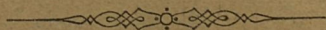


ПУТЬ
ВЪ
ЦЕНТРАЛЬНУЮ АЗИЮ
ПО НАПРАВЛЕНІЮ
УКАЗАННОМУ
ПЕТРОМЪ ВЕЛИКИМЪ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія А. М. Котомина, Невск. просп., д. № 18.
1871.

ПУТЬ

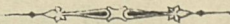
ВЪ

ЦЕНТРАЛЬНУЮ АЗИЮ.

9 61
567

ПУТЬ
БЪ
ЦЕНТРАЛЬНУЮ АЗІЮ
ПО НАПРАВЛЕНІЮ
УКАЗАННОМУ
ПЕТРОМЪ ВЕЛИКИМЪ.

(Краткое извлеченіе.)



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Въ типографіи А. М. Котомина, Невск. просп., д. № 18.

1871

Дозволено цензурою, С.-Петербургъ, 8-го апрѣля 1871 г.

Записки о необходимости и возможности открыть путь въ центральную Азію по на- правленію, указанному Петромъ Великимъ.

Историческое движеніе Россіи въ центральную Азію начато Петромъ I по Каспію, посылкою экспедиціи гвардіи-поручика Бековича-Черкаскаго изъ Астрахани въ Хиву въ 1715 году и со стороны Сибири экспедиціею капитана Бухгольца въ Малую Бухарію, въ 1814 году. — Цѣль этихъ экспедицій: открыть въ центральной Азіи и Индіи рынки для сбыта русскихъ мануфактурныхъ произведеній. Въ собственноручно написанной Бековичу-Черкасскому инструкціи Петръ I приказалъ ему прежде всего построить близъ устья Аму-Дарьи крѣпость на 1,000 человѣкъ; осмотрѣть прежнее русло Аму и, если можно, спустить воду этой рѣки по ея прежней ложбинѣ; близъ плотины устроить городъ и, утвердившись въ Хивѣ, послать купчину въ Индію, приказавъ ему описывать свой путь и по возможности отыскать кратчайшее и удобнѣйшее сообщеніе Индіи съ Каспійскимъ моремъ. Неудача обѣихъ экспедицій не остановила Петра I: въ 1722 году онъ самъ лично завоевалъ прикаспійскія про-

винціи на западномъ и южномъ берегахъ, заложилъ адмиралтейство въ Астрахани и приступилъ къ соединенію Балтійскаго и Азовскаго морей. Нельзя не удивляться величію и общности плана, задуманнаго Петромъ I: начиная развитіе фабричной промышленности въ Россіи, онъ открываетъ рынки для сбыта ея произведеній и для полученія сырья; создаетъ судостроеніе для морской торговли на Каспій и вмѣстѣ съ тѣмъ прорѣзываетъ Россію вдоль и поперекъ водянымъ путемъ, удобнѣйшимъ по тому времени сообщеніемъ для подвоза грузовъ, необходимыхъ для существованія мореплаванія. Но планъ Петра I не былъ понятъ: Персіи уступлены завоеванныя имъ провинціи, путь по Волгѣ и Каспію оставленъ и замѣненъ кружнымъ путемъ на Оренбургъ, выбранный центромъ нашихъ административныхъ и торговыхъ сношеній съ центральною Азіею. Но съ первыхъ дней своего существованія въ рангѣ административнаго и торговаго центра, Оренбургъ оказался лишь аванпостомъ нашихъ сношеній съ центральною Азіею. Невольно пришлось идти далѣе въ степь, занимать въ ней укрѣпленія, бросать ихъ, строить вмѣсто ихъ новыя крѣпости и города и оставлять ихъ, чтобы идти впередъ къ Сыръ-Дарьѣ, занять ее поселеніями, подвинуться еще впередъ и черезъ 150 лѣтъ достигнуть именно того простаго стратегическаго и политическаго положенія, достигнуть котораго Петръ полагалъ экспедиціею Бухгольца въ 1814 году, именно: стать твердой ногой въ Малой Бухаріи и придвинуться къ Хивѣ. Бунтъ въ киргизской степи и занятіе Александровскаго форта заставили передать военныя дѣйствія на восточномъ берегу Каспія Кавказской арміи, которая, между тѣмъ, въ теченіе 60 лѣтъ, покорила прикаспійскія западныя провинціи, т. е.

