

# СБОРНИКЪ

ГЕОГРАФИЧЕСКИХЪ, ТОПОГРАФИЧЕСКИХЪ и СТАТИСТИЧЕСКИХЪ

МАТЕРІАЛОВЪ ПО АЗІИ.

---

## ВЫПУСКЪ ІХ.

Свѣдѣнія о пути въ Среднюю Азію, черезъ Мертвый Култукъ, по  
Усть-Урту и Аму-Дарьѣ.

---

\*\*\*

ИЗДАНІЕ ВОЕННО-УЧЕНАГО КОМИТЕТА ГЛАВНАГО ШТАБА.



С. - ПЕТЕРБУРГЪ.

ВОЕННАЯ ТИПОГРАФИЯ (въ зданіи Главнаго Штаба).

1884.

# СБОРНИКЪ

ГЕОГРАФИЧЕСКИХЪ, ТОПОГРАФИЧЕСКИХЪ и СТАТИСТИЧЕСКИХЪ

## МАТЕРІАЛОВЪ ПО АЗІИ.

---

### ВЫПУСКЪ IX.

Свѣдѣнія о пути въ Среднюю Азію, черезъ Мертвый Култукъ, по  
Усть-Урту и Аму-Дарьѣ.

— 311 —

ИЗДАНИЕ ВОЕННО-УЧЕНАГО КОМИТЕТА ГЛАВНАГО ШТАБА.

---

С. - ПЕТЕРБУРГЪ.

ВОЕННАЯ ТИПОГРАФІЯ (въ зданіи Главнаго Штаба).

1884.

## СБОРНИКЪ МАТЕРІАЛОВЪ ПО АЗИИ.

### Выпускъ I-й.

Записки о Маньчжуріи Полковника **Варабаша**, и **Матюнина**. Соображенія о возможной войнѣ съ Китаемъ и разборъ пограничныхъ раіоновъ **Пржевальскаго**. Маршруты въ Пекинъ Поручика **Евтугина** и Губернскаго Секретаря **Ванина**.

### Выпускъ II-й.

Военное обозрѣніе восточной пограничной полосы Семирѣченской области Капитановъ **Тихменева** и **Пославскаго**.

### Выпускъ III-й.

Вооруженныя силы Китая и Японіи Подполковника **Вутакова**.

### Выпускъ IV-й.

Нынѣшнее состояніе персидской арміи (1877 г.) Г.-М. **Франклина**. Очеркъ вооруженныхъ силъ Персіи въ 1883 г.: 1) Историческое введеніе и 2) Составъ населенія по племенамъ и провинціямъ Подполковника **Коллюбакина**. Географическое описаніе Сиріи Г.-М. **Зеленого**.

### Выпускъ V-й.

Поѣздка по Бухарскимъ и Афганскимъ владѣніямъ (1877 г.) Полковника **Матвѣева**. Поѣздка изъ Самарканда черезъ Афганистанъ въ Герать Полковника **Гродекова**. Записка о путяхъ изъ Закаспійскаго края въ Герать Г.-М. **Гродекова**. Записка объ обозахъ для войскъ Туркестанскаго округа Г.-М. **Буропаткина**.

### Выпускъ VI-й.

Инженера **П. М. Лессара**: 1) Пути изъ Асхабада къ Герату 1882 г., 2) Распредѣленіе водъ Келата и Дерегеза между этими ханствами и Атекомъ, 2) Мервскіе ханы; положеніе Мерва и Атека въ 1882 г., и 4) Пески Кара-Кумъ, пути сообщенія

Закаспійской области съ Хивою, Мервомъ и Бухарою 1883 г. Барона **Венуа-Мэшена**. Записка о Мервскихъ Турменахъ 1883 г. Поручика **Калитина**. Пути между Текинскимъ и Хивинскимъ оазисами 1881 г. Хорунжаго **Соколова**. Дорога изъ Асхабада въ Мервъ 1882 г. и Прапорщика **Хабалова** дорога отъ Кахка черезъ Тезе-Дербентъ и Серахсъ на Муссинъ-абадъ.

### Выпускъ VII-й.

Топографическое описаніе пути по С. З. Монголіи **Орлова**, 1879 г. Извлеченіе изъ отчета о поѣздѣ въ Нингуту и маршрутъ въ Нингуту **Матюнина**, 1878 г. Поѣздка черезъ Нингуту въ Хунчунъ, **Матюнина** и **Тарновскаго**, 1881 г. Поѣздка въ Хунчунъ **Лейденіуса**, **Косторскаго** и **Головина**. Путь отъ Екатерино-Никольскаго до Сунгари **Зборовскаго**, 1881 г. Записка о Китаѣ. **Шулыгина**, 1882 г. Записка о Манджуріи **Варабаша**, 1872 г. Поѣздка въ Цицигарь **Малевица**, 1863 г. Ст. Цурухайтуйско-Айгунскій путь бр. **Вутиныхъ**, 1881 г. Дорога отъ ст. Видной до перевала между верховьями р.р. Норы и Серахина **Мельницкаго**. Успѣхи техники въ Китаѣ 1882 г. (переводъ съ англійскаго).

### Выпускъ VIII-й.

Обзоръ войнъ, веденныхъ европейцами противъ Китая съ 1840—42, 1856—58, 1859 и 1860 гг. Г. Ш. подп. **Вутакова** и кап. бар. **Тизенгаузена**.



## О Г Л А В Л Е Н І Е .

	СТР.		СТР.
Выдержки изъ дневника г. Нарелина, командированнаго въ 1882 году для изслѣдованія сѣверо-восточнаго берега Каспійскаго моря . . . . .	4	Генеральнаго штаба подполковникомъ Александровымъ послѣ рекогносцировки этого пути . . . . .	85
Письмо купца Ванюшина къ князю Голицыну, отъ 6-го февраля 1879 года, относительно пути черезъ Усть-Урть отъ Кунграда до бухты Айраулы . . . . .	29	Выписка изъ предписанія Военнаго Министра Генеральнаго штаба генералъ-лейтенанту Мопьеву, отъ 7-го ноября 1882 г., № 684, относительно судоходства по Аму-Дарьѣ . . . . .	112
Отзывъ начальника Закаспійскаго военнаго отдѣла, генералъ-маіора Петрусевича, отъ 30-го іюля 1880 года, по тому же предмету . . . . .	32	Журналъ № 1 засѣданія комисіи по устройству пароходства на Аральскомъ бассейнѣ, 21 декабря 1882 года . . . . .	114
Очеркъ долины Аму-Дарьи. Разспросы Капитана 3-го Зап. Сибирскаго линейнаго баталіона Бынова. Ташкентъ 1880 г. . . . .	34	Свѣдѣнія за 1880, 1881 и 1882 гг. о движеніи черезъ ст. Оренбургъ грузовъ, служащихъ главнѣйшими предметами торговли съ Среднею Азією, доставленныя правленіемъ Оренбургской дороги въ отвѣтъ на письмо Помощника Начальника Главнаго Штаба г.-м. Мирковича, отъ 2-го февраля 1883 года. . . . .	120
Записка генералъ-лейтенанта Амениова о путяхъ въ Среднюю Азію (августъ 1881 г.). . . . .	74	Сравненіе путей отъ Москвы до Ташкента и Самарканда черезъ Оренбургъ, Красноводскъ и Михайловскій заливъ, съ путемъ черезъ Усть-Урть Генеральнаго Штаба полковника Бѣляснаго. Мартъ 1883 г. . . . .	124
Мнѣніе по этому предмету нижегородскаго ярмарочнаго биржеваго комитета . . . . .	77		
Письмо генералъ-лейтенанта Колпаковскаго къ Начальнику Главнаго Штаба Н. Н. Обручеву, отъ 20-го мая 1882 года, съ запиской о путяхъ отъ г. Кунграда къ заливу Мертвый Култукъ на Каспійскомъ морѣ, составленной			

СТР.	СТР.		
Копія съ телеграммы генераль-лейтенанта Черняева Военному Министру изъ Астрахани, отъ 15-го мая 1883 г. . . . .	129	Извлечение изъ записки о нашемъ положеніи въ Средней Азіи, поданной въ 1866 г. Свѣты Его Величества генераль-маіоромъ графомъ <b>Воронцовымъ - Дашиковымъ</b> . . . . .	193
Отзывы главныхъ управленій интендантскаго, артиллерійскаго и военно-медицинскаго о грузахъ, перевозимыхъ въ Туркестанскомъ военномъ округѣ . . . . .	131	Дополнительная записка генераль-лейтенанта Черняева по вопросу объ устройствѣ желѣзной дороги къ Каспійскому морю съ приложеніями . . . . .	194
Свѣдѣнія о судоходной части Амударьи, Генеральнаго Штаба полковника <b>Бѣляскаго</b> . . . . .	143	Отношеніе морскаго министерства о Мертвомъ Култукѣ . . . . .	204
Торговые пути въ Среднюю Азію. Статья полковника <b>Александрова</b> . . . . .	173	Денеша отъ генераль-лейтенанта Черняева . . . . .	205
Новый путь въ Среднюю Азію, Генеральнаго Штаба полковника <b>Бѣляскаго</b> . . . . .	177	Письмо управляющаго Морскимъ Министерствомъ къ Военному Министру, отъ 24 января 1883 г. № 182. . . . .	206
Представленіе туркестанскаго генераль-губернатора о желѣзной дорогѣ черезъ Усть-Урть . . . . .	189		

Комитетъ Министровъ, въ засѣданіи 3-го января 1884 года, разсмотрѣвъ представленіе Туркестанскаго Генераль-Губернатора о проведеніи рельсоваго пути черезъ Усть-уртъ, для соединенія бассейновъ Волги и Аму-Дарьи, предварительно разрѣшенія этого дѣла по существу, призналъ необходимымъ собрать подробныя свѣдѣнія и данныя относительно осуществимости этого предпріятія, какъ съ технической, такъ равно и съ финансовой стороны. Во исполненіе этого положенія, по приказанію Его Высочайшаго Вѣдомства, г. Военнаго Министра, въ настоящемъ сборникѣ въ хронологическомъ порядкѣ, напечатаны находящіяся въ Главномъ Штабѣ свѣдѣнія, касающіяся этого предмета.

---

## Вступленіе къ описанію бывшей въ 1832 году экспедиціи Г. С. Карелина.

Въ началѣ тридцатыхъ годовъ настоящаго столѣтія положеніе киргизъ Оренбургскаго вѣдомства сдѣлалось весьма тревожнымъ и для насъ не выгоднымъ. Со стороны Сыръ-дарьи на нихъ дѣйствовали коканцы, а съ юга хивинцы, которые подчинили своему вліянію и даже обложили податями киргизъ адаевцевъ и туркменъ, живущихъ на восточныхъ берегахъ Каспійскаго моря. Особенно вредно для насъ было вліяніе Хивы на адаевцевъ, которые захватывали русскихъ рыбопромышленниковъ въ плѣнъ и продавали ихъ въ рабство хивинцамъ. Захватъ плѣнныхъ достигъ наконецъ такихъ размѣровъ, что иногда увозилось въ плѣнъ до 200 человекъ въ годъ.

Чтобы обуздать адаевцевъ и прекратить ихъ разбой рѣшено было устроить въ ихъ кочевьяхъ русское укрѣпленіе. Для осуществленія этой цѣли Графъ Сухтеленъ, Оренбургскій Генераль-Губернаторъ, въ 1832 г. командировалъ Карелина, который долженъ былъ изслѣдовать сѣверо-восточный берегъ Каспійскаго моря, съ цѣлью отыскать тамъ мѣстность, удобную для устройства укрѣпленія.

Изъ описанія экспедиціи, составленнаго Карелинымъ и опубликованнаго, въ 1883 году, Русскимъ Географическимъ обществомъ, приводятся ниже тѣ собственно мѣста, которыя могутъ служить въ уясненію вопроса относительно судоходности прохода изъ Каспійскаго Моря въ Мертвый Култукъ и сего послѣдняго, а также пути черезъ Усть-уртъ.

# ВВЕДЕНІЕ

ВЪ

## ЖУРНАЛЪ ЭКСПЕДИЦІИ.

Съверо-восточные берега Каспійскаго моря никогда не были обозрѣваемы съ тѣмъ вниманіемъ, коего по географическому своему положенію заслуживаютъ. Весьма немногіе изъ мореходцевъ, и то мимоходомъ, заглядывали въ сіи пустынные мѣста. Ни одинъ естествоиспытатель не посѣщалъ берега, влюченные между Гурьевымъ и Старымъ Мангиплакомъ на протяженіи слишкомъ 900 верстъ. Пространство великое и тѣмъ болѣе важное, что прилежитъ къ землямъ, служащимъ ключемъ въ будущей нашей торговлѣ и политическимъ связямъ съ Среднею Азіею. Хотя ближайшій осмотръ сей страны подаетъ мало надежды въ прямо хозяйственнымъ заселеніямъ или колоніямъ, но въ отношеніи военномъ и коммерческомъ можетъ, по всей справедливости, стяжать вниманіе правительства. Независимо отъ сего предстояли въ немѣдленномъ изслѣдованіи четыре весьма значительные предмета: настоящее положеніе Эмбенскихъ водъ, неизсякаемаго источника богатѣйшаго рыболовства и поприща мнимыхъ морскихъ разбоевъ; осмотръ устьевъ рѣки Эмбы, естественной нашей границы съ дѣбрами Великой Татаріи; истинное состояніе киргизцевъ, хищнаго и могущественнаго Адаевскаго племени, съ давнихъ временъ утвердившагося по берегамъ заливовъ Мертваго Култува и Кайдака, занявшаго обѣ Мангиплакскія пристани и простирающаго кочевья свои по скатамъ цѣпи горъ, тянущихся между заливами Бехтыр-Ишаномъ и Киндерлинскимъ; наконецъ, изслѣдованіе степени об-

мелѣнія Каспійскаго моря, подавшее поводъ не только къ разнѣмъ вопросамъ, но даже къ важнымъ недоумѣніямъ.

Всѣ сіи причины, вмѣстѣ взятыя, обратили особенное вниманіе оренбургскаго военнаго губернатора графа Сухтелена. Его сіятельство, чрезъ посредство министерства иностранныхъ дѣлъ, представилъ на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоизволеніе планъ малой экспедиціи, не выстувавшей изъ средствъ собственно Оренбургскаго края, для осмотра вышеупомянутыхъ береговъ, и Государю Императору благоугодно было повелѣть привести оную въ исполненіе. Вслѣдствіе сего предположено было отправить изъ Гурьева нѣсколько легкихъ судовъ съ экипажемъ изъ уральскихъ казаковъ. Возникшая переписка, недостатокъ нужныхъ инструментовъ и позднее время не допустили въ 1831 году къ совершенію сего предпріятія, осуществленнаго весною 1832 года. Необыкновенно продолжительная зима мѣшала раннему выходу судовъ; устья Урала очистились не прежде 19 Апрѣля. Непредвидѣнные обстоятельства продлили срокъ отплытія до 11 Мая, день—въ который экспедиція начала свое плаваніе.

Для веденія морскаго журнала соглашенъ изъ Астрахани отставной штурманъ штабсъ-капитанъ Иванъ Васильевъ.

Въ послѣдствіи для указанія истинныхъ фарватеровъ въ заливѣ Мертвомъ Култукѣ нанять былъ, отъ Буинскихъ острововъ, лоцманъ съ рыбопромышленнаго судна Иванъ Мазловъ.

Суда экспедиціи состояли изъ четырехъ плоскодонныхъ двухъ-мачтовыхъ разшивъ, изъ коихъ двѣ, названныя №№ 1 и 2, поднимали до четырехъ тысячъ пудовъ груза и сидѣли до  $4\frac{1}{2}$  футовъ въ водѣ; а остальные, №№ 3 и 4, погружались до  $3\frac{1}{2}$  футовъ и могли поднять до двухъ съ половиною тысячъ пудовъ. При нихъ—находились:

Три лодки косныхъ островильныхъ, сидѣвшихъ  $2\frac{1}{2}$  фута, и снабженныхъ одною мачтою съ двумя парусами; лодки сіи по величинѣ своей никогда не поднимались на бортъ, да и не было въ томъ никакой надобности: онѣ очень ходки; при безвѣтріи требуютъ 10 гребцовъ. Въ продолженіи плаванія въ журналѣ упоминаются подъ названіемъ косныхъ.

Одна подъездная лодка, устройства, подобнаго косной, но меньше.

Двѣ тюленьихъ: малыя нѣсколько плосковатныя лодки.

Двѣ бударки: обыкновенныя малыя рыбацкія лодки съ острыми килемъ.

Суда имѣли по одной трехъ-фунтовой пушеѣ, а сверхъ того на разшивѣ № 1 находилась одна шести-фунтовая, сигнальная. Казаки вооружены были ружьями и пистолетами.

Первоначально экспедиція снаряжена было на 50 дней и вслѣдствіе сего снабжена соотвѣтственнымъ количествомъ провіанта. Но первыя дѣйствія оной показали, что обзоръ долженъ быть несравненно продолжительнѣе, и посему одно изъ судовъ отправленное отъ Буинскихъ острововъ за добавочными запасами, оставило оныхъ еще на сорокъ дней.

Наконецъ, касаясь важнѣйшихъ примѣчаній, относительно обмѣднѣнія Каспійскаго моря: во всемъ журналѣ приводятся ясны и несомнѣнныя тому доказательства. Принимаю смѣлость не во всемъ соглашаться съ доводами почтеннаго и ученаго господина академика Ленца, коего предположенія съ моими нѣсколько разступаютъ. Я остаюсь въ твердой увѣренности, что Каспійское и Аральское моря періодически возвышаются и понижаются, хотя послѣднее обстоятельство сравнительно беретъ верхъ надъ первымъ. Посему думаю, что общее повѣрье о сообщеніи Каспійскаго моря, изъ залива Карабугаса, чрезъ подземныя проходы, съ неизвѣстными полостями земной коры, можетъ быть весьма основательно и тѣмъ болѣе, что господинъ Ленць отвергаетъ сіе ссылаясь только на свидѣтельство турemenовъ, производящихъ тамъ рыболовство; но всякому поверхностно знакомому съ кочующими народами совершенно извѣстно сколь мало должно полагаться на сообщенія такихъ людей, кои обманъ вмѣняють въ достоинство, и коимъ пустой страхъ и опасенія за свой промыселъ могли внушить самыя ложныя рассказы.

# ЖУРНАЛЬ ЭКСПЕДИЦИИ

1832 года,

веденный Г. С. Карелинымъ съ 10-го мая до 4-го августа.

3 Юля Карелинъ пишетъ:

„Я знаю, что съ давняго времени ни одно военное судно за мелководіемъ не посѣщало Мертваго Култука и что промышленники весьма рѣдко пускаются туда, опасаясь киргизовъ.

4 (16) Юня. Пользуясь дувшимъ благопріятнымъ вѣтромъ, нагнавшимъ къ острову (одному изъ Буинскихъ) воды, отправились мы въ трехъ косныхъ, къ южной оконечности онаго и пристали кормами къ самому берегу. Буинскихъ острововъ пять, раздѣленныхъ четырьмя узкими поперечными довольно глубокими проравами. Окружность острововъ 17 верстъ. Они выгибаются съ N на S дугою, коей внутренняя или полая часть обращена къ востоку. Только по окраинамъ береговъ растетъ камышь, середина же состоитъ изъ бугристыхъ неровностей песчано-иловатаго, отчасти солонцоватаго свойства.

