



5154-70

О наилучшем направленіи жельзно-дорожной магистрالی въ Среднюю Азію.

Съ тѣхъ поръ, какъ завязались, болѣе или менѣе, прочныя и постоянныя сношенія Россіи съ Средней Азіей, всѣ сношенія, какъ военныя, такъ и торговыя направлялись, главнымъ образомъ, по т. н. Ташкентской дорогѣ отъ Оренбурга на Ташкентъ и обратно *).

Въ эпоху завоеванія Туркестана и до постройки Закаспійской ж. д. по этому пути были перевезены миллионы пудовъ разнаго груза и прошли миллионы людей. Казалось бы проведеніе Закаспійской ж. д. должно было совершенно прекратить всякое движеніе по Оренбургско-Ташкентскому тракту, но Закаспійская ж. д., въ силу нѣкоторыхъ, неизбѣжныхъ по условіямъ, въ которыя она поставлена, причинъ, естественно не можетъ исполнѣ обслуживать всѣ нужды и интересы Туркестана, потому, а также въ силу исторически сложившагося тягостнѣя средне-азіатскаго транзита къ Оренбургско-Ташкентскому тракту, часть товаровъ изъ Россіи въ Среднюю Азію и обратно и доселѣ направляется старымъ вѣковымъ путемъ, т. е. изъ Оренбурга на Ташкентъ, изъ Ташкента на Оренбургъ. Въ послѣднее время Общество Рязанско-Уральской ж. д., выстроивъ малодоходную вѣтвь Саратовъ-Уральскъ, въ цѣляхъ снабженія этой вѣтви грузами и возвышенія ея доходности, пыталось привлечь на эту вѣтвь хивинскіе грузы, и для этого создало свой собственный караванно-гужевоіи трактъ между Уральскомъ и Кунградомъ. Затративъ на созданіе этого тракта весьма значительныя суммы, Общество Ряз.-Ур. ж. д. въ самомъ непродолжительномъ времени принуждено было закрыть этотъ трактъ, по причинѣ полнѣйшей его непригодности и пустынности, особенно въ средней его части между Аральскимъ и Каспійскимъ моремъ на т. н. «Усть-Уртѣ». Неудача, постигшая Ряз. Уральскую ж. д. съ изобрѣтеннымъ ею караванно-гужевоіи путемъ изъ Уральска въ Хиву, послужила причиной тому, что Правительство не нашло возможнымъ удовлетворить ходатайство общества Ряз.-Уральск.

*) Торговля впрочемъ велась еще и съ Троицкомъ, уѣзднымъ городомъ Оренб. губ.

ж. д. о продолженіи узко-колейной его вѣтви Покровская Слобода-Уральскъ до Кунграда.

Не смотря на этотъ суровый урокъ, въ настоящее время, когда вопросъ о соединеніи нашихъ Средне-Азіатскихъ владѣній съ центральной Россіей непрерывнымъ рельсовымъ путемъ сталъ вопросомъ ближайшаго будущаго, на сцену въ противовѣсъ исторически указанному Оренбургско-Ташкентскому направленію, явилось направленіе Александровъ Гай-Чарджуй, соответствующее почти вполне тому караванно-гужевому тракту, бесплодная попытка создать который стоила Ряз.-Ур. желѣзной дорогѣ многихъ денегъ. Сравнительно недавно появившіеся на свѣтъ, направленіе это нашло себѣ сторонниковъ, выступившихъ въ защиту его съ рвеніемъ, достойнымъ лучшаго дѣла. Пресса, до сего времени или молчавшая, или, не смотря на чрезвычайно важное государственное значеніе соединенія центральной Россіи съ ея средне-азиатскими владѣніями кратчайшимъ рельсовымъ путемъ, удѣлявшая этому вопросу пару или двѣ бѣгло брошенныхъ строкъ въ видѣ перепечатокъ изъ Туркестанскихъ и Оренбургскихъ газетъ, въ настоящее время, съ появленіемъ на свѣтъ двухъ брошюръ объ Александровъ Гай-Чарджуйскомъ направленіи, усиленно занялась Средне-Азіатской магистралію вообще и Александровъ Гай-Чарджуйскимъ направленіемъ въ частности. По почину неизвѣстнаго автора, скрывшагося подѣ инициалами Б. Г. и выступившаго въ защиту Рязано-Уральскаго направленія*) среднеазиатской магистраліи съ брошюрой: «Кратчайшій желѣзно-дорожный путь изъ Центральной Россіи въ Среднюю Азію» извѣстная часть русской и заграничной (англійской) прессы усиленно ратуетъ за это направленіе обѣщая, что средне-азиатская магистраль въ данномъ направленіи дастъ Россіи слѣдующее:

