



## По Средне-Азиатской желѣзной дорогѣ.

---

**С**редне-Азиатская желѣзная дорога, начинаясь у Красноводска и оканчиваясь нынѣ въ Андижанѣ, въ 1,900 верстахъ восточнѣ Каспійскаго моря, въ самой глубинѣ Средней Азійи, прорѣзываетъ интереснѣйшія области: Закаспійскую, Самаркандскую, Сыръ-Дарьинскую и Ферганскую, а также Бухарское ханство. Линія эта, съ вѣтвями на Ташкентъ и Кушку, огромной важности и выдающагося интереса; она пробѣгаетъ то по голымъ сыпучимъ пескамъ, въ которыхъ временами видны таинственныя картины миражей; то по мѣстностямъ съ своеобразной и чуждой намъ культурой; то вблизи новыхъ красивыхъ и чистенькихъ русскихъ городовъ; то около остатковъ древнихъ могучихъ центровъ, представляющихъ изъ себя нынѣ грандіозныя кладбища и вмѣстѣ съ тѣмъ памятники давно минувшей культуры. На станціяхъ мелькаютъ типы разнообразныхъ народностей края.

Въ почутныхъ городахъ размѣщены многочисленные гарнизоны русскихъ войскъ, поддерживающіе законность, порядокъ и престижъ русскаго имени. Ежегодно приливаетъ туда много свѣжихъ силъ изъ военно-служащихъ, впервые вступающихъ въ нашу далекую Средне-Азиатскую окраину; ихъ то и желательно намъ, хотя въ общихъ чертахъ, познакомить съ той важной стратегической артеріей, по которой предстоитъ имъ прослѣдовать на службу въ новый край.

Но, можетъ быть, и не собирающимся совершить столь далекое путешествіе будетъ не безынтересно узнать о теперешнемъ

положеніи Средне-Азіатской желѣзной дороги—этой славы и гордости Россіи во всей Средней Азійи.

## I.

Почти всѣ, ѣдущіе въ Среднюю Азію, переѣзжаютъ черезъ Каспійское море на пароходахъ общества «Кавказъ и Меркурій», которое даетъ военнотрудовикамъ разныя льготы, да и пароходы котораго лучше другихъ. Выйдя изъ Баку вечеромъ, вы уже ранополночью слѣдующаго дня, совершивъ болѣе или менѣе бурный переездъ по нашему капризному «Каспію», замѣчаете вдали полосу берега Средней Азійи. Но до Красноводска еще далеко: чтобы попасть въ Красноводскій заливъ, на сѣверномъ берегу котораго расположенъ городъ, надо обогнуть длинную песчаную косу, вслѣдствіе чего пароходъ попадаетъ къ пристани только около десяти часовъ утра.

Уже издали рисуется красивая картина: домики маленькаго городка живописно раскинуты на скатахъ горъ, имѣющихъ красноватый оттѣнокъ, отчего городъ и получилъ свое названіе; вправо (на востокъ), вдоль берега, видны рельсы желѣзной дороги, линіи вагоновъ, а иногда и бѣгущіе поѣзда...

Но, пристань все ближе и ближе... Уже замѣтна суета, обычная передъ приходомъ большаго морскаго парохода: бѣгаютъ рабочіе, суетятся матросы... Наконецъ, пароходъ останавливается и прибывшіе вступаютъ на почву Средней Азійи. Какъ же встрѣтить на первыхъ порахъ эта чуждая Азія новаго европейскаго путника, стремящагося водвориться въ ней для работы, для службы? Если вы пріѣхали весною, съ марта и до начала мая, или осенью, — съ половины сентября по ноябрь, — погода, по большей части, чудная, тихая и умеренно-теплая; пріѣхавшіе же лѣтомъ, т. е. съ половины мая до половины сентября, попадаютъ въ Красноводскъ въ какое то раскаленное пекло. Солнце жжетъ невыносимо, тѣни нѣтъ, море освѣжаетъ мало, а подуетъ вѣтеръ съ горъ — просто нечѣмъ дышать: такъ раскаляются скалы, окружающія городъ.

Но вотъ, сдавъ свой багажъ носильщикамъ — персамъ, вы покидаете пристань и сразу же оказываетесь въ центрѣ городка, на соборной его площади, причемъ на первомъ же шагу, у самой пристани, бросается въ глаза крупная надпись: «Куропаткин-

ская набережная». Это заставляетъ прибывшаго сразу, вступая на почву Закаспія, вспомнить, кому, главнымъ образомъ, область обязана своимъ теперешнимъ благоустройствомъ. Позже, познакомившись съ краемъ, вновь прибывшій много разъ будетъ имѣть случай убѣдиться, съ какой благодарностью здѣсь вспоминаютъ заботы и старанія генерала Куропаткина вызвать Закаспійскій край къ жизни.

До вокзала менѣе полверсты и черезъ нѣсколько минутъ ѣзды передъ вами показывается красивое зданіе въ средне-азіатскомъ стилѣ. Съ высокой верхней площадки открывается дивный видъ на море. Глазъ непривычно пораженъ видомъ линій бѣлыхъ вагоновъ, которые на Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ выкрашены въ этотъ цвѣтъ, чтобы хотя немного уменьшить накаливаніе стѣнъ солнечными лучами: вѣдь температура здѣсь доходитъ до 55° R.

Но почтовый поѣздъ отходитъ только въ три часа и времени остается еще много: можно прокатиться для осмотра.

