

р 615

35

ЗАПИСКИ
ОРЕНБУРГСКАГО ОТДѢЛА
ИМПЕРАТОРСКАГО
РУССКАГО ГЕОГРАФИЧЕСКАГО ОБЩЕСТВА.

Выпускъ третій.



ОРЕНБУРГЪ.

Типографія Ив. Ив. Евенковского—Мировицкаго.

1875.

ПРОТОКОЛЬ И ЗАПИСКИ ЧЛЕНОВЪ

Комиссiи Оренбургскаго Отдѣла Императорскаго Русскаго Географическаго Общества по обсужденiю желѣзнаго пути въ Среднюю Азiю чрезъ территорию Оренбургскаго края.

а) Протоколь 29 марта 1874 года.

По предварительномъ разсмотрѣнiи вопроса о постройкѣ среднеазиатской желѣзной дороги, изучаемаго, согласно воспослѣдовавшему Высочайшему повелѣнiю, въ Министертвѣ Путей Сообщенiя, комиссiя положила:

1) опредѣлить значенiе предполагаемой дороги для Россiи и международныхъ интересовъ;

2) опредѣлить возможные направленiя дороги, по топографическому обзору мѣстности, въ предѣлахъ оренбургскаго края;

3) собрать свѣдѣнiя о способахъ къ дешевѣйшимъ сооруженiю и эксплуатации дороги;

4) выяснить пользу, ожидаемую для края съ постройкою дороги, въ особенности для кочеваго населенiя;

5) собрать данныя о владѣхъ, идущихъ въ Среднюю Азiю и оттуда въ Россiю, а также данныя, выясняющiя развитiе торговли и проч.

Выслушавъ послѣдовавшiя по всѣмъ вышеназваннымъ частнымъ вопросамъ мнѣнiя, комиссiя пришла къ слѣдующимъ соображенiямъ и заключенiямъ.

Предполагаемая желѣзная дорога въ Среднюю Азiю открывая транзитный путь товарамъ изъ Европы въ Индiю сдѣлается въ тоже время звѣномъ, связывающимъ внутреннiя губернии Россiи съ отдаленнѣйшею окраиною ея, Туркестанскимъ краемъ. Осуществится-ли продолженiе этой дороги по независимымъ и малозвѣстнымъ ханствамъ центральной Азiи до предѣловъ Индiи, возможно-ли она въ той мѣстности, по условiямъ, представляемымъ природою, съ какими затратами и усилiями, — не знаемъ; мы не можемъ также, по отсутствию данныхъ, судить о удобности транзита и степени соперничества между просе-

тируемымъ желѣзнымъ и водянымъ путемъ чрезъ Суэзскій каналъ. Потому, обсуждая вопросъ о постройкѣ дороги при настоящихъ обстоятельствахъ, намъ слѣдуетъ принимать въ соображеніе преимущественно значеніе ея собственно для Россіи вообще и въ частности для территоріи, которую она прорѣжетъ, не упуская изъ вида, что сдѣлается ли дорога эта когда международною или нѣтъ, кратчайшее протяженіе ея, дешевизна сооруженія и эксплуатаціи должны быть на первомъ планѣ. Нельзя, однакоже, допустить, чтобы условія эти шли въ разрѣзъ съ нашими государственными интересами, и если бы для послѣднихъ предвидѣлся ущербъ при кратчайшемъ направленіи дороги, то мы должны уступить предъ необходимостью избрать другое направленіе, для насъ болѣе выгодное, хотя и дороже стоящее.

Принимая за основаніе такія соображенія, обратимся прежде къ цѣлямъ, какія мы преслѣдуемъ, соорудивъ желѣзный путь въ Среднюю Азію, чтобы судить потомъ, какое направленіе изъ всѣхъ возможныхъ, по топографическому обзору мѣстности, отвѣчаетъ болѣе нашимъ государственнымъ, а вмѣстѣ и международнымъ интересамъ.

Граница наша въ Средней Азіи охватываетъ громадное пространство. Начиная съ Китайскихъ владѣній, Джунгарій, на востокъ, она придегаетъ къ Кангару, Кокану, Каратегину, Бухарѣ, Хивѣ и, перерѣзывая, на югъ, земли Туркменъ, Юмудовъ и Чадаръ, упирается въ Каспійское море. Обширности и малонаселенности прилегающихъ къ ней степей даютъ достаточное понятіе разстояній, отдѣляющихъ пограничные пункты отъ тѣхъ мѣстностей, гдѣ сосредоточено русское населеніе, войска и все нужное для нихъ довольствіе. Разстоянія эти слѣдующія: отъ Семипалатинска до г. Вѣрнаго 991 $\frac{1}{4}$ верста, отъ Вѣрнаго до Ташкента 790, отъ Вѣрнаго до Кульджи 393, отъ Ташкента до Самарканды 274, отъ Оренбурга до Ташкента 1933, отъ форта Александровскаго до Хивы 900 верстъ. Обширная страна, такимъ образомъ очерченная, представляетъ ту особенность, что культурныя мѣстности лежатъ въ ней только по долинамъ рѣкъ или у подножія горъ,

на востокъ и югъ, а между этими мѣстностями и Россіей собственно стелются широкія, нелегко проходимыя, песчаныя степи. Осѣдное населеніе скучивается въ воздѣланныхъ и орошенныхъ оазисахъ, степное же пространство занято номадами. Тѣ и другіе не утвердились еще въ сознаніи безповоротной покорности невѣрнымъ. Справедливость и легальность русскихъ, рядомъ съ пристрастіемъ, злчностію и беззаконіями туземныхъ правителей, хотя и располагають ихъ въ нашу пользу, тѣмъ неменѣе, однако, далеко еще нельзя сказать, чтобы спокойствіе края было вполнѣ обезпечено, если принять въ соображеніе привычку кочевниковъ, въ особенности Туркменъ, къ необузданности, своеволію и грабежамъ, а также подстрекательство сосѣднихъ мусульманскихъ владѣтелей, которые конечно не могутъ скоро забыть, что теперешнія русскія земли еще недавно принадлежали имъ.—Значительнѣйшія изъ самостоятельныхъ мусульманскихъ государствъ, могущія вліять въ этомъ случаѣ,—Хива и Бухара. Прилегая къ Сырѣ и Аму-Дарьѣ, ханства эти открыты для насъ со стороны Аральскаго моря, которое, при достаточной численности судовъ аральской флотиліи, дало бы удобные пути для военныхъ дѣйствій въ томъ случаѣ, когда подвліяніемъ обстоятельствъ мы вынуждены были бы прибѣгнуть къ силѣ нашего оружія. Но отъ Аральскаго моря отдѣляютъ насъ еще обширныя, неплодныя степи, въ силу чего при проектированіи дороги было бы весьма выгодно приурочить ее къ этому морю (*). Тогда, кромѣ облегченій въ передвиженіи войскъ, мы получили бы большія удобства въ снабженіи нашихъ опорныхъ пунктовъ разнаго рода довольствіемъ, что, съ одной стороны, не могло бы не отразиться на нѣкоторомъ уменьшеніи численности войскъ, содержимыхъ въ этихъ пунктахъ, съ другой—представило бы значительныя сбереженія въ бюджетѣ.

