

РК Хр
21/05
6

ЗАПИСКИ

06(57)
3-324.
к III.
1881г.

ЗАПАДНО-СИБИРСКАГО ОТДѢЛА

116188.
ИМПЕРАТОРСКАГО

РУССКАГО ГЕОГРАФИЧЕСКАГО ОБЩЕСТВА

КНИЖКА III.

Печатано по распоряженію Западно-Сибирскаго Отдѣла Императорскаго
Русскаго Географическаго Общества.

ОМСКЪ.
ТИПОГР. ОКРУЖН. ШТАБА.
1881.

91

СОДЕРЖАНІЕ.

Отчетъ Западно-Сибирскаго Отдѣла Императорскаго Русскаго
Географическаго Общества за 1880 годъ. Катанасева.

Извлеченіе изъ протоколовъ засѣданій Западно-Сибирскаго
Отдѣла Императорскаго Русскаго Географическаго Общества.

✓ Путевыя записки, веденныя во время поѣздки, въ 1878 г.,
въ Кокчетавскій уѣздъ: Словцова.

Вмѣсто предисловія (стр. 1); дневникъ и маршрутъ пути (стр. 6);
метеорологическія наблюденія (стр. 56); общій взглядъ на сѣвер-
ную часть Киргизской степи между правымъ берегомъ Ишима и
лѣвымъ берегомъ Иртыша (стр. 59); зоографическій очеркъ степ-
наго пространства (стр. 105); нѣкоторыя киргизскія названія жи-
вотныхъ (стр. 149).

✓ Изслѣдованіе путей въ Алтайскомъ краѣ Брецинскаго.

✓ Торговое движеніе между Западной Сибирью, Среднею Азією
и Китайскими владѣніями Балкашина.

✓ Программа изслѣдованія сельской общины въ Сибири Ядринцева.

Въ приложеніи:

Уставъ Императорскаго Русскаго Географическаго Общества.

ТОРГОВОЕ ДВИЖЕНИЕ М Е Ж Д У ЗАПАДНОЙ СИБИРЬЮ, СРЕДНЕЮ АЗИЕЮ и КИТАЙСКИМИ ВЛАДѢНІЯМИ.

I.

Торговля съ Сибирью производилась среднеазіятскими купцами съ давнихъ временъ, но не установила себѣ благоустроеннаго пути. Это происходило частью потому, что торговое движеніе должно было направляться на дальнемъ разстояніи по кочевьямъ пастушьихъ племенъ, въ такихъ степяхъ, гдѣ суровыя условія природы не допускали даже возможности возникновенія хотя бы небольшихъ городовъ съ постоянными рынками, частью по причинѣ политическихъ переворотовъ въ Средней Азіи и непрерывныхъ распрій у кочевниковъ. Выступая изъ среднеазіятскихъ ханствъ, караваны обыкновенно шли въ кочевье ближайшаго степнаго хана, потомъ къ его сосѣду и т. д., поднося дары и отбывая установленныя пошлины. Такимъ способомъ они охраняли себя отъ хищничества кочевниковъ и достигали до лѣсистыхъ странъ, привлекавшихъ ихъ обиліемъ цѣнной мягкой рухляди. Тамъ купцы заручались покровительствомъ какого либо вліятельнаго лица и располагались въ его стойбищахъ. Перевозка товаровъ производилась ими на верблюдахъ, искони признававшихся по своей выносливости и силѣ самыми пригодными для вьюка животными. Товары, въ большинствѣ состоявшіе изъ бумажныхъ и шелковыхъ тканей, раздавались торговцами преимущественно въ долгъ. Въ уплату постепенно принимались шкуры пушныхъ звѣрей и скотъ, съ учетомъ высокихъ процентовъ. Подобнаго рода торговля доставляла купцамъ средство держать потребителей своихъ товаровъ у себя въ зависимости и устанавливать цѣны, какъ сбываемымъ, такъ и

получаемымъ въ обмѣнъ предметамъ по усмотрѣнію. За то она производилась съ крайнею медленностью и купцы возвращались на родину иногда черезъ нѣсколько лѣтъ. Несмотря однако на выручавшіеся барыши, торговая дѣятельность ихъ не могла достигать обширныхъ размѣровъ при сравнительномъ малолюдствѣ населенія и при кровопролитныхъ усобицахъ, сопровождавшихся грабежами. Много терпѣли караваны и отъ вымогательства проводниковъ, посылавшихся ханами для защиты ихъ во время слѣдованія по степнымъ пустынямъ.

Сколько извѣстно, въ ногайской или татарской ордѣ, захваченной въ половинѣ XVI вѣка ханомъ Кучумомъ, торговали бухарцы. Тогда, въ его сибирскомъ юртѣ, торговля ихъ вѣроятно шла успѣшно, благодаря могуществу въ Средней Азіи бухарскаго хана Абдуллы II, благосклонно относившагося къ Кучуму и доказавшаго своимъ походомъ къ р. Сары-су и къ Улутаускимъ горамъ, что отдаленныя степи не препятствуютъ ему истреблять своихъ враговъ. Съ присоединеніемъ Сибири къ государству Московскому, торговля дѣла бухарцевъ стали до извѣстной степени охраняться воеводами, получавшими изъ Москвы настоятельные указы привлекать среднеазіятскихъ купцовъ разными льготами въ только что построенные сибирскіе города, изъ числа которыхъ Тобольскъ и Тюмень скоро приобрѣли торговую извѣстность. Но смуты въ степяхъ между пастушьими ордами тормозили торговое движеніе.

Въ XVII вѣкѣ по среди азіатскихъ кочевыхъ народовъ возобладали джунгары, вытѣснившіе соплеменныхъ съ ними торгоутовъ изъ древняго ойратскаго кочевья. Торгоуты ушли къ рр. Тоболу и Яику, подчинили себѣ тамъ остатки ногайскихъ племенъ и начали враждовать съ казацкими или киргизскими ордами. Со своей стороны джунгары покорили Алтайскій край, Восточный Туркестанъ, Большую киргизскую орду и часть Западнаго Туркестана. Упомянутыя завоеванія, раздвинувшія джунгарскія владѣнія далеко на западъ, повели къ тому, что среднеазіатское торговое движеніе стало направляться въ Сибирь кружнымъ путемъ къ располагавшемуся на р. Или куреню джунгарскаго хана; далѣе по кочевьямъ подвластныхъ ему тайшъ, къ горамъ Иранъ-Хабырга и на р. Эмиль, гдѣ возникли небольшіе городки, населенные бухарцами; оттуда черезъ Тарбагатайскій хребетъ къ городку на р. Карабугѣ; затѣмъ въ Зайсанскія степи и въ долину р. Чара, а послѣ того

по правому побережью р. Иртыша къ Ямышевскому озеру. Между тѣмъ въ Сибири установились торговыя сношенія съ Китаемъ. Получавшіеся изъ него товары начали соперничать съ издѣліями Средней Азіи. Однако бухарцы и ташкентцы продолжали свою торговую дѣятельность въ Ямышевѣ. Въ началѣ XVIII вѣка устроена была укрѣпленная иртышская линія отъ Тары до Устькаменогорска. Это обезпечило торговое сообщеніе, хотя вызвало споры со стороны джунгарскихъ хановъ. Позднѣе, подобная же укрѣпленная линія возведена была на окраинахъ башкирскаго кочевья и получила наименованіе оренбургской. А въ половинѣ XVIII вѣка, такъ называемая „горькая“ линія крѣпостей соединила собою оренбургскую линію съ иртышской. Тѣмъ временемъ, вслѣдъ за откочевкой торгоутовъ на низовья Волги, — къ башкирскому кочевью и къ Сибири приблизились киргизы. Пытаясь освободиться отъ джунгарскаго ига, киргизскіе ханы заявляли желаніе вступить въ подданство Россіи. Согласившись на это, русское правительство вмѣнило имъ въ обязанность охранять торговое движеніе въ степяхъ отъ грабежей и дозволило киргизамъ пріѣзжать на сатовки, т. е. для мѣноваго торга къ пограничнымъ крѣпостямъ. Изъ нихъ Оренбургъ, Троицкъ, Петропавловскъ и Семипалатинскъ незамедлили превратиться въ оживленные рынки и привлекли къ себѣ какъ торгующихъ сибирскихъ, казанскихъ и касимовскихъ татаръ, такъ и среднеазіатскихъ купцовъ, которымъ ближе было ходить къ нимъ съ караванами, нежели въ Тобольскъ или въ Тюмень.

Вскорѣ совершилось покореніе китайцами Джунгаріи. Въ упоеніи отъ своихъ побѣдъ, они предъявили притязанія на Алтайскій край и на киргизскія орды. Но С.-Петербургскій Кабинетъ не потворствовалъ ихъ домогательствамъ. Для защиты Алтая, иртышская линія была выдвинута до Бухтармы, а отъ нея провели укрѣпленную линію къ Бійску и Кузнецку. Недовольное Россіей Пекинское правительство, не обусловливая договоромъ государственныхъ границъ, воспретило всякую торговлю съ Сибирью въ покоренныхъ имъ странахъ, часть которыхъ стали называть Западнымъ Китаемъ. Напротивъ съ киргизами оно приказало открыть торгъ въ городахъ Кульджѣ и Чугучакѣ, построенныхъ въ долинѣ р. Или и около Тарбагатая. Объясненные событія побудили среднеазіатское торговое движеніе оставить прежній путь въ Сибирь черезъ Джунгарію. Въ Петропавловскъ караваны пошли изъ Сред-

ней Азіи черезъ Каратаускій хребетъ и голудную степь Бетъ-пакъ-дала къ Улутау и въ Ишимскія луговныя степи, гдѣ кочевали киргизы, подчинявшіеся знаменитому Аблай-хану, или къ р. Нурѣ въ кочевье потомства Самеке-хана и оттуда въ Аблай-ханово кочевье. Въ Семипалатинскѣ среднеазіятскіе торговцы сворачивали изъ голодной степи въ Каркаралинскія горныя кочевья сыновей Баракъ-хана, или отправлялись черезъ Семирѣчье на р. Аягузъ кочевьями дѣтей Аблай-хана, а затѣмъ къ Иртышу по кочевьямъ Абулфеизъ-хана и Баракъ-хановой семьи. Подавляющее вліяніе Аблай-хана, не пропускавшаго случая распространять свою власть надъ киргизами въ ущербъ прочимъ ихъ правителямъ, до известной степени воздерживало киргизскихъ султановъ и батырей отъ взаимныхъ усобицъ. Это благопріятно отзывалось на торговомъ движеніи. Среднеазіятскіе купцы стали водворяться въ Петропавловскѣ и Семипалатинскѣ на старинныхъ правахъ гостей и безразлично получали названіе ташкентцевъ. Въ нихъ они принялись торговать и съ русскимъ осѣдлымъ населеніемъ и съ киргизами. А такъ какъ торгующіе татары, неимѣя большихъ капиталовъ, не могли конкурировать съ ихъ предпріятіями, то имъ нетрудно было держать въ своихъ рукахъ и собственную среднеазіятскую, и степную торговлю.