исполнила часть того, что сдѣлалъ самъ Петръ I въ 1722 году. Затѣмъ явилась необходимость послать отрядъ въ Красноводскъ, т. е. буквально повторить экспедицію Бекovicha-Черкасскаго, и тѣмъ показать, какъ жестоко посмѣялся ходъ историческихъ событій надъ тѣми мѣстными администраторами, которые не поняли величія и правдивости плана Петра I и считали полезнымъ уклониться отъ его исполненія. Дѣйствуя 150 лѣтъ противно мысли Петра I, они именно исполнили то, что было задумано и частію исполнено имъ въ 1714, 1715 и 1722 годахъ. Поэтому, въ историческомъ ходѣ событій мы находимъ блистательное подтвержденіе вѣрности предположеній Петра I, и если въ теченіе 150 лѣтъ исполнена часть ихъ, то должно признать, что и остальные части навѣрно будутъ исполнены.

Поэтому, опираясь на ходъ историческихъ событій въ теченіе 150 лѣтъ, необходимо признать вѣрность взгляда Петра I на значеніе среднеазіатскаго рынка, именно, что развитіе русской торговли съ центральной Азіей, безъ конкуренціи Европы, возможно лишь тогда, если Россія создастъ наиболѣе дешевый и удобный путь для отпуску мануфактуръ и привоза сырья.

Этотъ наиболѣе дешевый путь идетъ по Волгѣ и Каспію на Хиву и Бухару.

Кружный путь чрезъ Оренбургъ убилъ развитіе русской торговли съ центральной Азіей.

Отвергая справедливость этихъ положеній, Россія уклонилась отъ плана Петра Великаго. Чрезъ 150 лѣтъ постоянныхъ усилій и затратъ для развитія нашей торговли съ центральною Азією, въ 1866 году по привозу и отпуску она достигла только цифры 27,372,000 руб., тогда какъ

въ томъ же 1866 году торговый оборотъ Англіи съ Индійскими владѣніями былъ свыше 800,000,000 руб. Въ г. Бомбеѣ оборотъ былъ 250,500,000 руб., а въ Мадрасѣ 77,500,000 руб. Фактовъ этихъ достаточно, чтобы видѣть ничтожность нашей среднеазіатской торговли, а слѣдовательно *повидимому* можно заключить о невѣрности мысли Петра I о значеніи этой торговли. Но это только *повидимому*, въ сущности же весь неуспѣхъ развитія этой торговли слѣдуетъ приписать уклоненію отъ плана Петра Великаго, неудачнымъ выборомъ Оренбурга и пути въ Азію, чрезъ Киргизскую степь, по которой провозъ напримѣръ хлопка изъ Бухары и Ташкента стоитъ отъ 3 р. 50 к. до 5 руб. съ пуда, тогда какъ перевозка хлопка изъ Бомбея до Лондона стоитъ на пароходахъ до 95 коп. съ пуда, а на парусныхъ судахъ отъ 17—20 коп. съ пуда. Отсюда очевидно, что русскимъ фабрикантамъ выгоднѣе перекупать хлопокъ въ Европѣ, чѣмъ получать его изъ первыхъ рукъ въ Азіи. И дѣйствительно, благодаря цѣнѣ перевозки въ центральную Азію, (3—5 руб. за пудъ) мануфактуръ и сырья, русскіе купцы находятъ болѣе выгоднымъ скупать по высокому курсу золото въ Россіи и покупать въ центральной Азіи сырье на наличныя деньги, вмѣсто обмѣна на мануфактурные товары, что одно могло бы значительно содѣйствовать развитію нашихъ фабрикъ. Значительный и прогрессивно-возрастающій съ 1841 г. вывозъ металловъ по Азіатской границѣ служить доказательствомъ постоянного упадка нашей азіатской торговли. Увеличеніе за этотъ же срокъ валоваго оборота по азіатской торговлѣ объясняется значительнымъ разширеніемъ рынка съ занятіемъ Туркестана и ни сколько не опровергаетъ предъидущаго вывода, по-

тому что основанія торговли остаются тѣ же, что и въ 1841 году: русскіе купцы большею частію не обмѣниваютъ своихъ произведеній на сырье, а покупаютъ его на наличныя деньги, т. е. они собственно не купцы, а покупатели и стало быть Россія сдѣлалась рынкомъ для средней Азіи, а не наоборотъ. Поэтому, если съ одной стороны избраніе торговаго пути, несогласно съ указаніями Петра I, поставило русскую торговлю въ центральной Азіи въ положеніе, при которомъ она не можетъ развиваться; — съ другой стороны, если исполненіе части его плана, порученной экспедиціи Бухгольца, разширивши для Россіи среднеазиатскій рынокъ, увеличило валовой оборотъ торговли, то очевидно высокая правдивость плана, задуманнаго Петромъ I, для развитія благосостоянія Россіи и потому необходимость скораго окончанія этого плана, проложеніемъ пути изъ Россіи въ среднюю Азію по Волгѣ и Каспію на Хиву.

