

МОСКОВСКОЕ ОБЩЕСТВО

9157
9147
0
455
А И И О П О И О И И
КОММЕРЧЕСКИХ СЛУЖАЩИХ.

2450.

Проверено 1925 г.

ПО ЗАКАСПІЙСКОЙ

ВОЕННОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГѢ



Военный Министръ
Генералъ-Лейтенантъ А. Н. Куропаткинъ,
бывшій Начальникъ Закаспійской Области.

АВТОТИПНІЯ Т-ВА М. О. ВОЛЬФЪ

фс
Гр. А. А. Олсуфьевъ и В. П. Панаевъ
U 101
576 (4 вкл.)

ПО ЗАКАСПІЙСКОЙ

ВОЕННОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГѢ

ПУТЕВЫЯ ВПЕЧАТЛѢНІЯ

СЪ 43 ИЛЛЮСТРАЦІЯМИ



ТИПОГРАФІЯ
ПОСТАВЩИКОВЪ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА
ТОВАРИЩЕСТВА М. О. ВОЛЬФЪ
Спб., Вас. Остр., 16 лин., д. 5—7.
1899



ТИПОГРАФІЯ
ПОСТАВЩИКОВЪ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА
ТОВАРИЩЕСТВА М. О. ВОЛЬФЪ
Спб., В. О., 16 л., № 5-7.

97

104

Дозволено паязурою. С.-Петербургъ, 9 марта 1899 года.

МОСКОВСКОЕ ОБЩЕСТВО
А И М О Н О М О Щ И
КОММЕРЧЕСКИХЪ СЛУЖАЩИХЪ.

Выпуская въ свѣтъ этотъ мой первый трудъ, я считаю долгомъ выразить свою искреннюю благодарность Графу Андр. Алекс. Олсуфьеву, инициатору нашей настоящей поездки по Средней Азии *). Въ изданіи этого труда Графъ принималъ дѣятельное участіе и виды здѣсь помѣщенные (за исключеніемъ перваго на страницѣ первой) лично сняты имъ на мѣстѣ. Вотъ почему имя Графа А. А. Олсуфьева и должно стоять на этой книгѣ.

Вообще, кто не знаетъ, что опытность и знаніе во всякомъ дѣлѣ являются первыми условіями успѣха и тѣмъ болѣе при путешествіяхъ не только по Азии, но даже и по Европѣ. Въ данномъ случаѣ Графъ А. А. Олсуфьевъ, какъ уже не разъ бывавшій на Востокѣ и въ дикихъ мѣстахъ его, являлся лицомъ вполне опытнымъ, почему и принялъ на себя всѣ хлопоты по снаряженію нашей маленькой экспедиціи. Я же со своей стороны не преминулъ было предварительно обратиться къ литературнымъ источникамъ о краѣ, но, къ сожалѣнію, оказалось, что источниковъ этихъ слишкомъ мало и что литература наша о Средней Азии просто-таки поражаетъ своею скудостью. Это обстоятельство впоследствии и побудило меня составить настоящую книгу, въ надеждѣ, что она не явится лишнею для каждаго путешественника и вообще интересующагося Средней Азіей.

Въ Асхабадѣ мы получили 3 тома официальныхъ свѣдѣній о Закаспійской области, не имѣющихъ въ продажѣ

*) Въ эту свою поездку Графъ побывалъ на Памирѣ. Въ продолженіе 2-хъ мѣсяцевъ онъ совершилъ верховъ на лошади около 2000 верстъ, извѣдывъ такимъ образомъ дикія, горныя мѣста по многимъ направленіямъ. Къ сожалѣнію, я лично былъ отозванъ по дѣламъ службы въ Петербургъ, почему и не могъ совершить это не только интересное, но и поучительное путешествіе.

(I—Обзоръ Закаспійской области съ 1888—1890 г., II—съ 1890—1896 г. и III—Военный обзоръ Закаспійской области Полковника Генеральнаго Штаба Кіашко). Изъ нихъ я сдѣлалъ возможныя выписки, точно также какъ и изъ книгъ: доктора И. Л. Яворскаго и Германа Вамбери *).

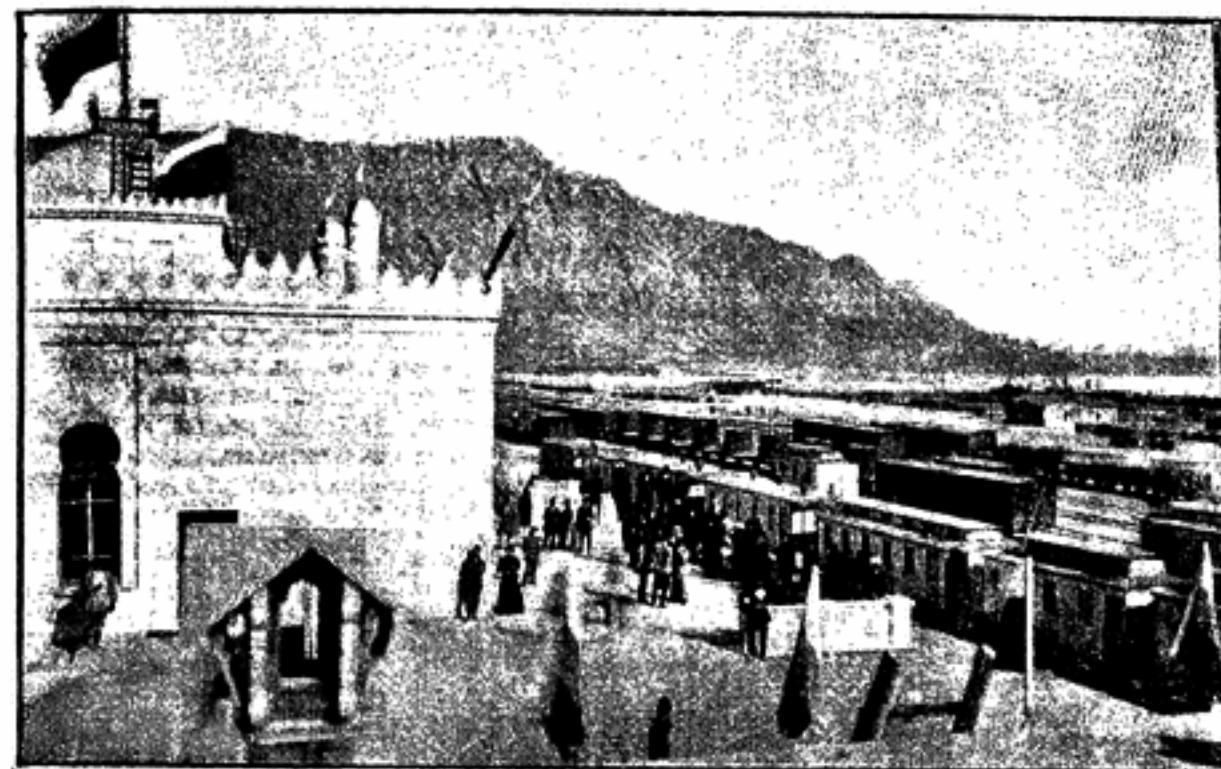
Благодаря высокому вниманію такихъ лицъ, какъ Начальника Закаспійской области, Генераль-Лейтенанта А. Н. Куропаткина **), Начальника Самаркандской области, Генераль-Лейтенанта Графа Н. Я. Ростопцева, ИМПЕРАТОРСКАГО Политическаго Агента при Бухарѣ В. И. Игнатьева и любезности Управляющаго Мургабскимъ Государевымъ имѣніемъ, Полковника Н. А. Кашталинскаго, Дурунскаго Пристава, Капитана О. А. Михайлова, Секретаря Политическаго Агентства г. Миллера, Начальника желѣзнодорожной станціи въ городѣ Асхабадѣ Штабсъ-Капитана В. Г. Свинговуда и многихъ другихъ, мы имѣли возможность ознакомиться съ краемъ, описанію котораго и посвященъ мой настоящий трудъ.