Городъ маленькій; поражаетъ отсутствіемъ всякой растительности и только у военнаго собранія разведенъ небольшой скверъ съ низкими, чахлыми деревьями, хотя, чтобы здѣсь добиться и этого, пришлось на садикъ положить много труда и энергіи: вѣдь лѣтомъ каждое деревцо требуетъ здѣсь особой поливки, а на зиму тщательной защиты отъ стужи. За отсутствіемъ въ городѣ чего-либо интереснаго скоро возвращаетесь на вокзалъ. Подается рядъ бѣлыхъ вагоновъ II и III классовъ, перваго же класса на линіи нѣтъ; въ поѣздѣ стоитъ и кухня съ вагономъ-столовой, въ которую много разъ заглянетъ путникъ за время долгаго и утомительнаго, особенно лѣтомъ, пути.

Въ 3 часа дня поѣздъ отходитъ изъ Красноводска, унося прибывшихъ въ глубь Средней Азійи.

## II.

Первыя 90 верстъ Средне-Азіатская желѣзная дорога идетъ вдоль берега Балханскаго залива. Съ правой (южной) стороны поѣзда море то подходитъ къ самой желѣзнодорожной насыпи, то значительно отступаетъ отъ нея и окончательно теряется изъ виду на 90-й верстѣ, не доѣзжая станціи Ячманъ. Близость моря съ разнообразными очертаніями берега, дѣлаетъ эти первыя версты пути очень красивыми. Съ лѣвой (сѣверной) стороны высется

утесы скалъ хребта «Большіе Балханы»; по мѣрѣ движенія на востокъ хребетъ этотъ нѣсколько уменьшается и наконецъ, между станціями Балла-Ишемъ и Айдинъ, на 160-й верстѣ, повернувъ къ сѣверо-востоку, совершенно отходить отъ желѣзной дороги.

Первая большая станція отъ Красноводска—Джебелъ (124-я верста) заканчиваетъ собою участокъ, построенный еще сравнительно недавно—въ 1896 году. До этого времени тогдашняя Закаспійская военная желѣзная дорога начиналась отъ небольшого порта Узунъ-Ада, неудобства котораго заставили совершенно отъ него отказаться и возвести новый участокъ пути Красноводскъ-Джебелъ; послѣ этого путь отъ Узунъ-Ада былъ разобрать.

Слѣдующая за Джебеломъ большая станція—Кизиль-Арватъ, на 314-й верстѣ. Участокъ Джебелъ—Кизиль-Арватъ, въ 190 в., самый старый изъ всей линіи: онъ былъ построенъ еще въ 1880—1881 гг., входя въ составъ Закаспійской военной желѣзной дороги, начинавшейся, какъ указано выше, въ Узунъ-Ада и оканчивавшейся въ Кизиль-Арватѣ. Участокъ этотъ тянется, какъ и предыдущій, въ юго-восточномъ направленіи и за станціей Балла-Ишемъ, на 160-й верстѣ, въ томъ мѣстѣ, гдѣ Большіе Балханы поворачиваютъ на сѣверо-востокъ, пересѣкаетъ старое русло рѣки Аму-Дарьи («Узбой»), по которому рѣка эта когда-то протекала, пробивая себѣ путь въ Каспійское море.

По мѣрѣ дальнѣйшаго движенія на востокъ и съ правой, южной, стороны пути мѣстность начинаетъ дѣлаться холмистой. Это Малые Балханы, тянущіеся въ видѣ небольшихъ песчаныхъ холмовъ вплоть до Кизиль-Арвата (314-я верста); холмы эти постепенно переходятъ въ сыпучіе пески. На огромномъ пространствѣ не видно тенерь ни деревца, ни жилья: одно безграничное море сыпучаго, мелкаго песку, который мѣстами лежитъ какими то особенно характерными глыбами, напоминающими волны... Тяжелая картина. Но, проѣхать и самому повидать эту страшную пустыню высоко-почтительно, невольно проникаешься удивленіемъ къ мощи русскаго народнаго генія, проложившаго желѣзныи путь тамъ, гдѣ прежде, и то съ великимъ трудомъ, проходили развѣ только легкіе туркменскіе наѣзники. Энергія русскаго поѣдила природу и этотъ желѣзнодорожный путь наглядно показываетъ азіатамъ мощь и величіе русскаго имени, водворившаго порядокъ и законность въ странѣ, гдѣ искони, благодаря неуловимости и безнаказанности, царствовали разбойники, подъ именемъ туркменскихъ «аламанщиковъ». Въ этомъ отношеніи самому по-

видать описанные пески очень интересно; жаль только, что почтовый поѣздъ пробѣгаетъ ихъ ночью и они плохо видны. Но, за то, что за величественная картина тихой южной ночи въ пустынѣ...

Небо разукрашено созвѣздіями и жители сѣвера невольно залюбуются непривычной для нихъ яркостью звѣздъ. Да и расположеніе звѣздныхъ группъ нѣсколько иное чѣмъ на сѣверѣ: дивный Оріонъ высоко стоитъ на небѣ и подъ нимъ чудно переливается разноцвѣтными огнями Сиріусъ; наша Большая Медвѣдица какъ то низко присѣла надъ горизонтомъ; виденъ рѣдкій на нашемъ сѣверномъ небѣ Антаресъ...

А поѣздъ мчится все дальше и въ 3 часа ночи минуетъ Кизиль-Арватъ.

### III.

Слѣдующій участокъ Средне-Азіатской желѣзной дороги Кизиль-Арватъ—Душакъ, въ 366 верстѣ, построенный въ 1885—1886 гг., имѣетъ, какъ и первые два, общее направленіе на юго-востокъ, образуя съ ними какъ бы одинъ участокъ, длиною въ 680 верстѣ.