Прѣсной воды на Буинскихъ островахъ нѣтъ и потому сіи ворота Мертваго Култука могутъ быть лишь кратковременнымъ перепутьемъ для судовъ, идущихъ изъ Гурьева въ Култукъ, или обратно. Тюлени здѣсь не держутся, ибо нѣтъ частыхъ ракушечныхъ мелей. Гурьевскіе казаки обрадовались сему обстоятельству, ибо тюленщики, ворующіе въ ихъ водахъ, бывъ пойманы с освѣжимъ запасомъ, обыкновенно отзываются, что ловили на Буинскихъ островахъ.

3 и 6 Юня описываются съемки Буинскихъ острововъ и приготовленія къ дальнѣйшему пути.



7 (19) Іюня. Назначивъ завтрашній день къ отъѣзду, я ожидалъ только попутнаго вѣтра, съемки и осмотры наши были кончены.

8 (20) Іюня. Съ разсвѣтомъ переѣхалъ я на суда, но вѣтеръ былъ противный.

Съѣхавъ съ Бунскихъ острововъ, мы простились съ камнями, неизмѣнно насъ съ самаго отбытія изъ Гурьева сопровождали. Достойно замѣчанія, что за исключеніемъ острововъ Мокрыхъ комары нигдѣ насъ не беспокоили, хотя по необходимости располагались мы всегда среди камышей. Однимъ и неизмѣннымъ нашимъ спутникомъ былъ зеленчакъ или безвредный зеленый комарь.

9 (21) Іюня. Въ 5 часовъ утра подняли якорь и вступили въ Култукъ, по направленію на SO вдоль сѣвернаго берега турменскаго полуострова Бузачи, иначе называемаго Колпинскимъ Краемъ, который увидѣли въ  $8\frac{1}{2}$  часовъ прямо въ носу; черезъ четверть часа послѣ того съ вершины гротъ-мачты различили туманные горы, лежавшія на SO. Горы сіи дѣйствительно заслуживаютъ данное имъ наименованіе, ибо издали отъ цѣвта своего кажутся какъ бы въ туманѣ. На переходѣ нашѣмъ глубина была малая и часто мѣнялась отъ  $6\frac{1}{2}$  до 10 футовъ. Вѣтеръ началъ заходить и становился противнымъ. Мы бросили якорь въ 9 верстахъ отъ берега на  $6\frac{1}{2}$  футахъ, грунтъ сѣрый песокъ съ битой ракушкою. Передъ нами лежалъ маленькій островокъ, состоявшій подобно всему берегу, вдоль котораго мы плыли, изъ невысокихъ песчаныхъ холмовъ. Одинъ изъ нихъ возвышеннѣе прочихъ, по нѣкоторому издали сходству названъ промышленниками Кибиткомъ. Я съѣхалъ на берегъ, который весьма отлогъ и такъ примель, что мы едва могли подъѣхать въ бударахъ. Растущій здѣсь вдоль берега рѣдкій камышъ ниже и бѣднѣе травы. Средине острова и прилежація мѣста были усажены солончаками. Несмотря на то по скатамъ песчаныхъ холмовъ и между ними росли очень хорошія пастбищныя травы и повсюду видны были слѣды зимовавшихъ здѣсь киргизцевъ. Въ сопровожденіи вооруженныхъ казаковъ обошелъ я не только островъ, но изслѣдовалъ на довольно значительное пространство прилежаціе на востокъ берега. Почва земли здѣсь песчаная. Тянущіеся цѣпью вдоль берега песчаные холмы

примѣтно становятся возвышеннѣе и чаще. Прѣсной воды нигдѣ не нашли, но я полагаю, что въ нѣкоторомъ отдаленіи отъ берега можно добыть колодцами довольно хорошую воду. Сильный вѣтеръ, засыпавшій намъ пескомъ глаза, препятствовалъ дальнѣйшимъ изслѣдованіямъ.

Хотя почва земли и обѣщаетъ, что при старательномъ воздѣлываніи могутъ произрастать нѣкоторыя необходимѣйшія произведенія, но недостатокъ воды есть одна изъ причинъ, препятствующихъ заселенію. Второе неудобство заключается въ отмѣнно примеломъ берегѣ, недоступномъ даже для малыхъ лодокъ; большія же суда будутъ совершенно открыты. На всемъ протяженіи сѣвернаго берега полуострова Бузачи нѣтъ ни залива, ни гавани, ни пристанища.

10 (22) Іюня. На разсвѣтѣ возвратились на суда: лоцманъ Мазловъ объявилъ, что предстоитъ плыть чрезъ весьма мелководныя мѣста и посему слѣдуетъ судно № 1 оставить. Я послѣдовалъ его совѣту и отрядилъ 30 казаковъ, поручивъ команду хорунжему Мостовщикову. Снабдивъ его водою и запасами, предписалъ: 1) ожидать меня на семь мѣстѣ; 2) если по какимъ либо несчастнымъ обстоятельствамъ не возвращусь къ 15-му Августу, поднявъ якорь, плыть обратно, и соединясь у Буинскихъ острововъ съ хорунжимъ Истоминоиъ возвратиться въ Гурьевъ, гдѣ и предъявить сіе предписаніе; 3) на берегъ не ѣздить и ни въ какомъ случаѣ не имѣть съ туземцами ни малѣйшаго сообщенія. Плашкотъ, оказавшійся по тяжести и течи бесполезнымъ, оставилъ я здѣсь.

За симъ распредѣливъ остальную команду на двухъ меньшихъ судахъ и трехъ косныхъ, забралъ я пустыя бочки и приказалъ сниматься съ явора. Мы взяли курсъ къ Новинскимъ островамъ и въ половинѣ перваго часа по полудни отправились; въ половинѣ третьяго остановились на 6 футахъ. Я поѣхалъ со штурманомъ и лоцманомъ Мазловымъ для промѣровъ. Возвратясь въ четыре часа, мы снова вступили подъ паруса и шли до исхода восьмаго часа. Здѣсь принуждены были остановиться на 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> футахъ. Я послалъ промѣривать по тремъ разнымъ направлѣніямъ. Во все время плыли вдоль Колпинскаго края, имѣя оный

въ виду. По отмелому берегу, тянулись бугры красноватаго песку: казалось, что они постепенно становились ниже, можетъ быть потому, что гряда ихъ уклонялась внутрь степи. Съ лѣвой стороны нашего пути простиралась мель, обозначавшаяся желтою лосою. Отъ мѣста нашей стоянки виднѣлись острова Новинскіе но въ большомъ отдаленіи.

11 (23) Іюня. Давъ приказаніе лоцману при первой возможности обойти съ судами острова Новинскіе и стать на якорь по восточную сторону оныхъ, я поѣхалъ для описанія ихъ въ косныхъ.

Первый островокъ, представившійся намъ съ южной стороны былъ очень малъ, и потому велѣлъ я держать къ слѣдующему. Мы начали осмотръ и съемку.

Новинскіе или Новые острова лежатъ подъ  $45^{\circ} 17'$  сѣверной широты, простираются отъ сѣверовостока къ югозападу на 7 версты. Тотъ, къ которому мы пристали, довольно великъ и имѣетъ малыя песчанныя возвышенія; другіе же числомъ до десяти едва заслуживаютъ наименованія островковъ. Всѣ состоятъ изъ голой недавно выметанной ракуши и чистыхъ солонцевъ; послѣдніе въ ровень съ поверхностью залива. Неподалеку отъ нашихъ палатокъ находилось плоское возвышеніе, усѣянное высокими гнѣздами птицъ бабъ и баклановъ.

Грунтъ вокругъ острововъ мягкій, съ западной стороны нѣсколько песчанистѣе; несмотря на низкое ихъ положеніе, берега не совсѣмъ отмелы, особливо по восточную сторону. Нѣтъ сомнѣнія, что въ жестокій вѣтеръ почти все пространство, острова занимаемое, должно быть заливаемо волнами, и посему за исключеніемъ тюленьяго промысла, ни въ какомъ отношеніи не могутъ они быть важны. Прѣсной воды нѣтъ; кажется и на будущее время нельзя надѣяться на добытіе оной.

Къ ночи возвратились мы на суда, которыя нѣсколько подались впередъ, но вѣтеръ не благопріятствовалъ дальнѣйшему плаванію.

12 (24) Іюня. Вѣтеръ дулъ не совсѣмъ попутный, однакоже намъ удалось обойти острова Новые и остановиться на прямомъ курсѣ. Къ полдню повѣялъ свѣжій вѣтеръ, но лоцманъ Мазловъ

упрашивалъ меня, чтобы не сниматься съ явора, представляя, что онъ ни за что не ручается, ибо если на пути застигнетъ ночь, то мы по причинѣ дурнаго грунта, препятствующаго власть явора, можемъ быть увлечены опасными теченіями и выброшены на камень. Хотя ясно были видны горы, отстоявшія не далѣе 40 верстъ, но устраняя всякую отвѣтственность или нареканіе, я уступилъ настойчивости опытнаго лоцмана.

13 (25) Іюня. Въ четыре часа утра, съ попутнымъ, свѣжимъ вѣтромъ, снялись съ явора и поплыли къ Туманнымъ горамъ. Шли на S по 5 и  $6\frac{1}{2}$  узловъ въ часъ. Глубина постепенно увеличивалась отъ  $2\frac{1}{2}$  до 5 сажень. Грунтъ, сначала битая ракуша съ иломъ и малымъ количествомъ песка, а потомъ жидкій илъ. Поворотивъ на SSO стали на перпендикуляръ горы Яманъ-Айракли, по трехъ часовомъ плаваніи бросили якорь въ полтора саженяхъ отъ берега на 18-ти футахъ глубины. Грунтъ песчано-иловатый съ ракушкою.

Оставя на судахъ 20 человекъ вахтенныхъ казаковъ, съѣхалъ я со всеми остальными на берегъ. Намъ представилась дикая картина сколь безпорядочно, но живописною рукою природы набросанная. Изъ среды громады камней возвышались разнообразныя исполинскіе утесы, представлявшіе въ безчисленныхъ видахъ и измѣненіяхъ своихъ развалины, колокольни, башни, столбы, пирамиды и тому подобное. Въ лѣвой сторонѣ у скалъ, выдающихся прямо въ море, и образующихъ мысъ, тянулся рядъ высокихъ и остроконечныхъ камней. Бурунь игралъ на нихъ и безпрестанные сильныя, сплески гвнили ихъ вершины. Вправо черезъ обширную низменность видны были еще возвышеннѣйшіе спицы утесовъ, имѣвшихъ совершенное подобіе сахарной головы. Двѣ горы особенно примѣчательны и извѣстны подъ наименованіями Шатра и Кибитки. Сойдя на пологій берегъ, покрытый грудями выметанной лебяжьей травы (*Vallisneria spiralis*), мы тотчасъ увидѣли нѣсколько копаней, съ солодчивою, но къ употребленію, по нуждѣ, годною, холодною водою. Мѣсто, къ которому мы пристали было въ углубленіи не слишкомъ вдавагося залива. Въ полторѣ верстѣ отъ берега возвышались упомянутыя скалы, сходящія въ заливъ постепенно склонявшимися

и болѣе округленными обвалами или холмами, уступами и платостями.

Крутизны обваловъ изрыты были глубочайшими оврагами, простиравшимися до береговъ залива. Между двумя таковыми ритвинами, на солонцоватой узкой полосѣ, покрытой пылевиднымъ бѣлымъ пескомъ, разбили палатки и поставили одну трехфунтовую пушку.

Важнѣйшимъ дѣломъ было для насъ знать, гдѣ сыскать хорошую прѣсную воду, ибо находившаяся у берега въ колодцахъ была очень солонцовата, при вѣтрѣ съ N и NW дѣлалась горькою, а потеплѣвъ становилась отвратительною и къ употребленію вовсе негодною.

14 (26) Юня. Старикъ Аблай, тронутый знакомъ общаго пренебреженія и недовѣрчивости, а можетъ быть и тѣмъ, что казаки, подчуждая другихъ ордынцевъ порціонными своими сухарями, его какъ будто не примѣчали, вызвался показать находившіеся не вдалекѣ на берегу залива колодцы, съ хорошею по словамъ его прѣсною водою. Я тотчасъ воспользовался симъ порывомъ откровенности и лучше сказать голода, и взявъ съ собою Кульджабая, поплылъ въ косной съ казаками на SW вдоль берега. Аблай провожалъ насъ по берегу верхомъ, и доѣхавъ до копаней остановился. Поровнявшись съ нимъ, поворотили на WSS и вышедъ на землю увидѣли колодцы. Они отстоятъ на  $2\frac{1}{2}$  версты отъ лагеря; вода въ круглыхъ ямахъ отъ 2— $2\frac{1}{2}$  аршинъ глубиною; хотя лучше прежней, но къ употребленію только по нуждѣ годная.

Отъ колодцевъ простиралась довольно обширная долина, отбавшая гору Яманъ-Айраклы и обрѣзывавшаяся передовыми обвалами Туманныхъ горъ. Почва солонцоватаго свойства.

Походя немного по сей бесплодной, солонцоватой низменности сѣли въ косную и отправились далѣе на SW, къ небольшому приглубому мысу. Въ верстѣ отъ берега глубина четыре сажени. Мы вышли на берегъ между передовыми обвалами двухъ очень высокихъ, остроконечныхъ горъ: у одной изъ нихъ, именуемой Кибиткою или Башнею, вершина имѣла видъ трапеціи; а другая правѣе первой, называемая Вышкою или Шатромъ, походила на весьма тонкій конусъ совершенный.

15 (27) Іюня. Топографы продолжали производить съемку. Я искалъ въѣзда на гору, но повсемѣстно представлялись однѣ крутизны. По утру пригнали 9 барановъ, изъ которыхъ вымѣняли мы шестерыхъ, давъ два мѣшеа ржаной муки. Вскорѣ пріѣхало еще нѣсколько человекъ со многими баранами и приступили, требуя на обмѣнъ муки, но какъ казаки по случаю петровскаго поста мяса не ѣли, а купленныхъ достаточно было для остальной части экипажа и на угощеніе, то я отказалъ, обѣщая захватить по осмотру залива. Киргизцы роптали и настоятельно требовали мѣны; получа новый отказъ, предложили четырехъ барановъ за одну четверть; когда же сказано имъ было, что мы пріѣхали не торговать и не за барышами, то отправились съ великою досадою домой.

Сего числа осматривалъ я гору Яманъ-Айракли.

Широта ея у володцевъ, расположенныхъ при подошвѣ  $44^{\circ} 59'$ . Протяженіе съ сѣверо-востока на юго-западъ 8 верстъ; наибольшая ширина 5 верстъ, высота 600 футовъ. Гора Яманъ-Айракли составляла нѣкогда островъ, отдѣлявшійся отъ материка съ юга и востока проливомъ отъ четырехъ до шести верстъ шириной. Нынѣ на мѣстѣ пролива солонцоватая падь, поросшая солеными травами. По бугристымъ на ней неровностямъ изрѣдка набросаны бѣдные кустарники. Вся сѣверо-западная сторона горы состоитъ изъ великаго множества скалъ и утесовъ, перерѣзанныхъ пропастями, стремнинами, и глубочайшими оврагами. Составныя части самой горы: извѣтковый въ разныхъ видахъ туфель и песчаникъ, лежащіе горизонтальными слоями на пластахъ извести, въ плотномъ смѣшеніи съ улитками и раковинами; основаніе глинистаго свойства. Напротивъ того, положеніе безпорядочно набросанныхъ и перемѣшанныхъ слоевъ передовыхъ, отдѣльныхъ и постепенно къ заливу понижающихся утесовъ, ясно доказываетъ, что образованіе ихъ произошло отъ обваловъ главной горы, довершенныхъ въ послѣдствіи снѣжною и дождевою водою. Напротивъ того, юго-восточный скатъ Яманъ-Айракли хотя и перерѣзанъ великими оврагами и ложбинами, но несравненно ниже, не имѣетъ утесистыхъ скалъ и состоитъ болѣе изъ округленныхъ холмовъ бурой, грубой глины. По всей горѣ и ея об-

валами разсыпаны въ большомъ количествѣ и разной величины валуны и куски плитняка, мергеля, селенита и нечистаго мѣла; въ семь послѣднемъ попадается желѣзный колчаданъ, большою частью вывѣтрѣлый.

16 (28) Юня. Отправя топографовъ для окончательной съемки горы Яманъ-Айракли и прилежащихъ мѣстъ, пошелъ я съ тѣмъ же намѣреніемъ прямо черезъ нее съ 15-тью вооруженными казаками. Выходы были безбѣрно круты, обрывисты и изрыты страшнымъ образомъ.

Спустясь по отлогимъ скатамъ въ ложбину, отдѣляющую гору сію отъ настоящихъ Туманныхъ горъ или, лучше сказать, великихъ обваловъ Устюрта, именуемыхъ Чинкомъ, прошли черезъ нѣсколько бугристыхъ возвышенностей. Отъ оныхъ поворотили на SW къ весьма высокому, остроконечному утесу, имѣвшему подобіе высокаго столба или пирамиды. Онъ возвышается, по крайней мѣрѣ, на 650 футовъ надъ поверхностью залива; шпигъ его въ уровнѣ съ плоскостью Устюрта. Образованіе и составныя части Устюрта тѣже, что и горы Яманъ-Айракли, но первый выше. Съ невѣроятными трудами поднялись мы на верхъ, откуда представилась на необозримое пространство плоская ровная степь, изрѣдка покрытая скуднымъ кустарникомъ и низкорослымъ саксауломъ. Не смотря на безплодіе сей страны, видѣли мы въ большомъ отдаленіи пасущіеся два стада, но ауловъ рассмотреть не могли. Въ семь углу Устюрта прѣсной воды нѣтъ, и мы, по долгому исканію, принуждены были, томимые жаждою, возвращаться въ лагерь. Еще до отхода въ горы, поручилъ я оставшемуся караульному офицеру перенести лагерь къ колодцамъ, осмотрѣннымъ наканунѣ, у которыхъ и рассмотреть мы отъ подошвы Устюрта бѣлѣвшіеся наши палатки.

При подошвѣ упомянутой скалы, росъ во множествѣ саксаулъ: здѣсь мы отдыхали. Въ три часа по полудни добрались до лагера, пройдя болѣе 16-ти утомительныхъ верстъ.

Пріятель нашъ Бармыбай, изъ признательности за добрыя съ нимъ поступки и сытое подчиванье, открылъ, что на полдня конной ѣзды отъ колодца находятся хорошіе прѣсные ключи, въ горахъ Кызыль-Ташъ, не въ дальнемъ разстояніи отъ берега, къ

воену суда наши могутъ дойти скоро и пристать удобно. Велѣдствіе сего приказано изготовиться къ отплытію.

17-го іюня, съ разсвѣтомъ въ половинѣ шестого часа снялись съ якорей и вступили подъ паруса.