Другая цѣль, которая достигнется съ устройствомъ желѣзнаго пути въ Среднюю Азію,—это сравнительная легкость колонизаціи края русскими поселеніями. Само собою

(*) О стратегическомъ значеніи желѣзной дороги прилагается особая записка.

немъ съ устройствомъ желѣзной дороги въ Среднюю Азію, если, вмѣстѣ съ тѣмъ, озаботимся улучшеніемъ нашихъ фабрикотовъ на мѣстахъ производства, въ чемъ, какъ объяснено ниже, предстоптъ безоудлагательная надобность, и если предполагаемый желѣзный путь будетъ соприкасаться съ Аральскимъ моремъ. Послѣднее условіе особенно важно, такъ какъ, удалившись отъ моря, мы лишимся всѣхъ трузовъ, которые будутъ же когда-либо доставляться паровыми судами изъ бассейна рѣки Аму Дарьи. Вообще при такомъ удаленіи мы не улучшимъ сообщенія съ Хивію и не воспользуемся ниолибъ результатами Хивинскаго парода для развитія нашихъ торговыхъ сношеній. Что же касается водъ Сыръ-Дарьи, то на нихъ нельзя рассчитывать въ будущемъ потому, что если бы даже въ настоящее время ихъ и легко было приспособить къ плаванію, то въ послѣдствіи, при увеличеніи населенія, водвореніи русской колонизаціи и встрѣтившейся потребности отводить воду для орошенія полей, вышеупомянуванія рѣка должна будетъ настолько обмелѣть, что всякое судоходство сдѣлается немислимымъ; желѣзная дорога отъ этого впрочемъ не только не потерлетъ, но даже выиграетъ отъ большаго количества владѣй, подвозимыхъ переселенцамъ и отправляемыхъ ими.

Такимъ образомъ насколько политическіе, настолько же и торговые интересы наши побуждаютъ приурочить желѣзную дорогу къ Аральскому морю и бассейну Сыръ-Дарьи, потому что ея долина обладаетъ лучшими условіями для водворенія русской колонизаціи.

Посмотримъ теперь, насколько топографическія условія мѣстности, въ предѣлахъ Оренбургскаго края, позволяютъ дать дорогѣ желаемое направленіе. Если провести ломаную линію отъ г. Уральска на Эмбенскій постъ и далѣе черезъ Иргизъ и низовья Джиганчика къ восточной границѣ Оренбургскаго края, то пространство на югъ отъ этой линіи представить площадь, по преимуществу бесплодную, плохо орошенную и вообще, за малыми исключеніями, о которыхъ отчасти было указано выше, неудобную къ заселенію. Съ удаленіемъ къ сѣверу отъ вышеочер-

разумѣется, что поселенія должны быть расположены въ мѣстахъ, удобныхъ для осѣдой жизни, и обезпечены въ сбытъ своихъ произведеній. Иначе колонисты будутъ осуждены на напрасную борьбу съ природою и если, послѣ тяжкихъ усилій, успеютъ одолѣть ее, то все-таки экономическое положеніе ихъ останется неудовлетворительнымъ.—Такъ какъ въ Средней Азій за малымъ количествомъ атмосферныхъ осадковъ и за сухостію воздуха, при прочномъ устройствѣ сельскаго хозяйства, нельзя обойтись безъ искусственнаго орошенія, то является необходимость водворить нашихъ колонистовъ на побережьяхъ рѣкъ, преимущественно въ бассейнѣ Сыръ-Дарьи. Тамъ находится важнѣйшіе населенныя туземцами города, на которые и должно быть направлено прежде всего наше цивилизующее вліяніе. А такъ успѣхъ этого вліянія прямо зависитъ отъ благосостоянія будущихъ русскихъ колоній, то ихъ и нужно обезпечить всѣмъ необходимымъ при первоначальномъ водвореніи, сохранивъ для нихъ связь съ родиною посредствомъ удобныхъ путей сообщенія, для чего предполагаемая желѣзная дорога должна прилегать къ Аральскому морю и Сыръ-Дарьѣ, на возможно большемъ протяженіи по ея теченію.

За сямъ самая существеннѣйшая польза отъ среднеазиатской желѣзной дороги ожидается въ развитіи торговли. Стремленіе наше упрочить за собою среднеазиатскій рынокъ началось одновременно съ возникновеніемъ въ Россіи мануфактурной дѣятельности, т. е. съ эпохи Петра Великаго. Сознывая невозможность соперничества съ западно-европейскою промышленностію, мы старались найти сбытъ нашимъ произведеніямъ въ сопредѣльныхъ азиатскихъ ханствахъ, откуда надѣялись получать, въ обмѣнъ, сырье для обработки на нашихъ фабрикахъ. Побуждаемые этою мыслию, а послѣ принятія въ подданство Россіи киргизскихъ хановъ Абульхайра и Шемяка, въ 1732 г. необходимо сомкнуть наши Сибирскую и Оренбургскую линію, приурочивъ ее къ естественнымъ рубежамъ,—мы шли все далѣе и далѣе въ глубь Азій; наконецъ, послѣ многихъ пожертвованій деньгами и людьми, начиная отъ

ченной линіи почва, дѣлаясь все болѣе и болѣе плодородною, обращается наконецъ въ плодородную въ долинахъ рр. Урала и Тобола. Болѣе удобная земля къ югу отъ ихъ теченія простирается полосой, ширина которой опредѣляется укр. Актюбинскимъ и озеромъ Уркачь по Троицкой караванной дорогѣ. Сѣверная часть зауральской степи къ югу отъ г. Троицка и къ востоку отъ урало-тобольскаго водораздѣла болѣею частью удобна для обработки, но, къ сожалѣнію, нерѣдко страдаетъ отъ засухъ, имѣеть большое количество соляныхъ озеръ и сплошныхъ солонцеватыхъ пространствъ. Обращаясь затѣмъ къ обсужденію различныхъ направленій желѣзной дороги въ Среднюю Азію, имѣющихъ своимъ исходнымъ пунктомъ г. Москву, мы разберемъ нижеслѣдующія изъ нихъ.

- | | | |
|---|---------------------------------|------|
| 1) Отъ Москвы до Нижняго (желѣзная дорога) | 410 | вер. |
| Отъ Нижняго до Перми, водою | 991 | — |
| Отъ Перми до Екатеринбурга по утвержденному къ постройкѣ участку желѣзной дороги | 365 | — |
| Отъ Екатеринбурга до Троицка, чрезъ Кундравинскую станицу и Челябинскъ | 440 ¹ / ₄ | — |
| Отъ Троицка до Телекуля, границы Сыръ-Дарьинской области, караванной дорогой | 1133 | — |
| Отъ Телекуля до Ташкента, караванной дорогой до Туркестана—342 версты, и отъ Туркестана до Ташкента почтовой дорогой—265 ¹ / ₂ версть | 607 ¹ / ₂ | — |

Всего отъ Москвы около 3947 верствъ. (*)

2) Отъ Москвы на Моршанскъ, Сызрань, Оренбургъ, Илецкъ, не много сѣвернѣе Эмбенскаго поста на заливъ Сары—Чаганакъ и далѣе, чрезъ Казалинскъ, по Сыръ-Дарьѣ, на Чимкентъ и Ташкентъ 3175 верствъ.

3) Отъ Москвы на Моршанскъ, Сызрань, Самару, Оренбургъ, Илецкъ, отсюда прямо на укрѣпленіе Актюбе, фортъ Карабутакъ, города Пргизъ, Казалинскъ и далѣе до Ташкента 3240 верствъ.

