

" BESEDA "

1872  
" 8 "

# БЕСѢДА

ЖУРНАЛЪ

УЧЕНЫЙ, ЛИТЕРАТУРНЫЙ и ПОЛИТИЧЕСКИЙ

ГОДЪ ВТОРЫЙ

Книга VIII. — Августъ

МОСКВА.

И. Г. Соловьевъ, Страстной буль- | 1-я Мѣщанская, домъ Ковлова—  
варъ—главная контора журнала. | контора редакціи журнала.

ОДЕССА.

Контора **Мосагина и К<sup>о</sup>**,  
Дерибасовская улица, д. **Вагнера**.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

**А. Ө. Вазуновъ**, Невскій проспектъ—  
главная контора журнала.

# О СТАРОМЪ и ПОВОМЪ ПУТЯХЪ ВЪ СРЕДНЮЮ АЗІЮ \*).

(По поводу брошюръ «Общества содѣйствія русской промышленности и торговлѣ»).

## I.

Вопросъ о путяхъ къ средне-азіатскимъ рынкамъ, поднятый недавно въ собраніи «Общества содѣйствія русской промышленности и торговлѣ», разрѣшился изданіемъ брошюръ того общества—о торговыхъ путяхъ въ Среднюю Азію.

Вопросъ этотъ, составляя животрепещущій интересъ большинства торговаго класса въ Россіи, представляется намъ на столько

---

\*) Матеріалами для настоящей статьи послужили данныя, доставленныя торговыми домами, издавна ведущими торговлю съ Средней Азіей, каковы: домъ Дюковыхъ и Веснинныхъ, С. Я. Ключарева и орскихъ купцовъ Назаровыхъ; сюда также вошли свѣдѣнія, почерпнутыя изъ статьи г. Л. М—ра въ «Вѣстникъ Европы», іюнь 1870 г.: *Новый шагъ въ Средней Азіи*, и въ «Воен. Сборникъ» за май 1871 г. изъ статьи: *Нѣсколько словъ по поводу послѣдняго возстанія киргизовъ на Мангышлакъ*. Два года тому назадъ въ «Оренбургскихъ Губернскихъ Вѣдомостяхъ» были напечатаны извлеченія изъ настоящей статьи, но, къ сожалѣнію, они не дошли до тѣхъ, кому надлежало съ ними познакомиться поближе, и вопросъ о торговыхъ путяхъ въ Среднюю Азію остался разработаннымъ одною стороною, ибо другая сторона хотя и высказалась, но гласъ ея былъ гласомъ вопіющаго въ пустынь. Нынѣ, пересмотрѣвъ и значительно дополнивъ эту статью, мы рѣшились помѣстить ее въ болѣе популярномъ органѣ и надѣемся, что удостоимся отвѣта.

важнымъ, что, требуя самаго серьезнаго и многосторонняго об-сужденія, долженъ быть поставленъ прямо, во всей наготѣ, вѣтъ всякихъ увлеченій, въ пользу того или другаго теоретическаго мнѣнія. Поэтому-то намъ кажется, что голосъ оренбургскаго купечества, такъ давно и практически знакомаго съ торговлею, путями и производительностью Средней Азіи, долженъ имѣть вѣсъ и значеніе у людей, дѣйствительно интересующихся пре-успѣяніемъ нашей торговли въ средне-азіатскихъ владѣніяхъ. Тѣмъ болѣе голосъ этотъ долженъ имѣть мѣсто въ этомъ вопро-сѣ, что на сторонѣ его—преимущественно *практическій* выводъ, основанный почти на вѣковомъ знакомствѣ съ дѣломъ, тогда какъ разсужденія, недавно происходившія въ собраніи «Обще-ства содѣйствія русской промышленности и торговлѣ», основаны, въ большинствѣ, на теоретическихъ мнѣніяхъ, въ основаніи которыхъ легло весьма поверхностное, такъ-сказать, туристское знакомство, и то только съ частью Средней Азіи, съ нашимъ Туркестанскимъ генералъ-губернаторствомъ и близкими къ нему окрестностями.

Еслибы наше предположеніе было ошибочнымъ, то тогда чѣмъ бы пришлось объяснить себѣ тѣ крупныя ошибки, которыя встрѣчаются въ приведенной запискѣ—въ исчисленіи протяженія теперь существующаго пути, провозной платы и въ другихъ не менѣе важныхъ данныхъ, приводимыхъ въ пользу проложенія новаго пути черезъ Астрахань къ средне-азіатскимъ рынкамъ, въ ущербъ сейчасъ существующаго тракта на Оренбургъ.

---

Главный торговый рынокъ въ Средней Азіи—Бухара; это зна-ченіе Бухары не отвергается и запискою «Общества содѣйствія русской промышленности и торговлѣ». Слѣдовательно, прежде всего надлежитъ указать на цифру торговыхъ оборотовъ нашихъ на этомъ рынкѣ и разсмотрѣть выгодность стараго пути на Ка-залинскъ предъ вновь проектируемымъ на Астрахань, Красно-водскій заливъ и Хиву, съ которою торговые обороты наши весьма незначительны.

Признавая важное торговое значеніе за Бухарой, нельзя не придти къ убѣжденію, что всѣ усилія наши, если мы желаемъ развитія нашей торговлѣ, должны быть устремлены къ тому, чтобы найти кратчайшій и выгодный, по дешевизнѣ перевозки, путь къ этому рынку.

Итакъ, опредѣлимъ сначала цифру торговыхъ оборотовъ нашихъ со всѣми средне-азіатскими владѣніями и затѣмъ перейдемъ уже къ путямъ и цѣнамъ доставки товаровъ на рынки тѣхъ владѣній. Главное производство Бухары, Хивы и части Кокана заключается въ сбытъ хлопка, наибольшую производительницей котораго является опять-таки Бухара; затѣмъ, какъ на предметъ вывоза, можно указать на шелкъ, но нельзя не замѣтить, что шелководное производство Кокана, вообще говоря, находится въ младенческомъ состояніи, да и шелкъ бухарскій цѣнится покупателями много выше коканскаго: такъ, въ концѣ 1869 года бухарскій шелкъ стоилъ 220 р. за пудъ, тогда какъ коканскій можно было купить за 100 рублей.