В. П. Панаевъ.

С.-Петербургъ.
1899 г. 28 февраля.

*) Выписки изъ сочиненій этихъ авторовъ приведены дословно: я не желалъ пользоваться чужимъ трудомъ — передѣлывать его по своему. Большинство этихъ выписокъ не отдѣлены въ текстѣ кавычками во избежаніи лишней пестроты; въ виду этого я считаю необходимымъ перечислить здѣсь всѣ тѣ страницы, которыя мнѣ не принадлежатъ. Вотъ онѣ: „Обзоръ Зак. обл.“: 10, 25—28, 35—38, 43, 50—53, 55—57, 87—90, 92—94, 100, 101, 119, 120, 129—135. „Путев. по Сибири и Ср. Азій“ Долгорукова: 104. „Очерки жизни и нравовъ Востока“ Гер. Вамбери: 172—178. „Пут. русскаго посольства по Авганистану и Бухарскому ханству въ 1878—1879 году“ И. Л. Яворскаго: 106—113, 144—145, 210—222.

**) Нынѣ Военнаго Министра.



Красноводскій вокзалъ и видъ съ него на юго-востокъ *).

КРАСНОВОДСКЪ.

Видъ съ моря.—Упадокъ значенія порта Узунъ-Ада.—Положеніе русскихъ рабочихъ.—Вагоны, поѣзда.—Отъѣздъ.

Было 1-ое мая 1897 года, когда мы прибыли къ городу Красноводску. Яркіе лучи южнаго солнца пробивались черезъ люкъ нашей просторной каюты и сильно освѣщали ее. Тихій плескъ воды и спокойное положеніе парохода доказывали намъ, что, наконецъ то, онъ причалилъ къ пристани, до которой ровно сутки насъ трепало по бурнымъ волнамъ Каспійскаго моря. Часы показывали 9. Нетерпѣливо принялись мы за свой утренній туалетъ и чрезъ полчаса были уже на палубѣ нашего парохода Общества Кавказъ и Меркурій „Князь Барятинскій“.

Трудно передать то, что мы испытывали, выйдя

*) Настоящій снимокъ принадлежитъ архитектору Н. Н. Щербина-Крамаренко.

первый разъ на палубу. Отъ сильнаго освѣщенія невозможно было сразу осмотрѣть всю мѣстность, представшую предъ нами. Что-то палило, что-то жгло наши глаза, и все казалось намъ окутаннымъ въ легкую синеву ѣдкаго дыма. Въ этомъ сказывалась непривычка нашего глаза къ сильному освѣщенію юга. Еще два дня тому назадъ, въ городѣ Петровскѣ, на западномъ берегу Каспійскаго моря, было настолько прохладно, что мы выходили въ пальто, теперь же не знали, что бы надѣть легче легкаго кителя. А погода обѣщала быть еще болѣе жаркой и душной...

Яркое освѣщеніе дѣйствовало, однако, на наши глаза недолго, и вотъ мы увидѣли предъ собой прекрасный портовый городокъ, маленькій-премаленькій, живописно расположенный въ котловинѣ высокихъ, отвѣсныхъ скалъ, обрамляющихъ эту часть восточнаго берега Каспія. Всматриваясь въ городъ, замѣчаешь, что онъ только-что обстраивается; то здѣсь, то тамъ вы видите разбросанные маленькіе домики съ плоскими крышами, и всѣ одноэтажные. Причиной устройства подобныхъ зданій являются, главнымъ образомъ, землетрясенія, которыя, нельзя сказать, чтобы уже очень рѣдко нарушали спокойствіе жителей Красноводска. Болѣе или менѣе солиднымъ зданіемъ можетъ назваться красноводскій вокзалъ Закаспійской Военной желѣзной дороги. Архитектура его безусловно оригинальна и строгій мавританскій стиль вполне выдержанъ. Самъ вокзалъ построенъ на террасѣ, спускаясь съ которой по ступенькамъ вы сходите на дебаркадеръ. Съ террасы, предъ вами открывается видъ на Красноводскую бухту, видны пристани, гдѣ стоятъ пароходы, виденъ также и городъ въ сторонѣ отъ васъ, видно полотно желѣзной дороги, которое вьется по берегу моря къ югу и скрывается за

горами. Устройство такого зданія при мѣстныхъ условіяхъ потребовало большаго труда и затратъ. Своды его устроены такъ, чтобы зданіе вполне могло выдерживать землетрясеніе, но врядъ ли кто можетъ быть увѣренъ, что сильный подземный ударъ не разрушитъ и этого вполне архитектурнаго зданія и не похоронитъ въ его обломкахъ тѣхъ несчастныхъ, которымъ почему-либо придется тамъ быть.

Городъ Красноводскъ находится подъ 40° сѣверной широты и 52° 29' восточной долготы (по Гринвичскому меридіану). Расположенный на восточномъ берегу Каспійскаго моря, Красноводскъ былъ основанъ еще много ранѣе полнаго покоренія Закаспійской области. При проведеніи Закаспійской Военной желѣзной дороги, за начальный пунктъ ея былъ принятъ Узунъ-Ада, которому и суждено было временно играть важную роль портового города. Значеніе Красноводска пало и городъ былъ близокъ къ полному паденію. Года два тому назадъ обстоятельства круто перемѣнились. Вслѣдствіе мелководія порта Узунъ-Ада, агенты пароходства заявили о невозможности заходить въ него; пришлось съ ними согласиться: предать забвенію старый портъ и перенести начальный пунктъ желѣзной дороги въ Красноводскъ. Такая перемѣна быстро подняла городъ, и если бы не недостатокъ въ хорошей водѣ для питья, то надо было бы надѣяться, что современемъ Красноводскъ, какъ портъ, принадлежалъ бы къ однимъ изъ великолѣпнѣйшихъ портовъ Россійской Имперіи. Но недостатокъ въ прѣсной водѣ, который даетъ себя здѣсь чувствовать какъ нигдѣ больше, не только не говоритъ намъ за возможность развитія порта, а скорѣй — за его упадокъ. Вся вода, которая здѣсь имѣется въ изобиліи, является водой Каспійскаго моря и ближайшихъ степныхъ колод-

цевъ; но какъ та, такъ и другая отличается горьковато-солоноватымъ вкусомъ и настолько противна, что даже и верблюдами не переносится.