Путь этотъ, сообразно современнымъ средствамъ сообщенія, долженъ состоять изъ:

- 1) Желѣзной дороги отъ Красноводска до Хивы.
- 2) Удобнаго порта при ея оконечности.
- 3) Удобнаго порта въ сѣверной части Каспія, соединеннаго водою съ Астраханью, — раздѣльнымъ пунктомъ рѣчнаго и морскаго плаванія.

1) Желѣзная дорога въ Хиву изъ Красноводска.

Ровная степь изъ Красноводска до Хивы не представляетъ никакихъ трудностей въ постройкѣ желѣзной дороги. Единственное и повидимому подавляющее самую идею препятствіе: *отсутствіе воды и топлива*, совершенно опро-

вергается послѣдними работами, исполненными при проложениі вице-королемъ Египетскимъ желѣзной дороги изъ Каира въ Суэзь, пролегающей на 150 верстѣ по совершенно безплодной и безводной африканской пустынѣ и проведеніемъ тамъ же международною компаніей болѣе 200 верстѣ прѣсноводнаго канала, для снабженія водою рабочихъ при постройкѣ Суэзскаго канала.

По мысли Петра I, слѣдовало бы обратить Аму въ прежнее русло и продлить и обезпечить ея водяной путь въ среднюю Азію. Возможность эта не доказана строго научнымъ способомъ и потому нѣкоторые ученые считают это неисполнимымъ, другіе очень легкимъ, а третьи совершенно бесполезнымъ, такъ какъ, по сухости климата въ степи, она высохнетъ, не дойдя до Каспія.

Положительные, практически вѣрные факты, именно: постройка каналовъ Кизавать, Шахъ-Абатъ и Ярмышъ, орошающихъ Хивинскій оазисъ, убѣждаютъ, что открытый каналъ по Хивинской степи, длиною отъ 90 до 135 верстѣ, не высыхаетъ. Съ другой стороны, въ портѣ Саидъ прѣсная вода проведена изъ Нила трубами, на длину 90 верстѣ, съ самыми ничтожными издержками. Поэтому, если Аму не можетъ дойти до Каспія, то системою открытыхъ канавъ, резервуаровъ, трубъ и дешевыхъ водоподъемныхъ машинъ, очевидно, можно весьма удобно снабдить водою станціи желѣзной дороги, какъ для питанія локомотивовъ, такъ для снабженія войскъ и жителей и поливки садовъ и огородовъ. Все это можетъ быть доказано точными вычисленіями.

Второе затрудненіе—недостатокъ топлива—устраняется постройкою Грушевско-Царицынской дороги и пути изъ Ас-

трахани до Красноводска. Впрочемъ въ 1868 году, для Аральской флотиліи ставили по 40 коп. за пудъ каменный уголь, найденный по р.р. Богуни и Буролдай.

2) Удобный портъ при устьѣ желѣзной дороги.

Красноводскій заливъ при входѣ имѣеть двѣ удобныя бухты, которыя съ самыми ничтожными затратами можно приспособить къ погрузкѣ и выгрузкѣ. Если бы понадобилось окончить устье желѣзной дороги въ глубинѣ Красноводскаго или въ мелководномъ Михайловскомъ заливѣ, то хотя техническихъ трудностей здѣсь никакихъ не встрѣтится, но вслѣдствіе большаго мелководья потребуются значительныя работы.

3) Удобный портъ въ сѣверной части Каспія.

Вся сѣверная часть Каспія до острова Чечня и Тюбъ-Караганскаго мыса весьма мелководна. Вода имѣеть здѣсь грязный цвѣтъ и замерзаетъ на большое пространство. Всѣ суда, идущіе въ устья Волги, загороженные мелями, легко проходимыми только при южныхъ морскихъ вѣтрахъ, должны стоять по нѣсколько недѣль въ открытомъ морѣ, впереди опаснаго по своему мелководью побережья. Осенью и зимою зазимовавшіе суда часто разрушаются льдомъ, приносимымъ съ устьевъ Урала и Эмбы, иногда совсѣмъ обмерзають, оставляются экипажемъ и подвергаются разграбленію. При такомъ положеніи нельзя ждать развитія мореходства, если существующія трудности не будутъ устранены постройкою порта, гдѣ бы суда могли укрыться.