Если возьмемъ, для наглядности, главные цифры ввоза къ намъ и вывоза отъ насъ товаровъ на рынки Средней Азіи, то получатся слѣдующіе выводы:

Цифры ввоза въ Россію товаровъ въ 1869 г.:

|                       | Число п.<br>хлопка.         | Стоимость. | Число п.<br>шелку. | Стоимость. |
|-----------------------|-----------------------------|------------|--------------------|------------|
| Изъ Бухары . . . . .  | 350.000 *)                  | 3.500.000  | 5.000              | 1.000.000  |
| — Хивы . . . . .      | прихода каравановъ не было. |            |                    |            |
| — Ташкента и Кокана . | 48.000                      | 480.000    | —                  | —          |
| Итого . . .           | 398.000                     | 3.980.000  | 5.000              | 1.000.000  |

Вывозъ изъ Россіи:

|                                  |                              |
|----------------------------------|------------------------------|
| Въ Бухару . . . . .              | 25.000 мѣстъ разнаго товара. |
| » Хиву . . . . .                 | отправки не было.            |
| » Коканъ и Ташкентъ до . . . . . | 4.000 **).                   |
| Итого . . .                      | 29.000 мѣстъ разнаго товара. |

Приведенные выводы еще болѣе ясно указываютъ, что первое мѣсто, по сравнительно крупной цифрѣ торговыхъ оборотовъ, безъ сомнѣнія, принадлежитъ Бухарѣ. Слѣдовательно, какъ замѣчено выше, всѣ усилія наши должны быть направлены къ одной цѣли—занять первенствующее мѣсто на средне-азіатскихъ рынкахъ и, притомъ, преимущественно на бухарскихъ. Нѣтъ сомнѣнія, что хорошіе торговые кратчайшіе пути, въ этомъ

\*) Мы нарочно взяли приводимыя цифры за 1869 годъ, такъ какъ въ этомъ году были изданы «Обществомъ содѣйствія русской промышленности и торговлѣ» брошюры, возбуждавшія вопросъ о проложеніи новаго тракта на Красноводскъ.

\*\*) Кроме того, въ 1869 г. изъ Бухары же привезено до 7.000 мѣстъ разнаго рода товара, изъ котораго наиболѣе цѣнный заключался въ каратуль, продававшейся по 30 р. за десятокъ, и въ дандаръ, стоившей 20 р. десятокъ

случаѣ, могутъ служить намъ главнымъ подспорьемъ къ упроченію нашей торговли на помянутыхъ выше рынкахъ.

Въ силу изложенныхъ обстоятельствъ, и «Общество содѣйствія русской промышленности и торговлѣ» обратило прежде всего свое просвѣщенное вниманіе на торговые тракты, ведущіе въ центральную Азію.

## II.

Существующій теперь трактъ чрезъ г. Оренбургъ обществу кажется неудобнымъ: во-первыхъ, по большому количеству верстъ, во-вторыхъ, по продолжительности нахождения въ дорогѣ; въ-третьихъ, по дороговизнѣ провозной платы и, въ-четвертыхъ, вообще по малоудобности отправки товаровъ по этому пути. Поэтому общество старалось найти лучшіе тракты, которые бы могли способствовать къ усиленію и прогрессивному развитію нашей торговли на средне-азіатскихъ рынкахъ, и пришло къ убѣжденію, что наилучшій трактъ долженъ былъ бы пролегать: черезъ Волгу, Каспій, Красноводскій заливъ и по старому руслу Аму-Дарьи, которую для этого надлежитъ повернуть изъ Аральскаго моря въ Каспійское. Сравнительно же съ теперешнимъ путемъ черезъ Биргизскія стени и Сыръ-Дарьинскій бассейнъ выгоды пути отъ Каспійскаго моря, по мнѣнію, выраженному въ брошюрахъ, столь же очевидны, какъ и громадны: 1) отъ Самары, какъ раздѣльнаго пункта, отъ котораго путь идетъ или сухой, черезъ Оренбургъ, или водный, по Волгѣ, — разстоянія черезъ Оренбургъ до Ташкента 2.520 верстъ, а до Бухары 3.250. Водный же путь идетъ: отъ Самары Волгою и Каспійскимъ моремъ до Красноводскаго залива, отсюда до Аму-Дарьи сухимъ путемъ 600 верстъ, потомъ по этой же рѣкѣ до пристани Чарджуй 450 верстъ и, наконецъ, отъ этой пристани до Бухары, сухимъ путемъ, 100 верстъ. Слѣдовательно, по этому направленію всего сухаго пути 700 верстъ. 2) По старому руслу Аму-Дарьи вездѣ найдется прѣсная вода, тогда какъ безводная степь по теперешнему пути, чрезъ пески Каракумъ, простирается на 1.000 верстъ. 3) Открытіе теченія Аму-Дарьи по старому руслу, хотя бы только для орошенія, оплодотворить Туркменскую степь на значительное разстояніе по берегамъ сего русла, что также расположитъ къ намъ туркменовъ, которые уже давно просятъ насъ объ этомъ. 4) По мѣрѣ распространія

осѣдлости по этой линіи, вьючный способъ перевозки будетъ замѣняться колеснымъ. 5) По заявленному еще въ 1864 г. въ Географическомъ Обществѣ мнѣнію г. тайнаго совѣтника Григорьева, теоретически и практически знакомаго съ природою средне-азіатскихъ степей и тамошнихъ рѣкъ, Аму-Дарья можетъ сдѣлаться судоходною до Каспійскаго моря съ весьма небольшими издержками на расчистку стараго русла, если только умѣть воспользоваться дешевизною туземной работы и искусствомъ туземцевъ въ прорытіи каналовъ. Самое существованіе на Аму-Дарьѣ плотинъ, не допускающихъ ее течъ по старому руслу, доказываетъ, что это ея естественное направленіе; иначе, говоритъ Григорьевъ, къ чему бы плотины? И теперь, при сильныхъ разливахъ, Аму-Дарья течетъ черезъ плотины, около 150 верстъ, по старому руслу. Что вообще мѣстность понижается къ Каспійскому морю, доказывается тѣмъ, что всѣ каналы для орошенія полей проведены изъ Аму-Дарьи въ эту сторону, и что вода имѣетъ по нимъ быстрое теченіе. Уже Петръ I, по собраннымъ имъ свѣдѣніямъ, считалъ возможнымъ повернуть эту рѣку въ старое ея русло. 6) То же самое видно изъ свѣдѣній, собранныхъ генераломъ Муравьевымъ. Онъ говоритъ, что старое русло Аму-Дарьи имѣетъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до 15 саж. глубины и 100 саж. ширины, а г. Голубковъ называетъ его даже мнимо-высохшимъ. 7) Но еслибы ожиданіе сдѣлать Аму-Дарью судоходною по старому руслу и не сбылось, то несомнѣнно, что, вслѣдствіе краткости разстоянія, не превышающаго по прямой линіи 450 верстъ, здѣсь современемъ проведется желѣзная дорога, которая, начинаясь отъ морскаго берега и примыкая къ почти не замерзающей рѣкѣ, представитъ открытый путь во всякое время года, да и не вовлечетъ въ необыкновенные расходы на устройство, такъ какъ матеріалы будутъ доставляемы по Волгѣ и Каспійскому морю \*), а земляныя работы въ этомъ краю очень дешевы. 8) Торговля наша на Аму-Дарьѣ найдетъ готовое судоходство, которое на Сыръ-Дарьѣ приходится еще заводить съ большими издержками. 9) Развитіе нашей торговли по Аму-Дарьѣ можетъ увеличиваться, главнымъ образомъ, по гораздо большому изобилію хлопка въ бассейнѣ этой рѣки, чѣмъ въ мѣстности, прилегающей къ Сыръ-Дарьѣ, и

\*) Борнсъ говоритъ, что лѣсъ имѣется по всему теченію Аму-Дарьи.