(*) Линію эту можно провести, минуя г. Тургай, изъ Троицка прямо на р. Джизганчикъ, къ залежамъ каменнаго угля, и отсюда изъ г. Туркестанъ. Протяженіе этого пути можетъ впоследствии сократиться почти на 700 вер. когда Нижній будетъ соединенъ съ Екатеринбургомъ непрерывною желѣзною дорогою.

экспедицій Бухгольца и Бековича, 1714—1715 гг., и кончая хивинскимъ походомъ 1873 г., мы владѣемъ обширнѣйшею страной до Джунгаріи, до истоковъ Заравшана и Астрабадскаго залива. Но торговая цѣль наша тѣмъ не достигнута. Обороты наши простирались въ 1866 году: (*)

	Отпускъ.	Привозъ.
Въ Бухару	877,182 р.	3,454,319 р.
Въ Хиву	4,752,581 —	1,551,419. —
Въ Киргизскую степь	5,251,867 —	4,517,941. —

Въ послѣдніе годы, послѣ занятія Ташкента и Самарканда, торговля наша увеличилась, и хотя съ упраздненіемъ Оренбургской и Западно-Сибирской таможенныхъ линій неоткуда извлечь подробныхъ объ ней свѣдѣній, но изъ книги агента министерства финансовъ, г. Петровскаго, изданной въ Ташкентѣ въ 1873 г., мы видимъ, что обороты наши съ Туркестаномъ (подъ именемъ Туркестана Г. Петровскій принимаетъ главнѣйшіе торговые пункты: Ташкентъ, Кураму, Казалинскъ, Перовскъ, Ходжентъ и Самаркандъ) простирались въ 1872 г. по отпуску товаровъ изъ Туркестана до 5.601,000 руб. и по привозу въ Туркестанъ около 14,000,000 руб.

Приведенныя цифры доказываютъ прогрессивное развитіе торговли. Однакоже значеніе ихъ умалится, если мы примемъ въ соображеніе численность населенія территоріи нашего вліянія, составляющей единственный рынокъ сбыту нашихъ товаровъ въ Азіи послѣ паденія Кяхтинской торговли. Дѣйствительно, ни въ Китаѣ, ни въ Японіи мы не можемъ выдержать конкуренціи далеко опередившей насъ европейской промышленности; всякая борьба съ нею, при невыгодности положенія нашихъ мануфактуръ, стѣсняемыхъ зависимостью отъ заграничнаго фронта на сырье, кажется немислимою, а потому главнѣйшіе наши интересы въ Азіи безъ сомнѣнія въ настоящее время сосредоточиваются въ Туркестанскомъ краѣ, съ граничными ему государствами. Чтобы судить о значеніи среднеазиатскаго рынка, возьмемъ цифры населенія, при-

(*) Ежегодникъ Министерства Финансовъ, выпускъ 1-й 1869 г. стр. 344.

веденныя въ книгѣ Венюкова (*) въ пограничныхъ участкахъ, по принятому имъ дѣленію границъ на участки, допустивъ, что издѣлья нашихъ фабрикъ и заводовъ распространятся по всему пространству тѣхъ участковъ:

Участокъ Джунгарскій	1,009,100	душъ.
Тянь-Шанскій	1,500,000	—
Нагорно-Туранскій	2,600,000	—
Уральскій, или Хивинскій	750,000	—
	<hr/>	
	5,859,100	душ.

Достаточно сопоставить эти цифры съ оборотомъ въ 20 милл. руб. въ годъ, чтобы видѣть, какъ малы успѣхи нашей торговли, даже при отсутствіи почти европейской конкуренціи, отъ которой ограждають насъ горные краи и недоступные для европейца ханства: Каратегинъ, Дарвазъ, Шунганъ, Ваханъ, Бадакшанъ и т. д. Въ будущемъ, однакоже, намъ грозитъ эта конкуренція, такъ какъ уже и теперь, при всѣхъ затрудненіяхъ, англійскія произведенія проникають въ Кашгаръ, Коканъ и Бухару, въ чемъ давно убѣдились мы чрезъ наши посольства, въ особенности въ послѣднее время при посольствѣ къ Якубъ-беку барона Каульбарса, доставившаго, въ началѣ 1873 г., въ общество содѣйствія русской промышленности и торговли образцы разныхъ англійскихъ товаровъ. Конечно, собственно наши владѣнія мы можемъ оградить таможенными пошлинами и пр., что дѣлаемъ на западной границѣ, но подобная мѣра будетъ въ ущербъ себѣ же.—Торговля наша стванеть на правильный путь только тогда, когда мы избавимся отъ подавляющаго ственнаго пространства, когда багиталы будутъ обращаться не по одному только разу въ годъ, какъ теперь, когда транспортировка товаровъ отъ Москвы до Ташкента не потребуетъ трехъ-пяти мѣсяцевъ времени, а цѣнность провоза отъ 2 рублей 50 коп. съ нуда упадетъ до болѣе скромной цифры, хотя бы равняющейся стоимости фрахта между Шанхаемъ и Лондономъ: на пароходахъ 95 коп., на парусныхъ судахъ 70 коп. за нудъ. Такихъ результатовъ мы и достиг-

(*) Оमितъ военнаго обозрѣнія русскихъ границъ въ Азіи. С-Петербургъ, 1873 года.

ности необходима такая мѣра въ южныхъ предѣлахъ степи, гдѣ по неудобствамъ тамошнихъ мѣстъ, не найдется желающихъ поселиться безъ какихъ-либо особенныхъ преимуществъ. Примѣръ владѣнія населеніемъ какой-либо части степи земельными участками, на правахъ потомственной собственности, привлечетъ скорѣе къ осѣдлости и остальную часть, мечтающую и теперь о поземельной собственности.

Такимъ образомъ, послѣ разсмотрѣнія всѣхъ возможныхъ направлений дороги въ предѣлахъ Оренбургскаго края, последнее оказывается выгоднѣйшимъ, какъ для нашихъ государственныхъ, такъ и международныхъ интересовъ. Но за симъ возникаетъ вопросъ: слѣдуетъ ли продолжать желѣзный путь до Ташкента или ограничиться пока проведеніемъ его до Аральскаго моря? Вопросъ этотъ находится въ тѣсной зависимости отъ изученія рѣкъ: Сырь и Аму-Дарьи, въ отношеніи удобствъ ихъ для плаванія судовъ, или возможности приспособленія къ судоходству. Основанное на опытахъ и положительныхъ данныхъ заключеніе по сему предмету предоставляется дѣлать Туркестанскимъ изслѣдователямъ, ближе стоящимъ къ дѣлу, а потому настоящий вопросъ и оставляется открытымъ.

Впрочемъ, разрѣшеніе его зависитъ и отъ другихъ соображеній, между прочимъ, отъ исчисления доходности дороги, питанія ея грузами, видовъ на развитіе торговыхъ сношеній и т. д.

Нѣкоторыя статьи доходности, или, вѣрнѣе, прибыли въ государственномъ бюджетѣ, ожидаемой съ устройствомъ дороги, можно исчислить теперь же съ точностью.

Такъ, напримѣръ, казна избавится отъ расхода на содержаніе почтовыхъ лошадей отъ Оренбурга до Терекли 141,839 руб.