Условія постройки морскихъ и рѣчныхъ судовъ совершенно различны и потому рѣчныя суда не могутъ съ выгодною продолжать морское плаваніе. Исключеніе составляютъ рѣки, сохраняющія морской характеръ на большую длину во внутрь страны, но Волга, устьянная мелями отъ устья до верховья, не можетъ къ нимъ причислиться, а потому на Волгѣ неизбѣжно учрежденіе раздѣльнаго пункта рѣчнаго и морскаго судоходства, гдѣ разсортировывались бы грузы, доставляемые рѣчными судами въ разные сроки, для составленія партій, груза морскихъ судовъ, отправляемыхъ потомъ въ извѣстные порты. Такимъ пунктомъ должна быть Астрахань, гдѣ сосредоточилась уже торговля и затрачены большіе капиталы на постройки, оставлять которую при устройствѣ новаго пути было бы крайне раззорительно. Поэтому, сѣверо-каспійскій портъ долженъ быть соединенъ удобнѣмъ водянымъ путемъ съ Астраханью.

Устроить портъ въ устьяхъ Волги невозможно; избравъ Петровскъ, мы изолируемъ морскіе суда отъ непосредственнаго сообщенія съ рѣчнымъ судоходствомъ. Поэтому выборъ пункта для порта опредѣляется возможно близкимъ положеніемъ къ устьямъ Волги и возможнымъ сохраненіемъ его отъ занесенія наносами Волги. Этимъ условіямъ удовлетворяетъ расположеніе его около Серебряковой пристани, достаточно удаленной отъ устьевъ, гдѣ притомъ, при большой глубинѣ моря, постройка обойдется сравнительно дешевле, чѣмъ въ остальныхъ пунктахъ сѣвернаго Каспія.

Соединеніе порта съ Астраханью прямо моремъ по Бахтеміру къ Четырехъ-бугорному острову, потребуетъ разчистки 5 мелей, а по Камызяку уничтоженія бара и постройки шлюза. Конечно, можно встрѣтить защитниковъ этихъ ра-

ботъ, но исторія и геологическое изслѣдованіе дельты Волги и Каспія доказываютъ невозможность ихъ успѣха. Волга не похожа ни на одну изъ существующихъ рѣкъ и находится въ положеніи исключительномъ: отъ верховьевъ до Астрахани, на длину 3295 верстъ, она имѣетъ паденіе только на $11\frac{1}{2}$ саж. Почти неимѣя въ устьяхъ теченія, которое могло бы сколько нибудь размывать фарватеръ, во время половодія Волга разливается ниже Астрахани на 200 верстъ и заноситъ болѣе или меньше всѣ русла. Устранить одно это явленіе очень трудно, но оно не главное. Каспій весьма мелководенъ: глубина 9' находится въ 20—30 верстахъ отъ берега и, стало быть, при сильныхъ вѣтрахъ, передвиженіе песку и ила, изъ которыхъ состоитъ дно, происходитъ въ полосѣ шириною отъ 20—30 верстъ, доставляя такую массу наносовъ, съ которыми землечерпаніе и входные молы бороться не могутъ. Геологическое явленіе передвиженія наносовъ происходитъ непрерывно, слѣдовательно и борьба съ нимъ должна происходить непрерывно, и потому, если сосчитать, сколько нужно вычерпать земли въ устьяхъ Волги, въ періодъ времени 10, 15, 20 лѣтъ, то получатся такія колоссальныя цифры, что окажется выгоднѣе разомъ вырыть это самое или даже меньшее количество земли въ видѣ обводнаго канала, тамъ, гдѣ онъ будетъ избавленъ отъ наносовъ Волги при половодѣ, что и представляется какъ единственное рациональное рѣшеніе, для существованія постоянного и вѣрнаго сообщенія морскихъ судовъ съ раздѣльнымъ пунктомъ рѣчнаго и морскаго судоходства.

