

60 1/3

K 9 37

ТРУДЫ

ОРЕНБУРГСКОЙ

1097

УЧЕНОЙ АРХИВНОЙ КОМИССИИ

O E U V R E S

de la Commission scientifique des Archives
d'Orenbourg. Russie.

ВЫПУСКЪ XVI.

Tome XVI.

ОРЕНБУРГЪ.

Шаровая Типо-литографія Ф. Г. Каримова.

1906.

О желѣзной дорогѣ между Каспійскимъ и Аральскимъ морямъ. *

28 іюля 1856 г. главноуправляющій особенною канцеляріею Константинъ Владиміровичъ Чевкинъ писалъ графу Перовскому: «Государь императоръ, передавъ мнѣ записку съ предположеніемъ объ устройствѣ желѣзной дороги между морями Каспійскимъ и Аральскимъ, Высочайше повелѣтъ соизволилъ обсудить это предположеніе по предстоящемъ прибытіи въ Москву Вашего Сіятельства.»

Авторъ нижеприводимой записки, о которой упоминаетъ Чевкинъ, неизвѣстенъ.

«Отъ С. Петербурга до Кабула и до граничащаго съ Китайскимъ Туркестаномъ Кокана существуетъ судоходное водяное сообщеніе, прерываемое только равниной въ 250 верстъ съ небольшимъ, отдѣляющей Каспійское море отъ Аральскаго. Такое незначительное пространство препятствуетъ Волгѣ соединиться съ рѣками Сыръ и Аму-Дарья и тѣмъ водворить въ самой глубинѣ Азіатскаго материка русскую торговлю и русское вліяніе. Между тѣмъ естественно возникаетъ мысль, что учрежденіе на перешейкѣ между двумя морями желѣзной дороги устранило бы встрѣчаемое затрудненіе и слило бы въ одно цѣлое нынѣ не связанные пути.

Такая дорога замѣнила бы трудныя окольные караванныя слѣдованія, сосредоточила бы всю торговлю сопредѣльныхъ странъ, доставила бы нашимъ товарамъ самый отдаленный сбытъ, могла бы даже

* Дѣло архива Оренб. Учен. Арх. Ком. «По предположенію объ устройствѣ желѣзной дороги чрезъ Усь-Урть между Каспійскимъ и Аральскимъ морями. Нач. 28 іюля 1856 г., конч. 20 января 1857 г., на 44 листахъ.»

обогатиться выгодами кратчайшаго и удобнѣйшаго транзита и въ то же время была бы путемъ исключительно русскимъ, свободнымъ отъ всякаго совмѣстничества и посторонняго вмѣшательства.

Но не одной только торговой пользой ограничивалось бы ея значеніе. Въ политическомъ смыслѣ она утвердила бы наше нравственное владычество на отдаленномъ Востоцѣ, а въ военномъ отношеніи доставила бы возможность, въ случаѣ нужды, двинуть въ нѣсколько часовъ наши войска изъ Каспійскаго моря въ Аральское и его притоки. Такимъ образомъ, пользуясь одними преимуществами, дарованными ей природой, Россія безпрепятственно бы упрочила свое вліяніе въ мѣстахъ, недоступныхъ другимъ европейскимъ державамъ, но предлагающихъ ей новые источники богатства и силы.

Самое же учрежденіе желѣзной дороги не только не встрѣтило бы остановокъ отъ топографическихъ свойствъ мѣстности, но, по достовѣрнымъ даннымъ, было бы сопряжено съ выгоднѣйшими для подобныхъ работъ условіями.

Пространство, раздѣляющее два моря, отъ крайняго углубленія Каспійскаго залива Мертваго Култукка до середины западнаго Аральскаго побережья тянется на 250 верстъ широкою гладкою равниною. Одно именованіе края Усть-Уртъ уже обозначаетъ на киргизскомъ языкѣ возвышенную плоскость. По запискамъ генерала Берга равнина Усть-Уртъ выше Каспія на 64 футъ и выше Аральскаго моря на 521. Но такъ какъ самое Аральское море опредѣлено выше Каспійскаго на 117 футъ, то разница въ уровнѣ обнаруживается самая ничтожная—въ 2 фута, и плоскость Усть Уртъ можетъ почитаться совершенно горизонтальною. Плоскость эта обрывается только у береговъ обоихъ морей. Поверхность плоскости изрѣдка пересѣкается небольшими солонцеватыми впадинами, которыя, по свидѣтельству генерала Берга, не занимаютъ нигдѣ большого пространства и легко могутъ быть обойдены. Вообще мѣстность не

перерѣзывается ни рѣками, ни оврагами и слѣдовательно представляет для желѣзной дороги выгодное основаніе.

При избраніи же для дороги удобнѣйшей линіи предметомъ первой заботливости должно быть изслѣдованіе и рѣшеніе главнаго вопроса: какія могутъ быть назначены въ обоихъ моряхъ лучшія для судовъ якорныя стоянки, соблюдая при томъ по возможности меньшее разстояніе между избранными пунктами и не теряя изъ вида, чтобъ такіе пункты способствовали легчайшему устройству и потребностямъ желѣзной дороги.

На всѣмъ протяженіи западнаго берега Аральскаго моря нѣтъ ни одной удобной бухты для укрытельства судовъ отъ свирѣпствующихъ въ тѣхъ мѣстахъ сѣверо-восточныхъ вѣтровъ, но съ сѣверо-западной стороны, гдѣ заливъ Чернышева огибается мысомъ полуострова Куланды, мѣстность образуетъ естественную просторную пристань. Тутъ предполагалась бы конечная точка желѣзной дороги. Точкой ея исхода опредѣлился бы съ Каспійскаго берега заливъ Мертваго Култука, гдѣ не трудно было бы по глинистому рыхлому дну очистить и углубить засоренный фарватеръ, возобновивъ при томъ упраздненное укрѣпленіе Ново-Александровское. Мѣсто близъ родника Джидели, гдѣ есть прѣсная вода и подъемъ удобенъ, оказывается, по соображеніямъ, наилучшимъ для пристани и станціи. Обѣ точки соотвѣтствуютъ требованіямъ и удобству, а проведенная между ними на пространствѣ 320 верстъ линія, пролегаетъ по единственной части Усть-Урта, вполне приспособленной для устройства твердаго пути.

Что же касается двухъ важныхъ вопросовъ о водѣ и топливѣ, то имѣющіяся свѣдѣнія объясняютъ, что хотя рѣкъ на плоскости Усть-Уртъ нѣтъ вовсе, но онѣ замѣняются родниками и копаниями. Въ кустарникѣ и саксаулевымъ лѣсѣ нѣтъ недостатка. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ открыты пласты каменнаго угля. Впрочемъ, удобная доставка по Волгѣ и

Каспійскому морю дровъ и антрацита можетъ замѣнить даже совершенный недостатокъ въ топливѣ, а быстрое сообщеніе по желѣзной дорогѣ можетъ снабжать прѣсной водой станціи, на которыхъ ея не будетъ въ достаточномъ изобиліи.