Въ началѣ XIX вѣка, для развитія русской торговой дѣятельности признавалось полезнымъ побуждать сибирскихъ купцовъ въ свою очередь посылать караваны въ дальніе края Азіи. Мысль эта была не новая. Ее можно находить въ указѣ Императрицы Екатерины II объ установленіи въ Сибири торговыхъ сношеній съ Индіей и въ указѣ Императора Петра I о торговлѣ съ Китаемъ на иртышской линіи, которые сами по себѣ какъ бы составляли продолженіе прежнихъ попытокъ англичанъ открыть торговый путь въ Индію и въ Китай черезъ государство Московское и черезъ Сибирь. Но нельзя было упускать изъ виду насколько купцы рисковали, пускаясь въ такія предпріятія. Кромѣ хищничества кочевниковъ во время слѣдованія съ караванами черезъ степи, имъ угрожала полиѣйшій произволъ, допускаемый съ чужеземцами въ азіятскихъ городахъ. Правительство же не могло обезпечить ихъ въ этомъ отношеніи, такъ какъ азіятскіе государи не придавали международнымъ правамъ никакого значенія. Оставалось посылать вооруженные казачьи отряды для прикрытія каравановъ въ сте-

пяхъ. Такъ и распорядились съ условіемъ, чтобы купцы выдавали казакамъ жалованье. Послѣ того нѣсколькимъ сибирскимъ караванамъ удалось пройти въ Кашгаръ и Коканъ, а грузинскій дворянинъ Мадатовъ достигъ до Кашмира, откуда благополучно возвратился назадъ. Однако подобные опыты скоро прекратились, обнаруживая, что помимо риска отъ хищничества и насилій, дальняя караванная торговля русскими мануфактурными издѣліями не сулитъ въ Азіи барышей, при дешевизнѣ однородныхъ туземныхъ произведеній, приготовляемыхъ кустарнымъ способомъ, и при ощутительныхъ расходахъ на вьючныхъ животныхъ, погонщиковъ, проводниковъ и т. д. Иное значеніе получила торговля съ китайцами въ Чугучакѣ и въ Кульджѣ. Хотя Пекинское правительство дозволяло торговать тамъ только съ киргизами, но сибирскіе купцы вошли въ сдѣлки съ киргизскими султанами и отъ ихъ имени повели торгъ на кульджинскомъ и чугучакскомъ рынкахъ, благо китайскія власти не препятствовали продажѣ на нихъ русскихъ товаровъ. Въ ближайшемъ отъ Сибири Чугучакѣ торговли приняла большіе размѣры нежели въ Кульджѣ. Семипалатинскіе и петропавловскіе купцы вымѣнивали на юфть, сукна, плисъ и т. д. преимущественно байховый чай, перепродававшійся въ Россію, и кирпичный чай съ китайской дабой, принимавшіеся киргизами и какъ товаръ, и въ смыслѣ размѣнной монеты.

Пока происходили сказанные обстоятельства, въ Средней Азіи усиливалось Коканское ханство. Не опасаясь столкновеній съ китайцами, оно захватило Западный Туркестанъ, предъявило верховныя права на киргизскія орды, возвело нѣсколько крѣпостей въ степяхъ и приказало своимъ гарнизонамъ собирать подати съ кочующихъ по близости киргизовъ. Изъ числа такихъ крѣпостей Акъ-мечеть и Джулекъ на низовьяхъ р. Сыръ-Дарьи, Сузакъ и Чулакъ у сѣвернаго склона Каратаускаго хребта и небольшія укрѣпленія или курганы на рр. Сары-су и Чу служили для обезпеченія торговаго движенія. Со своей стороны русское правительство, раздѣливъ Сибирь согласно соображеніямъ графа Сперанскаго на Восточную и Западную, причислило Среднюю орду киргизовъ къ вѣдомству послѣдней и распорядилось учрежденіемъ въ киргизскомъ кочевьи вѣйшихъ округовъ съ особыми приказами, управленіе которыми возлагалось на самыхъ вліятельныхъ султановъ, при участіи русскихъ чиновниковъ и подъ охраною казачьихъ

отрядовъ. Это повело къ возникновенію въ степяхъ городовъ. Такъ получили основаніе Каркаралы, Кокчетавъ, Кокпекты, Аягузъ, Акмолинскъ и пр. Но, при выполненіи объясненныхъ мѣропріятій, торговыхъ потребностей въ расчетъ не принимали и недостаточно соображались съ родовыми отношеніями киргизовъ и ихъ султановъ. Между киргизами нашлось много недовольныхъ русскими нововведеніями и вспыхнулъ мятежъ. Китайцы пробовали противодѣйствовать намѣреніямъ Россіи. Они заявляли будто бы Кокпекты и Аягузъ строятся въ ихъ владѣніяхъ, протестовали по поводу стоянки казачьяго отряда на р. Караталѣ въ Семирѣчьи и провозглашали честолюбивыхъ султановъ ханами, зная, что ханская власть упразднена русскимъ правительствомъ въ Средней ордѣ. Равнымъ образомъ коканскій ханъ покровительствовалъ султанамъ, сопротивлявшимся распоряженіямъ западносибирскихъ властей, и велѣлъ построить крѣпость въ Улутаускихъ горахъ. Въ сущности это не создавало ощутительныхъ затрудненій. Китайцамъ самимъ приходилось бороться съ возстаніемъ ходжей въ Алтышарѣ и съ происками коканцевъ, а прибывшій въ Улутау съ военнымъ отрядомъ ташкентскій кушбекъ былъ прогнанъ генераломъ Броневскимъ. Болѣе хлопотъ причинялъ киргизскій мятежъ, когда во главѣ его всталъ отважный внукъ Аблай-хана султанъ Кенесары Касимовъ. Онъ понуждалъ киргизовъ къ поголовной откочевкѣ изъ внѣшнихъ округовъ, раззорялъ султанскія семьи и киргизскія волости, несогласавшіяся повиноваться ему, пытался сжечь степные приказы, расхищалъ караваны, осаждалъ коканскія крѣпости и наконецъ погибъ въ бою съ каракиргизами. Эти смуты, продолжавшіяся десятки лѣтъ, тяжело отзывались на торговомъ движеніи между Западной Сибирью и Среднею Азіей.

Въ самый разгаръ киргизскаго мятежа въ 1839 г., торговые обороты Петропавловска, простиравшіеся до 7 милліоновъ ассигн., едва достигали 2 милліоновъ. Не настолько терпѣла торговля Семипалатинска, хотя въ Зайсанскихъ и Аягузскихъ степяхъ караваны подвергались хищничеству султана Сивванкула Ханходжина. Для усмиренія мятежниковъ, уклонявшихся отъ сшибокъ съ высланными противъ нихъ отрядами и предпочитавшихъ утомлять казаковъ напрасною погонею за собою, оказалось необходимымъ возвести укрѣпленія въ Джергаинѣ—на западѣ Ишимской долины и въ горахъ Актау, а въ Улутау поставить военный постъ.

Между послѣдними и степными приказами до самой горькой линіи размѣщены были въ опредѣленныхъ направленіяхъ казачьи пикеты. Вслѣдствіе этого образовалось обезпеченное сообщеніе отъ Петропавловска въ Актау черезъ Акмолинскъ и въ Улутау черезъ Атбасаръ.

Изъ Акмолинска колесная дорога направлялась луговыми степями къ р. Нуръ и по ея берегу; потомъ она шла къ озеру Балктыбайторъ на верховья р. Куланъ-Утмеса и къ невысокому горному краю, за которымъ раскидывались то луговые, то солонцоватыя степи. Въ этой мѣстности путь пересѣкалъ р. Сары-су и по ея притоку Монака достигалъ до Актау. На всемъ его протяженіи, заключавшимъ 325 верстъ, между Акмолинскомъ и Актаускимъ укрѣпленіемъ поставлено было 8 пикетовъ. Отъ Атбасара путь шелъ тоже луговыми степями за р. Ишимъ къ озеру Джаръ-куль и р. Чурумсай, а оттуда къ р. Терсъ-Акканъ и берегомъ послѣдней. Далѣе, за озеромъ Арганынъ-куль начинались горы, дорога пересѣкала верховья р. Кара-Тургай и достигала до Улутау. Все разстояніе простиралось на 385 верстъ. На немъ поставлено было 11 пикетовъ и нигдѣ не встрѣчалось препятствій для колесной ѣзды. Затѣмъ изъ Семипалатинска открылась почтовая гоньба черезъ Аягузъ къ основанному въ Семирѣчьи Копалу. Но, хотя торговое движеніе облегчалось въ степяхъ, благодаря возникшимъ въ нихъ русскимъ и коканскимъ укрѣпленіямъ, и послѣдовавшему усмирению киргизскаго мятежа, однако при непріязненныхъ отношеніяхъ Кокана и прочихъ ханствъ къ Россіи, размѣры среднеазіятской торговли не увеличивались въ Западной Сибири. Петропавловскіе и семипалатинскіе купцы предпочли торговать съ китайцами и получать отъ нихъ чай, сбывавшійся въ значительной части контрабандой. Этимъ способомъ они наживали капиталы, съ которыми принялись вытѣснять среднеазіятскихъ купцовъ изъ киргизскаго кочевья, находя степную торговлю тоже болѣе прибыльной для себя, чѣмъ торговля дѣла на среднеазіятскихъ товарахъ. Изъ Семипалатинска караваны шли въ китайскіе предѣлы или по Чарской долинѣ на Кокбекты, потомъ черезъ Тарбагатай, или же почтовымъ трактомъ къ Аягузу и Копалу, сворачивая въ Чугучакъ и въ Кульджу. Петропавловскіе и троицкіе купцы направлялись съ караванами къ Чугучаку прямо степями, обходя степные города, при возможности торговать по пути

съ киргизами и для удобства контрабандной дѣятельности. Вообще степнымъ городамъ не удалось превратиться въ замѣтные рынки, да объ этомъ и не заботились при ихъ устройствѣ. Исключеніе выпало на долю Акмолинска, вслѣдствіе успѣховъ установившейся въ немъ ярмарки и выяснившейся выгодѣ перевозить между нимъ и Петропавловскомъ товары на колесахъ, а изъ него отправлять грузъ въ Среднюю Азію на верблюдахъ. Это сдѣлало его передовымъ торговымъ пунктомъ въ степяхъ.

