ году въ Китайскомъ морѣ, начинаются часто на востокѣ Тайвана или въ сосѣдней области Филиппинъ и идутъ на сѣверъ, задѣвая восточные берега Тайвана²⁾.

Зимніе муссоны осаждаютъ влагу въ западной части полуострова и особенно въ районѣ Килунга, лѣтніе на востокѣ и юго-востокѣ. Въ общемъ, зима имѣетъ большее число ясныхъ дней и барометръ стоитъ выше, чѣмъ лѣтомъ. Западная часть острова сырѣе восточной и, по наблюденіямъ въ Тамсуи, среднее количество выпадавшихъ за 5 лѣтъ осадковъ равнялось 1.927 миллим. въ годъ.

Населеніе колоніи и его дѣятельность.

Населеніе колоніи равняется 2.690.096 чел., въ томъ числѣ на Пескадоры приходится 49.787 чел. (по свѣдѣніямъ 1898 г.)³⁾. Число постоянныхъ мѣстныхъ жителей, т. е. китайскихъ переселенцевъ и осѣдлыхъ туземцевъ, равняется 2.615.223 для самой Формозы и 49.228 ч.

¹⁾ На Пескадорахъ японцы уже возвели укрѣпленія.

²⁾ „China Sea-Dir-y“, т. III, стр. стр. 9, 18, 270.

³⁾ См. табл. № 1 и № 2.

для Пескадоровъ. Остальные 25 тыс.—японцы. Средняя населенность Формозы—86 чел. на 1 кв. вер. и Пескадоровъ—256 чел. на 1 кв. версту ¹⁾).

Въ отношеніи состава по полу, перевѣсъ численности мужчинъ надъ женщинами рѣзко выраженъ, и только одинъ округъ Пескадоровъ представляетъ въ этомъ случаѣ исключеніе.

Мѣстное населеніе, какъ уже было сказано выше, принадлежитъ къ 2-мъ національностямъ: китайцамъ-колоницамъ, занявшимъ своими пашнями и садами всю западную равнину острова и большую часть доступныхъ для культуры земель восточной, и первобытныхъ темнокожихъ жителей, схожихъ съ туземцами Филиппинскихъ острововъ и составляющихъ отрасль малайской расы ²⁾). Племена эти очень воинственны, особенно живущія на юго-востоку, отличаются большимъ ростомъ, силою и свирѣпостью. Въ теченіе 200-лѣтняго господства китайцевъ на островѣ, они вели непрерывную борьбу съ дикарями. Такую же борьбу до послѣдняго времени вели японцы, при чемъ къ числу враговъ ихъ присоединились и тѣ туземцы, которые представляютъ помѣсь съ китайцами, и даже послѣдніе. Воинской повинности населеніе острова не несетъ.

Земледѣліе. Главное занятіе населенія—земледѣліе. Въ равнинахъ и на пологихъ склонахъ холмовъ рисовыя поля занимаютъ большія пространства. Бассейны обѣихъ рѣкъ Тамсуй, равнина Капсюланъ и западная равнина близъ Тайчо—главные раіоны его культуры. На востокѣ острова рисовыя поля простираются настолько, насколько проникли китайскіе колонисты внутрь страны; но и туземцы въ горахъ занимаются культурой риса, хотя другаго его сорта.

Въ году обыкновенно двѣ жатвы риса, на югѣ острова даже три.

Слѣдующее мѣсто занимаетъ сахарный тростникъ, въ большомъ количествѣ растущій въ раіонѣ г. Тайнана; время сбора его—ноябрь мѣсяць.

Чайныя плантаціи распространены на сѣверѣ особенно на склонахъ долинъ Килунга и Тайкокандъ-кеи. Сборъ листьевъ производится 7 или 8 разъ въ году. На рынкѣ имѣются два сорта чаю; лучшій—похожъ на обыкновенный черный, но слабѣе. Вывозъ чая производится черезъ г. Тайтотеи: 1-го сорта въ Америку и Англію, 2-го—въ Сингапуръ, для китайскихъ рабочихъ.

Кромѣ названныхъ растений, воздѣлываются бататы, употребляемые въ пищу въ значительномъ количествѣ (сборъ ихъ 2 раза въ годъ), затѣмъ пшеница, ячмень, просо и различные виды бобовыхъ и клубневыхъ.

¹⁾ Свѣдѣнія о населеніи не полны и поэтому численность населенія въ 1898 году показана на 107½ тыс. меньше, чѣмъ въ 1897 году.

²⁾ Э. Реклю. „Земля и люди“, т. VII, стр. 440.

Количество произведений земледѣлія, о которыхъ имѣются свѣдѣнія въ 1897 году было слѣдующее:

Хлѣба	222.917	коку ¹⁾
Горохъ	72.030	"
Корнеплоды	1.374.433	"
Чай	26.325.841	"
Табакъ	3.092.670	"
Конопля, ленъ	16.130.406	"
Индиго	19.491.406	"

Свѣдѣнія о торговлѣ Формозы (см. ниже) показываютъ, что вывозъ хлѣбовъ, именно риса, достигалъ за послѣдніе годы цифры отъ 913 т.—2,25 мил. іенъ въ годъ и свидѣтельствуютъ о значительности посѣвовъ; но существующій, вмѣстѣ съ тѣмъ, и прогрессирующій ввозъ риса, муки и бобовыхъ (1—3 мил. іенъ) служитъ доказательствомъ, что пищевая площадь Формозы не даетъ излишковъ, которыми можно было бы располагать для свободнаго вывоза изъ страны безъ замѣны соотвѣтствующимъ ввозомъ.

Скотоводство и коневодство ²⁾ Въ 1898 году количество скота у жителей острова (т. е. собственно въ западной части и по берегамъ) было опредѣлено въ 203.117 гол. крупнаго рогатаго, приблизительно 59 т. овецъ и 873 т. свиней.

Такимъ образомъ, на долю Формозы приходится $\frac{1}{7}$ всего крупнаго рогатаго скота имперіи и сравнительно много мелкаго. На 1.000 чел. приходится 76,2 головъ крупнаго скота, преимущественно буйволовъ, которыми пользуются и при пахотѣ и для перевозки. Мясо, кожа и рога употребляются въ дѣло. Овцы, какъ видно, довольно распространены. Также распространены свиньи, мясо которыхъ часто употребляется въ пищу туземцами и китайцами. Вообще по скотоводству Формозѣ принадлежитъ первое мѣсто въ имперіи. Лошадей же на островѣ почти нѣтъ.

Рыболовствомъ занимаются жители западнаго берега и Пескадоровъ.

Минеральныя богатства. Золото на островѣ открыто въ 1890 году въ пескѣ рѣки Килунгъ. Въ настоящее время золото промывается на пространствѣ 15 верстъ отъ истоковъ до желѣзнодорожнаго моста у Шичито и недавно золото найдено въ горахъ къ востоку отъ рѣки Килунга. Золотоносный песокъ встрѣчается также у Шиндзо и въ рѣкѣ Шукоранъ, на восточномъ берегу острова.

Каменнаго угля довольно много близъ Килунга, но качество его въ общемъ невысоко. Много пластовъ можно видѣть по обоимъ берегамъ рѣки Килунгъ. Въ Шикиаутей качество угля лучше, чѣмъ въ

¹⁾ „Resumé Statistique“, 1901 г., стр. 20. Неполнота свѣдѣній очевидна.

²⁾ „Resumé Statistique“, 1901 г., стр. 19.

другихъ мѣстахъ острова. Около Кимполя производится разработка угля морскимъ вѣдомствомъ. Пласты лежатъ большею частью въ 3 ряда, среди песчанника или наслоеній глинистаго сланца, и имѣютъ отъ $\frac{1}{2}$ до $1\frac{1}{2}$ саж. толщины ¹⁾.

Сѣра находится по склонамъ потухшихъ вулкановъ (сольфатары), главнымъ образомъ на сѣверѣ острова. Общая добыча ея колеблется между 20.000 и 27.000 пуд. ежегодно.

Нефть встрѣчается въ нѣсколькихъ мѣстахъ, но не въ особенно большихъ количествахъ, а именно: по верхнему теченію рѣкъ Карокеи и Ю. Тамсуй-кеи.

Внѣшняя торговля Формозы ²⁾ производится черезъ 13 портовъ, среди которыхъ первое мѣсто, по оборотамъ, занимаетъ Тамсуи (отъ 58% до 68,5% вывоза и отъ 56,5% до 67,8% всего ввоза). Второе мѣсто принадлежитъ Анпингу (отъ 14,8% до 20,3% вывоза и отъ 15,7% до 27,3% ввоза). Затѣмъ слѣдуютъ: Токаву, Луконгъ и Тако. Обращенный къ метрополю Килунгъ работаетъ сравнительно мало и преимущественно, какъ портъ ввоза (2,4%—4,5%) ³⁾.

Вывозъ направляется большею частью въ Китай (78,4%) и въ Гонгъ-Конгъ (18,8%). Ввозъ производится изъ Китая (44,14%) и изъ французскихъ колоній въ Индію (16,85%), затѣмъ изъ Англіи (7,65%) и изъ Соединенныхъ Штатовъ (6,96%). Россія ввезла въ 1899 году всего товаровъ на 95 т. іенъ (0,67%).

По предметамъ вывоза ⁴⁾ состоялъ исключительно изъ продуктовъ земледѣлія, въ сыромъ и обработанномъ видѣ (сахаръ). Отъ $\frac{1}{2}$ до $\frac{3}{4}$ ввоза состояло изъ предметовъ добывающей промышленности. Главныя статьи вывоза составляли: чай (отъ 47,8% до 54,2%), затѣмъ камфара (отъ 7,5%—19,5%), рисъ (отъ 8,0% до 16,4%), сахарный песокъ (отъ 8,9% до 11,1%), сахаръ (отъ 2,7% до 4,4%).

Главную статью ввоза составляетъ опиумъ (отъ 12,1% до 19,5%) ⁵⁾, затѣмъ рисъ (отъ 1,4% до 18,1%).

Бумага въ разныхъ видахъ является главнымъ предметомъ фабрично-заводской промышленности, имѣющимъ сбытъ на островѣ.

Общая сумма вывоза за 1896 и 1899 г. колебалась между 11 и 12,8 мил. іенъ.

Цифра ввоза измѣнялась между 8,6 и 16,9 мил. іенъ. За указанное 4-лѣтіе, слѣдовательно, измѣненія вывоза были невелики, ввоза же значительны. За послѣдній, за который имѣются свѣдѣнія, 1899 годъ, колебанія во внѣшней торговлѣ даютъ неблагоприятный результатъ.

¹⁾ Цитир. „Petermann's Mittheilungen.“, В. 46.

²⁾ Табл. №№ 86—89. О торговлѣ съ метрополіей отд. свѣдѣній нѣтъ.

³⁾ См. табл. № 88.

⁴⁾ См. табл. № 89.

⁵⁾ Курильщики платятъ за право куренія извѣстный сборъ. Свѣдѣтельствъ на куреніе было выдано 140 т. „Nagasaki News“, 26 Ноября 1901.

Вывозъ 1899 г. составляетъ лишь 86,5%, а ввозъ 84,6%—вывоза и ввоза предъидущаго года. Торговые обороты въ суммѣ спустились съ 37.133 т. иенъ до 31.707 т. иенъ, т. е. почти на 15%.

Администрація и финансы.

Формоза въ административномъ отношеніи составляетъ особое генераль-губернаторство, во главѣ коего стоитъ генераль-губернаторъ, съ обширными полномочіями по всѣмъ частямъ, въ томъ числѣ и по финансовой. Для высшаго надзора и управленія дѣлами Формозы въ 1897 г. было учреждено отдѣльное министерство, просуществовавшее 3 года, и по смѣтѣ котораго производились расходы по острову.

Данныя государственной росписи указываютъ, что означеннымъ министерствомъ израсходованы были:

	Обыкновенные расходы.	Чрезвычайные расходы.
Въ 1896—97 г	7.583.928 иенъ	4.622.262 иенъ
„ 1897—98 „	1.817.024 „	9.230.429 „
„ 1898—99 „	1.915.751 „	5.895.947 „
Итого	31.065.341 иенъ,	

ассигнованныхъ изъ государственнаго казначейства. Что же касается поступленій въ государственную казну, то таковыя показаны всего разъ, въ 1896—97 г., и въ суммѣ—2.711.813 иенъ.

Такимъ образомъ за три означенные года получается:

расходовъ	31.065.341 иенъ
доходовъ	2.711.823 „
дефицитъ	28.353.518 иенъ,

или въ среднемъ болѣе 9 мил. въ годъ ¹⁾).

Изъ смѣты Тайвана за слѣдующій 1899—1900 г. можно усмотрѣть, что и она была выполнена съ дефицитомъ въ 1½ мил.,

а именно:

расходы	16.114.000
доходы	14.589.000
дефицитъ	1.525.000

При этомъ въ число доходовъ включено 6.200.000 правительственной субсидіи (98% чрезвычайныхъ доходовъ). Слѣдовательно, дѣйствительный расходъ изъ государственнаго казначейства на нужды управленія Формозы составилъ 7.7 мил. иенъ.

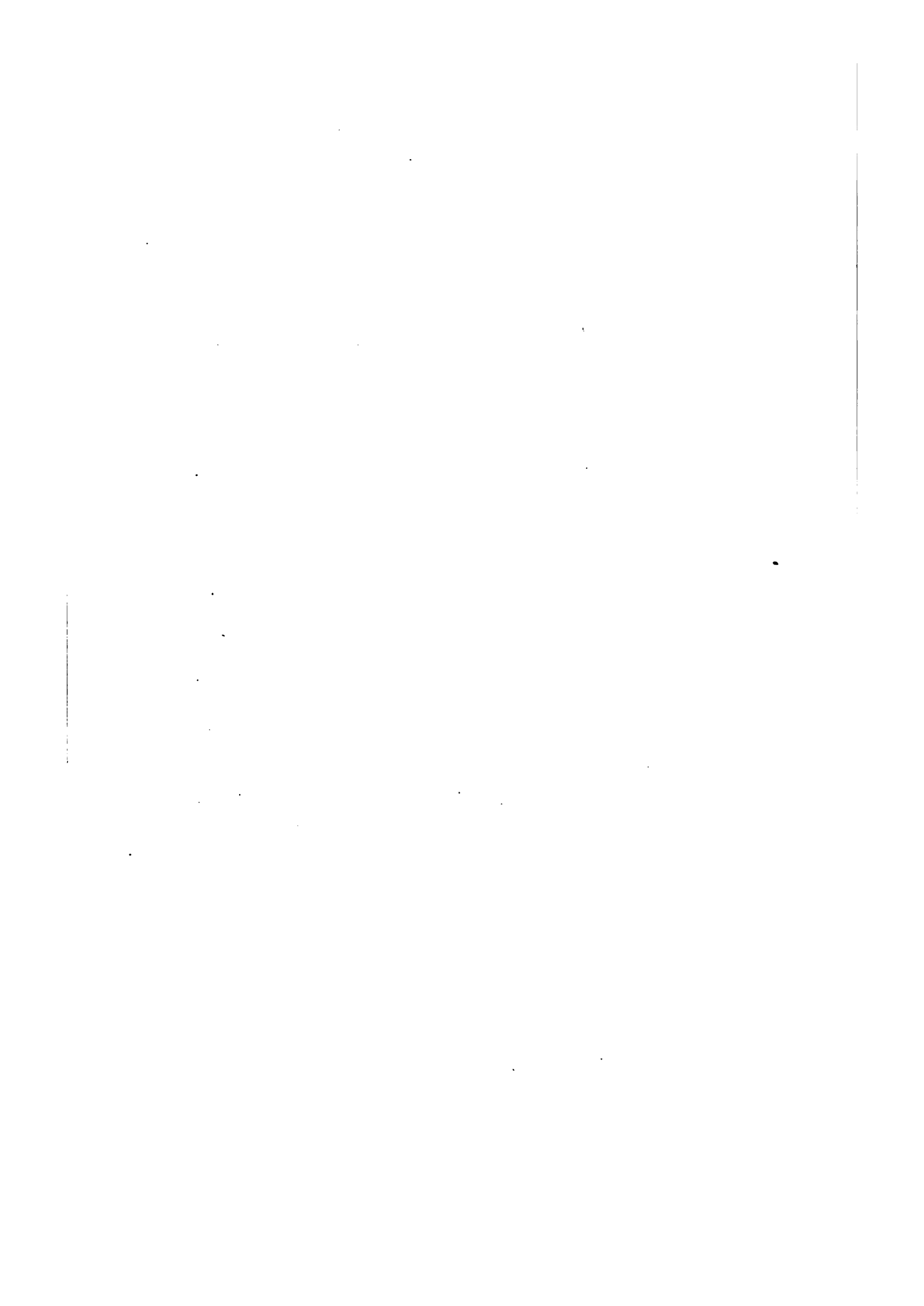
¹⁾ См. табл. №№ 102 и 109.

Наконецъ, для слѣдующаго 1900—1901 г. бюджетъ былъ составленъ безъ дефицита, но благодаря новышенію субсидіи изъ суммъ государственнаго казначейства до 9 мил. руб. Такимъ образомъ, Формоза до сихъ поръ является убыточной статьей въ финансахъ Японской имперіи, даже если не считать тѣхъ суммъ, которыя были израсходованы въ первое время ея оккупации и для подавленія возстанія и съ которыми расходы изъ японскаго государственнаго казначейства достигаютъ 90 мил. іенъ.

Неудовлетворительное финансовое положеніе острова, по возможности скрываемое японцами, объясняется нѣсколькими причинами: 1) очень большимъ административнымъ персоналомъ (10.398 чел.) Формозы, не всегда удовлетворительнымъ; 2) продолжавшимся до послѣдняго времени возстаніемъ туземцевъ, не желающихъ признавать японскаго владычества; 3) необходимостью строить блокгаузы, кордоны, держать особую полицейскую стражу и проводить военныя дороги, и прочія т. наз. „спеціальныя работы“, еще не давшія положительныхъ результатовъ; 4) обращеніемъ правительствомъ въ свою монополію камфарнаго дѣла, вслѣдствіе чего нѣкоторыя заграничныя фирмы прекратили свою дѣятельность, способствующую оживленію страны, и 5) недовѣріемъ китайцевъ-коммерсантовъ и плантаторовъ къ новому управленію и переселенію ихъ съ острова ¹⁾.

Заключеніе. На основаніи непогихъ приведенныхъ выше свѣдѣній о Тайванѣ можно придти къ заключенію, что берега острова мало удобны для судоходства, поверхность, сильно пересѣченная, закрытая, затрудняющая движенія и дѣйствія войскъ, а въ восточной половинѣ трудно-доступная, исключая нѣсколькихъ горныхъ проходовъ. Осѣдлое населеніе живетъ преимущественно земледѣліемъ и культура чая составляетъ доходнѣйшую статью вывоза. Кромѣ того, эксплуатируются естественныя богатства острова: золото, уголь, разработка которыхъ еще въ началѣ, камфарное дерево. Торговые обороты однако падаютъ, не смотря на разрѣшеніе ввозить опиумъ, вообще не допускаемый въ Японіи, а доходы острова не покрываютъ расходовъ и вызываютъ постоянную субсидію изъ государственнаго казначейства, явленіе, объясненія которому были только что приведены, и которое служитъ одной изъ причинъ ухудшенія финансоваго положенія самой метрополіи.

¹⁾ „Japan Mail“, 3 октября 1900 г.



Приложение II.

СТАТИСТИЧЕСКІЯ ТАБЛИЦЫ.

Отношеніе русскихъ и японскихъ мѣръ.



- 1 ри = 3 вер. 332 саж.
1 кв. ри = 13,43 вер.
1 кв. чо = 10 танъ . . . = 0,9 дес.
1 кванъ = 0,23 пуда.
1 коку = 6,9 четвр.
1 коку (для жидк.) . . . = 14,6 ведр.



ТАБЛИЦА № 1.

Пространство и население.

Группы главных островов и островных групп.	Число островов в каждой группе.	Береговая линия въ верст.				Площадь въ квадрат. верст.				Население въ 31 Декабря 1898 г.	На 1 кв. версту жителей.
		Мелкіе острова.		Всего.		Мелкіе острова.		Всего.			
		Главные острова.	Мелкіе острова.	Главные острова.	Мелкіе острова.	Главные острова.	Мелкіе острова.	Главные острова.	Мелкіе острова.		
Хондо	167	7.147,64	1.912,64	9.060,18	194.680,88	1.059,76	196.690,14	21,6	32.980.216	168	
Сякоку	76	1.651,28	822,18	2.473,46	15.461,15	396,24	15.856,99	6,4	3.018.817	190	
Киу-Сиу	151	3.151,92	3.607,59	6.759,51	31.048,28	4.105,28	35.153,56	5,2	6.284.439	179	
Хоккаидо	19	2.194,99	165,36	2.300,35	67.912,56	68,76	67.981,31	29,6	606.040	9	
Куральскіе острова	32	2.244,35	—	2.244,35	18.879,97	—	18.879,97	6,2	2.115	0,15	
Садо	1	195,08	—	195,08	756,51	—	756,51	8,9	114.756	151	
Оми	1	273,40	4,65	278,05	293,85	0,18	293,98	1,1	35.784	121	
Авадзи	1	141,64	7,98	149,62	490,87	1,88	492,05	8,8	194.710	395	
Ики	1	129,71	6,62	136,33	114,83	1,07	115,90	0,8	36.963	919	
Цусима	6	681,75	79,02	754,77	590,25	10,34	600,59	0,8	38.956	56	
Фу-Киу	56	1.153,12	—	1.153,12	2.107,80	—	2.107,80	1,8	453.550	216	
Велли-Сима	20	261,98	—	261,98	60,43	—	60,43	0,2	2.519	42	
Итого	528	19.166,76	6.600,04	25.766,80	927.345,77	5.642,46	932.988,28	12,9	49.760.916	191	
Формоза (Тайвань)	30	1.096,97	192,48	1.289,45	80.261,04	—	80.261,04	23,5	2.615.223	86	
Пекадорн	47	73,20	74,81	148,01	108,88	84,07	192,45	1,8	49.288	256	
ВСЕГО	600	20.336,93	6.867,33	27.204,26	957.716,19	5.726,53	963.441,72	14,1	46.426.926	128	

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 1.

ТАБЛИЦА № 2.

Населеніе острова Формозы.

Округа.	Японцы.		Туземцы.		Всего къ 31 Дек. 1898 г.		
	Мужч.	Женщ.	Мужчинъ.	Женщинъ.	Мужчинъ.	Женщинъ.	Итого.
Дай-Хоку	9.688	4.701	353.332	345.508	363.020	350.209	713.229
Дай-Гиу	2.898	1.016	430.123	368.452	433.026	369.468	802.494
Дай-Нанъ ¹⁾	3.806	1.480	520.359	435.901	524.165	437.381	967.933 ¹⁾
Гилянъ	748	224	56.912	50.388	57.660	50.612	108.272
Дай-То	334	191	25.090	22.766	25.424	22.957	48.381
Пескадоры	294	205	24.296	21.992	24.590	25.197	49.787
Всего въ 1898 г.	17.768	7.817	1.410.117	1.248.007	1.427.885	1.255.824	2.690.096 ¹⁾
» 1897 »	12.662	3.659	1.502.889	1.270.946	1.515.531	1.274.605	2.797.543

¹⁾ Разница происходитъ отъ неполноты свѣдѣній о туземцахъ.
См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 13.

ТАБЛИЦА № 3.

Плотность населенія.

Области и земли.	Пространство въ кв. верстахъ.	Н а с е л е н і е .			Число жителей на 1 кв. версту.
		Мужчинъ.	Женщинъ.	Всего.	
Средній Хондо.					
Токио	1.690	755.619	762.023	1.507.642	892
Кангава	2.091	989.760	986.925	776.695	371
Сайтама	3.572	584.598	589.496	1.174.094	329
Чюба	4.380	689.274	634.115	1.273.389	291
Ибаракі	5.173	570.929	561.227	1.131.556	219
Токиги	5.590	394.337	393.987	788.324	142
Гукиа	5.469	985.357	989.247	774.604	142
Нагано	11.466	628.450	614.177	1.237.627	108
Яманши	3.893	248.522	250.017	498.539	128
Шизуока	6.766	607.227	592.578	1.199.805	177
Айчи	4.201	795.370	795.986	1.591.356	379
Міе	4.950	501.022	495.889	996.411	213
Гифу	9.017	507.886	488.726	996.062	110
Шига	3.471	353.803	358.221	712.024	205
Фукуи	3.658	316.979	317.861	633.840	173
Ишикава	3.636	388.879	392.905	781.784	215
Тояма	3.578	397.919	387.685	785.554	219
Итого	82.541	8.458.781	8.400.515	16.859.296	204
Сѣверный Хондо.					
Нипата	11.074	906.767	905.505	1.812.272	164
Фукушима	11.963	536.128	522.848	1.057.971	98
Мияги	7.263	425.441	410.389	895.890	115
Ямагата	8.060	417.280	411.980	829.210	108
Акита	10.126	408.404	371.678	775.077	76
Ивате	12.076	369.897	350.489	720.386	60
Аомори	8.152	313.579	298.592	612.171	75
Итого	68.111	3.371.691	3.371.436	6.612.017	97

ТАБЛИЦА № 5.

Распределение населения по возрасту и семейному положению.

Возрастные группы.	Мужчинъ.	Женщинъ.	В СЕГ О.	Изъ нихъ семейныхъ.	% отношеніе каждой группы къ народонасел.
Нерабочая: { до 10 лѣтъ свыше 60 лѣтъ	5.050.423	4.934.580	9.985.003	91	22,8
	1.667.197	1.927.143	3.594.340	1.541.841	8,2
	Итого	6.717.620	6.861.723	13.579.343	1.541.932
	49,5	50,5	100	11,3	—
Полураб.: { отъ 10 до 15 лѣтъ » 50 » 60 »	2.213.847	2.167.299	4.381.146	10.582	10,0
	1.906.169	1.834.833	3.741.052	2.529.376	8,6
	Итого	4.120.016	4.002.132	8.122.198	2.539.958
	50,8	49,2	100	31,2	—
Рабочая: отъ 15 до 50 лѣтъ	11.235.036	10.824.238	22.059.274	11.877.662	50,4
%	50,9	49,1	100	53,8	—
В СЕГ О	22.073.272	21.688.143	43.760.815	15.959.552	100
%	50,4	49,6	100	36,5	—

Западный Хондо.	3.983	465.589	465.971	931.560	234																																																																																																																		
Киото	1.554	657.309	654.600	1.311.909	844																																																																																																																		
Осака	2.705	270.931	267.576	538.507	199																																																																																																																		
Нара	4.172	345.960	335.612	681.572	163																																																																																																																		
Вакаяма	7.476	847.174	820.052	1.667.226	223																																																																																																																		
Хиого	5.654	588.929	543.071	1.132.000	200																																																																																																																		
Окайама	6.994	729.824	706.586	1.436.410	205																																																																																																																		
Хирошима	5.237	498.190	487.971	986.161	188																																																																																																																		
Ямагучи	5.853	366.754	354.694	721.448	123																																																																																																																		
Шимано	3.010	211.668	207.261	418.929	139	Тотори	46.638	4.982.328	4.843.394	9.825.722	211	Итого	197.293	16.812.600	16.515.335	33.327.935	170	В СЕГ О	3.643	352.908	346.490	699.398	192	Синюму.	1.524	356.590	343.812	700.402	459	Токушима	4.582	508.656	490.812	997.468	218	Кагава	6.107	316.856	299.693	616.549	101	Итого	15.866	1.533.010	1.480.807	3.013.817	191	Нйу-Сйу.	3.158	409.401	411.922	821.323	260	Нагасаки	2.150	313.599	307.412	621.011	289	Сага	4.268	687.452	675.325	1.362.777	317	Фукуока	6.261	570.386	561.015	1.151.401	184	Кумамото	5.409	421.167	418.318	839.485	155	Ойта	6.545	231.453	223.277	454.730	70	Миязакн	8.089	552.185	552.446	1.104.631	136	Кагосима	2.107	224.629	228.921	453.550	215	Окинава	87.977	3.410.272	3.398.696	6.808.968	179	Итого	81.861	316.876	293.279	610.155	7	Хоккайдо	332.987	22.072.758	21.688.057	43.760.815	131	В СЕГ О					
Тотори	46.638	4.982.328	4.843.394	9.825.722	211																																																																																																																		
Итого	197.293	16.812.600	16.515.335	33.327.935	170																																																																																																																		
В СЕГ О	3.643	352.908	346.490	699.398	192																																																																																																																		
Синюму.	1.524	356.590	343.812	700.402	459																																																																																																																		
Токушима	4.582	508.656	490.812	997.468	218																																																																																																																		
Кагава	6.107	316.856	299.693	616.549	101																																																																																																																		
Итого	15.866	1.533.010	1.480.807	3.013.817	191																																																																																																																		
Нйу-Сйу.	3.158	409.401	411.922	821.323	260																																																																																																																		
Нагасаки	2.150	313.599	307.412	621.011	289																																																																																																																		
Сага	4.268	687.452	675.325	1.362.777	317																																																																																																																		
Фукуока	6.261	570.386	561.015	1.151.401	184																																																																																																																		
Кумамото	5.409	421.167	418.318	839.485	155																																																																																																																		
Ойта	6.545	231.453	223.277	454.730	70																																																																																																																		
Миязакн	8.089	552.185	552.446	1.104.631	136																																																																																																																		
Кагосима	2.107	224.629	228.921	453.550	215																																																																																																																		
Окинава	87.977	3.410.272	3.398.696	6.808.968	179																																																																																																																		
Итого	81.861	316.876	293.279	610.155	7																																																																																																																		
Хоккайдо	332.987	22.072.758	21.688.057	43.760.815	131																																																																																																																		
В СЕГ О																																																																																																																							

ТАБЛИЦА № 4.

Розміщеніє населенія.

О б л а с т и.	Города, вмѣщающіе свыше 20 тыс. населенія.				Остальные поселенія.				В С Е Г О жителей.	На одинъ населенный пунктъ:		
	Число горо- дъ.	Жителей		Жителей		Жителей въ нихъ.	На одно поселеніе:			Общее число на- селенныхъ пунктовъ.	квдратн. версть.	жителей.
		въ нихъ.	квдратн. версть.	въ нихъ.	квдратн. версть.		квдратн. версть.	жителей.				
Холмо- горскіе Западный	31	2.776.516	2.662,6	89.565	5.174	14.082.760	15,9	2.722	5.205	16.859.296	16,8	3.239
	13	440.513	5.289,5	33.886	2.314	6.202.404	29,4	2.680	2.327	6.642.917	29,2	2.854
	16	1.942.686	2.914,8	121.418	3.103	7.883.037	15,0	2.540	3.119	9.825.722	14,9	3.150
Итого	60	5.159.714	3.268,2	85.995	10.591	28.168.221	18,5	2.660	10.651	33.327.935	18,5	3.129
Смоленскіе	5	193.950	3.171,2	38.790	815	2.819.867	19,4	3.460	820	3.013.317	19,8	3.675
Кіу-Сіу	10	463.357	3.797,7	46.336	2.516	6.345.551	15,0	2.522	2.526	6.808.906	15,0	2.695
Хокандо	3	172.483	27.287,0	57.494	778	437.672	105,2	562	781	610.155	104,8	781
В С Е Г О	78	5.989.504	4.269,0	75.506	14.700	37.771.311	22,6	2.569	14.778	43.760.815	22,53	2.961

См. табл. 3, 6 и 21.

ТАБЛИЦА № 6.

Большие города (свыше 20 т. ж.) и ихъ населеніе.