Вообще же, хотя собранныя объ Усть-Уртѣ извѣстія и могутъ дать точныя понятія о краѣ, но слѣдуетъ присовокупить, что невозможно принять ихъ за безусловное основаніе. Только подробнымъ изслѣдованіемъ мѣстности людьми спеціальными, только отчетливыми трудами экспедиціи, составленной изъ лицъ опытныхъ, свѣдущихъ и заслуживающихъ довѣрія, могутъ опредѣлиться наилучшія мѣры для осуществленія предполагаемаго предпріятія. Такимъ образомъ командированіе ученой экспедиціи, имѣющей въ виду цѣль, въ представляемой запискѣ изложенную, должно быть первымъ приступомъ къ дѣлу, послѣдствія коего могутъ быть сопряжены съ истинной государственной пользой. По окончаніи трудовъ экспедиціи, изъ ея заключеній и отчетовъ обнаружится тоже, въ какомъ видѣ возможно будетъ положить начало обширному учрежденію: необходимо ли будетъ самому правительству руководить имъ, или выгоднѣе будетъ основать особую компанію, подобно Россійско-Американской. Соблюденіе частныхъ интересовъ ручалось бы за успѣхъ компаніи, которая могла бы принять на себя всѣ постройки туземными работниками, внутреннія и торговыя сношенія съ туземцами, разработку минераловъ и вообще все практическое управленіе предпріятіемъ, а со стороны правительства охранялось бы только присутвіемъ вооруженной силы.

Но до опредѣленія началъ предпріятія самая сущность дѣла указываетъ на необходимость назначенія временнаго предварительнаго комитета, цѣль коего была бы: 1.) разсмотрѣть проэктъ, 2) избрать для ученой экспедиціи надежныхъ членовъ, 3) начертать для нихъ инструкцію, а затѣмъ 4) о своихъ заключеніяхъ, а равнымъ образомъ и о составѣ эк-

спедиции представить на Высочайшее утверждение Государя Императора.

П р и л о ж е н і я.

I.

Изъ официальныхъ свѣдѣній извѣстно, что въ 1854 году торговля наша съ Бухарой, Хивой, Коканомъ, Ташкентомъ и киргизской степью простира- лась по привозу на 3, 657, 928 р. сер., по отпуску на 2, 603, 775.—Весь же годовой торговый оборотъ составлялъ сумму болѣе 6,260,000 р. сер. * Въ 1812 г. привезено было изъ Средней Азіи въ Россію хлопчатой бумаги 15,541 пудъ, въ 1854 г. изъ Хивы, Бухары и Ташкента 162,145 п., т. е. болѣе чѣмъ въ 10 разъ противъ 1812 г.

Вообще же въ 25 лѣтъ, съ 1825-1850 годъ, торговля наша съ Европой увеличилась только на 43%, а съ Азіей болѣе чѣмъ на 3 0%.

Съ 1824—1826 отпускъ нашъ въ Европу про- стирался на 55,000,000, въ Азію на 3,950,000, съ 1850—1852 отпускъ въ Европу на 95,000,000, въ Азію на 12,260,000. **

Такимъ образомъ, при самыхъ невыгодныхъ условіяхъ, при самыхъ неудобныхъ и опасныхъ со- общеніяхъ вывозъ нашихъ товаровъ въ Среднюю Азію болѣе чѣмъ утроился въ 25 лѣтъ, что уже одно служитъ важнымъ указаніемъ.

Не подлежитъ сомнѣнію, что при устройствѣ надежнаго, удобнаго, кратчайшаго и дешеваго пути азіатская наша торговля установится на широкихъ основаніяхъ, усилить сбытъ нашихъ бумажныхъ из- дѣлій, дастъ ходъ товарамъ, сухопутно не перевозимымъ, какъ виноградному вину, плодамъ, хлѣбнымъ

* Виды Госуд. Внѣшней торговли за 1854 г., изд. Министерства фи- насовъ.

** Тенгеборскій, стр. 28, 35 и пр.

растениямъ и проч., проникнетъ до Афганистана, восточной Персіи, Индіи и западнаго Китая, а нѣкоторымъ товарамъ можетъ даже открыть совершенно новое направленіе. Такъ, на примѣръ, важный предметъ нашего привоза-чай, доставляемый изъ Пекина въ Кяхту, идетъ сперва болѣе 3000 верстъ трудными и дорогими путями до столицы Китая, гдѣ уже увеличивается въ цѣнѣ втрое противъ мѣста производства. Направленіе того же чая не на Пекинъ и Кяхту, а на Коканъ по рѣкѣ Кіанго и ея притокамъ выбросило бы отъ 2-хъ до 3-хъ тысячъ верстъ самаго дорогаго по Китаю сообщенія, значительно удешевило бы товаръ и доставило бы намъ возможность пересилить окончательно угрожающую намъ англійскую контрабандную конкуренцію. Значеніе Усть-Уртской плоскости, какъ проводника торговой дѣятельности, опредѣляется уже тѣмъ, что плоскость пересѣкаютъ нѣсколько караванныхъ путей съ Урала и Каспійскаго восточнаго берега въ Хиву. Они слѣдующіе:

1) Караванный путь изъ Оренбурга проходитъ на Чушка-куль, раздѣляется на два тракта, проложенные черезъ восточную часть Усть-Урта и соединяющіеся уже на берегахъ Аральскаго моря въ Акъ булакѣ. Путь этотъ по Усть-Урту 400 верстъ.

2) Караванный путь отъ нижней части рѣки Урала, т. е. отъ Гурьева, пересѣкаетъ Усть-Уртъ діагонально отъ С. З. къ Ю. В. На этотъ путь выходитъ другой отъ бывшаго укрѣпленія Ново-Александровскаго.

3) Караванный путь отъ Мангишлака въ Хиву проходитъ только черезъ самую южную оконечность Усть-Урта.

Кромѣ этихъ торговыхъ путей, изслѣдованныхъ при движеніяхъ нашихъ войскъ, встрѣчаются и другіе, по которымъ слѣдовали наши отряды.

II.

При чтеніи описанія караванныхъ путей и

маршрутовъ экспедицій нигдѣ не замѣтно, чтобы пути изслѣдованія пересѣкали гдѣ-либо глубокіе овраги или поднимались на значительныя возвышенія. Напротивъ вездѣ усматривается, что плоскость эта совершенно ровная, не представляетъ никакихъ мѣстныхъ препятствій къ движенію, т. е. ни рѣчекъ, ни значительныхъ овраговъ; состоитъ изъ грунта солонцеватаго, песчанаго, но вообще твердаго и мѣстами даже каменистаго. Возвышенности единственно образуются песчаными буграми, составляющими большую частію оазисы, самыя обильныя водою и кормомъ. Мѣстами также встрѣчаются продолговатыя, преимущественно солончаковатыя, долины, огражденныя берегами нѣсколько крутыми.

Эти солончаки, а также озера съ самосадною солью могутъ представить единственныя мѣстныя препятствія; они находятся болѣе въ западной части; но по описанію генерала Берга весьма легко могутъ быть обойдены, потому что нигдѣ не составляютъ обширныхъ пространствъ

III.

Крутости береговъ, по киргизски чинкъ, или склоны плоскости во всѣ стороны весьма обрывисты, для повозокъ большую частію трудно проходимы и простираются они 2 до 3 верстѣ, а въ нѣкоторыхъ отлогихъ мѣстахъ до 10 и даже до 25 верстѣ.