Въ 1851 г. между Россіей и Китаемъ состоялся Кульджинскій трактатъ, по которому въ Чугучакъ и въ Кульджѣ учреждены были русскія консульства съ устроенными при нихъ факторіями для купцовъ. Послѣ того, судя по оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, русскіе торговые обороты возрасли до $2\frac{1}{2}$ милліоновъ руб. сер. въ годъ, т. е. увеличились въ пять разъ сравнительно съ прежними оборотами, а въ болѣе отдаленной Кульджѣ они достигли всего 300,000 руб. сер. При этомъ контрабанда не сокращалась. Главную статью вывоза изъ Чугучака составлялъ чай. Онъ привозился изъ Внутренняго Китая черезъ Цзя-юй-гуань въ Урумци, гдѣ находились обширныя оптовые его склады, а оттуда соотвѣтственно спросу доставлялся въ Чугучакъ по обезпеченному сообщенію, удобному и для вьючной и для колесной перевозки груза. Возможность получать отъ китайцевъ чай около западносибирскихъ окраинъ, т. е. на кратчайшемъ разстояніи нежели изъ Кяхты, не привлекала однако русскихъ капиталистовъ къ открытію въ Чугучакъ непосредственныхъ торговыхъ предпріятій. Даже въ самой Западной Сибири наиболѣе извѣстныя фирмы продолжали вести чайное дѣло въ Кяхтѣ на сумму до $1\frac{1}{2}$ милліоновъ руб. въ годъ, не перемѣщая своей дѣятельности на чугучакскій рынокъ. Это объясняется тѣмъ, что хотя торговля въ Чугучакъ мало отличалась отъ кяхтинскаго пограничнаго обмѣна товаровъ, но Чугучакъ не былъ русскимъ городомъ какъ Кяхта и, при всемъ покровительствѣ консульства, купцамъ приходилось испытывать въ немъ разныя стѣсненія со стороны китайскихъ властей и необузданнаго разноплеменнаго населенія. Помимо того на торговыхъ путяхъ въ Чугучакъ встрѣчались неудобства и нельзя было вполнѣ ручаться въ безопасности отъ хищничества киргизовъ. Такимъ образомъ кульджинскую и чугучакскую торговлю почти исключительно вели семипалатинскіе, петропавловскіе и троицкіе купцы. Не имѣя боль-

шихъ капиталовъ и кредита, они не могли заключать обширныхъ едѣлокъ по предварительнымъ заказамъ товаровъ, какъ желали китайцы. Вслѣдствіе этого имъ приходилось брать у китайцевъ имѣвшійся въ наличности чай, а привозившіеся ими товары не всегда соответствовали спросу. Но если кульджинская и чугучакская торговля не привлекала къ себѣ солидныхъ русскихъ капиталистовъ, тѣмъ не менѣе она была важнымъ приобрѣтеніемъ для Западной Сибири, доставляя мѣстнымъ купцамъ возможность увеличивать свои торговые обороты, помимо торговыхъ сношеній съ ханствами Средней Азіи, и сбывать китайцамъ какъ русскія издѣлія, такъ и западносибирскія произведенія.

Одновременно съ заключеніемъ Кульджинскаго трактата обращено было вниманіе на улучшеніе торговыхъ сообщеній. Этотъ вопросъ поднялъ ревизовавшій Западную Сибирь генералъ-адъютантъ Анненковъ своимъ заявленіемъ о необходимости облегчить торговое движеніе посредствомъ устройства около степныхъ путей постоянныхъ дворовъ и каравансараевъ. Осуществить подобную мѣру оказывалось невозможнымъ, такъ какъ охотниковъ обзаводиться постоянными дворами посреди пустынь и чуждаго кочеваго населенія, между частными предпринимателями, за ничтожнымъ исключеніемъ, не появлялось. Болѣе удобоисполнимымъ было учрежденіе почтовыхъ трактовъ на счетъ казны, но при этомъ надлежало воздерживаться отъ излишнихъ денежныхъ затратъ. Потому, несмотря на возникавшія предположенія относительно путей, устройство ихъ подвигалось весьма туго. Въ 1852 г. полковнику Шульцу съ топографомъ Меньшиковымъ поручено было изслѣдовать сообщеніе между Улутаускимъ военнымъ постомъ и р. Чу. Они отправились изъ Улутау къ р. Джызды-Кингиръ, потомъ по его побережью къ р. Кара-Кингиръ и къ сліянію послѣдняго съ р. Сары-су въ урочищѣ Кара-Джаръ, невдалекѣ отъ бывшаго коканскаго укрѣпленія. На этомъ разстояніи въ 170 верстѣ, встрѣчавшіяся горы не составляли препятствія для колесной ѣзды, прѣсной воды имѣлось вдоволь и не было ощутительнаго недостатка въ подножномъ кормѣ для лошадей. Далѣе пошли внизъ по р. Сары-су. Уже въ Кара-Джарѣ вода въ ней оказывалась горькосоленою и негодною для питья, однако подлѣ русла рѣки попадались небольшія озеринки или старицы съ прѣсною водою. Окружающія степи состояли преимущественно изъ глинистыхъ пусты-

рей съ тощею раслительностью. Около коканскаго укрѣпленія въ Кызыль-Джингильды неширокою полосой пролегали сыпучіе пески. Въ нихъ попадались прѣсныя колодцы. Наконецъ, за коканскимъ укрѣпленіемъ Джаманъ-Курганъ, дорогу повернули отъ р. Сары-су по степямъ съ солоноватыми колодцами и достигли до р. Чу. Намѣченный путь заключалъ въ себѣ 460 верстъ. На немъ предполагалось учредить 6 станцій до Кара-Джара и 9 станцій до р. Чу. Но содержаніе послѣднихъ обходилось бы дорого, такъ какъ туда потребовалось бы доставлять кормъ для лошадей и прочіе припасы издалека. Въ добавокъ въ южныя степи постоянно врывались хищническія шайки подвластныхъ Кокану киргизовъ, вслѣдствіе чего необходимо было бы охранять станціи казачьими отрядами. Въ томъ же 1852 году и въ слѣдующемъ 1853 г. производилась съѣмка озера Балхашъ, причемъ возникла мысль установить на немъ судоходство, а въ 1854 г. топографу Вязовскому поручено было изслѣдованіе пути отъ Каркараловъ къ Бертысскому заливу на Балхашѣ. Онъ прошелъ по р. Токрау, мѣстами пересыхающей лѣтомъ, и отъ низовьевъ ея направился черезъ степи къ Балхашу. Подобный путь, простиравшійся на 325 верстъ, едва ли могъ-бы оказать какую либо услугу западносибирскому торговому движенію. Существеннѣе былъ открывшійся въ 1854 г. почтовый трактъ изъ Копала въ Вѣрный. Независимо отъ того, чугучакское консульство, заявляя о неудобствахъ аягузскаго пути, указывало на пользу распространить пароходство по р. Иртышу въ озеро Норъ-Зайсанъ и проложить колесную дорогу между Чугучакомъ и Семипалатинскомъ черезъ Тарбагатайскіе горные проходы Хабаръ-асу или Сай-асу, а потомъ черезъ Кокбекты по Чарской долинѣ. Тогда же торгующій въ Семипалатинскѣ ташкентецъ Ибрагимъ Амировъ просилъ разрѣшенія перевозить товары на судахъ изъ Семипалатинска въ озеро Норъ-Зайсанъ, на западной сторонѣ котораго вызывался устроить пристань. Но все это, вмѣстѣ съ заявленіями консульствъ о выгодѣ учреждать товарные склады въ ближайшихъ отъ Кульджи и Чугучака русскихъ мѣстностяхъ, а оттуда уже подвозить товары по мѣрѣ спроса на кульджинскій и чугучакскій рынки, оставались безъ послѣдствій, частью потому что между Западною Сибирью и китайскими предѣлами не была еще проведена государственная граница, частью по причинѣ дипломатическихъ усложненій, возбужденныхъ сожженіемъ и гра-

бежемъ русской факторіи чугучакской чернью въ 1855 г. Впрочемъ позднѣе, въ 1859 г. аягузское сообщеніе было улучшено открытіемъ почтоваго тракта до Урджара, на разстояніи 120 верстъ. Не предпринималось никакихъ мѣръ и къ облегченію торговаго движенія между Бійскомъ и окраинами Монголіи, такъ какъ хотя обороты Бійскихъ купцовъ съ китайскими караулами и достигали тамъ до 200,000 р. с. въ годъ, но эта торговля не была узаконена трактатами.

Наконецъ въ 1860 г. состоялся Пекинскій трактатъ, дозволившій русскую торговлю въ Монголіи и разрѣшившій провести государственную границу между Западной Сибирью и смежными съ нею китайскими владѣніями. Определенная Чугучакскимъ протоколомъ 1864 г. граница открыла возможность учредить военные посты въ Зайсанѣ и Бактахъ, доставившихъ значительныя удобства для торговли. И если въ послѣдствіи г. Венюковъ и другія лица порицали ее, то едва ли справедливо. Стоитъ вникнуть въ затрудненія, возбуждавшіяся китайцами пока она проводилась, для того, чтобы самый фактъ ея установленія въ непродолжительный срокъ признавать несомнѣнной заслугой. Вслѣдъ за Пекинскимъ трактатомъ, въ 1861 г. совершенъ былъ первый пароходный рейсъ по Иртышу до Семипалатинска. Потомъ въ 1863 г. изъ Омска отправился въ озеро Норъ-Зайсанъ 20-ти сильный пароходъ „Ура“ подъ управленіемъ бывшаго моряка г. Зряхова. Ему удалось пройти даже нѣсколько далѣе Норъ-Зайсана въ р. Черный Иртышъ. Но между Бухтармой и Устькаменогорскомъ быстрое теченіе рѣки затрудняло плаванье малосильнаго парохода, а между Устькаменогорскомъ и Семипалатинскомъ встрѣчались мели. На возвратномъ же пути пароходу приходилось выжидать прибыли воды у деревни Прапорщиковой, потому что усилія перетащить его черезъ песчаный перекалъ, образовавшійся поперекъ русла Иртыша, оказывались напрасными. Со своей стороны Бійскіе купцы ѣздили въ 1864 г. съ г. Принцемъ въ г. Кобдо для выясненія какимъ образомъ основать торговую дѣятельность въ Монголіи. Китайскія власти встрѣтили ихъ недружелюбно и, отзываясь незнаніемъ трактата, не позволяли имъ торговать въ Кобдоской области. Тѣмъ не менѣе, эта поѣздка обнаружила, что торговый путь въ Кобдо несравненно удобнѣе въ китайскихъ предѣлахъ, нежели на юго-востокъ Томской губерніи, гдѣ перевозка груза встрѣчала множе-

ство препятствій въ скалистыхъ ущельяхъ и высокихъ горныхъ перевалахъ.

Въ скоромъ времени для западносибирской торговли наступила тяжелая пора. Уже въ 1861 г. на ней до извѣстной степени отразилось разрѣшеніе ввозить въ Россію чай повсемѣстно. Затѣмъ она была потрясена до основанія дунганскимъ мятежемъ и политическими переворотами, совершившимися въ Средней Азіи. Ослабленное борьбою съ тайпингами и отчасти англофранцузскою войною, Пекинское правительство не располагало средствами къ усмиренію дунгановъ, возмущившихся въ началѣ шестидесятыхъ годовъ въ сѣверозападныхъ областяхъ Внутренняго Китая. Ревностные послѣдователи ислама, дунганы безпощадно избивали ино-вѣрныхъ имъ китайцевъ и манджуровъ, и распространили мятежъ за предѣлами великой стѣны во всѣхъ мусульманскихъ странахъ, подчинявшихся власти богдохана. Между тѣмъ непріязненныя отношенія коканскаго ханства и грабежи, происходившіе въ пограничныхъ съ нимъ киргизскихъ степяхъ, вызвали постепенное покореніе его Россіей. При этомъ приходилось воевать съ Бухарой и съ Хивой. Упомянутыя войны помѣшали среднеазіатскимъ ханствамъ принять дѣятельное участіе въ мятежѣ дунгановъ. Но вслѣдствіе продолжавшагося бездѣйствія Пекинскаго правительства, послѣдніе совершенно низвергли китайское господство въ Западномъ Китаѣ. Притяньшаньскими городами управляли дунганскіе имамы. Кашгаръ и прочіе города Алтышара подчинились властолюбивому коканскому выходцу Якубъ-беку. Въ Илійской области образовалось таранчское ханство. Бѣжавшіе оттуда сибиряки и солдаты укрывались въ русскихъ предѣлахъ. Чугучакъ былъ разрушенъ и всякая торговля въ немъ прекратилась. Калмыки и кызылъ-аяки рѣзались съ киргизами и, преслѣдуя ихъ, врывались въ Зайсанскій край. Въ самой Монголіи китайцы не могли ручаться за свою безопасность отъ дунгановъ, которые не прочь были также разжечь религіозное волненіе въ подвластныхъ Россіи киргизскихъ ордахъ. Такое положеніе дѣлъ повело къ занятію Илійской области русскими войсками и прервало западносибирскую торговлю съ китайцами. До ея возобновленія, семипалатинскимъ и петропавловскимъ купцамъ оставалось усиливать свои обороты въ киргизскомъ кочевьи. Такъ они и поступили. Напротивъ западносибирскія власти слишкомъ торопились распространять русскую тор-

говую дѣятельность въ китайскихъ владѣніяхъ и не имѣли успѣха. Въ покоренномъ же Туркестанскомъ краѣ русская торговля стала производиться преимущественно черезъ Оренбургъ, а намѣренія облегчить торговля сношенія его съ Петропавловскомъ не осуществились.