Этотъ важный и, пожалуй, если хотите, ужасный вопросъ для города, которому необходимо развиваться, стремятся рѣшить возможно скорѣй; пока же единственными водоснабдителями Красноводска являются водяные поѣзда, о которыхъ мы будемъ говорить ниже, и опреснители въ самомъ городѣ.

Достаточно налюбовавшись видомъ, открывшимся намъ съ палубы парохода, мы рѣшили сойти на берегъ и отправиться на вокзалъ. Выходя на пристань, мы прямо попали въ какой-то омутъ. Всюду слышалась, непонятная для насъ, рѣзкая гортанная рѣчь. Люди въ высокихъ полукруглыхъ шапкахъ, съ разстегнутыми рубашками, изъ-подъ которыхъ выглядывала мощная загорѣлая грудь, съ крашеными ногтями на рукахъ, работали, какъ муравьи, около парохода. Это были персы. То и дѣло выходили эти сыны востока съ парохода, таща на спинѣ, при помощи крюка, такія громоздкія вещи, одинъ видъ которыхъ, пожалуй, могъ бы смутить любого атлета. Что за выносливость, что за сила и бодрость у этихъ персовъ-крючниковъ!

— Но почему же работаютъ тутъ только одни персы, а не видно рабочихъ другихъ національностей, хотя бы, если не русскихъ, то хоть туземцевъ?

Такой вопросъ мы задали капитану парохода, провожавшему насъ на станцію.

— Врядъ ли найдутся такіе рабочіе, которые могли бы сравниться по выносливости и дешевизнѣ труда съ персами, — отвѣтилъ намъ капитанъ. — Правда, въ количествѣ рабочихъ рукъ, — продолжалъ онъ дальше, — недостатка здѣсь не имѣется; если хотите, есть скорѣе

даже излишекъ, отразившійся довольно сильно на спокойствіи красноводскихъ гражданъ. При переноскѣ порта изъ Узунъ-Ада въ Красноводскъ, для работъ на линію прибыло сюда изъ Россіи болѣе 2000 рабочихъ рукъ. По окончаніи работъ на желѣзной дорогѣ, всѣ кинулись просить работы на пристаняхъ, но персовъ замѣнить не могли. Несчастные просили работы изъ-за куска хлѣба, но ни одно агенство не измѣнило своимъ восточнымъ крючникамъ. Голодные, безъ надежды на заработокъ, пришлые рабочіе стали грабить, и случилось нѣсколько убійствъ. Въ настоящее время администрація обратила на нихъ свое должное вниманіе и стала водворять обратно на родину.

Такое сообщеніе капитана, безусловно правдивое, — не вѣрить ему мы не имѣли основанія, — подѣйствовало на насъ удручающе. „Какъ! — задавали мы себѣ вопросъ, — русскій человѣкъ, въ русской странѣ, завоеванной кровью своихъ же братьевъ, не находитъ себѣ работы даже изъ-за куска хлѣба, тогда какъ персы находятъ себѣ здѣсь свободную арену дѣятельности? Не имѣется ли тутъ какихъ-либо болѣе вѣскихъ основаній, чѣмъ выносливость перса, — основаній, понятно, извѣстныхъ однимъ только агенствамъ?“

Пройдя нѣсколько шаговъ по раскаленному сыпучему песку Красноводска, перейдя линію желѣзной дороги, мы очутились на красноводскомъ вокзалѣ. Еще издали глазъ нашъ поражался однообразностью окраски вагоновъ. Здѣсь не было видно ни темно-синихъ, желтыхъ и зеленыхъ вагоновъ, которые видны на каждой линіи желѣзныхъ дорогъ Россійской Имперіи. Преимущественная окраска здѣшнихъ вагоновъ — бѣлая или красная. Вагоны бѣлые, — по внѣшнему виду, точь-въ-точь такіе, которые памяты каждому въ Европейской

Россіи подъ названіемъ холерныхъ, — предназначаются для поѣзда пассажировъ, вагоны красные — для провоза товара. Имѣются здѣсь также цистерны для провоза нефти и еще какіе-то громадныя чаны на телѣжкахъ. Эти чаны — не что иное, какъ водоснабдители тѣхъ пунктовъ желѣзной дороги, гдѣ воды не имѣется. Цистерна же съ водою прицѣпляется къ каждому поѣзду за тендеромъ, въ данномъ случаѣ значеніе ея — доставлять воду на паровозъ. На Закаспійской Военной желѣзной дорогѣ имѣется особое названіе для поѣздовъ, составленныхъ изъ вышеупомянутыхъ вагоновъ-чановъ. Такіе поѣзда называются водяными. Отходятъ они въ опредѣленные дни и часы съ извѣстныхъ станцій, гдѣ имѣются прѣсныя колодцы или родники, и постепенно снабжаютъ всю линію въ пунктахъ недостатка прѣсной воды, отцѣпляя одинъ или нѣсколько чановъ на станціи, или же выдавая потребное количество воды въ сторожевыя будки, находящіяся среди песковъ и отстоящія на дальнемъ разстояніи отъ станцій. Въ составъ вышеназванныхъ поѣздовъ обыкновенно входитъ простой товарный вагонъ съ надписью „вагонъ-лавка“. Одно уже названіе указываетъ на назначеніе его. Какъ водяной вагонъ снабжаетъ желѣзнодорожнаго служителя водой, такъ и вагонъ-лавка снабжаетъ его же, отрѣзаннаго отъ внѣшняго міра, всякаго рода провизіей, отпускаемой ему за извѣстную плату.

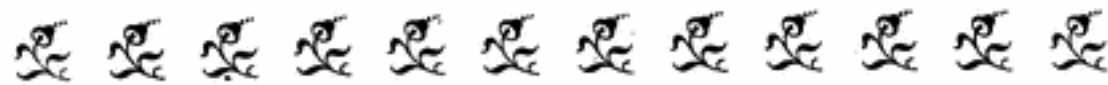
Окрашиваніе пассажирскихъ вагоновъ въ бѣлый цвѣтъ является необходимымъ, вслѣдствіе той ужасно высокой температуры, которая господствуетъ въ Закаспійскомъ краѣ. Температура, доходящая здѣсь до 52° по Реомюру, до того накаливаетъ вагонъ, что пребываніе внутри его дѣлается буквально невыносимымъ. Въ вагонахъ, обитыхъ внутри кошмою, какъ, напримѣръ,

вагонъ II класса (вагоновъ I класса здѣсь не существуетъ), и послѣ заката солнца не чувствуется облегченія въ температурѣ, такъ какъ вагонъ, получая днемъ внѣшнее нагрѣваніе, вечеромъ, при охлажденіи стѣнъ, передаетъ свою температуру черезъ кошму внутрь вагона. Для вагоновъ генераль-губернатора и другихъ высшихъ должностныхъ лицъ практикуется особый способъ охлажденія: вагонъ сверху покрываютъ плотно кошмою и черезъ извѣстный промежутокъ времени поливаютъ его водой. Такое поливаніе безусловно понижаетъ внутреннюю температуру вагона, доходящую въ противномъ случаѣ до 37° по Реомюру.