Особенно обрывисты склоны къ Аральскому морю и къ заливу Кайдаку, гдѣ чинкъ подходит къ берегамъ весьма близко. Спуски съ чинка находятся въ оврагахъ, съ него сходящихъ, которые всѣ до низменности, а особенно у вершинъ своихъ, представляютъ сплошныя дефиле съ обрывистыми боками, постепенно расширяющимися отъ нѣсколькихъ до 100 сажень, а иногда и до 2 или 3 верстѣ. Со стороны же плоскости начало обрывистыхъ овраговъ почти сливается съ поверхностію Усть-Урта; чинкъ возвышается надъ низменностями, его окружающими, отъ 80 до 100 сажень, состоитъ изъ

двухъ или трехъ уступовъ, изъ коихъ верхній особенно крутъ и обрывистъ; образованъ преимущественно изъ скаль бѣлаго и розоваго извѣстняка, а чаще изъ чистаго ракушника, связаннаго окаменѣвшимъ сѣроватымъ иломъ и известнякомъ. На самыхъ уступахъ чинка встрѣчаются площадки, гдѣ есть родники съ прѣсною водою, равно хорошіе кормъ и топливо.

IV.

Изъ статистическаго описанія, составленнаго корпуса топографовъ прапорщикомъ Алексѣевымъ, видно, что изслѣдованная полоса плоскости Усть-Урта между Джидели и урочищемъ Кара-Тамакомъ, хотя и не пересѣчена ни одной рѣчкой, за то въ родникахъ по берегамъ чинка и въ копаняхъ на самой плоскости недостатка не имѣется.

Всѣ родники и копани, о которыхъ собраны свѣдѣнія, могутъ быть раздѣлены на три разряда: прѣсныя, горько-соленыя и свойствъ воды не изслѣдованныхъ.

а) Родники и копани прѣсныя: родникъ Джидели; въ двухъ мѣстахъ лучшая вода на глубинѣ отъ $1\frac{1}{2}$ до 2 арш., доставляютъ воды въ одинъ разъ на 200 человѣкъ, 300 лошадей и 120 верблюдовъ, часа черезъ два вода вновь набѣгаетъ. Кормъ есть.

Родникъ Кой-су, въ 12 верстахъ къ западу, въ чинкѣ. Копани Косъ Кулакъ, 6 копаней съ хорошою водою на глубинѣ до 7 сажень, на 600 лошадей и 200 барановъ, находятся въ небольшой солонцеватой котловинѣ.

Копани Мамай, 16 колодцевъ, выложены отчасти камнемъ.

Копани Чангырлау, 3 выложенныхъ камнемъ глубокихъ колодца.

Копани Джаръ-кудукъ, на караванномъ пути вырыто 5 колодцевъ.

Копани Карапатъ, вода въ большомъ количе-

ствѣ, копани выложены камнемъ и закрываются каменными плитами.

Копани Сапрыгандыкъ, въ срединѣ бугристыхъ песковъ, весьма большое количество хорошей воды.

Копани Мурзадай-Чопкаль и Кось-кудукъ выложены камнемъ и содержатъ весьма много порядочной воды.

Копани Тай-Басарь.

Копани Бута въ западной сторонѣ песковъ Асмантай-Матай, два колодца, выложенные камнемъ, не болѣе какъ на 300 лошадей.

Копани Исенъ-Ченграу, къ востоку отъ аз. Асмантай-Матай, вода довольно прѣсная.

б) Родники и копани, свойствъ воды не изслѣдованны.

Родн. Акъ-Булакъ

» Имырджигты

Копан. Сай-Кудукъ

Родн. Кось-кудукъ

Копан. Джиди-кудукъ

« Кара-Джизганъ

« Дюртъ-кудукъ

« Джарымъ-кудукъ

« Джангыль-кудукъ

« Аяктанъ-Исканъ

« Такты-тугусъ-кудукъ.

Кромѣ того, на караванныхъ путяхъ, пересѣкающихъ линію предполагаемой желѣзной дороги, недалеко отъ этого пересѣченія къ югу замѣчательны по присутствію воды слѣдующіе пункты изъ топографическаго и распроснаго пути полковника Берга 1825-1826 гг.:

Копанъ Чеканъ на караванномъ пути, идущемъ къ оврагу Маначи; дорога ровная, корма хороши, дровъ довольно, въ водѣ недостатка не будетъ.

Копанъ Айдабуль на караванномъ пути, идущемъ западнѣе озера Самъ; колодцевъ до 10, вода въ нихъ отъ поверхности въ 4 сажняхъ, глубины 1 арш., ея достаточно для нѣсколькихъ тысячъ лоша-

дей, вода прѣсная; копань находится при песчаныхъ буграхъ, имѣющихъ въ окружности до 15 верстѣ. При колодцахъ находится саксауловый лѣсъ, состоящій изъ кустарниковъ въ 2 с. вышины, толщиною до 3 и болѣе вершковъ, лѣсъ простирается къ югу вдаль дороги на одну кочевку; кустарникъ этотъ хорошъ на дрова.

Копань Барча-Тюли на караванномъ пути, идущемъ западнѣе озера Асмантай Матай. Воды много. Кормъ и дрова есть.

Становище Джангильды на пути черезъ Кошъ-Булакъ. Яма верстѣ 8 въ окружности, наполняется весеннею водою и не пересыхаетъ до іюля.

Катанъ Булакъ на берегу Арала. Яма подъ чинкомъ, около версты въ окружности, наполняется ключемъ.

V.

На Усть-Уртѣ нѣтъ недостатка ни въ пастбищахъ, ни въ топливѣ. Травы на Усть-Уртѣ для верблюдовъ годны во всякую пору года, для лошадей же послѣ первыхъ морозовъ. Породы травъ суть: джусанъ, ковыль и ржанникъ, но мѣстами, около родниковъ, встрѣчается и пырей. Кустарники (саксауль, баялычъ, чилига) вездѣ въ изобиліи, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ растетъ саксауловый лѣсъ.

VI.

Пласты каменнаго угля открыты на Мангиш-лакѣ, также и въ 8 верстахъ отъ уричища Кара-Тамака при заливѣ Чернышева и южной сторонѣ полуострова Курланды, недалеко отъ удобной якорной стоянки.

VII.

Киргизы, какъ народъ кочевой, вообще лѣнны къ работѣ и охотно занимаются только скотоводствомъ и торговлею; но не рѣдко случается, что отъ суровыхъ зимъ и бурановъ или по другимъ случаямъ

они лишаются всего своего скота и имущества, и тогда необходимость заставляет ихъ для пропитанія себя искать работы, нанимаясь къ богатымъ въ пастухи, въ извозъ и другіе промыслы, а многіе изъ нихъ приходятъ къ линіи или укрѣпленіямъ и у жителей или у комендантовъ и другихъ начальниковъ и казаковъ нанимаются въ работы, какія случаются. Бѣдные киргизы внутренней или Букеевской орды нанимаются у нашихъ рыбопромышленниковъ или другихъ жителей на суда, для рѣзки камыша, кошенія сѣна, дѣланія землебитныхъ кирпичей, постройки глиняныхъ домовъ, копанія колодезъ и проч. Такихъ рабочихъ найдется въ одной внутренней ордѣ нѣсколько тысячъ.