*Примѣч. Общества.*

потому, что по Аму-Дарьинскому бассейну расположено густое народонаселеніе, особенно по долинь Зарявшанской и вокруг Бухары и Хивы. 10) Цѣна провоза, вмѣсто 3 и 4 р. съ пуда, платимыхъ теперь отъ Москвы до Ташкента, обойдется въ 1 р. 20 к. до Аму-Дарьи и 1 р. 45 к. до Бухары съ пуда \*). 11) Отвлеченіемъ большей части грузовъ отъ теперешней дороги понизятся и на ней цѣны провоза кладей какъ торговыхъ, такъ и казенныхъ. 12) Вмѣсто одного оборота въ годъ, русское купечество получить возможность сдѣлать, по крайней мѣрѣ, два съ однимъ и тѣмъ же капиталомъ. 13) Легкость сообщенія, дешевизна провоза, краткость и удобство сухаго пути умножать въ нѣсколько разъ количество доставляемаго намъ изъ Средней Азіи хлопка. 14) Самое количество средне-азіатскихъ хлопковъ можетъ значительно улучшиться, какъ скоро этотъ край будетъ болѣе доступенъ для посѣщеній его нашимъ купечествомъ, потому что тогда будетъ возможно, безъ большаго риска, затрачивать для этого нѣкоторый капиталъ. Въ доказательство возможности такого улучшенія, можно привести въ примѣръ остъ-индскій хлопокъ, который, лѣтъ 15 тому назадъ, былъ хуже бухарскаго, а при недостаткѣ хорошихъ сортовъ во время американской междоусобицы такъ улучшился въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ при помощи капиталовъ и отъ введенія нѣкоторыхъ простыхъ машинъ англійскими капиталистами, что мало уступалъ невысокимъ сортамъ американскаго. 15) Даже для Ташкента путь черезъ Аму-Дарьинскій бассейнъ будетъ гораздо выгоднѣе: предполагая даже, что товары пошли бы по Сырь-Дарьѣ частію на пароходахъ, хотя о заведеніи ихъ только еще думаютъ, все же сухаго пути до Ташкента черезъ Аму-Дарью будетъ только на 120 верстъ болѣе, за то весь сухой путь пойдетъ не по безводнымъ пескамъ, а по заселенной мѣстности; рѣчной же путь по Аму-Дарьѣ былъ бы вдвое короче. 16) Не менѣе важно то обстоятельство, что при возможности открыть по предполагаемому пути перевозку на телегахъ, хлопокъ будетъ доставляться въ прессованныхъ кипахъ, а не просто накладывать въ мѣшки, какъ это дѣлается теперь, потому что твердые прессованные кипы портятъ спины верблюдовъ; въ не

\*) А именно: отъ Москвы до Красноводска 80 в. съ пуда, отъ Красноводска до Аму-Дарьи 40 в. и отъ пристани на Аму-Дарьѣ до Бухары 30 в.

*Примѣч. Общества.*

прессованномъ же видѣ хлопокъ чрезвычайно легко принимаетъ сырость и подвергается порчѣ, которая лишаетъ его значительной части цѣнности. Притомъ же, при колесномъ перевозѣ на арбахъ, кладется тяжести на одну лошадь до 30 пуд., между тѣмъ какъ верблюдъ несетъ только 16 пуд. Наконецъ, 17) при теперешнихъ путяхъ въ Среднюю Азію, количество вывозимыхъ нами оттуда яичекъ шелковичнаго червя ничтожно, вслѣдствіе дальняго сухопутнаго провоза, отъ котораго они портятся; но какъ скоро этотъ путь сократится, то это препятствіе исчезнетъ, и торговля шелковичными яичками приметъ значительные размѣры. Европейскіе производители шелка выписываютъ ежегодно на большія суммы этого товара изъ Японіи, и тогда имъ, конечно, будетъ ближе и дешевле получать его чрезъ насъ изъ Средней Азіи, гдѣ яички шелковичнаго червя добываются въ большемъ количествѣ.

### III.

Вотъ всѣ тѣ данныя, которыя приводитъ «общество» въ пользу предпочтенія проектируемаго пути предъ старымъ. При поверхностномъ взглядѣ, данныя эти могутъ, пожалуй, показаться и убѣдительными; но если мы дадимъ себѣ трудъ внимательно и серьезно взглянуть въ нихъ, то въ результатъ получится убѣжденіе скорѣе отрицательное.

Постараемся доказать эту мысль фактами, не вдаваясь притомъ въ безнолезное и ни къ чему не ведущее опроверженіе выгодъ, прозрѣваемыхъ «обществомъ» въ будущемъ для нашей торговли отъ продолженія новаго пути. Поэтому, мы укажемъ на несостоятельность и невѣрность лишь тѣхъ данныхъ, которыя приводятся въ брошюрахъ, какъ аксіомы, говорящія въ пользу проложенія тракта на Красноводскій заливъ и далѣе до Бухары.

Прежде всего, при внимательномъ анализѣ сути дѣла, заключающагося на страницахъ изданій «Общества содѣйствія русской промышленности и торговлѣ», нельзя не видѣть усилія лицъ, ради какихъ-то непонятныхъ или имъ однимъ извѣстныхъ цѣлей, создать искусственный торговый авторитетъ Ташкенту, который, какъ мы увидимъ ниже, осужденъ своимъ положеніемъ стоять поодаль отъ нашихъ торговыхъ путей къ бухарскимъ рынкамъ. Если составители брошюръ (руководясь какими-либо

антипатіями къ Оренбургу или къ населенію края), въ ущербъ не искусственно проложенному самими средне-азіатскими караванами пути и признанному ими же складу въ Оренбургъ продуктовъ своей промышленности, хотѣли создать чисто-сочиненное значеніе, какъ торговаго пункта, Ташкенту <sup>1)</sup>, то пришлось бы допустить весьма невѣроятную и даже невозможную мысль, что «общество», существующее для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, дѣйствуетъ прямо въ ущербъ интересамъ этой торговлѣ и промышленности. Очевидно, что «общество» впало въ противорѣчіе съ цѣлію его учрежденія отъ тѣхъ неумышленныхъ, хотя и серьезныхъ, ошибокъ, которыя вкрались въ имѣвшіеся подъ рукою «общества» матеріалы. Начнемъ, однако, наше опроверженіе:

1. Всего краснорѣчивѣе, по нашему убѣжденію, говоритъ въ пользу предпочтенія стараго пути предъ вновь проектированнымъ на Астрахань и Красноводскъ историческая сторона спорнаго вопроса, къ которой мы теперь обращаемся.—Какъ извѣстно, Петръ Великій, будучи именно въ Астрахани (починный пунктъ новаго пути въ Среднюю Азію), по свидѣтельству Тевкелева, пришелъ къ заключенію о необходимости присоединить Киргизскія степи къ Россіи, именно въ виду того обстоятельства, что степь Кайсацкая представлялась ему «ключомъ и вратами ко всѣмъ азіатскимъ странамъ и землямъ». Геніальный умъ Петра не обманулъ великаго реформатора, и едва возникъ Оренбургъ,—возникъ какъ пунктъ скорѣе чисто-стратегическій, для наблюденія за башкирами и киргизами, чѣмъ торговый,—какъ уже третій оренбургскій губернаторъ, Неплюевъ, просилъ объ учрежденіи почтоваго тракта изъ Оренбурга во внутрь имперіи въ томъ вниманіи, что въ Оренбургъ завязалась оживленная торговля съ средне-азіатскими ханствами <sup>2)</sup>. Наши торговые обороты уже въ прошломъ столѣтіи простирались отъ 1 милліона до 2.840.000 рублей въ годъ, а въ 1867 году достигли до 20 милліоновъ рублей серебромъ <sup>3)</sup>. Между тѣмъ какъ Астрахань, существуя далеко ранѣе Оренбурга, не привлекла однакожь къ себѣ торговцевъ Средней Азіи, за исключеніемъ хивинцевъ, которые вели

<sup>1)</sup> Т. е. устроить изъ Ташкента родъ воротъ, чрезъ который долженъ былъ бы слѣдовать товаръ на рынки Средней Азіи.