Въ городѣ Красноводскѣ имѣется порядочная, насколько, понятно, она можетъ быть таковой, гостинница для пріѣзжающихъ *), небольшой городской садъ и общественный клубъ. Здѣсь вы увидите немало военныхъ и гражданскихъ чиновъ. Всѣ эти люди закинуты сюда по дѣламъ своей службы и, повидимому, чувствуютъ себя вполне хорошо, перенося вполне даже жаръ, который съ непривычки прямо ужасенъ, нестерпимъ и даже, если хотите, вреденъ.

Жара все болѣе и болѣе становилась невыносимой, въ воздухѣ положительно становилось душно. Братся за такіе предметы, какъ перила, ручки вагоновъ, являлось невозможнымъ, до того все это было раскалено. Мы ждали съ нетерпѣніемъ поѣзда, который долженъ былъ унести насъ далѣе, въ глубь страны, для насъ вполне неизвѣстной, но за то полной интереса своими живописными видами, типами туземцевъ, природой и многимъ другимъ, съ чѣмъ никогда не можетъ ознакомить насъ сухой учебникъ или поверхностное описаніе страны.

*) Гостинница «Европа».



ОТЪ КРАСНОВОДСКА ДО АСХАБАДА.

Виды мѣстности. — Пендинская язва. — Любовь туземцевъ къ цвѣтамъ. —
Геокъ-Тепе.

Ровно въ 4 часа 20 минутъ раздался послѣдній свистокъ паровоза, уносящаго насъ въ глубь нашей Средней Азіи. Тихо покатился поѣздъ по берегу Каспійскаго моря. Мы сидѣли въ узенькомъ душномъ купѣ. Время близилось къ вечеру, и вагонъ сталъ обдавать насъ своей внутренней теплотой. Невыносимо становилось сидѣть, лечь было также невозможно. Куда мы ни прислонялись, всюду встрѣчали раскаленную стѣну. Если бы не вагонъ-буфетъ, который обыкновенно ходитъ съ почтовымъ поѣздомъ, мы чувствовали бы себя буквально въ пеклѣ ада. Перейдя въ вагонъ-буфетъ и потребовавъ себѣ чай, какъ лучшій напитокъ въ сильную жару, мы только тутъ стали любоваться видами той мѣстности, по которой ѣхали.

Отъ Красноводска линія желѣзной дороги тянется вдоль залива Балханскаго вплоть до станціи Ягманъ, гдѣ заливъ кончается. Почти на всемъ этомъ протяженіи — слѣва видны громадныя скалистыя горы, справа же — воды Каспійскаго моря. Здѣсь не встрѣчается ни одного растенія, ни одной травки. Природа поэтому кажется совершенно вымершей, однообразной и оттого далеко не приводитъ васъ въ восхищеніе. Еще за нѣсколько верстъ до станціи Ягманъ горы начинаютъ постепенно

отдаляться отъ линіи, закутываются туманомъ, становятся еле видными на горизонтѣ и въ концѣ-концовъ совершенно исчезаютъ. Предъ глазами открывается другая, новая картина, еще болѣе безотрадная, чѣмъ прежняя. Мы въѣзжаемъ въ пески Каракумъ. Слева горы замѣнились безотрадной, безконечной пустыней и только справа виднѣется море. Начиная отъ станціи Ягманъ, можно сказать, въѣзжаешь въ море песковъ, гдѣ кое-гдѣ только клочками растетъ одинъ бурьянъ, ненужный никому, развѣ только однимъ верблюдамъ, единственно иногда оживляющимъ эту мертвую пустыню.

Со станціи Айданъ, справа линіи желѣзной дороги начинаютъ показываться отроги горъ Копетъ-Дагъ, которые и остаются видными вплоть до ст. Теджентъ. По дикимъ пескамъ Каракума намъ пришлось ѣхать до станціи Кизиль-Арватъ, съ которой начинается уже Ахаль-Текинскій оазисъ. Говоря по правдѣ, ѣхать по такой дикой странѣ, которая тянулась вплоть до Кизиль-Арватъ, да еще въ такую сильную жару, далеко не было завидно. Сидя въ вагонѣ-буфетѣ, мы поневолѣ грустно смотрѣли на ту однообразную мѣстность, которая являлась намъ ежеминутно изъ оконъ вагона; какое-то молчаніе воцарилось между нами, точно такъ же какъ и среди другихъ пассажировъ, сидѣвшихъ за общимъ столомъ... Постепенно, однако, завязался разговоръ. Говорили больше о томъ, что интересовало насъ, какъ путешественниковъ, первый разъ прибывшихъ въ эту страну песковъ. Болѣе всего насъ интересовало санитарное положеніе страны. Еще въ Европейской Россіи мы слыхали о тѣхъ болѣзняхъ, которыя свирѣпствуютъ на нашемъ Востокѣ, особенно же въ Закаспійской области. Возьмемъ одну изъ первыхъ, о которой у насъ какъ-разъ шла рѣчь.

Такъ-называемая пендинская язва является болѣзью

чисто накожной; господствуетъ она преимущественно въ Пендинскомъ приставствѣ, отъ котораго и получила свое названіе. Лѣтъ пять тому назадъ, болѣзнь перешла въ Асхабадъ, гдѣ свила себѣ прочное гнѣздо и, независимо отъ пола и возраста, не щадитъ жителей областного города. Въ Асхабадѣ пендинская язва свирѣпствуетъ въ двойной формѣ: въ сильной и слабой; послѣдняя носитъ названіе „асхабадки“.

По изслѣдованіямъ врачей, изучавшихъ пендинскую язву на мѣстѣ, можно придти къ слѣдующимъ заключеніямъ:

1) Болѣзнь не заразительна, непосредственная прививка ея на человѣка, не бывшаго въ болѣзнетворной мѣстности, не дѣйствуетъ; 2) радикальныхъ медикаментовъ, способствующихъ заживленію язвы, или средствъ, которыя предохранили бы отъ заболѣванія ею, не открыто; 3) сила болѣзни уменьшается и качественно и количественно съ улучшеніемъ бытовыхъ условій и съ распространеніемъ въ данной мѣстности культуры, чистоты и опрятности, и 4) по времени года заболѣваемость пендинскою язвой усиливается съ іюля мѣсяца и ослабѣваетъ съ октября.

Если язвы находятся на мѣстахъ тѣла, подвергающихся постоянному или частому тренію обувью, одеждою, или если онѣ находятся на сгибахъ рукъ или ногъ, то онѣ легко вызываютъ воспаленіе въ окружающихъ тканяхъ, сопровождаемое нагноеніемъ, причиняютъ больному сильныя боли и иногда препятствуютъ заниматься обычнымъ трудомъ.

