

**Олсуфьев А. А.**

**По Закаспийской железной  
дороге**

**Москва  
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3  
ББК 84-4  
А11

А11      **А. А. О.**  
По Закаспийской железной дороге / Олсуфьев А. А. – М.: Книга по Требованию,  
2026. – 238 с.

**ISBN 978-5-521-26303-5**

**ISBN 978-5-521-26303-5**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2026

© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2026

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Выпуская въ свѣтъ этотъ мой первый трудъ, я считаю долгомъ выразить свою искреннюю благодарность Графу Андр. Алекс. Олсуфьеву, инициатору нашей настоящей поѣздки по Средней Азiи \*). Въ изданiи этого труда Графъ принималъ дѣятельное участiе и виды здѣсь помѣщенные (за исключенiемъ 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 знанiе во всякомъ дѣлѣ являются первыми условiями успѣха и тѣмъ болѣе при путешествiяхъ не только по Азiи, но даже и по Европѣ. Въ данномъ случаѣ Графъ А. А. Олсуфьевъ, какъ уже не разъ бывавшiй на Востокѣ и въ дикихъ мѣстахъ его, являлся лицомъ вполне опытнымъ, почему и принялъ на себя всѣ хлопоты по снаряженiю нашей маленькой экспедици. Я же со своей стороны не преминулъ было предварительно обратиться къ литературнымъ источникамъ о краѣ, но, къ сожалѣнiю, оказалось, что источниковъ этихъ слишкомъ мало и что литература наша о Средней Азiи просто-таки поражаетъ своею скудостью. Это обстоятельство вполнѣ и побудило меня составить настоящую книгу, въ надеждѣ, что она не явится лишнею для каждаго путешественника и вообще интересующагося Средней Азiей.

Въ Асхабадѣ мы получили 3 тома официальныхъ свѣдѣнiй о Закаспiйской области, не имѣющихъ въ продажѣ

---

\*) Въ эту свою поѣздку Графъ побывалъ на Памирѣ. Въ продолженiе 2-хъ мѣсяцевъ онъ совершилъ верхомъ на лошади около 2000 верстъ, извѣздивъ такимъ образомъ дикiя, горныя мѣста по многимъ направленiямъ. Къ сожалѣнiю, я лично былъ отозванъ по дѣламъ службы въ Петербургъ, почему и не могъ совершить это не только интересное, но и поучительное путешествiе.

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

Благодаря высокому вниманію такихъ лицъ, какъ Начальника Закаспійской области, Генералъ-Лейтенанта А. Н. Куропаткина \*\*), Начальника Самаркандской области, Генералъ-Лейтенанта Графа Н. Я. Ростовцева, 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 станции въ городѣ Асхабадѣ Штабсъ-Капитана В. Г. Свинговуда и многихъ другихъ, мы имѣли возможность ознакомиться съ краемъ, описанію котораго и посвященъ мой настоящій трудъ.

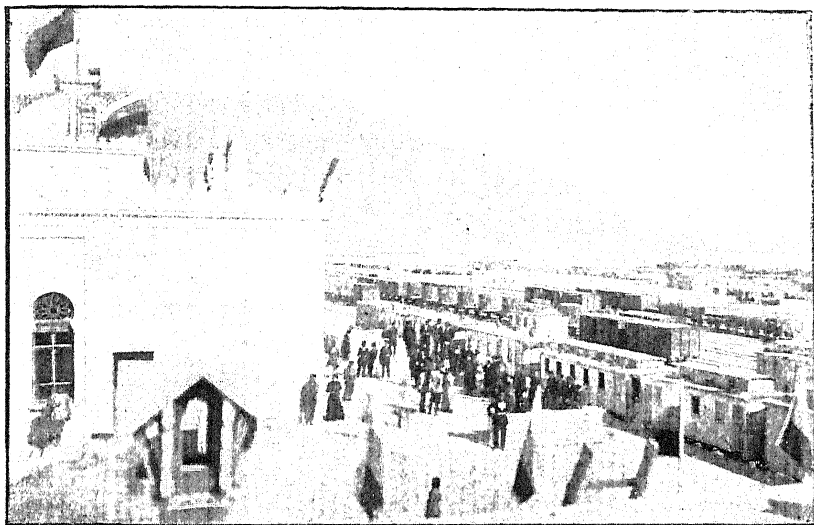
*В. П. Панаевъ.*

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 избѣжаніи лишней пестроты; въ виду этого я считаю необходимымъ перечислить здѣсь всѣ тѣ страницы, которыя мнѣ не принадлежать. 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. Азіи“ 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 спину фдкаго 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 большого труда и затратъ. Своды его устроены такъ, чтобы зданіе вполне могло выдержать 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-солонюватымъ вкусомъ и настолько противна, что даже и верблюдамъ 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, проважавшему 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 вѣрять 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. Премущественная 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 проѣзда 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 своимъ 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 своею внутренней теплотой. Невыносимо становилось сидѣть, ложиться 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