Нельзя не прибавить здѣсь, что Каспійское море на 85 футовъ ниже уровня океана и совершенно изолировано. Меж-

ДУ учеными существуют разныя мнѣнія на счетъ этого явленія. Одни думаютъ, что уровень Каспія понизился вдругъ образованіемъ двухъ котловинъ при поднятіи подводнаго хребта отъ Аншеронскаго полуострова къ Красноводску. Другіе думаютъ, что онъ понижался постепенно, такъ что существовавшія зданія не разрушились, но остались цѣлыми подъ водою; что пониженіе не всеобщее, но свойственно западному берегу, тогда какъ на восточномъ происходитъ повышеніе. Третьи думаютъ, что уровень Каспія понижается, но періодически. Свести всѣ эти мнѣнія и факты, не обращая вниманія на тѣ точки зрѣнія, съ которыхъ смотрѣли изслѣдователи,—трудъ весьма неблагодарный, такъ какъ разные авторитеты взаимно уничтожаютъ показанія другъ друга. Поэтому, для нашей практической цѣли оставимся на слѣдующемъ:

Изолированное Каспійское море физическимъ закономъ равновѣсія жидкостей въ бассейнахъ, имѣющихъ сообщеніе, не обязано сохранять одинаковый уровень съ прочими морями и потому измѣняетъ оный въ зависимости отъ притоковъ рѣчныхъ водъ, дождей и силы испаренія. Обмеленіе всей сѣверной части Каспія нельзя объяснить заполненіемъ наносами Волги, Урала и Эмбы, и повидимому служить доказательствомъ пониженія уровня и должно быть принято въ соображеніе при проектированіи сооружений въ устьяхъ Волги.

Проложеніе пути чрезъ Каспій и Волгу, кромѣ развитія нашей торговли въ средней Азіи и Персіи, будетъ имѣть громадное вліяніе на развитіе и усиленіе торговли съ богатѣйшими прикаспійскими провинціями и Закавказьемъ.

Сдѣлаемъ перечень вышесказаннаго:

1) Развитие мануфактурной промышленности Россіи возможно при условіи обмѣна фабрикатовъ на сырье.

2) Подобный обмѣнъ на сырье, доставляемое европейцами изъ Америки и Азіи — немислимъ, такъ какъ, по большей дешевизнѣ сырья и совершенству фабрикъ, европейскія мануфактуры будутъ дешевле и лучше русскихъ.

3) Поэтому, покупая сырье въ Европѣ, для конкуренціи съ иностранными фабрикатами, мы должны облагать послѣдніе высокими покровительственными пошлинами.

4) Чтобы избавить Россію отъ этого косвеннаго налога, платимаго всѣмъ населеніемъ, необходимо исполнить мысль Петра Великаго, отыскавъ рынокъ: гдѣ мы могли бы получать дешевое сырье, вымѣненное на наши домашнія мануфактуры.

5) Такимъ рынкомъ служить средняя Азія, какъ то ясно созналъ Петръ Великій, при самомъ началѣ заведенія фабрикъ.

6) Этотъ рынокъ необходимо соединить дешевымъ и удобнымъ путемъ съ центромъ нашей мануфактурной промышленности.

7) Самый удобный и дешевый для сего путь указанъ Петромъ Великимъ въ 1713 году и идетъ чрезъ Волгу, Каспій на Хиву, Бухару въ Персію, на Кавказъ и въ Закавказье.

При существованіи такого пути, выгоды дешевой доставки мануфактуръ и обмѣнъ сырья перейдутъ къ Россіи.

Теперь, не смотря на болѣе дешевую цѣну хлопка, европейцы перевозятъ изъ Персіи, транзитомъ чрезъ Закавказье, значительное количество хлопка. При удобномъ пути разность цѣнности фрахта до Баку и Астрахани будетъ не велика. Затѣмъ въ Россію ему предстоитъ дешевый вода-

ной путь до Нижняго и 410 версть желѣзной дороги до Москвы и 223 до Владиміра. Хлопокъ, идущій въ Европу, пройдетъ 798 версть Поти-Тифлисской дороги, перегрузится въ Поти и отправится моремъ въ Константинополь, Одессу, Марсель, Триестъ и Лондонъ. Очевидно, преимущества, сохраняемыя за русскими торговцами и фабрикантами. Сказаннаго достаточно, чтобы оцѣнить вѣрность плана Петра Великаго и настоятельность и пользу немедленнаго предложенія указаннаго имъ пути въ среднюю Азію — и потому необходимость подробнаго его изслѣдованія. Результаты подобнаго изученія изложены въ трехъ запискахъ, которыя будутъ напечатаны и представлены, если изложенная здѣсь мысль исполненія плана Петра Великаго встрѣтитъ сочувствіе и содѣйствіе. Эти записки:

№ 1. О работахъ, произведенныхъ въ устьяхъ Волги.