<sup>2)</sup> См. «Оренбург. Губерн. Вѣдом.» за 1869 г., №№ 37 и 42.

<sup>3)</sup> См. тѣ же «Вѣдомости» № 24 за 1871 г.

незначительный торгъ съ калмыками и киргизами, кочевавшими тогда близъ Астрахани. Ниже мы указываемъ на этотъ торгъ и его значеніе, а теперь позволяемъ себѣ возвратиться къ пути на Оренбургъ.

Обращаясь затѣмъ къ позднѣйшимъ свидѣтельствамъ о сравнительной выгодности стараго пути предъ новымъ, мы находимъ весьма вѣскія доказательства въ пользу предпочтенія стараго пути въ статьѣ г. Л. М—ра, помѣщенной имъ въ «Вѣстникъ Европы» за 1870 г. (іюнь): *Новый шагъ въ Средней Азіи* (по поводу занятія Красноводска) и въ «Военномъ Сборникѣ» за 1871 г. (май), въ статьѣ: *Нѣсколько словъ по поводу послѣднѣю возстанія киризовъ на Мангышлакъ*. Г. Л. М—ръ—хорошій знатокъ степи \*), и вотъ что онъ высказываетъ по поводу занятія Красноводска, развивая вопросъ о значеніи этого пункта, какъ пункта торговаго, въ виду проектируемаго чрезъ Красноводскъ торговаго тракта къ средне-азіатскимъ рынкамъ:

«...Предположимъ, опять вышеупомянутые два случая, говорить г. Л. М—ръ: первый—Аму-Дарья будетъ впадать въ Каспій, и второй—Красноводскій заливъ будетъ только складочнымъ пунктомъ, а товары пойдутъ далѣе сухимъ путемъ. Первое изъ предположеній, какъ весьма невѣроятное, слѣдовало бы оставить совсѣмъ безъ вниманія; но скажемъ нѣсколько словъ и о немъ. Если рѣка Аму-Дарья, которая въ бѣльшей части своего теченія судоходна, дойдетъ до берега Каспійскаго моря, то изъ этого еще не слѣдуетъ, чтобы морскія суда могли ходить безпрепятственно и по рѣкѣ; по всей вѣроятности, низовье ея будетъ не очень многоводно, потому что отъ хивинскихъ предѣловъ ей придется пробѣжать все разстояніе по глинисто-песчаной пустыни, поглощающей огромное количество водяныхъ паровъ; притоковъ же она, конечно, здѣсь принимать не будетъ. По меньшей мѣрѣ, должно предполагать, что при устьѣ ея образуется отъ ила постоянный баръ, который, во всякомъ случаѣ, по причинѣ удлиненія теченія рѣки, будетъ значительнѣе бара ея при впаденіи въ настоящее время въ Аральское море, а на этомъ послѣднемъ вода, какъ извѣстно, не превышаетъ двухъ съ половиною футовъ глубины. Другими словами, мы увидимъ здѣсь въ такомъ случаѣ то же, что въ Астрахани, т. е. что суда рѣчныя не будутъ

\*) Г. Л. М—ръ—авторъ извѣстнаго сочиненія о Киргизскихъ степяхъ оренбургскаго вѣдомства.

выходить въ море, и потребуется перегрузка. Это обстоятельство, какъ извѣстно, значительно уменьшаетъ *достоинства водянаго пути*, тѣмъ болѣе, что для товаровъ, идущихъ изъ Россіи, безразлично—водою или по будущимъ желѣзнымъ дорогамъ чрезъ Кавказъ, потребуется перегрузка два раза: въ Астрахани или Баку и въ Красноводскомъ заливѣ. Но главное дѣло въ томъ, что обращеніе Аму-Дарьи въ Каспійское море есть, конечно, только мечта; равнымъ образомъ и паровые желѣзные пути въ Средней Азіи останутся еще долгое время въ области желаній, на самомъ же дѣлѣ здѣсь мы будемъ имѣть дѣло пока съ верблюдомъ. Принимая же этотъ способъ перевозки, т. е. вьючный, за преобладающій, и сравнивая удобства его на пути изъ Красноводскаго залива въ Бухару съ удобствами отправленія товаровъ чрезъ Оренбургскую и Сибирскую степи, мы, кажется, должны придти къ заключенію, что новое наше пріобрѣтеніе особыхъ, *весьма важныхъ, коммерческихъ выгодъ не представляетъ*. Изъ Россіи товары, конечно, могутъ быть доставляемы за меньшую плату въ Астрахань, чѣмъ въ Оренбургъ, Троицкъ или Петропавловскъ, но за то въ Астрахани предстоитъ перегрузка, потомъ фрахтъ моремъ, хотя современемъ будетъ, конечно, дешевый, но за то страховая премія уравниваетъ часть этой дешевизны; наконецъ, предстоитъ вновь перегрузка. На степномъ пути товаръ отъ воротъ русскихъ городовъ перевозится однимъ способомъ до мѣста назначенія. Особенно невыгодна для новаго пути необходимость направлять караваны изъ Красноводска почти исключительно по одной дорогѣ, тогда какъ степями они идутъ по множеству направленій, и недостатка корму для вьючныхъ животныхъ не предвидится, что непременно должно случиться при слѣдованіи большаго количества тяжестей по одной линіи; несмотря на неразборчивость и неприхотливость верблюда, извѣстное количество растительности ему однако необходимо. *Это обстоятельство всегда будетъ ограничивать развитіе торговли по пути изъ Красноводска*. Возможность увеличенія числа верблюдовъ на этой линіи весьма скоро достигнетъ своего предѣла и остановитъ дальнѣйшее развитіе торговли, еслибы даже другія обстоятельства ей благопріятствовали» \*).

«Путь, искусственно создаваемый изъ Красноводска въ Хиву, говоритъ другой авторъ, имѣетъ за собою огромныя невыгоды; безво-

\*) «Вѣстн. Европы», іюнь 1870 г., стр. 809 и 810.