Число язвъ на одномъ индивидуумѣ колеблется отъ одной (что встрѣчается рѣдко, чаще же бываютъ множественныя: 10—20) до 100 и болѣе на разныхъ мѣстахъ тѣла, преимущественно на открытыхъ частяхъ—на лицѣ

и на рукахъ; исключеніе составляютъ: волосистая часть головы, ладонная и подошвенная поверхности рукъ и ногъ и слизистыя оболочки, гдѣ язвы никогда не наблюдались. Длительность теченія язвъ отъ 4 мѣсяцевъ до одного года и болѣе. Бывали случаи, что люди вполне здоровые покидали Асхабадъ и переселялись въ города Европейской Россіи, гдѣ черезъ 10 мѣсяцевъ у нихъ вполне развивалась пендинская язва: изъ этого ясно, что настоящая болѣзнь можетъ развиваться и черезъ довольно продолжительное время.

Разъ перенесшіе пендинскую язву почти гарантированы отъ вторичнаго заболѣванія ею. Болѣзнь эта оканчивается всегда выздоровленіемъ, оставляя послѣ себя въ большинствѣ случаевъ пигментированные рубцы.

Хотя истинная причина заболѣванія пендинской язвой не опредѣлена, тѣмъ не менѣе существуетъ общее мнѣніе, что гнѣздо ея кроется въ водѣ. Поэтому возможность заразиться такою средне-азиатскою прелестью заставила насъ придти къ твердому рѣшенію ни подъ какимъ видомъ не пить сырой воды и умываться, если не кипяченой, то все же непремѣнно водой обезвреженной, при посредствѣ ли карболовой кислоты или другихъ средствъ, для того существующихъ.

Ночь, проведенная въ купѣ, была ужасна. Духота была нестерпима, и къ какимъ способамъ мы ни прибѣгали, все оставалось втунѣ: открывали ли окна, производили ли временный сквознякъ, ничего не помогало, постоянно чувствовался какой-то недостатокъ въ воздухѣ. Каждая остановка тянула насъ изъ вагона, и только со станціи Кизиль-Арватъ, начала Ахаль-Текинскаго оазиса, мы могли, наконецъ, заснуть.

Къ утру мѣстность сильно измѣнилась, не стало той пустыни, которая такъ угнетала своимъ однообра-

зіємъ наканунѣ. Станціи утопали въ зелени, на югѣ красовались горы: это были горы Копетъ-Дага. Всюду попадались фигуры туземцевъ въ ихъ высокихъ папахъ изъ бараньихъ шкуръ и длиннополыхъ халатахъ. Нѣкоторые изъ нихъ держали въ рукахъ какіе-то цвѣты, форма которыхъ поражала непривычнаго путешественника. Всмотрѣвшись внимательно, мы замѣтили, что это было не что иное, какъ розы, одна подъ другой привязанныя къ палочкѣ; въ такомъ видѣ онѣ представляютъ изъ себя мѣстные букеты, довольно оригинальные по своей удлиненой формѣ. Говорятъ, что восточные люди вообще любятъ цвѣты; здѣсь это находило себѣ полное подтвержденіе. Странно было видѣть, какъ эти люди съ суровыми лицами, съ глазами, полными воинственной отваги, тихо сидѣли вдоль стѣны станціи и забавлялись цвѣтами. Вотъ старый туркменъ жадно вдыхаетъ ароматъ розъ своего оригинальнаго букета, вотъ еще юный, статный джигитъ, съ орлинымъ взглядомъ, держа цвѣтокъ въ зубахъ, разгуливаетъ по платформѣ, а вотъ другой срываетъ осторожно лепестки своей розы и внимательно разглядываетъ ихъ. И много, много другихъ такихъ любителей въ халатахъ проходило мимо насъ; видимо, цвѣты были ихъ наслажденіемъ и забавой.

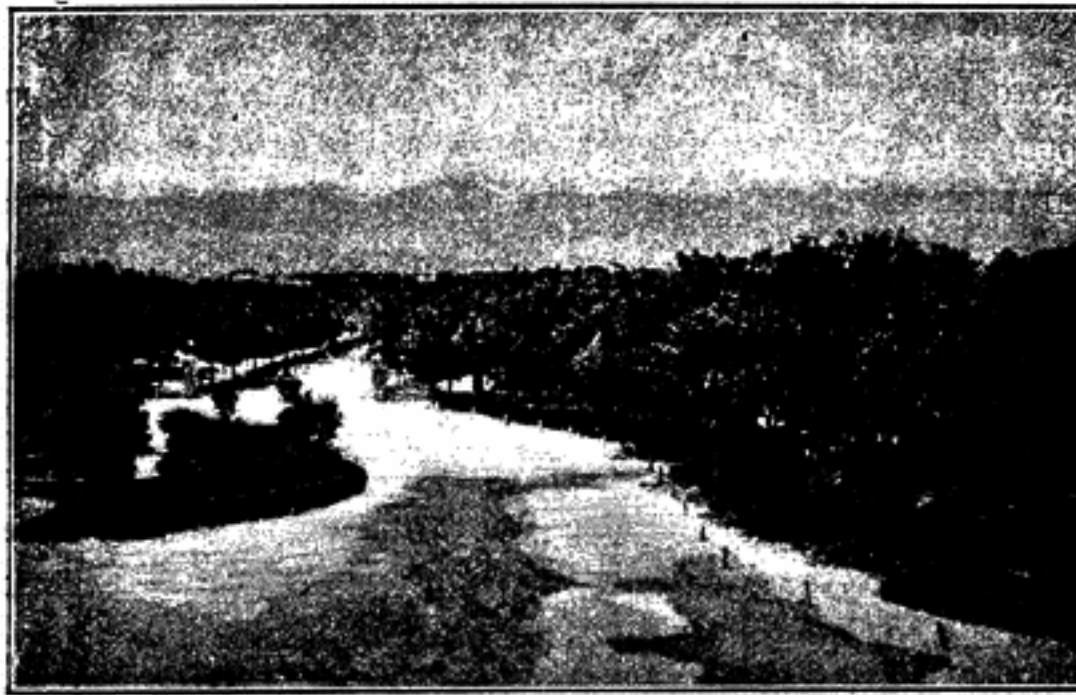
— Смотрите, — обратились къ нимъ два офицера, сидѣвшіе съ нами въ вагонѣ, — это наша гордость, наша слава, это Геокъ-Тепе!

Быстро выскочили мы изъ вагона. Поѣздъ стоялъ на станціи Геокъ-Тепе 5 минутъ, надо было въ это короткое время хоть подойти къ сохранившимся стѣнамъ знаменитаго укрѣпленія, отстоявшаго отъ линіи всего въ двадцати саженьяхъ. Какихъ-нибудь лѣтъ 17 тому назадъ, здѣсь разыгрывалась такая страшная трагедія жизни, какъ война. Мы стояли какъ-разъ у тѣхъ стѣнъ,

у которыхъ погибло такъ много русскихъ, и брать которыхъ намъ приходилось постепенной атакой. Это было то препятствіе, которое пало подъ рукой героя Скобелева. Остатки укрѣпленія Геокъ-Тепе ничего особеннаго изъ себя не представляютъ: это простыя глинобитныя стѣны, но стѣны, которыя имѣютъ свою исторію, которыя помнятъ еще своихъ отважныхъ защитниковъ и героевъ-побѣдителей. Обойти все большое укрѣпленіе, за неимѣніемъ времени, намъ не удалось, и потому, посмотрѣвъ на него, какъ на оставшійся памятникъ, извѣстный всѣмъ, мы покатали дальше.