№ 2. Изслѣдованіе дельты Волги и исправленіе ея устьевъ для отправленія постояннаго сообщенія морскихъ судовъ съ Астраханью.

№ 3. О постройкѣ обводнаго канала отъ Астрахани до порта на сѣверномъ берегу Каспія и о снабженіи водою желѣзной дороги изъ Красноводска въ Хиву.

На основаніи этого явилась возможность выразить общую мысль проэкта (*avant-projet*) устройства пути въ среднюю Азію, по направленію, указанному Петромъ Великимъ.

Подробное исчисленіе суммы для него необходимой зависить отъ детальной разработки проэкта на мѣстности и еще болѣе отъ тѣхъ задачъ, которыя сочтеть необходимымъ достигнуть правительство.

Обводный каналъ можно устроить, имѣя въ виду на-

стоящее состояніе торговли или имѣя въ виду ея будущее развитіе.

Желѣзную дорогу въ Хиву можно сдѣлать узкоколейную или ширококолейную.

Станціи вдоль желѣзной дороги въ Хиву могутъ быть проектированы укрѣпленными поселеніями для занятія степи или только предназначенныя для эксплуатаціи.

Детальныя изысканія на мѣстности, по трудности мѣстныхъ условій, обойдутся значительную сумму—100,000—150,000 руб.; но если правительство рѣшается затратить до 3.000,000 руб. на улучшеніе Камызяка, то можно полагать, что расходъ на детальныя изысканія вполне окупится правильнымъ изслѣдованіемъ вопроса даже объ улучшеніи только устьевъ Волги.

Во всякомъ случаѣ, при самой роскошной постройкѣ предполагаемаго пути, расходъ, на это необходимый, будетъ не особенно великъ, тѣмъ болѣе, что правительство, имѣя точный проектъ, можетъ поручить исполненіе его частной компаніи, гарантируя только проценты капитала. Но какъ бы ни былъ значителенъ самый капиталъ, его слѣдуетъ сравнить съ тѣмъ, что истрачено въ теченіе 150 лѣтъ для проложенія неудавшагося пути въ среднюю Азію, съ тѣми расходами, которые потребуются для довольствія войскъ въ Туркестанѣ чрезъ Оренбургъ и съ тѣми потерями, какія произойдутъ при достиженіи случайно стратегическихъ предположеній. Польза соединенія и упроченія нашей пограничной черты, для созданія новыхъ рынковъ и обезпеченія нашихъ военныхъ успѣховъ въ средней Азіи, очевидна для всякаго. Желательно только, чтобы при практическомъ обсужденіи вопроса не была забыта аксіома, что сила долж-

на равняться сопротивленію, и потому на предпріятіе, требующее 10,000,000 руб., бесполезно тратить ежегодно 100,000 руб., такъ какъ въ такомъ случаѣ исполненіе его потребуетъ 100 лѣтъ, въ теченіе которыхъ неизбѣжно измѣнятся всѣ тѣ условія, при которыхъ задуманное предпріятіе было необходимо и полезно. Дѣйствуя такъ, мы всегда будемъ позади событій настоящаго, будемъ трудиться надъ тѣмъ, что было нужно для Россіи 100 лѣтъ тому назадъ и не ускоримъ своими трудами ея историческаго движенія. Сознавая это и принимаясь за исполненіе плановъ Петра Великаго, почерпнемъ примѣры въ его исторической дѣятельности, въ чемъ должна заключаться истинная экономія въ великихъ политико-экономическихъ вопросахъ. Всѣмъ извѣстна расчетливость великаго труженика, выразившаяся афоризмомъ: *кто не бережетъ копѣйки, тотъ самъ не стоитъ рубля*, но эта расчетливость относилась къ обиходному расходу и оставлялась въ сторонѣ, при сознаніи потребности какой нибудь государственной мѣры. Тогда всѣ его мысли и средства направлялись въ одну точку; дѣло, требовавшее десятковъ лѣтъ, исполнялось годами и мѣсяцами; достигало конечнаго результата и позволяло ему направить свои мысли и средства на другой предметъ. Лучшимъ примѣромъ будетъ созданіе флота въ то время, когда на югѣ Россіи не было ни одного матроса, ни одной лодки и не существовало самаго моря. Въ Ноябрѣ 1695 г. вступилъ Петръ I въ Москву, послѣ неудачнаго похода подъ Азовъ, сознавая, что безъ флота его взять нельзя, а 3 Мая 1696 г., черезъ *пять мѣсяцевъ*, флотъ изъ 2 кораблей, 23 галеръ и 4 братдеровъ двинулся подъ Азовъ. Очевидно, такое поспѣшное созданіе флота, срубленнаго изъ сыраго лѣ-