У станціи Кизиль-Арватъ (314-я верста) желѣзная дорога приближается къ хребту Копетъ-Дагъ, сѣвернѣе котораго все время и тянется до станціи Душакъ (680-я верста). Хребетъ этотъ, составляющій нашу государственную границу съ Персіей, имѣетъ огромное значеніе: онъ даетъ истокъ многимъ ручейкамъ, образующимся во время дождей въ горахъ, благодаря чему въ пескахъ существуетъ Ахалтекинскій оазисъ. Начинаясь въ Кизиль-Арватѣ и имѣя въ началѣ до 30-ти верстѣ ширины, оазисъ постепенно все суживается, у Асхабада имѣетъ всего 10 верстѣ и оканчивается у станціи Аннау, въ 10-ти верстахъ восточнѣе Асхабада. Такимъ образомъ, дорога тянется Ахалтекинскимъ оазисомъ почти 215 верстѣ.

На другой день послѣ выѣзда изъ Красноводска путешественникъ, проснувшись даже рано утромъ, уже не увидитъ болѣе безотрадныхъ сыпучихъ песковъ. Въ оазисѣ видна зелень, видны аулы туркменъ, видны караваны верблюдовъ, а часто ихъ стада, пасущіяся на свободѣ.

Проѣхавъ по оазису нѣсколько станцій, поѣздъ, въ 9 часовъ утра, подходит къ Геокъ-Тепе...



Много говорить русскому это славное имя, много картинъ прошедшаго проносится у него въ умѣ... Вспоминаются наши среднеазиатскіе дѣятели Столѣтовъ, Маркозовъ, Лазаревъ, Ломакинъ, Скобелевъ, Куропаткинъ, — утвердившіе русское имя на восточномъ берегу Каспійскаго моря и постепенно занимавшіе земли, образующія нынѣшнюю Закаспійскую область... Въ 1880 г. очередь дошла и до Ахаль-Текинскаго оазиса. Скобелевъ въ декабрѣ подводитъ русскихъ богатырей, побѣдившихъ безводную пустыню, къ Геокъ-Тепе, сильной текинской крѣпости, гдѣ храбрый противникъ заперся, рѣшившись дорого продать свою независимость... Начинается кровавая осада. Противникъ обороняется храбро, производитъ отчаянныя вылазки... Но русскій солдатъ, подъ предводительствомъ любимаго героя, стоитъ непоколебимо... Наконецъ, 12-го января 1881 года Геокъ-Тепе палъ въ кровопролитномъ штурмѣ, подъ ударами колоннъ полковниковъ Куропаткина, Гайдара и Козелкова, причѣмъ колонна полковника Куропаткина ворвалась въ крѣпость послѣ взрыва стѣны миной. Весь Ахалтекинской оазисъ, съ главнымъ ауломъ Асхабадомъ, былъ занятъ русскими.

Пока мелькаютъ эти воспоминанія, поѣздъ уменьшаетъ ходъ и, наконецъ, останавливается. Съ лѣвой стороны пути видны огромные, изъ глины, валы крѣпости, а противъ самой станціи красивенькій домикъ, въ которомъ помѣщается «Скобелевскій» музей. Публика, пользуясь 5-ти-минутной остановкой поѣзда, бѣгомъ бросается къ музею и къ крѣпости: всѣмъ хочется во-очію увидеть это выраженіе славы Россіи въ Средней Азій... Старый инвалидъ съ двумя георгіевскими крестами показываетъ музей. Снаружи стоятъ три пушки, взятыя у текинцевъ. Внутри рядъ интересныхъ предметовъ: англійская карта Закаспійской области съ собственноручными помѣтками карандашемъ и чернилами самого Скобелева, причѣмъ надпись на этой картѣ, за подписью генерала Куропаткина, удостовѣряетъ, что она служила Скобелеву для работъ по организаціи всего наступленія; карта укрѣпленій Денгиль-Тепе, съ расположеніемъ около нихъ русскихъ войскъ; два большихъ щита съ русскимъ и текинскимъ оружіемъ, употребившимся во время осады и штурма; орудія пытки плѣнныхъ — деревянныя колодки съ желѣзными кандалами; портреты георгіевскихъ кавалеровъ — участниковъ боя и убитыхъ офицеровъ, причѣмъ подъ каждымъ портретомъ, на мѣдной дощечкѣ, написаны ихъ имена и фамиліи; большая картина Сверчкова, изображаю-

щая Скобелева на бѣломъ конѣ, съ энергично протянутой впередъ рукою и рядъ другихъ интересныхъ предметовъ. Но бѣгло осмотрѣвъ музей, мы бросаемся во внутренность крѣпости, которая тутъ же, подлѣ. Вотъ вдали виденъ проломъ въ оградѣ и въ немъ памятникъ: это мѣсто миннаго обвала и штурма полковника Куропаткина. Вправо и влѣво видны такіе же памятники — ими отмѣчены мѣста штурма колоннъ полковниковъ Козелкова и Гайдара. Всѣ три памятника одинаковы: въ кубическихъ кирпичныхъ основаніяхъ, на которыя поставлены усѣченныя пирамиды, вѣданы мраморныя доски съ надписями. Вдали, за миннымъ обваломъ, виденъ высокій курганъ, на которомъ водруженъ крестъ: это братская могила павшихъ русскихъ воиновъ; надпись мраморной доски гласитъ, что погибло девять офицеровъ и 124 нижнихъ чина. Туда, конечно, дойти нѣтъ времени: со станціи уже слышенъ второй звонокъ. Всѣ бросаются къ вагонамъ и едва успеваютъ добѣжать до нихъ, какъ поѣздъ уже трогается. Только изъ окна вагона путникъ разглядываетъ описанный выше кургань-могилу.