Мы плыли на SW, вдоль восточнаго берега Кайдака, который обрѣзывается непрерывною цѣпью Туманныхъ горъ или Чинка; проплывъ 17 верстъ, бросили якорь на двухъ съ половиною саженьяхъ глубины; грунтъ песчано-иловатый. На семь переѣздѣ наибольшая глубина 4 сажени; грунтъ — жидкій иль. Съѣхавъ немедленно на берегъ, одинакаго съ предшедшимъ свойства, разбили палатки и отправились къ ключу. Барлыбай указывалъ дорогу. Мы шли вдоль обрывистаго, но узкаго оврага, по примѣтно возвышавшейся солонцовато-глинистой почвѣ. Направленіе пути съ незначительными въ обѣ стороны поворотами было на югъ. Пропедевъ полторы версты, начали подниматься на довольно крутые скаты известковыхъ холмовъ. Мы слѣдовали по тропинкамъ, выбитымъ на выдавшихся окраинахъ и уступахъ горъ, весьма, впрочемъ, возвышенныхъ. Съ моря утесы сіи казались совершенно неприступными. Съ полверсты взбирались мы по скалистой дорогѣ, приведшей насъ къ ключу съ холодною, хотя нѣсколько солкою водою, отзвывавшеюся сѣро-водороднымъ газомъ, но для насъ весьма пріятною; окраины глубокаго ключа выложены плитнякомъ, чрезъ который переполнившаяся влага проливается по зеленымъ, густо поросшимъ травою скатамъ. Барлыбай пригласилъ насъ слѣдовать выше; отсюда тропинка вилась по значительной крутизнѣ, оканчивавшейся огромнымъ камнемъ, подъ свѣсомъ коего находился благотворный ключъ. Барлыбай, уговорившій насъ не пить изъ нижняго колодца, вполне вознаградилъ насъ за понесенные труды и претерпѣнную жажду. Съ сердечнымъ удовольствіемъ смотрѣли мы какъ изъ-подъ камней лилась весьма холодная, чистая струя, наполнявшая обширный и глубокій водоемъ. Онъ былъ изрытъ въ камнѣ и вода, переливаясь черезъ окраины, стремилась ручейками по тремъ нарочно прокопаннымъ ложбинкамъ. Они напоили сѣверный скатъ горы, служившій въ прошлую осень пашнею, на коей посѣяно было просо. Сторона камня, обращенная къ ручью, образовалась пещеркою, въ которой надъ самымъ ключемъ, въ



тѣни, могли помѣщаться четыре человѣка. Въ густой муравь окрестныхъ мѣсть цвѣло нѣсколько рѣдчайшихъ растений. Прелесть сего мѣста увеличивалась открывавшимися отсюда живописными видами на сосѣдственныя скалы и заливъ, коего противоположный, низменный берегъ усѣянъ былъ тянущимися во всѣхъ направленіяхъ округленными, песчаными холмами. Отсюда палатки наши казались бѣловатыми точками, а суда малыми лодками. Отъ красноватаго цвѣта камня ключи, горы и двухверстное до берега пространство получило названіе Кизыль-Таша (Краснаго Камня). Урочище сіе имѣеть еще особую относительную цѣнность по сравненію съ окружающими оное бесплодными и безводными пустынями. Отдохнувъ, пошелъ я осматривать ближайшія скалы и, къ большому удовольствію, нашель нѣсколько широкихъ зеленѣющихъ лощинъ, по коимъ мѣстами тянулись едва примѣтныя нити воды. Киргизцы берегутъ ихъ для своихъ пашень и закладываютъ отверетія ключей, вѣря, что въ противномъ разѣ сіе водохранища или изсякнутъ или, по крайней мѣрѣ, оскудѣютъ.

Барлыбай сказывалъ мнѣ, что хотя въ другихъ мѣстахъ Таманскихъ горъ находятся ключи и при нихъ пашни, по Кизыль-Ташъ почитается лучшимъ урочищемъ, ибо входы на Устуртъ мѣсто ихъ лѣтнихъ кочевокъ, и спуски къ заливу весьма пологі и подобныхъ на всемъ пространствѣ восточнаго берега нигдѣ не встрѣчается. Отъ камня Кизыль-Ташъ до верху Устурта съ четверть версты отлогатаго ската. Ровная поверхность послѣдняго такъ же, какъ и въ сосѣдствѣ горы Яманъ-Айракли покрыта была множествомъ плотныхъ известковыхъ камней. Нѣсколько лѣтъ верхняго ключа возвышалась аба или памятникъ, безпорядочно складенный четверугольникомъ надъ могилою одного киргизца.

Посланный съ туркменами въ лѣвую сторону топографъ открылъ, при помощи сихъ знающихъ людей, огромную копань весьма холодной прѣсной воды. Сей водоемъ находится верстахъ въ двухъ отъ верхняго ключа, подъ самымъ Устуртомъ; глубиною до двухъ съ половиною сажень и, вѣроятно, наполняется изъ родниковъ, просасывающихся сквозь стѣнки. Неудобство оного заключается въ трудномъ къ нему пути, пролегающемъ черезъ

обрывистыя рывины и крутизны; въѣзжать со стороны залива нѣтъ возможности, но спускъ отъ Устюрга очень удобенъ.

Вообще природа, мачиха для Туманныхъ горъ или западной части Чинка (восточной я не видалъ), облагодѣтельствовала въ сравнительномъ отношеніи Кызыль-Ташъ. Мы возвратились уже очень поздно и застали нѣсколько киргизцевъ, пріѣхавшихъ къ намъ въ гости. Они почевали.

18-го (30-го) іюня. Начали таскать воду и хотя работа была крайне утомительна, но казаки трудились весело, оглашая пустынные сіи дебри старинными пѣснями. Барлыбая одарилъ я разными вещами.

Кочующіе вдоль Туманныхъ горъ киргизцы принадлежать къ Адаевскому роду Джименеева и отчасти Кунанъ-Урусова отдѣленія. На зиму перебираются въ самыя горы, особенно при урочищѣ Каска-Джуль, а нѣкоторые переходятъ на полуостровъ Бузачи. Бѣднѣйшее, но малое отдѣленіе сихъ колѣнъ или Байгуши остаются въ Тайсуганъ-Кумъ, на лѣвомъ берегу рѣки Урала, выше Калмыковской крѣпости. Малочисленные и незажиточныя колѣна Адаевского рода: балыгчи, акпанъ, тазыке проводятъ лѣто, кочуя по берегамъ Эмбы, а зимою перебираются въ камыши сѣверо-восточной части Каспійскаго моря; тамъ же остаются и нѣкоторыя отдѣленія кунанъ-урусовъ и тобышей. Но сильныя колѣна: мугаль, туремень-адай и большая часть тобышей имѣютъ постоянное пребываніе на полуостровѣ Бузачи, изобилующемъ отличными пастбищами и въ обихъ Мангишлакахъ, откуда вытѣснили они туременовъ почти до самаго Киндерлинскаго залива.

Лагерь нашъ находился на берегу залива, названнаго мною въ честь его сіятельства господина министра иностранныхъ дѣлъ „бухтою графа Нессельроде“. Оная заключается между двумя высокими и скалистыми мысами, изъ коихъ юго-западный наименованъ мною Опаснымъ, а сѣверо-восточный, близъ коего расположенъ былъ первый нашъ лагерь, Скалистымъ. Сей послѣдній составляетъ часть горы Яманъ-Айравли и служитъ раздѣльнымъ угломъ между заливами Мертвымъ Култукомъ и Кайдакомъ. Длина залива отъ мыса до мыса 23 версты; наибольшая ширина его 5 версты; глубина 30 футъ, а въ близкомъ разстояніи отъ берега

10 футъ. Грунтъ отъ берега до двухъ сажень иловатый песокъ; далѣе жидкій илъ, но для якорныхъ кладокъ, въ противность общаго повѣрья промышленниковъ, безопасный. Конечно, при сильныхъ порывистыхъ вѣтрахъ суда могутъ дрейфовать, но вромѣ того, что можно власть по два якоря, нѣтъ ни выгоды, ни надобности становиться на трехъ или четырехъ саженьяхъ.

При юго-западныхъ берегахъ сего залива лежитъ урочище Клызыль-Ташъ, мѣсто величайшей важности, въ отношеніи могущихъ случиться въ будущемъ военныхъ видовъ на Хиву. Вотъ мои доводы:

1) Извѣстно, что со стороны Урала путь въ Хиву не только продолжителенъ, но и безмѣрно труденъ отъ великаго количества встрѣчающихся солонцевъ, песковъ и безводицы.

2) Выходы на Устюртъ для обоза, и въ особенности артиллеріи, найденные въ двухъ мѣстахъ экспедиціею, посланною въ Аральскому морю, сопряжены не только съ большою потерей времени и усиліями, но даже съ опасностью.

3) Издержки, сопряженныя съ отправленіемъ самой ограниченной команды, несоизмѣрны съ пользою, каковую изъ послѣдствій оной извлечь можно.

Напротивъ того, избраніе для подобныхъ видовъ Клызыль-Таша имѣло бы слѣдующія выгоды:

1) Прочное укрѣпленіе не стоило бы ничего или очень мало, ибо съ одной стороны мѣсто укрѣплено самою природою, а съ другой — имѣются въ изобиліи всѣ нужные для постройки матеріалы, какъ-то: отдѣльные разной величины камни и плитнякъ, известь и глина.

2) Съ избыткомъ снабжено хорошею водою, массу коей можно увеличить, разработавъ жерло ключей.

3) Люди, оружіе, запасы и продовольствіе всякаго рода легко, дешево и удобно могутъ быть доставляемы изъ Гурьева откуда до сего мѣста три дня пути. Хотя перевѣздъ чрезъ Кутукъ въ одномъ мѣстѣ, не доѣзжая Новинскихъ острововъ, и мѣлокъ, но никогда не помѣшаетъ ходу судовъ, сидящихъ до  $4\frac{1}{2}$  футовъ, а сего слишкомъ достаточно для разшивъ или плоскодонныхъ судовъ, поднимающихъ до 4,000 пудовъ груза.

4) Мѣсто для выгрузки очень удобно, ибо разшивы могутъ подходить на 20 сажень отъ берега, а косныя приставать къ нему боржами.

5) Въѣздъ на Устюртъ, въ двухъ мѣстахъ Кизыль-Таша, положъ и безопасенъ: для провоза артиллеріи и тяжестей потребуется отъ трехъ до четырехъ мостиковъ, въ два и три аршина длиною, или просто перекинутыхъ короткихъ досокъ чрезъ обрывистые, но узкіе овражки.

6) и главное: походъ въ Хиву съ сей точки превосходитъ выгодами все прочіе пункты, ибо есть кратчайшій и надежнѣйшій; на немъ хотя встрѣчаются значительныя безводныя пространства, но весной и осенью пади оныхъ изобильно наполняются снѣжною и дождевою водою. Киргизы, гоня на продажу барановъ, которыхъ остерегаются изнурять длинными переходами, достигаютъ Хивы въ двадцатый день, а на верблюдахъ въ тринадцатый. При семъ должно быть принято въ разсужденіе, что хивинскіе предѣлы, гдѣ путешествующіе не нуждаются уже ни въ чемъ, отстоятъ отъ самаго города Хивы на семь дней. Выключивъ сіе пространство изъ девятнадцати-дневнаго пути, остается двѣнадцать самыхъ легкихъ переходовъ съ баранами или шесть на лошадахъ. Здѣсь представляется подробный маршрутъ, списанный со словъ многихъ старыхъ киргизовъ, гонявшихъ въ Хиву по 15 и 20 разъ барановъ.

Маршрутъ отъ урочища Кизыль-Таша или отъ горы Яманъ-Айракли. Переходы назначены съ баранами слѣдственно самыя малые.

1) Выступаютъ по утру и ночуютъ въ степи безъ воды.

2) Къ полдню приходятъ къ прѣснымъ колодцамъ Катша или Аудія-Катша. Отдохнувъ идутъ и ночуютъ безъ воды у горъ, называемыхъ Дюртъ-Куль Худай-Назаръ.

3) Въ полдень останавливаются у колодцевъ Терсекена ближняго: вода нѣсколько солодчива. Здѣсь ночуютъ. У сего мѣста подходить караванная дорога изъ Мангишлака.

4) Ночуютъ на степи безъ воды.

5) Къ вечеру приходятъ къ колодцамъ Терсекену дальнему. Вода худая, но скотъ и лошади пьютъ охотно.

- 6) Ночуютъ безъ воды, въ лощинѣ Карасу, покрытой савсауловымъ кустарникомъ.
  - 7) Ночуютъ на степи безъ воды.
  - 8) Утромъ проходятъ мимо двухъ холмовъ, именуемыхъ Тольке-Дюртъ-Куль. Ночуютъ при колодцахъ Табынь-Су: вода худая но скоть и лошади пьютъ.
  - 9) Ночуютъ безъ воды.
  - 10) Приходятъ въ полдень къ колодцамъ Табынь-Су дальнему; вода негодная. Здѣсь отдыхаютъ до утра.
  - 11) Ночуютъ безъ воды у сора или сухаго солончака Барса-Кельмесъ.
  - 12) Проходятъ урочища Джангильды-Ой; ночуютъ безъ воды.
  - 13) Спускаются вечеромъ съ Усть-урта къ Айбугыръ-Дарьѣ прежде бывшему рукаву Аму-Дарьѣ.
  - 14) Ночуютъ безъ воды, въ савсауловомъ лѣсу.
  - 15) Приходятъ къ старому Ургенчу (Куны-Ургенчъ), при каналѣ Чаркраука.
  - 16) Ночуютъ при урочищѣ Аманъ-Куль-Арыкѣ. Воды много. Кочуютъ туркмены.
  - 17) Ночуютъ у горы Буддымъ-Сазъ, при каналахъ.
  - 18) Ночуютъ на урочищѣ Ташъ-Аузъ, при каналахъ.
  - 19) Въ полдень приходятъ въ городъ Амбаръ, вечеромъ — въ городъ Шабаръ.
  - 20) Въ полдень городъ Кушвушуръ, вечеромъ — городъ Хивы.
- NB. Отъ озера Айбугыръ-Дарьѣ до Хивы вода вездѣ прѣсная отличная, а отъ Чаркраука почти непрерывные каналы. Отъ Мангышлака стараго до колодцевъ Терсекека ближняго десять добрыхъ дней хода на верблюдахъ или, по крайней мѣрѣ, 15 дней съ баранами.
- Скудныя пастбища на Устюртѣ не обогащаютъ адаевцевъ, подобно всѣмъ киргизскимъ родамъ, исключительно занимающимся скотоводствомъ. Вообще они бѣдны; въ обильныхъ водою ущельяхъ туманныхъ горъ сѣютъ просо, но очень мало. Наиболее питаются молокомъ, въ разныхъ видахъ приготовленномъ, и отъ охоты подстерегая въ жаркое время сходящихся на водоной къ ключамъ и копанямъ дикихъ лошадей, горныхъ козъ, аркаровъ и сайгакъ.

ковъ. Послѣднихъ промышляютъ воловою, особенно на сей случай, придуманною ловлею. Киргизы цѣнятъ муку весьма высоко: извѣстно, что баламышъ или выкипяченная съ нѣсколькими пригоршнями муки вода составляетъ зимою главную, а иногда и исключительную ихъ пищу. Хотя отсюда разстоянія до Гурьева и Хивы одинаковы, но, по причинѣ безводицы и солончаковъ, на пути къ первому встрѣчающихся, охотибѣ и чаще ѣздятъ въ Хиву, несмотря на то, что тамъ все дороже. Оттуда вывозятъ они джугару, порохъ, свинець, бязь, мату, халаты, деревянную и желѣзную утварь, котлы и разныя мелочи, привозимыя хивинцами изъ Россіи, а доставляютъ барановъ, сало и войлоки. Съ каждаго барана платятъ хивинскому хану по 25 коп., а съ полного верблужьяго вьюка купленныхъ ими товаровъ отъ 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> до 6 р. Въ Гурьевѣ ѣздятъ только въ случаѣ крайней необходимости для закупокъ въ большомъ количествѣ чашъ, котловъ, тагановъ, юфти, муки, иголовъ и другихъ мелочей. Изъ сего слѣдуетъ, что независимо отъ политической и военной надобности къ заведенію здѣсь малаго укрѣпленія, самая торговля и промышленность получила бы новыя и, по всей вѣроятности, немаловажныя отрасли. Издержки же на содержаніе укрѣпленія и транспортныхъ судовъ можно бы съ избыткомъ выбирать изъ пошлинъ за сало, кожи и даже соль. Соль берутъ они на западномъ берегу Кайдака, въ солепомъ озерѣ, имѣющемъ до пяти верстъ въ окружности и лежащемъ почти на одной широтѣ съ Кизыль-Ташемъ. Озеро отстоитъ отъ берега невадалекъ: ходятъ за солью зимою, когда Кайдакъ замерзаетъ.

Время съ 18 до 29 Іюля Карелинъ посвятилъ на изслѣдованія залива Кайдакъ, для характеристики, котораго приводятся выдержки изъ дневника отъ 22 и 25 Іюня.

22-го іюня (4-го іюля). Въ 10 часовъ утра Реомюровъ термометръ показывалъ въ тѣни  $+24^{\circ}$ . Вода очень солоня и горька; по Ареометру 2<sup>1</sup>/<sub>3</sub>. Съ 8 до 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часовъ стоялъ штиль, а въ сіе время задулъ вѣтерокъ и суда, снявшіе съ якорей, поплыли далѣе въ конецъ Кайдака. Я послѣдовалъ за ними въ косныхъ. Въ половинѣ третьяго часа вѣтеръ затихъ, но вскорѣ подулъ снова и мы шли около получаса. Вообще, въ семъ замѣчательномъ заливѣ Кайдакъ вѣтеръ очень перемѣнчивъ и нерѣдко дуетъ со всѣхъ румбовъ; сіе

случается въ особенности послѣ штиля, когда вѣтеръ начинаетъ дуть отъ полуострова Бузачи. Къ концу залива Кайдаба, глубина быстро уменьшалась: суда остановились въ полугорѣ верстѣ отъ берега на 10 футахъ; грунтъ—солонцоватый иль съ ракушекъ. Предъ нами простирался полуостровомъ низменный обширный солонцоватаго свойства мысъ или, лучше сказать, коса; она обрѣзывалась передовыми обвалами Усть-урта, который здѣсь отъ береговъ уклоняется. Вечеромъ, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, продолжали путь, шли скоро, но съ осторожностью и ночью бросили якорь на 11 футахъ глубины; грунтъ—иль съ ракушекъ.

25 Юня (7 Юля). Наканунѣ вечеромъ надѣялись мы, что спустившись съ разсвѣтомъ, будемъ къ вечеру праздновать день рожденія Его Императорскаго Величества въ Кизыль-Ташѣ. Въ самомъ дѣлѣ, въ 4 часа утра подулъ свѣжій, попутный вѣтерокъ. Косня стояли не у самаго берега, и посему слѣдовало перебираться къ нимъ въ бударахъ; съ удивленіемъ замѣтилъ я, что со всякимъ ударомъ весель, почти касавшихся до дна, всплывали большіе круги жирнаго бѣловатаго вещества. При ближайшемъ разсмотрѣніи оказалось, что то была чистѣйшая бѣлая нефть, кою столь обильно напитаны западный и юговосточный берега Каспійскаго моря. Нѣсколько времени бродилъ я въ разныхъ направленіяхъ и нашла, что въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ лежалъ каменникъ, нефть поднималась въ большемъ количествѣ.