Города.	Названіе кена или градоначальства.	Число жителей.	Города.	Названіе кена или градоначальства.	Число жителей.
Токіо	Токіо	1.440.121	Сага	Сага	32.753
Осака	Осака	821.235	Уцуномія	Точиги	32.069
Кіото	Кіото	353.139	Таваока	Тойяма	31.490
Нагойя	Айчи	244.145	Мацумото	Нагано	31.324
Кобе	Хіого	215.780	Нагано	Нагано	31.319
Іокогама	Канагава	193.762	Гифу	Гифу	31.912
Хирошима	Хирошима	122.306	Такасаки	Гумма	30.893
Нагасаки	Нагасаки	107.422	Іоногава	Ямагата	30.719
Канагава	Имикана	83.662	Нара	Нара	30.589
Сендай	Мійяги	83.325	Акита	Акита	29.477
Хакодате	Хоккайдо	78.040	Вакамацу	Фукушима	29.200
Фукуока	Фукуока	66.190	Куруме	Фукуока	29.008
Вакаяма	Вакаяма	63.667	Тоторри	Тоторри	28.496
Токушима	Токушима	61.501	Аомори	Аомори	28.029
Кумамото	Кумамото	61.463	Удзімада	Міе	27.990
Тойяма	Тояма	59.558	Кокура	Фукуока	27.504
Окайяма	Окайяма	58.025	Чиба	Чиба	26.233
Отару	Хоккайдо	56.961	Моджи	Фукуока	25.274
Кагосима	Кагосима	53.481	Іоккайчи	Міе	25.220
Нінгата	Нінгата	53.366	Маругаме	Кагава	24.977
Сакаи	Осака	50.203	Апута	Айчи	24.911
Фукуи	Фукуи	44.286	Іокосуко	Канагава	24.750
Симоносекі	Ямагучи	42.786	Шури	Окинава	24.809
Шидзуока	Шидзуока	42.172	Іеда	Нагано	24.114
Кофу	Яманаші	37.561	Киріу	Гумма	23.991
Саппоро	Хоккайдо	37.482	Хачіоджи	Токіо	23.203
Мацуяма	Ехиме	36.545	Точиги	Точиги	22.379
Кочи	Кочи	36.511	Оноичи	Хирошима	22.312
Наба	Окинава	35.453	Саката	Ямагата	21.937
Ямагата	Ямагата	35.300	Тойохаши	Айчи	21.785
Хімеджи	Хіого	35.282	Вако	Хирошима	21.553
Хиросаки	Аомори	34.771	Фушима	Кіото	21.515
Мацуіе	Шимане	34.651	Ашикага	Точиги	21.348
Маебаші	Гумма	34.495	Аваши	Хіого	21.196
Такамацу	Кагава	34.416	Фукушима	Фукушима	20.624
Оцу	Шига	34.225	Цуруока	Ямагата	20.461
Мито	Ібаракі	33.778	Тоба	Кагава	20.322
Цу	Міе	33.287	Токаяма	Нінгата	20.315
Моріока	Івате	32.989	Кувана	Міе	20.131

ТАБЛИЦА № 7.

Города съ населеніемъ свыше 50 тыс. чел.

Г о р о д а .	Число жителей.	Число семей (отд. хозяйства).	Число лицъ на семью.
Токіо	1.440.121	316.527	4,5
Осака	821.235	185.847	4,3
Кіото	353.139	66.999	5,2
Нагойя	244.145	56.680	4,3
Кобе	215.780	59.032	3,7
Іокогама	193.762	31.765	6,1
Хирошима	122.306	28.811	4,2
Нагасаки	107.422	16.559	6,5
Канзава	83.662	28.507	2,8
Сендай	83.325	14.490	5,6
Хакодате	78.040	17.896	4,3
Фукуока	66.190	9.748	6,7
Вакаяма	63.667	11.767	5,4
Токушима	61.501	12.476	4,1
Кумамото	61.463	13.784	4,3
Тойяма	59.558	13.883	4,2
Окайяма	58.025	11.987	4,8
Отару	56.961	7.723	7,2
Кагосима	53.481	9.459	5,6
Нінгата	53.366	10.214	5,2
Сакаи	50.203	9.311	5,3
В С Е Г О	4.327.352	938.465	4,6

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 9.

ТАБЛИЦА № 8.

Населеніе по сословіямъ.

О б л а с т и .	Квазоку.	Шидзоку (Самуран.).	Хеймицъ.	
Хондо: {	Средній	3.196	503.993	16.352.107
	Съверный	94	269.741	6.373.082
	Западный	804	313.111	9.511.807
Итого	4.094	1.086.845	32.236.996	
Синкоку	10	135.506	2.878.301	
Кіу-Сіу	421	829.057	5.979.430	
Хоккаидо	26	54.288	555.841	
В С Е Г О въ 1898 г.	4.551	2.106.696	41.650.568	
» 1893 »	3.905	2.024.317	39.360.091	
» 1888 »	3.811	1.976.480	37.626.943	

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 7, и 1891 г., стр. 11.

ТАБЛИЦА № 9.

Преступность и ее отношение къ исследованію.

Годы.	Государствен-ныя преступленія.		Противъ обще-ствен. безопас-ности.		Нарушен. общественнаго добрыя.		Противъ общественнаго здравья.		Противъ нравствен-ности.		Нарушеніе прот. своб. уваженія гражда. и промысл. предпріим.		Преступ-ленія по отношенію къ служеб. дѣл.		Противъ личн. дѣлности.		Противъ собственности.		Волеисп.		% всего преступл. по отношенію къ населенію.		
	Преступле-ніа.	Преступлен.	Преступле-ніа.	Преступлен.	Преступле-ніа.	Преступлен.	Преступле-ніа.	Преступлен.	Преступле-ніа.	Преступлен.	Преступле-ніа.	Преступлен.	Преступле-ніа.	Преступлен.	Преступле-ніа.	Преступлен.	Преступле-ніа.	Преступлен.	Преступле-ніа.	Преступлен.			
1898	—	1	31	16.444	770	4.771	1	435	—	49.530	—	80	—	19	116	40	1.067	11.748	1.532	96.966	—	348	0,42
1897	—	—	55	19.720	722	4.487	1	504	—	54.063	—	43	—	13	84	29	1.171	11.537	1.381	96.658	—	206	0,44
1896	—	1	18	19.191	618	4.392	2	532	—	53.947	—	67	—	39	55	29	969	11.040	1.258	91.663	—	246	0,43
1895	—	8	16	20.392	769	4.582	3	572	—	48.228	—	75	—	48	65	24	967	10.623	1.477	98.877	—	1.378	0,43
1894	—	12	63	21.689	726	4.827	1	450	—	48.794	—	76	—	35	76	36	969	12.371	1.664	109.480	—	3.847	0,49
Всего	—	22	178	97.436	3.605	23.059	8	2.493	—	254.552	—	341	—	154	396	158	5.143	57.319	7.312	488.644	—	6.025	
Среднее число за пятилѣтіе	—	4,4	35,6	19.487,3	721	4.611,8	1,6	498,6	—	50.910,4	—	69,4	—	30,8	79,2	31,6	1.028,6	11.463,8	1.462,4	97.723,8	—	1.205	
% всего пре-ступленій по категориямъ.	—	4,4	19.522,8	5.332,8	—	500,2	—	50.910,4	—	69,4	—	30,8	—	110,8	—	—	12.492,4	—	99.191,2	—	1.205	—	0,63
	—	—	10,3	—	2,8	—	—	0,26	—	26,8	—	—	—	—	—	—	6,0	—	52,3	—	—	—	

См. «Res. Stat.» 1901 г., стр. 118 и табл. 16.

ТАБЛИЦА № 10.
Народныя школы.

Г о д ы.	Число школъ.	Число учителей.	Число учениковъ.			На 1 школу приходится:			На 1 уч-токъ учениковъ.
			Мальчи-ковъ.	Дѣвочекъ.	Всего.	кв. верстъ.	насе-ленія.	учени-ковъ.	
1898	26.824	88.566	2.582.277	1.480.141	4.062.418	12,3	1.661,1	151,45	48,61
1897	26.860	79.299	2.570.878	1.428.948	3.994.826	12,3	1.460,4	148,73	50,88
1896	26.835	76.098	2.533.272	1.344.709	3.877.981	12,3	1.951,4	144,51	50,96
1895	26.831	73.182	2.435.223	1.235.122	3.670.345	12,4	1.587,5	137,82	50,15
1894	24.046	68.035	2.340.975	1.160.096	3.501.071	13,4	1.780,3	145,60	55,54
1893	23.960	61.556	2.266.025	1.071.535	3.337.560	13,4	1.727,3	139,80	54,22
1892	23.627	59.796	2.197.438	967.963	3.165.401	13,5	1.739,1	133,97	52,94

См. «Rég. Stat.» 1901 г., стр. 84 и 85; 1900 г., стр. 86 и 87; табл. 3 и 16.

ТАБЛИЦА № 11.
Увеличеніе числа учащихся за 1892—1898 г.г.

Г о д ы.	Отнош. учащихся по полу.		Взрастаніе числа учащихся, въ %.
	% мальчи-ковъ.	% дѣвочекъ.	
1898	63,6	36,4	128,3
1897	64,3	35,7	126,2
1896	65,4	34,6	122,5
1895	63,4	36,6	115,95
1894	66,9	33,1	110,6
1893	67,9	32,1	105,4
1892	69,5	30,5	100

См. Табл. 10.

ТАБЛИЦА № 12.
Число учебныхъ заведеній и учащихся въ нихъ за 1887—1897 г.г.

Годъ.	Число учеб-ныхъ завед-еній.	Число преподават.			Число учащихся.			Число окончившихъ.			% окон-чившихъ.
		Мужч.	Жен.	Всего.	Мальчк.	Дѣвочекъ.	Всего.	Мальчи-ковъ.	Дѣво-чекъ.	Всего.	
1897	28.508	79.171	9.763	89.094	2.726.706	1.453.505	4.180.211	417.716	159.328	577.044	13,80
1896	28.427	76.158	8.816	84.974	2.669.752	1.369.075	4.033.827	393.099	138.719	531.818	13,17
1895	28.185	73.847	7.707	81.054	2.545.494	1.255.541	3.801.035	366.478	122.092	488.570	12,85
1894	25.640	64.784	5.574	70.358	2.443.422	1.180.303	3.623.725	356.866	112.374	469.240	12,95
1893	25.611	64.306	4.819	69.125	2.368.459	1.090.987	3.459.446	342.343	100.245	443.088	12,81
1892	25.404	63.410	4.278	67.688	2.302.549	987.764	3.290.313	323.231	90.023	413.254	12,56
1891	27.289	72.925	5.044	77.969	2.320.272	965.122	3.285.394	295.258	78.105	373.363	11,36
1890	27.898	71.186	4.540	75.726	2.288.425	935.589	3.224.014	253.338	63.938	322.276	10,00
1889	28.052	69.668	4.142	73.810	2.246.734	908.826	3.155.560	224.100	53.350	277.450	8,79
1888	27.946	66.063	3.751	69.817	2.169.567	885.813	3.055.380	173.670	39.582	213.252	7,14
1887	27.500	60.342	2.892	63.234	2.015.888	817.962	2.833.850	156.683	37.437	194.120	6,85
% отношен. числ. школъ, учащихся, учащихся и оконч. 1897 г. къ 1887 г.	103,87	131,22	334,13	127,09	135,24	177,8	147,54	266	425,6	298,8	

См. «Rég. Stat.» 1900 г., стр. 78 и 79; 1896 г., стр. 68 и 69.

ТАБЛИЦА № 13.

Число книгъ, отпечатанныхъ за 1887—1898 г.г.

Книги по содержанию.	1898 г.	1897 г.	1896 г.	1895 г.	1894 г.	1893 г.	1887 г.
Юридическія	7.858	6.782	6.939	5.926	5.375	5.614	1.019
Военныя	218	282	185	161	153	140	24
Политико-экономическія	81	282	314	348	377	506	108
Сельско-хозяйственныя	968	1.151	987	784	738	676	277
Торговля и промышленность	1.156	994	893	556	663	862	73
Религиозно-правственныя	973	1.443	1.604	1.495	1.719	1.874	495
Географическія	433	566	620	989	1.284	864	245
Историческія	281	369	362	629	1.064	705	216
Математическія	944	929	964	1.263	1.442	1.680	294
По навигаци	26	35	30	18	23	24	18
Естественно-историческія	199	225	244	250	239	267	120
Медицинскія	503	657	559	721	853	846	182
По искусству	1.882	4.915	5.602	7.090	7.140	5.126	1.970
Педагогическія	467	653	497	654	507	521	1.038
Веллетристическія	1.541	2.449	2.138	1.838	2.097	2.514	1.551
По языкованію	249	222	225	213	170	139	410
Съ различнымъ содержаніемъ	90	721	908	1.009	1.281	1.576	51
Мелкія печатныя изданія	3.455	2.897	2.605	2.848	3.137	3.031	1.457
ВСЕГО	20.814¹⁾	25.522	25.576	26.792	28.212	26.965	9.548

¹⁾ Свѣдѣнія за этотъ годъ въ «Résumé Stat.» изд. 1901 г. подтвержд. и изд. 1902 г.

См. «Résumé Stat.» 1901 г., стр. 88; 1900 г., стр. 90; 1897 г., стр. 92; 1896 г., стр. 80 и 1894 г., стр. 82.

ТАБЛИЦА № 14.

Успѣхи книгопечатанія за 1887—1897 г.г. и распределеніе изданныхъ книгъ по содержанию, въ ‰.

Содержаніе книгъ.	1897 г.	1893 г.	‰-ное увеличеніе за 5 лѣтъ.	1887 г.	‰-ное увеличеніе за 10 лѣтъ.
Юридическія	26,6	20,8	20,8	10,7	665
Военныя	0,9	0,5	65,7	0,3	966,6
Политико-экономическія	1,1	1,9	уменьш.	1,1	уменьш.
Земледѣліе	4,5	2,5	70,2	3,0	415,5
Торгово-промышленныя	3,9	3,2	увелич.	0,8	уменьш.
Религиозно-правственныя	5,7	7,0	— 23	5,2	291,4
Географія	2,2	3,2	уменьш.	2,6	уменьш.
Исторія	1,4	2,6	уменьш.	2,3	уменьш.
Математика	3,6	6,2	— 44,7	3,0	316
Навигация	0,1	0,1	увелич.	0,2	уменьш.
Естественно-историческія	0,9	1,0	уменьш.	1,2	уменьш.
Медицинскія	2,6	3,1	уменьш.	2,0	уменьш.
Искусство	19,3	19,0	— 4,2	20,6	250,7
Воспитательныя	2,6	1,9	увелич.	12,0	увелич.
Веллетристическія	9,6	9,3	— 2,6	16,2	157,8
Языкованіе	0,9	0,5	увелич.	4,3	увелич.
Различнаго содержанія	2,8	5,9	— 44,3	0,3	уменьш.
Мелкія печатныя изданія	11,3	11,3	увелич.	14,2	198,8
ВСЕГО	100‰	100‰	—	100‰	—

См. таблицу 13.

ТАБЛИЦА № 15.

Число храмовъ и духовенства при нихъ.

Г о д ы.	Ш и н т о.		Буддѣйскихъ.		Число жителей приходящихся:			
	Храмовъ и молельня ¹⁾ .	Бонзъ ²⁾ .	Храмовъ и молельня ¹⁾ .	Бонзъ ²⁾ .	на 1 храмъ шинто.	на 1 храмъ буддѣйск.	на 1 бонзу шинто.	на 1 бонзу буддѣйск.
1898	191.906	15.983	110.006	53.985	222,9	397,8	2.737,1	810,6
1897	191.962	15.466	109.945	54.635	225,2	394,07	2.795,06	791,2
1896	192.000	15.158	109.948	53.527	222,4	388,4	2.817,5	797,8
1895	190.754	14.927	108.324	53.275	221,07	387,4	2.831,8	793,4
1894	190.803	14.829	108.330	52.994	213,8	376,6	2.819,6	789,01
1893	193.430	14.751	108.104	52.562	213,9	382,8	2.805,7	787,4

См. «Rév. Stat.», стр. 89 и 90.

¹⁾ Въ числѣ молел.—иногда не имѣютъ причта; наприм., природошныя.

²⁾ Не считая странствующихъ бонзъ, преимущественно буддистовъ.

ТАБЛИЦА № 16.

Приростъ населенія.

Г о д ы.	Всего жителей.	Число рожденій.	Число смертей.	Естеств. приростъ.	% рожденій.	% смертей.	% естеств. прироста.	Дѣйств. приростъ.	% дѣйств. прироста.
1898	48.760.815	1.369.622	894.503	475.119	3,13	2,04	1,09	531.952	1,23
1897	48.228.863	1.355.458	884.418	471.040	3,14	2,05	1,09	520.599	1,22
1896	42.708.264	1.313.705	920.968	392.737	3,08	2,16	0,92	437.644	1,04
1895	42.270.620	1.281.855	860.759	421.096	3,03	2,04	0,99	457.405	1,09
1894	41.813.215	1.247.859	845.646	402.213	2,99	2,05	0,94	424.902	1,03
1893	41.338.113	1.212.057	942.592	269.465	2,93	2,28	0,65	293.373	0,73
1892	41.089.940	1.224.178	886.988	337.190	2,98	2,16	0,82	371.263	0,91
1891	40.718.677	1.102.897	853.139	249.758	2,71	2,10	0,61	265.216	0,66
1890	40.453.461	1.165.275	823.718	341.557	2,88	2,04	0,84	381.441	0,95
1889	40.072.020	1.244.115	808.680	435.435	3,10	2,02	1,08	464.786	1,17
1888	39.607.234	1.178.933	752.834	426.099	2,97	1,90	1,07	537.543	1,38
1887	39.069.691	1.071.957	753.456	318.501	2,74	1,93	0,81	562.514	1,46
1886	38.507.177	1.104.483	938.343	166.140	2,85	2,44	0,41	355.960	0,93
1885	37.868.987	1.130.585	886.824	243.761	2,93	2,32	0,61	417.223	1,11
1884	37.451.764	1.052.045	705.126	346.920	2,75	1,86	0,89	434.462	1,17
1883	37.017.302	1.064.814	676.369	388.445	2,82	1,81	1,01	317.184	0,86
1882	36.700.118	956.329	668.342	287.987	2,57	1,81	0,76	341.124	0,94
1881	36.358.994	941.343	686.064	255.265	2,56	1,87	0,69	429.934	1,20
1880	35.929.060	833.584	603.055	230.529	2,43	1,66	0,77	160.476	0,45

См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 6, 10 и 11; 1897 г., стр. 6 и 12; 1890 г., стр. 8 и 15.

ТАБЛИЦА № 17.

Приростъ населенія по областямъ.

Области.	Число жителей.			Дѣйствительный приростъ по пятилѣтіямъ въ ‰		‰ рождаемости.	‰ смертности.
	1898 г.	1893 г.	1888 г.	1893—98 г.г.	1888—93 г.г.	1898 г.	1893 г.
Хондо:							
Средній . .	16.859.296	16.081.432	15.381.659	1,03	0,91	3,17	2,14
Сѣверный . .	6.642.917	6.316.774	5.992.017	1,03	1,08	3,17	2,14
Западный . .	9.825.722	9.374.468	9.096.486	0,98	0,61	3,05	1,97
Итого . .	33.327.935	31.722.674	30.420.162	1,01	0,86	3,13	2,10
Сякоку . . .	3.013.817	2.907.280	2.828.821	0,73	0,55	3,24	1,87
Киу-Сіу . . .	6.808.908	6.379.262	6.103.446	1,35	0,9	3,00	1,90
Хоккаидо . .	610.155	879.097	254.805	12,19	9,76	3,78	1,82
ВСЕГО . .	43.760.815	41.388.313	39.607.234	1,15	0,9	3,13	2,04

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 7; 1896 г., стр. 7.

ТАБЛИЦА № 17а.

Число переселенцевъ на Хоккаидо.

Годы.	Число переселившихся.			Число выбывшихъ обратно.			Число оставшихся.	
	Мужчинъ.	Женщинъ.	Всего.	Мужчинъ.	Женщинъ.	Всего.	Всего.	‰-ное отнош. ихъ къ населен. ост. област.
1899	25.182	20.212	45.394	4.972	3.398	8.370	37.024	0,07
1898	37.271	26.358	63.629	7.185	4.196	11.381	52.248	0,12
1897	36.457	27.893	64.350	7.017	4.602	11.619	53.731	0,13
1896	29.120	21.234	50.396	5.830	3.751	9.589	40.807	0,08
1895	34.270	25.401	59.671	5.489	3.141	8.630	51.041	0,10
1894	32.089	23.170	55.259	4.998	2.573	7.591	47.668	0,09

См. «Rés. Stat.», стр. 14, 1901 и 1900 г.г. и табл. 16.

ТАБЛИЦА № 18.

Число японцевъ, пребывающихъ за границей.

Страны	1899 г.	1898 г.	1895 г.	1892 г.	1889 г.	Увеличеніе числа эмигрантовъ въ %.
Китай	2.296	1.628	624	980	720	+ 218,8
Корея	14.668	14.934	12.067	8.923	5.408	+ 171,5
Англія (съ колоніями)	7.412	7.179	874	1.684	568	+ 1201,4
Россія (съ Квантуномъ)	4.005	3.239	1.931	988	816	+ 390,8
Франція	49	46	30	47	64	— 24
Нидерланды (съ колоніями)	1.000	1.000	Свѣдѣній нѣтъ.	—	—	—
Германія	156	118	80	106	101	+ 54,5
Соединенные Штаты	71.284	43.669	6.143	5.787	1.751	+ 3971
ВСЕГО	99.870	71.813	22.749	18.465	9.423	960
% отношеніе ко всему населенію Японіи	0,22	0,16	0,06	0,045	0,024	—

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 12; 1899 г., стр. 14; 1897 г., стр. 14, и 1896 г., стр. 16.

ТАБЛИЦА № 19.

Число иностранцевъ, пребывающихъ въ Японіи.

Н а ц и и	1899 г.	1898 г.	1895 г.	1892 г.	1889 г.	Увеличеніе за 10 лѣтъ въ %.
Китайцевъ	6.359	6.120	3.624	5.555	4.956	+ 28
Англичанъ	1.994	2.230	1.863	1.716	1.688	+ 19
Американцевъ	1.282	1.152	1.009	950	891	+ 43,9
Нѣмцевъ	518	574	484	473	543	— 4
Корейцевъ	187	68	9	3	4	+ 4575
Русскіе	123	239	208	74	56	+ 119,64
Французовъ	452	424	381	395	328	+ 38
ВСЕГО	10.915	10.807	7.578	9.166	8.466	+ 29
% отношеніе ко всему населенію	0,022	0,024	0,018	0,021	0,021	—

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 12; 1900 и 1897 г.г., стр. 14; 1894 г., стр. 16, и 1891 г., стр. 16.

ТАБЛИЦА № 20.

Распределение японцевъ, выѣхавшихъ за границу въ 1899 году, по странамъ и по профессіямъ.

Названіе странъ.	Лич. состоят. на государств. служеб.	Ученики.	Торговцы.	Земледельцы и работники.	Ремесленн.	Лич. состоят. на службѣ у иностранцевъ.	Путешествен.	Различн. профессій.	Мужчинъ.	Женщинъ.	Всего.	%, выѣхавшихъ по государствамъ.
Гавай	3	30	1.220	559	35	24.857	7	444	21.747	5.408	27.155	53,4
Соединен. Штаты	131	481	1.882	87	170	3.742	5	444	6.539	408	6.942	13,6
Корея	179	38	1.424	353	101	1.269	3	1.334	3.659	1.042	4.701	9,2
Россія	6	20	433	119	40	2.794	2	589	3.384	617	4.001	7,3
Канада и Австрал.	1	14	352	71	28	2.314	—	78	2.751	102	2.853	5,6
Китай	114	71	883	—	38	152	16	693	1.660	373	1.973	3,9
Прочія страны .	942	165	713	20	30	920	18	627	—	410	2.432	7,0
Всего	1.376	819	6.907	1.209	442	36.048	46	4.210	42.802	3.255	51.057	100%
% выѣхавшихъ по профессіямъ и по полу . .	2,7	1,6	13,5	2,4	1	70,6	0,1	8,2	83,9	16,1	100%	—

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 14.

ТАБЛИЦА № 21.

Административное раздѣленіе инженеріи.

Областн.	Число кеновъ и фу.	Число уѣздовъ.	Число городовъ, мѣст. муницип. устройство.	Число городск. и сельск. общинъ.	
Хондо: {	Средній	17	202	17	5.188
	Сѣверный	7	90	8	2.319
	Западный	10	149	13	3.106
Итого	34	441	38	10.613	
Сикоку	4	41	4	816	
Киу-Сіу	8	88	8	2.518	
Хоккаидо	1	82	2	779	
Всего въ 1898 г.	47	647	52	14.726	
" 1894 "	47	804	43	14.785	

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 5.

ТАБЛИЦА № 23.
Число избирателей.

О б л а с т и.	Число гражд- данъ, платящихъ болѣе 15 йенъ прям. нал.	На 100 чел. насел.	
		Плат. болѣе 15 йенъ прям. нал.	Имѣющ. избир- рат. право.
Хондо: { Средній Сѣверный Западный	252.138	15,11	13,51
	73.931	11,24	10,72
	131.940	13,58	12,00
	Итого	458.009	13,69
Сикоку	29.592	9,94	8,91
Киу-Сиу	67.937	10,87	9,96
ВСЕГО въ 1898 г.	555.538	13,16	11,88
» 1897 »	515.543	12,35	11,19
» 1896 »	517.199	12,50	11,31
» 1895 »	517.130	12,63	11,42
» 1894 »	514.065	12,42	11,22

См. «Rés. Stat.», стр. 149 и табл. 16.

ТАБЛИЦА № 24.
Полицейскій надзоръ.

О б л а с т и.	Число служащихъ въ полиціи.	Число жител. на одного по- лицейск.
Хондо: { Средній Сѣверный Западный	12.709	1.330
	3.641	1.783
	7.572	1.300
	Итого	23.922
Сикоку	1.798	1.624
Киу-Сиу	4.120	1.646
Хоккаидо	786	976
Тайвань (Формоза)	3.476	774
ВСЕГО въ 1898 г.	34.111	1.360
» 1897 »	32.910	1.397
» 1896 »	23.775	1.483
» 1895 »	29.214	1.445
» 1894 »	23.687	1.453

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 102, и табл. 16.

ТАБЛИЦА № 22.

Численный состав администрации и расходы на ее содержание.

Наименование учреждений.	1899 г.			1898 г.			1894 г.		
	Число служащих.	% нхъ.	Годовое содер. нхъ въ %	Число служащих.	% нхъ.	Годовое содер. нхъ въ %	Число служащих.	% нхъ.	Годовое содер. нхъ въ %
Императорскій Кабинетъ	481	0,9	1,5	431	0,9	1,5	189	0,6	1,4
Государственный Советъ	38	0,06	0,7	37	0,1	0,7	35	0,1	1,1
Министерство Иностраннхъ Дѣлъ	475	0,8	6,8	452	0,9	6,7	286	0,9	6,1
Министерство Внутреннхъ Дѣлъ	2.615	4,6	4,4	2.408	4,9	4,6	1.428	4,6	5,0
Министерство Финансовъ	11.945	21,1	17,4	9.015	18,1	16,1	1.359	4,6	5,1
Всенное Министерство	4.407	7,8	7,8	4.469	9,1	8,4	993	3,4	5,0
Морское Министерство	1.728	3,1	3,8	1.585	3,1	4,2	1.117	3,8	4,1
Министерство Юстиціи	10.902	19,3	20,6	8.760	17,8	20,8	8.479	28,8	33,6
Министерство Народнаго Просвѣщенія	1.464	2,6	6,4	1.317	2,8	6,5	964	3,3	7,6
Министерство Земледѣлія и Промышленности	3.073	5,4	6,1	2.500	5,1	5,4	2.187	7,4	6,1
Министерство Путей Сообщенія	18.909	33,5	22,8	17.864	36,3	24,1	12.047	40,9	22,1
Высшая Счетная Палата (Госуд. Контр.)	268	0,5	1,0	279	0,6	1,3	210	0,7	1,5
Высшій Администрат. Судъ	23	0,04	0,3	22	0,04	0,3	26	0,1	0,5
Бюро Палаты Перевъ	80	0,1	0,2	57	0,12	0,2	78	0,3	0,4
Бюро Палаты Депутатовъ	92	0,2	0,2	72	0,14	0,2	78	0,3	0,4
Итого	56.500	71,5	68,7	49.208	71,4	67,8	29.476	63,8	65,6
Управленіе Токиоскаго Градонач.	538	2,4	2,5	535	2,7	2,8	778	4,7	5,2
Переселенческое Управленіе	2.304	10,2	7,5	2.235	11,4	8,1	2.152	12,9	8,7
Управленіе Кюанъ и Фу	9.248	41,1	40,4	8.738	44,4	42,5	12.968	77,5	76,5
Управленіе острова Гайвана	10.398	46,3	49,6	8.160	41,5	46,6	829	4,9	10,6
Итого	22.483	28,5	31,3	19.668	28,6	32,2	16.727	36,2	34,4
ВСЕГО	78.983	100%	100%	68.876	100%	100%	46.203	100%	100%
		21,8 м. іенг.			18,6 м. іенг.				11 м. іенг.

См. «Rés. Stat.» 1091 г., стр. 144; 1900 г., стр. 152, и 1897 г., стр. 152.

Т А Б Л И

Распределение поверхности по угодьям, л

Области.	Обработанная поверхность																					
	Пищевая площадь.										Чайные плантации.	Шелководные плантации.										
	Сухая поля.								Итого.													
	Заболоченныя поля.		Сухія пашни подъ хлѣбомъ.		Поля подъ стручковыми.		Поля подъ корнеплодами.				Чо.	%	Чо.	%								
Чо.	%	Чо.	%	Чо.	%	Чо.	%	Чо.	%	Чо.					%							
Хондо:																						
Средній . . .	1.029.874	45,7	909.188	57,8	239.827	55,9	78.077	59,4	2.256.966	51,5	82.312	73,7	189.697	66,8								
Сѣверный . . .	628.892	27,9	226.657	14,4	140.381	32,9	14.446	11,0	1.010.876	23,1	1.862	4,3	69.530	24,4								
Западный . . .	593.894	26,4	437.658	27,8	47.901	11,2	38.834	23,6	1.118.337	25,4	9.829	22,0	26.374	9,2								
		100%		100%		100%		100%		100%		100%		100%								
Итого . . .	2.252.660	79,3	1.573.503	67,6	423.609	72,1	131.407	43,2	4.336.179	72,3	43.903	74,7	235.601	83,4								
Синкоу . . .	146.252	5,2	170.094	7,3	18.627	3,1	33.666	11,1	368.639	6,1	4.701	8,0	5.568	1,8								
Kiu-Ciu . . .	431.876	15,2	549.294	23,6	104.151	17,5	123.568	40,7	1.208.889	19,9	10.143	17,3	13.405	4,4								
Хоккайдо . . .	8.763	0,3	36.450	1,5	42.970	7,3	15.244	5,0	103.427	1,7	1	—	1.232	0,4								
ВСЕГО . . .	2.839.551	100	2.329.341	100	594.357	100	303.885	100	6.067.134	100	58.648	100	305.856	100								

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 5, 16 и 18.

Т А Б Л И

Распределение поверхности по угодьям

Области.	Вся обрабо- танная поверх- ность въ чо. 100%	Заболочен- ныя поля.	Въ % обработанной поверх.			
			Сухія поля.			Вся пищевая площадь.
			Подъ хлѣбомъ.	Подъ стручко- выми.	Подъ корнепло- дами.	
Хондо: { Средній	2.591.247	39,7	35,1	9,3	3,0	87,1
{ Сѣверный	1.103.139	57,0	20,5	12,8	1,3	91,6
{ Западный	1.211.718	49,0	36,1	3,9	3,2	92,2
Итого	4.906.103	45,9	32,1	8,7	2,7	89,4
Синкоу	397.819	36,7	42,7	4,7	8,5	92,6
Kiu-Ciu	1.280.542	33,7	42,9	8,1	9,7	94,4
Хоккайдо	112.333	7,8	32,4	38,3	13,6	92,1
ВСЕГО	6.696.797	42,4	34,8	8,9	4,5	90,6
				48,2		

См. таблицу 25.

Таблица № 25.

В квадратных чо (по данным 1898 и 1899 г.г.).

Торговля растениями: рапс, табак, хлопок и пр.		Всего.		Лѣса.		Хара и непроизводительная поверхность ¹⁾ .		Застроенная поверхность.		Вся площадь.		
Чо.	%	Чо.	%	Чо.	%	Чо.	%	Чо.	%	Чо.	Десятины.	%
112.272	58,9	2.591.247	52,8	5.181.413	40,3	1.657.314	33,9	170.020	56,0	9.549.994	8.594.995	41,9
20.870	11,0	1.103.138	22,5	5.068.282	39,8	1.638.405	33,5	70.965	23,4	7.880.790	7.092.711	34,5
57.373	30,1	1.211.718	24,7	2.531.950	19,9	1.589.823	32,6	62.526	20,6	5.396.017	4.856.415	23,6
	100%		100%		100%		100%		100%			100%
190.520	71,9	4.906.103	73,3	12.731.645	62,0	4.885.542	44,8	303.511	79,3	22.826.801	20.544.121	59,2
18.911	7,1	397.819	5,9	1.086.470	5,3	330.719	3,0	19.531	5,1	1.834.539	1.651.085	4,8
48.105	18,1	1.280.542	19,1	1.103.977	5,4	1.950.929	17,8	58.491	15,3	4.393.939	3.954.545	11,4
7.623	2,9	112.333	1,7	5.604.619	27,3	3.753.335	34,4	1.031	0,3	9.471.318	8.524.186	24,6
265.159	100	6.696.797	100	20.526.711	100	10.920.525	100	382.564	100	38.526.597	34.673.937	100

¹⁾ преимущественно непроизводительная, включен. въ «Резиде» въ рубрику «равныхъ угодій».