II.

Съ 1864—65 г. въ завоеванные туркестанскіе города установилось почтовое сообщеніе изъ Вѣрнаго и Оренбурга. Такъ составилъ кругообразный путь черезъ Орскъ, Туркестанъ, Вѣрный, Семипалатинскъ, Омскъ, Петропавловскъ и Троицкъ, заключающій въ себѣ болѣе 5200 верстъ. Для торговыхъ сношеній покореннаго Туркестанскаго края съ крестовской и съ ирбитской ярмарками, а также съ Петропавловскомъ, Акмолинскомъ и Троицкомъ, производящими сравнительно обширный торгъ среднеазіатскими товарами, означенный путь неимѣлъ значенія, такъ какъ торговое движеніе шло по серединѣ охваченнаго имъ пространства. Слѣдовательно, если бы тамъ установленъ былъ прямой почтовый трактъ, то онъ служилъ бы и для торговли, и вообще для большаго объединенія Западной Сибири съ только что присоединенной къ Россіи страной. А какъ отъ Петропавловска существовало уже почтовое сообщеніе въ Актау и въ Улутау, то отъ нихъ до Туркестанта требовалось бы приспособить къ почтовой ѣздѣ до 650 верстъ, причемъ атбасарско-улутаускій почтовый составъ можно было бы перенести на степной путь между Актау и Туркестаномъ, или наоборотъ акмолинско-актаускій почтовый составъ передвинуть на дорогу отъ Улутау къ Туркестану. Препятствіемъ же необходимости защищать почтовые станціи отъ набѣговъ подвластныхъ Кокану киргизовъ, послѣ покоренія Туркестанскаго края, не предстояло надобности. Но тогда почтовая гоньба, сложенная съ казаковъ и переданная въ гражданское вѣдомство, стала обходить дорожку. Увеличивать сопряженные съ нею расходы не желали, особенно во вниманіе къ затрудненію содержать почтовые станціи въ безплодной полосѣ степей. И хотя посылали г. Гольстрема для осмотра мѣстности за Актау къ Балхашу и къ Аулие-ата, однако это изслѣдованіе выяснило, что тамъ не имѣется большихъ удобствъ для устройства почтоваго тракта. Къ тому же торговое движеніе между Петропавловскомъ, Акмолинскомъ и Туркестанскимъ краемъ

не направилось бы чрезъ Аулие-ата. Извѣстно было, что вслѣдъ за взятіемъ Ташкента, въ него поѣхали купцы изъ Акмолинска на голодную степь и Каратаускія горы, причемъ до 100 телѣгъ, запряженныхъ быками, дошли туда по назначенію. Вмѣстѣ съ тѣмъ военный надзоръ за южными степями сочли излишнимъ. По этимъ причинамъ Улутаускій военный постъ, Актауское укрѣпленіе и существовавшія къ нимъ почтовые сообщенія были упразднены. Степи за Акмолинскомъ и Атбасаромъ опять запустѣли и торговое движеніе въ нихъ предоставлено было самому себѣ. Но не прошло 3 лѣтъ, какъ съ учрежденіемъ въ киргизскомъ кочевьи уѣздныхъ управленій по положенію 1868 г. опять возникъ вопросъ о необходимости построить городъ въ мѣстности Караагачъ на 250 верстъ къ югу отъ Акмолинска, а съ уничтоженіемъ таможенъ въ Западной Сибири, петропавловскіе купцы стали ходатайствовать объ открытіи почтоваго тракта между Акмолинскомъ и Туркестаномъ.

По соглашенію западносибирскаго и туркестанскаго генералъ-губернаторовъ, изслѣдованіе означеннаго пути поручено было г. Шульману. Въ 1870 г. онъ проѣхалъ въ тарантасѣ съ 2-мя арбами, 8-ю навьюченными верблюдами, 3 проводниками и 6 конвойными казаками изъ Туркестана на Сузакъ къ р. Чу, отъ нея къ колодцу Уванасъ въ голодной степи, потомъ на р. Ата-су, въ Актау и бывшимъ почтовымъ трактомъ въ Акмолинскъ. Прибывъ въ Омскъ, Шульманъ сообщилъ генералъ-адъютанту Хрущеву, что все разстояніе между Туркестаномъ и Акмолинскомъ по пройденному имъ направленію простирается до 950 верстъ. Отъ Туркестана до Сузака черезъ Каратау пролегаетъ трудный горный путь, на которомъ переломались колеса у арбъ. За Сузакомъ къ р. Чу и черезъ голодную степь до горъ Аркарлы встрѣчаются сыпучіе пески и ощутителенъ недостатокъ подножнаго корма. Отъ р. Ата-су къ Актау и черезъ горный кряжъ до Искеня есть хорошія пастбища и мѣстами покосы; далѣе до Акмолинска тянутся луговья степи, въ которыхъ киргизы пашутъ поля. Чтобы установить акмолинско-туркестанскій трактъ, по мнѣнію Шульмана, нужно было бы построить 43 станціи, именно: 11 въ туркестанскихъ предѣлахъ и 32 на западносибирской сторонѣ. Какъ устройство, такъ и содержаніе тракта наиболѣе соотвѣтственно предоставить купечеству, которое могло бы образовать акціонерную компанію съ капиталомъ въ 50,000 р. с., этой суммы достаточно будетъ для пер-

воначального обзаведенія тракта; почтовія станціи, впродъ до ихъ постройки, можно помѣщать въ войлочныхъ крѣгизскихъ юртахъ; если же компаніи дозволили бы взимать по 5 к. с. съ версты за каждую лошадь съ проѣзжающихъ по казенной надобности и по 8 к. с. съ частныхъ лицъ, то она получала бы до 20,000 р. с. чистой прибыли на своемъ предпріятіи. При этомъ, по собраннымъ Шульманомъ свѣдѣніямъ относительно торговли, выходило будто бы въ 1869 г. петропавловскими купцами отправлено было въ Бухару, Коканъ и Туркестанскій край почти на $4\frac{1}{2}$ милліона русскихъ издѣлій и получено азійскихъ товаровъ на $3\frac{1}{2}$ милліона.

Купцы не остались довольны соображеніями Шульмана и возражали, что несогласны снять трактъ. Содержаніе его, по ихъ расчету потребовало бы отъ 235,000 до 270,000 р. с. въ годъ, смотря по урожаю сѣна и овса, вслѣдствіе того, что для 22 станцій пришлось бы запастись кормъ лошадямъ на 10 мѣсяцевъ, доставляя его за сотни верстъ; доходовъ же можно было бы ожидать до 235,000 р. с. Что касается прогонной платы по 8 к. с. съ версты за лошадь, то при такой дороговизнѣ, почтовый трактъ не доставилъ бы выгоды торговымъ людямъ. Потому они полагали, что трактъ слѣдуетъ установить на общемъ основаніи и содержать на немъ 4 пары лошадей на станціи, а для сокращенія расходовъ казны уменьшить число лошадей на семипалатинско-вѣрненскомъ сообщеніи съ 6 паръ на 2. Въ послѣднемъ доводѣ явно выражалось стремленіе отстаивать свои мѣстныя интересы въ ущербъ общимъ потребностямъ страны, такъ какъ по своему значенію для торговли и для сношеній съ Семирѣчьемъ, семипалатинско-вѣрненскій трактъ отнюдь не уступалъ акмолинско-туркестанскому. Дальнѣйшее обсужденіе вопроса о почтовомъ пути между Акмолинскомъ и Туркестаномъ было отложено до той поры, когда разрѣшатся другіе несравненно болѣе сложные вопросы о проложеніи желѣзныхъ дорогъ изъ Россіи въ Сибирь и въ Ташкентъ.

Объ этихъ дорогахъ высказано много соображеній, въ томъ числѣ знаменитыми спеціалистами. Громадная стоимость постройки дорогъ, вслѣдствіе чрезвычайной длины ихъ, побуждала давать имъ такое направленіе, которое наиболѣе совпадало бы съ ощущаемою въ нихъ потребностью. При всемъ томъ онѣ не обѣщали приносить удовлетворительнаго процента на капиталъ, необходимый для ихъ сооруженія. Чтобы устранить подобное обстоятель-

ство, проектируемыя линіи перестали ограничивать Иркутскомъ или Ташкентомъ и повели далѣе къ Внутреннему Китаю и къ Индіи, т. е. начали преимущественно приспособлять ихъ къ внѣшней торговлѣ, разсчитывая, что она окупитъ денежныя затраты на устройство дорогъ и на ихъ содержаніе. Но въ послѣднемъ можно сомнѣваться, если принять во вниманіе неразборчивое отношеніе нѣкоторыхъ составителей проектовъ къ свойствамъ тѣхъ мѣстностей, гдѣ рекомендовалось ими проведеніе рельсовыхъ путей. Достаточно указать на линіи изъ Ирбита въ Томскъ, прямо черезъ Васъ-Юганскія болота, или отъ Саратова въ Индію черезъ пески между Каспійскимъ и Аральскимъ морями, и отъ Семипалатинска къ западнымъ воротамъ великой стѣны по пустынямъ Внутренней Азіи. Все это не затрудняло Рихтгофена, Барановскаго и др. Теперь, какъ извѣстно, главною властью Западной Сибири заявлено вѣское мнѣніе о томъ, что сибирскія желѣзныя дороги должны строиться небольшими участками тамъ, гдѣ онѣ оказывались бы выгодными для предпринимателей и, не подрывая одна другой, постепенно углублялись бы внутрь страны. Такимъ образомъ рельсовые пути по всему вѣроятію устроились бы въ Сибири скорѣй, чѣмъ по прямой линіи отъ желѣзно-дорожной сѣти Европейской Россіи до Иркутска, не соображаясь ни съ почвенными условіями, ни съ мѣстными торговыми потребностями. Но если постепенное проложеніе желѣзныхъ дорогъ участками цѣлесообразно въ Сибири, то оно не примѣнимо къ Туркестанскому краю.