До Асхабада остается всего одна станція Безменъ (499-я верста). Станція эта, въ обыкновенное время пустынная и мало-оживленная, живетъ иногда кипучей военной жизнью: она ближайшая къ большому лагерю у Акъ-Тепе, въ которомъ сосредоточиваются войска изъ Мерва и другихъ пунктовъ Закаспійской области. Высадка войскъ, прибывающихъ въ лагерь, и, обратно, посадка отправляющихся по домамъ изъ лагеря, происходитъ именно въ Безменѣ; тогда-то станція оживаетъ: солдатки усердно нагружаютъ вагоны, вводятъ лошадей, накатываютъ на платформы обозъ... слышна музыка пришедшаго баталіона... пѣніе... Словомъ, полное оживленіе. Теперь же, простоявъ двѣ минуты, мчимся далѣе къ Асхабаду, этому административному центру всей Закаспійской области.

Около 11-ти часовъ утра съ правой стороны вагона начинаютъ показываться предмѣстья города; потомъ виднѣются длинныя прямыя улицы, обсаженныя по бокамъ деревьями, и наконецъ, поѣздъ останавливается у станціи. Городъ расположенъ тутъ же, около станціи. Интересно осмотрѣть его. Чистенькій, правильно распланированный, съ широкими улицами-бульварами и хорошенькими домиками, Асхабадъ производитъ очень пріятное впечатлѣніе. На обширной площади, противъ собора, стоитъ высокая колонна, сложенная изъ кирпича, съ надписью: «отъ Ставропольцевъ сво-

нимъ сослуживцамъ, убитымъ во время осады и штурма Ахальтекинской крѣпости, съ 24-го декабря 1880 года по 13-е января 1881 года»; по угламъ памятника четыре пушки. Противъ дома начальника области другой памятникъ, тоже въ видѣ высокой колонны, съ надписью: «Артиллеристы артиллеристамъ, убитымъ и умершимъ отъ ранъ при взятіи штурмомъ Геокъ-Тепе».

На улицахъ разношерстная, галдящая восточная толпа, въ которой особенно много армянъ и персовъ. Вся торговля въ ихъ же рукахъ, и коренные обитатели, — туркмены, почти не живущіе въ городѣ, являются сюда изъ близъ лежащихъ своихъ ауловъ только для работъ. Вообще Асхабадъ городъ живой, торговый и отродно видѣть кипучую жизнь тамъ, гдѣ сравнительно недавно царствовали только грабежъ и насиліе.

Простоявъ у станціи 20 минутъ, поѣздъ трогается далѣе въ томъ же юго-восточномъ направленіи, все вдоль Конеть-Дага, постепенно къ нему приближаясь. За станціей Артыкъ (609-я верста) желѣзная дорога проходитъ всего въ нѣсколькихъ верстахъ отъ персидской границы и ихъ пограничнаго города Лютфабада; отъ станціи Каахка (642-я верста) идетъ важный путь въ Персію на Мешхедъ, а отъ станціи Душакъ (687-я верста) — путь къ персидской крѣпости Келатъ.

У станціи Душакъ кончается общее направленіе пути на юго-востокъ, вдоль границы съ Персіей, и желѣзная дорога, сдѣлавъ крутой поворотъ, отходитъ отъ Конеть-Дага.

#### IV.

Отъ станціи Душакъ (681-я верста) Средне-Азіатская желѣзная дорога, сдѣлавъ крутой поворотъ на сѣверо-востокъ и бросивъ Конеть-Дагъ, направляется внутрь страны, удерживая указанное направленіе до станціи Маликъ (1243 верста), т. е. болѣе 570 верстъ; этотъ участокъ, вмѣстѣ со слѣдующимъ, доходящимъ до Самарканда, построенъ въ 1886—1888 годахъ.

За станціей Душакъ тянутся верстъ на 35—40 сплошные сыпучіе пески, красноватаго цвѣта, и только у станціи Тедженъ (724-я верста) желѣзная дорога пересѣкаетъ рѣку Тедженъ или Гери-Рудъ. Это, на протяженіи 725 верстъ Закаспійской области, первая рѣка. Но, увы! часто приходилось мнѣ при моихъ проѣздахъ видѣть въ ней полное отсутствіе воды, да и въ полноводіе

рѣка эта течетъ на сѣверъ недалеко за городъ: верстахъ въ 50—60, раздѣлившись на рядъ рукавовъ, она теряется въ пескахъ... Въ верховьяхъ своихъ Гери-Рудъ на большомъ протяженіи орошаетъ Авганистанъ и на берегахъ его расположенъ знаменитый «ключъ къ Индіи» — Гератъ.