Таблица № 26.

въ % (по данным 1898 и 1899 г.г.).

Культуры.			Въ % всей площади.				Вся площадь въ кв. чо (100 %).
Чайныя плантаціи.	Шелковичныя плантаціи.	Торговля растениями: рапс, табак, хлопок и пр.	Вся обработанная поверхность.	Лѣса.	Хара и непроизводительная ²⁾ .	Застроенная поверхность.	
1,3	7,3	4,3	27,1	53,7	17,4	1,8	9.549.994
0,2	6,3	1,9	14,0	64,3	20,8	0,9	7.880.790
0,8	2,2	4,8	22,4	46,9	29,5	1,2	5.396.017
0,9	5,8	3,9	21,5	55,8	21,4	1,3	22.826.801
1,2	1,4	4,8	21,7	59,2	18,0	1,1	1.834.539
0,8	1,0	3,8	29,2	25,1	44,4	1,3	4.393.939
—	1,1	6,8	1,2	59,2	39,6	—	9.471.318
0,9	4,6	3,9	17,4	53,3	28,3	1,0	38.526.597

²⁾ См. выше выноску 1-ю.

ТАБЛИЦА

Распределение пищевой пш

Области.	Подъ рисомъ		Подъ хлѣба и						
			Я ч м е н ь.						
			Обыкновенный.		Восточный или голый.		Итого.		
	Чо.	%	Чо.	%	Чо.	%	Чо.	%	
Хондо: {	Средній	1.029.874	45,7	403.102	68,6	84.029	25,7	487.131	53,3
	Сѣверный	628.892	27,9	84.517	14,4	1.786	0,5	86.303	9,1
	Западный	593.894	26,4	100.143	17,0	241.071	73,8	341.214	37,3
			100%		100%		100%		100%
	Итого	2.252.660	79,3	587.762	89,7	326.886	48,1	914.648	63,5
Сикоку		146.252	5,2	7.564	1,2	117.177	17,2	124.741	9,3
Kiu-Siu		481.876	15,2	57.014	8,7	232.656	84,2	289.670	21,7
Хоккаидо		8.763	0,3	2.512	0,4	3.496	0,5	6.008	0,5
	ВСЕГО	2.839.551	100	654.852	100	680.215	100	1.335.067	100

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 16.

ТАБЛИЦА № 28.

Распределение пищевой площади въ %.

Области.	Въ % пищевой площади.									Вся пищевая площадь въ кв. чо. 100%
	Подъ рисомъ.	Подъ хлѣба и „муги“.			Пше- ница.	Всего.	Подъ про- сомъ и гречи- хой.	Подъ струч- ковыи.	Подъ корне- пло- дами.	
		Обыкно- венный.	Восточн. или голый.	Итого.						
Хондо:										
Средній	45,6	17,9	3,7	21,6	10,0	31,6	8,7	10,6	3,5	2.256.966
Сѣверный	62,2	8,3	0,2	8,5	3,8	12,3	10,1	14,0	1,4	1.010.876
Западный	53,1	9,0	21,5	30,5	5,1	35,6	3,5	4,3	3,5	1.118.337
Итого	51,4	13,4	7,4	20,8	7,3	28,1	7,7	9,8	3,0	4.386.179
Сикоку	39,7	2,0	31,8	33,8	6,6	40,4	5,7	5,1	9,1	368.639
Kiu-Siu	35,7	4,7	19,3	24,0	9,2	33,2	12,3	8,6	10,2	1.203.889
Хоккаидо	8,5	2,4	3,4	5,8	2,1	7,9	27,3	41,6	14,7	103.427
ВСЕГО	46,8	10,8	11,2	22,0	7,6	29,6	8,8	9,8	5,0	6.067.134

См. таблицу 27.

Ц А № 27.

щади, въ квадратныхъ чо.

„м у г и“.		Всего.		Подъ просомъ и гречихой.		Подъ стручковыми.		Подъ корнеплодами.		Всего.	
Чо.	%	Чо.	%	Чо.	%	Чо.	%	Чо.	%	Чо.	%
225.800	70,2	712.981	57,7	196.257	58,1	289.827	55,9	78.077	59,4	2.256.966	51,5
38.237	11,9	124.540	10,1	102.117	30,3	140.881	32,9	14.446	11,0	1.010.876	23,1
57.481	17,9	398.695	32,2	38.963	11,6	47.901	11,2	38.884	29,6	1.118.837	25,4
	<u>100%</u>		<u>100%</u>		<u>100%</u>		<u>100%</u>		<u>100%</u>		<u>100%</u>
321.518	70,0	1.236.166	68,9	337.337	63,1	428.609	72,1	181.407	48,2	4.386.179	72,3
24.449	5,3	149.190	8,3	20.904	3,9	18.627	3,1	33.666	11,1	363.639	6,1
111.387	24,2	401.057	22,3	148.237	27,7	104.151	17,5	123.568	40,7	1.208.889	19,9
2.190	0,5	8.198	0,5	28.252	5,3	42.970	7,3	15.244	5,0	105.427	1,7
459.544	100	1.794.611	100	534.780	100	594.357	100	308.985	100	6.067.134	100

ТАБЛИЦА № 29.

Средній урожай за 1894—1898 г.г., въ коку.

Области.	Рясь.	Я ч м е н ь.		Пшеница.	Просо.	Вобы.	Картофель и бататы.	
		Обыкновенный.	Восточный.					
Хондо:	Средній	15.928.450	5.908.695	939.165	2.032.480	1.577.377	1.348.977	4.155.819
	Сѣверный	8.869.565	911.533	17.925	278.627	929.562	596.091	492.954
	Западный	9.557.050	1.087.145	2.680.517	527.814	311.852	160.766	2.241.018
	Итого	84.355.065	7.907.373	3.637.607	2.838.921	2.818.791	2.105.834	6.889.791
Синьку	2.027.874	83.525	1.286.048	203.880	108.117	78.630	2.057.713	
Kiy-Ciy	5.740.553	577.831	2.111.375	981.090	531.691	1.231.814	8.732.161	
Хоккаидо	67.699	28.221	40.694	24.223	246.701	142.485	479.229	
ВСЕГО	42.191.191	3.596.500	7.075.724	4.045.114	3.705.300	3.558.763	13.158.894	
			15.672.224					

См. «Rés. Stat.» 1900 г., стр. 17; 1896 г., стр. 19.

ТАБЛИЦА № 30.

Средний урожай в переводе на рись и пшеницу, за 1894—1898 г.г.

Области.	В т о к о к у.			В четвертах пшеницы.	
	Рисъ.	Прочіе хлѣба въ переводѣ на пшеницу.	Все въ рисѣ.		
Хондо: {	Средній	15.923.450	7.524.877	24.807.796	16.373.145
	Сѣверный	8.869.565	1.909.487	11.132.758	7.347.620
	Западный	9.557.050	3.498.229	13.684.970	9.032.030
	Итого	34.355.065	12.941.340	49.624.036	32.751.865
Сикоку	2.027.874	1.372.338	3.647.232	2.407.173	
Kiu-Ciu	5.740.553	4.940.129	11.669.905	7.702.137	
Хоккаидо	67.699	439.584	586.208	386.896	
ВСЕГО	42.191.191	19.703.891	65.442.782	43.248.071	

См. табл. 29.

ТАБЛИЦА № 31.

Ежегодный расход и остаток хлѣбовъ, в переводе на козу риса.

Области.	Средній уро- жай въ рисѣ.	Расходъ на посѣвъ.	Расходъ на ѣду.	Расходъ на пригото- вленіе сакэ.	Остатокъ + —	
Хондо: {	Средній	24.807.796	1.301.599	25.288.944	1.517.337	—3.300.084
	Сѣверный	11.132.758	478.082	9.964.376	597.862	+ 92.438
	Западный	13.684.970	682.143	14.738.583	884.315	—2.620.071
	Итого	49.624.036	2.461.824	49.991.903	2.999.514	—5.829.205
Сикоку	3.647.232	204.575	4.520.725	271.244	—1.349.312	
Kiu-Ciu	11.669.905	639.477	10.213.362	612.802	+ 204.264	
Хоккаидо	586.208	26.614	915.233	54.914	— 410.553	
ВСЕГО	65.442.782	3.332.490	65.641.223	3.938.474	— 7.469.405	

См. табл. 30.

ТАБЛИЦА № 32.

Производство чая в 1890—1899 г.г.

Годы.	Чай обыкновенный.		Чай кирпичный.		В с е г о.	
	Пуды.	% всего про- изводства.	Пуды.	% всего про- изводства.	Пуды (100%).	% увеличе- ніе за 10 л.
1899	1.122.569	64,6	612.550	35,4	1.735.119	108,6
1898	1.377.769	70,9	564.288	29,1	1.942.057	121,6
1897	1.397.058	71,1	561.034	28,9	1.948.142	121,8
1896	1.390.246	71,1	564.925	28,9	1.955.171	122,2
1895	1.437.112	71,8	563.608	28,2	2.000.720	125,2
1894	1.207.531	60,7	605.612	39,3	1.813.143	113,4
1893	1.196.184	68,0	561.100	32,0	1.757.285	110,0
1892	1.146.888	69,1	511.841	30,9	1.658.729	103,7
1891	1.117.260	68,3	514.912	31,7	1.632.172	102,1
1890	1.072.509	67,1	524.937	32,3	1.597.446	—

См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 20, и 1897 г., стр. 22.

ТАБЛИЦА № 33.

Площадь шелководных плантаций въ 1890—1899 г.г.

Г о д ы.	Кв. чо.	Десятинн.	% увеличеніе за 10 лѣтъ.
1899	307.085	276.376	125,9
1898	305.857	275.271	125,4
1897	298.596	268.736	122,4
1896	288.937	260.043	118,4
1895	275.396	247.856	113,9
1894	258.890	228.501	104,1
1893	243.359	219.023	90,9
1892	231.401	208.261	94,8
1891	247.968	223.171	101,6
1890	243.842	219.458	—

См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 18, и 1897 г., стр. 20.

ТАБЛИЦА № 34.

Количество скота по областямъ, въ 1898 г.

О б л а с т и.	Крупнаго рогатаго скота.		
	Всего.	На 1000 жителей.	На 100 кв. верстѣ.
Хондо: { Средній Сѣверный Западный	126.955	7,53	153,8
	63.279	9,52	92,9
	541.526	55,11	1.162,1
Итого	731.760	21,96	371,0
Сикоку	110.901	36,30	701,9
Киу-Сиу	330.731	55,92	1004,5
Хоккаидо	6.363	10,46	7,7
Принадлж. камиѣ	711	—	—
В С Е Г О	1.230.466	28,1	369,5

См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 19; табл. 3 и 16. О мелкомъ скотѣ свѣдѣній нѣтъ.

ТАБЛИЦА № 34а.

Количество скота въ 1888—1898 г.г.

Г о д ы.	Крупнаго рогатаго скота.		
	Всего.	На 1000 жител.	На 100 кв. верстѣ.
1888	1.000.261	25,5	300,4
1893	1.105.201	26,7	331,9
1897	1.406.984	30,6	422,6
1898	1.230.466	28,1	369,6

См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 19; 1896 г., стр. 20; табл. 3 и 16.

ТАБЛИЦА № 35.

Количество битого скота въ 1898 г.

О б л а с т и.	Число боввъ.	Ч и с л о г о л о в ъ.			
		Рог. скота.	Овецъ.	Свиней.	
Хондо {	Средній	390	47.542	1.042	26.958
	Сѣверный	180	6.463	—	358
	Западный	191	69.277	1.153	2.920
Итого		711	123.282	2.195	30.236
Синкову	88	12.626	—	6	
Кіу-Сіу	470	30.144	6.184	76.848	
Хоккаидо	46	1.983	9	1.127	
ВСЕГО		1.315	167.985	8.388	108.217

(м. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 19.

ТАБЛИЦА № 36.

Количество битого скота, за 1888—1897 г.г.

Г о д ы.	Число боввъ.	Ч и с л о г о л о в ъ.		
		Рог. скота.	Овецъ.	Свиней.
1897	1.163	158.504	6.805	107.034
1896	1.094	151.959	4.058	38.637
1895	988	160.586	4.664	41.419
1894	903	149.677	1.404	30.404
1893	—	104.772	Средній вѣтъ.	
1892	—	100.629		
1891	—	89.306		
1890	—	76.918		
1889	—	84.711		
1888	—	84.710		

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 19 и 1897 г., стр. 21.

ТАБЛИЦА № 37.

Коневодство.

О б л а с т и.		Всего лошадей.	На 1000 жител.	На 100 кв. верстъ.
Хондо:	Средній	417.270	24,75	505,7
	Сѣверный	479.783	72,22	704,5
	Западный	61.677	6,17	132,3
Итого		958.730	28,77	486,2
Синкоу		66.535	22,08	421,1
Киу-Сиу		477.056	70,06	1.258,7
Хоккаидо		60.030	98,83	78,4
Принадлеж. казнѣ и не вклуч. въ общее число .		25.286	—	—
В С Е Г О въ 1898 г. . .		1.567.697	36,28	476,8
» 1897 » . . .		1.592.871	34,3	478,5
» 1893 » . . .		1.561.373	33,6	469,1
» 1888 » . . .		1.529.899	32,9	458,7

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 19; 1896 г., стр. 20; и табл. 3 и 16.

ТАБЛИЦА № 38.

Состояніе рыболовства.

Наименованіе областей.	Протяженіе береговъ.	Число дворовъ рыболовствъ.	Число рыболововъ.	Число рыболовныхъ судовъ.	На 1 вер. берега:		
					дворовъ	рыболовствъ.	рыболовныхъ судовъ.
Хондо	9.944	545.937	1.832.829	240.835	55,0	184,3	24,2
Синкоу	2.475	80.471	324.471	29.916	32,6	181,3	12,1
Киу-Сиу	8.823	228.804	930.878	76.706	32,8	105,7	8,6
Хоккаидо (съ Курил. о-вами) .	4.524	51.920	250.422	52.301	11,6	55,5	11,6
В С Е Г О . . .	25.766	907.132	3.338.600	398.757	35,1	124,8	15,5

См. «Aperçu de l'industrie de la pêche au Japon».

ТАБЛИЦА № 39.

Годовая добыча металлов и минералов, въ Пудгахъ.

Наименованіе металловъ и минераловъ.	1878 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.	Средняя годовая добыча за пятилѣтіе 1894—1898 г.г.	Увелич. добычи въ % въ:		
	16	46	58	56	60	68		5 летъ.	20 лѣтъ.	
Золото	744	4.262	2.439	3.788	3.187	3.548	3.804	56	47,8	325
Серебро	261.055	1.221.083	1.172.559	1.251.497	1.250.545	1.289.457	1.253.018	5,6	—	376
Мѣдь	625.904	1.191.966	1.582.240	1.678.903	1.716.803	1.448.191	1.523.608	21,4	131	393
Желѣзо	10.687	24.744	39.226	31.673	50.578	75.875	44.439	79,5	318	318
Сурьма	2.617	214.509	1.049.538	1.100.072	945.814	705.173	836.481	284,8	3.092	—
Марганецъ	18.541	89.688	119.400	119.862	47.282	104.422	96.130	15,9	463	—
Свинецъ	—	2.369	2.951	3.059	2.919	2.617	2.783	10,4	—	—
Олово	42.027.406	264.195.516	295.538.540	311.220.284	365.065.764	415.154.046	330.233.830	56,8	687	—
Каменный уголь	174.066	1.398.271	1.376.372	1.917.280	2.127.233	2.582.326	1.850.197	84,7	1.383	—
Нефть (исочнц.)	131.977	1.150.263	952.540	767.773	833.036	685.040	873.130	—	45,0	394
Сѣра (исочнц.)	16.822	66.845	4.701	12.181	23.916	21.257	25.240	—	66,2	26
Графитъ	—	69.584.000	65.945.000	57.585.000	67.959.000	70.014.000	66.217.000	0,6	—	—

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 27; Rein's, ч. II, стр. 353.

ТАБЛИЦА № 40.

Производство лаковыхъ издѣлій.

Области.	Число хозяйствъ, занимающихся про- изводствомъ.	Число кустарей.	Сумма производства въ іенахъ.	
Хондо: {	Средній	2.797	9.443	2.169.357
	Сѣверный	1.212	3.370	596.338
	Западный	1.215	5.520	1.730.652
Итого	5.224	18.333	4.496.342	
Сикоку	287	1.383	354.159	
Киу-Сиу	97	320	34.931	
Хоккаидо	—	—	—	
ВСЕГО за 1898 г. .	5.608	20.036	4.885.432	
» 1894 г. .	4.407	14.092	2.534.701	

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 21.

ТАБЛИЦА № 41.

Производство фарфоровыхъ и гончарныхъ издѣлій.

Области.	Число хозяйствъ, занимающихся про- изводствомъ.	Число рабочихъ.	Сумма производства въ іенахъ.	
Хондо: {	Средній	2.440	12.497	3.031.744
	Сѣверный	350	584	184.168
	Западный	817	3.185	768.060
Итого	3.607	16.266	3.983.972	
Сикоку	178	849	172.406	
Киу-Сиу	599	3.488	808.567	
Хокаидо	2	3	374	
ВСЕГО за 1898 г. .	4.386	20.606	4.965.319	
» 1894 г. .	4.732	23.726	3.203.822	

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 21.

ТАБЛИЦА № 42.

Производство бронзовыхъ и жѣдныхъ издѣлій.

Области.	Число хозяйствъ, заним. производ- ствомъ.	Число кустарей.	Сумма производства въ іенахъ.	
Хондо: {	Средній	548	2.192	410.634
	Сѣверный	334	1.155	139.784
	Западный	392	1.931	628.658
Итого	1.274	5.278	1.179.126	
Синкоу	6	10	1.800	
Киу-Сіу	79	118	10.876	
Хоккаидо	1	3	2.500	
ВСЕГО въ 1898 г.	1.360	5.409	1.194.302	
» 1894 г.	995	4.094	714.411	

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 21.

ТАБЛИЦА № 43.

Производство соломенныхъ издѣлій.

Области.	Число хозяйствъ, заним. производ- ствомъ.	Сумма производства въ іенахъ.	
Хондо: {	Средній	17.566	459.629
	Сѣверный	8.747	107.984
	Западный	24.992	2.291.530
Итого	51.305	2.859.143	
Синкоу	1.066	125.059	
Киу-Сіу	49.622	1.624.226	
ВСЕГО за 1898 г.	101.993	4.608.428	
» 1894 г.	88.094	3.627.322	

ТАБЛИЦА № 44.
Ткацкое производство.

О б л а с т и.		Число станковъ.	Число ткачей.
Хондо: {	Средній	368.209	377.614
	Сѣверный	96.971	102.020
	Западный	266.868	321.469
Итого		732.048	801.103
Синкоу		52.090	57.584
Киу-Сіу		162.164	181.942
Хоккандо		111	329
ВСЕГО въ 1898 г. . .		946.413	1.040.958
» » 1894 » . . .		820.585	943.591

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 23.

ТАБЛИЦА № 45.
Производство бумаги.

О б л а с т и.		Число заведеній.	Сумма производства въ іюнахъ.
Хондо: {	Средній	19.971	6.009.072
	Сѣверный	5.803	567.062
	Западный	18.059	2.812.551
Итого		43.833	9.388.685
Синкоу		12.153	4.052.790
Киу-Сіу		10.708	1.499.272
Хоккандо		8	5.706
ВСЕГО въ 1898 г. . .		66.702	14.946.453
» 1894 г.		62.694	10.249.288

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 24.

ТАБЛИЦА № 46.

Производство растительного масла.

Области.	Число хозяйствъ, заним. производ- ствомъ.	Годичное производство.		
		Въ коку.	Въ іонахъ.	
Хондо: {	Средній	2.847	112.031	3.013.437
	Съверный	799	9.921	304.624
	Западный	1.882	39.406	1.173.797
	Итого	5.523	161.358	4.497.858
Синкоу	419	9.194	287.648	
Кіу-Сіу	2.264	51.916	1.324.779	
Хоккаидо	1	859	24.904	
	ВСЕГО въ 1898 г. . .	8.212	223.327	6.135.189
	» 1894 г.	9.604	290.963	4.713.646

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 26.

ТАБЛИЦА № 47.

Сахарное производство.

Области.	Число хозяйствъ, заним. сахарн. произв.	Годичное производ. въ квантахъ.		
		Сахаръ.	Патока.	
Хондо: {	Средній	3.608	1.079.616	21.416
	Съверный	—	—	—
	Западный	1.297	340.349	11.843
	Итого	4.905	1.419.965	32.769
Синкоу	4.218	3.153.484	289.737	
Кіу-Сіу	81.648	9.700.159	19.369	
Хоккаидо	—	—	—	
	ВСЕГО въ 1898 г. . .	90.769	14.273.608	341.865
	Пудовъ	—	3.282.929	82.628
	Всего въ 1894 г. . .	43.745	13.603.014	749.574
	Пудовъ	—	3.128.693	172.402

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 21.

ТАБЛИЦА № 48.

Производство саке, пива и спирта.

Области.	Число винокуренъ и пивоваренъ.	Сумма производства въ коку.	Въ томъ числѣ обмы. спирта и пива.	
Хондо: {	Средній	7.193	1.490.060	18.113
	Сѣверный	4.031	610.237	11.434
	Западный	4.867	1.532.274	9.743
Итого	16.091	3.572.571	39.290	
Сякоку	1.531	307.641	3.378	
Kiy-Ciy	2.871	660.738	22.884	
Хоккаидо	362	65.294	613	
ВСЕГО въ 1898 г.	20.855	4.603.244	66.165	
» 1894 »	14.620	3.842.973	54.240	

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 20.

ТАБЛИЦА № 49.

Производство шелковыхъ тканей.

Области.	В ѣ і е н а х ѣ.		По област. въ %.		
	Шелковыя ткани.	Полушелковыя.	Шелко- выя.	Полушел- ковыя.	
Хондо: {	Средній	45.720.918	9.986.992	62,0	58,5
	Сѣверный	6.780.247	226.663	9,0	1,2
	Западный	20.087.500	6.706.673	26,9	38,9
Итого	72.478.665	16.973.328	—	—	
Сякоку	68.702	106.962	0,1	0,5	
Kiy-Ciy	1.368.661	160.027	2,0	0,9	
Хоккаидо	—	—	—	—	
ВСЕГО въ 1898 г.	74.946.028	17.240.317	100	100	
» въ 1894 г.	32.552.941	8.247.116	—	—	

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 24 и 25.

ТАБЛИЦА № 50.

Производство шелка.

Области.	Въ квантахъ.		Оглопки шелковые.	
	Шелкъ сырца.	Сырца нѣш. сорта.		
Хондо: {	Средній	1.259.427	1.274.859	41.520
	Сѣверный	281.777	119.079	17.744
	Западный	129.404	44.547	3.508
	Итого	1.670.608	1.438.485	62.772
Сикоку	32.790	11.262	1.229	
Киу-Киу	49.803	73.044	34.836	
Хоккаидо	1.041	383	391	
ВСЕГО въ 1899 г.	1.754.242	1.523.174	99.228	
Пудовъ	403.798	350.330	28.822	
Всего въ 1894 г.	1.296.783	590.801	54.257	
Пудовъ	298.260	135.884	12.479	

См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 22.

ТАБЛИЦА № 51.

Производство хлопчатобумажной пряжи за 1899 г.

К о н ы.	Число фабрикъ, оборуд. по европ. образцу.	Капиталы, вложенные въ предприятия, въ 000 йенъ.	Производство хлопчатобумажн. пряжи.	
			Въ 000 квант.	Въ % общ. произв.
Токио	7	8.370	5.964	14,4
Тоцуги	1	400	207	0,5
Яманашин	2	62	64	0,2
Шидзуока	2	38	25	0,1
Айчи	28	2.644	2.194	5,5
Миде	3	2.080	2.593	6,0
Тойама	1	350	232	0,7
Мияги	1	160	18	0,1
Киото	4	1.173	744	1,7
Осака	15	8.465	18.068	42,0
Нара	2	953	1.119	2,4
Вакаяма	2	950	768	0,7
Хиого	6	1.343	2.168	4,8
Окайама	8	1.900	3.751	8,4
Хирошима	4	800	1.323	3,0
Токушима	1	280	283	0,7
Кагава	1	300	378	0,7
Ехиме	4	813	710	2,2
Фукуока	2	1.708	2.091	5,1
Ойта	1	382	369	0,8
ВСЕГО	95	33.181	43.114	100
Въ русск. мѣрахъ	—	41.476 т. руб.	9.916 т. пуд.	—

См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 22.

ТАБЛИЦА № 52.

Производство хлопчатобумажной пряжи за 1898—1889 г.г.

Годы.	Количество в 000 ваят.	% по отношению к 1889 году.
1898	32.163	10.310
1897	26.134	8.376
1896	28.586	6.565
1895	18.487	5.877
1894	14.620	4.685
1893	1.178	374
1892	906	290
1891	823	263
1890	593	188
1889	312	100

См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 22 и 1896 г., стр. 24.

ТАБЛИЦА № 53.

Производство спичек.

Годы.	Число фабрик	Годовое производство в 000 ваят.	% по отношению к 1889 году.
1897	269	6.548	355
1896	252	5.465	297
1895	210	5.502	304
1894	203	4.480	244
1893	См. в кн. н. н. н.	4.069	221
1892		4.956	268
1891		2.578	140
1890		2.584	130
1889		1.840	100

См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 26 и 1896 г., стр. 23.

ТАБЛИЦА № 54.

Частные торгово-промышленные акционерные общества и торговые товарищества в Японии (в 1892—1898 г.г.).

Наименование предприятий.	Число их в:		Вложенные в предприятия капиталы, в 000 ваят.				
	1892 г.	1898 г.	1892 г.	1898 г.	Увеличение капиталов.	% отнош. к 1892 г.	
Сельско-хозяйственные общества:	шелководства	127	53	797	118,4	-678,6	-85,2
	скотоводства и рыболовства	18	58	307,3	775,5	468,2	152,1
	прочия	216	55	3.333	1.443	-1.890	-131,7
	шелковых фабрик	885	278	7.798,5	3.991	-3.807,5	-48,8
	бумаго-прядильных	47	82	14.492	36.560	22.068	152,8
	ткацких	283	180	5.205	9.547	4.342	83,4
	горнозаводских	175	37	8.160	10.067,5	1.907,5	23,4
	спиртовых издѣлій	33	168	1.970	5.107	3.137	159
	сахарных	4	7	1.150	2.075,6	925,6	80,5
	фармацевтических	15	42	430	3.102	2.672	646,4
Фабрично-заводскія:	бумажных	37	47	2.016	6.640,4	4.624,4	229,3
	книго-печатных	95	84	707	1.033	326	46,2
	нефтепромышленных	114	56	2.698,5	2.575,4	-123,1	-4,6
	каменно-угольной промыш.	44	27	3.632,5	4.950	1.267,5	34,4
	цементных	14	21	1.476,6	3.733	2.256,4	152,9
	электро-технических	12	51	2.557	6.487,6	3.930,6	161,5
	производства соли	—	15	—	356	356	—
	прочія	968	1.071	15.678,5	25.841	10.167,5	64,9
	торговля тканями	24	109	847	3.594,5	2.747,5	337,3
	хлопчатобумажн. издѣл.	8	30	1.136	1.263,5	127,5	99,1
Торговля:	торговые склады	11	118	955,5	3.945	2.989,5	313,0
	заграничн. торгов.	8	29	848,5	1.948	1.099,5	129,6
	судные кассы	283	1.806	6.695,5	243.882,6	237.187,1	3.692,1
	страховыя	11	94	5.028	9.248	3.820	64,3
О-ва жел. дор. и транспортныя:	прочія	736	1.992	14.437	36.158	21.721	150,5
	транспорт. рѣчн. и морск.	117	196	15.752	38.398,5	22.646,5	143,8
	железнодорожныя	23	64	75.025	155.882	80.857	112,2
прочія	179	276	3.967,6	2.953	-1.014,6	-25,6	
ВСЕГО	4.507	7.044	197.746	621.676,5	423.930,5	212,8	

См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 26 и 1896 г., стр. 23.

Т А Б Л И

Торговые обороты Япо

Годы.	В ы в о з ъ в ѣ 000.									В в о		
	Японскихъ произведе- дній.			Иностранныхъ про- изведеній ¹⁾ .			Всего.			Иностранныхъ произве- дній.		
	Иены.	Рубли ²⁾ .	% къ вынозу.	Иены.	Рубли.	% къ вынозу.	Иены.	Рубли.	% год. оборот.	Иены.	Рубли.	% къ вынозу.
1899 . .	212.952	—	99,1	1.978	—	0,9	214.930	—	49,4	220.051	—	99,5
1898 . .	162.903	—	98,3	2.851	—	1,7	165.754	—	37,4	277.271	—	99,5
1897 . .	161.459	201.824	99,0	1.676	2.095	1,0	163.135	203.919	42,7	219.155,3	273.944	99,9
1896 . .	116.575,6	145.719,4	98,9	1.267,2	1.584	1,1	117.842,8	147.303,4	40,7	171.459,5	214.324,4	99,6
1895 . .	134.991	168.738,8	99,2	1.121,1	1.401,4	0,8	136.112,1	170.140,2	51,3	129.083,3	161.354,1	99,5
1894 . .	112.171	140.214	99,8	1.075	1.343,6	1,2	113.246	141.557,6	49,1	117.371	146.714,2	99,5
1893 . .	88.950	111.187,5	99,1	762,8	953,5	0,9	89.712,8	112.141	50,4	88.187,6	110.234,5	99,5
1892 . .	90.404,7	113.005,9	99,2	698	872,5	0,8	91.102,7	113.878,4	56,1	71.277	89.096,2	99,5
1891 . .	78.788	98.422,5	99,0	789	986,5	1,0	79.527	99.409	55,8	62.880,5	78.601	99,5
1890 . .	55.791,8	69.739,8	98,6	811,7	1.014,6	1,4	56.603,5	70.754,4	40,9	81.670,3	102.087,9	99,5
1889 . .	69.426	86.783	98,9	754	942	1,1	70.180	87.725	51,4	66.173	82.717	99,5
1888 . .	64.953	81.191,6	98,8	814	1.017,2	1,2	65.767	82.208,8	50,1	65.510	81.867,8	99,5
1887 . .	51.547,4	64.434,3	98,3	860,3	1.075,3	1,7	52.407,7	65.509,6	50,3	51.671,8	64.589,8	99,5
1886 . .	47.998	59.997,5	98,2	872,5	1.090,6	1,8	48.870,5	61.088,1	56,5	37.568,4	46.960,6	99,5
1885 . .	36.147,6	45.184,6	97,3	999	1.248,7	2,7	37.146,6	46.433,3	53,2	32.680,6	40.850,8	99,5
1884 . .	33.117	41.896	97,4	880	1.100	2,6	33.997	42.496	51,4	32.110,5	40.138	99,5
1883 . .	36.613,5	45.767	95,6	1.768,3	2.210	4,4	33.381,8	47.977	54,5	31.955,6	39.944,5	99,5
1882 . .	37.438	46.797	95,4	1.790	2.237,8	4,6	39.228	49.034,8	54,4	32.702	40.877,3	99,5
1881 . .	32.227	47.284,1	99,0	331	413,3	1,0	32.558	40.697,4	50,0	32.500	40.625	99,5
1880 . .	28.396,3	35.495,4	98,4	444,3	555,4	1,6	28.840,6	36.050,8	43,2	37.888,5	47.360,7	99,5

См. «Rés. Stat.» 1889—1901 г.г., отд. III. и IV.

¹⁾ Ревэкспортъ.

²⁾ Здѣсь и ниже, за 1897 г. и ранѣе, иены переведены въ рубли по своей номинальной цѣнѣ.

А № 55.

И за 1880—1899 г.г.