діе будетъ служить всегда значительнымъ препятствіемъ къ его осуществленію, и мы, по многимъ даннымъ, положительно сомнѣваемся въ успѣхъ этого предпріятія. Въ доказательство можемъ привести слѣдующее: въ прежніе годы, когда Мангышлакъ былъ еще занятъ туркменами, хивинская торговля направлялась на Тюбь-Караганскую бухту; когда же киргизы отѣснили туркменовъ болѣе къ югу, и движеніе каравановъ по этому пути стало опасно, то торговый путь подвинулся также къ югу и направился сперва на бухту Александръ-Бай и потомъ, по тѣмъ же причинамъ, на Карабугазъ. Когда же киргизы окончательно вытѣснили туркменовъ и распространились по всему полуострову, то торговля почти прекратилась; но она, по причинѣ безводія, а слѣдовательно и невозможности посылать даже незначительные караваны, не направлялась на Красноводскъ. Намъ кажется, что, принимая во вниманіе совершенную неизвѣстность края, вообще было бы полезнѣе, не предпринимая никакихъ издержекъ для Красноводска, сперва изслѣдовать всѣ пути и остановиться на томъ, который дѣйствительно окажется наивыгоднѣйшимъ». Такъ говоритъ авторъ статьи, помѣщенной въ майской книжкѣ «Воен. Сборника» за прошлый годъ.

Мы нарочно привели здѣсь оба эти свидѣтельства, чтобы не быть заподозрѣнными въ пристрастіи и чтобы очевидность выгодъ «старого пути предъ новымъ» была доказана не нами, а свидѣтельствомъ такихъ лицъ, которыя не могутъ быть заподозрѣны, живя внѣ Оренбурга, и притомъ въ мѣстностяхъ удаленныхъ другъ отъ друга, какъ Базань, гдѣ живетъ Л. М—ръ, и Кавказъ, или даже Мангышлакъ, гдѣ служилъ неизвѣстный авторъ второй, приведенной нами, замѣтки. Высказываясь же совершенно солидарно относительно невыгодныхъ сторонъ проектируемаго пути, авторы названныхъ статей, конечно, не могли согласиться заранѣе на этотъ счетъ между собою, а пришли къ одинаковому заключенію лишь по близкому знакомству съ краемъ, черезъ который долженъ пролегать новый торговый трактъ.

Теперь мы позволяемъ себѣ возвратиться къ брошюрѣ «общества» и по пунктамъ разобрать вкравшіяся въ нее ошибки, приведшія «общество» къ ложному заключенію о предпочтеніи пути на Красноводскъ предъ трактомъ на Оренбургъ.

2. Въ запискѣ «общества» сказано, что отъ Самары, какъ раздѣльнаго пункта, отъ котораго идетъ сухой путь черезъ Оренбургъ, разстояніе до Ташкента 2.520 верстъ, а до Бухары 3.250 верстъ. Въ дѣйствительности же отъ Самары до Бухары считается

2.180 вер., а именно: отъ Самары до Оренбурга 420 верстъ, изъ Оренбурга въ Орскъ 260, изъ Орска до Казалинска 760 и изъ Казалы въ Бухару 740 верстъ; слѣдовательно, въ исчисленіе разстоянія въ запискахъ «общества» вкралась ошибка на 730 верстъ. Ошибка эта объясняется тѣмъ, что «общество» направляетъ наши торговые караваны на Ташкентъ, куда они не приходятъ, а идутъ всегда по прямому пути изъ Казалинска прямо въ Бухару, оставляя Ташкентъ въ сторонѣ. Значить, придавъ Ташкенту значеніе торговаго пункта на пути къ средне-азіатскимъ рынкамъ вообще и къ бухарскимъ въ частности, пришлось бы удлинить караванный путь почти на 1.000 верстъ.

3. Провозная плата исчислена «обществомъ» такъ же неправильно, какъ и поверстное разстояніе до Бухары и самое время нахождения каравановъ въ пути. Такъ, «общество» считаетъ, что на доставку изъ Москвы товаровъ требуется не менѣе 3—5-ти мѣсяцевъ, съ платою за провозъ отъ 3-хъ до 4-хъ руб. съ пуда. И здѣсь опять главная ошибка въ томъ же, что «общество» направляетъ кладѣ на Ташкентъ, тогда какъ въ дѣйствительности онѣ идутъ прямо въ Бухару. Ниже приведенная таблица легко можетъ убѣдить всякаго въ тѣхъ грубыхъ ошибкахъ, которыя вкралась въ изданія «общества».

Вотъ эта табличка:

|                                                                  | Число<br>аней лѣ-<br>томъ. | Цѣна прово-<br>за                                                           | число<br>аней<br>зимою | Цѣна про-<br>воза.                                  | Резсто-<br>яніе. |
|------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------|------------------|
| Изъ Москвы до Са-<br>мары при благопріят-<br>ныхъ условіяхъ. . . | 6                          | На всемъ протяженіи лѣтомъ<br>отъ Москвы до Бухары 1 р. 91<br>коп. съ пуда. | —                      | Зимою отъ Москвы до Буха-<br>ры 2 р. 10 к. съ пуда. | —                |
| Изъ Москвы до Орен-<br>бурга зимою. . . . .                      | —                          |                                                                             | 30                     |                                                     | —                |
| Изъ Самары до Орен-<br>бурга . . . . .                           | 10                         |                                                                             | 10                     |                                                     | 420              |
| Изъ Оренбурга въ<br>Орскъ . . . . .                              | 6                          |                                                                             | 6                      |                                                     | 260              |
| Изъ Орска до Казалы.                                             | 25                         |                                                                             | 25                     |                                                     | 760              |
| Изъ Казалы до Бу-<br>хары. . . . .                               | 20                         |                                                                             | 20                     |                                                     | 740              |
| Итого. . .                                                       | 67                         | 1 р. 91 к.                                                                  | 81                     | 2 р. 10 к. *)                                       | 2.800            |

\*) Табличка цѣнности отъ Н. А. Дюкова и С. Ив. Назарова доставлена за 1864—1869 годы.

Слѣдовательно, товары находятся въ пути не отъ 3-хъ до 5-ти мѣсяцевъ, какъ исчислено «обществомъ», а всего лѣтомъ 67 дней, т. е. 2 мѣсяца съ недѣлей, плата за провозъ 1 руб. 91 коп. съ пуда на всемъ разстояніи отъ Москвы до Бухары; а зимой 81 день, тоже менѣе 3-хъ мѣсяцевъ, плата съ пуда не отъ 3-хъ до 4-хъ руб., какъ говорится въ запискѣ, а всего 2 руб. 10 коп.

Если намъ нѣтъ надобности въ дѣйствительности считать Ташкентъ важнымъ торговымъ пунктомъ, лежащимъ на пути къ рынкамъ центральной Азіи, то, по сравненію протяженій вновь проектируемаго тракта со старымъ, окажется, что игра не стоить свѣчъ: поперстная разница въ ихъ протяженіяхъ ничтожна; что же касается другихъ мечтательныхъ выводовъ и гадательныхъ выгодъ будущаго, то и они разбиваются совершенно о живую дѣйствительность. Проектеры новаго пути трактуютъ о томъ, что, при осуществленіи ихъ предначертаній, провозная плата удешевится до 1 руб. 50 коп.; но какъ дошли они до такого сомнительнаго вывода, не объясняется въ запискѣ. Положимъ, что до Красноводска они могли имѣть весьма вѣрныя цифры, но далѣе, отъ Красноводска до Бухары, откуда могли получить они точныя свѣдѣнія, что провозъ товаровъ обойдется имъ не выше 70 коп. съ пуда? Положительно не объяснимо!