Представляя собою совокупность роскошныхъ оазисовъ, разбросанныхъ по среди степей и высокихъ горъ, Туркестанскій край на сотни верстъ окруженъ песчаными и солонцоватыми пустынями, въ которыхъ нѣтъ топлива, крайне мало воды и осѣдлое населеніе не нашло бы необходимыхъ условій для своего водворенія даже въ томъ случаѣ, если бы въ нихъ проведена была желѣзная дорога. Кочевники же съ принадлежащими имъ многочисленными стадами причиняли бы дорогѣ болѣе вреда, чѣмъ пользы, а зимою на ней нужно было бы держать значительное число рабочихъ для расчистки ея отъ наносовъ снѣга, или же приходилось бы прекращать отправку поѣздовъ. Вслѣдствіе этого не оказывалось удобнымъ проектировать прямыя линіи отъ желѣзнодорожной сѣти Европейской Россіи въ Ташкентъ. Такъ Гохштетеръ повелъ къ нему линію черезъ Западную Сибирь на Омскъ, Семипалатинскъ къ

Сергіополю, потомъ по Семирѣчью на Копаль, Вѣрный и далѣе на Ауліе-ата и Чимкентъ, т. е. почти всецѣло по существующему почтовому тракту, а отъ Ташкента продолжилъ ее черезъ Самаркандъ въ Персію и черезъ Кавказъ опять въ Россію. Лессепсъ полагалъ вести желѣзную дорогу въ Туркестанскій край или отъ Оренбурга на Орскъ и Тургай, или отъ Екатеринбурга на Троицкъ и Тургай, или же отъ Тюмени къ р. Ишиму и отъ нея нѣсколько южнѣе Тургая. Означенныя линіи онъ продолжалъ прямо черезъ степи по караванному пути въ Туркестанъ. Этимъ способомъ Лессепсъ стремился установить такое рельсовое сообщеніе съ Ташкентомъ, которое могло бы обезпечивать себя топливомъ, получая его съ Урала или изъ западносибирскихъ лѣсистыхъ мѣстностей и сверхъ того около Тургая, въ найденныхъ тамъ залежахъ бурого каменнаго угля у Джеланчика и въ Яръ-куе. Наконецъ нѣсколько изслѣдователей проектировали кратчайшія желѣзнодорожныя линіи отъ Оренбурга къ Аральскому морю, а отъ него по р. Сыръ-Дарьѣ къ Ташкенту. Тѣмъ не менѣе длина этихъ линій простирается до 2000 верстъ; онѣ тоже направляются по песчанымъ мѣстностямъ, не пригоднымъ для осѣдлаго населенія; устройство ихъ едва ли обошлось бы дешевле 75 милліоновъ, а для топлива, судя по оренбургской желѣзной дорогѣ, имъ нужно было бы до 50,000 кубич. сажень дровъ. Потому, при самомъ искреннемъ желаніи скорѣйшаго проложенія рельсоваго пути изъ Россіи въ Ташкентъ, на это едва ли возможно было рассчитывать въ 1870 г. и если, впредь до осуществленія подобнаго предпріятія, тогда отложили обсуждавшійся вопросъ объ акмолинско-туркестанскомъ трактѣ, то немудрено, что онъ превратился въ архивное дѣло.

Не приносили благопріятныхъ послѣдствій и старанія усилить западносибирскую торговлю въ китайскихъ владѣніяхъ. Предполагая, что Пекинскому правительству не удастся возстановить своей рухнувшей власти въ Западномъ Китаѣ и что долина р. Эмиля войдетъ въ русскіе предѣлы, главныя власти Западной Сибири не придавали Чугучаку никакого значенія. Вслѣдствіе этого, при разграниченіи Туркестанскаго края съ Западной Сибирью, съ ихъ стороны не заявлялось возраженій противъ присоединенія къ Семирѣчью сѣверной части Сергіопольскаго уѣзда, по которой пролегаль наиболѣе удобный западносибирскій торговый путь въ Чугучакъ. А когда генераль Макшеевъ указалъ на неудобство про-

веденной границы, то генераль-адъютантъ Хрущевъ предложилъ включить въ Туркестанское генераль-губернаторство и Зайсанскій край. Чтобы вывести внѣшнюю торговлю изъ застоя, ее задумали распространить въ Монголіи. Въ этихъ видахъ Министерство Финансовъ посылало въ Томскую губернію г. Яцевича. Въ 1868 г. онъ проѣхалъ изъ Бійска въ Кошъ-агачъ, гдѣ русскіе купцы почти 100 лѣтъ производили обмѣнъ товаровъ съ пограничными китайскими караулами и съ монгольскими племенами. Осмотръ этой мѣстности, посѣщенной въ сороковыхъ годахъ Чихачевымъ, показывалъ, что для развитія торговой дѣятельности необходимо проложить между Бійскомъ и Кошъ-агачемъ колесную дорогу, вмѣсто едва доступныхъ тропинокъ, по которымъ купцамъ приходилось перевозить грузъ, навьючивая его на лошадей не болѣе 5 пудовъ на каждую. Послѣ того томское начальство поручало описать кошъ-агачскій путь г. Замятнину. Въ Семипалатинской области тоже обратили вниманіе на пролежавшее черезъ Бухтарминскую долину, въ свою очередь весьма неудобное сообщеніе съ китайскими владѣніями. Въ Котонъ-Карагаѣ на немъ устроили казачью станицу, а въ 1870 г. его описалъ г. Матусовскій. Кромѣ того къ Зайсанскому посту, основанному у восточнаго конца Тарбагатайскаго хребта, открыто было почтовое сообщеніе изъ Семипалатинска по долинѣ р. Чара на Кокбекты. Затѣмъ въ 1872 г. въ озеро Норъ-Зайсанъ вновь предпринимался пробный рейсъ на 80-ти сильномъ пароходѣ „Хрущевъ“. Быстрое теченіе Иртыша между Бухтармой и Устькаменогорскомъ не затрудняли его; за то мели отъ Семипалатинска до Устькаменогорска и крутые повороты русла рѣки оказывались весьма ощутительными. Въ Монголіи предполагалось учредить русскія консульства. Для выясненія насколько это возможно, бывшій кульджинскій консулъ Павлиновъ ѣздилъ бухтарминскимъ путемъ въ Кобдо и въ Улясутай. Миссія его, сопровождавшаяся бѣдствіями, не повела ни къ чему. Дунганы напали на Улясутай и раненному Павлинову насилу удалось выбраться изъ него въ степи. Блуждая въ нихъ нѣсколько дней, онъ встрѣтился съ семипалатинскимъ караванъ-башемъ Гали Фейзулинымъ, указавшимъ ему путь въ Кобдо. Оттуда Павлиновъ проѣхалъ къ юго-восточному углу Томской губерніи и черезъ Кошъ-агачъ достигъ до Бійска. Между тѣмъ бійскіе и отчасти семипалатинскіе купцы стали ходить съ караванами по монгольскимъ

аймакамъ, на основаніи Пекинскаго трактата 1860 г. и торговыхъ правилъ 1862 г., возобновленныхъ въ 1869 г. Эта торговля оказалась болѣе сподручной для бійскихъ купцовъ, давно освоившихся съ монголами и съ ихъ языкомъ. Обороты ихъ, достигавшіе прежде до 200,000 р. с., удвоились. Главною статьею вывоза изъ Монголіи служили сурковыя шкурки, неимѣвшія спроса въ Китай и находившія сбытъ въ Ирбити. Изъ русскихъ издѣлій монголы охотно покупали желѣзную утварь, юфть и т. п. Но семипалатинскимъ купцамъ торговля въ Монголіи отнюдь не могла замѣнить ихъ торговыхъ предпріятій въ Чугучакѣ. Имъ не удалось даже завести съ монголами такихъ торговыхъ дѣлъ, которыя по своимъ размѣрамъ подходили бы къ оборотамъ бійскихъ купцовъ. Въ то же время сдѣлана была попытка привлечь торговыя фирмы Европейской Россіи къ производству караванной торговли въ китайскихъ предѣлахъ. Убѣжденная Павлиновымъ, московская фирма „Саввы Морозова сыновей“ рѣшилась снарядить караванъ и отправила его съ Гали Фейзуллинымъ въ Монголію. До Булунъ-Тохоя онъ шелъ въ сопровожденіи казачьяго отряда подъ командою Ю. А. Сосновскаго. Возвратившись обратно, Сосновскій печатно заявилъ, что Булунъ-Тохой, расположенный на перепутьи между западносибирскими окраинами и нѣсколькими китайскими городами, долженъ получить важное торговое значеніе. Что касается Гали Фейзуллина, то, разставшись съ отрядомъ, онъ прошелъ въ Кобдо, Уласутай и въ Гучень. Торговля его не выручала барышей. Бійскіе купцы жаловались будто бы въ подрывъ имъ онъ сбывалъ морозовскіе товары по такой дешевой цѣнѣ, за которую ихъ нельзя было бы купить въ Западной Сибири. Со своей стороны Пекинское правительство, узнавъ, что русскій караванъ проникать въ охваченныя дунганскимъ мятежомъ мѣстности, сложило съ себя отвѣтственность за разграбленіе въ нихъ русскихъ купцовъ. Затѣмъ бійскими купцами подана была просьба о томъ, чтобы и съ ихъ караванами посылались въ монгольскія степи казачьи отряды, вооруженные скорострѣльными ружьями и даже пушками. Но вводить въ обычай военное прикрытіе каравановъ въ Монголіи, какъ бывало въ киргизскихъ степяхъ, не оказывалось возможнымъ, потому что Монголія не была подвластною Россіи страной. Цѣлесообразнѣе было, впредь до прекращенія смуты въ китайскихъ владѣніяхъ, заботиться объ устройствѣ къ нимъ путей

въ предѣлахъ Западной Сибири. Къ сожалѣнію и эту задачу не ограничили мѣстными торговыми потребностями, а связали съ мудренымъ вопросомъ о передвиженіи сухопутной чайной торговли въ Западную Сибирь. Томскія власти указывали, что перевозка чая въ Россію изъ Внутренняго Китая черезъ Монголію и Кошъ-агачъ будетъ ближе, чѣмъ черезъ Кяхту. Напротивъ семипалатинское начальство оспаривало, что сообщеніе Западной Сибири съ Китаемъ по Бухтарминской долинь еще короче кошъ-агачскаго и что чай двинется вмѣсто Кяхты въ Семипалатинскъ, если тамъ не будутъ взимать съ него пошлинь. При такомъ антагонизмѣ, только что томскій губернаторъ возбудилъ ходатайство объ отпускѣ 100,000 р. с. на устройство колеснаго пути между Бійскомъ, Кошъ-агачемъ и китайскимъ пикетомъ Суокъ, какъ семипалатинскій губернаторъ вызвался проложить путь къ тому же Суоку по Бухтарминской долинь за 25,000 р. с. Оба пути, хотя были описаны гг. Замятнинымъ и Матусовскимъ, но техническому изслѣдованію не подвергались и судить о дѣйствительной стоимости ихъ разработки неимѣлось положительныхъ данныхъ. Несмотря на то, въ 1874 г. для устройства бухтарминской дороги отпущено было казною 25,000 р. с. Въ томъ же году для выясненія торговыхъ сообщеній Сибири съ чайными плантаціями Внутренняго Китая снарядили учено-торговую экспедицію подъ руководствомъ г. Сосновскаго, сопровождавшаго морозовскій караванъ до Булунъ-Тохою.