Бѣзды до Асхабада — столицы Закаспійской области, если можно такъ выразиться, — оставалось намъ всего два часа съ чѣмъ-то. Два офицера мѣстной службы, ѣхавшіе именно до Асхабада, оказались очень любезными собесѣдниками. Они съ большой готовностью удовлетворяли нашему любопытству во всемъ томъ, что могло бы насъ интересовать. Одинъ изъ нихъ, оказавшійся Дурунскимъ приставомъ, капитанъ Михайловъ, предложилъ намъ свои услуги для ознакомленія съ краемъ, что было, понятно, принято нами съ большимъ удовольствіемъ. Въ пріятной бесѣдѣ время пролетѣло быстро, и мы незамѣтно доѣхали до Асхабада.

Какъ всюду на большихъ станціяхъ, на асхабадскомъ вокзалѣ народъ толпился массой. Русскіе, армяне, персы, туземцы-туркмены и другіе, всѣ смѣшались въ одну общую пеструю толпу; повсюду слышалась незнакомая намъ рѣчь, рѣзкость которой поражаетъ ухо каждого пріѣзжаго. Отдавъ приказанія носильщикамъ и кому нужно было, мы пробрались въ общій залъ, откуда чрезъ полчаса и отбыли въ городъ Асхабадъ, который являлся первымъ пунктомъ нашей остановки.



Общій видъ города Асхабада.

АСХАБАДЪ.

Общій видъ Асхабада. — Асхабадская пыль. — Улицы, магазины и заведенія. — Годъ основанія г. Асхабада — Ген.-лейт. А. Н. Куропаткинъ. — Гостиницы и рестораны. — Отъѣздъ.

Городъ Асхабадъ—областной городъ Закаспійской области и резиденція начальника области нынѣ генералъ-лейтенанта Куропаткина *)—лежитъ подъ $37^{\circ} 40'$ сѣверной широты и $58^{\circ} 25'$ восточной долготы (отъ Гринвича). Какъ въ областномъ городѣ, въ Асхабадѣ сосредоточены всѣ административныя, правительственныя и торгово-промышленныя учрежденія. Имѣется нѣсколько гостинницъ, какъ, наприм., ближайшая къ станціи „Восточные номера“, офицерское собраніе, велосипедный клубъ и еще кое-какія учрежденія, гдѣ мѣстные жите-

*) Смотр. примѣчаніе въ предисловіи.

ли проводятъ свое досужее время. Вотъ, пожалуй, и все, что можно сказать объ этой столицѣ края песковъ. Если же кто поинтересуется знать большія подробности объ этомъ городѣ, т.-е. знать его живописное расположеніе, устройство домовъ, улицъ, говоря иначе, знать городъ, какъ городъ, а не только какъ пунктъ мѣстнаго управленія, то мы, пожалуй, не сумѣемъ дать о немъ полное представленіе. При приближеніи къ Асхабаду, изъ оконъ вагона открылся намъ видъ, далеко не представляющій обычной физіономіи большого города. Не видно было здѣсь ни тѣхъ высокихъ домовъ, разнообразно окрашенныхъ, ни фабрикъ, ни красивыхъ колоколенъ церквей, съ ярко горящими на солнцѣ крестами, не видно было, однимъ словомъ, здѣсь того, что мы привыкли встрѣчать, подѣзжая къ любому городу Россіи. „Смотрите, Асхабадъ“, — сказали намъ, и мы увидѣли большой тѣнистый садъ, на фонѣ высокихъ горъ. Кой-гдѣ мелькали плоскія крыши домовъ и только маленькая колокольня мѣстной церкви какъ-то одиноко высилась надъ городомъ, утопавшимъ въ зелени.

Какъ-только мы вышли изъ вокзала, первое, чѣмъ подарилъ насъ Асхабадъ — это своей ужасной пылью. Пыль, которая поднимается въ этомъ городѣ отъ каждаго движенія и дуновенія вѣтра, прямо невыносима; издали трудно опредѣлить, что двигается впереди: пролетка ли, туземецъ ли на своемъ верблюдѣ или лошади, или же просто пѣшеходы; виднѣется только одна лишь бѣлая густая пыль, высоко поднимающаяся клубами въ воздухѣ. Казалось бы, избавиться отъ пыли не такъ трудно, слѣдовало бы только заняться правильной поливкой улицъ, и все бы было какъ слѣдуетъ, но для Асхабада, вслѣдствіе недостатка въ водѣ, это является невозможнымъ. Вода, которая тутъ имѣется, можетъ удовле-

творять только болѣе необходимымъ потребностямъ въ ней, для поливки же улицъ ея не хватаетъ. Въ арыкахъ, прорытыхъ по обѣимъ сторонамъ улицъ, воды по большей части не имѣется, если же гдѣ что и есть, то развѣ только одна жидкая или густая грязь.

Всѣ улицы города засажены деревьями; домики, почти что всѣ одноэтажные, утопаютъ въ зелени и огорожены изгородями или глинобитными стѣнами. По своей архитектурѣ, нѣкоторые дома Асхабада очень красивы; построены же они или изъ кирпича, или же чаще всего изъ сырца (сырой кирпичъ, необожженный). Благодаря той густой зелени, которая буквально закрываетъ весь городъ, улицы Асхабада представляютъ изъ себя аллеи хорошо распланированного парка, по которымъ, пожалуй, было бы довольно пріятно ѣздить, если бы только не эта ужасная густая, ѣдкая пыль, которая обдаетъ васъ на каждомъ шагу съ ногъ до головы. Въ Асхабадѣ имѣется магазинъ какъ съ европейскими товарами, такъ и съ мѣстными, нѣсколько маленькихъ лавчонокъ, чисто туземнаго характера, кой-какія мастерскія, фотографическіе павильоны, типографія*) и вообще все то, что является необходимымъ въ общемъ обиходѣ; съ этой стороны, можно сказать, что Асхабадъ—вполнѣ благоустроенный городъ, если принять къ тому же во вниманіе, что существованіе его, какъ города, такъ недавно.

Въ 1880 году были начаты военныя дѣйствія противъ Ахаль-Текинскаго оазиса, 11 января 1881 года пала Текинская крѣпость Геокъ-Тепе, послѣ чего и состоялось занятіе главнаго аула оазиса Асхабада. Считаая такимъ образомъ за основаніе Асхабада-города

*) Въ Асхабадѣ издается мѣстная газета: «Закаспійское Обозрѣніе».