29 Юня (11 Юля). Въ ночь буря утихла и наступилъ штиль. Мы обогнули лежавшій вблизи мысъ Опасный и подошли къ прежней нашей стоянкѣ противъ ключей Кизыль-Таша, расположились въ другомъ мѣстѣ. Берегъ здѣсь покрытъ великими кучами гниющей лебяжей травы, отъ которой запахъ при вѣтрѣ съ залива весьма непріятенъ. Джумакулъ ожидалъ насъ съ двумя верблюдами и тотчасъ далъ ихъ для перевозки воды.

30 Юня (12 Юля). Вечеромъ, не подальку отъ нашего лагеря, пристала къ берегу астраханская тюленья лодка, хозяинъ которой, Данила Захватаевъ, сказалъ мнѣ, что ободренный Истоминнымъ, онъ смѣло пустился въ Мертвый Култуель. Оставя свою вусовую съ лоцманомъ у Новинскихъ острововъ для тюленьяго промысла, онъ въѣхалъ въ Кайдабъ, зная, что подъ нашимъ по-

кровительствомъ бояться ему нечего, и что въ теперешнее время легко можетъ набрать великое множество лебединыхъ перьевъ.

Братъ укушеннаго тарантуломъ казака, Ѳеодоръ Хохлачевъ, готоваясь идти на часы, схватилъ лежавшую на землѣ саблю и въ ту же секунду былъ уязвленъ скорпиономъ.<sup>1)</sup>

2 (14) Юля. Суда наши, воспользовавшись сильнымъ югозападнымъ вѣтромъ, порадовали насъ своимъ появленіемъ и бросили якорь на рейдѣ Кизыль-Таша. Въ полдень собрались черныя тучи, и отъ юга заревѣла буря: дождь лилъ рѣками, палатки срывало и казаки едва успѣвали удерживать стойки. Суда хватали ряями воду. Всѣ овраги окрестъ нашего маленькаго лагеря зашумѣли подобно водопадамъ: мы получили понятіе о изобиліи и громѣ вѣшнихъ водъ, со здѣшнихъ горъ низпадающихъ. Вѣтеръ дулъ порывами, принося весьма крупный дождь. Вскорѣ нельзя было выходить, ибо солонцовато песчаная почва растворилась подобно тѣсту. Укрыться было некуда, ибо стекавшая съ вышнихъ мѣстъ вода влилась въ палатки. Въ палаткахъ ходили съ великою осторожностью, ибо одинъ ненадежный шагъ могъ свергнуть въ глубокіе овраги.

3 (15) Юля. Всю ночь безпокоилъ насъ перепадавшій крупный дождь. Надлежало еще налить двѣ бочки и нѣсколько боченковъ. Расплатясь съ киргизцами, а особенно съ Джумакуломъ, оставилъ я на берегу достаточный отрядъ казаковъ подъ начальствомъ есаула Веденисова и, давъ ему одно судно и одну козю, отправился со всѣми остальными въ горѣ Яманъ-Айракли. Вѣтеръ дулъ крѣпкій; мы шли по семи узловъ въ часъ и вскорѣ бросили якорь на двухъ саженьяхъ глубины въ  $\frac{1}{4}$  версты отъ означенной горы. Снасти наши были очень худы: ванты ослабли и мы ежеминутно ждали, что сломятъ мачты. Волны сильно воздымались и по малой ширинѣ залива, будучи очень часты, низпадали съдымъ гребнемъ. Не смотря на близость берега, съѣхали мы на оный съ великою опасностью. Здѣсь почва каменистѣе и слѣдственно не такъ вязка, какъ Кизыль-Ташъ.

Въ Туманныхъ горахъ растительная сила безмѣрна. Оставлен-

---

<sup>1)</sup> При разборѣ бумагъ одного листа дневника не оказалось, примѣчаніе издателя Записокъ профессора М. Богданова.



ныя нами растенія, съ цвѣточными, едва завязавшимися почками, уже засыхали на корнѣ. Соленныя травы еще не цвѣли.

Въ полдень прибыло остальное судно, а вмѣстѣ съ нимъ нагрянула новая буря. Небо заволокло облаками и проливной дождь положилъ конецъ нашей дѣятельности. Все мочило и усило. Къ вечеру облака сдѣлались еще мрачнѣе и обѣщали намъ самую безпокойную ночь. Съ 10 часовъ дождь лилъ, какъ изъ ведра. Сухіе овраги превратились въ бурные потоки, оглушавшіе насъ громомъ стремящихся водъ. Всѣ части судовъ трещали. Я далъ сигналъ положить по другому якорю. Мы укрѣпили по возможности палатки, обложивъ края ихъ большими камнями.

4 (16) Іюля. Съ полуночи началась небесная канонада, какой я отъ роду не слыхивалъ. Молнія ослѣпляла глаза и не давала спать. Громъ гремѣлъ тяжелыми перекатами, стократно повторенными въ сосѣдственныхъ скалахъ.

Удары наиболѣе раздражались между лагеремъ и горами. Я приказалъ снять съ палатокъ металлическія шпильки; но мачты судовъ, не имѣя отводовъ, подвергались величайшей опасности. Въ 10 часовъ буря миновалась, вѣтеръ стихъ и вдругъ наступило прекраснѣйшее время. Мы пошли по окрестностямъ: въ полуверстѣ отъ лагеря нашли огромную рывину, запертую со стороны моря наваченною волнами ракушкою; въ семь природномъ бассейнѣ скопилась великая масса воды, въ сажень глубиною и, по крайней мѣрѣ, на 100 сажень въ окружности. Водоємъ свидѣтельствовалъ противу лѣни и безопасности киргизцевъ, имѣющихъ всевозможныя средства заготовить съ весны до глубокой осени сею первѣйшею потребностью жизни.

5 (17) и 6 (18) Іюля. За противными вѣтрами стояли на якоряхъ. Въ сіи дни занимались на судахъ разными подѣлками и исправленіемъ снастей. Последняя буря повредила одну косную и три малыя лодки.

Заливъ Кайдакъ можетъ назваться обширнѣйшею и прекрасною гаванью; на всемъ его пространствѣ якорныя стоянки удобны и безопасны. Въ нѣкоторомъ отдаленіи отъ берега съ двухъ до четырехъ сажень глубины, по причинѣ весьма жидкаго грунта, слѣдуетъ брать небольшія предосторожности и бѣгать по два якоря.

Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ судамъ можно подходить на 15 сажень къ берегу, а косныя, за исключеніемъ самаго конца залива, вездѣ пристають кормами. Длина залива съ NNO на SSW болѣе 90 верстъ, а ширина отъ 12 до 30 верстъ. Глубина до  $5\frac{1}{4}$  сажень. Восточный берегъ, какъ мы уже видѣли, обрѣзывается Туманными горами и Чинкомъ, а западный, коего сѣверная точка есть мысъ или, справедливѣе сказать, коса Тюпъ-Агырланъ, обраенъ толстыми солонцами, за коими слѣдуетъ широкая гряда красныхъ песчаныхъ холмовъ. Примѣчательнѣйшія на ономъ мѣста суть колодцы: Куту, Кызыкъ и Усь-Кума, но вода въ нихъ солонцоватая, годная только для употребленія скота. Кочующіе здѣсь лѣтомъ киргизцы пьютъ кумысъ, прѣсное коровье и заквашенное овечье молоко. Здѣсь нѣтъ кустарника; ордынцы топятъ полыню и сухимъ скотскимъ пометомъ, или кизякомъ. Напротивъ того, Усть-уртъ и Туманные горы топливомъ изобилуютъ. Здѣсь растетъ: саксуль, баялишь и катичубъ: весьма жаркогорячія и замѣняющія самыя лучшія дрова. Въ горахъ не мало прѣсныхъ ключей и при нихъ лоцины, по коимъ киргизы съ большимъ успѣхомъ засѣваютъ просо. Лучшія для сего урочища и ключи: Кара-Тау, Кызыль-Ташъ, Кустанъ, Слй-Исемъ, Рмакъ, Дунгара и Каска-Джуль.

Господствующіе здѣсь вѣтры дуютъ изъ сѣверо-восточной четверти, а посему суда, зашедшія за мысъ Опасный, съ великимъ трудомъ выбираютъ въ Мертвый Култукъ. Въ концѣ Кайдака вѣтеръ весьма пережѣнчивъ и рѣдко дуетъ три часа сряду. Я разумѣю время, въ которое экспедиція здѣсь находилась. Бурунь подъ Туманными горами для гребныхъ судовъ не безопасенъ.

Построенное при урочищѣ Кызыль-Ташъ укрѣпленіе, кромѣ того, что послужитъ мѣстомъ выгодной мѣнновой торговли и магазиномъ запасовъ всякаго рода, будетъ имѣть могущественное вліяніе на хищный Адаевскій родъ. Зимомъ Кайдакъ замерзаетъ. Киргизцы, оставаясь въ сіе время года въ постоянныхъ своихъ жилищахъ, лишеныя способъ бѣжать, естественно будутъ во власти гарнизона, и найдутся въ необходимости дать заложниковъ. Для заселенія же укрѣпленія можно вызвать охотниковъ изъ уральскихъ казаковъ. По мнѣнію моему 150 исправныхъ казаковъ могутъ быть въ совершенной безопасности отъ соединенныхъ силъ всей окрестной страны. Рыб-

ная и тюленья ловля, звѣринный промыселъ и мѣна съ туземцами въ два года упрочать ихъ благосостояніе. Со стороны правительства пожертвованіе маловажно: потребуется провіантъ, два плоскодонныя судна, поднимающія отъ двухъ до трехъ тысячъ пудовъ груза и нѣсколько косныхъ лодокъ, для развѣздовъ по заливу. Климатъ здѣсь здоровый, и болѣзней, кромѣ любовстрастной, никакихъ не замѣтно.

По скатамъ глинистыхъ холмовъ съ надежнымъ успѣхомъ можно разводить виноградъ.

7 (19) Іюля. При легкомъ попутномъ вѣтрѣ суда снялись съ якорей и поплыли внизъ Кайдака. Я хотѣлъ догонять ихъ въ косныхъ послѣшивъ къ судамъ, которыхъ нашли стоящими на якорѣ въ 12 верстахъ отъ берега на  $4\frac{1}{2}$  саженьяхъ глубины. Вѣтеръ пережѣнился и былъ намъ противный. Поднялся настоящій штормъ и наши суда дрейфовало на скалы. Тотчасъ бросили по другому якорю и суда стали въ 7 верстахъ отъ нихъ. Косныя лодки угрожаемы были ежеминутнымъ потопленіемъ: ихъ сорвало съ верповъ и понесло къ горахъ; кормицки уступили ярости волнъ, но благополучно остановились у берега. Буря усиливалась. Наступила совершенная темнота. Дождь лилъ ручьями; удары грома были часты и ужасны. Заколовивъ наглухо люки, по неимѣнію каютъ держались мы на шканцахъ за снасти, заливаемые дождемъ и хлеставшими черезъ бортъ волнами. Мы провели ужасную ночь, не видя и не слыша другъ друга, въ безпрестанномъ ожиданіи, что плохія наши суда развалятся на части. Буря ревѣла во всю ночь и на слѣдующее утро до 11 часовъ.

8 (20) Іюля. Въ полдень погода прояснилась. Измученные и полумертвые отъ холода и качки начали мы отдыхать. Я считалъ косныя наши погибшими, но, къ великой радости, увидѣлъ ихъ вскорѣ быстро приближающихся. Мы поплыли къ Новинскимъ островамъ, но вѣтеръ уваливалъ вправо и становясь противнымъ понудилъ насъ держать къ Жидовиннымъ. Здѣсь остановились въ  $4\frac{1}{2}$  верстахъ отъ земли на весьма малой глубинѣ, грунтъ песокъ. Мы съѣхали на берегъ у самаго западнаго изъ нѣкогда бывшихъ Жидовинныхъ острововъ. Оный получилъ названіе Становаго Вугра, потому что въ прежнія времена промышленники, ѣздивъ

шіе въ Мертвый-Култукъ, здѣсь останавливались. На тѣхъ мѣстахъ, гдѣ прежде ходили суда, сидѣвшія шесть футовъ въ водѣ, теперь суша, постепенно сливающаяся съ весьма пологимъ мелководнымъ берегомъ. Настоящій бугоръ, песчаноглинистаго свойства и возвышается перпендикулярнымъ берегомъ отъ двухъ до трехъ сажень. Становой-бугоръ отдѣляется отъ другихъ сосѣдственныхъ холмовъ широкимъ тинистымъ солончакомъ. Жидовинные острова<sup>1)</sup>, примыкая къ материку, образуютъ полуостровъ, у юго-западной оконечности коего лежатъ нѣсколько показавшихся недавно маленькихъ солонцоватыхъ острововъ, именуемыхъ Новинскими Перевѣздъ изъ Кайдака сюда глубокъ и безопасенъ.

9 (21) Іюля. Пробыли у сихъ острововъ за противными вѣтрами. Сегодня посланы топографы до косы, именуемой Глухимъ рынкомъ. Нельзя вообразить невѣроятнаго множество линявшихъ красныхъ гусей, здѣшнія прибрежья покрывающихъ. Можно было нагрузить ими цѣлыя суда.

10 (22) Іюля. При легкомъ вѣтрѣ поплыли далѣе. Я подѣзжалъ въ косной къ Новинскимъ островамъ, но большая часть оныхъ была подъ волнами. Лебединыя перья плавали во множествѣ. Мы собрали ихъ болѣе тысячи.

11 (23) Іюля. Соединились съ судномъ № 1-го, оставшимся съ хорунжимъ Мостовщиковымъ, и на скоро пережѣтася, плыли далѣе. Ночью бросили якорь. Доселѣ глубина была не менѣе двухъ сажень.

12 (24) Іюля. Въ виду Буинскихъ острововъ присоединились къ судну № 2-го, посланному въ Гурьевъ съ хорунжимъ Истоминнымъ. Здѣсь, съ большимъ удовольствіемъ, получили письма и извѣстія отъ родныхъ и знакомыхъ. На берегъ не съѣзжали; проплывъ немного, къ ночи стали на якорь.

13 (25) Іюля. Выплыли изъ Мертваго Култукъ и за противнымъ вѣтромъ, не допустившимъ обойти большую косу сѣвернаго берега полуострова Бузачи, остановились въ пяти верстахъ отъ

---

<sup>1)</sup> Жидовинные острова получили названіе отъ дикой маслины или хоха, именуемаго по киргизски джидою (*Elaeagnus angustifolium*). Прежде дерево сіе покрывало острова, но мы не нашли ни одного кустика.

оной на 6 футахъ глубины. Съѣхали на весьма примелый берегъ. Въ верстѣ отъ воды тянулись песчано-глинистыя возвышенія стѣною въ полторы сажени. Въ 7 верстахъ отсюда на югъ есть аба или могила и при ней копани съ солодчивою водою, по нуждѣ въ употребленію годною. Окрестъ ихъ много солонцовъ, но есть и пастбища. Киргизцы въ увалахъ бугровъ зимуютъ.

---

## ПИСЬМО

нупца Павла Ванюшина къ военному губернатору Уральской области генераль-лейтенанту князю Голицыну.

Ваше Сіятельство,  
Милостивый Государь,  
Князь Григорій Сергѣевичъ!

Въ проѣздъ Вашего Сіятельства изъ Оренбурга въ С.-Петербургъ, на Ново-Сергѣевской станціи благоугодно было Вамъ выразить желаніе, чтобы я сообщилъ Вамъ о движеніи промышленныхъ предпріятій торговаго дома „Брат. Ванюшины“ въ Аму-Дарьинскомъ краѣ; Торговый домъ въ лицѣ моемъ, какъ старшаго члена, считаетъ за особую честь для себя вниманіе Вашего Сіятельства, и исполняя Ваше порученіе, настоящимъ имѣю честь сообщить о промышленныхъ операціяхъ Торговаго Дома въ Аму-Дарьинскомъ краѣ.

Эксплоатація естественныхъ богатствъ вышеупомянутаго края была поставлена, въ первомъ періодѣ дѣятельности нашей, въ безусловную невозможность, въ виду отсутствія кратчайшихъ и удобныхъ путей сообщенія къ промышленнымъ центрамъ Россіи; ежегодныя капиталныя затраты Торговаго Дома, направленныя къ развитію промышленности въ Аму-Дарьинскомъ краѣ, оставались далеко не оправдывающими надеждъ въ смыслѣ интересовъ торговыхъ и улучшенія благосостоянія туземцевъ. Безуспѣшность эта была не только прямымъ слѣдствіемъ неудобствъ путей сообщенія, но и мѣстныя притѣсненія служащему персоналу Торг. Дома въ Аму-Дарьинскомъ краѣ не мало вредили правильному ходу дѣла.

Естественной и главной заботой нашего предпріятія было изысканіе кратчайшаго сообщенія при Аму-Дарьинскаго края съ важнѣйшими промышленными и мануфактурными пунктами Россіи и, наконецъ эта задача была разрѣшена въ минувшемъ (1878) году, осенью; новый путь даетъ полную возможность черезъ одинъ мѣсяць доставлять грузы съ Средне-Азіатскими товарами изъ Кунграда въ Москву; прежде для этого потребно было времени до 3-хъ мѣсяцевъ, когда товары направлялись на Оренбургъ по крайне неудобной дорогѣ, товаръ въ время такого продолжительнаго пути утрачивалъ всѣ свои лучшія качества: помимо всего новый путь значительно экономизируетъ провозную плату за грузы, по новому пути провозъ обходится отъ 85 коп. до 1 руб. сер. за пудъ, по старому—отъ 2 руб. 50 коп. до 3 руб. сер. Найденный нами путь будетъ незамѣнимъ пока Каспійское море не будетъ соединено съ Аму-Дарьей, или вообще Средне-Азіатскія владѣнія, желѣзно-дорожнымъ путемъ съ Оренбургомъ.