За станціей Тедженъ желѣзнодорожный путь, прорѣзавъ небольшой Тедженскій оазисъ въ 80 верстъ длины и отъ 25-ти до 5-ти верстъ ширины, скоро подходитъ къ городу Мерву (843 верста), куда поѣздъ и прибываетъ около 10-ти часовъ вечера. За темнотой, города не видно. Располагающему свободными сутками слѣдуетъ остановиться въ Мервѣ для осмотра не самаго города, гдѣ нѣтъ ничего интереснаго, а его знаменитыхъ въ историческомъ отношеніи окрестностей; для этого даже лучше выйти не на станціи Мервъ, а на слѣдующей станціи Байрамъ-Али (870 верста), около которой лежатъ грандіозныя развалины стараго Мерва. Теперешній же Мервъ, расположенный на обоихъ берегахъ рѣки Мургабъ, не представляетъ, какъ сказано выше, ничего интереснаго; онъ является только весьма важнымъ желѣзнодорожнымъ узломъ, такъ какъ тутъ отъ Средне-Азіатской желѣзной дороги отдѣляется Мургабская вѣтвь, идущая по лѣвому берегу рѣки къ Кушкинскому посту, т. е. къ самой границѣ Авганистана.

Простоявъ въ Мервѣ 20 минутъ, поѣздъ трогается далѣе и въ чертѣ города пересѣкаетъ Мургабъ; это вторая рѣка Закаспійской области. Мургабъ, какъ и Тедженъ, входитъ въ наши предѣлы изъ Авганистана, и также верстахъ въ 40—50 сѣвернѣе города окончательно теряется въ пескахъ. Рѣка эта очень интересна по тѣмъ замѣчательнымъ иригаціоннымъ сооруженіямъ, которыя возведены на ея берегахъ для орошенія Мургабскаго Государева имѣнія, выходящаго на желѣзную дорогу у станціи Байрамъ-Али, на которую и прибываетъ поѣздъ черезъ 45 минутъ послѣ отправленія изъ Мерва. Съ лѣвой стороны пути тянутся обширныя развалины: въ лунную ночь видны башни, видны огромныя мечети... когда-то это была громадная столица, тутъ кипѣла жизнь, боролись народы. Но это было очень, очень давно. Въ IV вѣкѣ до Р. Х. Мервъ завоевалъ Александръ Македонскій; уже тогда онъ имѣлъ до 8-ми верстъ въ окружности. Впослѣдствіи Мервъ разрушали много разъ, но онъ все возрождался и былъ особенно цвѣтущимъ во времена Чингизъ-хана, который, за какую-то смуту въ городѣ, велѣлъ истребить всѣхъ его жителей. Долго не могъ оправиться Мервъ послѣ этого погрома; только въ XV вѣкѣ городъ опять возстановили.



Перехода изъ рукъ въ руки, то къ бухарцамъ, то къ персамъ, то къ хивинцамъ, Мервъ въ концѣ XVIII вѣка былъ окончательно разрушенъ персидскимъ шахомъ Мурадомъ. И теперь еще лежатъ эти интересныя развалины, это грандіозное кладбище, напоминающее о быломъ величіи, о былыхъ временахъ за много, много вѣковъ...

Жаль, что это интересное мѣсто поѣздъ проходитъ ночью; только въ полнолушіе видна часть этой мрачно-величественной картины.

Съ правой стороны пути картина прямо противоположная лѣвой; тамъ трупъ, остовъ, мертвецъ; здѣсь—новое созданіе чело-вѣка, явившееся исключительно благодаря энергіи и упорному труду—это Мургабское Государево имѣніе. Вода, отведенная изъ Мургаба по особому арыку, путемъ ряда гидротехническихъ сооруже-ній, обращаетъ пустынную мѣстность въ обширный садъ съ культурой винограда, хлопка и пр.

Повторяю, остановиться въ Байрамъ-Али и осмотрѣть описан-ное крайне интересно и высоко-поучительно.

Простоявъ на станціи Байрамъ-Али 5 минутъ, поѣздъ продол-жаетъ свой дальнѣйшій бѣгъ, прорѣзывая небольшой Мервскій оазисъ, длиною въ 60 верстъ (съ 842 по 904 вер.), послѣ чего съ 905 версты снова втягивается въ пески, въ началѣ имѣющіе хотя какую-либо растительность въ видѣ саксаула, этого главнаго пред-ставителя песчаной флоры, но постепенно переходящіе въ совершенно голую мѣстность. Отъ станціи Репетекъ (1004 верста) и до Чарджуя (1070 верста), на 66-й верстѣ, идутъ особенно опасныя сплошныя сыпучіе «барханы». Пески эти при путешествіи изъ Красноводска проѣзжаемъ ночью; на обратномъ же пути, при дневномъ проѣздѣ и особенно въ жаркіе дни, здѣсь часто видны эффектныя картины миражей...

Около 4-хъ часовъ ночи третьяго дня пути минуемъ станцію Репетекъ, на перегонѣ за которой пересѣкаемъ границу Закаспій-ской области; слѣдующая станція, Карауль-Кую (1027 верста), находится уже въ Бухарскомъ ханствѣ, т. е. виѣ предѣловъ Рос-сійской имперіи.

Интересъ этого третьяго дня пути начинается уже съ самага ранняго утра: въ 6 часовъ прибываемъ въ городъ Чарджуи и, выйдя тутъ на территорію чужого государства, намъ вассальнаго, сразу же наблюдаемъ совершенно иную картину, чѣмъ первые дни пути. Въмѣсто стройныхъ туркменъ, съ воинственными и гордыми, часто

красивыми, лицами, здѣсь толпятся толстые, обрюзгшіе и некра-сивые бухарцы; тѣмъ не менѣе въ массѣ, подѣ южными лучами солнца, толпа эта очень эффектна въ своихъ разнообразныхъ, яркихъ цвѣтовъ, халатахъ.