Плата за наемъ бываетъ различная: въ годъ 2 коровы или 2 лошади, цѣною отъ 5 до 10 р. сер. каждая, съ хозяйскимъ кормомъ, или, согласно условію, платится баранами, верблюдами, одеждой, обувью, мукой, товарами или деньгами отъ 2 до 3 р. сер. въ мѣсяцъ. По сему можно надѣяться, что для земляныхъ работъ, не требующихъ особаго искусства, найдется изъ киргизъ тысячи двѣ или три рабочихъ. Но какъ въ сношеніяхъ съ нами они, по дикости и недовѣрчивости, обыкновенно опасаются обмана и уклоняются отъ найма въ работы отъ какого-нибудь нелѣпаго слуха и, по неразвитію промышленнаго направленія, не легко склонить ихъ на новую для нихъ работу, то, въ случаѣ потребности рабочихъ изъ киргизъ, надобно поступать съ особенною осторожностію и умѣньемъ и первое время довольствоваться небольшимъ числомъ рабочихъ съ увеличенной платой частью деньгами, скотомъ, мукою, халатами и проч., разсчитываться съ ними какъ можно честнѣе и справедливѣе и быть снисходительнѣе къ небольшимъ ихъ проступкамъ и шалостямъ, напр. къ воровству, къ чему киргизы имѣютъ особую склонность. *

* Изъ записокъ полковника генеральнаго штаба Иванова.

ХІІІ.

Въ военномъ министерствѣ хранятся по настоящему предмету слѣдующія свѣдѣнія, которыя служили къ составленію этой записки.

1.) Департамента генеральнаго штаба 1840 г. № 61 и 62.

3.) Дѣло за № 49,862 подъ заглавіемъ «Ханство Хивинское»

4.) Описаніе Аральскаго моря генеральнаго штаба капитана Макшеева.

5.) Топографическое описаніе сѣверной части Усть-Урта корпуса топографовъ подпоручика Алексѣева.

1 января 1857 г. Чевкинъ препроводилъ графу Перовскому нижеприводимое представленіе на имя Его Императорскаго Высочества, генераль-адмирала Константина Николаевича, Кавказскаго намѣстника, генераль-адыютанта князя Барятинскаго по тому же предмету.

«Ваше Императорское Высочество!

Изъ свѣдѣній, собранныхъ мною въ Астрахани, я вполне убѣдился, что построеніе желѣзной дороги между Каспійскимъ и Аральскимъ морями не представитъ особыхъ затрудненій. Вице-адмиралъ Васильевъ охотно вызвался быть руководителемъ въ первоначальныхъ розысканіяхъ для этого предпріятія. Тѣ же свѣдѣнія объ удобоисполнимости постройки подтвердилъ находящійся нынѣ въ Тифлисѣ, назначенный однимъ изъ комиссаровъ для разграниченія нашего съ Турціею, генеральнаго штаба полковникъ Ивановъ, который долгое время служилъ на Оренбургской линіи, жилъ въ Ново-Петровскомъ укрѣпленіи и весьма хорошо изучилъ тотъ край.

Находя съ своей стороны весьма важнымъ безъ потери времени приступить къ изысканіямъ и зная мнѣніе объ этомъ предметѣ Вашего Императорскаго Высочества, спѣшу представить Вамъ нѣкоторыя мои соображенія въ той надеждѣ, что Ваше Высо-

чество почтите это дѣло Высокимъ Вашимъ съдѣйствіемъ и, въ случаѣ Всемилостивѣйшаго на то соизволенія Государя Императора, не откажете въ разрѣшеніи вице-адмиралу Васильеву снарядить съ будущею весною экспедицію для подробнаго изслѣдованія и нивелировки мѣстности между Каспійскимъ и Аральскимъ морямъ. Начальникомъ этой экспедиціи съ особенной пользой можетъ быть назначенъ полковникъ Ивановъ, для замѣщенія котораго по разграниченію съ Турціей я не затруднился бы найти одного изъ штабъ-офицеровъ, состоящихъ въ моемъ распоряженіи. Вообще снаряженіе экспедиціи большихъ средствъ не потребуетъ.

Для содѣйствія полковнику Иванову при производствѣ нивелировки и изысканій необходимы будутъ два инженерныхъ офицера: одинъ корпуса путей сообщенія, а другой горнаго, и одинъ офицеръ корпуса топографовъ, а для производства самыхъ изысканій потребуются инструменты. Инженерныхъ офицеровъ и инструменты нужно будетъ выслать къ Васильеву въ Астрахань изъ С. Петербурга, а что касается до офицера корпуса топографовъ, то такового я могу назначить изъ состоящихъ въ моемъ распоряженіи.

Между тѣмъ Васильевъ распорядится заготовленіемъ матеріаловъ, которые можно будетъ купить въ Астрахани.

Пароходъ для экспедиціи Васильевъ назначить изъ состоящихъ въ его распоряженіи; на немъ отправить онъ изъ Астрахани въ Петровское укрѣпленіе инженерныхъ офицеровъ, инструменты и матеріалы, заготовленные въ Астрахани, а я съ своей стороны распоряджусь заготовленіемъ въ Петровскомъ всей остальной необходимой для экспедиціи матеріальной части, какъ-то: прсвіанта, фуража, боевыхъ припасовъ, палатокъ, и отправлю въ Петровское полковника Иванова съ офицеромъ корпуса топографовъ и двумя топографами.

Для работъ, а также для охраненія экспедиціи

отъ киргизъ и туркменъ, необходимо будетъ нѣкоторое число нижнихъ чиновъ, примѣрно до 165 человекъ, вооруженныхъ преимущественно штуцерами, при 3 офицерахъ и 12 казакахъ. Команда эта можетъ быть назначена изъ полковъ Кавказскаго корпуса. Въ болѣе значительномъ прикрытіи надобности не будетъ, ибо со стороны туземцевъ нельзя ожидать никакихъ враждебныхъ дѣйствій, особенно же если предварительно привлечемъ къ себѣ подарками нѣкоторыхъ изъ вліятельныхъ туркменъ съ Усть-Урта, въ такомъ случаѣ полковникъ Иванинъ ручается за совершенную безопасность работъ.

По приблизительному расчету времени на всѣ работы по экспедиціи потребуется отъ 2 до 4 мѣсяцевъ. Всего выгоднѣе производить ихъ въ апрѣлѣ и маѣ, когда главное затрудненіе тамошнихъ мѣстъ — недостатокъ воды — до нѣкоторой степени отстраняется весеннею водою, остающеюся въ ямахъ и низменныхъ мѣстахъ. Для отвращенія же на всякій случай недостатка въ водѣ при отрядѣ долженъ находиться приборъ для выпариванія соленой воды и верблюды съ бурдюками.