Ъ ВЪ 000.			Сумма годового оборота.			П р е в ы ш е н и е.								
Японскихъ произведений.			Всего.						Вывоза.			Ввоза.		
нм.	Руб.	% къ ввозу.	Июн.	Рублн.	% год. оборота.	Июн.	Рублн.	% къ 1880 г.	Июн.	Рублн.	% год. оборота.	Июн.	Рублн.	% год. оборота.
1	—	0,2	220.402	—	50,6	435.332	—	652	—	—	—	5.472	—	1,2
1	—	0,1	277.502	—	62,6	443.256	—	664	—	—	—	111.748	—	25,2
5,4	182	0,1	219.300,7	274.126	57,3	382.435,7	478.045	573	—	—	—	56.165,7	70.207	14,7
5	268,6	0,2	171.674,5	214.593	59,3	289.517,3	361.896,4	434	—	—	—	53.831,7	67.289,6	18,6
7,2	221,6	0,2	129.260,5	161.575,7	48,7	265.372,6	331.715,9	397	6.851,6	6.564,5	2,6	—	—	—
1	138,2	0,1	117.482	146.352,4	50,9	230.728	288.410	346	—	—	—	4.236	5.294,8	1,8
9,6	86,9	0,1	88.257,2	110.321,4	49,6	177.970	222.462,4	267	1.455,8	1.819,6	0,8	—	—	—
9	61,4	0,1	71.326	89.157,6	43,9	162.428,7	203.096	244	19.776,7	24.720,8	12,1	—	—	—
6,5	58	0,1	62.927	78.659	44,2	142.454	178.068	214	16.600	20.750	11,6	—	—	—
6,2	72,8	0,1	81.728,5	102.160,7	59,1	138.332	172.915,1	207	—	—	—	25.125	31.406,3	18,1
3	78	0,1	66.236	82.795	48,6	136.416	170.520	204	3.944	4.930	2,9	—	—	—
9	48,7	0,1	65.549	81.936,5	49,9	131.316	164.145,3	197	218	272,3	0,2	—	—	—
7,9	34,9	0,1	51.699,7	64.624,7	49,7	104.107,4	130.134,3	156	708	884,9	0,7	—	—	—
8,7	85,8	0,2	37.637,1	47.046,4	43,5	86.507,6	108.134,5	130	11.233,4	14.041,7	13,0	—	—	—
9,4	36,3	0,1	32.710	40.887,6	46,8	69.856,6	87.320,9	105	4.436,6	5.545,7	6,3	—	—	—
5,5	57	0,2	32.156	40.195	48,6	66,153	82.691	99	1.841	2.301	2,8	—	—	—
8,1	72,5	0,7	32.013,7	40.017	45,5	70.395,5	87.994	106	6.368,1	7.960	9,0	—	—	—
6	157,4	0,4	32.828	41.034,7	45,6	72.056	90.069,5	108	6.400	8.000,1	8,8	—	—	—
3	79	0,2	32.563	40.704	50,0	65.121	81.401,4	97	—	—	—	5	6,6	0,00
8,1	10,1	0,1	37.896,6	47.370,8	56,8	66.737,2	83.421,6	100	—	—	—	9.056	11.320	13,6

1) Реэкспортъ.

Т А Б Л
Распределение ввоза и

Наименование портовъ.	1899 г.			1898 г.			1897 г.		
	Въ тысячахъ ієнъ.	Въ тысячахъ рублей.	°/о отнош.	Въ тысячахъ ієнъ.	Въ тысячахъ рублей.	°/о отнош.	Въ тысячахъ ієнъ.	Въ тысячахъ рублей.	°/о отнош.
Іокюгама	76.453,0		34,7	111.014,1		40,0	86.836,9	108.546,1	39,6
Кюбе	120.289,5		54,6	138.133,8		49,8	110.741,8	138.427,3	50,5
Осака	6.405,1		2,9	3.555,9		1,3	4.421,7	5.530,9	2,0
Нагасаки	11.147,5		5,6	19.698,6		7,1	13.601,2	17.001,5	6,2
Хакодате	1.726,5		0,4	820,0		0,3	423,7	529,7	0,2
Нінгата	115,8		0,05	900,9		0,4	39,5	49,3	0,0
Кучиноцу	228,8		0,10	694,7		0,2	457,1	571,4	0,2
Карацу	1,1		0,0	0,9		0,000	8,4	10,6	0,0
Мисуми	27,0	Рубль можетъ быть принятъ равнымъ ієну.	0,12	—	Рубль можетъ быть принятъ равнымъ ієну.	—	—	—	—
Хаката	7,9		0,004	83,5		0,04	28,0	35,0	0,0
Моджи	639,2		0,2	—		—	—	—	—
Отару	144,8		0,1	21,2		0,000	20,1	25,1	0,0
Фумини	67,7		0,00	30,4		0,000	40,8	51,0	0,0
Мідзу	88,9		0,04	—		—	—	—	—
Симоносекі	1.378,1		0,6	1.798,7		0,6	2.163,1	2.703,8	1,0
Сакаи	34,3		0,000	38,0		0,000	39,3	49,1	0,0
Идзугахара	106,7		0,06	151,7		0,05	375,7	469,6	0,2
Синшима	16,4		0,00	37,0		0,000	44,1	55,2	0,0
Сасуна	211,3	0,1	330,5	0,1	24,0	30,0	0,0		
Ханада	4,3	0,000	17,2	0,000	12,0	14,9	0,0		
Шинидзу	120,4	0,05	—	—	20,0	25,1	0,0		
Такетоюо	449,6	0,2	—	—	—	—	—		
Цуруга	4,7	0,000	—	—	0,3	0,3	0,0		
Нанао	4,4	0,000	—	—	—	—	—		
Наба	—	—	—	—	—	—	—		
Іоккайчи	698,9	0,3	175,0	0,06	—	—	—		
ВСЕГО .	220.401,9		100	277.502,1		100	219.300,7	274.125,9	100

См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 34 и 1894 г., стр. 36 и 37.

Г А № 56.

Главный морской порт.

1896 г.			1895 г.			1889 г.		
Въ тысячахъ иенъ.	Въ тысячахъ рублей.	% отнош.	Въ тысячахъ иенъ.	Въ тысячахъ рублей.	% отнош.	Въ тысячахъ иенъ.	Въ тысячахъ рублей.	% отнош.
72.803,8	91.004,8	36,4	56.095,8	70.119,8	43,4	34.320,9	42.901,1	51,9
82.546,6	103.183,3	48,1	63.098,4	78.873,0	48,8	26.085,3	32.544,2	39,4
4.213,8	5.267,2	2,4	2.621,3	3.276,6	2,0	2.131,5	2.664,3	3,2
10.024,4	12.530,5	5,8	6.370,7	7.963,4	5,00	2.912,9	3.641,1	4,4
330,7	413,4	0,2	160,4	200,4	0,1	117,7	147,1	0,2
413,8	517,2	0,3	33,4	41,8	0,02	1,3	2,3	0,00
47,1	58,8	0,03	—	—	—	—	—	—
0,4	0,5	0,000	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
27,0	33,8	0,02	23,2	36,5	0,01	17,5	21,9	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
8,5	10,7	0,000	7,9	9,9	0,000	—	—	—
44,8	55,9	0,03	37,4	46,7	0,03	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.021,7	1.277,1	0,6	743,2	929,0	—	532,0	665,0	0,8
6,4	8,0	0,000	—	—	—	—	—	—
152,3	190,4	0,09	36,5	45,7	0,02	34,1	42,7	0,05
16,0	20,0	0,01	19,7	24,6	0,00	—	—	—
17,1	21,4	0,01	6,6	8,3	0,000	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
171.674,4	214.593,0	100	129.260,5	161.575,7	100	66.103,7	82.622,7	100

Распределение вывоза

Наименование портовъ.	1899 г.			1898 г.			1897 г.		
	Въ тысячахъ иенъ.	Въ тысячахъ рублей.	°/ отнош.	Въ тысячахъ иенъ.	Въ тысячахъ рублей.	°/ отнош.	Въ тысячахъ иенъ.	Въ тысячахъ рублей.	°/ отнош.
Юкогама	108.278,7		50,4	80.312,4		48,4	90.700,9	113.376,2	55,6
Кобе	75.320,9		35,0	60.119,6		36,3	51.408,1	64.260,1	31,5
Осака	6.244,8		2,9	3.165,1		1,0	2.342,4	2.928,0	1,4
Нагасаки	6.207,8		2,9	6.587,3		3,9	5.542,0	6.927,5	3,4
Хакодате	2.116,1		0,9	1.248,7		0,7	1.267,3	1.584,1	0,8
Нингата	134,6		0,1	55,3		0,03	28,1	35,1	0,02
Кучиноцу	4.109,8		1,9	3.173,5		1,9	2.242,4	2.802,9	1,4
Карацу	370,2		0,2	399,4		0,2	313,9	392,4	0,2
Мисуми	353,0		0,1	—		—	—	—	—
Хавата	2,6		—	25,7		—	2,1	2,6	—
Моджи	6.155,7		2,8	6.166,9		3,7	4.508,9	5.636,1	2,7
Отару	376,3		0,2	188,9		0,1	414,7	518,4	0,2
Муроранъ	479,3		0,2	481,1		0,3	721,7	902,1	0,4
Фужики	36,4		—	10,9		—	21,7	27,2	0,02
Симоносэки	4.254,3		2,0	3.404,5		2,0	3.452,4	4.315,5	2,1
Саган	12,5		—	25,3		—	16,6	20,8	—
Ипугахара	86,4		—	96,9		—	84,8	106,0	—
Синшима	24,2		—	30,4		—	23,5	29,3	—
Сасуна	302,1		0,1	237,9		1,4	20,1	25,1	0,01
Хамада	6,8		—	5,3		—	26,4	33,1	—
Юккайчи	—		—	18,6		—	—	—	—
Шинидзу	41,9		—	—		—	—	—	—
Такегойо	2,8		—	—		—	—	—	—
Цуруга	0,2		—	—		—	—	—	—
Нанао	13,0		—	—		—	—	—	—
В С Е Г О	214.929,9		100	165.753,7		100	163.135,0	203.918,8	100

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 34, и 1894 г., стр. 36 и 37.

Ц А № 57.

главнѣйшимъ портамъ.

1896 г.			1895 г.			1889 г.		
Въ тысячахъ ієвъ.	Въ тысячахъ рублей.	% отнош.	Въ тысячахъ ієвъ.	Въ тысячахъ рублей.	% отнош.	Въ тысячахъ ієвъ.	Въ тысячахъ рублей.	% отнош.
61.696,1	77.120,1	52,3	84.791,6	105.989,5	62,3	41.862,1	52.327,7	59,7
40.317,8	50.397,3	34,2	38.307,9	47.884,9	28,1	20.331,6	25.414,4	29,0
1.141,3	1.426,7	1,0	1.134,7	1.418,4	0,8	261,0	326,3	0,4
4.948,0	6.185,0	4,2	4.244,2	5.305,3	3,1	6.193,1	7.741,3	8,3
898,7	1.123,4	0,7	748,4	935,5	0,5	781,4	976,8	1,1
41,8	52,2	0,04	23,8	29,8	0,02	2,2	2,8	—
1.808,5	2.260,7	1,5	1.986,2	2.482,8	1,4	349,3	436,6	0,5
197,2	246,5	0,2	285,6	356,9	0,2	0,2	0,2	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
1,5	1,8	—	7,9	9,9	—	4,4	5,5	—
2.811,9	3.514,9	2,4	1.887,0	1.733,8	1,0	—	—	—
175,3	219,2	0,15	131,9	164,9	0,1	—	—	—
340,6	425,7	0,3	183,0	228,7	0,13	—	—	—
42,1	52,6	—	31,0	38,7	—	—	—	—
3.370,2	4.212,8	2,8	2.795,9	3.494,9	2,1	238,3	297,9	0,3
2,4	2,9	—	—	—	—	—	—	—
18,1	22,6	—	25,7	32,1	—	37,1	46,4	0,1
20,8	26,0	—	19,4	24,2	—	—	—	—
10,4	13,0	—	7,9	9,9	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
117.842,7	147.303,4	100	136.112,1	170.140,2	100	70.060,7	87.575,9	100

Т А Б Л И
Вывозъ изъ Японіи, и

Страны.	1899 г.			1898 г.		
	Иены.	Рубл.	%	Иены.	Рубл.	%
Англія	11.271		5,2	7.783,6		4,7
Британская Индія	6.062		2,8	6.134,5		3,7
Англійскія колоніи въ Америкѣ	2.358		1,1	2.365,6		1,4
Австралія	2.170		1,0	1.996		1,2
Гонгъ-Конгъ	34.291		15,9	31.474		19,0
Соединенные Штаты	63.919		30,1	47.311		27,6
Филиппинскіе острова	287		0,1	115,4		0,1
Сандвичевы острова	1.352		0,6	717,4		0,4
Китай	40.257		18,7	29.193,1		17,6
Корея	6.996		3,2	5.844,3		3,5
Германія	3.797		1,8	2.469,2		1,5
Франція	29.248		13,6	20.496,4		12,4
Французскія колоніи въ Индіи	161		0,07	111,4		0,1
<i>Россия Азіатская</i>	2.556		1,2	2.182		0,3
<i>Россия Европейская</i>	617		0,3	460,6		0,3
Бельгія	331		0,1	101		0,1
Швейцарія	111,6		0,05	296,7		0,1
Австрія	674,5		0,3	350		0,2
Нидерланды	322		0,1	373		0,2
Сіамъ	26,6		0,01	42		0,2
Италія	3.582		1,7	2.485,4		1,5
Швѣція и Норвегія	12		0,00	9		1,01
Испанія	58		0,03	38		0,04
Египетъ	661		0,3	116		0,1
Турція	92,7		0,04	45		0,04
Другія страны	232		0,1	346,4		0,2
Товары, закупл. судами для своихъ надобностей	3.434,6		1,6	2.957		1,5
ВСЕГО	214.930		100	165.754		100

Рубль можетъ быть принятъ равнымъ йену.

Рубль можетъ быть принятъ равнымъ йену.

см. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 32 и 33; 1894 г., стр. 32.

Ц А № 58.

ГОСУДАРСТВАМЪ, ВЪ 000.

1897 г.			1896 г.			1895 г.			1889 г.		
Иен.	Рубл.	%	Иен.	Рубл.	%	Иен.	Рубл.	%	Иен.	Рубл.	%
8.431	10.601,5	5,7	9.012,4	11.265,5	7,6	7.883	9.854	5,8	7.664,6	9.581	10,9
5.563,3	6.954	3,4	4.537,7	5.672	3,8	4.359	5.449	3,2	1.341	1.676,4	1,9
2.054,6	2.568	1,2	1.594	1.992,6	1,3	1.986	2.483	1,5	827	1.034	1,2
1.875	2.344	1,1	1.458	1.823	1,2	1.281	1.601,4	0,9	486,4	608	0,7
25.390	31.738	15,7	19.966	24.957	16,9	18.363	22.953,5	13,5	7.338	9.172,4	10,4
52.436,4	65.545,5	31,77	31.532	39.415,4	26,8	54.029	67.536	39,8	25.233	31.603,6	36,3
186,4	233	0,1	188	235	0,2	195	243,5	0,1	23,6	29,5	0,05
524	655	0,3	513	641,5	0,5	393,7	492	0,3	13	16	0,02
21.325	26.656	13,1	13.824	17.280	11,7	9.135	11.419	6,7	5.442,5	6.803	7,7
5.196,6	6.496	3,2	3.367,7	4.210,6	2,8	3.831,5	4.789,3	2,8	1.093	1.366,2	1,5
2.207	2.759	1,3	2.972	3.715	2,5	3.340	4.175	2,4	1.633,3	2.048	2,3
26.213,7	32.767	16,0	19.027	23.784	16,2	22.006,4	27.508	16,2	14.259	17.823,4	20,3
35,5	44,3	0,02	30,5	38	0,03	17,6	22	0,02	—	—	—
1.862	2.327	1,1	1.781	2.226	1,5	1.247,5	1.559,4	0,9	—	—	—
177,6	222	0,1	129,7	162	0,1	75	94	0,1	431	533,5	0,6
109,3	136,6	0,06	111,5	139	0,1	132	165	0,1	74	92	0,1
897	1.121	0,5	618	772	0,6	468	584,6	0,3	139,6	174,5	0,2
258,4	325	0,2	539	674	0,5	450,6	563,2	0,3	389,5	424,3	0,5
261	326	0,2	231	289	0,2	283,4	354	0,2	340	425,5	0,5
22,5	28	0,01	10	12	0,01	8	10	0,01	11	14	0,02
2.982	3.727,3	1,8	2.669	3.336,4	2,3	3.551	4.438,4	2,6	736	920	1,0
3	3,5	0,00	2,5	3	0,00	0,2	0,2	0,00	—	—	—
31	38,3	0,02	21	26	0,02	43,4	60,5	0,03	3	3,6	0,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	42,4	0,02	37	46	0,04	62	78	0,04	9	11,4	0,01
1.262	1.577,6	0,8	443	554	0,4	370,7	463	0,2	1.050	1.312,7	1,5
3.746,7	4.683	2,3	3.227	4.034	2,7	2.595	3.214	2,0	1.637,5	2.047	2,3
163.135	203.919	100	117.842	147.303	100	136.112	170.140	100	70.180	87.725	100

Т А Б Л И
Ввозъ въ Японію, по

Страны.	1899 г.			1898 г.				
	Иены.	Рубль.	%	Иены.	Рубль.	%		
Англія	44.837		20,8	62.707,6		22,7		
Британская Индія	43.884		19,9	40.764		14,7		
Англійскія колоніи въ Америкѣ	182		0,1	157		0,06		
Австралія	1.708,7		0,8	1.403,4		0,5		
Гонгъ-Конгъ	7.338,5		3,3	15.904,5		5,7		
Соединенные Штаты	38.216		17,2	40.001		14,4		
Филиппинскіе острова	2.384		1,01	3.294		1,2		
Сандвичевы острова	5,6		0,00	24		0,01		
Китай	28.688	Рубль можетъ быть принятъ равнымъ іену.	13,0	30.524	Рубль можетъ быть принятъ равнымъ іену.	10,9		
Корея	4.976		2,2	4.796		1,7		
Германія	17.613		8,3	25.611		9,3		
Франція	5.768		2,6	6.980		2,5		
Французскія колоніи въ Индіи	4.489		2,0	26.668,4		9,6		
<i>Россія Азіатская</i>	4.534		2,1	1.694		0,9		
<i>Россія Европейская</i>	49		0,03	116		0,04		
Вельгія	5.416		2,5	4.817		1,5		
Швейцарія	1.676,7		0,8	3.498,3		1,2		
Австрія	1.250		0,5	591,3		0,2		
Нидерланды	914,4		0,4	243		0,1		
Сіамъ	757		0,3	4.173,6		1,5		
Италія	237		0,1	386		0,1		
Швеція и Норвегія	120,7		0,1	138,5		0,05		
Испанія	102		0,05	131		0,04		
Египетъ	939,4		0,5	356		0,1		
Турція	26		0,01	17,2		0,01		
Другія страны	4.290		1,9	3.005,2		1,1		
ВСЕГО	220.402			100		277.502		100

См. «Rév. Stat.» 1901 и 1894 г.г., стр. 33.

І А № 59.

осударствамъ, въ 000.

1897 г.			1896 г.			1895 г.			1889 г.		
Иенн.	Рублн.	%	Иенн.	Рублн.	%	Иенн.	Рублн.	%	Иенн.	Рублн.	%
65.406,3	81.758	29,98	59.252	74.065	33,07	45.172	56.465	35,2	26.068	32.585	39,4
29.776	37.220	13,7	22.517,4	28.147	13,1	12.002	15.002	9,3	7.334	9.167	11,0
129	161,4	0,1	51,5	64	0,03	14	17	0,01	30	37,4	0,05
897	1.121	0,4	835	1.044	0,5	1.032	1.289,6	0,8	267	334	0,5
12.027	15.034	5,5	9.134	11.417	5,3	8.078,2	10.098	6,0	4.104	5.129,6	6,2
27.030,5	33.788	12,3	16.373,4	20.467	9,6	9.276,3	11.595,5	7,2	6.143	7.679	9,3
2.675,3	3.344	1,2	1.805	2.256	1,2	1.221	1.526	0,9	227,5	234	0,4
1,4	2	0,00	10	12	0,00	2	3	0,00	5,2	6,6	0,00
29.266	36.582	13,4	21.344	26.680,6	12,4	22.985	28.731,4	17,8	9.199,7	11.499,6	13,9
8.864,4	11.080,5	4,00	5.119	6.393,7	3,0	2.925,4	3.657	2,3	1.273,3	1.591,6	1,9
18.143,3	22.679	8,3	17.184	21.480	10,0	12.233	15.291,4	9,4	4.888	6.110	7,4
5.147,6	6.434,5	2,3	7.682	9.603	4,5	5.180	6.475	4,0	3.334	4.168	5,0
9.525,5	11.907	4,3	1.673	2.092	1,2	3.382,7	4.228,3	2,6	—	—	—
1.859,7	2.324,6	0,8	1.319	1.648,6	0,7	1.371,6	1.714,5	1,1	—	—	—
48	60	0,02	98	122,4	0,1	46	57,6	0,03	824	1.030,4	1,2
3.173,2	3.966,5	1,4	3.106	3.882,6	1,9	2.066,2	2.583	1,6	887	1.109	1,3
2.556	3.195	1,1	2.534	3.168	2,4	1.040,2	1.300	0,8	765	956	1,1
86	107,4	0,04	40,4	50,5	0,02	25	31,4	0,02	19,6	24,4	0,03
58	72,5	0,03	63	78,5	0,03	61,5	77	0,05	47	59	0,07
1.191	1.489	0,5	203	254	0,1	143	179	0,1	28	35	0,04
213,3	266,6	0,1	183	223,7	0,1	148,5	185,6	0,1	144,7	181	0,2
85,3	106,6	0,04	117,4	147	0,1	208,3	260,4	0,2	27	34	0,04
93	116,4	0,04	86,5	108	0,05	47	59	0,03	41	51	0,07
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8,2	10	0,00	0,3	0,4	0,00	5,6	7	0,00	1	1	0,00
1.040	1.300	0,5	942,6	1.178	0,6	594	742,3	0,46	578	722,4	0,9
219.301	274.126	100	171.874	214.593	100	129.260,5	161.576	100	66.236	82.795	100

ТАБЛИЦА № 61

Вывозъ изъ Японіи по предметамъ, за 1883—1899 г.г.

Наименованіе главнѣйшъ пред- метовъ вывоза.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.		1897 г.		1893 г.	
	Ієнъ.	%	Ієнъ.	%	Ієнъ.	%	Ієнъ.	%	Ієнъ.	%	Ієнъ.	%
Рисъ	10.282.012	5,08	5.920.186	3,66	7.207.346	5,29	6.213.332	7,82	2.400.006	4,65	1.668.456	4,7
Камонный уголь	11.784.731	5,42	12.240.622	7,48	5.409.111	3,97	3.179.203	4,11	2.397.805	4,55	1.157.986	3,16
Грѣбы	688.818	0,31	631.924	0,39	522.945	0,38	—	—	442.799	0,85	387.797	0,9
Бодоросли и пр.	2.981.984	1,36	2.590.854	1,58	2.075.592	1,65	—	—	982.763	1,8	588.160	1,6
Чай	7.699.625	3,88	7.862.498	4,79	8.451.984	6,33	6.727.939	8,45	7.603.341	14,7	6.106.667	16,67
Камфора	1.754.496	0,81	1.174.574	0,78	1.526.382	1,16	1.628.105	2,05	1.190.596	2,19	707.993	1,9
Мята	268.548	0,12	158.245	0,1	310.281	0,25	—	—	—	—	—	—
Рубій жаръ	560.961	0,25	391.721	0,27	525.279	0,39	—	—	37.971	0,07	153.752	0,4
Боксъ	642.219	0,31	609.760	0,33	334.847	0,27	—	—	—	—	—	—
Шелкъ сирецъ	62.627.721	28,8	42.047.411	24,98	47.866.367	34,73	29.356.839	37,13	19.498.577	37,7	16.300.719	44,5
Чистый шелкъ	1.298.248	0,59	1.082.917	0,6	1.347.356	1,08	1.498.654	1,82	1.264.780	2,45	1.089.951	2,97
Шелковые ошески	2.775.887	1,27	1.573.014	0,96	1.515.464	1,15	1.014.668	1,26	807.548	1,57	878.973	2,4
Шелковые нѣтълія	20.712.598	9,32	16.184.171	9,97	13.694.445	9,92	4.257.835	5,14	1.578.981	3,06	133.768	0,36
Хлопчатобумажныя нѣтълія	28.521.498	13,55	20.116.586	12,05	1.084.479	0,74	4.116	0,0055	190.473	0,36	65.411	0,17
Борръ	721.127	0,38	850.759	0,52	1.635.902	1,24	94.731	0,016	—	—	—	—
Соломонныя нѣтълія	6.487.667	3,09	6.342.453	3,91	4.849.013	3,56	849.900	1,08	—	—	—	—
Мѣль	11.383.358	5,51	7.267.075	4,32	5.157.667	3,8	4.301.888	5,45	2.291.788	4,5	1.202.388	3,3
Спички	5.890.666	2,71	6.273.949	3,82	4.672.812	3,39	1.843.637	2,37	1.008.652	1,95	—	—
Вѣтра, вонги и пр.	2.474.385	1,18	1.969.626	1,16	2.217.938	1,65	577.372	0,71	308.542	0,58	112.928	0,3
Фарфоровыя нѣтълія	2.181.336	1,1	1.990.781	1,18	1.955.060	1,53	1.287.027	1,66	1.351.898	2,62	576.015	1,57
Бамбуковыя нѣтълія	282.587	0,14	513.451	0,31	283.188	0,21	—	—	—	—	—	—
Итого	182.010.302	84,7	137.791.612	83,1	112.591.648	82,7	62.765.746	79,1	49.115.940	88,6	31.075.869	84,9
Всего вывоза ієнъ	214.930.000	—	165.754.000	—	136.112.100	—	79.537.000	—	51.547.407	—	36.613.518	—

См. «Res. Stat.» 1901 г., стр. 85—86; 1897 г., стр. 42 и 43; 1899 г., стр. 29.

ТАБЛИЦА № 62.

Ввозъ въ Японію по предметамъ, въ 1883—1899 г.г.

Наименованіе главныхъ пред- метовъ ввоза.	1899 г.		1898 г.		1896 г.		1891 г.		1887 г.		1883 г.	
	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%
Рисъ	5.960.166	2,74	48.219.810	17,47	4.857.096	3,96	3.907.991	6,16	652.660	1,47	468.388	1,58
Мука	1.370.857	0,61	2.022.418	0,78	413.427	0,32	—	—	—	—	—	—
Бобы	8.222.111	4,0	7.101.103	2,64	2.554.764	1,95	2.010.879	3,17	—	—	—	—
Жемчугъ	6.791.818	3,08	4.614.967	1,67	948.028	0,76	—	—	—	—	—	—
Сахаръ и песокъ	17.516.089	8,0	28.389.087	10,24	11.790.106	9,08	7.795.742	12,36	6.779.226	13,05	4.476.880	15,18
Спиртъ	2.060.800	0,93	2.269.982	0,88	440.905	0,35	—	—	897.961	1,89	300.708	1,02
Красялыя вещества	3.807.842	1,78	3.489.657	1,23	1.263.606	0,98	—	—	—	—	—	—
Табачныя издѣлія	5.846.948	2,59	6.248.487	2,22	303.871	0,23	—	—	149.808	0,33	65.888	0,24
Вулага	748.414	0,33	2.288.215	0,83	307.699	0,24	—	—	—	—	—	—
Нефть	7.918.149	3,56	7.552.880	2,7	4.305.929	3,25	4.635.720	7,18	1.871.428	4,23	2.456.261	8,33
Хлопокъ сырецъ	61.365.755	27,42	45.410.457	16,36	24.304.814	18,77	6.998.584	11,18	913.968	2,06	292.306	0,99
Хлопчатобумажныя издѣлія	11.322.658	5,11	18.944.098	6,83	13.541.956	10,47	7.245.971	11,36	11.106.635	25,09	8.634.045	29,3
Шерсть	4.324.427	1,96	1.642.819	0,6	1.186.951	0,87	206.547	0,32	—	—	—	—
Шерстяныя издѣлія	7.552.464	3,45	9.937.904	3,57	10.066.302	7,8	2.575.629	4,13	2.472.442	5,58	2.125.972	7,21
Алгаль	1.132.575	0,59	1.068.270	0,38	921.741	0,71	—	—	921.662	2,08	998.091	3,37
Кожяныя издѣлія	1.087.090	0,48	1.767.090	0,64	1.590.596	1,23	—	—	—	—	—	—
Желѣзо	965.544	0,44	1.400.755	0,5	673.796	0,52	—	—	124.950	0,28	131.149	0,44
Летовое жильце	2.220.415	1,0	1.405.855	0,5	918.459	0,71	365.817	0,58	—	—	—	—
Рельсы	781.310	0,36	1.825.698	0,66	865.361	0,67	—	—	—	—	—	—
Желѣзо въ полос	2.603.676	1,19	4.061.805	1,5	2.085.884	1,59	870.410	1,45	1.775.417	4,02	815.907	2,76
Желѣзныя издѣлія	3.176.868	1,44	2.488.283	0,87	1.892.806	1,44	657.713	1,11	950.520	2,14	108.107	0,36
Часы	237.716	0,1	2.960.211	1,08	923.028	0,71	—	—	—	—	—	—
Ткацкія машины	773.235	0,35	3.088.762	1,11	1.896.195	1,59	522.655	0,9	—	—	—	—
Паровозы	1.968.374	0,93	4.265.854	1,52	1.165.695	0,97	—	—	—	—	—	—
Паровыя машины	3.620.982	1,67	7.488.194	2,7	4.700.555	3,63	—	—	523.125	1,18	594.600	2,02
Итого	163.356.228	74,1	220.272.606	79,4	93.293.267	72,2	37.633.108	59,8	28.079.802	63,4	21.464.962	72,8
ВСЕГО ввоза иенъ	220.402.000	—	277.502.000	—	129.260.500	—	62.927.000	—	44.276.331	—	29.471.000	—

См. «Rev. Stat.» 1901 г., стр. 39—41; 1897 г., стр. 44 и 45; 1889 г., стр. 30.

ТАБЛИЦА № 60.

Вывозъ и ввозъ въ Японію
за 1880—1898 г.г.

Годы.	Вывозъ.		Ввозъ.	
	Всего въ 000000 іенъ.	На 1 че- ловѣка іенъ.	Всего въ 000000 іенъ.	На 1 че- ловѣка іенъ.
1880 . . .	28	0,9	38	0,1
1881 . . .	32	0,9	33	0,9
1882 . . .	39	1,0	33	0,9
1883 . . .	38	1,0	32	0,9
1884 . . .	33	0,9	32	0,9
1885 . . .	37	1,0	33	0,9
1886 . . .	48	1,3	38	1,0
1887 . . .	52	1,1	52	1,4
1888 . . .	65	1,8	66	1,6
1889 . . .	70	1,7	66	1,6
1890 . . .	56	1,4	82	2,1
1891 . . .	79	1,9	63	1,5
1892 . . .	91	2,2	71	1,7
1893 . . .	90	2,2	88	2,2
1894 . . .	113	2,7	117	2,8
1895 . . .	136	3,2	129	3,1
1896 . . .	117	2,8	172	4,0
1897 . . .	163	3,8	219	5,1
1898 . . .	166	3,8	278	6,3

См. табл. н 16 55.

ТАБЛИЦА № 64.

Ввозъ въ Японію жизненныхъ
припасовъ, за 1883—1899 г.г.

Годы.	Всего ввезено въ 000 іенъ.	% всего ввоза.
1899	35.120	15,9
1898	88.432	31,6
1895	58.699	44,1
1891	15.229	23,8
1890	24.396	29,3
1889	8.545	13,7
1888	9.099	13,7
1887	7.720	14,6
1886	6.694	17,4
1885	6.288	17,0
1884	6.345	19,7
1883	5.560	17,2

См. «Réс. Stat.» 1901 г., стр. 39;
1893 г., стр. 35, и 1889 г., стр. 30.

ТАБЛИЦА № 63.

Вывозъ изъ Японіи жизнен-
ныхъ припасовъ, за 1883—
1899 г.г.

Годы.	Всего вывезено въ 000 іенъ.	% всего вывоза.
1899	21.652	11,97
1898	17.005	12,53
1895	18.258	26,51
1891	12.940	20,60
1890	12.311	22,07
1889	18.151	26,19
1888	17.681	27,25
1887	13.708	26,60
1886	15.075	31,20
1885	11.370	31,45
1884	11.229	33,90
1883	10.361	28,33

См. «Réс. Stat.» 1901 г., стр. 35;
1893 г., стр. 34, и 1889 г., стр. 29.

ТАБЛИЦА № 65.

Вывозъ и ввозъ риса и муки.

Годы.	Вывозъ риса въ іенахъ.	Ввозъ риса и муки въ іенахъ.
1898	5.920.186	50.242.223
1897	6.141.218	22.685.298
1896	7.951.087	6.656.539
1895	7.207.346	4.770.524
1894	5.593.152	12.067.294
1893	5.002.768	7.037.389
1892	4.162.732	5.109.954
1891	6.213.495	6.442.284
1890	1.323.511	14.521.894
1889	7.434.941	1.189.378
Средніе го- довыя . . .	5.695.043,6	13.072.277

См. «Réс. Stat.» 1901 г., стр. 35 и 39;
1896 г., стр. 34 и 36; 1894 г., стр. 34 и 35.