Простоявъ 20 минутъ, поѣздъ трогается по бухарскимъ владѣ-ніямъ далѣе на востокъ. Слѣдующій очередной перегонъ—Чард-жуй—Фарабъ, всего въ семь верстъ, но поѣзда на пробѣгъ его тратятъ около часа времени. Дѣло въ томъ, что тутъ путь пересѣ-каетъ знаменитую рѣку Аму-Дарью, по огромному деревянному мосту въ 1242 сажени, т. е. въ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> версты... Мостъ этотъ, по-строенный въ 1886 году, теперь уже старъ и ежегодно вызываетъ, при ледоходахъ, опасенія за свою цѣлость. Такъ, въ текущемъ году, льдомъ было сломано много верхнихъ свай, мостъ сильно качался, но тѣмъ не менѣе устоялъ... Впрочемъ, скоро уже этотъ заслуженный «инвалидъ» получитъ, наконецъ, отставку. Саже-няхъ въ ста, ниже по рѣкѣ, высится уже, на половину готовый, красивый, постоянный мостъ, громаднхъ размѣровъ, на камен-ныхъ мощныхъ устояхъ; онъ будетъ окончательно готовъ къ веснѣ будущаго года, когда и закончится служба нынѣшняго.

Но вотъ поѣздъ тронулся отъ Чарджуя. Обыкновенный паро-возъ, вслѣдствіе большой тяжести, опасно пустить по старому мо-сту и его замѣняютъ двумя облегченными паровозами—танкъ (въ общежитіи называемыми «кукушки»), изъ которыхъ одинъ ведетъ поѣздъ спереди, а другой подталкиваетъ сзади. Черезъ нѣсколько минутъ въѣзжаемъ на мостъ и слѣдуемъ по немъ тише обыкнове-наго шага челоуѣка; мостъ жалостно поскрипываетъ... Любуемся величественной картиной огромной рѣки: какаѣ сила теченія, какіе водовороты... жаль только, что вода совершенно грязнаго тем-наго цвѣта.

Аму-Дарья, впадая въ прежнія времена въ Каспійское море, имѣла особенно выдающееся значеніе какъ удобный путь въ Среднюю Азію; теперь же, вливаясь въ мелководное и далекое Аральское море, рѣка сохраняетъ только мѣстное значеніе какъ путь сообщенія съ Петрово-Александровскомъ и съ Хивинскимъ ханствомъ внизъ по теченію, а вверхъ—съ поселками на границѣ Авганистана, занятыми русскими гарнизонами (Керки, Термезъ, Пати-Гиссаръ и проч.). Переѣхавъ Аму-Дарью, остается за Фа-рабомъ всего четыре станціи до Бухары, столицы бухарскаго ханства.

Непосредственно за рѣкой, послѣ нѣсколькихъ песчаныхъ

перегоновъ начинаютъ появляться селенія бухарцевъ, обработанныя поля, сады, стада скота: видна уже культурная жизнь.

Наконецъ, въ 10 часовъ утра поѣздъ останавливается у красиваго вокзала. Города не видно: онъ расположенъ въ 12-ти верстахъ къ сѣверо-востоку отъ станціи, и желающимъ ознакомиться съ этимъ интереснѣйшимъ образчикомъ чисто восточнаго города, до котораго еще мало коснулась европейская культура, надо на сутки прервать свое путешествіе.

Недалеко отъ вокзала, съ лѣвой стороны, высится недавно построенный красивый дворецъ эмира, на который, за 20 минутъ стоянки, можно успѣть взглянуть и вблизи; съ правой же стороны раскинулся русскій городъ Новая-Бухара, вызванный къ жизни устройствомъ станціи. Тутъ находятся таможня, телеграфъ съ почтой, отдѣленіе государственнаго банка и проч.; здѣсь же живетъ нашъ политическій агентъ при бухарскомъ правительствѣ.

За станціей Бухара (1181-я верста) дорога еще 60 верстъ, до ст. Маликъ (1243-я верста), слѣдуетъ въ прежнемъ сѣверо-восточномъ направленіи, послѣ чего вновь поворачиваетъ на юго-востокъ.

## V.

Участокъ Средне-Азіатской желѣзной дороги отъ станціи Маликъ (1243-я верста) до Самарканда (1415-я верста), въ 172 версты, имѣетъ юго-восточное направленіе.

Все еще прорѣзываемъ мы территорію бухарскаго ханства; видны обработанныя поля, сады — по вся культура держится здѣсь исключительно на искусственномъ орошеніи арыками, и закройся они — черезъ нѣсколько мѣсяцевъ вся эта цвѣтущая мѣстность обратится въ безплодную пустыню. Оттого-то вдоль всей огромной линіи совершенно не видно ни луговъ, ни лѣсовъ, ни пространствъ, покрытыхъ кустарникомъ, вообще всего, къ чему такъ привыкъ нашъ взглядъ при поѣздкахъ по Россіи. Здѣсь, разъ есть вода — воздѣланъ каждый клочекъ земли; воды нѣтъ — все уныло, безплодно.

Уже отъ ст. Бухара, лежащей на 118 саженихъ выше уровня Каспійскаго моря, начинается сильный подъемъ пути и у Самарканда поѣздъ подымается на уровень 338 саженихъ, т. е. на 233 верстахъ — 220 саж. подъема, или около одной сажени на версту. На перегонахъ этого участка много глубокихъ выемокъ, и въ

зимнее время, въ мятели, случаются большіе снѣжные заносы, почти сплошь ихъ заполняющіе, что дѣлаетъ расчистку пути очень затруднительной.