Дабы дать возможность экспедиціи начать свои занятія съ апрѣля, необходимо, чтобы офицеры прибыли въ Астрахань изъ С. Петербурга не позже половины марта; къ этому же времени должны быть высланы инструменты. Тогда пароходъ можетъ выйти изъ Астрахани въ послѣднихъ числахъ марта, успѣть зайти на нѣсколько дней въ Петровское и, принявъ на себя все приготовленное здѣсь для экспедиціи, будетъ у восточнаго берега Каспійскаго моря не позже начала апрѣля.

По составленному расчету весь расходъ на экспедицію будетъ простираться не болѣе, какъ отъ 9 до 10 т. р. сер., кромѣ подарковъ для вліятельныхъ туземцевъ, которые должно выслать къ Васильеву изъ С.-Петербурга вмѣстѣ съ инструментами.

Чтобы избѣгнуть преждевременныхъ толковъ и

сохранить настоящую цѣль экспедиціи въ глубокой тайнѣ, весьма удобно дать ей видъ ученой экспедиціи, посланной для разысканія каменнаго угля и способовъ легчайшей его доставки на Каспійское и Аральское моря, въ чемъ пароходство этихъ морей дѣйствительно нуждается. Такое назначеніе, по моему мнѣнію, не можетъ возбудить никакихъ опасеній, тѣмъ болѣе, что всѣмъ извѣстно нахождение каменнаго угля на восточномъ берегу Каспійскаго моря; развѣ только со стороны министерства иностранныхъ дѣлъ могли бы явиться какія-либо особыя опасенія, мнѣ не извѣстныя.

Если соображенія эти удостоятся одобренія Вашего Императорскаго Высочества и Всемиловѣйшаго Государя Императора соизволенія, то къ снаряженію экспедиціи необходимо приступить теперь же, дабы всѣ приготовленія были окончены заблаговременно, и пароходъ могъ выступить изъ Астрахани не позже конца марта.

Сообщая вмѣстѣ съ симъ изложенныя мною соображенія генераль-адъютанту Чевкину, съ приложеніемъ копии съ настоящаго моего письма къ Вашему Императорскому Высочеству, я также увѣдомляю о томъ и вице-адмирала Васильева съ тѣмъ, чтобы онъ былъ готовъ приступить къ заготовленію матеріаловъ немедленно по полученіи приказаній Вашего Высочества; я съ своей стороны изготовлю все нужное къ концу марта, и можно надѣяться, что съ помощью Божіею въ продолженіе лѣта всѣ необходимыя изысканія къ построенію желѣзной дороги будутъ исполнены и этотъ важный вопросъ разъяснится окончательно».

На первую записку о желѣзной дорогѣ черезъ Усть Урть графъ Перовскій 20 января 1857 г. представилъ Чевкину свои замѣчанія, которыя выписываемъ тоже дословно.

I.

Цѣлью построенія желѣзной дороги чрезъ Усть-

Уртъ записка поставляетъ соединеніе Каспійскаго моря съ Аральскимъ и рѣками Сыромъ и Аму-Дарьею. Но если плаваніе по Аральскому морю представляется довольно удобнымъ, за что для судоходства по Сыру и Аму существуютъ естественныя и политическія препятствія, едва-ли преодолимыя. Верховья и среднее теченіе этихъ рѣкъ находятся во власти такихъ правительствъ, которыя никоимъ образомъ невозможно будетъ согласить мирнымъ путемъ на открытіе нашего судоходства въ ихъ владѣніяхъ; да если бы наконецъ и этого достигли, то оно не могло бы существовать по причинѣ отсутствія безопасности. Чтобы плавать по этимъ частямъ Сыра и Аму, должно предварительно завоевать Коканъ и Хиву, чего, кажется, записка не предполагаетъ. При томъ, изъ всѣхъ рукавовъ, коими Аму впадаетъ въ Араль, по удостовѣренію Бутакова, измѣрившаго ихъ, удобна и то для самаго плоскодоннаго парохода одна только Джемъ-Дарья, выходящая въ заливъ Туцебасъ глубиною въ устьѣ до 4 футовъ; устья же прочихъ рукавовъ крайне мелководны и заросли камышемъ. Что же касается до Сыра, низовья котораго находятся во власти нашей и вполнѣ извѣданы почти на 500 верстъ отъ впаденія этой рѣки въ море, то извѣстно положительно, что отъ устья до форта Перовскій по рѣкѣ этой можно плавать только въ половодіе; въ прочее же время имѣетъ она не болѣе 4 футовъ глубины, а устье Сыра до того занесено песками, что суда, имѣющія болѣе 1 $\frac{1}{2}$ и 2 футовъ, осадки въ него проходить не могутъ. По сему для торговаго судоходства должно будетъ предварительно углубить русло Сыра, что, конечно, возможно съ огромными издержками, а затѣмъ необходимо прочищать ежегодно на протяженіи 400 верстъ песчаные переборы, постоянно образующіеся въ разныхъ мѣстахъ этой рѣки; въ возможности послѣдней работы дозволено сомнѣваться.

II.

Исходною точкою дороги со стороны Каспійскаго моря предполагается мѣстность около бывшаго Ново-Александровскаго укрѣпленія въ заливѣ Мертвый Култукъ, у родника Джидели. «Здѣсь», говоритъ записка: «не трудно было бы по глинистому, рыхлому дну очистить и углубить засоренный фарватеръ, возобновивъ при томъ и упраздненное укрѣпленіе». На дѣлѣ это углубленіе фарватера представится далеко не столь легкомъ, какъ на бумагѣ. Тутъ надо будетъ не углубить фарватеръ, котораго нѣтъ, а прорыть его на значительную длину отъ берега въ море, что потребуетъ огромныхъ издержекъ и все-таки будетъ бесполезно, потому что нѣтъ никакихъ средствъ удержать прорытый фарватеръ отъ заноса песками съ сосѣдняго морского дна при господствующихъ здѣсь переменныхъ вѣтрахъ. Одного этого обстоятельства достаточно для устранения возможности прзведенія желѣзной дороги изъ окрестностей Мертваго Култука; другой же болѣе удобной мѣстности не имѣется по всему протяженію севѣро-восточной части прикаспійскаго берега. Но пусть бы возможно было даже прорыть фарватеръ и охранить его отъ заносовъ,-и при этомъ Мертвый Култукъ остался бы весьма мало доступенъ для парусныхъ судовъ по возможности входить въ него только съ попутными вѣтрами, нагоняющими воду, и крайней затруднительности выходить оттуда съ выгонными вѣтрами, понижающими уровень воды до того, что даже суда, сидяція не глубже 6 футовъ, едва могутъ выбраться въ море. Слѣдовательно, для каботажнаго судоходства пристань желѣзной дороги будетъ почти недоступна, и весь подвозъ и отпускъ надо будетъ производить на плоскодонныхъ пароходахъ, которые въ свою очередь едва ли смогутъ быть удобны для плаванія въ открытомъ морѣ. Но и для плоскодонныхъ пароходовъ пристань эта не будетъ существовать въ теченіе трехъ съ поло-

виною мѣсяцевъ въ году, ибо все пространство Мертваго Култука съ конца ноября до половины марта бываетъ покрыто льдомъ.