ТАБЛИЦА № 66.

Вывозъ изъ Японіи риса, по государствамъ, за 1890-ые годы.

Государства.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Июль.	%	Июль.	%	Июль.	%	Июль.	%
Китай	9.388	0,09	9.443	0,15	22.808	0,35	—	—
Англія	2.226.042	21,0	589.049	9,9	1.685.785	23,4	1.769.677	28,6
Гонгъ-Конгъ	2.387.027	23,5	1.908.045	32,0	1.314.617	18,1	784.926	12,6
Канада	129.938	1,31	129.393	2,3	105.396	1,5	109.235	1,18
Австралія	867.883	8,5	1.083.401	18,3	824.413	11,3	543.391	8,85
Колоніи Англіи	155.542	1,5	123.899	2,15	61.000	0,0008	—	—
Корея	10.011	0,09	16.695	0,28	—	—	—	—
Азиатская Россія	503.862	4,8	243.933	4,15	247.011	3,5	105.006	1,75
Франція	468.804	4,5	143.669	2,5	533.891	7,5	665.564	10,85
Германія	803.360	7,7	575.071	9,8	1.125.277	15,6	797.736	12,9
Вельгія	42.509	0,4	16.800	0,28	73.160	1,1	11.681	0,22
Австрія	213.595	2,03	40.320	0,66	101.557	1,45	49.929	0,85
Голландія	208.237	2,1	284.760	4,85	232.850	3,25	—	—
Соединенные Штаты	1.571.403	15,6	697.336	11,7	826.627	11,4	927.839	15,0
Турція	29.190	0,2	14.221	0,24	26.429	0,35	—	—
Египетъ	503.958	4,9	37.620	0,63	—	—	—	—
Прочія государства	151.253	1,55	6.525	0,11	82.464	1,2	448.293	7,2
ВСЕГО. . .	10.282.012	—	5.920.186	—	7.207.346	—	6.213.332	—

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 35; 1897 г., стр. 42; «Annual returns of trade», 1899—1891 г.г.

ТАБЛИЦА № 67.

Ввозъ въ Японію риса, по государствамъ, за 1890-ые годы.

Государства.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Июль.	%	Июль.	%	Июль.	%	Июль.	%
Китай	231.626	3,9	3.989.422	8,3	191.763	4,15	85.657	2,2
Колоніи Англіи	174.507	2,9	11.642.417	24,1	389.709	8,95	181.176	4,6
Корея	1.689.909	23,4	2.704.887	5,65	833.022	20,4	2.225.043	57
Колоніи Франціи	3.354.096	56,2	25.762.727	53,4	2.813.841	64,5	—	—
Сіамъ	510.007	8,6	4.114.066	8,53	73.661	1,7	—	—
Прочія государства	21.000	0,0004	6.291	0,02	100	0,002	1.416.115	36,2
ВСЕГО. . .	5.9660.16	—	48.219.810	—	4.357.096	—	3.907.991	—

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 39; 1897 г., стр. 42; «Annual returns of trade 1899—1891».

ТАБЛИЦА № 68.

Ввозъ въ Японію муки, за 1890-ые годы.

Государства.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Іюль.	%	Іюль.	%	Іюль.	%	Іюль.	%
Соединенные Штаты . .	1.338.676	97,3	1.979.859	97,9	407.089	98,5	—	—
Прочія государства . .	37.181	2,7	43.054	2,1	6.388	1,5	—	—
ВСЕГО . .	1.370.857	—	2.022.413	—	413.427	—	—	—

См. «Annual returns of trade», 1899—1891 г.г.

ТАБЛИЦА № 69.

Ввозъ въ Японію бобовъ, за 1890-ые годы.

Государства.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Іюль.	%	Іюль.	%	Іюль.	%	Іюль.	%
Китай	6.666.098	75,6	5.904.584	83,1	1.380.265	5,4	811.492	43,08
Корея	2.110.847	23,9	1.172.301	16,5	1.172.437	45,1	1.198.963	55,9
Прочія государства . .	45.166	0,5	24.218	0,4	2.062	0,9	424	0,02
ВСЕГО . .	8.822.111	—	7.101.103	—	2.554.764	—	2.010.879	—

См. «Annual returns of trade», 1899—1891 г.г.

ТАБЛИЦА № 70.

Ввозъ въ Японію жмыховъ, за 1890-ые годы.

Государства.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Іюль.	%	Іюль.	%	Іюль.	%	Іюль.	%
Китай	6.047.238	89	4.610.625	99,9	939.949	99,03	—	—
Прочія государства . .	744.575	11	4.342	0,1	6.079	0,07	—	—
ВСЕГО . .	6.791.813	—	4.614.967	—	946.028	—	—	—

См. «Annual returns of trade», 1899—1891 г.г.

ТАБЛИЦА № 71.

Ввозъ въ Японію сахара, за 1890-ые годы.

Государства.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%
Китай	2.880.336	16,4	2.606.981	9,02	2.391.972	20,4	2.507.095	32,3
Гонгъ-Конгъ	7.055.668	40,3	15.549.891	54,8	7.819.641	66,75	4.976.681	64,2
Англія	300.146	1,6	21.878	0,08	4.500	0,04	—	—
Германія	1.906.443	10,9	5.255.288	18,6	513.183	4,36	36.407	0,44
Соединенные Штаты	3.537	0,2	86.692	0,35	887	0,008	—	—
Канада	—	—	27.145	0,15	—	—	—	—
Филиппины	1.908.413	10,9	2.967.004	10,4	951.308	8,1	58.025	0,76
Прочія государства	3.461.491	19,7	1.874.140	6,6	38.585	0,35	157.584	2,3
ВСЕГО	17.516.039	—	28.389.037	—	11.720.106	—	7.735.742	—

91 (58)
Б-73
ккв-1194

of trade, 1899—1891».

ТАБЛИЦА № 72.

Возъ изъ Японіи жѣди, за 1890-ые годы.

	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%
Китай	430.421	3,8	1.077.477	14,8	244.415	4,7	954.687	22,2
Англія	1.323.048	11,7	141.873	1,98	520.159	10	293.435	6,8
Гонгъ-Конгъ	7.944.607	63,5	4.372.860	60,3	3.516.325	68,5	2.687.701	62,5
Корея	12.691	0,2	139.944	1,92	44.176	0,8	—	—
Франція	216.576	1,9	286.641	3,6	—	—	—	—
Германія	1.190.017	10,6	992.340	13,6	621.966	12	15.748	0,4
Прочія государства	265.998	2,3	255.940	3,8	210.626	4	350.317	8,1
ВСЕГО	11.383.358	—	7.267.075	—	5.157.667	—	4.301.888	—

См. «Rés. Stat.» 1901 г. и 1897 г., стр. 43; «Annual returns of trade», 1899—1891 г.г.

ТАБЛИЦА № 73.

Вывозъ изъ Японіи каменнаго угля, за 1890-ые годы.

Государства.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Тенъ.	%	Тенъ.	%	Тенъ.	%	Тенъ.	%
Китай	5.406.894	45,8	4.681.947	38,3	1.991.180	38	1.218.252	38,2
Гонгъ-Конгъ	4.018.615	34	5.579.370	45,5	2.406.083	44	1.563.444	49,3
Англіискія колоніи	1.086.539	14,3	1.476.630	12	779.369	14	211.457	7
<i>Азиатская Россія</i>	160.436	1,4	168.817	1,4	34.014	0,52	—	—
Корея	57.092	0,45	82.737	0,62	24.472	0,45	—	—
Германія	31.900	0,3	—	—	4.650	0,08	—	—
Соединенные Штаты	91.259	0,74	100.497	0,98	47.255	0,8	—	—
Филиппины	116.118	1,1	41.375	0,31	98.170	1,75	91.127	2,5
Сандвичевы острова	8.007	0,06	11.850	0,09	—	—	—	—
Прочія государства	207.871	1,85	97.399	0,8	23.918	0,4	94.923	3
ВСЕГО	11.784.731	—	12.240.622	—	5.409.111	—	3.179.203	—

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 39; 1897 г. стр. 43; «Annual returns of trade», 1899—1891.

ТАБЛИЦА № 74.

Ввозъ въ Японію нефти, за 1890-ые годы.

Государства.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Тенъ.	%	Тенъ.	%	Тенъ.	%	Тенъ.	%
Азиатская Россія	2.423.456	30,3	1.193.807	15	1.217.980	23,4	853.386	18,8
Соединенные Штаты	5.436.622	69	5.910.774	78	3.039.255	70,5	3.682.328	81,2
Прочія государства	52.071	0,7	508.299	7	46.691	1,1	6	—
ВСЕГО	7.918.149	—	7.552.880	—	4.303.929	—	4.535.720	—

См. «Annual returns of trade», 1899—1891.

ТАБЛИЦА № 75.

Ввозъ въ Японію желѣза въ кускахъ, за 1890-ые годы.

Государства.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Тенъ.	%	Тенъ.	%	Тенъ.	%	Тенъ.	%
Китай	146.466	15,2	19.312	1,4	—	—	—	—
Англія	684.959	70,9	1.048.726	74,5	645.455	95,8	—	—
Германія	43.761	4,5	73.330	5,2	28.341	4,2	—	—
Соединенные Штаты	62.520	6,5	226.916	16,6	—	—	—	—
Прочія государства	27.838	2,9	32.471	2,3	—	—	—	—
ВСЕГО	965.544	—	1.400.755	—	673.796	—	—	—

См. «Annual returns of trade», 1899—1891.

ТАБЛИЦА № 76.

Ввозъ въ Японію листового желѣза за 1890-ые годы.

Государства.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%
Англія	1.545.244	70,0	1.030.384	76,9	709.115	77,0	338.348	92,6
Германія	97.713	4,5	63.184	4,6	27.856	3,3	—	—
Бельгія	515.017	22,7	180.485	12,9	179.084	19,5	14.360	4,0
Прочія государства . .	62.441	2,8	81.849	5,6	2.404	0,2	12.609	3,4
ВСЕГО . .	2.220.415	—	1.405.855	—	918.459	—	365.317	—

См. «Annual returns of trade», 1899—1891 г.г.

ТАБЛИЦА № 77.

Ввозъ въ Японію желѣза въ полосахъ за 1890-ые годы.

Государства.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%
Англія	781.310	30,0	1.825.698	45,0	865.361	41,1	577.338	66,3
Германія	196.058	7,55	458.618	11,3	254.826	12,2	103.742	12
Бельгія	1.564.710	60,0	1.654.510	40,7	937.164	45,0	172.415	19,8
Швеція	16.065	0,66	20.613	0,5	5.242	0,2	—	—
Соединенные Штаты . .	22.336	0,84	53.685	1,35	—	—	—	—
Прочія государства . .	23.197	0,95	48.631	1,15	23.091	1,5	16.915	1,9
ВСЕГО . .	2.603.676	—	4.061.805	—	2.085.684	—	870.410	—

См. «Annual returns of trade», 1899—1891 г.г.

ТАБЛИЦА № 78.

Ввозъ въ Японію желѣзныхъ издѣлій за 1890-ые годы.

Государства.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%
Англія	617.951	19,5	762.054	30,7	572.432	30,2	123.372	18,6
Германія	657.318	20,7	130.362	5,3	1.065.845	56,3	473.998	71,6
Бельгія	139.667	4,5	349.030	14,0	66.297	3,5	57.164	9,2
Соединенные Штаты . .	1.758.037	55,2	1.216.654	49,0	72.343	3,8	—	—
Прочія государства . .	3.894	0,1	24.693	1,0	115.914	6,2	3.179	0,6
ВСЕГО . .	3.176.668	—	2.483.233	—	1.892.806	—	657.713	—

См. «Annual returns of trade», 1899—1891 г.г.

ТАБЛИЦА № 79.

Ввозъ въ Японію рельсъ, за 1890-ые годы.

Государства.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%
Англія	171.719	39,5	801.803	30	866.443	93,6	—	—
Германія	2.917	0,8	134.988	5	19.650	2,1	—	—
Бельгія	24.148	5,5	75.487	2	39.438	4,3	—	—
Соединенные Штаты	229.516	52,7	1.609.732	60	—	—	—	—
Прочія государства	6.754	1,5	9.711	3	—	—	—	—
ВСЕГО	435.054	—	2.631.721	—	925.531	—	—	—

См. «Annual returns of trade», 1899—1891 г.г.

ТАБЛИЦА № 80.

Ввозъ въ Японію трацкихъ машинъ, за 1890-ые годы.

Государства.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%
Англія	680.276	88,0	2.818.694	91,0	1.825.920	95,6	473.599	90,6
Франція	7.856	1,0	81.820	2,9	15.445	0,8	—	—
Германія	83.541	10,8	187.118	6,06	53.024	2,7	2.205	0,4
Прочія государства	1.562	0,2	1.130	0,04	1.806	0,9	46.851	9,0
ВСЕГО	773.235	—	3.083.762	—	1.896.195	—	522.655	—

См. «Annual returns of trade», 1899—1891 г.г.

ТАБЛИЦА № 81.

Ввозъ въ Японію паровозовъ за 1890-ые годы.

Государства.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%	Иенъ.	%
Англія	973.957	49,9	2.040.961	47,7	761.869	65,5	—	—
Швейцарія	57.516	2,9	55.039	1,3	—	—	—	—
Соединенные штаты	883.597	44,5	1.999.092	47,0	284.330	24,4	—	—
Прочія государства	53.304	2,7	170.762	4,0	117.496	10,1	—	—
ВСЕГО	1.968.374	—	4.265.854	—	1.163.695	—	—	—

См. «Annual returns of trade», 1899—1891 г.г.

ТАБЛИЦА № 82.

Русско-Японская торговля

(По Оборонам внешней торговли России *).

Годы.	Вывозъ изъ Россіи въ 000 рубл.			Въ томъ числѣ въ Японію.						Ввозъ въ Россію въ 000 рубл.			Въ томъ числѣ изъ Японіи.					
	Всего.	По Европ. грани-цѣ.	По Азиат-ской грани-цѣ.	Весь вывозъ.		По Европейск. границѣ.		По Азиатской границѣ.		Всего.	По Европ. грани-цѣ.	По Азиат-ской грани-цѣ.	Весь ввозъ.		По Европейск. границѣ.		По Азиатской границѣ.	
				Въ рубл.	Въ % ко всему вывозу изъ Россіи.	Въ рубл.	Въ % ко всему вывозу изъ Россіи.	Въ рубл.	Въ % ко всему вывозу изъ Россіи.				Въ рубл.	Въ % ко всему ввозу въ Россію.	Въ рубл.	Въ % ко всему ввозу въ Россію.	Въ рубл.	Въ % ко всему ввозу въ Россію.
1900	716.418	609.486	106.932	800.649	0,1	26.310	0,004	774.339	0,7	626.375	558.661	67.714	698.690	0,1	673.833	0,1	24.857	0,001
1899	626.983	545.878	81.105	227.694	0,04	9.812	0,002	217.882	0,8	650.485	582.947	67.538	836.009	0,1	820.782	0,1	15.277	0,002
1898	732.672	662.259	70.413	33.800	0,004	33.000	0,004	—	—	617.459	550.949	66.510	324.596	0,05	314.105	0,05	10.491	0,001
1897	726.624	663.298	63.326	62.420	0,008	62.420	0,009	—	—	559.988	499.884	60.104	230.376	0,04	220.277	0,04	10.099	0,002
1896	688.572	611.363	77.209	70.251	0,01	70.251	0,01	—	—	589.810	523.285	66.575	145.301	0,02	145.301	0,03	—	—

*) См. «Обзоры внешн. торг.» за 1900, 1899, 1898, 1897 и 1896 г.г.

ТАБЛИЦА № 83.

Вывозъ изъ Японіи въ Россію за 1890-ые годы.

Главные предметы вывоза.	1899 г.		1898 г.		1895 г.		1891 г.	
	Рубли.	%	Рубли.	%	Рубли.	%	Рубли ¹⁾ .	%
Ризь:								
Европ. Россія . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Азиат. " . . .	508.862	13,4	243.933	9,3	308.764	18,6	131.258	34,2
Шелкъ сырецъ:								
Европ. Россія . . .	317.812	10	346.925	12,9	55.875	3,4	—	—
Азиат. " . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Ковры:								
Европ. Россія . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Азиат. " . . .	13.120	0,4	16.560	0,6	86.373	5,2	6.170	1,6
Вѣера, зонты и пр.:								
Европ. Россія . . .	126.568	4,7	53.403	2,1	4.618	0,3	—	—
Азиат. " . . .	16.361	0,5	18.560	0,7	34.271	2,1	—	—
Фарфор. издѣлія:								
Европ. Россія . . .	19.002	0,6	22.419	0,8	9.560	0,6	—	—
Азиат. " . . .	16.964	0,5	23.961	0,9	16.934	1,0	—	—
Каменный уголь:								
Европ. Россія . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Азиат. " . . .	160.436	5,1	168.817	6,4	42.518	2,6	—	—
Итого: { Европ. Россія . . .	463.332	15,4	422.747	15,8	70.048	4,3	—	—
Азиат. " . . .	656.743	19,8	471.791	17,9	488.860	29,5	137.428	35,8
по обѣимъ грап.	1.120.125	35,2	894.538	33,7	558.908	33,8	137.423	—
ВСЕГО съ непоказанными отдѣльно	3.173.000	100	2.543.000	100	1.653.000	100	384.098	100

См. «Rés. Stat.» 1891 г., стр. 35—38 и 1897 г., стр. 42 и 43; табл. 58.

¹⁾ По номинальной цѣнѣ іена.

ТАБЛИЦА № 84.

Ввозъ въ Японію изъ Россіи.

(По свѣд. изъ Обзор. вѣщн. торг. Россіи).

Предметы ввоза.	1900 г.		1899 г.		1898 г.		1897 г.		1896 г.	
	Руб.	%	Руб.	%	Руб.	%	Руб.	%	Руб.	%
Жизненные припасы:										
По Европ. гран. . .	9.500	1,19	5.067	2,23	25.494	76,49	41.354	66,25	59.181	84,24
" Азиат. " . . .	622.539	77,76	—	—	—	—	—	—	—	—
Сырые и полуобработанные материалы:										
По Европ. гран. . .	190	0,02	—	—	820	2,46	3.070	4,92	1.190	1,7
" Азиат. " . . .	151.800	18,96	217.882	95,69	—	—	—	—	—	—
Издѣлія:										
По Европ. гран. . .	16.620	2,07	4.745	2,03	7.016	21,05	17.996	28,83	9.880	14,06
" Азиат. " . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого: { по Европ. гран.	26.310	3,28	9.812	4,31	33.330	100	62.420	100	70.251	100
" Азиат. " . . .	774.339	96,72	217.882	95,69	—	—	—	—	—	—
ВСЕГО . . .	800.649	100	227.694	100	33.330	100	62.420	100	70.251	100

ТАБЛИЦА № 85.
Среднія справочныя цѣны.

Наименованіе товаровъ.	Литовскія мѣрн.	1899 г.		1898 г.		1897 г.		Средняя за третлѣтіе. Рубли ¹⁾ .	Сравнительная стоимость русскихъ мѣръ по этой развѣнкѣ.
		Янв.	Июль.	Янв.	Июль.	Янв.	Июль.		
Рисъ	за коку.	9,82	18,15	11,70	14,45	1 четв. = 2,09 р.			
Ячмень	»	4,43	6,08	4,90	6,42	» = 0,93 »			
Рожь	»	6,09	7,71	6,87	8,61	» = 1,25 »			
Пшеница	»	7,33	8,38	7,77	9,78	» = 1,42 »			
Горохъ	»	8,55	3,25	7,86	10,27	» = 1,49 »			
Соль	»	2,43	3,18	3,29	3,68	» = 0,53 »			
Саке и водка	»	27,83	28,73	24,63	33,83	» = 4,90 »			
Чай	за 100 кибъ.	35,10	37,45	34,62	44,65	1 фунтъ = 0,37 »			
Масо	»	20,52	17,24	17,16	22,88	» = 0,19 »			
Сахаръ рафинадъ	»	12,12	12,30	12,61	15,42	» = 0,13 »			
Сахаръ заграничный	»	9,75	10,05	9,65	12,35	» = 0,10 »			
Сырой хлопокъ	»	24,46	23,09	24,35	29,94	» = 0,25 »			
Сырой хлопокъ заграничный	»	22,81	21,27	22,20	27,61	» = 0,23 »			
Желѣзо	за кванъ.	0,40	0,41	0,41	0,50	1 пудъ = 2,17 »			
Желѣзо европейское	»	0,40	0,35	0,34	0,45	» = 1,96 »			
Керосинъ	за бочку.	2,97	2,28	2,28	3,18				
Каменный уголь	за тонну.	5,77	7,25	6,77	8,24				
Дрова	за 10 кванъ.	0,25	0,25	0,24	0,31	1 пудъ = 0,14 »			

См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 46.

¹⁾ Переводъ въ рубли сѣмъвъ по номинальной стоимости іена.

Т А Б Л И Ц

Торговые обороты Формозы по пор

Годы.	Тамсуи.			Анцингъ.			Килунгъ.			Такао.			Луконгъ.			Кіуконгъ.	
	Иенн.	Руб.	%	Иенн.	Руб.	%	Иенн.	Руб.	%	Иенн.	Руб.	%	Иенн.	Руб.	%	Иенн.	Руб.
Вывозъ.																	
1899	7.271,3	9.089	65,6	2.016	2.519,5	18,2	83,3	104	0,8	225,3	282	2,0	240	300	2,2	93,3	117
1898	7.451	9.314	58,1	2.344	2.929,6	18,3	80	100	0,6	281,6	352	2,2	612	765	4,8	136,4	170,5
1897	8.309	10.386	65,1	1.888	2.360	14,8	50,5	63,2	0,4	208,3	260,4	1,6	878	1.097,6	6,9	147	184
1896	7.815	9.763,8	68,5	2.315,6	2.814,5	20,3	16,5	20,6	0,1	251,6	314,5	2,2	860,5	1.075,6	7,6	146,4	183
Ввозъ.																	
1899	9.669	12.086	67,8	2.236,6	2.796	15,7	408	510	2,9	274	342,6	1,9	376	470,3	2,6	213,4	267
1898	9.870,3	12.338	53,5	3.231	4.038,6	19,1	764,3	955,4	4,5	380,4	475,5	2,3	822,3	1.028	4,9	329	411,5
1897	7.410,6	9.263	58,5	2.551	3.188,5	20,1	368	460	2,9	346,5	433	2,7	817	1.021,5	6,5	262,3	323
1896	4.879,5	6.099,3	56,5	2.357,6	2.947	27,3	209	261	2,4	431,4	539,3	5,0	533,5	729,4	6,8	170	213

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 42 и 43.

Т А Б Л И Ц

Сравненіе вывозной и ввозной торговли

Годы.	Тамсуи.			Анцингъ.			Килунгъ.			Такао.			Луконгъ.			Кіуконгъ.	
	Иенн.	Руб.	%	Иенн.	Руб.	%	Иенн.	Руб.	%	Иенн.	Руб.	%	Иенн.	Руб.	%	Иенн.	Руб.
Вывозъ:																	
Въ 1899 г.	7.271,3	9.089	97,6	2.016	2.519,5	88,0	83,3	104	104,2	225,3	282	80,0	240	300	39,2	93,3	117
" 1898 "	7.451	9.314	100	2.344	2.929,6	100	80	100	100	281,6	352	100	612	765	100	136,4	170,5
Ввозъ:																	
Въ 1899 г.	9.669	12.086	97,9	2.236,6	2.796	89,2	408	510	53,4	274	342,6	72,0	376	470,3	45,7	213,4	267
" 1898 "	9.870,3	12.338	100	3.231	4.038,6	100	764,3	955,4	100	380,4	475,5	100	822,3	1.028	100	329	411,5
Общій оборотъ:																	
Въ 1899 г.	16.940,3	21.175	97,8	4.252,6	5.315,5	76,1	491,3	614	58,3	499,3	624,6	75,4	616	770,3	42,9	306,7	384
" 1898 "	17.321,3	21.652	100	2.575	6.968,2	100	844,3	1.055,4	100	662	827,5	100	1.434,3	1.793	100	465,4	582

См. табл. 86.

Ц А № 86.

тажъ, за 1899, 1898, 1897 и 1896 г.г. ¹⁾.

Юкау.			Токаку.			Оулунгъ.			Тончо.			Ма-Кунгъ.			Тонъ-Конгъ.			Сауо.			В С Е Г О.		
Иенм.	Р.	%	Иенм.	Руб.	%	Иенм.	Руб.	%	Иенм.	Руб.	%	Иенм.	Руб.	%	Иенм.	Руб.	%	Иенм.	Р.	%	Иенм.	Руб.	%
112	140	1,0	605	756	5,4	69	86,5	0,6	192,4	240,5	1,7	83	110	0,8	97	121,5	0,9	—	—	—	11.092,6	13.866	100
—	—	—	1.023	1.279	8,0	87	103,4	0,7	598	747,6	4,7	132,5	165,6	1,0	74,5	93	0,6	—	—	—	12.820	16.024,7	100
—	—	—	705	881,4	5,5	82,2	103	0,7	396	495,2	3,1	52	65,2	0,4	36	45	0,3	—	—	—	12.752	15.949	100
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.405,6	14.257	100
101,6	127	0,7	398,3	498	2,8	82,6	103	0,6	200,5	250,6	1,4	211	263,5	1,4	102	127	0,7	—	—	—	14.273	17.841	100
—	—	—	514	642,5	3,1	124	155	0,7	519,5	649,4	3,0	249	311,4	1,5	75	93,4	0,4	0,2	0,3	0,0	16.879	21.099	100
—	—	—	326	408	2,6	82	102	0,6	305	381,6	2,4	158,3	198	1,3	32,3	40,3	0,3	—	—	—	12.659	15.824	100
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.631	10.789	100

¹⁾ Въ табл. № 86—89 рубль взятъ равнымъ $\frac{4}{5}$ иена.

Ц А № 87.

Формозы по портажъ, за 1898 и 1899 г.г.

Юкау.			Токаку.			Оулунгъ.			Тончо.			Ма-Кунгъ.			Тонъ-Конгъ.			Сауо.			В С Е Г О.		
Иенм.	Руб.	%	Иенм.	Руб.	%	Иенм.	Руб.	%	Иенм.	Руб.	%	Иенм.	Руб.	%	Иенм.	Руб.	%	Иенм.	Руб.	%	Иенм.	Руб.	%
112	140	—	605	756	50,1	69	86,5	79,8	192,4	240,5	32,2	83	110	66,6	97	121,5	180,5	—	—	—	11.092,6	13.866	86,5
—	—	—	1.023	1.279	100	87	108,4	100	598	747,6	100	132,5	165,6	100	74,5	93	100	—	—	—	12.820	16.024,7	100
101,6	127	—	398,3	498	77,5	82,6	108	66,6	200,5	250,6	88,6	211	263,5	84,6	102	127	186,2	—	—	—	14.273	17.841	84,6
—	—	—	514	642,5	100	124	155	100	519,5	649,4	100	249	311,4	100	7,5	93,4	100	0,2	0,3	—	16.879	21.099	100
213,6	267	—	1.003,3	1.254	65,3	151,6	189,5	72,0	392,9	491,1	35,2	209	373,5	78,4	199	248,5	133,4	—	—	—	25.365,6	31.707	85,4
—	—	—	1.537	1.921,5	100	211	263,4	100	1.117,5	1.397	100	381,5	477	100	149,5	186,4	100	0,2	0,3	—	29.699	37.123,7	100

Т А Б Л И

Торговые обороты Формосы

Страны.	Т а м о у и.			А н п и н г ъ.			К и л у н г ъ.			Т а к о.			Л у к о н г ъ.			К и у н о н г ъ.		
	Иенн.	Руб.	%	Иенн.	Руб.	%	Иенн.	Руб.	%	Иенн.	Руб.	%	Иенн.	Руб.	%	Иенн.	Руб.	%
Вывозъ:																		
Китай	5.169.021	6.462.401	71,1	1.786.053	2.170.066	86,18	84.055	80.069	76,9	225.802	281.627	99,99	239.940	299.925	100	93.321	116.652	100
Гонгъ-Конгъ . .	1.791.734	2.289.667	24,6	279.441	349.301	18,86	19.215	24.019	23,1	24	30	0,01	—	—	—	—	—	—
Соединен. Шта- ты	309.642	387.052	4,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Прочія страны .	—	—	—	100	125	0,01	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ВСЕГО въ 1899 г.	7.271.297	9.089.120	100	2.015.594	2.519.492	100	83.270	104.088	100	225.326	281.657	100	239.940	299.925	100	93.321	116.652	100
Ввозъ:																		
Китай	2.786.505	3.483.131	28,82	1.385.140	1.731.425	61,98	309.213	380.516	75,79	226.427	283.034	82,60	368.503	460.620	97,9	213.077	266.346	92,8
Гонгъ-Конгъ . .	274.435	343.044	2,84	139.049	173.811	6,22	89	112	0,02	1.628	2.035	0,59	—	—	—	—	—	—
Англія	740.466	925.583	7,66	350.018	437.522	15,65	608	760	0,15	355	444	0,12	575	719	0,2	—	—	—
Англійск. колон. въ Индіи	33.233	41.542	0,34	3.024	3.780	0,14	—	—	—	1.485	1.856	0,54	—	—	—	—	—	—
Австралія	52.489	65.611	0,54	296	370	0,01	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Корея	17.358	21.691	0,17	2.259	2.824	0,10	—	—	—	95	119	0,04	—	—	—	—	—	—
Французск. кол. въ Индіи	2.315.710	2.894.638	23,96	—	—	—	38.950	111.187	21,89	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Россія (Азіатск.).	54.319	67.899	0,56	20.670	25.838	0,92	—	—	—	8.741	10.996	3,19	—	—	—	—	—	—
Сіамъ	2.673	3.341	0,03	—	—	—	563	704	0,14	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Франція	3.546	4.432	0,04	1.051	1.314	0,05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Германія	53.542	66.928	0,55	28.758	35.947	1,29	8.356	10.445	2,05	472	590	0,17	—	—	—	—	—	—
Бельгія	1.008	2.010	0,02	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Австрія	4.908	6.135	0,05	1.285	1.606	0,06	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нидерланды . .	198	247	—	60	100	0,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Голланд. Индія	734	917	0,01	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Соединен. Шта- ты	583.745	729.681	6,04	293.976	367.470	13,14	—	—	—	34.895	43.619	12,75	7.197	8.998	1,9	416	520	—
Филиппин. остр.	1.690	2.112	0,02	6.088	7.610	0,27	214	268	0,05	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Прочія страны .	2.741.580	3.426.975	28,35	4.906	6.133	0,22	14	17	0,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ВСЕГО въ 1899 г.	9.668.734	12.085.917	100	2.226.600	2.795.750	100	408.007	510.009	100	274.098	342.623	100	376.275	470.344	100	213.492	266.866	100

Ц А № 88.

по странамъ за 1899 г.

Г о к а у.			Т о к а к у.			О у л у н г ъ.			Т о н ч о.			М а - К у н г ъ.			Т о к ъ - К о н г ъ.			В С Е Г О.		
Июн.	Руб.	%	Июн.	Руб.	%	Июн.	Руб.	%	Июн.	Руб.	%	Июн.	Руб.	%	Июн.	Руб.	%	Июн.	Руб.	%
111.828	139.785	100	604.969	756.212	100	63.214	86.517	100	192.444	240.555	100	88.227	110.284	100	97.193	121.491	100	8.692.467	10.865.584	78,4
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.090.414	2.013.017	18,8
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	303.642	387.052	2,8
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	125	0,0
111.828	139.785	100	604.969	756.212	100	60.214	86.517	100	192.444	240.555	100	88.227	110.284	100	97.193	121.491	100	11.092.623	13.865.778	100
100.893	126.116	99,26	358.708	448.385	90,0	82,615	103.269	99,96	192.185	240.169	95,81	192.907	241.209	91,5	83.567	104.459	82,06	6.299.750	7.874.688	44,14
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	415.201	519.002	2,91
14	55	0,04	-	-	-	32	40	0,04	52	65	0,03	330	412	0,2	637	796	0,63	1.098.117	1.366.396	7,65
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	210	262	0,21	37.952	47.440	0,27
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52.785	65.981	0,37
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.707	24.634	0,14
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.404.600	3.005.825	16,85
-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.229	5.286	2,11	-	-	-	6.820	8.525	6,69	94.779	118.474	0,67
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.286	4.045	0,02
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.597	5.746	0,03
-	-	-	3	4	0,0	-	-	-	17	21	0,01	-	-	-	78	97	0,08	91.226	114.032	0,64
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.008	2.010	0,01
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.193	7.741	0,04
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	278	347	0,00
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	734	917	0,00
705	881	0,7	39.685	49.606	10,0	-	-	-	4.101	5.126	2,04	17.541	21.927	8,3	10.518	13.148	10,33	992.779	1.240.974	6,96
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.992	9.990	0,06
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.746.500	3.433.125	19,24
101.642	127.052	100	388.396	487.995	100	82.647	103.809	100	200.524	250.667	100	210.838	263.548	100	101.830	127.287	100	14.273.094	17.841.267	100

ТАБЛИЦА № 89.