Станція Зіадинъ (1290-я верста), послѣдняя на бухарской территоріи; на перегонѣ въ Зирабулакъ поѣздъ пересѣкаетъ государственную границу и мы снова выѣжаемъ въ предѣлы Россійской Имперіи.

Проѣхавъ Катты-Курганъ (1342-я верста), небольшой городокъ Самаркандской области, въ 7 часовъ 30 минутъ вечера третьяго дня пути достигаемъ, наконецъ, Самарканда.

Городъ лежитъ верстахъ въ пяти отъ станціи и въ историческомъ отношеніи является наиболѣе интереснымъ мѣстомъ изъ всего Туркестана; для осмотра слѣдуетъ тутъ остановиться, хотя бы на сутки.

Самаркандъ основанъ во II вѣкѣ до Р. Х. — это городъ глубокой древности. Его особенно любилъ грозный Тамерланъ, перенесшій сюда свою столицу; здѣсь еще и теперь въ великолѣпномъ мавзолеѣ «Гури-Эмиръ» покоятся останки этого великаго завоевателя. Рядъ величественныхъ мечетей, медресе (училище), и проч. украшаютъ туземный городъ, крайне интересный для осмотра. Русская же часть представляетъ хотя небольшой, но красивый и бойкій торгово-промышленный пунктъ.

## VI.

Отъ Самарканда (1415-я верста) Средне-Азіатская желѣзная дорога до своего конечнаго пункта Андижана (1912-я верста) имѣетъ общее направленіе на востокъ. Участокъ этотъ, законченный въ 1898 году, очень важенъ, соединяя богатую Фергану съ Каспійскимъ моремъ. До станціи Вережкино (1708-я верста) проѣжаемъ по Самаркандской области, а отъ Вережкина до Андижана — по Ферганской.

Поѣздъ отходитъ изъ Самарканда въ 8 часовъ вечера и слѣдуетъ берегомъ Заравшана, черезъ который переходитъ на 11-й верствѣ отъ города по мосту около 60 саженихъ длины. Недалеко отъ него на рѣкѣ устроены сооруженія, регулирующія расходъ воды и отдѣляющія часть воды намъ, на Самаркандскую область, и другую часть на Бухару, которая пользуется почти исключительно заравшанской водой. Закрой мы доступъ ея — Бухарѣ

придется плохо; средство это весьма важно для удержанія въ покорности вассальнаго намъ ханства.

Съ лѣвой стороны пути, не доѣзжая желѣзнодорожнаго моста, обращаетъ особенное вниманіе путника большая арка у самаго берега Заравшана: это остатки моста Тамерлана, состоявшаго ранѣе изъ ряда такихъ арокъ; всѣ онѣ разрушены напоромъ воды и осталась только одна, которая, переживъ вѣка, стоитъ молчаливымъ памятникомъ былого...

Но ступившаяся темнота ночи не позволяетъ далѣе разсматривать попутныя картины. А картины эти выдающагося интереса. Мы ѣдемъ по мѣстностямъ, полнымъ историческихъ воспоминаній: вѣдь это путь великаго движенія народовъ съ востока на западъ.

На 1509 верстѣ (94-я верста за Самаркандомъ и 11-я верста за ст. Милютинской) поѣздъ проходитъ знаменитое ущелье Тамерлана—«ворота народовъ». Сколько племенъ прошло здѣсь, стремясь на западъ! Сколько было тутъ кровавыхъ столкновеній! Сколько бѣдъ, разрушеній и горя несли съ собою эти все сокрушающіе потоки варваровъ!.. Но теперь, по слову великаго сѣвернаго Монарха, великаго Бѣлаго Царя, мчится здѣсь паровозъ, внося въ страны востока не гибель, не разрушеніе—а порядокъ, цивилизацію и прогрессъ. На скалахъ этого ущелья ясно видны характерныя мусульманскія надписи, гласящія, что тутъ, въ 979 г., происходило сраженіе между отрядомъ Абдулла-хана, въ 30,000 человекъ и отрядомъ Дервишъ-хана, въ 50,000 человекъ. Отрядъ Абдулла-хана, одержавъ побѣду, предалъ столькожъ смерти, что отъ людей, убитыхъ въ сраженіи и въ плѣну, въ теченіе одного мѣсяца, на поверхности воды рѣки Джизакской текла кровь.

Надъ этими письменами водружена нынѣ доска, съ надписью:

Николай II

1895 повелѣлъ:

«быть желѣзной дорогѣ»

1898 исполнено.

Надъ доской вѣлана небольшая кирпичная стѣнка, на которой прикрѣпленъ выпуклый, красиво сдѣланный, вызолоченный російскій двуглавый орелъ.

Эта надпись навсегда будетъ свидѣтельствовать азіатамъ, что послѣ всѣхъ этихъ потоковъ народовъ здѣсь, наконецъ, прошли и мы русскіе, но прошли съ мирною цѣлью, съ благодѣяніями для края...

Поѣздъ проходить эту интересную мѣстность около 12 часовъ ночи по мѣстному времени, и въ лунную ночь окрестности хорошо видны изъ окна вагона; хорошо видна и надпись—вагоны проходятъ отъ нея совсѣмъ близко.

За станціей Джизакъ (1522-я верста) начинается «Голодная степь», тянущаяся на сѣверъ и востокъ до р. Сыръ-Дарьи. Степь эта пустынна только лѣтомъ, когда спалена солнцемъ; весной же она покрыта густой травой и представляетъ прекрасное пастбище для кочующихъ киргизъ. Надо надѣяться, что это громадное пространство будетъ орошено и сдѣлается вполне пригоднымъ для культурной жизни многихъ тысячъ переселенцевъ.