Степные пути между сибирскими окраинами и великою стѣною давно обращали на себя вниманіе. О нихъ дознавалось гонцами и посланцами, отправлявшимися изъ Москвы и изъ Сибири къ монгольскимъ и джунгарскимъ ханамъ, и въ самый Китай. Съ 1689 г., послѣ заключенія Нерчинскаго трактата, русскіе караваны стали ходить черезъ подвластныя Китаю халхаскія кочевья въ Калганъ и оттуда въ Пекинъ. Затѣмъ въ 1722 г., вслѣдствіе буйства и пьянства купцовъ, Пекинское правительство воспретило русскую торговлю въ китайскихъ предѣлахъ. Купцы отъ этого не потерпѣли, такъ какъ еще прежде признавали болѣе выгоднымъ торговать съ китайцами около государственной границы. А когда въ 1728 г. заключившій Буринскій трактатъ графъ Рагузинскій основалъ Кяхту и устроилъ въ ней гостинный дворъ подъ защитой Троицкосавской крѣпости, то кяхтинскимъ торгомъ на много лѣтъ удовлетворялось какъ купечество, ухватившееся за чайное дѣло,

такъ и правительство, получавшее съ него миллионные таможенные доходы. Купцы не захотѣли даже пользоваться правомъ отъ времени до времени ходить съ караванами въ Пекинъ. Прекратилась и отправка туда казенныхъ каравановъ. Тѣмъ не менѣ степные пути между Китаемъ и Сибирью продолжали возбуждать интересъ. О нихъ узнавали отъ миссіонеровъ, переводившихъ китайскія еоичиненія, и изъ распросовъ купцовъ. Позднѣ въ 1842 г. графу Канкрину представлена была записка г. Сушина о томъ, что чай могъ бы доставляться въ Россію черезъ Западный Китай и Западную Сибирь ближе, чѣмъ черезъ Кяхту. Послѣ того для изслѣдованія торговаго значенія Западнаго Китая посланъ г. Любимовъ. Въ 1848 г. о путяхъ между внутреннимъ Китаемъ и Западной Сибирью сообщалъ изъ Пекина іероманахъ Палладій. Открытіе русской торговли въ Кульджѣ и Чугучакѣ, и учрежденныя въ нихъ консульства въ свою очередь способствовали выясненію торговаго движенія въ Западномъ Китаѣ. Но та же чугучакская торговля показывала, что ни русскіе, ни китайскіе купцы не стремятся передвинуть чайное дѣло съ кяхтинскаго рынка на окраины Западной Сибири; потому не было основанія предполагать что-бы западно-китайскій путь доставлялъ болѣе выгодъ торговому движенію, нежели кяхтинскій. Еще труднѣ было сопоставлять сухопутныя сообщенія Западной Сибири и Внутренняго Китая съ морскимъ путемъ въ него изъ Европы, въ виду упадка кяхтинской торговли, вслѣдъ за разрѣшеніемъ ввозить въ Россію чай моремъ. Эта мѣра вызвана была тѣмъ, что съ развитіемъ англійской морской торговли въ Китаѣ, русскіе купцы, неимѣя возможности соперничать съ нею, воспользовались установившеюся въ Кяхтѣ монополіей и начали сбывать на кяхтинскомъ рынкѣ русскія издѣлья по цѣнамъ болѣе низкимъ, нежели тѣ, какія сами платили фабрикантамъ, а барыши выручали на продажѣ чая по дорогой цѣнѣ въ Россіи, вслѣдствіе чего почти $\frac{1}{3}$ его доставлялась въ нее контрабандой изъ Западной Европы. Дѣйствительно, послѣ дозволенія ввозить въ Россію чай повсемѣстно, онъ подешевѣлъ, потребление его увеличилось, а казна выиграла на пошлинахъ, какъ и предвидѣлъ графъ Блудовъ. Слѣдовательно, не было основаній предполагать, чтобы сухопутная доставка чая изъ Внутренняго Китая въ Россію черезъ Сибирь могла бы оказываться болѣе выгодною, чѣмъ морская доставка. Если же чай могъ съ пользою

привозиться сухопутно въ самую Сибирь и въ сопредѣльныя съ нею мѣстности, то при громадности пространства подобнаго торговаго раіона, скорѣй нужно было бы стремиться открывать торговому движенію наибольшее число путей, а не сосредоточивать въ Сибири чайное дѣло въ какомъ либо одномъ пунктѣ,—будь это Кяхта, или Кошъ-агачъ, или Семипалатинскъ. Но изслѣдователи, пославшіеся изъ Западной Сибири въ сосѣднія съ нею китайскія владѣнія, увлекаясь желаніемъ поддерживать мѣстные интересы и ярче освѣщать свои труды, думали иначе. Къ ихъ числу принадлежалъ и Сосновскій, ставшій во главѣ учено-торговой экспедиціи, отправленной въ 1874 году въ Китай.

III.

О дѣятельности этой экспедиціи въ печати имѣются статьи ея членовъ: гг. Сосновскаго, Пясецкаго и Матусовскаго. Кромѣ того о ней накопилось множество официальныхъ сообщеній въ разныхъ учрежденіяхъ. Въ совокупности все это даетъ любопытныя свѣдѣнія, но не разрѣшаетъ главныхъ торговыхъ вопросовъ, напротивъ до извѣстной степени усложняетъ ихъ противорѣчіями. Впрочемъ и въ послѣднемъ случаѣ экспедиція оказалась не бесполезною, понуждая глубже вдумываться въ тѣ обстоятельства, которыя она не сумѣла или не захотѣла выяснитъ. Затѣмъ желающимъ знать одну сущность произведенныхъ ею изслѣдованій нѣтъ никакого дѣла до темныхъ ея сторонъ, разоблачаемыхъ Пясецкимъ и Боярскимъ. Нельзя однако не замѣтить, что экспедицію нисколько не стѣсняли ни полученныя ею инструкціи, ни какой либо недостатокъ средствъ; потому вся отвѣтственность въ неуспѣхахъ лежитъ на ней, а не на комъ другомъ. Относительно торговаго движенія, экспедиціи надлежало опредѣлить какъ разстояніе главныхъ путей между Сибирью и Внутреннимъ Китаемъ, такъ и удобство располагать на нихъ перевозочными средствами. При этомъ можно было бы удовольствоваться даже приблизительными вычисленіями. Вмѣсто того, упомянувъ, что кяхтинскій путь пригоденъ лишь для интересовъ Восточной Сибири и осмѣявъ монгольскій путь изъ Калгана къ Томской губерніи, Сосновскій безусловно заслонилъ ихъ пройденнымъ имъ западно-китайскимъ путемъ и незатруднился заявить, что послѣдній можетъ соперничать съ морскимъ сообщеніемъ между Китаемъ и Европой черезъ Суецъ. Въ доказатель-

ство же своихъ выводовъ, онъ вдался въ произвольныя вычисления, о чемъ замѣтилъ уже г. Петровскій въ разборѣ его отчета. Поэтому, рассматривая значеніе рекомендуемаго имъ пути, нужно сообщаться не съ одними его цифровыми данными, но и съ сообщеніями Матусовскаго, Пясецкаго и другихъ изслѣдователей.

Такъ, отъ Хань-коу до Хань-чжунъ-фу по р. Хань-цзянъ, Сосновскій считаетъ 1269 верстъ или 3118 китайскихъ ли, а Матусовскій 1240 верстъ, упоминая объ извилистомъ руслѣ рѣки между мелями. Пясецкій же описываетъ ея пороги настолько опасными, что трудно заключить въ какой степени судоходство на ней должно признаваться обезпеченнымъ. Отъ Хань-чжунъ-фу до Лань-чжеу-фу по расчету Сосновскаго $586\frac{3}{4}$ версты или 1430 ли, а Матусовскій считаетъ 535 верстъ, замѣчая, что на этомъ разстояніи 200 верстъ черезъ хребетъ Цзюнь-ливъ-шань составляетъ трудный путь, на которомъ возможна только вьючная перевозка товаровъ. Отъ Лань-чжеу-фу до Су-чжеу-фу Сосновскій считаетъ $721\frac{1}{4}$ вер. или 1425 ли, и далѣе до Ань-синъ-чжеу $260\frac{1}{4}$ верстъ или 650 ли, хотя послѣднія цифры оказываются въ его отчетѣ ошибочными, вѣроятно вслѣдствіе опечатокъ. Отъ Ань-синъ-чжеу до Хами Сосновскій считаетъ 380 верстъ или 1010 ли, а Матусовскій 340 верстъ, присовокупивъ, что этотъ участокъ пути нужно проходить 8 дней, встрѣчая горькосоленные колодцы. О тѣхъ же колодцахъ Пясецкій отзывается болѣе снисходительно, за то сообщаетъ, что за ручьемъ Эр-гоу на 70 верстъ совсѣмъ нѣтъ воды. Отъ Хами до Гучена Сосновскимъ показано $432\frac{1}{2}$ версты или 1080 ли, а все разстояніе между Хань-коу и Гученомъ онъ полагаетъ въ $3649\frac{3}{4}$ верстъ или 8713 ли. Но если согласно опредѣленію Сосновскаго каждую ли принять въ $267\frac{67}{100}$ сажени, тогда разстояніе отъ Хань-коу до Гучена получится въ $4664\frac{1}{2}$ версты, т. е. въ измѣреніяхъ его и китайцевъ произойдетъ разница болѣе чѣмъ на 1000 верстъ. Дѣйствительно ли это такъ судить тѣмъ мудренѣе, что Матусовскій какъ бы подтверждаетъ вычисления Сосновскаго, напротивъ Пясецкій опровергаетъ ихъ правдивость, упоминая объ изломанномъ одометрѣ и о пробѣлахъ въ трудахъ Матусовскаго, поставленнаго въ невозможность производить маршрутную съемку пути при переѣздахъ экспедиціи по ночамъ. Изъ Гучена Сосновскій направляетъ торговое движеніе прямо степями къ Зайсанскому посту на $657\frac{1}{2}$ верстъ. Затѣмъ отъ Зайсанскаго поста въ

Семипалатинскъ черезъ Кокбекты и Чарскую долину считается 469 $\frac{1}{4}$ верстъ и отъ Семипалатинска до Тюмени 1359 верстъ. Отсюда видно, что рекомендуемое Сосновскимъ сообщеніе между Тюменью и Хань-коу заключаетъ 4307 $\frac{1}{4}$ верстъ въ китайскихъ предѣлахъ и 1828 $\frac{1}{4}$ верстъ въ Западной Сибири, всего 6135 $\frac{1}{2}$ верстъ. Торговое движеніе могло бы располагать на немъ паромомъ менѣе чѣмъ на $\frac{1}{4}$ всего разстоянія, а на $\frac{1}{2}$ послѣдняго должно было бы производиться частью на колесахъ, частью вьючнымъ способомъ на верблюдахъ и на мулахъ. Что касается р. Хань-цзянь, то на ней приходилось бы довольствоваться гребными судами. Но, разсматривая означенное сообщеніе, нельзя оставлять безъ вниманія того обстоятельства, что съ одной стороны караваны предпочитаютъ ходить между Зайсанскимъ постомъ и Гученомъ не черезъ пески Гурбунъ-Тунгутъ, какъ прошелъ Сосновскій, а по болѣе сноному булунъ-тохойскому пути, который, по счету г. Пѣвцова, простирается на 802 версты, и что съ другой стороны торговое движеніе между Семипалатинскомъ и Западнымъ Китаемъ производится главнымъ образомъ черезъ Чугучакъ, причемъ отъ Семипалатинска до Чугучака на Сергіополь и Бакты считается около 555 верстъ, а между Чугучакомъ и Гученомъ, въ военныхъ соображеніяхъ, писанныхъ Сосновскимъ въ 1880 г., показано 550 верстъ. Слѣдовательно западно-китайскій путь между Тюменью и Хань-коу нужно принимать въ 6113 $\frac{3}{4}$ или въ 6280 верстъ. Какая же побудительная причина заставила Сосновскаго предпочесть неудобопроходимый гурбунъ-тунгутскій путь давно испытанному чугучакскому, можетъ объяснять развѣ то, что, упираясь въ Семирѣченскую область, послѣдній былъ бы менѣе сподрученъ, нежели зайсанское сообщеніе, для предпринятой имъ поставки хлѣба китайскимъ войскамъ, такъ какъ это пробное торговое дѣло онъ надѣялся выполнить съ наибольшимъ успѣхомъ, пользуясь содѣйствіемъ семипалатинскаго, а не семирѣченскаго начальства.