Въ Мертвомъ Култугѣ Каспійскаго моря есть урочище „Айраклы“; осенью прошлаго года караванъ Торговаго Дома, состоящій изъ ста верблюдовъ, запряженныхъ въ телѣги, отправился на Юго-Востокъ къ Кунграду, послѣ предварительной рекогносцировки; караванъ шелъ въ теченіи 14 дней до Кунграда, ночаи были стоянки; путь лежалъ по Усть-Уртекому плато, почва встрѣчалась твердая, глинистая, съ известковыми примѣсями; кормъ поножный для скота изобильный, въ лежащихъ по пути колодцахъ вода здоровая и достаточномъ количествѣ, такъ что въ одинъ пріемъ изъ важдаго колодца можно напоить до 200 верблюдовъ. Названія этихъ колодцевъ, начиная отъ Айраклы до Кунграда слѣдующія: 1) Танке-Сую (прѣсная вода), 2) Турлугуль (солоната), 3) Кара-Баянъ (прѣсная), 4) Ик'-Чинграу (прѣсная), 5) Чинграу (прѣсная), 6) Бала-Кириганъ (прѣсная), 7) Сармакъ (прѣсная), 8) Кара-Кудукъ (прѣсная), 9) (?), 10) Ак-Кудукъ (нѣсколько солоната), 11) Табынъ-Суу (солоната), 12) Итыбай (солоната) и 13) Кунградъ. До Кунграда караванъ не встрѣчалъ нигдѣ враждебныхъ встрѣчъ, напротивъ вслѣдъ было радушіе, многіе почетные бии изъ рода Косымцевъ и Алеевцевъ встрѣчали караванъ съ подарками, находившіеся люди въ

караванѣ отдаривали. На обратномъ пути нашего каравана къ Айраклы, по подстрекательству Армянъ-торговцевъ форта Александровскаго, нѣкоторые изъ киргизъ заявили мѣстнымъ властямъ вздорныя жалобы; наприм. на какомъ правѣ нашъ Торговый Домъ прокладываетъ дороги по степи? и т. д. Но самое худшее было то, что на нѣкоторыхъ колодцахъ по пути изъ Кунграда аульные старшины отъ людей каравана требовали разрѣшительныя грамоты отъ Уѣздныхъ Начальниковъ на право пользованія водой изъ колодцевъ; такъ какъ люди каравана не могли имъ представить такіе оригинальныя грамоты, то старшины гнали людей отъ колодцевъ; положеніе находившихся въ караванѣ было не легкое, въ безводной степи близъ колодца приходилось умирать отъ жажды; изнуренный скоть падалъ; благодаря находчивости старшаго въ караванѣ недоразумѣніе было улажено путемъ мирныхъ соглашеній.

Для упроченія развитія промышленности въ Аму-Дарьинскомъ краѣ, Торговый Домъ ходатайствовалъ о выдачѣ 10 лѣтней привилегіи на эксплуатацію водъ Аральскаго моря, но до сихъ поръ такую не получилъ. Сообщивъ о положеніи текущихъ нашихъ дѣлъ въ Аму-Дарьинскомъ краѣ, я имѣю честь вмѣстѣ съ симъ обратиться съ покорнѣйшею просьбою отъ лица Торговаго Дома къ особѣ Вашего Сіятельства о содѣйствіи къ скорѣйшему разрѣшенію просьбы, поданной 2 года тому назадъ о выдачѣ 10 лѣтней привилегіи на вышеупомянутую эксплуатацію водъ, каковая привилегія будетъ служить основаніемъ будущаго развитія индустріи въ Аму-Дарьинскомъ краѣ на пользу государственной и частной собственности.

Подписаль: членъ торговаго дома „братья Ванюшины“, Павелъ Ванюшинъ. 1879 г. февраля 6-го дня. Г. Уральскъ.



## ОТНОШЕНИЕ

начальника Закаспійскаго отдѣла <sup>1)</sup> военному губернатору  
Закаспійской области отъ 30-го іюля 1880 г., № 3129.

Кратчайшій путь отъ залива Мертвый Култубъ до города Кунграда, начинаясь отъ кол. Айраклы, лежащаго у залива, тянется почти прямою линіею съ сѣверо сѣверо-запада на юго юго-востокъ и составляетъ разстояніе въ 458 верстѣ. Путь этотъ тянется по слѣдующимъ урочищамъ и колодцамъ, начиная отъ кол. Айраклы.

Кол. *Танке* 25 верстѣ; три колодца, одинъ горькій и два прѣсные.

Кол. *Турлугуль* 20 верстѣ; всего одинъ колодецъ съ горьковатою водою.

Кол. *Кара-Баянъ* 25 верстѣ; пятнадцать колодцевъ съ прѣсною водою.

Кол. *Байленесъ* 35 верстѣ, одинъ колодецъ съ прѣсною водою.

Кол. *Бала-Кырылганъ* 30 верстѣ; четыре колодца горькихъ.

Кол. *Джангурча-Мехтеръ* 35 верстѣ; два колодца прѣсныхъ.

Кол. *Кара* 20 верстѣ; одинъ колодецъ прѣсный.

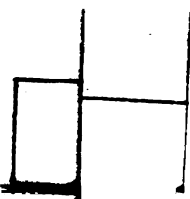
Кол. *Аманджолъ* 50 верстѣ; одинъ колодецъ прѣсный.

Кол. *Суня-Темиръ* 48 верстѣ; шесть колодцевъ съ горькою водою.

Кол. *Ирбасанъ* 45 верстѣ; четыре колодца съ горькою водою.

Кол. *Кара-кудукъ* 25 верстѣ; два колодца горькихъ.

<sup>1)</sup> Закаспійскій отдѣлъ былъ образованъ въ 1874 и существовалъ до учрежденія Закаспійской области въ 1881 году.





Озеро *Иръ-Али-Качыканъ* 85 версть, и  
Гор. *Кунградъ* 20 версть.

Киргизы, сообщившіе выше приведенныя свѣдѣнія, говорятъ что вообще весь этотъ путь годенъ только для небольшого каравана, верблюдовъ въ полтораста. Свѣдѣнія, сообщенныя киргизами, извѣстны намъ, почти относительно всего пути, изъ прежнихъ походовъ и рекогносцировокъ. Именно: отъ кол. Аманджоль до Кунграда войска наши проходили въ 1873 году, а отъ Айракели до кол. Турлугуль мѣстность осмотрѣна и нанесена на карты значительно раньше. Такимъ образомъ изъ описаннаго пути оставалось и остается неизвѣстнымъ пространство въ 195 версть и нѣтъ причины думать, чтобы киргизы дали объ немъ не правильныя свѣдѣнія.

Если принять во вниманіе, что въ большей, изслѣдованной нашими войсками половинѣ пути оказываются значительныя безводныя пространства, а колодцы: и съ горькою водою, и не многочисленны, то нужно признать, что купцы Ванюшины, указавъ на путь въ Мертвому Култуку, какъ на лучшій, впади въ значительную ошибку. Онъ не многимъ короче пути изъ Красноводска въ Куны Ургенчу (всего на 50 версть) и менѣе его воденъ, и кромѣ того Мертвый Култукъ не доступенъ для плаванья пароходовъ. Стало бытъ путь, указываемый Ванюшиными, не только не выгоднѣе другихъ путей, но даже хуже ихъ, и если караванъ Ванюшина прошелъ его въ 12 дней, то это же время требуется и для прохода съ караваномъ изъ Куны-Ургенча въ Красноводскъ.

Сообщая объ этомъ Вашему Превосходительству, въ дополненіе отзыва моего за № 2820, 18 Іюля, считаю необходимымъ уведомить, что повѣрить распросныя свѣдѣнія, здѣсь помѣщенныя, о кратчайшемъ пути отъ Мертваго Култука до Кунграда, я постараюсь при первой возможности посылкою особой рекогносцировочной партіи.

Подписалъ: генераль-маіоръ Петрусевичъ.

Скрѣпилъ: правитель канцеляріи подполковникъ Поповъ.

# О ЧЕРКЪ

## ДОЛИНЫ АМУ-ДАРЬИ.

**Распросы Капитана 3-го Западно-Сибирскаго линейнаго батальона Бынова.**

Топографія течения Аму-Дарьи. По соединеніи съ р. Вакшемъ, Аму-Дарья течетъ на западъ, прорѣзывая крайнія югозападныя развѣтвленія Тянь-шана; тутъ она принимаетъ въ себя 4-е притока съ правой и одинъ съ лѣвой стороны, увеличиваетъ массу своихъ водъ и, прорѣзавъ у г. Карки послѣднее окончаніе Гузарскихъ горъ, выходитъ на Туранскую низменность. Отсюда общее направленіе ея теченія—сѣверозападное.

Та часть Туранской низменности, по которой проходитъ здѣсь рѣка, представляетъ изъ себя обширныя глинистыя равнины, почти сплошь покрытыя различнаго вида и свойства песками; встрѣчающіяся спорадически возвышенности весьма не высоки и не составляютъ непрерывно тянущихся кражей, а скорѣе представляютъ отдѣльныя сопки, или плато; таковы возвышенности Казъ-калзъ Учъ-Учака и Мешекли. Только въ низовьяхъ рѣки находится не большой кражъ горъ Султанъ-Вейсь; но и тѣ на столько мало возвышаются, что могутъ быть сравнены только съ самыми послѣдними окончаніями развѣтвленій Гузарскихъ горъ. Лѣвая сторона теченія рѣки не имѣетъ даже и такихъ малыхъ возвышенностей какія мы встрѣчаемъ на правой; она представляетъ изъ себя только слегка всхолмленную, и то мѣстами, обширную песчаную пустыню. На всемъ протяженіи теченія Аму-Дарьи по Туранской низменности она не имѣетъ ни одного современнаго притока; изъ быв-

шихъ-же когда-то, вѣроятныхъ данницъ этой рѣки, могутъ быть названы—Зеравшанъ и Сыръ-Дарья.

Время впаденія Зеравшана въ Аму-Дарью нельзя опредѣлить и приблизительно; Вамбери, въ своей исторіи Бухары, рассказываетъ сагу основанія этого государства, по которой уже и тогда, въ VI вѣкѣ по Р. Х., Зеравшанъ образовывалъ рядъ озеръ около теперешняго Каракуля, но не впадалъ въ Аму. Тѣмъ не менѣе, вѣроятность впаденія Зеравшана въ Аму едва ли подлежитъ сомнѣнію, и вѣроятное мѣсто его устья находится между переправою Кучи и селеніемъ Тютшаръ.

Если не впаденіе, то соединеніе водъ Сыръ-Дарьи съ Аму-Дарьей черезъ протокъ Яны-Дарью было дѣйствительнымъ фактомъ въ относительно не давнее время; и тогда Яны-Дарья доходила до озеръ Клычъ-Кала и черезъ нихъ соединялась съ Аму.

Значительно ранѣе этотъ протокъ у колодцевъ Бай-Мурадъ раздѣлялся на двѣ вѣтви, изъ которыхъ одна шла на западъ къ оз. Клычъ-Кала, а другая—прямо на югъ къ колодцамъ Кокче, и отсюда, поворачивая по южному подножію горъ Султанъ-Вейсъ, у Календаръ-хана, впадала въ Аму. Впрочемъ, можно думать, что эта вѣтвь Яны-Дарьи отъ колодцевъ Кокче шла къ Календаръ-хана не самостоятельно, а соединившись съ бывшимъ прежде здѣсь рукавомъ Аму-Акча-Дарья, который также впадалъ обратно въ Аму около Календаръ-хана, или близъ древняго Кята, не далеко отъ города Шейхъ-абасъ-али.

Какъ вѣроятные, въ далекомъ прошломъ, притоки Аму съ лѣвой стороны, могутъ быть названы рѣки: Хульмъ, Балхъ, Сарипуль, Салганакъ и, очень можетъ быть, Мургабъ; въ настоящее же время всѣ они далеко не доходятъ до нея, расходясь на орошеніе своихъ долинъ.

Характеристика рѣчной долины. Тѣ отроги Тяньшана, вѣрнѣе сказать, Гиссарскихъ и Гузарскихъ горъ, которые огибаютъ и прорѣзываютъ Аму, и та песчаная, маловодная низменность, по которой она протекаетъ до своего впаденія въ Аральское море, почти вездѣ составляютъ верхнюю террасу долины этой рѣки; нижняя-же, первая терраса рѣчной долины, является намъ въ видѣ такъ называемыхъ тугаевъ. Впрочемъ, не вездѣ по те-

ченію Аму замѣчается присутствіе двухъ терассъ въ ея долинѣ не рѣдко можно видѣть какъ одинъ, или оба берега рѣки состоятъ только изъ продолженія материка—одной верхней терассы и вовсе нѣтъ нижней. Въ подобныхъ случаяхъ, если съ обѣихъ сторонъ къ руслу непосредственно прилегають материкъ, то образуются (такъ называемыя) тѣнины, изъ коихъ наиболѣе характерныи могутъ быть названы: у могилы Султана Термеза, у города Кенюра у города Карки, у города Ильджика, Дуль-дуль-атланга и Тдне-Боюнъ, иначе Тюя-мююнъ.

Подобныхъ тѣнинъ вообще очень мало по всему полуторатысячеверстному теченію рѣки; гораздо чаще встрѣчается, что съ одной стороны, на нѣкоторомъ протяженіи, непосредственно къ руслу рѣки прилегають окраина материка, въ видѣ иногда весьма значительной высоты, обрыва, и тогда, она болѣею частію весьма замѣтно вліяеть на направленіе теченія рѣки.

Обыкновенно-же почти по всему протяженію теченія Аму-Дарыя русло рѣки пролегаетъ между низменными, ровными берегами тугаевъ—нижней террасы; вторая-же, верхняя терраса только обрамляетъ нижнюю, даетъ ей рѣзко очерченныя контуры и, подходить время отъ времени къ руслу, то съ одной, то съ другой стороны такъ сказать, замыкаетъ, или раздѣляетъ нижнюю террасу на рядъ отдѣльных, замкнутыхъ долинъ, самой разнообразной конфигураціи и величины. <sup>1)</sup>

Очертанія тугаевъ, придаваемыя имъ окраинами верхней террасы, чрезвычайно разнообразны, не рѣдко съ весьма причудливыми изгибами закраинъ; но общій видъ ихъ контуровъ весьма близко подходитъ къ удлинненному эллипсису, съ всегда параллельною теченію рѣки большою осью. Такой видъ долинъ нижней террасы въ связи съ ихъ замкнутостію и рѣзкимъ различіемъ ихъ чистой наносной почвы отъ почвы второй террасы материка, невольно наводитъ на мысль, что рядъ этихъ долинъ—тугаевъ есть рядъ бывшихъ когда то здѣсь озеръ, образовавшихъ рѣку; окраины въ

<sup>1)</sup> Какъ о причинахъ образованія тугаевъ, такъ равно и о причинахъ различной величины и разнообразія ихъ контуровъ позволю себѣ не говорить здѣсь подробно, какъ о предметахъ, обсужденіе которыхъ слишкомъ много отягачено отъ цѣли этого очерка.

рой, материковой террасы составляли когда-то ихъ берега, а современные тугай—бывшіе дны этихъ озеръ; почва ихъ (тугаевъ) суть работа этихъ-же озеръ, отложение всѣхъ механическихъ примѣсей ихъ водъ.

На сколько различенъ видъ тугаевъ, на столько-же различны и ихъ размѣры; такъ, нѣкоторые имѣютъ весьма незначительное протяженіе вдоль рѣки, а другіе тянутся по 150—170 верстѣ вдоль ея теченія; но общая черта, ихъ та, что распространіе ихъ въ глубь материка, т. е. ширина ихъ (по перпендикуляру отъ рѣки), вообще весьма не велика и въ рѣдкихъ мѣстахъ превосходитъ 16—20 верстѣ. Какъ на наибольшіе тугай можно указать: 1) на идущій по лѣвому берегу отъ 5-й версты ниже г. Келифа до холмовъ Кукъ-тубе, при наибольшей ширинѣ до 10 верстѣ; 2) отъ названныхъ холмовъ до окончанія селенія Гуйнюка (противъ г. Ильджика, с. Шанганъ) при средней ширинѣ 8—10 верстѣ и наибольшей (немного ниже г. Чарджуя) до 24 верстѣ; затѣмъ 3) по правому берегу долина Ходжа-Джамбазъ простирается почти до 40 верстѣ длины, при 8—10 верстахъ ширины; 4) Баширь—16 верстѣ длины при 12 ширины; 5) Бурдалыкская <sup>1)</sup> около 40 верстѣ длины, при 12 ширины и проч.

Топографическія и почвенныя свойства верхней террасы. Возвышеніе верхней террасы надъ тугаями далеко не одинаково по всему протяженію теченія рѣки; мѣстами оно доходитъ до нѣсколькихъ десятковъ сажень высоты берегового обрыва, (исключая близъ лежащихъ высотъ); мѣстами-же почти незамѣтно сливается съ поверхностью тугаевъ, или возвышается на одну—двѣ сажени, такъ что является возможность ея орошенія помощію чигира или простымъ напускомъ воды.

Также неодинаковы и свойства почвы, составляющей верхнюю террасу: такъ, мы видимъ напр. по правому берегу рѣки, между Вакшемъ и Кафирниганомъ, Сурханомъ и Пирабадь-Дарьей, <sup>2)</sup> по обѣ стороны горъ Куланъ-ашанъ и затѣмъ на всемъ простран-

<sup>1)</sup> Въ этихъ примѣрахъ приведены цифры ширины тугаевъ только въ одну сторону отъ рѣки, т. е. вправо или лѣво, выше-же показана общая средняя ширина ихъ, включая и рѣку.

<sup>2)</sup> Но не непосредственно у береговъ, а нѣсколько отступя внутрь материка.



ствѣ къ западу отъ края горъ Ташъ-рабатъ-тау <sup>1)</sup> глинистую почву, покрытую разнаго вида, свойства и степени подвижности песками; остальные-же части этого берега составляютъ или скаты близко подходящихъ горъ, или чистыя глинистыя равнины, при орошеніи вполне способны къ земледѣлію.

По лѣвому берегу песчаная полоса начинается противъ устьевъ Ваиша и продолжается непрерывно вплоть до Хивинскаго оазиса; но нужно замѣтить, что не вездѣ пески непосредственно начинаются у рѣки, иногда, особенно выше г. Келифа, они оставляютъ чистыя глинистыя равнины, на которыхъ мѣстами есть поселенія прибрежныхъ турменъ и узбековъ.

Въ виду того большаго вліянія, которое имѣютъ эти песчанныя площади на развитіе осѣдлости по долинамъ рѣки, я позволю себѣ здѣсь описать ихъ нѣсколько подробнѣе.

Ширина песчаной полосы на меридіанѣ г. Карки доходитъ до трехъ ташей (24 версты), на меридіанѣ г. Келифа и далѣе къ востоку — не превышаетъ 16 верстъ. Большіе саксаульные лѣса начинаются западнѣе дороги изъ Чарджуа черезъ Рапатакъ въ Мервъ и продолжаются до высоты урочища Дарганъ-ата (Дарюнъ-баба); эти почти сплошныя заросли вѣковаго саксаула — богатый запасъ топлива для нашихъ пароходовъ.

Песчаные участки по правому берегу рѣки, въ мѣстностяхъ выше (восточнѣе) г. Келифа, занимаютъ относительно небольшія площади и, по свойствамъ своимъ, могутъ быть причислены къ бугристымъ, неподвижнымъ пескамъ, покрытымъ небольшими порослями саксаула и другими, свойственными подобнымъ мѣстностямъ, растеніями. Далѣе, по обѣ стороны г. Келифа находятся небольшіе участки сыпучаго, переноснаго песка, какъ видно, — продуетъ въ вѣтрянніа слабо орошенной окружающей равнины.

Затѣмъ, начиная отъ западнаго склона Ташъ-рабатъ-тау и до Аральскаго моря, идетъ сплошная песчаная полоса. Сначала, приблизительно до высоты города Бурдалыка, бугры (барханы) песка

<sup>1)</sup> Одно изъ развѣтвленій Гузарскихъ горъ; лежитъ западнѣе селенія Акъ-Кумъ.