1882 годъ, мы ясно видимъ теперь, что могли сдѣлать мы, русскіе, въ теченіе 15 лѣтъ изъ глинянаго Текинскаго аула рукой такихъ нашихъ государственныхъ дѣятелей, какъ начальникъ Закаспійской области генералъ Куропаткинъ.

Съ кѣмъ намъ ни приходилось говорить о генералъ-лейтенантѣ А. Н. Куропаткинѣ, отъ всѣхъ мы слышали только восторженные отзывы. Строгій, какъ



Улица города Асхабада.

начальникъ, генералъ Куропаткинъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, очень доступенъ и мягокъ въ обращеніи къ своимъ подчиненнымъ. Тѣ офицеры, которыхъ судьба занесла на пограничные посты, отдѣленные отъ цивилизованнаго міра не только десятками, но и сотнями верстъ, пользуются особеннымъ вниманіемъ генерала Куропаткина. Онъ старается, по силѣ возможности, облегчить тяжелыя условія ихъ существованія и это ему вполнѣ удается.

Забываясь о своихъ подчиненныхъ въ частности, генераль не упускаетъ вмѣстѣ съ тѣмъ и заботы по укрѣпленію и благоустройству ввѣреннаго ему края. Заботы по укрѣпленію края выразились вполне въ укрѣпленіи Кушкинской крѣпости (на Авганской границѣ), отстоящей на 304 версты къ югу отъ Мерва, съ которымъ крѣпость и соединяется въ настоящее время желѣзнодорожною вѣтвью. О заботахъ же по благоустройству края свидѣлствуютъ тѣ старанія, которыя прилагаетъ генераль къ ирригаціи безводнаго сухого края, и еще многое другое, что является благотѣльнымъ для послѣдняго. Вообще дѣятельность генерала Куропаткина видна во всемъ томъ, что уже сдѣлано теперь для такого суроваго, по своей природѣ, уголка свѣта, какъ Закаспійская область; понятно, на процвѣтаніе ея оказываетъ немалое значеніе и Закаспійская Военная желѣзная дорога, которая, какъ военная, находится въ вѣдѣніи его же.

Позволивъ себѣ написать эти строки, мы немного отклоняемся отъ прямой нашей цѣли — описанія города Асхабада, но отклоненіе это вполне простительно, такъ какъ, упомянувъ имя генерала Куропаткина, нельзя было не воспользоваться случаемъ, хотя вкратцѣ, изложить благотворную дѣятельность его на пользу того края, въ которомъ мы теперь находимся, тѣмъ болѣе, что имя этого достойнаго государственнаго дѣятеля современемъ должно будетъ занять не одну страницу исторіи.

Продолжая описывать Асхабадъ, мы затронемъ теперь тотъ вопросъ, который является живымъ для каждаго пріѣзжающаго, именно вопросъ о гостинницахъ. Гостинницъ въ Асхабадѣ имѣется нѣсколько, изъ нихъ можно назвать: упомянутые уже нами „Восточные номера“, „Московскую“, „Palais Royal“, „Парижскую“ и

нѣкоторыя другія. Всѣ онѣ носятъ особый характеръ внутренняго устройства, свойственный вообще всѣмъ гостинницамъ Востока. Пусть пріѣзжій не ждетъ увидѣть здѣсь вполне благоустроенной западной гостинницы: тутъ нѣтъ того лоска и тѣхъ удобствъ комфорта, которые такъ извѣстны намъ на Западѣ. Если здѣсь найдутся номера просторные, опрятные и еще съ электрическими звонками, то это, пожалуй, будетъ все, что только можно найти здѣсь лучшаго*). Гостинницы, какъ и всѣ дома Асхабада, одноэтажныя, поэтому, входя въ подъѣзды ихъ, не встрѣтишь лѣстницъ, ведущихъ въ верхніе этажи и въ коридоры, гдѣ обыкновенно по обѣимъ сторонамъ расположены номера, — здѣсь не имѣется коридоровъ, а номера выходятъ прямо на веранду внутреннихъ дворишковъ гостинницъ. Сперва такое расположеніе номеровъ кажется весьма неудобнымъ, но, принимая во вниманіе жаркій климатъ страны, это, пожалуй, найдетъ и свое оправданіе. Подобныя же гостинницы на Западѣ, т.-е. въ Европейской Россіи, встрѣчаются развѣ только въ нѣкоторыхъ захолустныхъ городкахъ или мѣстечкахъ Привислянскаго края.

Вопросъ, касающійся ресторановъ, здѣсь поставленъ гораздо хуже. Почти всѣ изъ вышепоименованныхъ гостинницъ своихъ ресторановъ не имѣютъ, и только нѣкоторыя изъ нихъ могутъ предложить домашніе обѣды отъ 12—2 часовъ, послѣ чего лавочка считается закрытой, и вамъ предоставляется озабочиваться о своемъ пропитаніи гдѣ угодно. Не вѣдая такихъ ресторанныхъ правилъ города Асхабада, мы съ перваго

*) Лучшей гостинницей въ Асхабадѣ считаются „Парижскіе номера“ противъ Скобелевской площади, какъ по своему опрятному содержанію, такъ и вслѣдствіе своего центрального положенія въ городѣ.

же раза, какъ говорится, попали впросакъ. Было ровно шесть часовъ вечера, когда мы, голодные, подкатили къ вокзалу (туда насъ направили добрые люди); быстро соскочивъ съ пролетки, мы съ нетерпѣніемъ направились къ залу II класса, гдѣ уже предвкушали получить сытный обѣдъ, но кто вообразить весь нашъ ужасъ (понятно, необходимо при этомъ быть голоднымъ), когда мы не только не увидѣли обѣда, но и буфета. Двери въ буфетъ оказались закрытыми.

— Что это значитъ?—обратились мы къ единственному сторожу, находившемуся въ это время на станціи.— Когда же здѣсь открывается буфетъ?

— Отъ двухъ до восьми-съ буфетъ закрытъ и буфетчикъ уходитъ-съ въ городъ, — не доложилъ, а скорѣй отпраповалъ намъ старый сторожъ съ выправкой служаки императора Николая Павловича.

Что же дѣлать, не ждать же въ самомъ дѣлѣ два часа господина буфетчика, — въ настоящее время онъ являлся для насъ дѣйствительно господиномъ и господиномъ большимъ. Поворачиваемъ налево кругомъ. Рѣшили поѣхать въ офицерскій клубъ. Покатилъ насъ асхабадскій Ванька *) по пыльнымъ улицамъ Асхабада; ѣхали мы, ѣхали, и, наконецъ, доѣхали до офицерскаго клуба. Поднялись по ступенькамъ, встрѣчаемъ доктора.

— Скажите, пожалуйста, — обратился къ нему одинъ изъ насъ, — можно здѣсь получить обѣдъ?

— Можно-то можно, — отвѣтилъ онъ намъ, — да только вы примите къ свѣдѣнію, господа, что обѣдъ у насъ до 2-хъ, а ужинъ съ 8-ми.