Ново Александровское укрѣпленіе упразднено вслѣдствіе крайне затруднительнаго къ нему плаванія и по чрезвычайно вредному климату. Отъ невыносимыхъ лѣтнихъ жаровъ и солонцеватой воды скорбуть никогда не прекращался въ укрѣпленіи, смертность въ гарнизонѣ была значительная. Причины, побудившія упразднить Ново-Александровскъ, должны препятствовать его возобновленію.

Итакъ, если бы желѣзная дорога чрезъ Усть-Урть была построена, то къ ней нельзя бы подходить со стороны Каспійскаго моря, а изъ моря Аральскаго некуда отъ нея плыть.

III.

Къ самому сооруженію дороги черезъ Усть-Урть представляются огромныя затрудненія. Пунктомъ, съ котораго должна она начаться у Каспійскаго моря, называетъ записка родникъ Джидели, «гдѣ есть прѣсная вода и подъемъ на Усть-Урть удобенъ». Отсюда ближайшій пунктъ западнаго берега Аральскаго моря отстоитъ по прямой линіи всего на 250 верстъ. Но эту линію записка основательно считаетъ неудобною для проведенія дороги, потому что на западномъ берегу нѣтъ ни одной бухты, въ которой бы суда могли укрываться отъ свирѣпствующихъ тамъ сѣверо-восточныхъ вѣтровъ. Хотя же записка и указываетъ для этого на сѣверо-западный уголъ Арала, гдѣ заливъ Чернышева огибается съ востока полуостровомъ Куланды, но нѣтъ, кажется достаточной причины предполагать, чтобы и эта мѣстность, имѣющая одинаковый грунтъ съ прочими пунктами западнаго берега, представляла удобную и вѣрную якорную стоянку. Записка ведетъ дорогу отъ родника Джидели, считая 320 верстъ по прямой линіи, не указывая, гдѣ именно на Аралѣ должна она кончиться. На это должно замѣтить, что та часть за-

лива Чернышева, гдѣ, по описанію Аральскаго моря, сдѣланному г. Макшеевымъ, находится удобная для судовъ бухта. а это единственный пунктъ, куда дорога можетъ быть направлена, отстоять отъ Джидели не въ 320, а въ 350 верстахъ по прямой линіи. А какъ по совершенно прямой линіи дорога не можетъ быть проведена, потому что линія эта пересѣкаетъ большое соленое озеро Асмантай-Матай и сыпучіе пески Самъ, то необходимо допустить обходы, которыми длина дороги увеличится по крайней мѣрѣ еще на 50-75 верстъ. Самое проведеніе дороги въ означенномъ направленіи «по достовѣрнымъ даннымъ», замѣчаетъ записка, «сопряжено было бы съ выгоднѣйшими для подобныхъ работъ условіями». Съ этимъ никакъ нельзя согласиться. Усть-Уртъ, дѣйствительно, равнина плоская и въ общемъ объемъ можетъ быть принята даже за горизонтальную, рѣками и горамп она не пересѣкается. Все это, конечно, составляетъ удобства и удобства важнѣйшія, но за то: а) по предполагаемому направленію дороги и вообще повсюду на Усть Уртѣ встрѣчаются во многихъ мѣстахъ сыпучіе пески и солончаки, весною обращающіеся въ соленыя болота и топкія грязи; мѣстности такого рода должно будетъ обходить; при томъ если на Усть-Уртѣ нѣтъ ни горъ, ни рѣкъ, то есть однакожь холмы и овраги, которые придется или срывать, или засыпать, или соединять мостами, какъ и вездѣ; между тѣмъ, записка полагаетъ, повидимому, что высота Усть-Урта, опредѣленная генераломъ Бергомъ въ 640 футовъ надъ поверхностью Каспійскаго моря, есть высота этой плоскости во всѣхъ точкахъ ея поверхности; тогда какъ это долженъ быть средній выводъ изъ наблюдений, произведенныхъ во многихъ пунктахъ; не должно также забывать, что нивелировка г. Берга была сдѣлана зимою и что слѣдовательно нельзя требовать точности отъ произведенныхъ имъ измѣреній, ни даже ожидать безошибочнаго опредѣленія свойствъ грунта, покрытаго тогда снѣгомъ;

б.) мѣстныхъ средствъ край, по которому хотѣть вести дорогу, не представляетъ никакихъ ни для работъ, ни для рабочихъ. Все, отъ деревянной тачки и лопаты до послѣдняго гвоздя, придется доставлять на эту дорогу издалека, изъ за тысячъ верстъ. Мѣстный кустарникъ (саксаулъ) можетъ служить лишь на дрова, но и то не на долго: въ одинъ годъ истребится онъ повсюду около дороги, вполслѣдствіи надо будетъ подвозить его изъ-за 50-100 верстъ, а чрезъ пять лѣтъ, навѣрное, не останется ни одного деревца его на Усть-Уртѣ. чѣмъ прекращена будетъ послѣдняя возможность небольшому числу кочующихъ здѣсь киргизскихъ ауловъ существовать въ этихъ мѣстахъ, а караванамъ изъ Хивы — приходить и подвозить товары къ предположенной дорогѣ. Помянутые киргизскіе аулы, по бѣдному скотоводству своему, не въ состояніи ничего удѣлать для рабочихъ на дорогѣ. Поэтому и муку, и мясо, и овощи-все должно будетъ привозить сюда не ближе, какъ изъ Астрахани. А чѣмъ будетъ кормиться рабочій скотъ? Даже Ново-Пегровское укрѣпленіе не можетъ добыть сѣна на мѣстѣ для 200 казачьихъ лошадей и получаетъ фуражъ изъ Астрахани. Корпуса топографовъ подпоручикъ Алѣксѣевъ, бывшій на Усть-Уртѣ лѣтомъ, въ описаніи общаго характера мѣстности говоритъ: «При ближайшемъ обзорѣ чинка на протяженіи отъ Керта до Акъ-дюртъ-куля нерѣдко встрѣчаются порядочныя травы на верхнихъ некаменистыхъ уступахъ, въ лощинахъ, оврагахъ; около родниковъ и на площадяхъ растетъ ковыль, небольшая щетка и изрѣдка даже пырей, но въ такомъ маломъ количествѣ, что трудно найти мѣсто, гдѣ бы можно было досыта накормить одну даже лошадь; растетъ также кое гдѣ кустарникъ: саксаулъ, чилига и пр.» Можно изъ этого описанія судить, какъ бѣдна природа, когда мѣста, гдѣ нельзя досыта накормить одну лошадь, обращаютъ на себя вниманіе и называются порядочными. Но всѣ эти неудобства, подобныя ко-