мало возвышаются надъ тугаями, покрыты и скрѣплены растительностію и мало подвижны; далѣе, къ западу отъ Бурдалыка, вторая терраса болѣе и болѣе возвышается надъ первой, мѣстами образуетъ высокіе глинистые холмы и плато, и вмѣстѣ съ тѣмъ пески, покрывающіе ее, возвышаясь болѣе и болѣе, становятся суше, безжизненнѣе, подвижнѣе и наконецъ переходятъ въ сплошные завалы сыпучаго, переноснаго песка. Особенно сильное развитіе глинистыхъ холмовъ и плато замѣчается между г.г. Нарзымомъ и Ильджикомъ; тутъ-же и наибольшее скопленіе заваловъ переноснаго песка. При этомъ замѣчается, что всѣ вершины подобныхъ холмовъ и плато покрыты хрящемъ, тверды, ровны и удобны для движенія; скаты-же сплошь завалены сыпучимъ пескомъ. Растительность на пескахъ если и есть, то только по закраинамъ подножій холмовъ, и тогда тамъ пески тверже.

Нѣсколько веретъ западнѣе г. Ильджика, бугристые пески отодвигаются отъ рѣки внутрь материка, покрыты растительностію, есть саксаульная поросль; переносные пески встрѣчаются оазисами. Вся мѣстность вдоль рѣки является въ видѣ болѣе или менѣе возвышеннаго глинистаго плато, покрытаго хрящемъ и уже только участками—бугристыми песками.

Наименьшая ширина этой песчаной полосы праваго берега, находится на меридіанѣ г. Чарджуя—всего около 20—24 веретъ, восточнѣе—доходитъ до 40 веретъ; а западнѣе она постепенно уширяется и переходитъ въ хорошо извѣстные пески Хонъ-ата, Учъ-учака.—Для полной характеристики всѣхъ этихъ, вообще песчаныхъ, площадей нужно добавить, что, какъ вездѣ, такъ и здѣсь, всѣ бугристые пески, которые покрыты порослями, еще могутъ быть утилизированы въ смыслѣ пастбищъ овцамъ и верблюдамъ и дѣйствительно служатъ для этой цѣли жителямъ Карауля, Нарзыма и Бурдалыка; тѣ-же бугристые пески, которые находимъ между Нарзымомъ и Ильджикомъ, свободные отъ всякой растительности, чистые переносные пески, если и имѣютъ какое либо отношеніе къ народному хозяйству, то только въ смыслѣ положительнаго вреда засыная всю эту часть долины Аму.

Зависимость возможности заселенія верхней террасы отъ ея свойствъ. Этотъ краткій очеркъ мѣстности,

по которой протекает Аму-Дарья и которая составляет верхнюю террасу ея долины, показывает на сколько мало способна она къ культурѣ, а слѣдовательно и къ развитію на ней ея долины. Большое возвышеніе въ большинствѣ случаевъ ея надъ уровнемъ водъ рѣки препятствовало и препятствуетъ ея орошенію, что, въ связи съ ничтожнымъ количествомъ осаждающейся въ этихъ странахъ атмосферной влаги, способствуетъ вывѣтриванію почвы и образованію песковъ, въ добавокъ къ тѣмъ обширнымъ ихъ площадямъ, вѣроятное образованіе которыхъ относятъ къ дѣйствию, бывшаго когда то здѣсь, великаго среднеазиатскаго моря <sup>1)</sup>. Это прогрессивно увеличивающееся количество песка грозитъ уничтоженіемъ и тѣхъ жалкихъ поселковъ на этой террасѣ, которые удерживаются еще здѣсь, благодаря орошенію изъ притоковъ Аму; мѣстами же засыпаетъ и обильно орошенную нижнюю террасу.

Единственныя мѣста, гдѣ не грозитъ эта опасность, гдѣ есть надежда въ будущемъ на развитіе культуры, внѣ тѣсныхъ рамокъ нижней террасы, это—небольшіе участки между Ташь-рабатъ-тау и Куланъ-аманъ и потомъ, по берегамъ рѣкъ Сурхана и Кафирингана. Въ послѣднихъ двухъ недостаетъ рукъ, а рѣки много даютъ воды; въ первыхъ-же, именно недостатокъ воды который всегда, какъ мнѣ кажется, устранимъ проводомъ арковъ изъ Аму.

Свойство нижней террасы, какъ причина ея населенности. Вся нижняя терраса долины рѣки Аму известна у туземцевъ подъ общимъ названіемъ—*тугай*; но, строго говоря, они различаютъ два рода почвы нижней террасы, это собственно *тугай* и *лой-абъ*.

Первое—*тугай*: вездѣ способенъ къ заселенію, и если этого гдѣ нѣтъ, то, въ большинствѣ случаевъ, покрытъ зарослями камыша и листовными лѣсами. Я полагаю, безъ большой ошибки, мѣста эти можно принять за дны бывшихъ прежде здѣсь озеръ, если они только были здѣсь. Это весьма вѣроятный осадокъ водъ этихъ озеръ.

---

<sup>1)</sup> Впрочемъ, какъ я уже отчасти имѣлъ случай говорить ранѣе, образованіе всѣхъ этихъ обширныхъ песчаныхъ площадей, можно считать продуктомъ вывѣтриванія почвы и безъ участія размыва водъ.

Далеко не повсемѣстно, а мѣстами между тугаями и водами рѣки встрѣчаются участки земли, которые туземцы называютъ *лой-абъ*. По всей вѣроятности, это отложенія самой рѣки, образовавшееся изъ осадка механическихъ примѣсей ея водъ; онѣ низки, песчаны, весьма топки и хотя нерѣдко и покрыты растительностью, но едвали способны къ заселенію. Это—мало возвышающіяся, плоскія, ровныя, замкнутыя долины съ наносной почвой, рѣзко отличающейся по своему составу отъ почвы материка — верхней террасы. Малое возвышеніе тугаевъ надъ уровнемъ водъ въ рѣкѣ, дѣлаетъ орошеніе ихъ весьма легкимъ, что, въ связи съ благодарной наносной почвой, даетъ возможность къ развитію земледѣлія, и вслѣдъ за тѣмъ и осѣдлости. Вслѣдствіе этого мы видимъ всѣ тугаи, гдѣ не было постороннихъ, мѣшающихъ осѣдлости причинъ, орошенными, обработанными и заселенными; тамъ-же, гдѣ осѣдлости нынѣ нѣтъ, то это указываетъ, что непрерывныя войны или набѣги хищниковъ уничтожили бывшую осѣдлость на нихъ и мѣшаютъ появленію новыхъ поселцевъ; тутъ тугаи покрыты густой древесной и кустарной растительностію. Такъ, участки рѣки между Вакшемъ и г. Кесперомъ и между г.г. Ильджикомъ и Питнякомъ являютъ болѣе слѣдовъ прежней жизни, чѣмъ поселковъ современной: послѣдніе составляютъ, или слабыя остатки бывшаго когда-то здѣсь густаго населенія, или зачатки будущаго, которое несомнѣнно разовьется при устраненіи господствующаго нынѣ здѣсь, вполне ненормальнаго порядка.

Въ свою очередь, пространство между этими двумя участками, т. е. между Келифомъ и Ильджикомъ и по всему низовью рѣки отъ г. Питняка, является намъ въ видѣ прекрасно обработанныхъ оазисовъ съ возможнымъ для данныхъ мѣстъ, развитіемъ культуры, промышленности и торговли.

Современное населеніе долины Аму. Все вышеизложенное указываетъ, что по всей средней части долины Аму<sup>1)</sup>, протяженіемъ до 600 верстъ, развитіе земледѣлія и осѣдлости возможно только въ тѣсныхъ, рѣзко очерченныхъ границахъ нижней террасы—тугаевъ; окружающіе-же ихъ пески материка, если и способны къ

---

<sup>1)</sup> Отъ Ташъ-рабатъ-тау и до Хазаръ-аспа.

чему, нибудь для жизни человѣка, то только въ овцеводству. Затѣмъ низовыя долины—Хивинскій оазисъ и восточная ея часть отъ Ташъ-рабатъ-тау, до Вакша имѣютъ болѣе удобныхъ мѣстъ для населеній и внѣ тѣсныхъ рамокъ террасы.

Исторія этихъ странъ и многочисленныя развалины цвѣтущихъ когда-то городовъ свидѣтельствуютъ, что здѣсь, въ относительно недавнее время, жило гораздо значительнѣйшее населеніе, чѣмъ находимое нами нынѣ. Но сначала завоеванія Арабовъ и послѣдовавшія затѣмъ волненія, затѣмъ нашествіе монголовъ, непрерывныя войны Чингизидовъ и Тимуридовъ, потомъ войны Надиръ-шаха и вѣчныя междусобія Бухарцевъ, Сѣвернаго Афганистана, Хорасана и Хивы сдѣлали то, что отъ обывателей городовъ и селеній остались однѣ развалины; грандіозныя ирригаціонныя сооруженія разрушились и цвѣтуція долины превратились въ пустыни, мало по малу засыпаемыя теперь пескомъ. Таковы мѣстности къ сѣверу отъ Шурахана, по Узбою, по обѣ стороны устья Сурхана, по всему лѣвому побережью Аму, отъ устья р. Акъ-Сарая (если еще не выше) и почти что до г. Карки. Современное населеніе этихъ мѣстъ есть только слабыя остатки прошлаго.

О современномъ населеніи Хивинскаго оазиса, какъ предметъ достаточно уже извѣстномъ и притомъ еще неотносящемся непосредственно къ причинамъ, вызвавшимъ настоящіе очерки, позволю себѣ лично не говорить. О населеніи же части рѣки восточнѣе г. Келифа и западнѣе г. Ильджика буду упоминать только въ видѣ дополненія. Предметомъ же дальнѣйшаго изложенія будетъ служить современное состояніе населенія части долины рѣки между г. г. Келифомъ и Ильджикомъ.

Долина рѣки между г. г. Келифомъ и Ильджикомъ. Вся эта часть рѣчной долины имѣетъ сплошное населеніе по обѣимъ ея сторонамъ, прерываемое только большею частію, относительно не широкими, полосами второй террасы; время отъ времени подходящей къ руслу рѣки и раздѣляющей рѣчную долину на рядъ отдѣльныхъ, замкнутыхъ долинъ. Въ пяти мѣстахъ этии раздѣльными полосами служатъ невысокіе отроги и развѣтвленія Гюзарскихъ горъ, именно горы Куланъ-ашанъ, Кундаляпъ-тау.

Фелизиданъ-тау и Каркиче-тау; въ остальныхъ-же затѣмъ мѣстахъ раздѣльными полосами служатъ тѣ глинистыя возвышенности верхней террасы со скатами, покрытыми сыпучимъ пескомъ, про которые я имѣлъ случай упомянуть выше. Изъ этихъ глинистыхъ возвышенностей наибольшее протяженіе по теченію рѣки имѣетъ участокъ на правомъ берегу, между селеніями Фарабъ и Тютнаръ, протяженіемъ до 20 верстъ; остальные затѣмъ, въ рѣдкихъ случаяхъ, доходятъ до 10 верстъ, большею-же частію гораздо меньше.

Характеръ поселеній. Всѣ поселенія въ этой части рѣчной долины расположены по тугаямъ, оставляя не занятой верхнюю террасу; только къ востоку отъ края горъ Ташъ-рабатъ-тау отчасти заселена и окраина материка. Всѣ видѣнныя здѣсь поселенія по своему типу могутъ быть названы чисто фермерскими: это цѣлый рядъ отдѣльныхъ поселковъ, даже одиночныхъ домовъ, раскинутыхъ среди, принадлежащихъ ихъ домохозяевамъ, участковъ земли. Означенныя на нашихъ картахъ мѣста селеній даютъ мѣстоположенія только базара этого селенія. иногда съ гробницею святаго, гдѣ никто кромѣ двухъ, трехъ ишановъ не живетъ; селеніе-же, иногда называемое по имени этаго святаго, раскинуто на нѣсколько верстъ въ разныя стороны отъ мѣста базара. При этомъ еще нужно имѣть въ виду, что селеніе носитъ названіе рода, поселившагося тутъ, и, вслѣдствіе большой длины всѣхъ вообще тугаевъ, тянется по нѣсколько верстъ подрядъ подъ однимъ названіемъ; иногда-же названіе селенію дано по имени какого-нибудь погребеннаго тамъ святаго, именемъ котораго и называется вся долина, а отдѣльные ея участки называются именемъ того рода, который ихъ занимаетъ.

Изъ встрѣчаемыхъ здѣсь такъ называемыхъ „городовъ“, только одинъ Чарджуй можетъ быть названъ дѣйствительнымъ мѣстомъ совокупнаго жительствова значительнаго числа людей, безъ присутствія между ихъ домами полей. Остальные-же затѣмъ города: Келифъ, Карки, Бурдалыкъ, Наразымъ суть маленькія крѣпостцы съ жилищемъ бека и служащихъ при немъ лицъ и маленькимъ около каждаго базаромъ; а кругомъ—пашни, сады и разбросанные по

нимъ отдѣльные дома; такъ что ихъ правильнѣе было-бы назвать укрѣпленіями, чѣмъ городами.

Для удобства дальнѣйшаго описанія, позволю себѣ непосредственно засимъ ввести змѣтку объ административномъ дѣленіи всей этой части долины рѣки.

**Административное дѣленіе.** Часть долины, именно лѣвый берегъ, къ востоку отъ Кара-арыка, лежащаго немного западнѣе с. Ходжа-саля, принадлежитъ сѣверному Афганистану; все-же остальное ея протяженіе, по обѣимъ сторонамъ рѣки, входитъ въ составъ Бухарскаго ханства и въ административномъ отношеніи раздѣлено на 6-ть бекствъ: Келифское, Каркинское, Бурдалыское, Наразымское, Чарджуйское и Кабаклинское. Пространства, подчиненныя каждому изъ этихъ бековъ, слѣдующія:

*Келифскому:*—по правому берегу рѣки, почти отъ праваго берега р. Ширъ-абадъ-дарьи и до восточнаго склона г. Кундалинь-тау. Мѣсто жительства бека—г. Келифъ.

*Каркинскому*—по лѣвому берегу рѣки отъ Кара-арыка и до холмовъ Кузь-тюбе; по правому берегу отъ г. Кундалинь-тау и до окончанія селенія Маканъ у песчаныхъ высотъ Казанъ. Мѣсто жительства бека—г. Карки.

*Бурдалыскому*—правый берегъ отъ песковъ Казанъ и селенія Акъ-бурунъ у высотъ съ развалинами крѣпостцы Кушъ (Тазиръ-узур на картѣ). Мѣсто жительства бека—укрѣпленіе Бурдалыкъ.

*Наразымскому*—правый берегъ отъ высотъ Кушеъ и до окончанія селенія Тюа-тшаръ у высотъ того-же названія, немного восточнѣе переправы Кучи. Мѣсто жительства бека—укрѣпленіе Нарозымъ.

*Чарджуйскому*—по лѣвому берегу отъ холмовъ Кузь-тюбе и до окончанія селенія Гуйнюкъ (Шанганъ), что противъ г. Илджика; по правому берегу отъ восточнаго края селенія Фарабъ вѣрнѣе отъ переправы Кучи и до селенія Хераджъ. Мѣсто жительства бека—г. Чарджуй.

*Кабаклинскому*—отъ селенія Хераджъ по правому берегу и до окончанія селенія Гуйнюкъ, или Шанганъ, по лѣвому бе-

реку и до границы съ владѣніями Хивы на урочищѣ Кувортлю. Мѣсто жительства бека—укр. Кабаклы.

Изъ этихъ перечисленныхъ бекетвъ три: Кабаелинское, Бурдалыкское и Наразымское весьма недавно выдѣлены въ особья провинціи изъ состава Чарджуйскаго бекетва. Причиною выдѣленія ихъ и образованія самостоятельныхъ провинцій служили набѣги Туркменъ на внутренніе округа ханства, именно: Кабаелинское основано въ 1874 году, вмѣстѣ съ устройствомъ укрѣпленія Кабаклы, для защиты отъ набѣговъ Текинцевъ, чего оно нисколько не устранило; а Бурдалыкское и Наразымское основаны нѣсколько раньше, для лучшаго надзора за Эрсари и прегражденія имъ доступа въ Каракульскій и Гузарскій округа. Осторожность въ этомъ отношеніи эмира на столько велика, что онъ однажды приказалъ уничтожить всѣ лодки по Аму-Дарьѣ, кромѣ казенныхъ, и не приказалъ вовсе дѣлать болѣе новыхъ. Не могу сказать, на сколько эта мѣра принесла пользы для внутреннихъ округовъ, но что она легла весьма тяжелымъ бременемъ на жителей праваго берега Наразымскаго, Бурдалыкскаго и отчасти Карвинскаго бекетвъ, это несомнѣнно, такъ какъ лишила очень многихъ изъ нихъ хорошаго заработка отъ постройки лодокъ и продажи для нихъ лѣса.

Сверхъ того, эта-же мѣра вызвала лишніе расходы на содержаніе 2-хъ бековъ съ ихъ штатами, въ провинціяхъ, населеніе которыхъ въ сложности едва достигаетъ шести съ небольшимъ тысячъ дворовъ.

Племенной составъ и численность населенія. Общая сумма всего населенія по долинамъ Аму, отъ края горъ Куланъ-ашанъ,<sup>1)</sup> и до окончанія Кабаелинскаго бекетва, достигаетъ суммы 94,000 дворовъ, или 470,000 душъ обоюго пола. Подробное распредѣленіе его видно изъ нижеслѣдующихъ таблицъ:

---

<sup>1)</sup> Въ 4—5 верстахъ къ востоку отъ г. Келифа.



РАСПРОСНЫЯ СВѢДѢНІЯ О НАСЕЛЕНІИ АМУ-ДАРЬИ.

МѢСТА И НАЗВАНІЯ СЕЛЕНІЙ.	Число населенія въ дворахъ.			Название рода или отдѣленія.	Виды податей.	Примѣчаніе.
	Татари.	Узбеки разныхъ родовъ.	Турк- менн.			
ПРАВЫЙ БЕРЕГЪ РѢКИ. <b>Калифское бекство.</b> Долина между г.г. Куланъ-ашанъ и Ку- далаянъ-тау. Около г. Келифа .	—	200	—	Узбеки раз- ныхъ колѣнъ.  Мѣстами, ча- стію Туркмен- ское, частію Узбекское.	Хорраджъ $\frac{1}{2}$ урожая, та- наль и прочія мелочныя.	Вселеяны сд- да насильно. Служать пере- возчиками и за- нимаются глѣ- бопашествомъ.  Число населе- нія можно пре- полагать гораз- до болѣе.
<i>Селенія.</i> Карнасъ . . . . . Кара-акши . . . . . Чоршангу . . . . .	—	300	300			
Итого . . . . .	—	500	300			
<b>Наринское бекство.</b> Долина между г.г. Кундалианъ - тау и Ташъ-рабатъ-тау.				Р. Эрсари. Разныхъ от- дѣленій. Узбеки. р. Кунградъ.	Посемельная подать и закятъ по опредѣленной нормѣ.	
<i>Селенія.</i> Куръ-тугай . . . . . Уламъ . . . . . Лона-и-ходжи . . . . . Узбекъ . . . . .	—	—	50 50 500 100			
Долина между г.г. Ташъ-рабатъ-тау и Фелизиланъ-тау.						
<i>Селенія.</i> Мукри . . . . . Хотаъъ . . . . . Уламъ . . . . . Ковъ-тунъ-адыкъ . . . . .	—	—	100 500 150			
Долина между г.г. Фели иданъ - тау и Каркче-тау. С. Сурхи . . . . .	—	—	600	Р. Эрсари. Отдѣлен и по имени селеній		
Къ западу отъ г. Каркче-тау и г. Кар- ки . . . . .	—	20	—	Р. Эрсари. Р. Кимчи.		