Отъ Терекли до Ташкента 420,000 —

Не потребуется строить эстапы, стоимость коней въ предѣлахъ Тургайской области опредѣлена въ 129,014 —

По другимъ статьямъ государственной росписи предвидятся также сбереженія, хотя исчислить ихъ довольно трудно. По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ штабомъ войскъ Орен-

4) Отъ Москвы на Моршанскъ, Сызрань, Самару, Оренбургъ, Илецкъ, Актюбе, фортъ Карабутакъ, отсюда на Тургай, съ вѣтвью къ тургайскимъ залежамъ каменнаго угля, и отъ Тургая прямо въ Туркестанъ и Ташкентъ, минуя Казалинскъ и побережья Сыръ-Дарьи—3270 верстъ.

5) Отъ Москвы на Саратовъ, степью, по прямому направлению къ заливу Сары-Чаганаку, чрезъ Казалинскъ въ Ташкентъ 3025 верстъ.

Указанныя направленія обозначены на прилагаемой при семъ картѣ; кратчайшее изъ нихъ—последнее, т. е. проходящее отъ Саратова, минуя Оренбургъ. Для опредѣленія же наивыгоднѣйшаго необходимо обратиться къ оцѣнкѣ препятствій, которыми будутъ обставлены постройка и эксплуатация каждаго изъ проектированныхъ путей, и за тѣмъ избрать изъ нихъ наиболѣе отвѣчающее государственнымъ и мѣстнымъ потребностямъ.—Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что на всемъ вышеочерченномъ пространствѣ, за исключеніемъ Мугаджирскихъ горъ съ высокими перевалами, нѣтъ хотя сколько нибудь значительныхъ горныхъ возвышенностей. Мѣстность къ востоку отъ меридіана Наслѣдницкой станицы, почти вплоть до восточной границы Оренбургскаго края, представляется иногда до того ровною, что для проложенія рельсоваго пути придется дѣлать развѣ самыя незначительныя насыпи и выемки. Къ югу отъ Тургая по направлению къ Туркестану и форту Перовскому попадется правда четыре обрывистыхъ чинка, высотой неменѣе 30 сажень, а также значительное количество довольно глубокихъ овраговъ и сухихъ руслъ рѣчекъ, но это было бы еще не большое горе, если бы мѣстность къ югу отъ Калмыковской параллели не представлялась крайне безлюдною и безводною.

Во всей зауральской площади лѣсная растительность является только по уралу-тобольскому водораздѣлу, гдѣ разсыпано значительное количество болѣе или менѣе обширныхъ перелѣсковъ. За тѣмъ на этомъ пространствѣ имѣется еще нѣсколько значительныхъ боровъ, изъ которыхъ наиболѣе обширные есть Джабы и Аманъ Карагайскіе. За исключеніемъ ихъ, охраняемыхъ отъ порубки.

Обществу	46,942	—	—	1,673,101
Черезъ Контору братьевъ Константиновыхъ	232,944	—	—	2,496,847
Черезъ Контору Двигатель	5,282	—	—	34,480
Черезъ Контору Жильцова	24,219	—	—	735,367
Черезъ Контору Назарова	224,741	—	—	6,239,825
Подрядчиками Мальшевымъ и Спицынымъ	225,000	—	—	—
Итого 4,039,589 пудовъ.				

Клади въ Среднюю Азію отправляются болѣею частью самими товарохозяевами; братья Назаровы отправили однако же въ 1873 г. 117,500 пудовъ, на 3,037,500 руб.

При этомъ нужно сказать, что развитіе торговыхъ сношеній нашихъ съ сопредѣльными среднеазиатскими ханствами находится въ тѣхъ же условіяхъ, какъ и съ туземцами, нашими подданными, т. е. совершится съ удешевленіемъ мануфактурныхъ товаровъ и устройствомъ желѣзнаго пути, пріуроченнаго къ Аральскому морю, что само собою уже понятно. Нельзя, однакоже, не замѣтить, что торговля съ ханствами зависитъ и отъ политическихъ отношеній и нѣсколько стѣняется паденіемъ цѣнности нашего кредитнаго рубля, неимѣющаго обращенія въ народъ за границей. Потери наши, до 15-20%⁰, объясняются неравномѣрностью вывоза въ ханства и привоза отъ туда въ обмѣнъ товаровъ. Дѣло состоитъ въ томъ, что Коканъ и Бухара снабжаютъ Сыръ-Дарьинскую и Семирѣченскую области массою товаровъ для потребленія туземцамъ, мы же допускаемъ туда сравнительно очень маленькую сумму бумажныхъ тканей, сахаръ, чай, металлическихъ издѣлій, годантерейный товаръ и прочее. За излишекъ въ привозѣ намъ приходится приплачивать звонкою монетою, отчего Коканъ, стоимостью въ 17 ¹/₄ коп., мы принимаемъ за 20 коп. сереб., а лажъ при обмѣнѣ кредитныхъ билетовъ на серебро возрастаетъ иногда до 11 коп. въ рубль. Безъ сомнѣнія подобныя убытки будутъ впоследствии отстранены какою-либо мѣрою, но ближайшему усмотрѣнію Туркестанскаго начальства.

потому что лишаемся значительной части грузовъ съ Сыръ-Дарьинскаго и Аму-Дарьинскаго бассейновъ. Хотя линія эта богатыми Тургайскими мѣсторожденіями бураго угля и обезпечится топливомъ, но въ замѣнъ того по ней встрѣтятся многія техническія трудности для постройки, при переходахъ чрезъ значительное количество овраговъ и 4 чинка въ 30 сажень высоту, между Тургаемъ и Туркестаномъ. Къ этому еще нужно прибавить, что на всемъ протяженіи отъ Тургая до Ташкента—885 верстъ, лежитъ безводная, безлюдная степь, не подающая рѣшительно никакой надежды къ развитію въ ней осѣдлой жизни. (*)

Перейдемъ послѣ сего къ кратчайшему направленію дороги отъ Москвы на Саратовъ и оттуда прямо къ заливу Сары, Чаганаку на Аральскомъ морѣ, всего 3025 верстъ.

При постройкѣ дороги по этому направленію не представляется техническихъ трудностей, при дальнѣйшемъ развитіи желѣзно-дорожной сѣти возможно еще большее сокращеніе пути для государствъ западной европы, по Саратовская линія, прежде всего, совершенно лишена топлива, и приобрѣтеніе лѣса для сооруженія обойдется очень дорого. Линія эта отъ Волги до Казалинска пролегаетъ по мѣстности безплодной и большею частію до того бѣдной рѣсноводными водоемами, что на ней почти на разстояніи 1000 верстъ возможно возникновеніе только небольшого числа мелкихъ поселеній. Она оставляетъ въ сторонѣ Оренбургъ и Троицкъ, весьма важные торговые центры, гдѣ сосредоточиваются всѣ отрасли степной и вообще среднеазиатской торговли, не говоря уже про Уральскъ, которымъ тоже не слѣдовало бы пренебрегать въ этой малонаселенной и необширяющей большого количества грузовъ странѣ. Вообще на протяженіи отъ Урала до залива Перовскаго можно рассчитывать только на самое ничтожное количество грузовъ, потому что зимою караванные пути чрезъ Усть-Уртъ почти непроходимы, а лѣ-

(*) Приглашенный въ комиссію Тургайскій Уѣздный Начальникъ, Полковникъ Яковлевъ, проившій 15 лѣтъ въ степи и изучившій ее во время топографическихъ работъ, заявилъ, что къ югу отъ Тургая до р. Буланты мѣстность маловодная и неудобная для поселеній, а далѣе до Теласкула Туркестана совершенно не годится для осѣдлой жизни.