Обращаясь къ кяхтинскому и къ монгольскому путямъ, оказывается, что первый изъ нихъ заключаетъ въ себѣ между Тюменью и Хань-коу до 6950 верстъ. Установленный въ продолженіи столѣтій, онъ на $\frac{1}{2}$ находится въ земледѣльческой полосѣ Сибири, на $\frac{1}{3}$ его товары могутъ перевозиться пароходами и только $\frac{1}{6}$ его пролегаетъ по степнымъ пустынямъ. Монгольское сообщеніе, согласно съ видами томскихъ и семипалатинскихъ властей, должно

было бы направляться: или отъ Тюмени въ Томскъ — 1520 верстъ, располагая пароходствомъ; отъ Томска въ Бійскъ 437 верстъ, тоже съ помощью пароходства въ полую воду; отъ Бійска въ Ангудай 240 верстъ по колесной дорогѣ; отъ Ангудая къ пограничному китайскому пикету Юстыдъ 300 верстъ, за небольшимъ исключеніемъ, труднымъ горнымъ путемъ; отъ Юстыда на Улясутай въ Калганъ до 2200 верстъ степями; отъ Калгана въ Тянь-цзинъ 353 версты по населенной мѣстности и отъ Тянь-цзина въ Хань-коу 1850 верстъ на пароходахъ, всего 6900 верстъ; или же отъ Тюмени до Семипалатинска 1359 верстъ; отъ Семипалатинска черезъ Устькаменогорскъ и Бухтарминскую долину на китайскій пикетъ Суокъ 708 верстъ; отъ Суока, не заходя въ Кобдо, черезъ Улясутай въ Калганъ до 2250 верстъ и отъ Калгана черезъ Тянь-цзинъ въ Хань-коу 2203 версты, всего до 6520 верстъ. Сопоставляя означенные пути между собою, становится очевиднымъ, что хотя кяхтинскій путь самый дальній, за то онъ лучше другихъ обезпеченъ перевозочными средствами и наименѣе требуетъ выпуска денегъ за границу для уплаты за перевозку товаровъ. Собщеніе черезъ Монголію, располагая въ Западной Сибири и во Внутреннемъ Китаѣ вдвое болѣе пароходствомъ, нежели западно-китайскій путь, представляется менѣе обезпеченнымъ въ степномъ своемъ пространствѣ. На всемъ далекомъ протяженіи послѣдняго, отъ Томской губерніи до Калгана, встрѣчался бы одинъ городъ Улясутай; потому падежъ верблюдовъ или болѣзни караванной прислуги въ глубинѣ монгольскихъ степей подвергали бы торговое движеніе продолжительной задержкѣ. Доказательствомъ служить торговый путь между Калганомъ и Ургой, гдѣ въ подобныхъ случаяхъ, по сообщенію г. Надерина, купцы не находятъ возможности получать верблюдовъ въ ближайшихъ улусахъ кочевниковъ, но вынуждены складывать товары въ степи и отправляться для найма новыхъ верблюдовъ въ Ургу или въ Калганъ. Западно-китайскій путь самый короткій. При этомъ онъ открываетъ доступъ вести торговлю и съ Внутреннимъ Китаемъ и съ притяньшаньскими городами. Однако торговое движеніе на немъ располагало бы пароходствомъ значительно менѣе чѣмъ на прочихъ путяхъ. Затѣмъ всѣ названные пути слишкомъ длинны для того, чтобы соперничать въ транзитѣ съ морскимъ сообщеніемъ между Европой и Китаемъ черезъ Суецъ. Сознавая это, Сосновскій сталъ

указывать на возможность получать чай и сбывать русскіе товары не въ Хань-коу, а въ Хань-чжунъ-фу, т. е. въ сущности попытался сократить рекомендуемый имъ торговый путь на 1269 верстъ. Тогда, по его соображеніямъ, перевозка товаровъ, хотя была бы продолжительнѣе морской доставки ихъ, за то обходилась бы не такъ дорого, а чай покупался бы вдвое дешевле. Но выставленные имъ цѣны провозной платы и чая нельзя признавать достовѣрными, въ виду опредѣленія ихъ мимоѣздомъ и до установленія торговыхъ предпріятій. Къ тому же, если во Внутреннемъ Китаѣ есть мѣстности, гдѣ чай настолько дешевле, какъ говоритъ Сосновскій, то сообщеніе между ними и морскими берегами ближе и удобнѣе, чѣмъ съ Западной Сибирью. Одинаково не ведутъ ни къ чему предположенія Сосновскаго о пароходствѣ изъ Семипалатинска въ озеро Норъ-Зайсанъ, такъ какъ если это осуществится, то вѣроятно въ такомъ же не скоромъ будущемъ, какъ и постепенное видоизмѣненіе кяхтинскаго пути, посредствомъ приспособленія водяныхъ сообщеній къ пароходству и устройства небольшихъ желѣзныхъ дорогъ на водораздѣлахъ.

Болѣе интереса представили бы наблюденія экспедиціи надъ тѣмъ, каково отзывался на верблюдахъ и на лошадяхъ дальній путь отъ великой стѣны въ Западную Сибирь. Пясецкій, какъ естествоиспытатель, лучше другихъ сладилъ бы съ подобнымъ изслѣдованіемъ. Но экспедиція этимъ не занялась и не выяснила насколько русское торговое движеніе могло бы располагать перевозочными средствами, направляясь въ притяньшаньскіе города или въ Цзя-юй гуань. Между тѣмъ экспедиціею заявлено, что товары можно перевозить по западнокитайскому пути и вьючнымъ способомъ, и на колесахъ. Съ перваго взгляда это обѣщаетъ существенную выгоду въ томъ предположеніи, что лошадь провезетъ по крайней мѣрѣ на $\frac{1}{3}$ болѣе груза на телѣгѣ и пройдетъ съ нею вдвое далѣе въ сутки, нежели навьюченный верблюдъ. Въ добавокъ на воза можно накладывать громоздкіе предметы, которыхъ нельзя размѣщать на верблюдахъ. Но должно помнить, что степныя лошади слабосильнѣе ломовыхъ лошадей, непривычны къ упряжи и разборчивѣе верблюдовъ въ кормѣ и въ пойлѣ, а за отсутствіемъ осѣдлаго населенія подлѣ степныхъ путей, ломка на нихъ телѣгъ составляетъ большое затрудненіе. Вслѣдствіе этихъ причинъ торговое движеніе искони предпочитало

въ пустыняхъ вьючную перевозку товаровъ на верблюдахъ и нѣтъ основаній утверждать, чтобы между Западной Сибирью и великою стѣною оно поступило иначе. Напротивъ Сосновскій отвергаетъ такое предпочтеніе и въ своихъ военныхъ соображеніяхъ, писанныхъ въ 1880 г., сообщаетъ, что вообще съ верблюдами много хлопотъ: зимою, нужно разгребать подъ ними снѣгъ и закутывать ихъ кошмами, укладывая для отдыха на стоянкахъ; весною они линяютъ и ослабѣваютъ; лѣтомъ запаливаются и только осенью бодро несутъ вьюкъ. Средняя скорость ихъ хода, измѣренная одометромъ и цѣпью, составляетъ въ дальномъ пути отъ $3\frac{1}{2}$ до 4 верстъ въ часъ, хотя еще уменьшится, если принять въ соображеніе частую остановку для поправки вьюка, аркановъ и пр. Слѣдовательно, обыкновенный дневной переходъ ихъ составитъ около 25 верстъ. Сильные верблюды, на короткихъ арканахъ, пройдутъ безостановочно 50 верстъ въ день, но не болѣе одного или двухъ переходовъ. Затѣмъ средній грузъ, поднимаемый верблюдомъ въ дальнемъ пути, нужно считать не выше 12 пудовъ и то если караванъ будетъ располагать заводными, т. е. запасными, ненавьюченными верблюдами. Сравнивая вычисленія Сосновскаго со счетомъ, принимаемымъ въ караванномъ движеніи между Акмолинскомъ и Ташкентомъ, получится нѣкоторая разница. Тамъ полный грузъ верблюда полагаютъ въ 16 пудовъ чистаго товара, а средній ходъ его до 30 верстъ въ день. При этомъ одни и тѣ же верблюды, проходя песчаными степями съ тощею растительностью и черезъ Каратаускій хребетъ дѣлаютъ взадъ и впередъ свыше 2000 верстъ. При всемъ томъ, безъ указанія опыта, нельзя знать могли ли бы они одинаково проходить на болѣе далекомъ разстояніи, какъ требуется между окраинами Западной Сибири и Внутренняго Китая. По словамъ Сосновскаго, во время слѣдованія его отъ великой стѣны до Зайсана растеряно было много верблюдовъ, а у Пржевальскаго западносибирскіе верблюды дошли до Тибета и выпали уже на обратномъ пути. Изъ вышеприведенныхъ данныхъ видно, что русскіе купцы, отправляясь изъ Западной Сибири въ Цзя-юйгуань на своихъ верблюдахъ, должны были бы совершать подобный переѣздъ въ оба конца не менѣе какъ въ 5 мѣсяцевъ и рисковали бы сморить верблюдовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, принимая въ соображеніе, что во всей Семипалатинской области, по усиленному счету ея статистическаго комитета, имѣется до 100,000 верблю-

довъ, включая подростковъ, и что верблюды можетъ быть нанимались бы еще частью въ Акмолинской области, частью въ Семирѣчьи и у подвластныхъ Китаю кочевниковъ Тарбагатайской области, останется заключить, что русскіе купцы будутъ въ состояніи располагать верблюдами для перевозки около $1\frac{1}{2}$ милліона пудовъ товаровъ, по своимъ торговымъ предпріятіямъ въ Западномъ Китаѣ. А сколько въ немъ найдется верблюдовъ въ распоряженіи у китайскихъ купцовъ—неизвѣстно, хотя едва ли болѣе, чѣмъ въ Западной Сибири. Такая ограниченная возможность нанимать верблюдовъ для перевозки груза не представляетъ ничего особеннаго. Сосновскій былъ очевидцемъ, что ихъ недостаетъ для торговаго движенія между Ургою и Калганомъ. Тоже еще въ большей степени должно происходить на дальнемъ разстояніи между великою стѣною и Западной Сибирью. Общее затрудненіе располагать верблюдами доказывается еще тѣмъ, что караванная торговля всегда предпочитала имѣть дѣло съ цѣнными и сравнительно легковѣсными товарами. Независимо отъ верблюдовъ, торговое движеніе на западнокитайскомъ пути, по мнѣнію Сосновскаго, можетъ пользоваться лошадьми и мулами. Нѣтъ спора, что между Семипалатинскомъ и Чугучакомъ, по тракту на Сергіополь и Бакты, обставленному почтовыми станціями, двинутся обозы съ товарами на телѣгахъ и даже на саняхъ, если въ зимнюю пору будетъ доставать корму лошадямъ, такъ какъ за неимѣніемъ покосовъ около тракта, сѣно заготавливается на немъ собственно для станцій и, одинаково съ овсомъ, привозится издалека. Разсчитывать же, согласно предположеніямъ Сосновскаго, чтобы обозныя лошади могли пастись зимою въ степи и добывать себѣ траву изъ подъ снѣга, подобно киргизскимъ табунамъ, едва ли основательно. Но пойдутъ ли русскіе обозы въ китайскихъ предѣлахъ предугадывать нельзя, особенно въ виду представленныхъ въ контроль счетовъ Сосновскаго, по которымъ, за прокормъ 11 лошадей въ китайскихъ владѣніяхъ, въ продолженіи года, и 10 дней сначала онъ требовалъ 2066 р. 79 к. с., а позднѣе 4387 р. с., въ томъ числѣ за прокормъ каждой казачьей лошади между Анъ-синъ-чжеу, Хами и Гученомъ по 2 р. 26 $\frac{1}{2}$ к. с. въ сутки.