торымъ едва ли встрѣчались при проведеніи какой-либо изъ существующихъ дорогъ, ничто въ сравненіи съ недостаткомъ воды на Усть-Уртѣ, недостаткомъ, который можно считать наравнѣ съ совершеннымъ отсутствіемъ ея. Существующіе родники и колодцы съ дурною большею частію водою едва достаточны для нуждъ ничтожнаго киргизскаго населенія Усть-Урта; будь тутъ вода обильнѣе, значительнѣе было бы и чисто кочующихъ. При томъ родники и колодцы съ прѣсною водою, вообще скудные, находятся большею частію въ падахъ, которыя, какъ уже было сказано, желѣзная дорога должна обходить. Спрашивается, какъ снабжать водою работниковъ и ихъ скоть? Если правительство не желаетъ обратить Усть-Уртъ въ безлюдную пустыню, заставивъ удалиться оттуда киргизъ, то прѣсную воду для рабочихъ на дорогѣ, а когда она устроится, то и для всѣхъ проѣзжихъ и для гарнизоновъ охранительныхъ укрѣпленій должно будетъ также перевозить черезъ море изъ Волги или Урала. И какова будетъ эта вода, совершившая тысячеверстное путешествіе!— Да, впрочемъ, и на самую возможность найма туземныхъ жителей для производства работъ не слѣдуетъ рассчитывать. Полковникъ Ивановъ, на котораго ссылается въ этомъ случаѣ записка, говоритъ о кирі и захъ Внутренней орды, кочующихъ между Волгою и Ураломъ; на Усть-Уртѣ же кочуютъ киргизы въ незначительномъ числѣ и дикари эти, не привыкшіе ни къ какому труду, не наймутся ни за какую плату на работу тяжелую. Придется рабочихъ людей для Усть-Урта нанимать внутри Имперіи и значительную часть ихъ приносить въ жертву цынгѣ и тифознымъ горячкамъ, которыя неминуемо разовьются между ними отъ разныхъ мѣстныхъ причинъ.

IV.

Полагая высоту Усть-Урта не болѣе 100 сажень (а она гораздо значительнѣе у бывшаго Ново-Александровскаго укрѣпленія), подъемы какъ отъ

Каспійскаго, такъ и отъ Аральскаго моря придется вытесывать въ твердомъ каменистомъ грунтѣ на протяженіи верстъ 10, или для облегченія такой гигантской работы поднимать товары на желѣзную дорогу на верблюдахъ. Въ послѣднемъ случаѣ, гдѣ набирать верблюдовъ для обѣихъ оконечностей желѣзной дороги? Чѣмъ ихъ кормить и чѣмъ замѣнять при удаленіи киргизъ или во время нерѣдко случающихся скотскихъ падежей?

V.

Политическое положеніе края, по которому должна пролегать дорога, таково, что для обезпеченія сохранности ея отъ порчи и грабежей со стороны хивинцевъ и туркменъ, которые могутъ являться толпами въ нѣсколько тысячъ человекъ, необходимо будетъ возвести на протяженіи ея рядъ укрѣпленій и промежуточныхъ постовъ. Въ запискѣ упоминается возобновленіе Ново-Александровскаго укрѣпленія. Причины упраздненія онаго, припятствующія возведенію его вновь, были уже объяснены; къ нимъ можно еще прибавить, что Ново-Александровское, находясь отъ Джидели въ 60 верстахъ къ западу, не могло бы защищать дебаркадера желѣзной дороги, да и чего будетъ стоить возведеніе и содержаніе новыхъ укрѣпленій, снабженіе гарнизоновъ, пѣшихъ и конницы, провіантомъ, фуражемъ, топливомъ и даже водою! До какой суммы при такихъ условіяхъ дойдетъ стоимость построенія дороги!?

VI.

Положимъ, однакожь, что желѣзная дорога черезъ Усть-Уртъ возможна, что она построена и что даже обошлась относительно недорого; положимъ еще, что какими-нибудь неизвѣстными доселѣ способами легко и дешево могли быть устранены препятствія къ плаванію по Мертвому Култуку, Сыру и Аму, посмотримъ, принесетъ ли дорога эта ожидаемая отъ нея коммерческія и политическія

выгоды при настоящемъ положеніи Средней Азіи, посмотримъ, чего можемъ мы ожидать отъ торговли съ Коканомъ по Сыру, а съ Хивою, Бухарою и Бадахшаномъ по Аму.

Мы уже нѣсколько лѣтъ занимаемъ Сыръ-Дарью, имѣемъ на ней плоскодонныя суда, знаемъ, что рѣка эта выше форта Перовскій течетъ однимъ русломъ и потому, вѣроятно, глубже и удобнѣе къ плаванію, чѣмъ внизъ отъ форта къ морю. Потребности нашихъ гарнизоновъ на Сырѣ и водворенныхъ тамъ переселенцевъ весьма значительны, какъ въ жизненныхъ припасахъ, такъ и въ другихъ предметахъ; между тѣмъ до сихъ поръ все нужное для сихъ укрѣпленій, до послѣдней мелочи, доставляется имъ съ Оренбургской линіи за 800 верстъ и болѣе. Съ Коканомъ и Ташкентомъ, не смотря на всѣ старанія, нельзя было завести торговыхъ сношеній, хотя въ то же время тѣ-же коканцы и ташкенцы продолжаютъ по прежнему высылать караваны въ Троицкъ и Семипалатинскъ. Торговые рынки въ Туранѣ съ тѣхъ поръ закрыты для нашего христіанскаго купечества; азіаты могутъ доставлять и доставляютъ намъ только тѣ товары и произведенія, о коихъ обратятся къ нимъ съ требованіями въ Оренбургѣ, Троицкѣ и на Нижегородской ярмаркѣ. Естественныхъ своихъ богатствъ они не знаютъ, а если бы и знали, то не станутъ разрабатывать изъ опасенія, чтобы хану не вздумалось разбогатѣвшаго своего подданнаго лишить жизни и завладѣть его имѣніемъ. Въ Туранѣ капиталы тщательно скрываются, а кредита не существуетъ. Можно ли при такихъ обстоятельствахъ надѣяться, чтобы однимъ устройствомъ удобнаго пути увеличить торговля сношенія наши съ этими странами и развить у нихъ промышленность? Окольныхъ путей, которые, по мнѣнію записки, должна укоротить желѣзная дорога, не существуетъ.

VI.

По Усть-Урту, поперекъ предполагаемаго на-

правленія дороги, идутъ три караванные пути изъ Хивинскаго ханства въ Оренбургъ. Этими путями привезено въ 1854 году разныхъ товаровъ въ Россію и изъ Россіи на 492,000 р. сер., и это весь годовоі оборотъ нашей торговли съ Хивою. Затѣмъ, если и Сыръ-Дарью считать продолженіемъ желѣзной дороги, находимъ, что рѣка эта также пересѣкается двумя караванными путями изъ Бухарскаго ханства въ Оренбургъ и Троицкъ. Этими путями провезено въ 1854 году разныхъ товаровъ въ Россію и изъ Россіи на 1,534,000 р. сер., и это весь годовоі оборотъ нашей торговли съ Бухарою. Остается въ верховьяхъ Сыръ-Дарьи Коканское владѣніе, изъ котораго на нашу Оренбургскую (въ Троицкъ) и на Сибирскую (въ Петропавловскъ) линіи привезено было въ 1854 году разныхъ товаровъ на 560,000 р. сер., а русскихъ отпущено туда на 410,000 р. сер. Итакъ весь годовоі оборотъ нашей торговли съ Среднею Азіею не составляетъ и трехъ милліоновъ руб. сер. При томъ торговля эта не можетъ быть обращена съ выгодною изъ Троицка и Оренбурга въ Астрахань, потому что значительная часть привозимыхъ изъ Средней Азіи товаровъ (сухіе фрукты и бумажныя матеріи) потребляется исключительно въ самомъ Оренбургскомъ краѣ здѣсь же производится и закупается значительная часть товаровъ, отпускаемыхъ въ Среднюю Азію (напр. металлы и металлическія издѣлія). Къ торговлѣ съ киргизской степью, обороты которой записка также вводитъ въ свое расчисленіе, относится упомянутое обстоятельство еще болѣе. Наконецъ, если бы возможно было обратиться на Сыръ и Усть-Уртъ торговлю, которая съ Сибирской линіи ведется съ Джунгаріей и Китайскимъ Туркестаномъ, то и этимъ вышеупомянутый итогъ годовыхъ оборотовъ нашихъ съ Среднею Азіею увеличивается всего на 2,400,000 р. сер.