хотя это еще одно предположеніе, требующее основательныхъ изслѣдованій.

Но, говоря вообще, направленіе, на которомъ мы останавливаемся, самое лучшее и выгодное. Линія дороги прорѣжетъ съ СЗ на ЮВ киргизскую степь; кочевники со всѣхъ сторонъ подвезутъ къ ней свои степные продукты, сырье, найдутъ здѣсь хорошій заработокъ, вознаграждающій за потери при прекращеніи перевозки товаровъ на верблюдахъ. Близкія сношенія съ русскими проведутъ въ населеніе просвѣщеніе, разовьютъ понятія помянутыя объ осѣдой жизни, гражданственности, правѣ, привычатъ къ постоянному и правильному труду. Въ неурожайные годы съ постройкою желѣзной дороги киргизы будутъ обезпечены продовольствіемъ, а въ благоприятное время получать возможность сбывать свой скотъ, составляющій главный источникъ ихъ богатства.

Одно только опасеніе является съ проведеніемъ желѣзной дороги въ объясненномъ направленіи, именно: возникаетъ сомнѣніе, не стѣснитъ-ли сооруженная линія кочевку киргизъ? Прилегающая къ линіи степь дѣлится на двѣ части: сѣверную, уѣзды Николаевскій и Илецкій, и южную, уѣзды Иргизскій, Тургайскій и Эмбелскій. Первые два уѣзда малы пространствомъ, но за то земля ихъ лучшаго качества, богата пастбищами, почти вся годная къ воздѣлыванію, орошена достаточно; въ Николаевскомъ уѣздѣ есть даже довольно значительные боры. Южные уѣзды—бѣдны растительностію, водою, почва въ нихъ солонцеватая или песчаная, неплодная, едва годная для потребностей степнаго скотоводства, дѣсовъ тамъ нѣтъ, воздухъ сухъ, летомъ большею частию стоятъ сильныя жары. Николаевскій и Илецкій уѣзды населены, относительно, густо: въ первомъ кочуютъ 18 т. кибитокъ, въ послѣднемъ 14 т. кибитокъ, на пространствѣ 126,030 кв. верстъ, тогда какъ въ Тургайскомъ и Иргизскомъ уѣздахъ на 274,800 кв. верстахъ кочуетъ всего 27 т. кибитокъ. (*) По причинѣ скудости въ растительности, Тургайскіе и Иргизскіе

(*) Численность населенія можно рассчитывать по 5 и 6 душъ на кибитку.

бургскаго военного округа оказывается, что съ Оренбургской линіи въ Туркестанскій округъ прослѣдовало:

<i>Иррегулярныхъ войскъ:</i>		<i>Регуляр. войскъ:</i>		Женъ.	Дѣтей.
офицеровъ, казак.		офиц., ниж. чин.			
Въ 1869 г.	49. 2394.	10.	3450.	252.	50.
— 1870 —	48. 3974.	45.	5500.	289.	80.
— 1871 —	27. 1306.	13.	3500.	300.	170.

Прослѣдовало изъ Туркестанскаго военного округа на Оренбургскую линію.

Въ 1869 г.	30. 2120.	„	282.	27.	48.
— 1870 —	31. 3000.	„	463.	17.	48.
— 1871 —	20. 1180.	„	445.	38.	35.

Если предположить, что казна расходуетъ только 100 р. на нижняго чина, отправляемаго въ Туркестанскій округъ и обратно, то на 27,614 нижнихъ чиновъ въ три года издержано 2,761,400 руб. (*)

Съ устройствомъ дороги сумма эта, конечно, уменьшится; сверхъ того можетъ представиться возможность уменьшить число войскъ въ край, удешевится доставка оружія, артиллерійскихъ тяжестей, продовольствія, медикаментовъ, обмундирования и проч. (**). Цифры, выражающія сбереженія по всѣмъ этимъ статьямъ, можно извлечь изъ отчетовъ и дѣлъ Главнаго Интендантскаго Управленія, на мѣстѣ же, по разобщенности расходовъ между оренбургскимъ и туркестанскимъ интендантскими управленіями, опредѣлить величину сбереженій нельзя.

За всѣмъ тѣмъ доходность дороги будетъ зависѣть отъ развитія торговой и промышленной дѣятельности. Что касается собственно до Оренбургскаго края, то въ отношеніи

(*) По неизвѣстнѣ точныхъ данныхъ цифру эту слѣдуетъ считать гадательною.

(**) На перевозку интендантскихъ тяжестей израсходовано въ 1869, 1870 и 1871 годахъ 202,683 руб. 3¼ коп., какъ показано въ прилагаемой при семъ доставленной интендантскимъ управленіемъ ведомости.

имѣющагося лѣсу такъ мало, что имъ не обезпечиваются даже ордынцы для постройки своихъ жалкихъ зимовыхъ стойбищъ. Правда, попадается еще лѣсная растительность по берегамъ рѣкъ и озеръ, но она отличается болѣею частью кустарнымъ характеромъ или же состоитъ изъ породъ, негодныхъ для построекъ. — Вообще нечего и думать о снабженіи дороги топливомъ изъ лѣсовъ, слишкомъ скудныхъ для вышеуказанной цѣли. — Затѣмъ остаются только лѣса башкирскіе, растущіе по обоимъ склонамъ южной части Уральскаго хребта и находящіеся къ С. З. и С. В. отъ предполагаемыхъ путей въ Среднюю Азію. — Со введеніемъ правильнаго лѣснаго хозяйства лѣса эти, составляющіе въ сложности отъ 4 до 5 милліоновъ десятинъ, могутъ доставить среднеазиатской желѣзной дорогѣ строительный матеріалъ, но было бы крайне нежелательно обращать ихъ на топливо для дороги, такъ какъ для Оренбургскаго края они составляютъ нецѣнное богатство, въ виду чего и въ предупрежденіе истребленія ихъ башкирами главнымъ начальникомъ края сдѣлано представленіе объ отчужденіи башкирскихъ лѣсовъ въ казену посредствомъ выкупа. Государь Императоръ изволилъ уже одобрить эту мѣру.

Сообразно протяженію проектируемой желѣзной дороги вытекаетъ громадная потребность въ топливѣ. Но какому бы направленію дорога ни пролегла, она не будетъ обезпечена мѣстнымъ растительнымъ топливомъ, такъ что для движенія по ней придется подвозить его изъ конечныхъ пунктовъ, Оренбурга или Троицка. Растительное топливо, обладающее сравнительно небольшою теплотворною способностью, при большомъ вѣсѣ и объемѣ, не можетъ быть предметомъ дальней перевозкы безъ ущерба для эксплуатаціи дороги. Перевозка дровъ превзойдетъ количествомъ вѣсъ грузы, передвиженіе которыхъ ожидается на первое время по желѣзной дорогѣ. Посему минеральное топливо имѣетъ предпочтительность передъ растительнымъ, хотя башкирскіе лѣса, безъ сомнѣнія, и могутъ доставить полное количество требующагося для желѣзной дороги горючаго матеріала, исчисляемое приблизительно, въ прилагаемой запискѣ

Въ заключеніе комиссія находить необходимымъ заявить, что она признавала себя обязанною собрать только данныя для всесторонняго обсужденія проекта о постройкѣ среднеазиатской дороги, но ни въ какомъ случаѣ не считаетъ себя достаточною компетентной, чтобы судить о выгодности или невыгодности сооруженія дороги, такъ какъ вопросъ этотъ, по чрезвычайной своей важности, можетъ быть разрѣшенъ только центральными управленіями.