Если «общество» предполагаетъ отъ залива Болханскаго съ грузами идти на пароходахъ по повернутой въ Каспій Аму, то оно само не увѣренно, во-первыхъ, въ томъ, что Аму-Дарья, пущенная по старому руслу, дойдетъ до моря, а не потеряется близь морскаго берега въ пескахъ и будетъ на всемъ протяженіи стараго русла судоходна. Во-вторыхъ, еслибы случилось и такъ, то, намъ кажется, и здѣсь есть небольшое препятствіе къ дешевой перевозкѣ грузовъ, а именно: затративъ значительные капиталы на проведеніе рѣки Окса въ Каспій и на очищеніе его стараго русла, чтобы сдѣлать его судоходнымъ, нельзя же не имѣть въ виду, пролагая торговый путь, что издержки на его сооруженіе, — кѣмъ бы онѣ сдѣланы ни были, правительствомъ или частною компаніей, — должны быть покрыты платою съ провозимыхъ грузовъ. Поэтому было бы странно утверждать, что провозная плата съ пуда не превыситъ 40 коп., исчисленныхъ «обществомъ». Еще менѣе вѣроятія заслуживаетъ цифра 30 коп. въ провозѣ отъ пристани Чарджуй до Бухары, ибо, вѣроятно, никто изъ составителей брошюры не

имѣть вполнѣ точнаго понятія объ удобствѣ тракта, пролегающаго отъ пристани на Аму до Бухары, о перевозочныхъ средствахъ туземцевъ и тѣмъ менѣе о провозной платѣ съ пуда, какую выпросили бы себѣ туземные возчики. Не имѣя же данныхъ, нельзя положительно утверждать, что перевозка на этомъ пространствѣ не превыситъ 30 коп. съ пуда.

Если же «общество» разсчитываетъ, основываясь на одномъ мнѣніи г. Голубкова, что турмены «склонны къ извозничеству», а хивинцы—къ рѣчному плаванію «на своей флотиліи», то эти теоретическія соображенія разбиваются практическими выводами людей, близко знакомыхъ и съ «извозничествомъ турменъ» и съ «судоходствомъ хивинцевъ». Постараемся же доказать нашу мысль сколь можно нагляднѣе.

Итакъ, оставляя въ сторонѣ водный путь отъ Красноводскаго залива до Аму, займемся разсмотрѣніемъ того обстоятельства, на сколько возможно осуществленіе сухопутнаго тракта на этомъ протяженіи.

Прежде всего, не въ пользу этого проекта говорить то, что трактъ этотъ, *естественность* котораго признается «обществомъ», не былъ избранъ средне-азіатскими торговцами для отправки по немъ своихъ товаровъ къ намъ. Казалось бы, самая очевидная выгода упомянутыхъ торговцевъ руководила бы ихъ избрать вышесказанный путь; но очевидно, что эта же выгода и заставила ихъ выбрать трактъ на Оренбургъ. Последнее обстоятельство съ достаточною ясностью указываетъ на то, что турмены, во-первыхъ, никогда не имѣли наклонности и средствъ къ извозничеству, но, напротивъ, всегда промышляли однимъ грабежомъ \*), а во-вторыхъ, значить, и самый путь къ Красноводску не представлялъ достаточныхъ удобствъ, чтобы быть караванною дорогою, несмотря на то, что хивинцы, по словамъ брошюры, будучи склонны къ судоходству, могли бы «на судахъ своей флотиліи» перевозить хотя бы одни хивинскіе грузы до Астрахани. Если же этого до сихъ поръ въ дѣйствительности не существовало и не существуетъ, то потому, что турмены, во-пер-

\*) Последнія событія въ Киргизскихъ степяхъ убѣдительно для всякаго, не предубѣжденнаго человѣка, свидѣлствуютъ, что Усть-Урть и его южный склонъ всегда были гнѣздомъ разбойническихъ шаекъ, присутствіе которыхъ губительно для торговаго тракта; здѣсь, кромѣ того, неплодородіе и пустыньность Туркменскихъ степей лишаютъ турменъ всякой возможности имѣть табуны и даже верблюдовъ.

выхъ, никогда не имѣли склонности и средствъ, приписываемыхъ имъ г. Голубковымъ и «обществомъ», и къ вьючной перевозкѣ груза, а ужъ тѣмъ менѣе къ гужевой, которую прозрѣваетъ записка «общества», а во-вторыхъ потому, что «хивинская флотилія» въ сущности есть плодъ одной фантазіи, какъ и тотъ лѣсъ, который, по словамъ записки, изобильно произрастаетъ по обоимъ берегамъ рѣки Окса.

Вотъ что рассказываетъ оренбургскій купецъ и почетный гражданинъ Семень Яковлевичъ Ключаревъ, неоднократно посѣщавшій, по своимъ торговымъ дѣламъ, рынки Средней Азіи съ 1841 по 1853 годъ:

«Въ 1846 г. я ѣздилъ съ караваномъ изъ Астрахани водою черезъ Каспійское море и сухопутно чрезъ Усть-Уртъ въ Хиву близъ того пути, который предполагается открыть чрезъ Красноводскій заливъ. Потомъ нѣсколько разъ ходилъ съ караванами изъ Оренбурга въ Хиву и Бухару, причемъ одинъ разъ изъ Хивы ѣздилъ въ Бухару; затѣмъ три раза съ караванами путешествовалъ изъ Троицка и Петропавловска въ Ташкентъ.—Путешествуя неоднократно въ средне-азіатскія владѣнія (говоритъ г. Ключаревъ), я довольно *хорошо изучилъ* и практически изслѣдовалъ всѣ пути, ведущіе въ центральную Азію еще въ сороковыхъ годахъ,—и я, какъ очевидецъ и какъ купецъ, соблюдающій свои интересы, *пришелъ къ тому заключенію*, что самый кратчайшій, самый удобный и выгодный путь въ Бухару для торговли съ Азіею лежитъ чрезъ Оренбургъ и Базалинскъ, и что ради 300 верстъ водою по Аму-Дарьѣ едва ли стѣитъ дѣлать дорогу на Красноводскій заливъ, тѣмъ болѣе, что въ точности не извѣстно даже и составителямъ записки: на сколько во всякое время года можетъ представлять удобствъ путь, пролегающій по степи отъ Каспія до Аму, судоходна ли Аму-Дарья и на какое именно протяженіе».