<i>Селенія.</i> Холжа-Чамбазъ или Джамбазъ . . . .	—	—	7.000	Р. Эрсарм. Отдѣленія Эски, Киркинъ, Уамъ, Ургъсь, Карамгуль; между ними есть немного Чаудоровъ.	Поземельная подать и закятъ по опредѣленной нормѣ.	Одна большая доля на съ общимъ названіемъ по имени святаго, у которыхъ разрѣшенная крепостца; различныя части этой долины носятъ разныя названія отдѣльныхъ поселковъ. Восточная часть населена рѣже.
Баширъ . . . . .	—	—	7.000	Р. Эрсарм. Отдѣленія Иссаменгын, Кара-хотжин, Гиберды, Абуаль, Дона-и-холжи и др.		Одна доля чрезвычайно густо заселенная.
Макапъ . . . . .	—	—	500	Р. Эрсарм.		
Итого . . . .	—	120	16.450	Рода Эрсарм.		
<b>Бурдалыкское бекство.</b> <i>Селенія.</i>					Хералъкъ и др. уро- дъ и проч.	
Кара-бурунъ . . . .	—	—	6.000	Р. Эрсарм. Отд. Исламъ.		Одна большая доля съ густымъ населеніемъ.
Исламъ . . . . .	—	—	500			
Мамашъ . . . . .	—	—	300			
Чакышъ . . . . .	—	—	600	Отдѣлений по имени селеній		
Джаман-обони . . . .	—	—	50			
Джаман-обой . . . .	—	—	50			
Курайшъ . . . . .	—	—	700	Отд. Кульджакъ и Бакауль.		
Акъ-бурунъ . . . .	—	—	—			
Около г. Бурдалыка.	300	—	—			
Итого . . . .	300	—	3.200			
<b>Наразымское бекство.</b> <i>Селенія.</i>					Поземельная подать и закятъ по опредѣленной нормѣ.	
Кушъ-Тайрызура.	—	—	неизв.	Р. Эрсарм.		Число населенія весьма не велико.
Чорга, или Чорба,	—	—	500			
Акъ-Кумъ . . . . .	—	—	800	Р. Чаудоръ.		
Лямба . . . . .	—	—	500	Р. Эрсарм.		
	—	—	—			

Бакаджанъ . . . .	—	—	100	Р. Эски.	Хераджъ $\frac{1}{5}$ урожаа, таналъ и проч. мелочныя.	Населеніе по всей долины очень густое.
Кунградъ . . . . .	—	—	300			
Тюя-тшаръ . . . .	—	—	до 500			
Вокругъ укрѣпленія Наразыма . . . до	500	—	—	Вѣроятныя аборигены этой мѣстности.		
Итого . . . . .	500	—	2.200	Р. Эрсари.	Хераджъ $\frac{1}{5}$ урожаа, таналъ и проч. мелочныя.	
Изъ нихъ . . . . .	—	—	1.900			
<b>Чарджуйское бекство.</b> <i>Селенія.</i>					Хераджъ $\frac{1}{5}$ урожаа, таналъ и прочія мелочныя.	Чарджуйскіе чиновники считаютъ всего населенія во всѣхъ этихъ селеніяхъ отъ 7 до 8 тысячъ человѣкъ.
Фарабъ . . . . .	—	—	—	Въ с. Фарабъ болѣе живутъ Узбеки.—Шеныхъ, выселившіеся сюда отъ Чопанъ-ата (Самаркандъ) но есть также и другихъ родовъ.		
Бетикъ . . . . .	—	—	1.000			
Аль-или . . . . .	отъ	6-7.000	—			
Аль-имдеръ (100)			—			
Хандекъ . . . . .	—	74	—	Въ Бетикъ и остальныхъ селеніяхъ населеніе мѣшанное: Узбеки, Туркмены, есть немного и Таджиковъ; изъ Туркменъ преимущественно родъ Хедрейли.	Селенія Бетикъ и Фарабъ почти равной величины; протяженіе обоихъ вдоль теченія рѣки верстъ до 20 если не болѣе.	
Итого . . . . .	—	6.074	4.000		Число туркменъ показано примѣрно.	
<b>Набаклинское бекство.</b> <i>Селенія.</i>					$\frac{1}{5}$ часть урожая въ хераджъ, таналъ и прочія мелочныя.	
Хераджъ . . . . .	—	100	—	Узбеки разныхъ родовъ, частью туркмены изъ Карагуля; въ Ильджики есть и Таджики.		
Годынъ . . . . .	—	20	—			
Осты . . . . .	—	66	—			
Ходжа-кененсы . . .	—	130	—			
Элькенъ . . . . .	—	200	—			
Г. Ильджики . . . .	—	—	20			
Наръ-кызъ-кала . . .	—	—	20			
Итого . . . . .	—	516	20			
Всего населенія по правому берегу Аму, къ западу отъ кр. Куланъ-ашанъ . . . . .	800	7.210	23.170			

Или общей цифрой—31.180 дворовъ, или 155.900 душъ обо-его пола; изъ этого числа Турменъ рода Эрсари 21.550 дво-ровъ, или 109.705 душъ обоего пола.

**ЛѢВЫЙ БЕРЕГЪ АМУ-ДАРЬИ.**

Относительно на-селенія этого берега я не могъ получить повсемѣстно такія же свѣдѣнія, какія мною добыты и при-ведены для населенія праваго берега; въ этомъ случаѣ счисле-ніе населенія этого берега придется до извѣстной степени основывать на имѣю-щихся уже данныхъ для праваго.

**Владѣнія Афгани-стана.**

Всѣ селенія къ за-паду отъ г. Келифа, включая сюда селеніе Келифъ-ли и до по-граничнаго арька Кара-арыкъ, вклю-чал и селеніе Ходжа-сали, населены пре-имущественно ро-домъ Эрсари, отдѣ-леній: Царрышкъ и Гунашъ, но между ними есть много Узбе-ковъ; а на самой гра-ницѣ съ Бухарой по-селенъ родъ Кар-кинъ; общую сумму всего этого населенія приблизительно мож-но считать до . . .

Населенія тя-нутса очень уз-кой полосой вдоль берега; наибольшая ширина куль-турной полосы у селенія Ход-жа-Сали дости-гается до 7—8 версть.

—	—	2.000	Р. Эрсари и другихъ.
—	500	—	Р. Каркинъ и другихъ.
Итого . . .	—	500	2.000

<b>Каркинское бекство.</b>						
Отъ пограничнаго арыка Кара-арыкъ идутъ селенія Турмень Эрсары, вплоть до раздѣльныхъ между этимъ и Чарджуйскимъ бекствами холмовъ Ковъ-тюбе, около . . . . .	—	—	26.800			Поселенная подать и зякъ по опредѣленной нормѣ.
Между поселеній этого рода находятся въ 3 ташахъ на востокъ отъ г. Карки селеніе Каркинъ или Киркинъ . . . . .	—	170	—	Узбеки того же рода.		Незначительно.
Вокругъ города Карки, выселенныя сюда для охраны цитадели города . . . .	—	600	—	Узбеки родовъ Кички и Ходжа-айранъ.		1/5 часть урожая харажъ, танапъ и прочихъ мелочныя.
Итого . . . . .	—	770	26.800			
<b>Чарджуйское бекство.</b>						
Отъ раздѣльныхъ холмовъ Ковъ-тюбе и до поселеній рода Саялъ, находящихся въ 4—5 ташахъ къ Востоку отъ гор. Чарджуя сплошныя поселенія . . . . .	—	—	12.150	Р. Эрсары, подроды Кара и Бакауль.		Поселенная подать и танапъ по опредѣленной нормѣ.
Въ 4—5 ташахъ къ востоку отъ г. Чарджуя, на протяженіи одного таша, селенія.	—	200	1.800	Турмень Р. Ваялъ и вмѣстѣ съ нимъ немного Каркинъ.		
Ближе къ Чарджию на протяженіи 3 ташей . . . . .	—	до	12.000	Р. Самиръ.		
На одной высотѣ съ предъидущимъ двумя ровами, вдоль самой рѣки, по берегамъ . . . . .	—	—	500	Р. Эсимъ.		
У самаго города Чарджуя на разстояніи одного таша по восточной его сторонѣ, во всю ширину долины . . . . .	—	—	2.000	Холжейи и Чалтутъ.		Харажъ 1/5 часть урожая, танапъ и прочія мелочныя.

<p><b>Къ западу отъ города Чарджуя.</b></p> <p>По южной окраинѣ долины вдоль песковъ находятся населенія — до высоты с. Дехнау . . . . .</p>	—	до	11.000 1.000	<p>Турмень р. Баядъ. Арабачи. р. Ата.</p>	<p>Хераджъ <math>\frac{1}{5}</math> часть урожая, таналъ и прочія мелочныя.</p>
<p>Въ селеніи Дехнау</p> <p>Къ сѣверу отъ этихъ селеній вдоль берега Аму въ Амляктавахъ Чарджуя, Ходжи-кола, Боянъ-Узунъ и еще одного неизвѣстнаго мѣсто названію, находятся поселенія.</p>	—	—	500		
<p>Въ среднѣ между вышенаименованными поселеніями, также въ селеніяхъ Дехнав, Куланчи, Гуйнюкъ и Шанганъ разбросаны поселенія разнаго сброднаго народа . . . . .</p>	—	до	12.000	Хедрейли.	
<p>Итого . . . . .</p>	до	1.700	52.950	Узбеки, Таджики, Иранцы, Туркмены.	
<p>Предполагая значительное увеличеніе цифры населенія, именно родовъ Сакиръ, Баядъ и Хедрейли, полагаю, что всего населенія не болѣе . . . . .</p>	—	1.700	34.150		<p>Здѣсь очень много свободныхъ и вполне удобныхъ мѣстъ для поселеній, которыя если и не развиваются, то только въ силу боязни Тевкинцевъ.</p>
<p>Изъ коихъ . . . . .</p>	—	—	12.150	Р. Эрсари.	
<p><b>Кабалинское бекство.</b></p> <p><i>Поселки у Укрпленій:</i></p>					
<p>Мооръ . . . . .</p> <p>Исть-поосъ . . . . .</p> <p>Кабалин . . . . .</p> <p>На тугаѣ Учъ-Керсень прѣмѣрно . . . . .</p>	—	до	50 20 100	Разныхъ родовъ Узбековъ	
<p>Итого . . . . .</p>	—	270	—		

<i>Итого по этому берегу Аму. . . . .</i>	—	3.240	62.450			
Или общей суммой 65.690 дворовъ — 328.450 душъ обоого пола; въ томъ числѣ рола Эрсари 12.150 дворовъ, 60.750 душъ обоого пола.						
Общая сумма населенія долины Аму-Дарья къ западу отъ горъ Куланъ-ашанъ и до границъ Хивы и Россіи, получится:						
Афганскихъ владѣній . . . . .	—	500	2.000			
Бухарскихъ владѣній:						
Келифскаго бекства . . . . .	—	500	300			
Карвинскаго . . . . .	—	890	42.750			
Бурдалинскаго . . . . .	300	—	3.200			
Наразынскаго . . . . .	500	—	2.200			
Чарджуйскаго . . . . .	—	7.774	35.150			
Кабаклинскаго . . . . .	—	786	20			
<b>Итого . . . . .</b>	<b>800</b>	<b>10.450</b>	<b>83.620</b>			

А всего вообще около 94 тысячъ домовъ, или до 470 тысячъ жителей обоого пола, раскинутыхъ на протяженіи около 400 верстъ вдоль теченія Аму-Дарья.

Все это населеніе вполне осѣдлое, земледѣльческое и промышленное; существуютъ только нѣкоторыя указанія, что Эрсари лѣваго берега легко могутъ откочевывать, т. е. не вполне еще осѣли, и это до извѣстной степени можетъ быть отнесено ко всей бѣднѣйшей части населенія, для которой мало потери въ бросаемыхъ имъ мазанкахъ.

Во всякомъ случаѣ, какъ очевидецъ, пробѣжавшій по всему этому пространству водою и затѣмъ верхомъ отъ Келифа на Фарабъ, Чарджуй и Кабаклы, я могу утверждать, что все видѣнное мною населеніе живетъ среди своихъ полей домами, и если у Эрсари

другихъ Туркменъ рядомъ съ домошь (саклей) видится кибитка, то это не болѣе какъ характерная особенность всѣхъ вообще узбековъ.

Уже общая цифра 94,000 дворовъ населенія показываетъ на сколько густо заселена должна быть долина, въ которой только одинъ городъ съ сколько нибудь значительнымъ городскимъ населеніемъ; и дѣйствительно населеніе вообще чрезвычайно густо, малоземельно. Въ общемъ можно сказать, что среднія части долины, бекства: Наразымское, Бурдалыкское, большая часть Каркинского и все Чарджуйское—до селенія Дехнау, населены такъ густо, какъ только возможно; каждый клочекъ земли, способный къ обработкѣ, идетъ подъ плугъ; преобладающая величина земельныхъ надѣловъ колеблется отъ 2 до 6 танановъ на дворъ, въ которомъ иногда не пять, а дважды пять дунъ. Если бы нетѣвныя рамки тугаевъ, ограниченныхъ вполнѣ неспособными къ земледѣльству песками верхней террасы, то при обиліи водъ рѣки и легкости орошенія, населеніе этихъ частей давно-бы раздвинулось и изъ того бѣднаго, какимъ мы видимъ его теперь, превратилось-бы въ такое же богатое и довольное, какъ по долинѣ Зеравшана. Относительно этихъ частей ханства можно сказать, что на сколько долина Зеравшана богата землею и бѣдна водою, на столько же долина Аму бѣдна землею и богата водою и сверхъ того еще—руками.

Съ другой стороны, бекства Кабаклинское, Келифское, и самая западная окраина Чарджуйскаго на столько же изобилуютъ свободной землею, на сколько остальные части—людьми; здѣсь преобладаетъ крупное землевладѣніе, и еще болѣе—лежить. „пустуетъ“ прекраснѣйшихъ мѣстъ.

Какъ неизбѣжный результатъ такого порядка вещей является постоянное выселеніе изъ среднихъ частей долины народа, но не на окраины, лежація пустыни, а далеко на Востокъ—на Кафир-нинганъ и Вакшъ; въ мало-урожайные годы, какъ наприм. въ 1879 г., это переселеніе принимаетъ огромные размѣры, и все же, не смотря на это, оставшіяся—очень тѣсно.

По этнографическому составу все населеніе этой части долины Аму-Дарьи можетъ быть названо почти чисто узбекскимъ, съ преобладающимъ, племенемъ туркменъ, изъ которыхъ, въ свою оче-



редь, численное первенство принадлежит роду Эрсари. Такъ, изъ всѣхъ 94,000 дворовъ всего населенія долины, мы имѣемъ: таджиковъ—800 дворовъ, узбековъ разныхъ колѣнъ 10 слишкомъ тысячъ, а туремень 83,500 дворовъ; въ свою очередь, изъ послѣдней цифры, роду Эрсари принадлежитъ двѣ трети—60,000 дворовъ. Мѣста жительства узбековъ находятся на окраинахъ описываемой части долины, на востокѣ и западѣ ея; туремени занимаютъ всю средину, а Эрсари средину всѣхъ ихъ. Поселки этого рода начинаются отъ горъ Кундалянъ-Тау по правому берегу и около Ходжа-саля по лѣвому и почти безъ перерыва тянутся до высоты города Наразыма. Западнѣе этого пункта идутъ поселки другихъ родовъ Туремень и между ними узбековъ; восточнѣе Кундалянъ-тау—поселки узбековъ и частію туремень.

Такое почти однообразное узбекское населеніе страны уже ранѣе свидѣтельствуетъ, какимъ языкомъ говорить оно: повсемѣстно слышится тюркскій языкъ съ столь характернымъ выговоромъ туремень; персидскій—принадлежность только аристократіи.

Вмѣстѣ съ языкомъ и одежда жителей заявляетъ намъ преобладаніе туременскаго элемента: господствующій головной уборъ—папахъ; цвѣтъ халатовъ,—темный, коричневый; чалма и яркіе цвѣтные халаты рѣдко видятся и ранѣе уже говорятъ, что владѣлецъ ихъ какою нибудь чиновный бухарець. Изъ этого то господствующаго костюма всѣхъ вообще туремень, одежда Эрсари рѣзко выдѣляется своей оригинальностью, обособленностью отъ остальныхъ азіатскихъ костюмовъ: попахъ ихъ сильно напоминаетъ Кавказъ: невысокій длиношерстный околышъ съ ярко-цвѣтнымъ божаннымъ верхомъ—тулей; короткая выше колѣнъ цвѣтная рубаха, очень часто стеганная на ватѣ, туго перетянутая въ талии ремнемъ или поясомъ, башмаки и короче колѣнъ штаны на ногахъ—обыкновенный костюмъ простонародья, къ которому въ холодъ прибавляется просторный халатъ—зипунъ изъ грубаго домашнего сукна. Только очень богатые, чиновные да еще духовные и ханжи носятъ общую бухарскую одежду.

Еще большая обособленность и самобытность въ одеждѣ, а главное обычаяхъ, наблюдается у ерсаринокъ.

Не смотря на такую близость правобѣрнѣйшей Бухары, этого

источника опоры ислама, не смотря на огромное значеніе во всей вообще Бухарѣ духовенства, несмотря на все это, ерсаринки ходятъ съ открытыми лицами, которыя даже не закрываютъ при встрѣчѣ съ „собакой“ гяуромъ, кафиромъ, урусомъ.

Жилища какъ Эрсари, такъ и остальныхъ всѣхъ жителей долины Аму, близко подходятъ къ хивинскимъ: это—тѣ-же въ видѣ усѣченной пирамиды нерѣдко двухъ-этажныя сабли съ низкимъ дуваломъ вокругъ, внутри котораго неизмѣнно красуется кибитка. Впрочемъ, кибитки—удѣлъ болѣе богатыхъ, громадное же большинство—бѣдняки должны довольствоваться шаламами и капами.<sup>1)</sup> Дома же богатыхъ непремѣнно уже бухарской постройки, съ пріемными комнатами и отдѣльнымъ женскимъ отдѣленіемъ. На лѣвомъ берегу большинство домовъ жилищныхъ людей, особенно въ Дехнау, обнесены высокими стѣнами, съ бойницами и крѣпкими воротами; это—замки въ миниатюрѣ.