б) **Записка Статскаго Совѣтника Бекчурнаа**

Вся Оренбургская степь, отъ береговъ Урала до Сыр-Дарьи и Туркестана, заселена исключительно киргизами разныхъ племенъ и родовъ. Вся жизнь ихъ проходитъ въ заботахъ о скотѣ, какъ единственномъ ихъ богатствѣ. Они пригоняютъ его лѣтомъ въ Россію въ огромномъ количествѣ даже изъ глубины степи и обмѣниваютъ на хлѣбъ и одежду и вообще необходимыя въ ихъ быту надѣлія покупаютъ преимущественно отъ Ташкенцевъ, Бухарцевъ и Кокандцевъ, предпочитая ихъ нашимъ русскимъ только потому, что послѣднія дорожѣ азиатскихъ. Удовлетвореніе требованія 1½ милл. степнаго населенія выражается огромными оборотами, и по этому было бы весьма желательной заставить киргизъ предпочесть русскія мануфактурныя произведенія азиатскимъ, чего однакожь можно достигнуть не иначе, какъ съ проведеніемъ желѣзнаго пути въ Среднюю Азію.

Бѣднѣйшіе изъ киргизъ, т. е. не имѣющіе скотоводства, по большей части оставляютъ кочевую жизнь и начинаютъ заниматься хлѣбонашествомъ. Конечно трудно указать всѣ мѣста расположенія въ степи такихъ участковъ обращенныхъ подъ хлѣбонашество, но положительно извѣстно, что этотъ промыселъ развитъ по берегамъ Эмбы на всемъ пространствѣ отъ Акъ-Тюбе до Казаниска и Перовска.

томъ торговое движеніе съ проведеніемъ дороги обратилось-бы, вѣроятно, на Аральское море, гдѣ имѣло-бы складочнымъ пунктомъ гавань Чубарь-Тараузъ или Казалинскъ, гдѣ бы могли сосредоточиваться воднымъ путемъ не только Хивинскіе, но и Бухарскіе товары. Если ко всему этому прибавить усиленный составъ досмотрщиковъ, въ огражденіе дороги отъ умышленной порчи и расчистки пути во время песчаныхъ бурь, то сдѣлается понятнымъ, какъ дорого обойдется эксплуатация этого участка и какъ тяжело отразится выборъ Саратовскаго направленія на доходности всей дороги, когда она станетъ международною.

За симъ остаются еще двѣ линіи желѣзной дороги, обѣ минующія Тургайскіе залежи минеральнаго топлива. Одна изъ нихъ ведетъ изъ Оренбурга на Илецкъ, укрѣпленіе Акъ-Тюбинское, форть Карабутакъ, городъ Иргизъ въ Казалинскъ, и далѣе по направленію къ Ташкенту; протяженіе линіи отъ Москвы 3210 верстъ, въ числѣ которыхъ 500 верстъ солонцеватой и песчаной, неудобной къ заселенію мѣстности; техническихъ трудностей при постройкѣ нѣтъ. Другая и послѣдняя линія прозектируется на Оренбургъ, Илецкъ, немного сѣвернѣе Эмбенскаго поста (къ С.В. отъ Эмбенскаго поста) чрезъ Айрюкскій переваль Мугаджарскихъ горъ, на заливъ Сары-Чаганакъ и далѣе, также чрезъ Казалинскъ, по Сыръ-Дарьѣ; протяженіе отъ Москвы до Ташкента по этому пути выходитъ въ 3175 верстъ, за исключеніемъ же пространства отъ Москвы чрезъ Моршанскъ и Сызрань до Оренбурга, 1428 верстъ, линія новой постройки дороги сокращается до 1747 верстъ и будетъ короче всѣхъ предыдущихъ. Бесплодной и безлюдной стени эта линія захватываетъ только 350 верстъ, такъ что едвали какое изъ другихъ направленій представить въ этомъ отношеніи болѣе выгодъ, по крайней мѣрѣ таково будетъ заключеніе, если основаться на извѣстныхъ уже данныхъ и маршрутныхъ съемкахъ—существующихъ караванныхъ путей, проложенныхъ степнымъ населеніемъ, хорошо знакомымъ не только съ природою и производительностью, но и прѣсноводными водоемами ихъ родной

Киргизы не могут прокормить скотъ въ передѣлахъ своихъ уѣздовъ, почему ежегодно совершаютъ перекочевки: весною—съ юга на сѣверъ, а осенью обратно на югъ. Бродя этихъ киргизъ въ Палецкій уѣздъ прикочевываютъ на дѣло до 30 т. кибитокъ изъ Эмбенскаго, Гурьевскаго и отчасти Калмыковскаго уѣздовъ Уральской и Казанскаго уѣзда Сыръ-Дарьинской области. Когда желѣзная дорога переѣдетъ путь перекочевокъ киргизъ, то, при невозможности безъ сильныхъ потрясеній сразу поворотить въ Kami установившійся образъ жизни народа, придется устроить по линіи переходные чрезъ дорогу пункты, не въ далекомъ другъ отъ друга разстояніи, чтобы не поставить коновниковъ въ необходимость скучиваться съ многочисленными ихъ стадами на немногихъ пунктахъ, отчего произойдетъ затрудненіе въ прокормленіи скота на вытравленныхъ предъидущими аулами пастбищахъ.

Впрочемъ, въ такомъ дѣлѣ, какъ постройка среднеазиатской желѣзной дороги, имѣющей мировое значеніе, казалось-бы вполне основательнымъ пожертвовать интересами киргизъ. Но не слѣдуетъ терять надежды и на обращеніе киргизскаго народа къ осѣдлости, безъ послѣдствій вѣжданной ломки. По отзыву Войсковаго старшины, Султана Джантюрна, киргизское населеніе по пути желѣзной дороги очень скоро можетъ перейти къ осѣдлости тамъ, гдѣ къ этому есть возможность и удобства, если будутъ устранены нѣкоторые опасенія, существующія въ понятіяхъ киргизъ о правахъ ихъ на земли, ими занимаемыя. Земли киргизскія, составляя государственную собственность, предоставлены имъ въ общественное пользованіе,—что даетъ киргизамъ поводъ сомнѣваться въ прочности настоящихъ земельныхъ пользованій своихъ, отчего они неохотно заводятся прочною осѣдлостью. Надо опасаться, что бы такія понятія не затормозили дѣла осѣдлости и въ будущемъ даже по проведеніи желѣзной дороги, почему слѣдовало бы принять поощрительныя мѣры къ упроченію осѣдлости въ степи. Такою мѣрою была бы предоставленіе киргизамъ въ потомственную собственность тѣхъ участковъ, на которыхъ они обзаведутся прочною осѣдлостью; въ особен-

снабжения дороги грузами ему суждено играть второстепенную роль, такъ какъ вся территория отъ Иргиза до Казанска самая непроизводительная изъ общаго пространства края. Кочевое население Тургайской и Уральской областей, до 1,000,000 душъ, доставить дорогъ тяжести, изъ башкирии пойдеть топливо, изъ Оренбурга хлѣбъ и проч. для кочевниковъ, но въ настоящее время вывести какія либо цифры по всѣмъ этимъ статьямъ было-бы неосмотрительно.