са, при отсутствіи всѣхъ судостроительныхъ матеріаловъ и бѣдности финансовъ, съ экономической точки зрѣнія людей обыкновенныхъ, было дѣломъ нерасчетливымъ и заслуживающимъ порицанія; но истинная государственная экономія, заключающаяся въ развитіи средствъ страны, которою руководился гениальный капитанъ Петръ Алексѣевъ, требовала поспѣшности и жертвъ для взятія Азова, — и Азовъ былъ взятъ и Россія получила внѣшній морской путь для своей торговли.

Великій администраторъ, который въ наше время имѣлъ бы желаніе и возможность продолжать предположенія Петра Великаго, будетъ въ положеніи болѣе выгодномъ, чѣмъ великій преобразователь Россіи. Ему не придется бороться съ непониманіемъ великихъ задачъ, со стороны общества, но, можно ручаться, онъ встрѣтитъ сочувствіе всѣхъ лучшихъ людей въ отечествѣ и содѣйствіе Европы. Лучшимъ доказательствомъ можетъ служить постройка Суэзскаго канала европейцами всѣхъ націй на свои деньги, для развитія Египта.

Сравнивая это великое современное предпріятіе съ проложеніемъ пути въ центральную Азію, мы найдемъ, что въ техническомъ отношеніи Суэзскій каналъ находился въ несравненно болѣе трудныхъ условіяхъ; въ политическомъ же отношеніи труднѣе проложеніе пути въ центральную Азію. Получивъ разрѣшеніе вице-короля Египетскаго и покровительство Людовика Наполеона, международная компанія стояла единственно въ зависимости отъ климатическихъ условій и техническихъ трудностей; она могла произвольно располагать своими изслѣдованіями и работами въ необитаемой степи. Морской каналъ, владѣлецъ котораго вице-король

могъ пользоваться менѣе всѣхъ другихъ государствъ, ведущихъ торговлю съ Азіей—очевидно для каждаго, былъ пріятіемъ международнымъ для всѣхъ европейскихъ арматоровъ и капиталистовъ. Путь въ среднюю Азію дѣлаетъ ее прежде всего *русскимъ рынкомъ*, а потомъ уже *европейскимъ*, такъ какъ удобство этого пути въ будущемъ можетъ на много уменьшить значеніе Суэзскаго канала.— Исторія борьбы двухъ могущественныхъ республикъ Венеціи и Генуи показываетъ, что путь въ Индію чрезъ Черное море и Кавказъ былъ нѣкогда самый удобный и что путь на Александрію, Египетъ и Суэзъ избранъ для конкуренціи съ первымъ. Успѣхъ этой конкуренціи произошелъ отъ уничтоженія турками, послѣ взятія Константинополя, генуэзской торговли, городовъ и поселеній на Черномъ морѣ и по берегамъ его, а не вслѣдствіе неудобства самаго пути чрезъ Кавказскій перешеекъ.

Кочевье киргизовъ между Хивою и Каспіемъ и грабежи, производимые въ степи, представляютъ неодолимое препятствіе для изслѣдованій пути частными лицами, и потому ставятъ ихъ не только въ зависимость отъ климатическихъ трудностей, но и отъ успѣха нашихъ военныхъ дѣйствій въ центральной Азіи. Всякая частная компанія можетъ сдѣлать не болѣе того, что уже сдѣлано: собрать и изслѣдовать всѣ ученые труды, документы и изслѣдованія, которые собраны въ трехъ упомянутыхъ запискахъ и составить на основаніи ихъ *avant-projet*. Разработка же деталей и составленіе детальнаго смѣта возможны только при непосредственной помощи и участіи русскаго правительства.

Конечно, благотворныя реформы настоящаго царствованія, развившія внутреннія силы Россіи; успѣхи русскаго оружія

въ средней Азіи и историческая необходимость сомкнуть границу между Каспіемъ и Аму-Дарьей, довершая тѣмъ планъ Петра Великаго — все это служить ручательствомъ сочувствія, которое встрѣтитъ мысль о пути въ центральную Азію чрезъ Волгу, Каспій и Хиву, и потому вниманія, которое будетъ удѣлено представляемому проекту.