Далѣе, г. Ключаревъ переходитъ къ хивинскому судоходству и лѣсамъ, растущимъ по обоимъ берегамъ рѣкъ Аму, и говоритъ:

«Въ запискѣ «общества» говорится, что Аму-Дарья изобилуетъ лѣсомъ. Я, *какъ очевидецъ, утверждаю*, что это—*грустная ошибка*: какъ на рѣкѣ Сырѣ, такъ и на Аму нѣтъ никакого лѣса—не только годнаго для необходимыхъ подѣлокъ, но даже и для топлива; слѣдовательно, какихъ издержекъ будетъ стоить проектируемое судоходство по рѣкѣ, еще не изслѣдованной на

всемъ ея протяженіи? Что же касается до хивинскаго судоходства, то, прежде чѣмъ говорить о немъ, *слѣдовало бы* познаться съ этими «*готовыми судами*», которыя есть не что иное, какъ кое-какъ сколоченные, на подобіе нашихъ плоскодонныхъ паромовъ, *изъ мелкихъ брусьевъ фруктовыхъ деревьевъ*—плоты, на которыхъ съ опасностью можно перевозить развѣ только самые дешевые товары, какъ-то: соль и желѣзо,—и то небольшими партіями.

«По свидѣтельству бухарцевъ и хивинцевъ, разстояніе по Аму-Дарѣ до пристани Чарджуй будетъ не менѣе 650, а не 450 вер., а отъ сей послѣдней до Бухары сухимъ путемъ считается 150, а не 100 верстъ; причемъ путь этотъ, по рассказамъ очевидцевъ, крайне песчаный, и провозная плата далеко не дешева».

Относительно торговаго значенія города Ташкента г. Ключаревъ замѣчаетъ, что Ташкентъ не есть рынокъ сбыта нашихъ товаровъ, и что мы, владѣя имъ четыре года, могли на опытѣ убѣдиться въ томъ; центромъ же нашей торговли г. Ключаревъ признаетъ Бухару, для прохода куда нашимъ караванамъ нѣтъ надобности заходить въ Ташкентъ.

Надѣясь, что свидѣтельство г. Ключарева, какъ лица, давно ведущаго торговлю съ Среднею Азією, въ особенности взятое съ миѣніемъ, напр., торговаго дома Дюковыхъ, должно имѣть мѣсто и значеніе въ вопросѣ о выгодности того или другаго пути, ведущаго къ средне-азіатскимъ рынкамъ,—намъ кажется, что мы съ достаточною ясностью и фактически доказали неудобноисполнимость проектируемаго пути водою на «хивинскихъ судахъ», или сухимъ путемъ, гужевой или вьючною перевозкой грузовъ съ помощію туркменъ.

Къ этому остается прибавить еще одно обстоятельство, которое, повидимому, было пропущено вниманіемъ «общества», что какъ Волга, такъ и самое Каспійское море у береговъ замерзаютъ зимою, и, слѣдовательно, даже при устраненіи выше изложенныхъ неудобствъ вновь проектируемаго пути, сообщеніе по нимъ возможно только во время лѣтней навигаціи. Тогда какъ по существующему теперь тракту караваны ходятъ круглый годъ безъ всякой задержки.

Теперь перейдемъ къ проекту желѣзной дороги отъ Красноводска до первой пристани на Аму-Дарѣ.

Не отрицая стратегическихъ выгодъ этой дороги, въ военномъ тоношеніи несомнѣнныхъ, мы тѣмъ не менѣе должны замѣтить,

что она представитъ болѣе выгодъ для англійской торговли, чѣмъ для нашей; такъ какъ, во-первыхъ, какъ бы ни былъ высокъ тарифъ, установленный для этой дороги, онъ падаетъ только нѣсколькими копѣйками на аршинъ мануфактурныхъ товаровъ, что не составитъ особенной цѣнности для англичанъ и ни въ какомъ случаѣ не удержитъ ихъ отъ провоза товаровъ на средне-азіатскіе рынки. Во-вторыхъ, наша торговля ни въ какомъ случаѣ не въ состояніи будетъ соперничать съ англійскою \*). Намъ, впрочемъ, могутъ возразить, что англичане и сейчасъ торгуютъ въ Средней Азіи безпрепятственно, но мы предвидѣли это возраженіе и потому у насъ готовъ отвѣтъ: теперь, въ виду неудобныхъ путей, Англія чрезъ Авганистанъ и Персію посылаетъ на средне-азіатскіе рынки лишь небольшое количество мануфактурныхъ товаровъ, доброкачественностью своихъ красокъ уступающихъ нашимъ, и потому не можетъ конкурировать съ нашими торговцами, у которыхъ азіатцы охотнѣе покупаютъ товаръ, чѣмъ у англичанъ. Это происходитъ потому, что англичане, *при настоящихъ путяхъ сообщенія*, лишены возможности вывозить что-либо съ средне-азіатскихъ рынковъ, кромѣ русскаго золота: съ осуществленіемъ же желѣзной дороги они значительно увеличатъ ввозъ своихъ товаровъ на рынки Средней Азіи, получивъ возможность взаимно ихъ вывозить оттуда (кромѣ русскаго золота) бухарскій, хивинскій, коканскій и даже ташкентскій хлопокъ и шелкъ въ большихъ размѣрахъ, а улучшивъ выборъ своихъ товаровъ, убьютъ окончательно нашу торговлю, какъ убили ее въ Персіи и Китаѣ.

#### IV.

Здѣсь кстати будетъ замѣтить, что желаемое «Обществомъ содѣйствія русской промышленности и торговлѣ» разрѣшеніе продавать яички шелковыхъ червей, при значительномъ вывозѣ

---

\*) Проведеніе желѣзной дороги отъ Красноводска дастъ Англіи возможность круглый годъ имѣть сообщенія съ Средней Азіей чрезъ Черное море; затѣмъ по желѣзному пути, проектируемому отъ Поти къ Баку, далѣе Каспіемъ и потомъ по желѣзной дорогѣ отъ Красноводска, въ то время, когда мы будемъ сообщаться съ рынками Средней Азіи только въ періодъ лѣтней навигаціи. Последнее обстоятельство несомнѣнно повліяетъ на то, что вся производительность средне-азіатскихъ владѣній будетъ отвлечена на европейскіе рынки, а намъ выпадетъ на долю подбирать крохи господъ нашихъ, для выгоды которыхъ мы устроили новый и удобный путь.

таковыхъ, можетъ въ конецъ убить наше шелковичное производство. Примѣромъ гибельности подобной торговли можетъ служить Японія; еще нѣсколько лѣтъ тому назадъ можно было встрѣтить въ газетахъ, что въ Англію привезено изъ Японіи нѣсколько тысячъ пудовъ шелку, тогда какъ теперь на британскихъ рынкахъ не встрѣчаемъ, по крайней мѣрѣ по газетамъ, въ привозѣ ни одного фунта японскаго шелка. Изъ торговой практики извѣстно, что время отъ времени на шелковичномъ червѣ появляется болѣзнь, вслѣдствіе которой онъ совершенно пропадаетъ. Въ виду этой болѣзни, иностранцы, занимающіеся шелковичнымъ производствомъ, старались по возможности въ большемъ количествѣ вывозить шелковичный червь изъ Японіи, такъ, что когда тамъ появилась болѣзнь на шелковичнаго червя, то страна эта поставлена была обстоятельствами въ необходимость почти прекратить шелководство. То же можетъ случиться и съ нами; или, можетъ-быть, наше мѣсто свято?...