Предполагаемая желѣзная дорога должна, прежде всего, пока не сдѣлается международной, рассчитывать на клиди изъ конечныхъ своихъ пунктовъ, Москвы и Ташкента.

Что касается до первой, то, въ видахъ развитія торговли нашимъ фабрикантамъ слѣдовало бы позботиться объ усовершенствованіи производства и удешевленіи мануфактурныхъ азіатскихъ товаровъ, а равно объ улучшеніи культуры хлопка до степени пригодности выдѣлки изъ него тканей, безъ примѣси американскаго и суразскаго. До той поры, пока что-либо не будетъ сдѣлано въ этомъ отношеніи, товары наши будутъ встрѣчать ничѣмъ, даже дешевизною провоза, неодолиму конкуренцію мѣстныхъ тканей, стоимость коихъ, напримѣръ, туземной маты, доходить до 3-4 коп. за аршинъ. При самомъ незначительномъ повышеніи цѣны на бумажный товаръ нашихъ фабрикъ туземцы обращаются къ тканямъ собственнаго издѣлья, отчего мы видимъ киргизы и сартовъ, носящихъ почти всю одежду изъ мѣстныхъ тканей: халаты изъ каламы, синцемы, выбойки, дрѣз шелковой или полупшелковой, чалму англійской или своей же кисей, рубаху изъ маты и проч., тикъ, ситець, сукно и прочіе наши фабрикаты встрѣчаются рѣже; мы сами даже вывозимъ изъ Туркестана армячину, канаусы и проч. О другомъ исходномъ пунктѣ, Туркестанскомъ крайѣ, слѣдовало бы дать свѣдѣнія тамошней администраціи. Мы вѣрнѣе знаемъ, какіе существуютъ виды на развитіе производительности края и какимъ путемъ поведуть его къ прогрессу. Опубликованныя свѣдѣнія о томъ крайѣ слишкомъ ограничены, что и заставляетъ предостеречься

специалиста, въ 51 тысячу кубических сеженъ дровъ. (*)

Въ той же запискѣ подробно объяснено, гдѣ именно находятся мѣсторожденія минеральнаго топлива, какихъ достоинствъ уголь, на чемъ основано сдѣланное о немъ заключеніе и проч. По научнымъ изслѣдованіямъ оказывается, что изъ всѣхъ мѣсторожденій киргизской степи только Ярѣ-Куйское и Джиланчикское, близъ г. Тургай, въ особенности первое, богато залежами угля, могущими обезпечивать топливомъ желѣзную дорогу.—При ежегодной добычѣ 7 милліоновъ пудъ запаса угля въ развѣданной площади на Ярѣ-Куй хватитъ болѣе, чѣмъ на 40 лѣтъ. Бурые угли челябинскаго и троицкаго уѣздовъ, какъ доказали развѣдки, совершенно не заслуживаютъ вниманія. О буроугольныхъ мѣсторожденіяхъ, залегающихъ недалеко отъ Оренбурга, можно будетъ сказать послѣднее слово только тогда, когда они будутъ развѣданы детально въ вертикальномъ направленіи, т. е. когда развѣдочныя выработки пересѣкутъ всю толщину угольной формации.

Зная въ общихъ чертахъ свойства мѣстности по указаннымъ линіямъ желѣзной дороги и разсмотрѣвъ средства, представляющіяся къ постройкѣ и эксплуатаціи ея, сдѣлаемъ теперь сравненіе выгодности и неудобствъ каждаго изъ проектированныхъ направленій между собою.

Возьмемъ сначала двѣ линіи: проходящую отъ Екатеринбурга на Троицкъ, въ Тургай, Туркестанъ и Ташкентъ, и другую, проходящую отъ Сызрани на Оренбургъ, Тургай и далѣе по вышеуказанному направленію.

Та и другая линія касаются залежей Ярѣ-Куйскаго бурого угля и въ отношеніи топлива, слѣдовательно, равны обезпечены.—Лѣсъ, какъ строительный матеріалъ, легко добыть для Троицкой линіи изъ степныхъ борозъ, хотя подвозъ его къ полотну и будетъ довольно затруднительнъ. Для оренбургскаго направленія лѣса могутъ быть добыты изъ башкирши сплавомъ по р. Сакмарѣ. Протяженіе этихъ линій, какъ усматривается выше, различно, а именно: первое изъ нихъ достигаетъ 3947 верстъ, а второе 3270.

(*) Каменнаго угля для той же цѣли потребовалось бы 5 милліоновъ пудовъ и бурого—8 милліоновъ.

степи. Отъ Сызрани почти до окрестности Эмбенскаго поста направленіе это будетъ проходить по мѣстности не только удобной къ заселенію, но даже весьма плодородной, до Илецка значительно заселенной и нуждающейся въ болѣе удобныхъ сообщеніяхъ для сбыта своихъ произведеній, въ особенности въ урожайные годы. (*) Отъ устья р. Якши-Караганды оно ведетъ чрезъ Мугаджарскіе горы довольно пологимъ переваломъ, пролегающимъ по поперечной долинѣ; далѣе оно проходитъ берегомъ р. Каульджаръ до озера Чалкаръ, за которымъ огибаетъ пески Барсуки, не имѣющіе въ этомъ мѣстѣ сышучаго характера и покрытые отчасти растительностію.

Пески эти въ обилии содержатъ подпочвенную прѣсную воду, въ силу чего въ зимнее время они обыкновенно бывають покрыты многочисленными киргизскими стойбищами, которыя могутъ снабжать дорогу рабочими, для расчистки пути отъ снѣжныхъ заносовъ; при томъ же по описываемой линіи снѣгу бываетъ гораздо менѣе, сравнительно съ болѣе сѣверными частями степи, слѣдовательно и расходы на расчистку заваловъ потребуются меньшіе. За барсуками до залива Сары-Чаганака и Казалинска, на протяженіи 200 слишкомъ верствъ, мѣстность представляется въ высшей степени безотрадною; она составляетъ такъ сказать мертвое пространство дороги, но избѣжать этого неудобства положительно невозможно, на какомъ бы направленіи не остановиться, такъ что обсуждаемая линія дороги представляется съ этой стороны даже невыгоднѣйшей, потому что нигдѣ нельзя будетъ привести къ такому минимуму мертваго пространства. На вышеупомянутомъ 200 верстномъ протяженіи имѣется весьма небольшое количество прѣсныхъ, да и то не обильныхъ водъ, такъ что для сторожевыхъ будокъ придется имѣть буровые колодцы. Вообще на этомъ протяженіи издо- отказаться отъ частаго ихъ размѣщенія, устроивъ только

(*) Для выраженія земледѣльческой производительности явилъ при семъ прилагается записка Подполковника Аяпова "о земледѣліи въ Оренбургскомъ За- казскомъ Войскѣ."

вслѣдствіе заключеній по этому предмету. Но чтобы хоть въсколько выяснитъ значеніе занятой нами страны, приведемъ общезвѣстныя о той странѣ свѣдѣнія.