1) *тѣсно свяжетъ отдаленныя средне-азіатскія окраины съ центромъ Россіи непрерывнымъ рельсовымъ путемъ въ кратчайшемъ направленіи;*

2) *дастъ возможность развить въ средне-азіатскихъ нашихъ владѣніяхъ культуры цѣнныхъ земледѣльческихъ растений: хлопка, шелка и риса и продуктовъ садоводства, а также снабжать эти владѣнія и сопредѣльныя съ ними области продуктами центральной фабрично-заводской промышленности;*

3) *поможетъ снабженію края русскимъ хлѣбомъ, благодаря чему освободятся земли, нынѣ занятыя подѣ культуру продовольственныхъ хлѣбовъ, для воздѣлыванія болѣе цѣнныхъ растений и особенно хлопка;*

*) Александровъ-Гай станція Покрово-Уральской вѣтви Ряз.-Ур. ж. д.

4) облегчить колонизационныя задачи Россіи въ Средней Азіи, направляемая какъ для заселенія туземныхъ городовъ, такъ и тѣхъ земледѣльческихъ районовъ, которые могутъ быть для того пригодны;

5) упрочить наше политическое вліяніе въ Афганистанъ и Персію;

6) поможетъ, на случай надобности, быстро передвинуть части войскъ южныхъ и восточныхъ округовъ Россіи къ южной границѣ средне-азіатскихъ владѣній, въ цѣляхъ укрѣпленія Кушки и оккупации Герата.

и 7) Разрѣшитъ вопросъ о наиболее удобномъ и краткомъ Индо-Европейскомъ сухопутномъ транзитѣ, трассируемомъ въ значительной своей части по территоріи Россіи, чѣмъ достигается заключеніе съ Англіей прочнаго союза въ интересахъ вѣчнаго мира и дружнаго совместнаго культурнаго воздѣйствія на народы Азіатскаго материка.

Насколько основательны и выполнимы такія радужныя предположенія и падежды, возлагаемыя на Рязано-Уральское направленіе средне-азіатской магистрали, прекрасно разъяснено въ небольшой, но обстоятельной запискѣ бывшаго Тургайскаго Губернатора Генер. Лейт. Генер. Штаба Проценко, человека науки и, кромѣ того, въ совершенствѣ знакомаго съ сферою тѣхъ многочисленныхъ условій и интересовъ, удовлетворять коимъ должна средне-азіатская магистраль.

Но прежде чѣмъ разсматривать тѣ золотыя горы, которыя сулятъ Россіи съ проведеніемъ средне-азіатской магистрали отъ А. Гая на Чарджуй г.г. Б. Г. и другіе защитники Рязанско-Уральскаго направленія, мы считаемъ должнымъ обратить серьезное вниманіе на техническую сторону, какъ самой постройки магистрали въ этомъ направленіи, такъ и ея эксплуатація въ случаѣ, если магистраль пройдетъ въ данномъ направленіи. Разсматривая это направленіе по картѣ, легко убѣдиться, что *изъ 1800 верстъ своего протяженія, магистраль лишь 600 верстъ пройдетъ по населеннымъ мѣстностямъ, а именно 300 верстъ отъ А. Гая до Урала (стан. Гребенникова) и 300 верстъ по Хивѣ... Остальныя же 1200 верстъ дорога пойдетъ пустыней.* Насколько эта пустыня удобна для заселенія, можно видѣть изъ того, что на этомъ пути по линіи проектируемой магистрали отъ Гребенникова до Кунграда абсолютно нѣтъ ни одного поселенія. Объясняется это обстоятельство мѣстами полнѣйшимъ отсутствіемъ, мѣстами же крайнимъ недостаткомъ въ прѣсной водѣ. Между Ураломъ и Аму-Дарьей въ данномъ направленіи текутъ лишь р.р. Сагизъ и Эмба, изъ коихъ первая съ абсолютно горько-соленой водой, а вторая прѣсноводна только въ верховьяхъ, далеко отстоящихъ отъ линіи проектируемой магистрали. Тѣ колодцы, коими по утверженію защитниковъ Ряз.-Уральскаго направленія изобилуетъ этотъ путь, и которые