Торговые обороты Форпозы, по предметам, въ 000.

Наименованіе предметовъ.	1899 г.			1898 г.			1897 г.			1896 г.		
	Лены.	Рублн.	%	Лены.	Рублн.	%	Лены.	Рублн.	%	Лены.	Рублн.	%
<i>Ввозъ:</i>												
Рисъ	1.266	1.582	11,4	2.168	2.710,4	16,4	1.800	2.250	14,2	918	1.141,6	8,0
Песокъ сахарный	1.216	1.520	11,0	1.418	1.772	11,1	1.147	1.433,5	8,9	1.093,5	1.867	9,5
Сахаръ	371	463,6	3,3	566	708	4,4	347	434	2,7	496	545	3,9
Ленъ и пенъка	298	373	2,6	379	473,6	3,0	353	442	2,8	219	273,8	1,9
Водоросли	65,6	82	0,6	46	58	0,4	101	126,4	0,8	125	156,5	1,2
Чай	5.296	6.620	47,8	6.223,5	7.779,5	49,0	6.908	8.632,5	54,2	5.854	7.317,5	51,2
Камфора	1.733	2.166	15,7	962	1.202,5	7,5	1.329	1.661,4	10,4	2.248	2.810	19,5
Жинки	102	127	0,9	141	176	1,1	70	87	0,5	29,5	36,8	0,2
Кунжутъ	31	39	0,3	116	145	0,9	154	192,2	1,2	35	43,8	0,3
Прочіе	714,0	893,4	6,4	800,5	999,7	6,2	545	690	4,3	452,6	565	4,3
Итого	11.092,6	13.866	100	12.820	16.024,7	100	12.752	15.949	100	11.405,6	14.257	100
% всего оборота	—	—	43,3	—	—	43,2	—	—	50,2	—	—	54,6
<i>Ввозъ:</i>												
Рисъ	2.535	3.231	18,1	870,6	1.083	5,2	182	228	1,4	766	957	8,9
Мука	334,7	418	2,3	338,6	423	2,0	217,7	272	1,7	219	273,6	2,5
Горохъ и бобы	154	192,5	1,1	152	190,5	0,9	113,3	141,6	0,9	91,6	114,5	1,1
Сахаръ	219	273,6	1,5	412,6	516	2,4	270	337,5	2,1	89	111,5	1,0
Свиный	680,5	826	4,6	1.009,5	1.262	6,0	734,3	918	5,8	179	224	2,1
Рыба соленая	153,7	192	1,0	171	213,4	1,0	116	145	0,9	67,6	84,5	0,8
Шиво	12	15	0,1	182	228	1,1	189,3	236,7	1,5	138,5	173	1,6
Крошенный табакъ	450	562,5	3,2	1.363	1.703,6	8,1	788,6	986	6,2	412	515	4,8
Опіумъ	2.776	3.470	19,5	2.044	2.555,5	12,1	1.570,3	1.963	12,5	1.165	1.456	13,5
Коросня	694	863	4,9	715	893,6	4,2	723,7	904,6	5,7	370,6	463	4,3
Нефть	95,5	119,4	0,7	133	167	0,8	119	149	0,9	24,6	31	0,3
Шелковыя ткани	62	77,5	0,4	247	308,5	1,5	98	122,7	0,8	142	177,6	1,6
Бумажныя ткани	126,5	158	0,9	202	253	1,2	173,5	217	1,4	221	276	2,6
Полотно бѣлое	222	277	1,6	322,6	403	1,9	343	429	2,7	258	323	3,0
Бумажная ткань китайск.	611,6	764,5	4,3	1.371	1.714	8,1	1.048,6	1.304	8,2	514,3	643	6,0
Шелкъ сырецъ	1,5	2	0,0	14,6	18	0,1	135,3	169	1,1	7	8,6	0,1
Другія шелковыя ткани	204	255	1,4	321	401	1,9	285,5	357	2,3	87	109	1,0
Ткани льняныя, пенько- выя и бумажныя	89	111,7	0,6	134	168	0,8	61	76	0,5	12	15	0,1
Хлопокъ	68	85,5	0,5	107	134	0,6	103,3	129	0,8	50	62,5	0,6
Вумага	354	442,5	2,5	370,5	463	2,1	333	416	2,6	190,6	238	2,2
Вумага позолоченная и посеребренная	208	259,7	1,5	234	292	1,4	116,4	145,4	0,9	—	—	—
Обувь китайская	74	92,6	0,5	128	160	0,8	105,5	132	0,8	56	69,7	0,6
Свинецъ	100	125	0,7	106	132,4	0,6	87	109	0,7	79,6	99,5	0,9
Пеньковыя мѣшки	13	16	0,1	110	137	0,7	56,4	70,5	0,4	24,6	31	0,3
Прочіе	4.005	5.006	28,0	5.820	7.274,5	34,5	4.693,3	5.866	37,2	3.466	4.333	40,1
Итого	14.273	17.841	100	16.879	21.099	100	15.659	18.824	100	8.631	10.789	100
% всего оборота	—	—	56,7	—	—	56,8	—	—	49,8	—	—	45,4
ВСЕГО	25.365,6	31.707	100	29.699	37.123,7	100	25.411	31.773	100	19.036,6	25.046	100

ТАБЛИЦА № 90.

Перевозочные средства.

Г о д ы.	Число конных повозок равного образца.						Воловьяхъ подвозъ.	Ручныхъ тележекъ.	На 100 кв. верст.	Денегъ вышой.	На 100 кв. верст.	Разныя упряги, телякъ не полныхъ.	На 100 кв. верст.	В С Е Г О.	На 100 кв. верст.	
	Повозокъ.		И т о г о.		Воловьяхъ подвозъ.											
	На 100 кв. верст.	И т о г о.	На 100 кв. верст.	И т о г о.	На 100 кв. верст.	И т о г о.										
1899	5.282	1,6	82.616	24,8	87.898	26,4	31.992	9,6	1.328.477	399,1	208.032	62,5	25.389	7,6	1.681.788	505,2
1898	4.653	1,4	77.897	28,4	82.550	24,8	40.268	12,1	1.269.865	378,4	204.419	61,4	25.982	7,8	1.613.084	484,5
1897	4.089	1,2	82.507	24,8	86.596	26,0	16.480	4,9	1.222.417	367,2	200.690	60,3	19.024	5,7	1.545.157	464,1
1896	3.716	1,1	71.545	21,5	75.261	22,6	16.199	4,9	1.121.516	386,9	210.588	63,2	18.858	5,7	1.442.422	433,3
1895	3.226	1,0	51.592	15,5	54.818	16,5	18.544	5,6	1.042.925	313,3	206.848	62,1	—	—	1.328.135	397,5
1894	2.814	0,8	43.740	13,1	46.554	13,9	15.849	4,7	968.004	290,8	205.338	61,7	—	—	1.235.745	371,2

— 33 —

См. «Рез. Stat.» 1901 г., стр. 61; табл. 3.

ТАБЛИЦА № 91.
Развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ и увеличеніе подвижнаго состава за 1889—1899 г.г.

Годы.	Вороты.	Став- ци.	Протая сред- няго пертона.	Паровозы.		Вагоны.				Перевезено:				Чистый доходъ въ рубляхъ.	
				Всего.	На 1 вер.	Пассажиры.		Товары.		Пассажировъ.		Грузовъ.		Всего.	На 1 вер.
						Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.		
1889—90 . .	1.709	240	7,12	186	0,11	900	0,53	2.791	1,63	20.700.327	12.113	81.045.560	47.422	3.629.942	2.124
1894—95 . .	3.177	462	6,88	440	0,14	1.646	0,52	6.413	2,02	36.584.269	11.515	253.549.486	81.381	9.882.987	3.111
1895—96 . .	3.410	525	6,49	522	0,15	1.948	0,57	7.391	2,17	48.271.869	14.156	328.218.080	96.251	13.904.036	4.077
1896—97 . .	3.752	582	6,45	612	0,16	2.266	0,6	8.868	2,86	65.107.898	17.353	415.255.602	110.675	14.707.461	3.920
1897—98 . .	4.416	746	5,91	860	0,19	2.817	0,64	10.916	2,47	84.453.362	19.124	538.690.056	121.988	14.817.624	3.355
1898—99 . .	5.221	913	5,72	1.070	0,2	3.720	0,71	13.681	2,62	98.582.117	18.882	621.149.604	118.971	14.582.496	2.796
1899—900 .	5.549	1.001	5,54	1.175	0,21	4.067	0,73	15.841	2,85	102.263.814	18.429	742.274.664	133.767	19.661.657	3.542

См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 56, 57 и 58.

ТАБЛИЦА № 92.

Железные дороги и ихъ дѣятельность въ 1900 году.

Наименованіе линій.	Протяженіе линій въ верстахъ.	Число станцій.	Подвижной составъ.				Пассажировъ перевезено.		Грузовъ перевезено, въ пудахъ.				
			Паровозовъ.		Вагоновъ пасажирскихъ.		Вагоновъ товарныхъ.						
			Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.			
			Программа средняго года въ верстахъ.	Программа средняго года въ верстахъ.	Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.	Всего.	На 1 вер.			
<i>Классныя жес. дороги</i> ¹⁾	1.340	187	7,17	304	0,23	938	0,7	3.019	2,25	28.829.627	21.514,6	163.748.188	122.200,1
<i>Частныя жес. дороги:</i>													
<i>Главные линіи:</i>													
Нипонъ, (Токио-Аохори)	1.286	193	6,66	286	0,22	308	0,63	3.306	2,57	14.679.298	11.414,7	114.876.382	89.328,4
Киу-Киу, (Моджи-Куямото)	495	84	5,9	153	0,31	304	0,61	3.558	7,16	9.646.447	19.487,8	182.650.450	36.899,9
Саню, (Кобе-Симоносекки)	420 ²⁾	65	6,5	85	0,2	322	0,77	941	2,24	5.739.655	13.655,9	98.888.818	92.592,4
Хоккайдо, (Оккаидо)	310	42	7,4	51	0,16	78	0,25	1.108	3,57	1.207.778	3.896,0	55.557.146	179.216,6
Квансанъ, (Нагоя-Кобе)	222	39	5,7	51	0,23	262	1,18	495	2,23	4.417.174	19.897,2	17.781.724	80.097,8
Хокутсу, (Наоюу-Нингата)	127	22	5,7	12	0,09	74	0,58	196	1,54	1.244.621	9.800,1	6.345.142	49.961,7
Собу, (Кадуца-Аби)	108	24	4,5	19	0,17	80	0,74	230	2,13	2.498.588	23.098,7	9.700.892	89.828,1
Ханганъ, (Осака-Майдзурю)	102	26	3,9	18	0,12	40	0,39	162	1,58	1.508.323	14.787,5	7.036.132	68.981,7
Хосю, (Буэни-Киу-Киу)	79	20	3,95	20	0,25	51	0,64	595	7,53	1.299.271	16.446,5	51.967.780	65.782,0
Осака, (на Вакаяму)	68	19	3,6	20	0,30	115	1,70	183	2,69	4.155.654	61.112,5	15.089.622	231.996,2
Ганъ-Этсу, (Иваки)	59	12	5,0	5	0,09	18	0,30	61	1,03	216.555	3.670,9	2.188.104	37.086,5
Накаи, (Сикоку)	58	16	3,0	18	0,31	116	2,00	87	1,50	8.809.550	65.681,9	4.262.890	73.325,7
Нара, (въ центрѣ под. Ямато)	57	17	2,6	12	0,21	91	1,60	101	1,77	1.898.309	33.303,6	4.617.140	81.002,4
Чиу-гоку, (на ств. Киу-Киу)	52	9	5,8	4	0,90	25	0,48	128	2,42	435.945	8.381,6	2.381.546	56.375,9
Накао, (Канава-Накао)	49	12	4,0	4	0,09	19	0,38	51	1,04	340.648	6.952,0	1.188.602	24.257,2
Банганъ, (Харима)	46	16	5,1	6	0,13	26	0,56	57	1,24	634.429	13.791,9	4.676.978	101.651,7
Восо, (Симооса-Ава)	43	12	3,6	7	0,16	28	0,65	80	1,86	494.271	11.494,7	3.432.196	79.818,5
Кобу, (Токио-Кобу)	40	14	2,8	11	0,27	42	1,05	166	4,15	4.417.913	110.446,8	17.447.851	136.196,3
Всѣ частн. дороги	4.209	814	—	371	—	3.129	—	12.832	—	73.434.187	—	589.686.526	—

См. «Нѣс. Stat.» 1901 г., стр. 56, 57 и 58.

¹⁾ По отдѣльнымъ участкамъ свѣдѣній не имѣется.

²⁾ Считая до ст. Магаджри, нынѣ же 507 верстъ.

ТАБЛИЦА № 93.

Посѣщеніе судами японскихъ портовъ въ 1899 г.

Наименованіе портовъ.	Иностранныя суда.				Японскія суда.				Всего.		
	Паровыя.		Парусныя.		Паровыя.		Парусныя.		Число.	Тоннъ.	
	Число.	Тоннъ.	Число.	Тоннъ.	Число.	Тоннъ.	Число.	Тоннъ.			
Нагасаки . . .	вошло .	496	913.851	41	31.456	205	291.374	45	2.314	787	1238.995
	вышло .	411	685.449	44	34.025	204	260.802	11	573	670	980.849
Симоносекі . . .	вошло .	169	302.380	—	—	33	14.311	380	24.839	582	341.530
	вышло .	242	423.374	—	—	59	28.178	397	24.381	698	480.933
Моджи . . .	вошло .	96	144.348	2	952	171	188.136	1	5	270	383.441
	вышло .	184	339.475	3	3.099	324	392.406	4	1.206	515	736.186
Юкогама . . .	вошло .	177	394.773	33	53.300	72	143.448	11	3.743	293	600.264
	вышло .	126	299.584	34	50.426	90	230.211	6	603	256	580.824
Кобе	вошло .	145	290.926	14	24.895	238	303.188	5	1.036	402	620.045
	вышло .	108	257.615	23	45.091	70	83.899	12	1.137	213	387.742
Кучиноцу . . .	вошло .	34	63.627	2	1.850	101	158.196	1	18	138	223.691
	вышло .	58	109.021	2	1.850	115	181.763	3	146	178	292.780
Муроранъ . . .	вошло .	30	50.695	—	—	2	2.246	—	—	32	52.941
	вышло .	38	64.655	—	—	6	6.461	—	—	44	71.116
Хакодате . . .	вошло .	15	15.529	7	2.471	64	29.449	87	7.963	173	55.412
	вышло .	18	16.803	12	4.649	88	56.188	113	11.617	281	89.257
Отару	вошло .	9	9.267	1	18	26	14.478	20	2.070	56	25.838
	вышло .	14	13.649	1	18	41	31.582	16	2.638	72	47.887
Карацу	вошло .	14	11.302	—	—	12	15.249	30	2.498	56	29.044
	вышло .	7	6.450	—	—	22	26.964	37	3.015	66	36.429
Мисуми	вошло .	3	3.146	—	—	9	12.556	—	—	12	15.702
	вышло .	3	3.146	—	—	13	17.526	—	—	16	20.672
Осака	вошло .	6	1.442	1	308	39	16.615	3	322	49	18.687
	вышло .	1	80	1	308	19	9.019	2	398	23	9.805
Ицугахара . . .	вошло .	—	—	—	—	26	20.458	87	1.522	113	21.980
	вышло .	—	—	—	—	26	20.884	82	1.207	108	22.091
Нингата	вошло .	—	—	—	—	6	6.402	27	1.744	33	8.146
	вышло .	—	—	—	—	7	7.469	22	1.420	29	8.899
Сасуна	вошло .	—	—	—	—	29	5.403	116	1.395	145	6.798
	вышло .	—	—	—	—	29	5.394	97	1.032	126	6.426
Хаката	вошло .	—	—	—	—	—	—	11	116	11	116
	вышло .	—	—	—	—	—	—	18	197	18	197
Фуэкики	вошло .	—	—	—	—	—	—	15	1.551	15	1.551
	вышло .	—	—	—	—	—	—	15	1.653	15	1.653
Сакаи	вошло .	—	—	—	—	—	—	28	612	28	612
	вышло .	—	—	—	—	—	—	35	747	35	747
Такетойо	вошло .	—	—	—	—	3	1.794	—	—	3	1.794
	вышло .	—	—	—	—	—	—	1	93	1	93
Цуруга	вошло .	—	—	—	—	—	—	4	25	4	25
	вышло .	—	—	—	—	—	—	2	17	2	17
Нанао	вошло .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	вышло .	—	—	—	—	1	1.067	—	—	1	1.067
Синшина	вошло .	—	—	—	—	—	—	175	1.513	175	1.513
	вышло .	—	—	—	—	—	—	211	1.513	211	1.513
Хамата	вошло .	—	—	—	—	—	—	15	217	15	217
	вышло .	—	—	—	—	—	—	21	543	21	543
Юккайчи	вошло .	2	2.046	—	—	6	6.527	—	—	8	8.573
	вышло .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Шинидзу	вошло .	—	—	—	—	2	1.504	1	80	3	1.584
	вышло .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ВСЕГО	вошло .	1.196	2.203.332	101	115.250	1.044	1.236.334	1.062	53.578	3.403	3608.494
	вышло .	1.210	2.224.301	120	139.466	1.114	1.359.813	1.105	54.136	3.549	3777.716

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 65.

ТАБЛИЦА № 94.

Число пароходовъ въ главнѣйшихъ государствахъ.

Названія государствъ.	1898 г.		Названія государствъ.	1899 г.	
	Число пароход.	Размѣръ въ 000 тоннъ.		Число пароход.	Размѣръ въ 000 тоннъ.
Англія	6.881	9.117	Англія	7.837	11.719
Германія	846	1.089	Германія	1.133	1.947
Франція	582	854	Соедин. Шт. С. Амер.	821	1.236
Соедин. Шт. С. Амер. .	431	572	Франція	639	997
Испанія	409	437	Норвегія	779	737
Норвегія	515	336	Испанія	438	538
Италія	227	317	Японія	477	474
Нидерланды	201	285	Италія	282	446
Швеція	517	210	Данія	360	403
Россія	249	205	Россія	456	393
Данія	236	174	Нидерланды	263	389
Австро-Венгрія	188	172	Швеція	642	381
Японія	250	142	Австро-Венгрія	203	345
Греція	112	120	Греція	181	156
Бразилія	180	116	Бельгія	111	151
Бельгія	82	110	Бразилія	228	141
Турція	85	66	Турція	143	98
Португалія	46	57	Китай	48	65
Китай	45	48	—	—	—

См. R. Goto, «Japanische Seeschiffart».

ТАБЛИЦА № 95.

Число маяковъ въ нѣкоторыхъ государствахъ.

Государства.	Протяженіе береговъ въ верстахъ.	Число маяковъ.	Число верстъ берега, приходящееся на 1 маякъ.
Германія	1.524	350	4,3
Франція	4.272	448	9,6
Соединенные Штаты Сѣверной Америки .	31.396,5	2.655	12
Англія	14.929,5	954	15,7
Австрія	3.225	205	15,7
Португалія	1.248	79	15,8
Японія (безъ Курильскихъ острововъ и Формозы)	22.500	134	167,9

См. R. Goto, «Japanische Seeschiffart».

ТАБЛИЦА № 96.

Распределение паровыхъ японскихъ судовъ по материалу.

Изъ какаго материала построены.	Число судовъ въ 1899 г.	%	Водоизмѣщеніе въ тоннахъ.	%
Изъ стали	111	14,6	252.551	51,0
„ стали и желѣза	5	0,7	8.846	1,6
„ желѣза	123	16,3	165.065	33,2
„ желѣза и дерева	13	1,9	4.381	0,8
„ дерева	501	66,5	67.563	13,4
В С Е Г О	753	100	498.406	100

См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 64 и «List of merchant vessels of Japan».

ТАБЛИЦА № 97.

Число паровыхъ судовъ японскаго торговаго флота.

Г о д ъ.	Число пароходовъ.	Водоизмѣщеніе въ тоннахъ.
1871	70	20.900
1880	210	41.215
1885	228	88.765
1886	228	92.415
1887	252	107.808
1888	281	121.627
1889	310	133.521
1890	334	141.970
1891	352	146.547
1892	375	157.147
1893	400	167.450
1894	461	263.629
1895	528	331.374
1896	570	363.223
1897	626	426.624
1898	674	464.246
1899	753	498.385
1900	833	517.407
1901	969	577.660

См. «List of merchant vessels of Japan», 1901—1871 г.г.

ТАБЛИЦА № 98.

Распределение судов японскаго торговаго флота по водоизмѣщенію.

Наименованіе категорій.	Пароходы.		Парусныя суда.		Всего паровыхъ и парусн. судовъ.	
	Число ихъ.	Тоннъ водо- измѣщенія.	Число ихъ.	Тоннъ водо- измѣщенія.	Число судовъ.	Тоннъ водо- измѣщенія.
Отъ 20— 50 тоннъ . . .	165	5.691	392	14.975	547	20.666
„ 50— 100 „ . . .	160	11.145	1.762	133.358	1.922	144.499
„ 100— 300 „ . . .	214	31.616	1.076	145.182	1.290	180.798
„ 300— 500 „ . . .	79	30.767	11	3.923	90	34.690
„ 500—1.000 „ . . .	59	38.420	3	1.880	62	40.300
„ 1.000—2.000 „ . . .	72	105.737	1	1.524	73	107.297
„ 2.000—3.000 „ . . .	49	122.410	Свѣдѣній нѣтъ.		49	122.410
„ 3.000—4.000 „ . . .	16	55.670			16	55.670
„ 4.000—5.000 „ . . .	3	13.336			3	13.336
„ 5.000—6.000 „ . . .	1	5.809			1	5.809
„ 6.000 „ . . .	15	92.766			15	92.766
В С Е Г О	833	—	3.235	—	4.068	—

См. «List of merchant vessels of Japan».

ТАБЛИЦА № 99.

Число японскихъ джонокъ.

Г о д ы.	Число джонокъ.	Тоннъ во- доизмѣщ.
1872	18.640	331.228
1877	18.964	325.142
1883	16.149	265.576
1886	16.757	278.681
1887	17.194	285.124
1890	19.375	330.289
1892	18.025	306.980
1895	17.360	296.088
1896	17.612	306.612
1897	19.097	322.028
1898	19.099	304.903

См. «List of merchant vessels of Japan» 1872—1898 г.г.

ТАБЛИЦА № 100.

Число парусныхъ судовъ японскаго
торговаго флота.
(Европейскаго образца).

Г о д ы.	Число судовъ.	Тоннъ во- доизмѣщ.
1890	304	40.267
1891	278	38.535
1892	239	34.163
1893	218	33.666
1894	196	32.103
1895	173	29.322
1896	165	27.111
1897	171	27.412
1898	Свѣдѣній нѣтъ.	
1899		
1900		

См. «List of merchant vessels of Japan» 1890—1900 г.г.

Т А Б Л И
Государственн

Наименование статей.	1900—1901 г.			1897—1898 г.		
	Иены.	Рублн.	% отнош.	Иены.	Рублн.	% отнош.
Обыкновенные доходы.						
Поземельный налог	47.338.000	Рубль может быть принят равным иёну.	24,4	37.965.000	47.456.250	30,5
Подходный налог	5.037.000		2,6	2.095.000	2.618.750	1,7
Патенты и привилегии	5.855.000		3,0	4.416.000	5.520.000	3,5
Налогъ на производство саже	55.466.000		28,6	31.105.000	38.881.250	25,6
Разные другіе внутренніе налоги	6.613.000		3,4	11.311.000	14.138.750	9,1
Таможенный сборъ	15.870.000		8,2	8.020.000	10.025.000	6,5
Доходы съ правительств. предприятий	41.232.000		21,3	19.773.000	24.716.250	15,9
Гербовый сборъ	11.445.000		5,9	5.971.000	7.463.750	4,9
Разные другіе доходы	1.232.000		0,6	2.031.000	2.538.750	1,6
% на депозиты	2.478.000		1,3	1.536.000	1.920.000	1,2
Спеціальныя средства на погашеніе долговъ, заключенныхъ для производства работъ на Тайванѣ	461.000		0,2	—	—	—
Спеціальныя средства на народное просвѣщеніе	700.000		0,4	—	—	—
Итого	193.727.000		76,11	124.223.000	155.278.750	54,97
Чрезвычайные доходы.						
Дополнительныя ассигнованія на постройку военныхъ судовъ	—	Рубль можетъ быть принятъ равнымъ иёну.	—	837.000	1.046.250	0,3
Возмѣщеніе расходовъ по содержанію гарнизона въ Вей-ха-Вей	—		—	822.000	1.027.500	0,6
Подписка на государственные займы	32.184.000		52,7	36.390.000	45.487.500	35,6
Китайская контрибуція	23.753.000		39,0	40.361.000	50.451.250	39,2
Спеціальныя средства на военные расходы	—		—	—	—	—
Разные доходы	4.883.000		8,0	5.594.000	6.992.500	5,3
Доходы предыдущаго года, не поступившіе своевременно	—		—	18.163.750	22.703.750	17,3
Итого	60.820.000		23,89	102.167.000	127.703.750	45,14
ВСЕГО	254.547.000		—	226.390.000	282.987.500	—

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 132, и 1897 г., стр. 142.

№ 101.

е доходы¹⁾.

1894—1895 г.			1891—1892 г.			1888—1889 г.		
Иены.	Рубли.	% отнош.	Иены.	Рубли.	% отнош.	Иены.	Рубли.	% отнош.
9.291.000	49.113.750	43,8	37.457.000	46.821.250	49,1	34.650.000	43.312.500	46,3
1.353.000	1.691.250	1,5	1.110.000	1.387.500	1,4	1.067.000	1.333.750	1,4
—	—	—	—	—	—	—	—	—
6.130.000	20.162.500	18,0	14.719.000	18.398.750	19,3	17.091.000	21.363.750	22,8
8.756.000	10.945.000	9,8	3.842.000	4.802.500	5,0	3.696.000	4.620.000	5,0
5.755.000	7.243.750	6,4	4.540.000	5.675.000	6,0	4.615.000	5.768.750	6,2
14.117.000	17.646.250	15,7	8.402.000	10.502.500	11,0	7.173.000	8.966.250	9,6
—	—	—	588.000	735.000	0,8	985.000	1.231.250	1,3
3.308.000	4.135.000	3,7	4.973.000	6.216.250	6,5	5.569.000	6.961.250	7,4
1.037.000	1.296.250	1,1	634.000	792.500	0,8	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
89.747.000	112.183.750	91,42	76.265.000	95.331.250	70,70	74.846.000	93.557.500	80,52
1.715.000	2.143.750	20,36	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
958.000	1.197.500	11,37	7.291.000	9.113.750	23,15	12.038.000	15.047.500	—
5.748.000	7.185.000	68,26	24.344.000	30.430.000	76,95	6.073.000	7.591.250	—
8.421.000	10.526.250	8,58	31.635.000	39.543.750	29,30	18.111.000	22.638.750	19,48
98.163.000	122.710.000	100	107.900.000	134.875.500	100	92.957.000	116.196.250	100

¹⁾ При переводѣ въ рубли иень взять по номинальной стоимости, т. е. до 1898 г. въ 1 р. 25 коп.; тоже въ гдующихъ таблицахъ. Съ 1898 г. можно считать иень равнымъ рублю, почему перевода и не сдѣлано.

Т А Б Л
Г о с у д а р с т в е

Наименованіе статей.	1900—1901 г.			1897—1898 г.		
	Иены.	Рубли.	% отнош.	Иены.	Рубли.	% отнош.
Обыкновенные расходы.						
Содержаніе Императорскаго Дома . . .	3.000.000		1,9	3.000.000	3.750.000	24,9
Погашеніе государственныхъ долговъ .	35.068.000		23,0	29.505.000	36.881.250	27,4
Императорскій Кабинетъ и Государственный Совѣтъ	359.000		0,2	464.000	580.000	0,4
Парламентъ	1.278.000		0,8	417.000	521.250	0,4
Министерство Иностранныхъ Дѣлъ . . .	2.190.000		1,4	1.446.000	1.807.500	1,3
Министерство Внутреннихъ Дѣлъ . . .	7.527.000		4,9	1.582.000	1.977.500	1,4
Министерство Финансовъ	9.764.000		6,4	8.470.000	10.587.500	7,8
<i>Военное министерство</i>	<i>37.310.000</i>		<i>24,5</i>	<i>28.746.000</i>	<i>35.932.500</i>	<i>25,2</i>
<i>Морское министерство</i>	<i>17.513.000</i>		<i>11,5</i>	<i>9.544.000</i>	<i>11.930.000</i>	<i>8,9</i>
Министерство Юстиціи	4.882.000		3,2	3.543.000	4.428.750	3,2
Министерство Народнаго Просвѣщенія.	4.478.000		2,9	1.986.000	2.482.500	1,8
Министерство Земледѣлія и Торговли	2.280.000		1,5	1.365.000	1.706.250	1,3
Министерство Путей Сообщенія	17.507.000		11,5	10.629.000	13.286.250	9,9
Министерство Колоній	—		—	1.817.000	2.271.250	1,7
Счетная Палата (Государственный Контроль)	202.000		0,1	193.000	241.250	0,2
Высшій административный судъ	44.000		0,3	41.000	51.250	0,4
Мѣстное управленіе	6.005.000		3,9	4.946.000	6.182.500	4,6
Резервный фондъ	3.000.000		2,0	—	—	—
Итого	152.407.000		59,8	107.694.000	134.617.500	48,1
Чрезвычайные расходы.						
Содержаніе Императорскаго Дома . . .	—		—	—	—	—
Министерство Иностранныхъ Дѣлъ . . .	81.000		0,1	118.000	147.500	0,1
Министерство Внутреннихъ Дѣлъ . . .	15.041.000		14,7	10.326.000	12.907.500	8,9
Министерство Финансовъ	5.229.000		5,1	10.225.000	12.781.250	8,9
<i>Военное министерство</i>	<i>15.626.000</i>		<i>15,3</i>	<i>31.402.000</i>	<i>39.252.500</i>	<i>27,2</i>
<i>Морское министерство</i>	<i>23.410.000</i>		<i>22,5</i>	<i>40.851.000</i>	<i>51.063.750</i>	<i>35,3</i>
Министерство Юстиціи	358.000		0,3	215.000	268.750	0,2
Министерство Народнаго Просвѣщенія.	2.011.000		1,9	627.000	783.750	0,6
Министерство Земледѣлія и Промышленности	10.521.000		10,3	1.514.000	1.892.500	1,4
Министерство Путей Сообщенія	29.864.000		29,2	11.476.000	14.345.000	9,9
Министерство Колоній	—		—	9.280.000	11.597.500	7,9
Итого	102.141.000		40,2	115.984.000	144.980.000	51,8
ВСЕГО	254.548.000		100	223.678.000	279.597.500	100

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 134, и 1897 г., стр. 144.

Ц А № 102.

г н е р а с х о д ы.