Въ 3 часа ночи со станціи Черняево (1605-я верста) поѣздъ поворачиваетъ по Ташкентской вѣтви къ сѣверу; желающіе ѣхать далѣе на востокъ въ Фергану, должны тутъ пересѣсть на другой поѣздъ, отходящій черезъ часъ.

Ташкентская вѣтвь, протяженіемъ въ 42 версты, проходитъ первыя 77 верстъ Голодной степью и переходитъ Сыръ-Дарью по громадному, 160-ти-саженному мосту. За рѣкой начинается культурованная мѣстность Сыръ-Дарьинской области и поѣздъ идетъ среди поселковъ сартовъ, среди фруктовыхъ садовъ, виноградниковъ и бахчей дынь вплоть до самаго Ташкента (1747-я верста), въ который и прибываетъ въ 9 часовъ утра, на четвертый день по выѣздѣ изъ Красноводска.

Чудное зданіе вокзала принимаетъ путешественника, вступающаго здѣсь на почву столицы Туркестана и всѣхъ русскихъ средне-азіатскихъ владѣній.

## VII.

Выше было сказано, что на четвертый день пути отъ Красноводска, почтовый поѣздъ въ 3 часа ночи прибываетъ въ Черняево, гдѣ пассажирамъ, ѣдущимъ въ города Ферганской области, предстоитъ пересадка въ другой поѣздъ, отходящій черезъ часъ.

Путь по Ферганѣ пролегаетъ мѣстностью очень богатой хлопкомъ и рисомъ, а фруктовые сады тянутся почти непрерывной вереницей.

Орошеніе полей какъ и въ другихъ мѣстностяхъ края, основано на арыкахъ, т. е. особаго устройства оросительныхъ кана-



вахъ, для пропуска которыхъ черезъ глубокія выемки пути сдѣланъ рядъ сифоновъ.

Въ 75-ти верстахъ отъ Черныяева, около 7-ми часовъ утра мѣстнаго времени, поѣздъ останавливается у перваго города Ферганы — Ходжента (1680-я верста), расположеннаго въ 5-ти верстахъ отъ дороги. Черезъ три станціи далѣе, около 11-ти часовъ утра, поѣздъ подходит къ Коканду (1784-я верста), бывшей столицѣ кокандскаго ханства, въ которомъ особенно замѣчательны по великолѣпной отдѣлкѣ дворецъ прежнихъ хановъ.

Простоявъ 25 минутъ, отправляемся долиной Ферганы далѣе, и около 3-хъ часовъ дня мѣстнаго времени прибываемъ въ Новый Маргеланъ (1858-я верста), главный городъ области и резиденцію Ферганскаго военнаго губернатора. Городъ расположенъ верстахъ въ двухъ отъ станціи, правильно разбитъ и весь въ зелени тутовыхъ деревьевъ.

Черезъ двѣ станціи отъ Маргелана, въ 6 часовъ вечера четвертаго дня пути, прибываемъ, наконецъ, въ Андижанъ, конечный пунктъ огромной средне-азиатской магистрали, отстоящей отъ Каспійскаго моря на 1912 верстъ, и столь извѣстный по печальной исторіи недавняго возмущенія толпы фанатиковъ-сартовъ.

Вообще долина Ферганы очень красива; ѣдешь почти сплошнымъ фруктовымъ садомъ и мѣсть необработанныхъ нѣтъ: такъ обильно стекаетъ вода съ горъ, окружающихъ область. Подъѣзжая къ Андижану попадается много затопленныхъ полей, подготовляемыхъ подъ культуру риса; сидя даже на площадкѣ вагона чувствуешь, несмотря на зной, ихъ пронизывающую сырость, вызывающую лихорадочныя заболѣванія.

### VIII.

Вся Средне-Азиатская желѣзная дорога съ вѣтвями имѣетъ протяженіе 2384 версты, изъ коихъ на главную линію Красноводскъ—Андижанъ приходится 1912 верстъ, а на вѣтви Мургабскую—292 версты, Ташкентскую—142 версты и Маргеланскую—8 верстъ.

Линія на всемъ протяженіи имѣетъ одну колею, нормальныхъ размѣровъ. Магистраль проходитъ 1026 верстъ по Закаспійской области, 289 верстъ по владѣніямъ Бухары, 393 версты по Самаркандской области и 204 версты по Ферганской. Слѣдуя до 250

верстъ голыми песками, частью сыпучими, дорога принимаетъ для борьбы съ ними рядъ мѣръ: полотно обсыпаютъ глиной, уширяютъ выемки, сажаютъ по бокамъ саксауль, корни котораго сильно разрастаются. Но борьбу съ песками приходится, главнымъ образомъ, вести при организаціи водоснабженія, такъ какъ на цѣломъ рядѣ станцій, этихъ песчаныхъ раіоновъ, воды совершенно нѣтъ и для питанія паровозовъ, а также для агентовъ дороги, служащихъ на перегонахъ, приходится подвозить ее. И вотъ, наряжаются особые «водяные поѣзда», которые тянутъ вереницу огромныхъ чановъ, останавливаются у всѣхъ путевыхъ казармъ и будокъ, снабжая ихъ, а равно и безводныя станціи, необходимою водою.

Такова наша Средне-Азиатская желѣзная дорога, прорѣзывающая разнообразнѣйшія въ культурномъ отношеніи мѣстности и вдающаяся уже столь далеко вглубь Средней Азіи.

*Тен. шт. подполн. бар. Маубе.*