Плодородныя, удобныя для искусственнаго орошенія земли, лежатъ въ Туркестанскомъ краѣ у подножія горъ, или по долинамъ рѣкъ. Въ районъ доступности кладей къ желѣзной дорогѣ отнесемъ долины, стелющіяся по рѣкамъ: Сыръ-Дарьѣ, Бугуню, Арысу, Боролдою, Таласу, Чу, Заравшану и другихъ въ томъ же бассейнѣ. По исчисленію Венюкова и Соболева (*) количество удобныхъ для обработки, орошенныхъ земель простирается:

въ Причуйской странѣ	15	кв.	миль.
по Арысу, Чирчику, Ангрену	125	—	—
въ Ферганѣ	110	—	—
по Заравшану	83	—	—

Все остальное пространство края въ бассейнѣ упомянутыхъ рѣкъ, говоритъ Венюковъ, годится только для кочевой жизни или не годится ни для какой, изъ при-Яксарскихъ же степей можно оросить не болѣе 72 квадратныхъ миль, безъ доведенія рѣки до степени несудоходной.

За то на орошенныхъ, воздѣланныхъ мѣстностяхъ въ краѣ произрастаютъ: шелковица, миндальное дерево, виноградъ, марена, хлопокъ, рисъ, просо, табакъ, абрикосы, персики, гранаты, смоковница, яблоки, груши, айва, вишни, орѣхи; все это, а равно каменный уголь, желѣзная руда на р. Пекентѣ, мѣдь, въ Чимкентскомъ уѣздѣ, свинець въ Каратаускихъ горахъ, разныя породы животныхъ, дасть свою дань среднеазиатской желѣзной дорогѣ.

Для соображеній о доходности среднеазиатской желѣзной дороги остается еще привести данныя о количествѣ кладей, вывезенныхъ въ 1873 г. изъ средней азіи во внутреннія губерніи Имперіи, чрезъ Оренбургъ по свѣдѣніямъ, сообщеннымъ отъ транспортныхъ конторъ.

резь конторы общества: 280,461 п. на 2,346.941 р.

омета и Дружина . . . 280,461 п. на 2,346.941 р.

резь Контору Россійскаго

(*) Опытъ осенняго обозрѣнія русскихъ границъ въ Азіи. С-Петербургъ, 73 года.

Если изъ Троицкой линіи исключить пространства: воднымъ путемъ отъ Нижняго до Перми 91 версту, желѣзныя дороги: существующую отъ Нижняго до Москвы 410 верстъ, предполагаемую къ постройкѣ между Пермью и Екатеринбургомъ 365 верстъ, — то разстояніе по линіи этой между Москвою и Ташкентомъ, на которомъ нужно строить дорогу вновь, уменьшится до 2181 версты; если же изъ Оренбургско-Тургайской линіи исключить желѣзную дорогу между Москвою и Моршанскомъ, 416 верстъ, Моршанскомъ и Сызранью, 500 верстъ, Сызранью и Оренбургомъ, 512, то протяженіе линіи на Оренбургъ сократится до 1842 верстъ, т. е. будетъ на 339 верстъ короче Сибирской линіи, которая при томъ еще заключаетъ въ себѣ 991 версту воднаго пути, проходимаго не болѣе семи мѣсяцевъ въ году. — Это первая, очевидная невыгода Сибирскаго направленія. Вторая невыгода, не касаясь уже безплодной, безводной и песчаной степи къ югу отъ Тургай, по которой пройдетъ и Оренбургская линія, если ее направить изъ Тургай въ Туркестанъ, состоитъ въ томъ, что движеніе по желѣзной дорогѣ, проложенной по безлѣсной мѣстности между р. Тоболомъ и г. Тургаемъ, встрѣтитъ неодолимое препятствіе отъ снѣжныхъ бурановъ, а расчистка пути потребуетъ громадныхъ издержекъ, за недостаткомъ рабочихъ, такъ какъ хотя въ этой мѣстности кочуютъ киргизы, но въ такомъ числѣ, что, за отлѣпленіемъ людей, нужныхъ для пастьбы скота, не могутъ дать дорогѣ достаточнаго количества рабочихъ. — Сверхъ того Сибирская линія оставляетъ въ сторонѣ гг. Оренбургъ, Орскъ и весь сопредѣльный съ ними богатый край, соединяемый уже желѣзною дорогою съ внутренними губерніями Имперіи, которая такимъ образомъ въ непродолжительномъ времени будутъ въ состояніи посылать въ Оренбургскій край свои мануфактурныя произведенія и чрезъ то приблизить къ азіатскимъ рынкамъ наши товарные склады, что еще болѣе подыметъ значеніе Оренбурга въ степной и среднеазіатской торговлѣ. Но, направляя дорогу на Оренбургъ и Тургай и удаляясь отъ Аральскаго моря, мы дѣлаемъ тоже большую ошибку,

въ мѣстахъ безусловно необходимыхъ. Подходя къ заливу Перовскаго и имѣющей въ немъ гавани Чубарь-Тараусъ, можно было-бы погнуть направление къ югу, съ тѣмъ, чтобы рельсовый путь пролегалъ близъ гавани, при этомъ протяженіе дороги увеличилось-бы на 20 верстъ, но осуществимость такого незначительнаго удлиненія обуславливается возможностью устройства дамбы чрезъ мелководный заливъ Сары-Чаганакъ и перехода чрезъ слѣдующіе за нимъ сыпучіе пески, такъ что еще требуетъ обстоятельныхъ изслѣдованій. Въ случаѣ неосуществимости вышеуказаннаго предположенія можно было-бы устроить по окраинѣ барсуковъ соединительную вѣтвь, удостоившись предварительно въ достоинствахъ Чубарь-Тараусской гавани, въ случаѣ же удовлетворительности гавани выгодило бы капиталъ, необходимый для постройки соединительной вѣтви и улучшенія гавани, обратить на углубленіе устья Сыра, которое, доставивъ возможность провозить товары изъ Хивы и Бухары воднымъ путемъ, вмѣстѣ съ тѣмъ устранило бы препятствіе къ судоходствѣ, ощущаемое въ настоящее время на низовьяхъ вышеупомянутой рѣки.

Относительно постройки и отопленія линія, о которой идетъ рѣчь, находится тоже въ условіяхъ болѣе выгодныхъ, потому что она ближе подходитъ къ обширнымъ залесамъ башкирѣн, могущимъ снабжать дорогу и строительнымъ матеріаломъ, на первое время даже топливомъ. Тѣмъ не менѣе отопленіе и здѣсь составляетъ самое болѣе мѣсто въ эксплуатаціи дороги, почему всѣ усилія строителей должны быть направлены къ тому, чтобы отыскать минеральное топливо, по возможности не въ дальнемъ разстояніи отъ полотна проектируемой дороги, такъ какъ только при такихъ условіяхъ устраняются всякія сомнѣнія объ осуществленіи самаго предпріятія. Изысканія, о которыхъ въ прилагаемой запискѣ специалиста подробно изложено, подають надежду найти хорошее топливо по рр. Хобдѣ и Плеку; въ 120 верстахъ отъ Оренбурга къ ВСВ. по р. малой Сюринѣ открыта даже новая формація, въ которой могутъ найтись залежи каменнаго угля,