1894—1895 г.			1891—1892 г.			1888—1899 г.		
Иены.	Рубль.	% отнош.	Иены.	Рубль.	% отнош.	Иены.	Рубль.	% отнош.
3.000.000	3.750.000	4,9	3.207.000	4.008.750	5,1	2.943.000	3.678.750	4,5
19.721.000	24.651.250	32,6	3.488.000	4.360.000	5,5	4.645.000	5.806.250	7,1
428.000	535.000	0,6	541.000	676.250	0,9	641.000	801.250	1,0
611.000	763.750	1,0	388.000	485.000	0,6	309.000	386.250	0,5
719.000	898.750	1,2	704.000	880.000	1,1	749.000	936.250	1,1
2.820.000	3.525.000	4,7	715.000	893.750	1,1	947.000	1.188.750	1,4
4.539.000	5.673.750	7,5	2.931.000	3.663.750	4,6	4.185.000	5.231.250	6,4
7.828.000	9.785.000	12,9	12.657.000	15.821.250	20,1	11.004.000	13.760.000	16,9
4.574.000	5.717.500	7,6	5.412.000	6.765.000	8,6	5.360.000	6.700.000	8,2
3.388.000	4.235.000	5,6	3.568.000	4.460.000	5,6	2.946.000	3.682.500	4,5
923.000	1.153.750	1,5	988.000	1.235.000	1,6	824.000	1.030.000	1,3
862.000	1.077.500	1,4	806.000	1.010.000	1,3	541.000	676.250	0,8
6.171.000	7.718.750	1,02	4.521.000	5.651.250	7,2	3.550.000	4.437.500	5,4
—	—	—	—	—	—	—	—	—
127.000	158.750	0,2	113.000	141.250	0,2	86.000	107.500	0,13
36.000	45.000	0,05	35.000	43.750	—	—	—	—
4.673.000	5.841.250	7,7	6.525.000	8.156.250	10,4	7.795.000	9.743.750	11,9
—	—	—	16.335.000	20.418.750	25,9	18.646.000	23.307.500	28,6
60.420.000	75.525.000	77,3	62.936.000	78.670.000	75,3	65.175.000	81.468.750	80,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—
312.000	390.000	1,7	—	—	—	—	—	—
2.426.000	3.032.500	13,7	—	—	—	—	—	—
4.748.000	5.985.000	26,8	—	—	—	—	—	—
2.581.000	3.226.250	14,6	—	—	—	—	—	—
5.679.000	7.098.750	32,1	—	—	—	—	—	—
52.000	65.000	0,3	—	—	—	—	—	—
125.000	156.250	0,7	—	—	—	—	—	—
334.000	417.500	1,9	—	—	—	—	—	—
1.449.000	1.811.250	8,2	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
17.706.000	22.132.500	22,7	20.619.000	25.773.750	24,7	16.329.000	20.411.250	20,0
78.126.000	97.657.500	100	83.555.000	104.443.750	100	81.504.000	101.880.000	100

ТАБЛИЦА
Государственна

Распределение по статьямъ.	1899—1900 г.			1897—1898 г.			
	Иены.	Рубли.	%.	Иены.	Рубль.	%.	
Долгъ, перешедшій отъ феодальныхъ владѣній	4.828		1,0	5.267	6.584	12	
Заемъ, называемый „шинкозанъ“, 4%	—		—	—	—	—	
„ 6%	—		—	—	—	—	
„ 5% на погашеніе пенсій дай-мюсамъ	25.429	Рубль можетъ быть принятъ равнымъ іену.	5,0	29.454	36.817,5	63	
„ тоже, 6%	—		—	—	—	—	—
„ тоже, 7%	—		—	—	—	—	—
„ на поощреніе промышлен. 6%	—		—	—	—	—	—
„ на постройку желѣзн. дор. въ Среднемъ Хондо 7%	—		—	—	—	—	—
„ на нужды Морскаго Вѣдомства 5%	8.797		1,7	9.289	11.611	23	
„ конвертированный долгъ 5%	168.694		33,4	173.857	217.321	40,6	
„ на расходы по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ 5%	34.043		6,7	17.807	22.259	4,2	
„ на постройку желѣзныхъ дорогъ на Хоккаидо 5%	3.420		0,7	1.000	1.250	0,2	
„ на веденіе воен. дѣйствій 5%	116.576		23,1	124.572	155.715	24,1	
„ на улучшеніе путей сообщ. 5%	119.180		23,6	38.000	47.500	8,9	
Новый внѣшній заемъ 7%	—		—	—	—	—	—
Итого	480.967			—	399.246	499.057,5	—
Заемъ на подавленіе Сацумскаго вос-станія 7½%	—	Рубль можетъ быть принятъ равнымъ іену.	—	—	—	—	
„ на погашеніе кредитныхъ би-летовъ	22.000		4,4	22.000	27.500	5,1	
„ на военные надобности 5%	—		—	—	—	—	
Государственные кредитные билеты, находящіеся въ обращеніи	2.199		0,4	6.995	8.743,5	1,6	
ВСЕГО	505.166		100	428.241	535.301	100	

См. «Rés. Stat.» 1901 г., стр. 136, и 1897 г., стр. 146.

А № 103¹⁾.

И И Д О Л Г Ъ, В Ъ 000.

1894—1895 г.			1891—1892 г.			1888—1889 г.		
Иенн.	Рубли.	%	Иенн.	Рубли.	%	Иенн.	Рубли.	%
5.925	7.406	1,8	6.584	8.280	2,2	7.242	9.052,5	2,5
7.831	9.789	2,4	10.534	13.167,5	3,5	10.551	13.189	3,6
—	—	—	11.851	14.814	4,0	11.912	14.890	4,0
30.397	37.996	9,2	30.750	38.437,5	10,3	30.770	38.462,5	10,4
—	—	—	24.083	30.104	8,0	24.211	30.264	8,0
—	—	—	—	—	—	45.074	56.342,5	15,2
—	—	—	10.680	13.350	3,6	10.710	13.387,5	3,6
—	—	—	13.924	17.405	4,6	19.990	24.987,5	6,7
16.960	21.200	5,2	16.990	21.237,5	5,7	13.000	16.250	4,4
166.482	208.102,5	50,6	109.858	137.322,5	36,7	61.547	76.934	20,7
4.000	5.000	1,2	2.000	2.500	0,7	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
30.101	37.626	9,1	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
2.110	2.637,5	0,6	4.489	5.611	1,5	6.430	8.037,5	2,2
263.806	329.757	—	241.743	302.179	—	241.437	301.797	—
10.000	12.500	3,0	10.000	12.500	3,3	10.000	12.500	3,4
22.000	27.500	6,7	22.000	27.500	7,3	—	—	—
20.500	25.625	6,2	—	—	—	—	—	—
13.020	16.275	4,0	25.702	32.127	8,6	45.468	56.835	15,3
329.326	411.657	100	299.145	374.306	100	296.905	371.132	100

¹⁾ См. прим. на стр. 391.

ТАБЛИ
Доходы общ

Наименование статей.	1900—1901 г.			1897—1898 г.		
	Иенн.	Рубли.	% отнош.	Иенн.	Рубли.	% отнош.
Налогъ со стоимости земель	8.886.000	Рубль может быть принятъ рав- ныйъ иену.	30,5	7.387.000	9.233.750	31,3
Налогъ съ площади земель	695.000		2,4	487.000	546.250	2,8
Домовой налогъ	15.038.000		51,6	12.162.000	15.202.500	51,5
Патенты	2.873.000		9,8	2.415.000	3.018.750	10,2
Прочіе налоги	1.646.000		5,6	1.217.000	1.521.250	5,1
Итого	29.138.000		60,2	23.618.000	29.522.500	51,5
Несвоевременно поступившіе доходы	2.612.000	Рубль можетъ быть принятъ рав- ныйъ иену.	13,5	2.091.000	2.613.750	9,4
Частіи по жертвованія	2.034.000		10,5	1.837.000	2.296.250	8,2
Прочіе доходы	14.627.000		75,9	18.351.000	22.938.750	82,3
Итого	19.273.000			39,8	22.790.000	27.848.750
ВСЕГО	48.411.000		100	45.897.000	57.371.250	100

См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 141.

ТАБЛИ
Расходы общ

Наименование статей.	1900—1901 г.			1897—1898 г.		
	Иенн.	Рубли.	% отнош.	Иенн.	Рубли.	% отнош.
Расходы на мѣстныхъ представителей. учрежденія . .	449.000	Рубль можетъ быть принятъ равныйъ иену.	1,0	407.000	508.750	1,0
Расходы на мѣстную администрацію	9.732.000		21,7	8.093.000	10.116.250	20,0
Образованіе	14.938.000		33,4	12.526.000	15.657.500	30,7
Народное здравіе	3.184.000		7,1	1.804.000	2.255.000	4,4
Общественная благотворительность	78.000		0,2	56.000	70.000	0,1
Общественныя работы	7.579.000		16,9	7.282.000	9.102.500	17,9
Расходы по поощренію земледѣлія и промышленности .	500.000		1,1	790.000	987.500	2,0
Прочіе расходы	8.279.000		18,5	9.650.000	12.062.500	23,7
ВСЕГО	44.739.000			100	40.608.000	50.760.000

См. «Rév. Stat.» 1901 г., стр. 141.

[А № 104¹).

И Ъ И Г О Р О Д О В Ъ .

1896—1897 г.			1895—1896 г.			1894—1895 г.			1893—1894 г.		
Юны.	Рубли.	% отнош.	Юны.	Рубли.	% отнош.	Юны.	Рубли.	% отнош.	Юны.	Рубли.	% отнош.
7.593.000	9.491.250	33,2	7.009.000	8.761.250	34,3	6.456.000	8.070.000	36,2	6.130.000	7.662.500	37,0
545.000	681.250	2,4	415.000	518.750	2,0	372.000	465.000	2,0	309.000	386.250	1,9
1.769.000	14.711.250	51,4	10.558.000	13.197.500	51,6	8.978.000	11.222.500	50,2	8.213.000	10.266.250	49,6
1.963.000	2.453.750	8,6	1.612.000	2.015.000	7,9	1.316.000	1.645.000	7,4	1.156.000	1.445.000	7,0
1.004.000	1.255.000	4,4	849.000	1.061.250	4,1	746.000	932.500	4,2	759.000	948.750	4,6
1.874.000	28.592.500	52,8	20.443.000	25.553.750	51,2	17.868.000	22.335.000	48,7	16.567.000	20.708.750	48,9
1.259.000	2.823.750	11,0	2.092.000	2.615.000	10,7	1.873.000	2.341.250	10,0	1.634.000	2.042.500	9,3
531.000	1.913.750	7,5	1.219.000	1.523.750	6,2	1.118.000	1.397.500	6,0	1.080.000	1.350.000	6,1
1.623.000	20.778.750	81,4	16.167.000	20.208.750	8,3	15.801.000	19.751.250	84,0	14.822.000	18.527.500	84,5
1.113.000	25.516.250	47,2	19.478.000	24.347.500	48,8	18.792.000	23.490.000	51,3	17.536.000	21.921.000	51,1
1.287.000	54.108.750	100	39.921.000	49.901.250	100	36.660.000	45.825.000	100	34.103.000	42.628.750	100

А № 105.

И Ъ И Г О Р О Д О В Ъ .

1896—1897 г.			1895—1896 г.			1894—1895 г.			1893—1894 г.		
Юны.	Рубли.	% отнош.	Юны.	Рубли.	% отнош.	Юны.	Рубли.	% отнош.	Юны.	Рубли.	% отнош.
427.000	533.750	1,0	407.000	508.750	1,2	406.000	507.500	1,3	398.000	497.500	1,5
379.000	10.473.750	20,6	7.873.000	9.841.250	23,8	7.514.000	9.392.500	25,2	7.277.000	9.096.250	27,0
239.000	15.298.750	30,1	10.498.000	13.122.500	31,7	9.552.000	11.940.000	32,0	9.073.000	11.341.250	33,6
061.000	2.576.250	5,0	2.156.000	2.695.000	6,5	882.000	1.102.500	3,0	587.000	733.750	2,1
60.000	75.000	0,1	81.000	101.250	0,2	67.000	83.750	0,2	47.000	58.750	0,2
579.000	8.223.750	16,2	5.946.000	7.432.500	17,9	6.763.000	8.453.750	22,9	6.095.000	7.618.750	22,6
397.000	496.250	1,0	157.000	196.250	0,4	190.000	237.500	0,6	133.000	166.250	0,5
818.000	9.772.500	19,2	5.999.000	7.498.750	18,1	4.483.000	5.603.750	15,0	3.339.000	4.173.750	12,4
960.000	47.450.000	100	33.117.000	41.396.250	100	29.857.000	37.321.250	100	26.949.000	33.686.250	100

См. прим. на стр. 391.

Т А Б Л

Доходы

Наименование статей.	1900—1901 г.			1897—1898 г.	
	Иенн.	Рубли.	% отнош.	Иенн.	Рубли.
Поземельный налогъ	17.459.000	равнымъ иену.	55,5	13.328.000	16.760.000
Патенты	2.123.000		6,7	1.896.000	2.370.000
Дополнительные патенты	887.000		2,8	718.000	897.500
разные налоги	4.097.000		13,0	3.486.000	4.357.500
Домовый налогъ	6.604.000	21,0	5.319.000	6.648.750	
Итого	31.452.000		66,0	24.809.000	31.011.250
Несвоевременно поступившіе доходы	6.156.000	Рубль можетъ быть принятъ	38,0	9.399.000	11.737.500
Суммы, полученныя изъ Государствен. Казначейства	3.005.000		18,6	4.440.000	5.550.000
Субсидіи	—		—	213.000	266.250
Частныя пожертвованія	314.000		2,0	—	—
Разные доходы	6.711.000		41,5	7.186.000	8.982.500
Итого	16.186.000		34,0	21.238.000	26.536.250
ВСЕГО	47.640.000		100	46.039.000	57.548.750

См. „Rés. Stat.“ 1901 г., стр. 139.

Т А Б Л

Расходы

Наименование статей.	1900—1901 г.			1897—1898 г.	
	Иенн.	Рубли.	% отнош.	Иенн.	Рубли.
Расходы по мѣстнымъ представительн. учрежден.	302.000	Рубль можетъ быть принятъ равнымъ иену.	1,0	340.000	425.000
Ремонтъ зданій	101.000		0,3	32.000	40.000
Расходы по управленію уѣздами	2.300.000		5,5	2.059.000	2.573.750
Полиція	6.819.000		16,3	5.777.000	7.221.250
Мѣста заключенія	4.551.000		10,9	4.145.000	5.181.250
Народное образованіе	4.476.000		10,7	2.995.000	3.743.750
Народное здравіе	1.650.000		3,9	923.000	1.153.750
Общественная благотворительность	131.000		0,3	71.000	83.750
Общественныя работы	17.504.000		41,9	20.771.000	25.963.750
Расходы по поощренію земледѣлія и промышленности	1.180.000		2,7	947.000	1.183.750
Прочіе расходы	2.755.000	6,6	1.986.000	2.482.500	
ВСЕГО	41.720.000		100	40.047.000	50.058.750

См. „Rés. Stat.“, 1901 г., стр. 139.

Ц А № 106.

НОВЪ И ФУ.

1896—1897 г.			1895—1896 г.			1894—1895 г.			1893—1894 г.		
лѣны.	Рубли.	% отнош.	лѣны.	Рубли.	% отнош.	лѣны.	Рубли.	% отнош.	лѣны.	Рубли.	% отнош.
12.205.000	15.256.250	53,2	9.524.000	11.905.000	48,4	9.023.000	11.278.750	52,6	8.904.000	11.130.000	53,3
3.375.000	4.218.750	14,7	3.031.000	3.788.750	16,8	2.912.000	3.640.000	17,0	2.876.000	3.595.000	17,2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2.257.000	2.821.250	9,8	1.995.000	2.493.750	11,0	1.869.000	2.336.250	10,9	1.773.000	2.216.250	10,6
4.993.000	6.241.250	21,8	3.474.000	4.342.500	19,3	3.342.000	4.177.500	19,5	3.158.000	3.947.500	18,9
22.935.000	28.668.750	65,1	18.024.000	22.590.000	65,3	17.147.000	21.433.750	58,0	16.711.000	10.888.750	52,5
2.868.000	3.585.000	23,4	4.295.000	5.368.750	44,9	7.891.000	9.863.750	63,5	2.661.000	3.326.250	17,6
8.618.000	10.772.500	70,0	1.718.000	2.147.500	18,0	1.303.000	1.635.000	10,5	8.712.000	10.890.000	57,7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
171.000	213.750	1,3	145.000	181.250	1,5	125.000	156.250	1,0	141.000	176.250	0,9
6.441.000	805.250	5,2	3.414.000	4.267.500	35,7	3.093.000	3.866.250	25,0	3.590.000	4.487.502	23,8
18.098.000	15.376.500	34,9	9.572.000	11.965.000	34,7	12.417.000	15.521.250	42,0	15.104.000	18.880.002	47,5
41.033.250	44.045.250	100	27.596.000	34.495.000	100	29.564.000	36.955.000	100	31.814.000	39.767.500	100

Ц А № 107.

НОВЪ И ФУ.

1896—1897 г.			1895—1896 г.			1894—1895 г.			1893—1894 г.		
лѣны.	Рубли.	% отнош.	лѣны.	Рубли.	% отнош.	лѣны.	Рубли.	% отнош.	лѣны.	Рубли.	% отнош.
346.000	432.500	1,1	301.000	376.250	1,2	302.000	377.500	1,1	313.000	391.250	1,3
41.000	51.250	0,1	28.000	35.000	0,1	90.000	112.500	0,3	111.000	138.750	0,4
843.000	1.060.000	2,7	1.712.000	2.140.000	6,9	1.733.000	2.166.250	6,6	1.752.000	2.190.000	7,1
5.270.000	6.587.500	16,7	5.073.000	6.341.250	20,4	4.898.000	6.122.500	18,8	4.870.000	6.087.500	19,9
3.730.000	4.662.500	11,8	3.536.000	4.420.100	14,2	3.517.000	4.396.250	13,5	3.339.000	4.173.750	13,6
2.563.000	3.211.250	8,1	1.705.000	2.131.250	6,9	1.331.000	1.663.750	5,1	1.445.000	1.806.250	5,9
935.000	1.168.750	3,0	1.057.000	1.321.250	4,3	528.000	660.000	2,0	426.000	532.500	1,7
100.000	125.000	0,3	66.000	82.500	0,2	72.000	90.000	0,2	113.000	141.250	0,4
14.642.000	18.302.500	46,3	9.563.000	11.953.750	38,6	11.941.000	14.926.250	45,9	10.703.000	13.378.750	43,6
722.000	902.500	2,2	497.000	621.250	0,2	432.000	540.000	1,6	304.000	380.000	1,2
1.427.000	1.733.750	4,50	1.262.000	4.577.500	14,7	1.158.000	1.447.500	4,4	1.129.000	1.411.250	4,6
31.630.000	39.537.500	100	24.803.000	31.003.750	100	26.002.000	32.502.500	100	24.504.000	30.630.000	100

Т А Б Л И Ц А

Доходы и расходы общин

Наименование статей.	1897—1898 г.			1896—1897 г.		
	Иены.	Рубли.	% отнош.	Иены.	Рубли.	% отнош.
Д о х о д ы.						
Поземельный налог	9.000	11.250	1,9	3.000	3.750	1,9
Домовый налог	170.000	212.500	35,6	136.000	170.000	33,3
Сборъ съ патентовъ	21.000	26.250	4,4	18.000	22.500	5,7
Другіе налоги	278.000	347.500	58,1	157.000	196.250	50,0
Итого	478.000	597.500	70,4	314.000	392.500	64,7
Несвоевременно поступившіе доходы	26.000	32.500	3,8	17.000	21.250	3,5
Остальные доходы	175.000	218.750	25,8	157.000	196.250	32,2
ВСЕГО	679.000	848.750	—	488.000	610.000	—
Р а с х о д ы.						
Расходы по мѣстнымъ представительнымъ учреждениямъ	3.000	3.750	0,5	3.000	3.750	0,7
Общественныя работы	50.000	62.500	7,7	48.000	60.000	10,4
Народное образованіе	258.000	316.250	38,7	175.000	218.750	38,9
Народное здравіе	157.000	196.250	24,0	125.000	153.250	27,1
Полиція	25.000	31.250	3,8	21.000	26.250	4,5
Прочіе расходы	165.000	206.250	25,3	89.000	111.250	19,3
ВСЕГО	653.000	816.250	100	461.000	576.250	100

См. „Rés. Stat.“ 1901 г., стр. 142.

Т А Б Л И Ц А

Доходы и расходы остро

Наименование статей.	Д О Х О Д ы.					
	Бюджетъ 1900—1901 г.			Исполнен. сѣтѣ 1899—1900 г.		
	Иены.	Рубли.	% отнош.	Иены.	Рубли.	% отнош.
Обыкновенные доходы.						
Особый мѣстный налогъ	1.653.000		12,7	1.590.000		19,2
Таможенные доходы	1.840.000		14,15	1.372.000		16,6
Сборъ съ судовъ	19.000		0,14	—		—
Доходъ съ правительств. предпріятій	9.357.000		71,95	5.197.000		62,59
Гербовый сборъ	73.000		0,6	48.000		0,6
Сборъ съ патентовъ	10.000		0,06	1.000		0,01
Разные другіе доходы	48.000		0,4	59.000		0,7
Итого	13.000.000		58,8	8.267.000		36,7
Чрезвычайные доходы						
Субсидіи изъ государственнаго казначейства	8.999.000		98,6	6.200.000		99,1
Субсидіи изъ другихъ источниковъ	126.000		1,4	122.000		1,9
Итого	9.125.000		41,2	6.322.000		23,3
ВСЕГО доходовъ	22.125.000		100	14.589.000		100

См. „Rés. Stat.“ 1901 г., стр. 134 и 135.

Ц А № 108.

и городовъ Хоккаидо.

1895—1896 г.			1894—1895 г.			1893—1894 г.		
Иены.	Рубли.	% отнош.	Иены.	Рубли.	% отнош.	Иены.	Рубли.	% отнош.
2.000	2.500	0,8	3.000	3.750	1,3	2.000	2.500	1,5
110.000	137.500	44,5	123.000	153.750	51,9	101.000	126.250	77,7
20.000	25.000	8,1	21.000	26.250	8,8	21.000	26.250	16,2
115.000	143.750	46,6	90.000	112.500	38,0	6.000	7.500	4,6
247.000	308.750	60,7	237.000	296.250	65,5	130.000	162.500	45,3
12.000	15.000	2,9	7.000	8.750	1,9	9.000	11.250	3,1
148.000	185.000	36,4	118.000	147.500	32,6	148.000	185.000	51,6
407.000	508.750	100	362.000	452.500	100	287.000	358.750	100
2.000	2.500	0,5	2.000	2.500	0,6	2.000	2.500	0,7
32.000	40.000	8,4	41.000	51.250	12,0	31.000	38.750	10,8
152.000	190.000	39,9	114.000	142.500	33,2	87.000	108.750	30,3
116.000	145.000	30,4	117.000	146.250	34,1	122.000	152.500	42,5
16.000	20.000	4,2	15.000	18.750	4,4	13.000	16.250	4,5
63.000	78.750	16,6	54.000	67.500	5,7	32.000	40.000	11,2
381.000	476.250	100	343.000	428.750	100	287.000	358.750	100

Ц А № 109.

ва Тайвана (Формозы) ¹⁾.

РАСХОДЫ.						Наименованіе статей.
Бюджетъ 1900—1901 г.			Исполнен. сѣта 1899—1900 г.			
Иены.	Рубли.	% отнош.	Иены.	Рубли.	% отнош.	
3.813.000	4.766.250	30,4	3.575.000	4.468.750	35,1	Обыкновенные расходы:
1.015.000	1.268.750	8,1	837.000	1.046.250	8,2	По содержанію администраціи.
5.534.000	6.917.500	44,2	4.645.000	5.806.250	45,6	Пути сообщенія.
2.164.000	2.705.000	17,3	1.132.000	1.415.000	11,1	По правительств. монополіи.
12.526.000	15.657.500	56,6	10.189.000	12.736.250	63,2	Прочіе обыкновенные расходы.
6.400.000	8.000.000	66,7	2.696.000	3.370.000	45,5	Итого.
2.279.000	2.848.750	23,7	1.758.000	2.197.500	29,7	Чрезвычайные расходы.
921.000	1.151.250	9,6	1.471.000	1.838.750	24,8	На специальныя работы.
9.600.000	12.000.000	43,4	5.925.000	7.406.250	36,8	„ равныя работы.
22.126.000	27.657.500	100	16.114.000	20.142.500	100	Остальныя расходы.
						Итого.
						ВСЕГО расходовъ.

¹⁾ Въ настоящее время рубль равенъ иену; поэтому графой „рубли“ пользоваться излишне.

ТАБЛИЦА № 110.

Доходы, расходы и государственный долг Японии за 1879—1899 г.г.

Г о д ы.	Д о х о д ы.		Р а с х о д ы.		Г о с у д а р с т в е н н ы й д о л г ъ.	
	Всего въ млн. иенъ.	На 1 жи- тел. иенъ.	Всего въ млн. иенъ.	На 1 жи- тел. иенъ.	Всего въ млн. иенъ.	На 1 жи- тел. иенъ.
1879—1880	62	1,7	60	1,7	363	10,1
1880—1881	63	1,8	63	1,8	358	10,0
1881—1882	71	1,9	71	1,9	352	9,7
1882—1883	73	2,0	73	2,0	349	9,5
1883—1884	83	2,2	83	2,2	335	9,0
1884—1885	77	2,3	77	2,3	326	8,7
1885—1886	62	1,7	61	1,6	329	8,7
1886—1887	84	2,2	83	2,2	324	8,4
1887—1888	86	2,2	79	2,0	307	7,8
1888—1889	86	2,2	82	2,0	296	7,5
1889—1890	92	2,3	80	1,9	296	7,4
1890—1891	86	2,1	82	2,0	307	7,6
1891—1892	84	2,4	84	2,4	299	7,3
1892—1893	82	2,0	77	1,8	286	7,0
1893—1894	89	2,2	85	2,3	284	6,9
1894—1895	98	2,4	78	1,9	329	7,9
1895—1896	118	2,8	85	2,0	420	10,0
1896—1897	187	4,4	169	4,0	419	9,9
1897—1898	226	5,2	224	5,1	428	10,0
1898—1899	220	5,0	220	5,0	418	9,6
1899—1900	254	5,8	254	5,8	505	11,29

См. „Rév. Stat.“ 1901 г., 132—137; 1894 г., 128—133; табл. 16.

ТАБЛИЦА № 111.

Списочный состав японской армии въ 1882—1898 г.г.

Г о д ы.	Всего состояло на дѣйствительной службѣ, въ запасѣ и территор. арміи.						Чинов- никовъ во- снанаго въ- домства.	% чинов- никѣ.	
	Офицеры.	% отъ всему числен. составу.	Унтер- офицеры и янкера.	% отъ всему числен. составу.	Рядовые.	% отъ всему числен. составу.			Всего (100%).
1898	8.460	2,7	38.594	12,2	268.754	85,1	315.808	4.233	1,3
1897	7.590	2,4	34.836	10,9	277.630	86,7	320.056	4.028	1,3
1896	6.648	2,3	31.073	10,8	250.342	86,9	288.063	3.476	1,2
1895	6.724	2,6	23.488	9,0	230.190	88,4	260.402	2.937	1,1
1894	5.642	1,9	19.248	6,6	265.247	91,5	290.137	1.976	0,7
1893	4.559	1,7	15.217	5,6	251.847	92,7	271.623	1.634	0,6
1892	4.358	1,6	13.788	5,2	249.983	93,2	268.129	1.636	0,6
1891	4.182	1,6	12.460	4,6	251.254	93,8	267.896	1.724	0,6
1890	4.042	1,5	11.544	4,5	240.099	94,0	255.686	1.826	0,7
1889	4.096	1,7	10.793	4,4	230.632	93,9	245.521	1.716	0,7
1888	3.917	1,6	10.703	4,4	230.679	94,0	245.299	1.293	0,5
1887	3.786	1,7	10.430	4,7	207.289	93,6	221.505	1.306	0,6
1886	3.550	1,8	10.557	5,4	180.933	92,8	195.040	1.202	0,6
1885	380	0,2	13.480	7,7	162.461	92,1	176.321	1.553	0,8
1884	362	0,2	11.574	7,8	137.155	92,0	149.091	1.368	0,9
1883	313	0,2	11.170	8,0	127.969	91,8	139.452	1.166	0,8
1882 ¹⁾	286	0,2	10.021	8,4	109.250	91,4	119.557	1.101	0,9

См. „Rév. Stat.“ 1901 г., стр. 130; 1896 г., стр. 120; 1893 г., стр. 122 и 1899 г., стр. 119.

¹⁾ Вълѣ ранихъ свѣдѣній не имѣется и до 1886 г. онъ неполны.

Т А Б Л И Ц А № 112.
Численность армии мирного состава по родам оружия и назначению.
 (Въ 000).

В о й с к а.	Офицеры и чиновники.		Исключить чинность.		Всего людей.		Лошадей.		
		%		%		%		%	
Управления, штабы и военные заведения	1,7	21,5	4,3	3,4	6,1	4,3	2,8	12,8	
1) Постоянная армия.									
Пехота	4,1	50,6	83,9	62,9	88,0	62,2	0,6	2,6	
Кавалерия	0,4	4,8	8,1	6,0	8,5	6,0	7,8	36,1	
Артиллерия: { полевая	0,8	9,8	12,5	9,4	13,3	9,4	6,0	27,5	
{ крепостная	0,5	6,6	10,8	8,1	11,4	8,0	0,1	0,4	
Инженерная войска	0,3	3,6	5,1	3,8	5,4	3,8	0,2	1,1	
Обозная войска	0,2	2,7	7,7	5,8	8,0	5,7	4,0	18,7	
Итого въ постоянной армии									
	6,3	78,1	128,3	96,0	134,6	95,1	18,7	86,4	
2) Милитция.									
Милитция с. Цусима	0,03	0,4	0,8	0,6	0,8	0,6	0,2	0,8	
ВСЕГО по мирному времени									
	8,0	100	133,6	100	141,6	100	21,7	100	

ТАБЛИЦА № 113.

Численность арміи по штатамъ военного времени, по родамъ оружія и назначенію.

(Въ 000).

В о й с к а.	Офицер. и чиновн.	%	Нижн. чиновъ	%	Всего людей	%	Лоша- дей	%
Управленія, штабы и воен. завед. .	1,1	—	2,9	—	4,0	—	2,8	—
I. Постоянная армія.								
А. Дѣйствующія войска.								
Пѣхота	4,2	65,1	142,9	63,0	147,1	63,4	0,5	0,9
Кавалерія	0,4	6,1	9,2	4,1	9,6	4,1	8,8	15,1
Артиллерія: { полевая	0,8	12,5	12,5	5,6	13,3	5,8	8,8	15,2
{ крѣпостная	0,5	8,3	10,9	4,8	11,4	4,9	0,1	0,2
Инженерныя войска	0,3	4,6	7,6	3,4	7,9	3,4	0,2	0,4
Обозныя войска	0,2	3,4	7,7	3,5	7,9	3,4	40,1	63,2
Итого дѣйств. войскъ . .	6,4	100	190,8	84,4	197,2	85,0	58,6	100
В. Запасныя войска.								
Пѣхота	—	—	24,9	11,1	24,9	10,8	—	—
Кавалерія	—	—	2,3	1,1	2,3	1,0	—	—
Артиллерія	—	—	2,7	1,2	2,7	1,1	—	—
Инженерныя войска	—	—	1,6	0,8	1,6	0,8	—	—
Обозныя войска	—	—	3,0	1,4	3,0	1,3	—	—
Итого запасныхъ войскъ . .	—	—	34,6	15,6	34,6	15,0	—	—
ВСЕГО въ постоянной арміи .	6,4	100	225,4	100	231,8	100	58,7	100
II. Территориальная армія.								
Пѣхота	2,6	81,3	96,3	81,2	98,9	81,2	0,2	1,8
Кавалерія	0,1	4,0	4,5	3,8	4,6	3,8	4,6	39,3
Артиллерія	0,2	6,5	5,5	4,7	5,7	4,9	3,0	25,5
Инженерныя войска	0,1	4,1	4,7	3,9	4,8	3,9	0,1	0,6
Обозныя войска	0,1	4,1	7,5	6,4	7,6	6,2	3,9	32,9
Итого въ территор. арміи .	3,2	100	118,5	100	121,7	100	11,8	100
III. Миллиція.								
Миллиція о. Цусими	0,03	—	1,2	—	1,2	—	0,2	—
ВСЕГО по военному времени .	10,7	—	348,1	—	358,8	—	73,4	—

ТАБЛИЦА № 114.

Относительная численность офицерских чиновъ въ японской арміи.

В о й с к а .	Въ %, общаго числа людей.	
	По мирному составу.	По военному составу.
Въ управленіяхъ, штабахъ и военныхъ заведеніяхъ	27,9	27,5
I. Постоянная армія.		
Дѣйствующія войска:		
Пѣхота	4,3	2,3
Кавалерія	4,7	4,2
Артиллерія { полевая	5,9	5,9
{ крѣпостная	4,4	4,4
Инженерныя войска	5,6	3,6
Обозныя войска	2,5	1,4
Итого въ дѣйствующихъ войскахъ .	4,5	2,6
II. Территориальная армія.		
Пѣхота	—	2,6
Кавалерія	—	2,2
Артиллерія	—	3,5
Инженерныя войска	—	2,1
Обозныя войска	—	1,1
Итого въ территориальной арміи	—	2,6
Всего (съ милиціей)	5,7	2,9

Т А Б Л И Ц А № 115.

Сравнение численности японской армии в мирное и военное время.

(Въ 000).