Во всякомъ случаѣ, радость, высказанная одною изъ лондонскихъ газетъ по поводу проекта желѣзной дороги отъ Красноводска къ Аму-Дарьѣ, достаточно краснорѣчиво говорить, лучше всякихъ коментаріевъ, въ чью пользу должно послужить осуществленіе упомянутой дороги.

Бъ числу также важныхъ неудобствъ новаго торговаго тракта слѣдуетъ отнести необходимость нѣсколькихъ перегрузокъ товаровъ въ пути ихъ слѣдованія; такъ, по проектируемому тракту предвидятся четыре перегрузки, а именно: въ Нижнемъ на пароходы, въ Астрахани съ рѣчныхъ пароходовъ на морскіе, въ Красноводскѣ—на пароходы по Аму-Дарьѣ, или на хивинскія лодки, до пристани Чарджуй, гдѣ опять перегрузка для отправки въ Бухару. Не менѣе трудно разсчитывать, чтобы хивинскій ханъ согласился на безпрепятственное путешествіе нашихъ каравановъ черезъ его владѣнія. Если же мы уничтожимъ самостоятельность Хивы, то врядъ ли пріобрѣтенная область въ состояніи будетъ, своими доходами, вознаградить издержки, употребленные на ея пріобрѣтеніе, и покрыть изъ мѣстныхъ источниковъ ежегодные расходы на содержаніе войскъ и организацію новаго края. Туркестанская область да послужитъ тому примѣромъ.

Теперь перейдемъ къ тѣмъ выгодамъ, которыя представляетъ для нашей торговли существующій трактъ:

1) Если выбросить излишне насчитанное чрезъ Ташкентъ количество верстъ, то разница протяженія становится на столько

ничтожною, что не можетъ служить препятствіемъ къ оставленію существующаго тракта торговымъ путемъ въ центральную Азію.

2) Перегрузка товаровъ по этому пути совершается только два раза, а именно: изъ Самары до Оренбурга, а отсюда товары идутъ вплоть до Бухары, перегружаясь иногда въ Казани

3) Цѣна провоза, какъ мы видѣли выше, не превышаетъ въ шестилѣтней сложности отъ Москвы до Бухары—лѣтомъ 1 р. 98 к. и зимою 2 р. 10 к. съ пуда.

4) Въ то время, когда «общество» еще только мечтаетъ создать въ будущемъ гужевую перевозку на новомъ трактѣ у туркменъ, полагая, вѣроятно, что телѣга и въ самомъ дѣлѣ есть главный рычагъ цивилизаціи,—прилинейные оренбургскіе киргизы уже давнымъ давно существуютъ этимъ промысломъ, имѣя къ тому всѣ средства,—возятъ гужомъ товары до Казалы, и есть надежда, что гужевая перевозка въ скоромъ времени привьется и далѣе, отъ Казалинска до Бухары.

5) Открытіе почтоваго сообщенія по теперь существующему тракту, долженствовавшее начаться съ 1870 года, несомнѣнно подѣйствуетъ на колонизацію этого пути.

6) Сооруженіе желѣзной дороги отъ Самары до Оренбурга значительно удешевитъ цѣну провоза по этому пути и, кромѣ того, еще разовьетъ торговлю Оренбургскаго края, давъ возможность сбыта, въ большихъ размѣрахъ, хлѣба, илецкой соли и сырыхъ продуктовъ Киргизской степи.

7) Дальнѣйшее существованіе торговаго пути по теперешнему направленію лишитъ англичанъ возможности не только убить нашу торговлю, но даже конкурировать съ нами на *единственно* свободныхъ для нашей торговли средне-азіатскихъ рынкахъ.

Смѣемъ думать, что приведенныхъ доказательствъ совершенно достаточно для предпочтенія стараго пути предъ вновь проектируемымъ трактомъ «Обществомъ содѣйствія русской промышленности и торговлѣ».

Въ заключеніе позволяемъ себѣ сказать нѣсколько словъ о той торговлѣ, которая нѣсколько лѣтъ тому назадъ производилась, и то преимущественно одними хивинцами, съ Астраханью, и о вышедшемъ туда, минувшимъ лѣтомъ, хивинскомъ караванѣ.

Прекратившаяся нѣсколько лѣтъ тому назадъ, караванная торговля хивинцевъ съ Астраханью заключалась главнымъ образомъ въ сбытѣ кочевымъ народамъ, кочевавшимъ въ окрестно-

стяхъ астраханскихъ, какъ, напримѣръ, калмыкамъ,—хивинскихъ кушаковъ, халатовъ и бязи и т. п. предметовъ, но никогда хлопка или шелка.

За симъ, не лишнимъ считаемъ замѣтить, что караваны эти ходили чрезъ Усть-Уртъ, на полуостровъ Мангышлакъ, оставляя въ сторонѣ вновь проектируемый трактъ, который хивинцы. «будучи склонны къ судоходству», конечно, избрали бы какъ выгоднѣйшій и кратчайшій для нихъ путь.

Относительно вышедшаго на Астрахань каравана, на основаніи вѣрныхъ источниковъ, мы можемъ сообщить слѣдующія не безъ-интересныя, *для кою слѣдуетъ*, данныя. Караванъ этотъ, за-прещеніемъ хивинскаго хана идти въ Оренбургъ, вынужденъ былъ идти на Астрахань; такъ какъ хозяинъ его, имѣющій торговля дѣла съ Оренбургомъ, въ Нижегородской ярмаркѣ долженъ былъ имѣть расчетъ, то, подъ предлогомъ отправления своего каравана въ Персію, чтобъ обмануть своего властителя, онъ направилъ караванъ свой на Астрахань,—и не будь этого запрещенія, караванъ, навѣрное, пришелъ бы обычнымъ путемъ въ Оренбургъ.

Что же касается торговли съ Ташкентомъ, то она, во-первыхъ, имѣетъ свой путь на Троицкъ и, во-вторыхъ, на столько ничтожна, что жертвовать въ пользу ея всею русскою торговлей съ Средней Азіей и пролагать новый путь, по меньшей мѣрѣ, было бы если не нераціонально, то, во всякомъ случаѣ, преждевременно и опасно.

Намъ выпала ноблагодарная роль говорить въ пользу предпочтенія *старая* пути предъ *новымъ*,—уже по этому одному статья наша возбудитъ противъ насъ гоненія со стороны любителей всякихъ новинокъ, хотя бы эти новинки и отозвались въ послѣдствіи очень невыгодно на нашихъ финансахъ. Но мы ве смущаемся этимъ негодованіемъ, утѣшая себя мыслию, что люди безпристрастные, честно и серьезно смотрящіе на дѣло и не предубѣжденные оцѣнять нашъ трудъ по достоинству.—трудъ, цѣль котораго—*предостеречь* нашихъ торговцевъ отъ новыхъ увлеченій, которыя гибельно могутъ отразиться на нашей торговлѣ. Пора же, наконецъ, намъ быть взрослыми и въ дѣлахъ серьезныхъ не страдать дѣтскими опасеніями, что насъ сопричтутъ къ старовѣрамъ.

**И. Середа.**

Іюнь 1872 г.  
Дер. Темясова.