*) Къ чести асхабадскихъ извозчиковъ надо замѣтить, что съ своими парными пролетками они куда превосходятъ нашихъ петербургскихъ и московскихъ.

Вотъ тебѣ разъ, вотъ тебѣ, бабушка, и Юрьевъ день, то-же, что и тамъ, не легче! Опустивъ главы на грудь, спускались мы голодные и злые. Но вдругъ, какъ молнія, ослѣпила насъ блестящая мысль. „Эврика!—вскричали мы,—мы спасены, остался клубъ велосипедистовъ“. Ударилъ нашъ возница по конямъ—покатили въ клубъ. Большой залъ, обставленный буковыми стульями, представлялъ изъ себя мертвую пустыню, что говорится — ни души. Смотримъ, въ углу кто-то копошится. Оказывается—половой, въ красной кумачевой рубахѣ, плисовыхъ штанахъ и сапогахъ à la гармоника со скрипомъ, пытитъ и отдувается: связываетъ стулья.

— Обѣдъ есть?

— Чаво?

— Обѣдъ, говорятъ тебѣ русскимъ языкомъ, есть?

— Какой обѣдъ, нѣтути обѣда, заведеніе, значить, того, пока прекратилось.

— Ахъ, чтобъ тебѣ!—и тутъ мы чуть не выругались такъ, какъ ругаются только одни извозчики.

Но голодъ не тетка, и потому въ данномъ случаѣ все было бы простительно.

Теперь всѣ надежды рушились, приходилось, хочешь не хочешь, возвращаться на вокзалъ и ждать, что будетъ.

По счастливой случайности, буфетъ оказался открытымъ, но обѣда ранѣе 8 часовъ мы такъ-таки и не получили. За то, когда ужъ подали, такъ подали на славу: все было свѣжо и хорошо.

Итакъ, горькимъ опытомъ познали мы два роковые часа города Асхабада.

Но „нѣтъ худа безъ добра“, такъ говоритъ русская пословица, и это истина. Въ ожиданіи обѣда, мы познакомились съ начальникомъ станціи, штабсъ-капи-

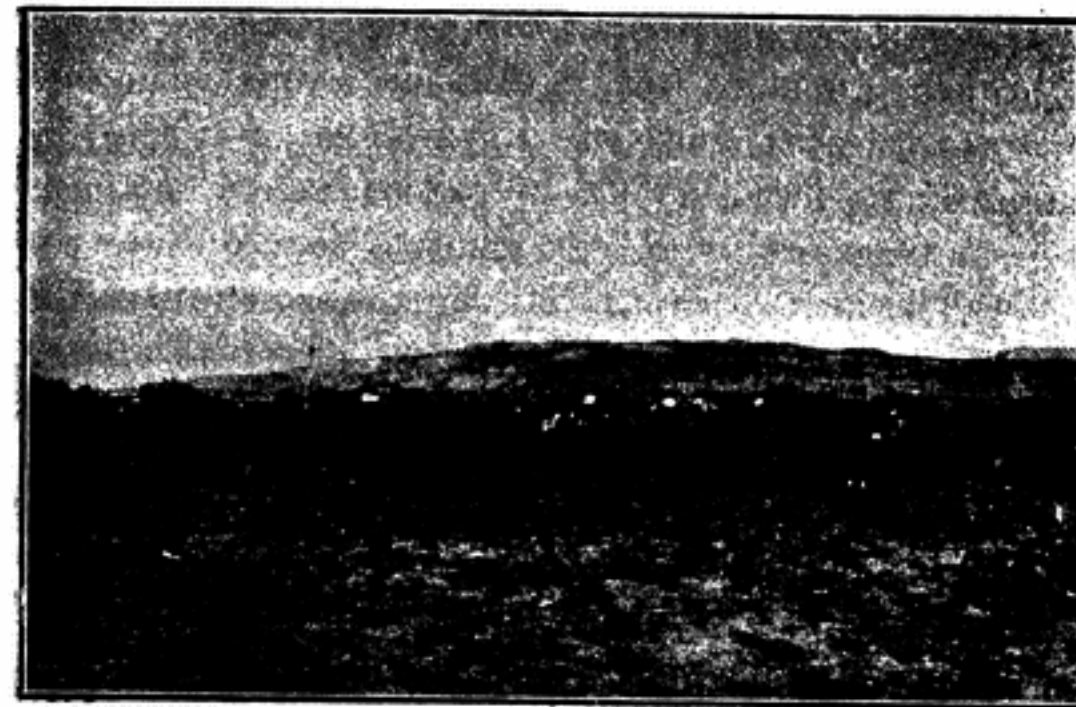
таномъ Свинговудъ, совѣты котораго оказали намъ большую пользу, для дальнѣйшаго нашего передвиженія по Закаспійской Военной желѣзной дорогѣ. Спасибо ему!

Завершая описаніе города Асхабада, мы развѣ только можемъ добавить, что имѣется здѣсь въ арсеналѣ складъ всевозможнаго оружія воинственныхъ туземцевъ, которые были лишены оружія послѣ занятія русскими края и носить его не имѣютъ теперь права. Тутъ найдется много туземныхъ клинковъ, довольно рѣдкихъ, а потому для любителей весьма интересныхъ. Слѣдуетъ осмотрѣть также питомникъ молодыхъ деревьевъ.

Въ Асхабадѣ мы пробыли недолго. Получивъ, благодаря любезности исправляющаго должность начальника Закаспійской желѣзной дороги, полковника Каннабиха *), вагонъ въ наше распоряженіе, мы покинули Асхабадъ съ его ужасной пылью и пендинской язвой.



*) Полковникъ Каннабихъ скончался въ концѣ мая мѣсяца 1897 г.



Сотня Туркменскаго конно-нерегулярнаго дивизіона.

ВЪ ОТРОГАХЪ КОПЕТЪ-ДАГА.

Ст. Бахарденъ.—Пріемъ у кап. Михайлова.—Джигиты.—Туземныя лошади.—Батырь Кульбатырь.—Подземное озеро Ковъ-Ата.—Раздѣленіе туркменъ на Чарву и Чомуровъ.—Аулы.—Туркменскія женщины.—Шелководство.—Ауль Мурча.—Пѣніе туркменъ.—Пища туркменъ.—Военная походная дорога отъ ст. Арчманъ до аула Дузлу-Тепе.—Племена туркменъ.—Ауль Нухуръ.—Охота въ горахъ Копетъ-Дага.—Охота на кабановъ.—Охота на тигровъ.—Отъѣздъ.

Верстъ за сто до Асхабада, по пути отъ Красноводска, находится станція Бахарденъ. Ничего особеннаго по своему мѣстоположенію станція эта не представляетъ. Надо замѣтить, что вообще всѣ станціи и всѣ мѣстечки и города по Закаспійской Военной желѣзной дорогѣ Красноводскаго участка *) расположены двойкою: или

*) Закаспійская Военная желѣзная дорога административно дѣлится на два участка: 1-й—Красноводскій, отъ Красноводска до ст. Аму-Дарьи, и 2-й—Самаркандскій отъ ст. Аму-Дарьи до Самарканда.