Изъ за чего же строить желѣзную дорогу черезъ Усть-Уртъ и чѣмъ будутъ оплачиваться ежегодныя издержки на содержаніе ее, не говоря уже

о процентахъ съ капитала, затраченнаго на ея прѣведеніе?

Но въ послѣдніе 25 лѣтъ (1825-1850) торговля наша съ Азіею болѣе чѣмъ утроилась, говоритъ записка, и это при самыхъ невыгодныхъ условіяхъ; какого же развитія этой торговли должно ожидать при устройствѣ надежнаго, удобнаго, кратчайшаго и дешеваго пути?

На это должно замѣтить, что относящееся до всей Азіи вообще не относится непременно и до Средней Азіи,* и что для развитія производительности въ странѣ, прежде безопасности и удобства прилегающихъ къ ней внѣшнихъ путей сообщенія, нужны безопасность и обезпеченность внутренняго ея быта; правительственное же положеніе среднеазиатскихъ владѣній таково, что въ нихъ едва-ли можетъ развиваться какая-либо производительность. Чтобы усилить закупку товаровъ у сосѣдей, надо вмѣстѣ съ тѣмъ усилить и собственное производство, а когда мѣстные условія не благоприятствуютъ послѣднему, нельзя ожидать и перваго. Въ послѣдніе годы цифры оборотовъ нашихъ съ Среднею Азіею возвысились дѣйствительно, но весьма невыгоднымъ для насъ образомъ и благодаря совершенно особымъ обстоятельствамъ: дороговизнѣ у насъ хлопчатой бумаги вслѣдствіе войны съ Западными державами и вывозу изъ Россіи, вмѣсто ея издѣлій, звонкой золотой и серебряной монеты.

VII.

Наконецъ, нельзя рассчитывать и на установленіе обширныхъ торговыхъ связей съ Афганистаномъ и Индіей по Аму, а съ Китаемъ по Сыръ-Дарьѣ: кромѣ препятствующаго тому политическаго положенія промежуточныхъ Среднеазиат-

* По отчетамъ Оренбургскаго таможеннаго округа отпущено въ Среднюю Азію и привезено оттуда на Оренбургскую линію разныхъ товаровъ въ десяти лѣтіе съ 1827 по 1837 г. на 11, 526, 374 р., а въ десятилѣтіе съ 1840 по 1850 г. на 15, 735, 311 р., что представляетъ усиленіе торговли не втрое, а всего на 50%.

скихъ владѣній, бассейны рр Аму и Сыра отдѣляются отъ Индіи и Афганистана нѣсколькими кряжами высочайшихъ въ мірѣ и почти непроходимыхъ горныхъ хребтовъ, почему трудно согласиться съ запиской, что отъ Петербурга до Кабула и Китайскаго Туркестана существуетъ водяное сообщеніе, прерываемое только возвышенностью Усть-Урта.»

Относительно проекта князя Барятинскаго графъ Перовскій писалъ нижеслѣдующее.

«Удача экспедиціи и поисковъ въ киргизской степи зависитъ вообще и болѣе всего отъ обезпеченія посылаемаго отряда продовольствіемъ, фуражемъ и всѣми другими потребностями на все время похода.

Въ этомъ отношеніи, хотя предположеніе кавказскаго намѣстника, представленное генералъ адмиралу, не заключаетъ данныхъ, изъ коихъ было бы видно количество 4-хъ мѣсячныхъ запасовъ и перевозочныя средства, по тѣмъ не менѣе не можетъ, кажется, подлежать сомнѣнію, что эта важная часть была подробно обдумана, и что всѣ необходимыя мѣры будутъ приняты своевременно.

Поэтому не оставалось бы мнѣ ничего болѣе сказать, если бы я могъ раздѣлять увѣренность полковника Иванина въ успѣхѣ экспедиціи и въ томъ, что отъ туземцевъ нельзя ожидать враждебныхъ дѣйствій. Я напротивъ думаю, что при существующемъ волненіи между туркменами и при непрекращающихся смутахъ въ ханствѣ, теперь менѣе, чѣмъ во всякое другое время, можно рассчитывать на безпрепятственное достиженіе цѣли экспедиціи.

Слабый нашъ отрядъ, отправленный черезъ Усть-Уртъ къ Аральскому морю, подвергнется нападенію туркменъ и неподвластныхъ намъ киргизскихъ племенъ. Подарки не отвратятъ этихъ покушеній, которыя, когда отрядъ отойдетъ нѣсколько сотъ верстъ, могутъ поставить его въ самое затруднительное и даже весьма опасное положеніе въ безкормной и безлюдной пустынѣ.

При этомъ считаю я долгомъ совѣсти упомянуть еще объ одномъ обстоятельстве: полковникъ Ивановъ извѣстенъ мнѣ, какъ офицеръ по специальнымъ своимъ познаніямъ способный въ мирное время отличнымъ образомъ исполнять порученія въ родѣ того, которымъ онъ теперь занятъ на Кавказѣ, но вмѣстѣ съ тѣмъ я весьма сомнѣваюсь въ возможности ввѣрить ему начальство надъ отрядомъ, которому, по всей вѣроятности, придется дѣйствовать противъ непріятеля.»

Обстоятельныя, основанныя на долголѣтнемъ личномъ знакомствѣ съ краемъ и характеромъ его обитателей, замѣчанія графа Перовскаго произвели надлежащее дѣйствіе: предположеніе о постройкѣ желѣзной дороги черезъ пустынный Усть-Уртъ, подобно многимъ кабинетнымъ проэткамъ, потерпѣло фіаско, и до нынѣ Усть-Уртъ не оглашается свисткомъ паровоза, и любознательный путешественникъ съ трудомъ пробирается черезъ безводныя, почти безлюдныя, въ большей части песчаныя, мѣстности плоскогорія.

Берега заливовъ обоихъ морей, гдѣ неизвѣстный авторъ желѣзнодорожнаго проэкта предполагалъ устроить пристани, заросли такимъ густымъ и высокимъ камышемъ, что въ немъ свободно зимуютъ киргизы со своими кибитками и стадами, вырубая камышъ на топливо и укрываясь въ немъ, какъ въ лѣсу отъ бурь и непогодъ, приносимыхъ свирѣпствующими тамъ, какъ справедливо указывалъ Перовскій, сѣверовосточными вѣтрами.

И. С. Шукшинцевъ.