В о й с к а.	Офицер. и чиновн.		Нижнихъ чиновъ*).		Всего людей).		Л о ш а д е й.	
	Разн. между мирн. и воен. временемъ.	Отношен. числ. воен. вр. къ мир. времени.	Разн. между мирн. и воен. временемъ.	Отношен. числ. воен. вр. къ мир. времени.	Разн. между мирн. и воен. временемъ.	Отношен. числ. воен. вр. къ мир. времени.	Разн. между мирн. и воен. временемъ.	Отношен. числ. воен. вр. къ мир. времени.
Управления, штабы и пр.	-0,6	0,68	-1,5	0,66	-2,0	0,66	0	1,00
Постоянная армия.								
Пехота	0,05	1,01	88,9	2,00	84,0	1,95	-0,05	0,99
Кавалерія	0	1,00	3,4	1,42	3,4	1,41	1,0	1,13
Артиллерія { полевая	0	1,00	2,6	1,21	2,6	1,20	2,9	1,50
{ крепостная	0	1,00	0	1,00	0	1,00	0	1,00
Инженерныя войска	0	1,00	4,0	1,79	4,0	1,70	0	1,00
Обозныя войска	0	1,00	3,0	1,28	3,0	1,31	36,0	9,88
Итого действующихъ войскъ	0,05	1,01	97,1	1,76	97,2	1,72	40	3,18
Всего со штабами	-0,5	-0,93	95,6	1,72	95,1	1,64	40	2,85
Территориальная армия	3,2	—	118,5	—	121,7	—	11,8	—
ВСЕГО (съ милиціею)	2,7	1,93	214,1	2,61	216,8	2,58	51,8	3,41

См. табл. 112 и 114.

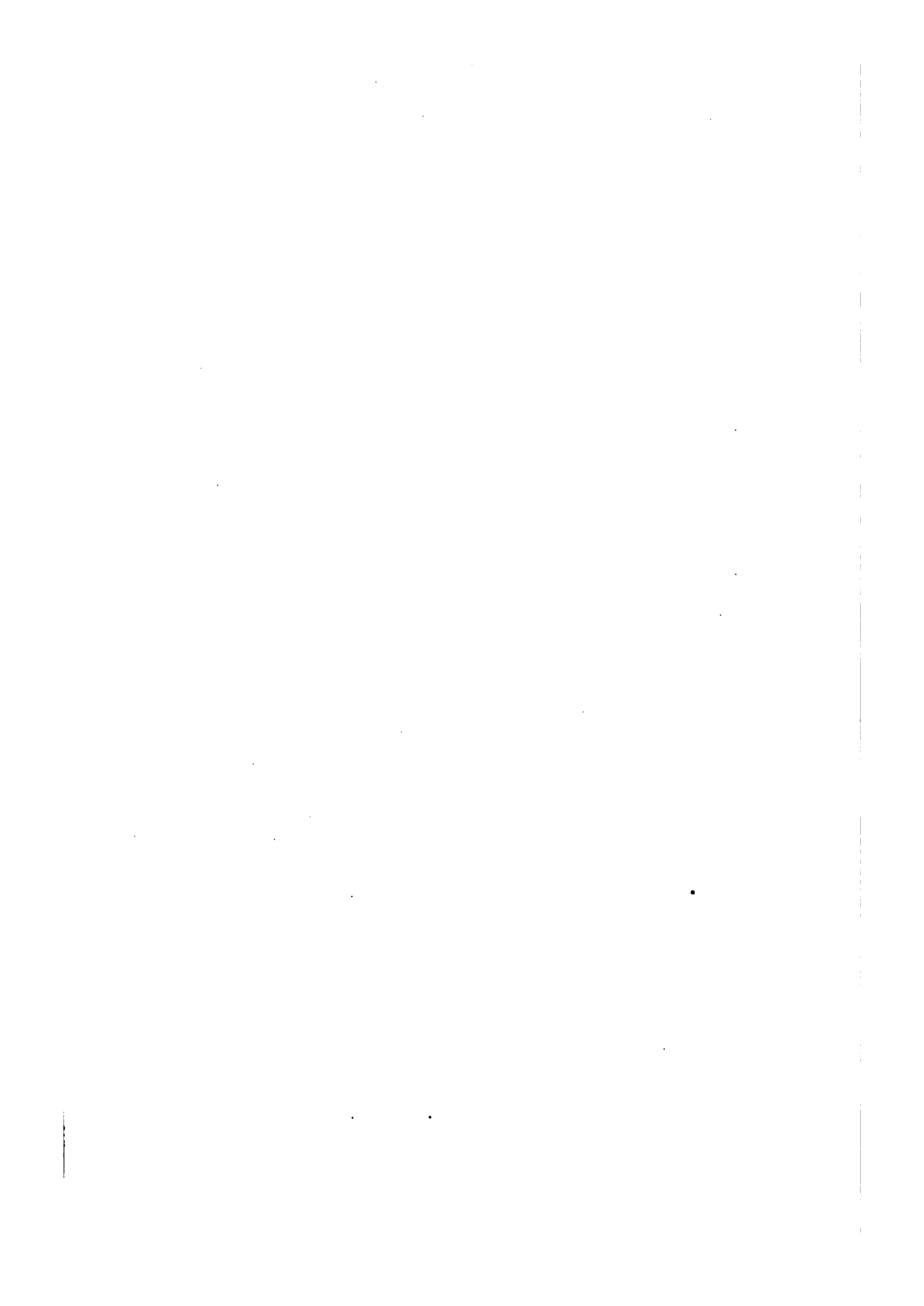
*) Со включеніемъ запасныхъ войскъ.

ТАБЛИЦА № 116.

Данные о климате Японіи по временамъ года.

Мѣстности. (отъ юга къ сѣверу).	Средняя температура. (Въ градусахъ Цельсія).					Число дней съ осадками.				
	Зим.	Весн.	Лѣт.	Осен.	Годо- вая.	Зимю.	Весною	Лѣтомъ	Осенью.	За годъ.
Наба (о.Ріу-Киу)	16,1	19,7	26,6	23,1	21,4	51,5	62,0	46,5	47,0	207,0
Кагосима	7,5	15,2	25,1	19,0	16,7	37,5	46,4	45,8	33,9	163,6
Кочи	6,3	14,2	24,1	18,0	15,7	21,0	40,4	45,5	34,6	142,5
Ойта	6,1	12,6	23,9	17,5	15,0	26,6	39,0	36,2	29,5	131,2
Хирошима	4,5	12,4	24,4	16,8	14,5	27,4	37,6	33,8	28,1	126,9
Мацуяма	5,1	12,2	24,1	16,8	14,0	36,5	41,0	31,5	34,0	143,0
Окайяма	4,0	12,1	24,4	16,8	14,3	23,0	24,0	41,0	23,0	116,0
Осака	4,5	12,5	24,7	17,2	15,0	25,3	38,5	33,9	31,8	129,5
Киото	3,2	11,9	24,5	16,2	14,0	37,5	42,0	40,8	36,0	156,3
Кумамото	5,0	13,9	24,9	17,3	15,3	41,0	43,0	39,5	29,0	152,5
Сага	5,2	13,6	24,5	17,3	15,2	38,0	27,0	32,5	26,0	123,5
Нагасаки	6,7	14,3	25,2	18,4	16,2	46,5	43,1	43,8	35,4	168,8
Фукуока	5,4	12,3	23,9	16,6	15,0	45,0	43,5	35,5	31,0	155,0
Симоносекі	6,1	12,7	23,9	17,9	15,2	46,9	41,0	34,8	35,5	158,2
Нагоя	3,7	12,1	24,4	16,4	14,2	29,0	27,0	44,5	34,0	134,5
Гифу	3,8	12,3	24,5	16,5	14,3	34,0	39,8	44,3	33,0	151,1
Нумадзу	5,8	13,0	23,6	17,2	15,0	24,2	41,9	39,8	35,8	141,7
Токио	3,9	12,0	23,5	16,0	13,9	22,7	39,7	40,2	36,6	139,2
Каназава	3,2	10,6	23,2	15,7	13,2	74,1	48,0	39,2	52,0	213,3
Фуэяки	2,9	10,2	22,8	16,0	13,0	73,6	47,9	38,1	50,8	210,4
Нагано	0,9	11,1	24,3	14,6	12,8	49,1	37,3	43,6	27,6	157,6
Нингата	2,5	9,9	22,8	15,6	12,7	77,8	50,8	38,3	57,1	224,0
Ямагата	-0,6	9,1	22,3	13,3	11,0	60,8	38,0	42,8	44,1	185,6
Акига	-0,6	7,8	21,1	12,9	10,1	76,8	48,2	41,0	55,4	221,4
Фукушима	1,0	10,0	22,1	13,6	11,7	33,7	33,3	48,6	33,3	153,9
Міяко	-0,3	7,5	19,3	12,8	10,0	26,1	34,8	41,7	40,3	142,9
Аомори	-1,9	6,3	19,7	11,9	9,0	76,2	44,6	36,2	54,6	211,6
Хакодате	-1,6	5,9	18,2	11,4	8,5	50,8	36,5	36,5	47,2	171,0
Саппоро	-4,4	4,8	18,6	9,4	7,1	55,0	39,0	34,6	52,8	181,4
Соя	-4,6	3,1	15,8	9,5	6,0	47,5	29,5	28,5	47,9	153,4
Абасири	-5,6	3,4	16,8	9,4	6,0	38,0	30,5	29,2	40,3	138,0
Немуро	-3,4	2,7	14,6	10,3	6,1	34,7	37,5	40,9	42,7	155,8
Куширо	-7,2	3,0	16,5	8,3	5,2	28,0	36,5	48,5	40,5	153,5
Ерино	-1,4	3,5	15,5	11,8	7,3	35,2	30,8	35,8	35,8	143,0

По Rein'у, ч. I, и Красноу, «Чайные округи», выд. I, «Японія».



ИСТОЧНИКИ, ПОСЛУЖИВШІЕ ДЛЯ СОСТАВЛЕНІЯ НАСТОЯЩАГО ТРУДА.

1) Книги, брошюры и сборники ¹⁾.

- Венюковъ.** Очерки Японіи. 1869 г. Спб. 440 стр. in 8°.
- Опыты военнаго обозрѣнія русскихъ границъ въ Азіи. 1873 г. Спб. 630 стр. в. 8°.
- Обозрѣніе Японскаго архипелага. Спб. 1871 г. 2 неб. т. 12°.
- Военные флоты и справ. морская книжка.** Спб. За 1900—1903 г.г.
- Головинъ.** Записки въ плѣну у японцевъ. Спб. 1851 г. 8°.
- Костылевъ.** Очеркъ исторіи Японіи. Спб. 1888 г. 446 стр. 8°.
- Красновъ проф.** Чайные округи субтропич. областей Азіи, вып. I. Японія 1897 г. Спб. 244 стр. 4°.
- По островамъ Дальняго Востока. Спб. 1895 г. 443 стр. 8°.
- Лубенцовъ.** Японія, географич.-статистическій очеркъ. 1897 г. Хабаровскъ. 22 стр. 12°.
- Путеводитель по Японіи. 1897 г. (переводъ путевод. Муррея).
- Максимовъ.** Наши задачи на Тихомъ океанѣ. 1901 г. Спб., 117 стр. 8.
- Мечниковъ (Metchnikoff).** L'empire Japonais. Genève. 1878. 694 стр. 4°.
- Обзоры внешней торговли Россіи,** изд. Деп. Тамож. сбор.
- Целиканъ.** Прогрессирующая Японія. 1895 г., Спб., 295 стр. 12°
- Покотилловъ.** Корея и японо-китайское столкновеніе. 1895 г. Спб.
- Повдѣевъ.** Настоящее и будущее Японіи по ввлядамъ европ. литературы. 1896 г. Спб., 78 стр. 8°.
- Рикордъ.** Записки о плаваніи въ японскимъ берегамъ. Спб. 1851 г. 98 стр. 8°.
- Симанскій.** Японо-Китайская война 1895 г.
- Сборникъ Военно-Статистическій,** изд. подъ ред. Н. Н. Обручева, вып. III.
- Сборникъ дѣйств. трактатовъ.** 4 тома. Изд. Мин. Ин. Д.
- Сборникъ консульскихъ донесеній.** Изд. Мин. Ин. Д., III вып.
- Ухтомскій кн.** Путешествіе Государя Наслѣдника Цесаревича на Востокъ, 3 т.
- Черевкова.** Очерки современной Японіи. 1898 г., Спб.
- Энциклопедія воен. и морск. наукъ,** ред. Леера, т. VIII, 452—462 стр.

¹⁾ Перечислены въ слѣдующемъ порядкѣ, по авторамъ: русскіе, нѣмецкіе, англійскіе, французскіе и японскіе, затѣмъ по алфавиту.

- Brandt.** 33 Jahre in Ost-Asien. Leipzig. 1901. 3 т. отъ 300—400, стр. 8^о.
— Politische und commerciale Entwicklung Ost-Asiens. 1898. Leipzig, бром.
— Zukunft Ost-Asiens, бром. 1895 г.
- Brockhaus.** Conversation's Lexikon. т. 9, (стр. 799—812).
- Busley.** Der Kampf um den Ostasiatischen Handel. 1898. 2-е изд. Berlin. 8^о.
- Exner.** Japan. Skizzen von Land und Leuten. 1891. Leipzig. 208 стр. in 4^о.
- Fesca.** Beiträge zur Kenntnis der japanischen Landwirtschaft. 1890. Berlin. 2 т., 277+927 стр. 4^о, съ атласомъ.
- Hübners** Geographisch-Statistische Tabellen aller Länder.
- Jahrbuch** des Deutschen Flotten-Vereins. 1901.
- Koempfer.** Account of Japan. 1853 г. London. 105 стр. 4^о. Нов. англ. перев.
- Krieglsteln, B.v.** Kampf der Deutschen in Ost-Asien. 1901.
- Löbell's** Jahresberichte der milit. Wissenschaften.
- Lönholm.** Japan. 1895. Tokio. 34 стр. in 16^о.
— Japans moderne Civilisation. Tokio, 1896. стр. 94 in 12^о.
- Münsterberg.** Japans auswärtiger Handel 1542—1854. (X B. Münch. volkswirt. Stubien.).
- Munzinger.** Die Japaner. Berlin. 1898 г. 417 стр. 8^о.
- Rathgen.** Japans Volkswirtschaft und Staats haushalt. Leipzig. 1891. стр. 785 in 8^о.
— Die Entstehung des modernen Japan. 1896. Dresden. 26 стр. 8^о.
- Ratzel.** Das Meer als Quelle der Völkergrösse. 1900. 85 стр. 8^о.
- Rein.** Japan nach Reisen und Studien. Leipzig. 1886, 2 т. 630+678 стр. 6. 8^о.
- Siebold, Ph. v.** Nippon. Archiv zur Beschreibung von Japan und dessen Neben- und Schutzländern. 4^о, съ атлас. въ 371 л.
- Siebold, Al. v.** Japan and the Comity of Nations, 1901 г., 119 стр. 8^о, пер. съ нем.
- Adams.** History of Japan. 2 т. 8^о. 1875.
- Alcock.** The Capital of the Tycoons, a narrative of 3 years residence. London. 1868. 2 т. 469+539 стр.
- Bird (Bishop).** Unbeaten tracks in Japan. London. 1900 г. 483 стр. 4^о.
- Black.** Young Japan. 2 т. London. 1881—82.
- Chamberlain.** Things Japanese. London. 1891. 501 стр. in 8^о.
- China Sea Directory** (англ. лоція), изд. 1894 г., vol. III (Формоза и окр. моря); vol. IV (Японск. архипел. и окр. моря); suppl. къ тому IV, изд. 1898 г.
- Curzon.** Problems of the Far East 1895, 8^о, ок. 400 стр.
- Dixon.** The land of the morning sun. 1882.
- Eastlake.** Heroic Japan. London. 1897.
- Kleinman.** Coast of Japan. 1880. 38 стр. 8^о.
- Morris.** Japan and its trade, 178 стр. 12^о, London. 1902.
- Morse.** Japanese Homes and their surroundings. Boston. 1886. 372 стр. 8^о roy.

¹⁾ Уже по составленіи настоящаго труда вышли: 1) де Волганъ «Страна Восходящаго Солнца». Спб. 1893 г. 8^о 503 стр.; 2) Кохановскаго «Очеркъ экономического положенія Японіи». Владивостокъ, 1903 г. 6^о 128 стр.; 3) М. Федоровъ «Совершенство торговыхъ интересовъ на Востокъ». Спб. 1903 г. 343+116 стр. Нѣкоторыя изъ данныхъ приняты при печатаніи въ соображеніе.

- Mossman.** New Japan. London. 1873. 484 стр. 8°.
- Mounsey.** The Satsuma rebellion of 1877. London. 1879. 306 стр. 8°.
- Murray's Handbook for travellers in Japan.** 579 стр. 12°. изд. 1899—1901 г.г.
- Naval annual.** London. 12°.
- Ransome.** Japan in transition. London. 8°.
- Reed.** Japan, its history; traditions and religions, with a narrative of a visit in 1879. London. 1880, 2 т., 770 стр. 8°.
- Snow.** The Kurile Isles.
- Statesman's Yearbook.** London.
- Stead.** Japan, our new ally. 1902. London. 247 стр. 12°.
- Weston.** Mountaineering and exploration in the Japanese Alps. London. 1896. 339 стр. 6. 8°.
- Whitney.** Concise Dictionary of the principal roads, chief towns and villages of Japan, with population etc. 2 тома, 250 стр. 12° каждый, и Appendix въ 167 стр. Tokio. 1889.
- Wenkstern A** Bibliography of the Japanese Empire. 1895. Leiden. 337 + 67 стр. 6. 8°.
-
- Bellessort.** La société japonaise. Paris, 1902 г. 412 стр. 12°.
- Bousquet.** Le Japon de nos jours et les échelles de l'Extrême Orient. Paris. 1877, 2 т. 428 + 469 стр. 8°.
- Fraissinet.** Le Japon, 2 т. 12°, всего 674 стр.
- Lamarre.** La Chine et le Japon à l'exposition de 1878, стр. 144 in 12°
- Lamaresse.** Le Japon, histoire, religion, civilisation. Paris, 1892. 280 стр. 8°.
- Layrle.** La restauration impériale au Japon. Paris. 389 стр. 12°.
- Leroy-Beaulieu.** La renovation de l'Asie, 1901. Paris, 482 стр. 12°.
- Loonen.** Le Japon moderne. 326 стр. in 12°. Paris, 1894.
- Niewenhuyse.** Le Japon matériel. Bruxelles. 1891 г. 326 стр. 8°.
- Reclus.** Русский перевод. Земля и люди. Всеобщ. Географія. т. VII, изд. 1885 г.
- Pimodan.** Promenades en Extrême Orient. Paris. 1900. 377 стр. 12°.
- Villaret.** Dâi Nippon. 1889. Paris, 386 стр. in 8°.
- Ussèle.** A travers le Japon. Paris, 1891 г. 172 стр. in 8°.
-
- Annual returns of foreign trade of Japan.** Tokio.
- Aperçu de l'état de l'industrie de la pêche.** 1902 г. брош.
- Constitution of the Empire of Japan; comment.** Tokio. 1889 г.
- Code civil japonais.** Tokio. Оф. изд.
- Tokuza Fukuda.** Die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung in Japan. Stuttgart. 1900. 190 стр. 8°.
- Rokugo Goto.** Die japanische Seeschiffart. Berlin. 1902. 81 стр. 8°.
- Hirai.** Japan wie es wirklich ist. Leipzig. 39 стр. 8°.
- Ianagisawa Iasutoschi.** Die statistische Thätigkeit in Japan, geschicht. und krit.
- Inouye.** Concise history of the war between Japan and China. Osaka. 87 стр. 8°.
- Resumé statistique.** Tokio 1889—1902 г.г.
- Тойо-Никке.** Справ. книга 1902 г., на японск. яз.
- Зинко-сей-тай-хио.** Свѣд. о переписи населенія въ 1898 г., на японск. яз.

2) Периодическія изданія, журналы, записки, извѣстія ¹⁾.

- Военный Сборникъ.** 1871 г. №№ 8 и 9 (ст. Венюкова); 1888 г. 8, 9, 11 и 1889 г. №№ 1, 8 и 11 (ст. и бар. Тизенгаузена); 1895 г., 6; 1899 г., 6, 1901 г., 11.
- Морской Сборникъ.** 1860 г., 48 и 49, 1869 г., 1.
- Записки Импер. Русск. Геогр. Общ.** т. XXVI (перев. Марко-Поло).
- Вѣстникъ Импер. Русск. Геогр. Общ.** 1853 г., 3.
- Вѣстникъ Иностр. воен. литературы Слб.** 1901 г., 11 (ст. Шелковникова).
- Тихо-океанская пресса, выдержки изъ газетъ, изд. Шт. Пр. окр.**
- Petermann's geographische Mittheilungen.** Gotha. 1874 стр. 394; 1879 г., В. 25 стр. 121; 1884 г., В. 30, ч. I, стр. 23; 1886 г. 34, стр. 289; 1900 г. 46 В. и 47, также библиогр. указ.
- Mittheilungen der Deutschen Gesellschaft für Natur—und Völkerkunde Ost-Asiens.** Jokohama. т. II, ч. 13 (ст. Kempermann), ч. 17 (Mayet); т. III, ч. 26 (Scheube); ч. 27 (Scheube, Schuett); ч. 28 (Dr. Baelz); т. IV, 32 (Dr. Baelz); 33 (Fesca, Naumann), 37 (Rathgen), 44 (Wagener), 59 (Riess).
- Zeitschrift für wissenschaftliche Geographie.** Weimar. 1887. VI (ст. Rein'a).
- Oesterreichische Monatschrift für Orient.** 1879 г., т. V, VI, X, XI и 1885 г., ст. по обраб. промышл. и торговлѣ; 1899 г. (отч. консула Ieliczka); 1900 г. (отч. ген. конс. въ Иокогамѣ, ст. Post'a и Fischer'a).
- Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** ст. о японск. жел. дор. въ №№ 1898 г. 79, 1899 г. 30 и 90, 1901 г. 58 и 1902 ч. 57.
- Die Reform,** ст. о сообщеніяхъ въ 1900—1901 г. вып. 6 и 18, 1901—1902 г. 8.
- Ost-Asien.** Die erste Monatschrift einen Japaners in Europa. Berlin, съ № 37 (1 апр. 1901 г.).
- Transactions of the Asiatic Society of Japan.** Tokio. Гл. статьи: т. I (Satow, Aston); т. II (Brown); ч. I (St. John, Lindo), ч. II (St. John, Gubbins); т. VI (Geerts, Robertson); т. V, ч. 1 (Gregory); т. VI, ч. 1 (Mac Clatchie); ч. 11 (Aston, Marschall), ч. III (Dixon, Dickens and Satow, Rein); т. IX, ч. I (Milne, Aston); т. X, ч. II (Milne), прил. (Chamberlain, «Records of ancient matters»); т. XI, ч. 1 (Aston), ч. II (Chamberlain); т. XV, ч. I (Bonar); т. XVI, ч. I (Aston, Meik); т. XVII, ч. 1 (Wileman). т. XIX, ч. 1 (Dening); т. XXII, ч. II (Lowell, Threvithick); т. XXV, ч. I, 1.
- Journal of the Royal Geographical Society.** London. т. 42, стр. 77-ая (St. John) и 425; т. 44, стр. 132 (Suppe), т. III, ч. 4 (Landor).
- Proceedings** его же, т. I, ч. 1, стр. 226; т. V, стр. 132; т. XVI, стр. 188.
- Revue de Géographie** (ed. Drapeyron), 1889 г. т. XXV, 12 (ст. Appert. L'Ile de Yézo).
- Questions politiques et coloniales.** 1901 г. (ст. La politique exter. du Japon).

¹⁾ Перечислены только главнѣйшія изданія и статьи. Кромѣ того, авторъ пользовался: «Русскимъ Инвалидомъ» 1894—1903 г. и газетами за 1900—1903 г.г.: «Правит. Вѣстникъ», «Новое Время», «Новости», «С.-Петербургскія Вѣдомости», «Новый край», «Приамурскія Вѣдомости», «Дальній Востокъ», «Сибирская жизнь», «Japans Daily (Weekly) Mail» — «Herald» и «Times»; также «Вѣстникомъ Финансовъ и т. д.», «Вѣстникомъ сельскаго хозяйства» и др.

Revue des deux mondes. 1891 г. ст. Leroy-Beaulieu (l'Eveil d'un peuple oriental etc.).

Bulletin de la Société royale belge de géographie. 1893, ст. Marischal. (Le Japon, son territoire etc) и Wada.

3) Картографическіе матеріалы.

Изд. Воен. Топогр. Отд. Гл. Штаба карты 100 и 40 в. въ дюймѣ.

Hassenstein. Japan in $\frac{1}{1.000.000}$, атласъ изъ 2 тетрадей; на нѣм. яз.

Map of Japan, карта японск. изд. на англ. яз., $\frac{1}{1.000.000}$

Geological Survey of Japan, карта на англ. яз. (на 5 лист.).

Японская топограф. карта, масшт. $\frac{1}{200.000}$ (на 120 лист.), на японск. яз.

Admiralty Charts, англ. морскія карты.

Ногучи, новый учебный атласъ для лицеевъ, на японск. яз.

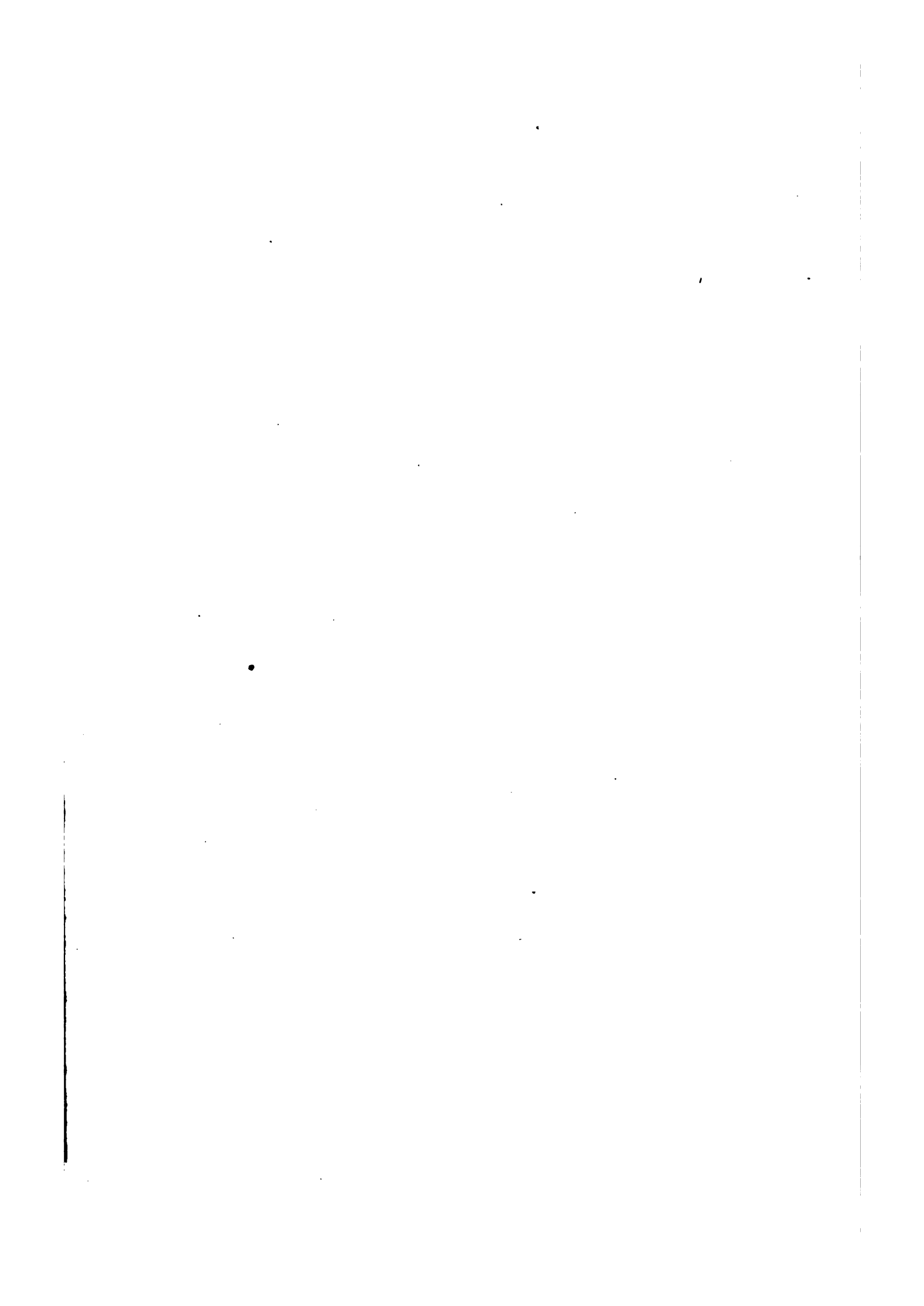
Commercial map of Japan, на англ. яз.

General Railway map. 1891 г., на японск. и англ. яз., масшт. 10 англ. миль въ дюймѣ.

Желѣзно-дорожная карта, 1901 г., масшт. $\frac{1}{1.533.000}$, на японск. яз.

Карманная ж.-д. карта, изд. о-ства Кіинкан, на англ. яз.

Географія Японіи, изд. газ. „Нипонъ“, на японск. яз. (вых. отд. листами, по кенамъ, на каждомъ листѣ, кромѣ карты, краткія свѣдѣнія по географіи и статистикѣ кена; въ 1902 г. вышелъ о. Хондо).



ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

<i>Стр.:</i>	<i>Строка:</i>	<i>Напечатано:</i>	<i>Слѣдовало:</i>
23	6 снизу	у Китая, наказанія	у Китая наказанія
33	1 сверху	Урупъ а островъ	Урупъ, а островъ
49	5 "	строится	построена
52	17 св. и 3-я выноска	Хага	Хаги
53	18 сверху	Фуназавой	Фунакавой
—	—	Хага	Хаги
56	5 снизу	Корею	Корей
58	12 сверху	Фукоока	Фукуока
62	19 "	Амукуса-сима	Амакуса-сима (Амакусасима)
63	2 "	Каймонтаки	Кайнонь-таке
71	15 снизу	Синагава	Синагава (Шинагава)
73	3 сверху	Онагама	Онахама
76	12 и 13 снизу	Муроцо	Муроцу
79	8 и 9 сверху	Бурохаши	Бурохаши (Курогаши)
—	12 сверху	Усуми	Осуми
97	5 "	(2790 ф.)	(2750 ф.)
98	11 "	лѣвые — Шидзукушигава и Вагагава, и правый — Янагава	и правые — Шидзукушигава и Вагагава, и лѣвый — Янагава
—	9 снизу	въ Сендай-Аомори	Сендай-Аомори
100	7 сверху	длинной	долиной
101	19 "	встрѣчаетъ	пересѣкаетъ
—	21 "	Аджисава	Ажисава
102	6 "	Ивакагава	Ивакигава
103	13 "	Юнада	Юкоте
109	6 "	(9940 ф.)	(8940 ф.)
110	5 "	13438 фут.	12438 фут.
112	12 "	которой будетъ	которой теперь
113	14 "	Цичура	Цучура
117	15 снизу	на	отъ
—	5 "	Хида	Ида
118	5 "	Хаконе	Хиконе

<i>Стр.:</i>	<i>Строка:</i>	<i>Напечатано:</i>	<i>Следовало:</i>	
120	18	сверху	Иедогаву,	Иедогаву или
121	—	проведена	Хонжо	проводится
—	16	снизу	Урага	Хонджо
—	19	сверху	Каная	Урава
124	13	снизу	находится еще въ постройкѣ	Канайя
125	1	"	Ичиномія	недавно построена
126	22	"	Цучіюра	Ишиномія
127	15	"	Сакура	Цучіюра
—	—	—	Адзугавы	Сакура (Сокура)
128	23	сверху	Ямазаки	Азагавы
129	2	"	б) Поперечные пути	Такагаши (Тавахаши)
133	заголовокъ	—	5) Желѣзные дороги	Поперечные пути
134	"	—	Важнѣйшіе населенные пункты	б) Желѣзные дороги
—	"	—	4) Заключение	5) Важнѣйшіе населенные пункты.
135	1	сверху	горы Мори	Заключение
136	12	снизу	т. VIII	города Мори
137	2	выноска	(600—700 ф.)	т. VII
—	7	сверху	Осенъ-таке	(1600—1700 ф.)
—	9	"	Кумачавы	Осенъ-таке
138	2	снизу	а) Обыкновенные дороги	Кумагавы
150	заголовокъ	—	33,5	а) обыкновенныя дороги
213	8	снизу	80	36,2
—	5	"	70 ч.	99
—	2	"	La Reno sation	73 г.
237	1	выноска	Майбару	La Renovation
261	4 и 5	сверху.	Хакузаки	Майбара
—	18	сверху	Шаріо	Хакосаки
311	12	сверху	Mittheil.	Шажо
312	1-я	выноска	—	Mittheil.

2