Предпринимавшаяся Сосновскимъ поставка хлѣба китайскимъ войскамъ въ свою очередь мало выяснила насколько выгодны и удобны торговля дѣла между Западной Сибирью и притяньшань-

скими городами. Изъ документовъ, относящихся къ этой поставкѣ, обнаруживается, что семипалатинскія власти оказывали ей такое покровительство, какого частнымъ торговцамъ ожидать нельзя. Кромѣ того она была основана на исключительныхъ обстоятельствахъ, по которымъ пшеницу, обходившуюся съ доставкой въ Зайсанъ круглымъ счетомъ по 1 р. с. за пудъ, оказывалось возможнымъ сбывать китайцамъ за 657 верстъ въ Гученъ по 3 р. 50 к. с. за пудъ, а за 215 верстъ въ Булунъ-Тохоъ по 2 р. 18 к. с. за пудъ. Потому означенное предпріятіе, не составляя примѣра для купцовъ, доказало собою лишь то, что хлѣбъ препровождался изъ Зайсана въ китайскія владѣнія на верблюдахъ, причемъ принималось въ расчетъ, что каждый изъ нихъ долженъ поднимать 12 пудовъ груза, а караванамъ вмѣнялось въ обязанность проходить въ Гученъ въ 17 дней, т. е. дѣлать по $38\frac{1}{2}$ верстъ въ сутки. Цѣна же перевозки хлѣба до Гучена полагалась по 8 р. с. съ верблюда и сверхъ того накидывалось по 15 к. с. съ пуда на проводниковъ (лаучей) и на принадлежности вьюка, или, другими словами, срочная провозная плата стоила по $81\frac{2}{3}$ к. с. за пудъ. Затѣмъ изъ хаоса цифръ, созданнаго произвольными вычисленіями Сосновскаго и другихъ лицъ, получаютъ данныя, объясняющія, что на поставкѣ китайцамъ 35,755 пудовъ хлѣба изъ Зайсана въ Гученъ, при той обстановкѣ, въ какой она находилась, можно было получить чистой прибыли рубль на рубль, не считая какихъ либо отступныхъ суммъ за раздѣлъ предпріятія. Но Сосновскій и купецъ Каменскій, взявшій у него большую часть подряда и поставившій китайцамъ хлѣбъ изъ Семирѣчья, окончили свои дѣла заявленіями объ убыткахъ, хотя послѣднія во многомъ подлежатъ сомнѣнію и если бы даже случились, то по винѣ самихъ предпринимателей, такъ какъ послѣ упраздненія въ 1875 г. помѣщавшагося въ Урджарѣ чугучакскаго консульства, имъ надлежало выполнять свои подряды съ большею осторожностью, во вниманіе къ отсутствію консульскаго надзора за внѣшнею торговлею, котораго, какъ оказалось потомъ, Сосновскому не могло замѣнить обязательное содѣйствіе семипалатинскихъ властей. Равнымъ образомъ не сбылись увѣренія Сосновскаго, будто бы, въ благодарность за принятую имъ поставку хлѣба, главнокомандующій китайской арміи Цзо-цзунъ-танъ выхлопочетъ дозволеніе русскимъ купцамъ ходить съ караванами во Внутренній Китай. Пекинское

правительство не согласилось на это и если разрѣшило русскую торговлю въ своихъ владѣніяхъ за предѣлами великой стѣны, какъ опредѣлено послѣднимъ трактатомъ, то за возвращеніе Илійской области.

Итакъ, ни экспедиціи Сосновскаго, ни семипалатинскимъ властямъ не удалось достигнуть какихъ либо практическихъ результатовъ для привлеченія сухопутной чайной торговли въ Западную Сибирь. Напрасныя усилія ихъ болѣе или менѣе подтвердили только, что, при невозможности конкурировать съ морскимъ сообщеніемъ между Европой и Внутреннимъ Китаемъ, всѣмъ путямъ къ послѣднему изъ Сибири остается служить преимущественно для удовлетворенія мѣстныхъ потребностей, въ силу которыхъ кяхтинскій путь будетъ продолжать передачу товаровъ въ Восточную и въ Западную Сибирь; дополненіемъ къ нему послужить монгольскій путь, въ случаѣ усиленія торговой дѣятельности бійскихъ купцовъ; а западно-китайскій путь станетъ снабжать товарами Западную Сибирь и Семирѣчье. Пользуясь этими путями, торговое движеніе найдетъ возможность располагать перевозочными средствами болѣе, чѣмъ въ томъ случаѣ, если бы оно сосредоточилось на одномъ изъ нихъ. Затѣмъ какая общая связь установится въ торговой дѣятельности на всѣхъ означенныхъ путяхъ, въ какой степени русская караванная торговля окрѣпнѣетъ въ улусахъ подвластныхъ Китаю кочевниковъ, каковы будутъ русскія торговыя предпріятія въ притяньшаньскомъ краѣ и какія завяжутся торговыя сношенія съ Внутреннимъ Китаемъ—покажетъ время, которое незамедлило уже обнаружить, что сколько ни старались противупоставлять Чугучаку Зайсанскій постъ и Булунъ-Тохой, однако онъ вновь обстроился и въ 1878 г. въ немъ стали покупать на миллионъ рублей китайскаго серебра, отсылавшагося въ Кяхту. Зайсанскій же постъ остался степнымъ торговымъ центромъ для сбыта товаровъ кочевникамъ, а Булунъ-Тохой ничтожнымъ китайскимъ укрѣпленіемъ. Какъ бы то ни было, хотя экспедиція Сосновскаго и ни послужила къ разъясненію торговыхъ вопросовъ, зато по крайней мѣрѣ она прошла заранѣе намѣченный путь. Въ этомъ заслуга ея тѣмъ замѣтнѣе, если вспомнить, что снаряжавшіяся прежде подобныя ей экспедиціи Сальватори и Мейендорфа совсѣмъ не могли выступить изъ Западной Сибири во Внутреннюю Азію. Но семипалатинской администраціи ни въ чемъ не прищ-

лось выполнить своихъ намѣреній относительно торговли. Самое устройство колесной дороги черезъ Бухтарминскую долину не было доведено ею до конца и отпущенные на это 25,000 р. с. начали признаваться недостаточными даже для половины предпріятія.

Назначенный въ 1875 г. генераль-губернаторомъ Западной Сибири, генераль-адъютантъ Казнаковъ полагалъ, что въ попыткахъ направлять западносибирскую торговую дѣятельность въ Монголію и во Внутренній Китай не должно было предавать забвенію пограничную торговлю, во вниманіе къ тому, что она продолжала открывать русскимъ купцамъ возможность производить крупныя торговныя дѣла, какъ доказывалось въ семидесятыхъ годахъ Кяхтой и вновь возникшею торговлею въ Чугучакѣ. Вслѣдствіе этого, находя полезнымъ способствовать постепенному учрежденію пограничныхъ городковъ: около Чугучака—въ Бактахъ, сообразно съ прежними заявленіями консуловъ, и у границъ Монголіи—въ Кошъ-агачѣ, онъ просилъ о присоединеніи къ Западной Сибири сѣверной части Сергіопольскаго округа съ торговымъ путемъ въ Чугучакъ и съ Бактами, причемъ поручалъ сравнить сергіопольско-чугучакское сообщеніе съ кокбектинскимъ, а также обстоятельно изслѣдовать русло Иртыша выше Семипалатинска съ озеромъ Норъ-Зайсаномъ. Въ тоже время неоднократно производился осмотръ горнаго пути между Бійскомъ и Кошъ-агачемъ. Затѣмъ отъ Бійска до Ангудая и Котанды проложены были земскими средствами непрерывныя колесныя дороги, но далѣе къ Кошъ-агачу, трудный путь на разстояніи около 250 верстъ остался не разработаннымъ. Независимо отъ этого, генераль-адъютантъ Казнаковъ желалъ выяснитъ неоконченные вопросы относительно акмолинско-туркестанскаго пути, учрежденія города въ Кара-агачѣ и возможности обезпечить торговое движеніе въ степяхъ. Послѣдняго онъ думалъ достигнуть посредствомъ устройства около степныхъ путей крестьянскихъ селеній, а не постоянныхъ дворовъ, какъ предполагалось прежде. Все это сопровождалось цѣлымъ рядомъ изслѣдованій и между прочимъ повело къ возникновенію деревень на трактѣ отъ Петропавловска къ Акмолинску. Разработка бухтарминской дороги въ свою очередь подвергалась спеціальному осмотру, послѣ котораго она была прекращена, какъ по недостатку денежныхъ средствъ, такъ и по той причинѣ, что собственно для торговли этотъ путь не представлялъ настоящей надобно-

сти. Финансовыя затрудненія воспрепятствовали однако генераль-адъютанту Казнакову осуществить намѣчавшіяся имъ задачи для развитія торговой дѣятельности. При всемъ томъ, онъ успѣлъ установить срочное пароходство между Тюменью и Семипалатинскомъ, облегчившее, вмѣстѣ съ желѣзной дорогой отъ Перми въ Екатеринбургъ, доставку товаровъ изъ Россіи къ Западному Китаю.

Въ концѣ семидесятыхъ годовъ предпринимались также изслѣдованія путей въ Монголіи сопровождавшимъ бійскихъ купцовъ въ Куку-хото г. Пѣвцовымъ, который описалъ передъ тѣмъ степное сообщеніе Западной Сибири съ Гученомъ черезъ Булунъ-Тохой, и отчасти г. Потанинымъ. Сколько извѣстно, они не предлагали сосредоточивать торговое движеніе на осматрѣнныхъ ими путяхъ. Остается пожелать, чтобы наблюденія ихъ появилась въ печати, одинаково какъ и отчеты объ осмотрахъ торговыхъ сообщеній въ Западной Сибири, производившихся при генераль-адъютантѣ Казнаковѣ большею частью лицами, состоящими сотрудниками Западно-Сибирскаго Отдѣла Географическаго Общества. Собранныя свѣдѣнія по всему вѣроятію не окажутся лишними при обсужденіи дальнѣйшихъ мѣропріятій для распространенія русской торговли въ Средней Азіи и въ китайскихъ владѣніяхъ, куда въ настоящее время открылся широкій доступъ русскому купечеству, благодаря покоренію Коканскаго ханства и заключенію съ Китаемъ Петербургскаго трактата.

Н. Балкашинъ.