Громадность этой идеи не можетъ помѣшать ея практическому исполненію потому, что она состоитъ изъ частей имѣющихъ общую связь, но выполнѣ одна отъ другой независимыхъ, и потому каждая изъ нихъ можетъ быть исполнена неодновременно, а сообразно цѣлей и средствъ правительства и потому можетъ не потребовать разомъ большой суммы, что было бы препятствіемъ къ ея немедленному исполненію.

Постройка желѣзной дороги отъ Красноводска въ Хиву можетъ входить въ расчетъ при составленіи плана военныхъ дѣйствій, но практически возможна съ умиротвореніемъ Хивы и развитіемъ дѣйствій Кавказской арміи на восточномъ берегу Каспія. При рѣшеніи связать дѣйствія Кавказскаго и Туркестанскаго отрядовъ она представляется единственнымъ средствомъ для облегченія исполненія и для обезпеченія и упроченія этой мысли. Проектъ сѣверо-каспійскаго порта и обводнаго канала вызывается прежде всего безотраднымъ положеніемъ нашего мореходства и торговли, вслѣдствіе недоступности устьевъ р. Волги. Исправленіе послѣднихъ составляетъ предметъ самой энергической дѣятельности министерствъ морскаго и путей сообщенія. Последнее въ теченіе 12 лѣтъ затратило свыше 1,000,000 руб. на различныя пробныя работы и готово затратить до 3,000,000 руб. по проекту улучшенія Камызяка, отложен-

ному въ настоящемъ году только по неполнотѣ данныхъ. Въ Астрахани существуетъ особый комитетъ, занимающійся изслѣдованіями устьевъ Волги. Морское вѣдомство снаряжаетъ для этого особую экспедицію. Масса всѣхъ этихъ отдѣльныхъ изслѣдованій обѣщаетъ доставить точное опредѣленіе всѣхъ особенностей дельты Волги — но было бы очень желательно и полезно, чтобы всѣ частныя изслѣдованія были распожелоны по общему плану, группировались около одной идеи. Идея эта очевидно должна быть не только настоящее состояніе, но и будущее развитіе русской торговли и мореплаванія по Каспію. Отстраняясь отъ этой идеи, можно предполагать достигнуть увеличенія глубины фарватера въ Камызякъ на 2—3 фута, сообразно настоящей осадки судовъ, идущихъ въ Астрахань. Но поразительная быстрота выдвиганія берега у Камызяка, подвигнувшагося въ море съ 1826 по 1870 годъ болѣе чѣмъ на 12 верстъ, при общемъ обмелѣніи сѣверной части Каспія, можетъ сдѣлать то, что предполагаемыя морскія работы, прежде ихъ совершеннаго окончанія, окажутся на сушѣ; стало быть, сдѣланные на нихъ расходы будутъ безплодны. Сознавая же величіе значенія пути чрезъ Волгу и Каспій для всей Россіи, а не для нѣсколькихъ только мелкосидящихъ судовъ настоящей торговой Каспійской флотиліи — вопросъ пріобрѣтаетъ иное значеніе и указываетъ на необходимость прежде улучшенія р. Камызяка сдѣлать сравнительное и самое точное изученіе устьевъ и дельты р. Волги, чтобы выбрать то рѣшеніе, которое наиболѣе соотвѣтствуетъ средствамъ и цѣлямъ Правительства.

Представляемый *avant projet*, а также собранныя въ трехъ запискахъ изслѣдованія могутъ, по нашему глубокому

убѣжденію, служить весьма полезнымъ матеріаломъ для всесторонняго обсужденія вопроса объ улучшеніяхъ устьевъ р. Волги, вопроса первенствующей важности, на разрѣшеніе коего въ настоящее время обращены совокупныя энергическія усилія Министерствъ Морскаго и Путей Сообщенія.

Представляя этотъ посильный трудъ благосклонному вниманію и покровительству всѣхъ лицъ, которые заботятся о будущности великой Россіи, мы считаемъ своимъ долгомъ содѣйствовать дальнѣйшему изученію вопроса, въ немъ изложеннаго, на сколько, по обстоятельствамъ, это будетъ признано полезнымъ.

Военный инженеръ-полковникъ Николай Шавровъ.

4-го апрѣля 1871 года.