Выше я уже имѣлъ случай говорить, что все это населеніе—земледѣльческое, съ весьма малоземельными надѣлами. Если принять 94,000 дворовъ за дѣйствительную величину населенія долины, при общей ея длинѣ менѣе 400<sup>0</sup> верстъ и средней ширинѣ тугаевъ 8—10 верстъ (изъ коихъ отъ 6—10 верстъ способныхъ къ культурѣ) то мои слова о преобладаніи слишкомъ малыхъ земельныхъ участковъ не покажутся преувеличенными. Дѣйствительная величина земельныхъ надѣловъ: въ поселкахъ рода Эрсари преобладающая 3—4 танапа, нерѣдко и менѣе, въ поселкахъ остальнаго населенія иногда доходитъ до 10-ти, 12 танаповъ, а въ Дехнау нерѣдкость встрѣтить хозяина около 100—200 танаповъ.

Можно себѣ представить, какъ дорожатъ землею при такомъ ея недостаткѣ: каждый клочекъ земли тщательно удобренъ, обработанъ и засѣянъ; для дорогъ отводится самое необходимое пространство; выгоновъ почти нѣтъ; рабочій скотъ кормятъ по мѣжамъ.

Вслѣдствіе свойствъ почвы и постоянного засѣванія земли, удобреніе является на столько необходимымъ, что безъ него не-

---

<sup>1)</sup> Родъ кибитки, сдѣланной изъ одного камыша и куги.

мыслимо земледѣліе: нужно видѣть самому, чтобы понять, на сколько туземцы дорожатъ всякимъ пригоднымъ для этой цѣли веществомъ. Дороги и базарные площади всегда чисты отъ помета животныхъ; проѣзжая послѣ базара черезъ площади и по дорогамъ видишь цѣлые караваны ишаковъ съ перекинутыми черезъ спину корзинами, въ которыя тщательно укладываются собранные вѣтви съ пылью, различные экскременты. <sup>1)</sup> Понятно, что все это отнесется до малоземельныхъ участковъ; такіе-же мѣстности. Какъ Дехнау и западнѣе, ничего подобнаго не знаютъ. даже пускаютъ землю подъ шаръ.

Но, какъ огромное большинство населенія, слишкомъ малоземельно, то понятны бѣдность населенія и постоянная эмиграція изъ его состава.

Ниже приводится приблизительно вѣрный расчетъ валоваго дохода танапа земли <sup>2)</sup>, равняющійся 13 руб. сер. для земляпашцевъ рода Эрсари и около 10,5 руб. серебромъ для остальнаго населенія долины.

Если вспомнить, что такая цифра получается только благодаря существующему сѣвообороту, при которомъ изъ 20 танаповъ засѣвается ежегодно за 30, между тѣмъ какъ въ долинѣ Зеравшана и безъ такого напряженія производительности почвы, средняя доходность танапа достигаетъ 16 рублей серебромъ, станеть очевидной та большая разница въ благосостояніи жителей, которая существуетъ между населеніемъ долины этихъ рѣкъ, не смотря даже на рѣзкую разницу въ размѣрѣ податей, взимаемыхъ въ двое большею размѣрѣ съ жителей долины Зеравшана, противъ жителей долины Аму.

Размѣры податей. Въ податномъ отношеніи всѣ жители долины Аму-Дарьи рѣзко разграничиваются на принадлежащихъ къ роду Эрсари и всѣхъ остальныхъ; именно: весь родъ Эрсари

---

<sup>1)</sup> По всей долинѣ у жителей есть арбы, такъ называемаго хивинскаго типа по употребляютъ онѣ преимущественно для полевыхъ работъ и только въ немногихъ мѣстахъ—для перевозки тяжести и то не всегда; большую же часть тяжести возать на вьюкахъ. Я не знаю есть-ли арбы въ поселкахъ Эрсари лѣваго берега.

<sup>2)</sup> За вычетами налоговъ и стоимости сѣмянъ.

гдѣ-бы не жили одиночные его представители, въ предѣлахъ ханства, платитъ вмѣсто податей, еще, какъ говорятъ со временъ Тимура, только поземельную подать и зякетъ. Первая, т. е. поземельная подать платится въ размѣрѣ *двухъ тенегъ* въ годъ за каждый танапъ обрабатываемой земли: одну теньгу весною и одну лѣтомъ. Вторая подать—*зякетъ* взимается по одному размѣру со всего рода, именно: въ количествѣ 50 или 55 тысячъ тенегъ въ годъ, безъ всякой повѣрки наличнаго скота, и взимается притомъ своими старшинами, по взаимной раскладкѣ, а не специальными сборщиками зякета.

Затѣмъ все остальное населеніе долины, не принадлежащее къ привилегированнымъ эрсаринцамъ, платитъ:  $\frac{1}{5}$  часть урожая въ хераджъ—танапъ; зякетъ на общемъ основаніи и базарной сборъ; кипсеия официально, кажется, нѣтъ, но подъ рукой—берется.

Замѣтка о земледѣліи въ долинѣ Аму-Дарьи. Вся заселенная часть долины Аму, служащая предметомъ настоящаго очерка, орошается водами этой рѣки, черезъ выводъ изъ нея арыковъ.

Размѣры этихъ канавъ по размѣру и длинѣ далеко меньше хивинскихъ; только весьма рѣдкія изъ нихъ могутъ служить для провода киковъ; большая же часть, если не всѣ, исключительно предназначены для орошенія, поэтому далеко не широки. Благодаря малому возвышенію тугаевъ надъ уровнемъ рѣки, орошеніе земли производится уже вблизи отъ истока арыка (башъ-арыкъ) простымъ напускомъ воды или весьма незначительнымъ подъемомъ ея плотиною; чигири, я не помню, видѣлъ или нѣтъ, у правобережныхъ же Эрсари въ большемъ употребленіи для поливки полей черпакъ, съ весьма первобытнымъ приспособленіемъ, для приведенія его въ дѣйствіе силою человѣка.

При наименьшемъ уровнѣ воды въ рѣкѣ, въ мартѣ и въ началѣ апрѣля, арыки сухи, и тогда производится чистка ихъ тѣми лицами, для орошенія садовъ и полей которыхъ служить данный арыкъ. Въ маѣ начинается прибыль воды въ рѣкѣ и продолжается до іюня, затѣмъ падаетъ до октября; все это время арыки съ водой.

Затѣмъ, осень и зиму нѣкоторые водны, иные сухи, въ зави-

симости отъ степени углубленія аррыка въ почвѣ и уровня воды въ рѣкѣ.

Еще какъ на характерную особенность аррыковъ этой части долины Аму, могущую имѣть вліяніе на наши войска, слѣдуетъ указать на господствующіе размѣры профиля ихъ, именно: при относительно небольшой ширинѣ, большая глубина съ весьма высокими насыпями о берегамъ, безъ всякой бермы; вслѣдствіе чего большинство аррыковъ, такъ сказать, магистральныхъ — непроходимы безъ мостовъ или устройства глубокихъ съездовъ.

Кромѣ небольшихъ участковъ округа Дехнау вмѣстѣ съ Буланчи и Гуйнюкомъ, гдѣ преобладаетъ болѣе крупное земледѣніе, по всей долинѣ ничего не сѣется безъ удобренія, для котораго служатъ всѣ экскременты животныхъ. перележалая земля съ насыпей дорогъ и аррыковъ и песокъ.

Господствующимъ продуктомъ земледѣлія служатъ по всей долинѣ озимая пшеница и джугара. Ячменя почти-что нигдѣ не сѣютъ. вслѣдствіе ли недостатка воды въ маѣ, когда идетъ наливъ зерна этого растенія. или рано начинающихся жаровъ. не могу сказать навѣрное.

Урожай вообще всего здѣсь далеко ниже, чѣмъ въ долинѣ Зеравшана, и притомъ почти одинаковы по всѣмъ мѣстамъ; главную роль въ этомъ случаѣ играетъ количество удобренія.

Вотъ распросный перечень воздѣлываемыхъ растеній, съ указаніемъ величинъ средняго урожая.

*На одномъ таманѣ.*

	Всѣвають	Снимаютъ (батмановъ <sup>1)</sup> ).	Отношеніе по сѣва къ сред- нему урожаю.
Пшеница озимая . . .	2 п. — фун.	4,5,6	1: 16
Джугара ранняя . . .	20 „ —	5,6	1: 88
Таре (просо крупное) .	5 „ —	3	1: 190
Джугара поздняя . .	20 „ —	3,4	1: 56
Кунакъ (просо мелкое)	5 „ —	3	1: 190

<sup>1)</sup> Батманъ Бухарскій около 8 пудовъ 16 фунтовъ, или 6 пудовъ ровно.

Бунджуть . . . . .	20 фун.	—	5,6	—	1:	88
Рисъ . . . . .	1 п.	—	—	2,6,7	—	1: 36
Гуза (хлопчатникъ) .	20	„	—	2 бат.	съ зерномъ.	
Мошь ранній (родъ гороха) . . . . .	10	„	—	1 „	—	1: 32
Мошь поздній. . . . .	15	„	—	1 „	—	1: 21
Зигирь (ленъ) свѣдѣній нѣтъ.						

Порядокъ сѣвооборота кажется таковъ, что по сѣмкѣ пшеницы ту же полосу засѣваютъ: или поздней озимой джугарой, или позднимъ мошь, или-же обращаютъ подъ дыни и проч. овощи; послѣ ранней джугары засѣваютъ дыни; послѣ бунджута сѣютъ или таре или мошь поздній, или дыни; затѣмъ подъ озимую пшеницу идутъ поля изъ подъ хлопъа, проса, ранняго гороха и раннихъ дынь.

По количеству посѣвовъ, большая часть участка идетъ подъ пшеницу и джугару; остальнаго-же по немногу.

Такимъ образомъ, если домохозяинъ имѣетъ 20 танаповъ земли, то въ большинствѣ случаевъ сѣетъ:

на 6—8 танапахъ	пшеницу.
„ 6—4	„ джугару раннюю.
„ 1—2	„ гузу.
„ 2—1	„ бунджуть.
„ 2	„ просо.
„ 2	„ мошь ранній.

1 танапъ засѣвается дженушкой.

На второй посѣвъ идетъ:

4 танапа подъ мошь поздній.

4 „ „ джугару позднюю:

2 „ иногда и болѣе для дынь.

и 1—2 „ для кунака.

Рисъ вообще сѣется далеко не вездѣ.

Такое отношеніе посѣвовъ преимущественно наблюдается въ западной части долины, въ восточной-же измѣняются только размѣры пшеницы, и джугары—сѣется болѣе послѣдней, чѣмъ первой; остальные же все такъ-же.

Доходность земледѣлія. Средняя доходность земли при

вышеприведенныхъ урожаяхъ и такомъ-же распредѣленіи посѣвовъ, можно выразить нижеслѣдующей таблицей, въ которой для получения болѣе нормальнаго общаго средняго вывода, я предполагаю участокъ земли въ 20 танановъ, а величины урожаевъ наименьшіе, изъ вышеприведенныхъ:

	Засѣяно тана-новъ.	Снято батмановъ.	Среднія базарныя цѣны въ Чарджуѣ за одинъ батманъ.	Сумма валоваго дохода при наименьшихъ цѣнахъ.
<i>Посѣвъ озимой:</i>				рубляхъ.
Пшеницы . . . . .	8	40	Денегъ въ 17—20	136
<i>Весенній:</i>				
Джугара . . . . .	4	20	8—10	32
Просо . . . . .	2	6	6—8	7 р. 20 к.
Кунджуть . . . . .	1	5	60	12 р.
Мошь . . . . .	1	1	16—17	3 р. 20 к.
Гуза . . . . .	1	2	40—45	16 р.
Рись . . . . .	1	4 1/2	20	20 р.
Дженушка . . . . .	1	До 5-ти съёмовъ за лѣто		
Дни и проч. огор. овощи . . . . .	1	Различно смотря по мѣстоположенію		до 5-хъ руб. до 3-хъ руб.
<i>Второй посѣвъ:</i>				
Джугара . . . . .	4	14	8—10	22 р. 40 к.
Мошь . . . . .	4	4	16—17	12 р. 80 к.
Кунакъ . . . . .	2	6	Исключитель-но для домашняго обихода.	
Дни . . . . .	1	Различно . . . . .		до 2-хъ руб.
Всего . . . . .			около	271 р. 60 к.

Отсюда средняя цифра общаго валоваго дохода одного танана земли получится—13, 5 рубля. Не беря въ расчетъ издержекъ по обработкѣ земли, которыя въ сущности идутъ въ пользу земледѣльца, какъ плата за его личный трудъ, изъ этой общей средней цифры доходности танана земли слѣдуетъ вычесть подати, взимаемыя съ продуктовъ земледѣлія и стоимость сѣмянъ для того, чтобы опредѣлилась цифра дохода землепашца.

Все населеніе долины Аму, кромѣ рода Эрсари, платитъ 1/3 часть урожая въ хераджъ и, кажется, еще кефсень; туркмены-же рода Эрсари платятъ только поземельную подать, именно по двѣ теьги (40 к. сер.) съ каждаго распаханнаго танана земли въ годъ;

отсюда, чистый валовой доход землепашца, отвинувъ мелочныя части на покупку сѣмянъ составитъ: для всего населенія, не принадлежащаго къ роду Эрсари—10.5 рубля, <sup>1)</sup> а для рода Эрсари—13 р. сер. на танапъ земли.

Считая среднее количество земли на одинъ домъ въ 4 танапа, получимъ чистаго валоваго дохода семьи землепашца, не принадлежащихъ къ роду Эрсари—42 р. сер., а рода Эрсари—56 р. сер.

Если принять только одинъ посѣвъ въ годъ, то годовой валовой общій доходъ одного танапа будетъ—11 р. 72 к. сер.; а годовой валовой доходъ семьи, за вычетомъ налоговъ и стоимости сѣмянъ, при 4-хъ танапномъ участіи, въ родѣ Эрсари составитъ—40 р. сер., а въ остальномъ населеніи—36 р. сер.

Если вышеприведенныя данныя объ отношеніи между посѣвами различныхъ продуктовъ земледѣлія принять за величины близкія къ дѣйствительнымъ, то можно получить и относительныя количества общаго ежегоднаго урожая пшеницы и джугары, что дало бы возможность, судить на сколько можно рассчитывать на эти мѣста въ смыслѣ снабженія этими продуктами нашихъ отрядовъ. Къ сожалѣнію, остальные цифры, нужныя для подобныхъ выводовъ, какъ потребность мѣстнаго населенія въ пшеницѣ и джугарѣ—какъ хлѣбѣ, и джугарѣ—какъ кормѣ для домашнихъ животныхъ, не подаются никакому исчисленію; поэтому позволю себѣ и не приводить вовсе цифровыхъ выводовъ избытка или недостатка хлѣба для населенія этой страны.

По моимъ распросамъ можно только вывести то заключеніе, что цѣны на главные продукты земледѣлія вообще по всей долинѣ Аму постоянно регулируются цѣнами базаровъ г. Бухары и всегда стоятъ нѣсколько ниже цѣнъ послѣдняго мѣста; затѣмъ несомнѣнно, что Чарджуй—главный здѣсь базаръ во всѣхъ отношеніяхъ и уже конечно—въ отношеніи цѣнъ и количества хлѣба; кромѣ того, не подлежитъ сомнѣнію фактъ доставки въ Бурдалыкъ, Наразымъ и больше всего въ Чарджуй части избытка хлѣба съ Кафирнингана. Но вмѣстѣ съ тѣмъ не подлежитъ такъ

---

<sup>1)</sup> Здѣсь отвинуту 30 коп. сер., а у рода Эрсари 18 коп. сер. за сѣмена.



же сомнѣнію, что весь избытокъ хлѣба изъ Ширь-абада и Гузара идетъ въ Карши, а весь хлѣбъ съ Каракуля—въ Бухару, но никакъ не въ долину Аму. Изъ всего этого, мнѣ кажется, можетъ быть только одинъ выводъ, что долина Аму имѣетъ вполне достаточное количество хлѣба для мѣстнаго населенія и весьма вѣроятный избытокъ, отпускаемый въ Бухару, которая вообще поглощаетъ все избытки хлѣба не только всехъ остальныхъ частей ханства <sup>1)</sup>, но даже и Зеравшанскаго округа.

ОБЩАЯ ЗЕМЛЕДЕЛЬЧЕСКАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ КРАЯ. Размѣры, вносимой родомъ Эрсари, поземельной подати, за невозможностью имѣть болѣе точныя данныя могутъ помочь опредѣлить приблизительную величину общей производительности края. Во время моихъ непрерывныхъ и безконечныхъ разговоровъ съ служащими при разныхъ бекахъ и простыми туземцами, мнѣ удалось узнать, что поземельная подать вносится родомъ Эрсари: въ Чарджуйскомъ бекствѣ—около 65 тысячъ тенегъ въ годъ, въ Каркинскомъ—около 135 тысячъ тенегъ въ годъ и въ Бурдалыкскомъ—14400 тенегъ въ годъ; слѣдовательно всего 214,400 тенегъ вносятъ 58,000 дворовъ <sup>2)</sup>. Отсюда, на каждый дворъ придется до 2-хъ танановъ пахатной земли.

Считая, что всехъ вообще живущихъ въ этой части долины Аму, Эрсари менѣе 60 тысячъ дворовъ <sup>3)</sup> и кромѣ того, что ими утаивается часть пахатной земли и вносится значительно менѣе подати, чѣмъ-бы слѣдовало, (отчего уже увеличится величина земельного надѣла на единицу—дворъ), наконецъ, зная навѣрное, что у остальныхъ родовъ, живущихъ по долинѣ, земли больше и болѣе величина участковъ, мнѣ, кажется, можно смѣло положить по 4 танана на 94 тысячи дворовъ жителей.

Отсюда, общее количество пахатныхъ земель будетъ около 370 тысячъ танановъ; что, при общемъ валовомъ доходѣ въ 13,5 рублей на тананъ <sup>4)</sup>, даетъ только 4.995,000 рублей валовой суммы

<sup>1)</sup> Шехри-саяба, Карши, Гузара и Ширь-абла.

<sup>2)</sup> Какъ я вообще думаю, что и остальнаго населенія менѣе 34 тысячъ дворовъ.

<sup>3)</sup> 58,000 получается если изъ предполагаемаго о шаго количества населенія этого рода исключить живущихъ въ этихъ бекствѣхъ.

<sup>4)</sup> Считаю въ этой цифрѣ стоимость сѣмянъ и вносимые залоги.

земледѣльческой производительности края; или въ круглой цифрѣ до пяти миліоновъ рублей серебромъ.

Если-же принять цифры, вносимыя родомъ Эрсари, за дѣйствительныя, и земельный надѣлъ дома—2 танапамъ, то общая сумма производительности края будетъ только около 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> миліоновъ руб. сер. въ годъ.

Для сравненія средней доходности земли долины Аму съ долиной Зеравшана, нужно взять размѣры валоваго дохода безъ вторичнаго посѣва; тогда получимъ, что 1 кошъ земли долины Аму даетъ валоваго годоваго дохода—585 рублей сер., вмѣсто 715 рублей, наименьшей доходности коша въ долинѣ Зеравшана; средній-же валовой доходъ семьи—двора, владѣющей 15 танапами, за вычетомъ налоговъ, составитъ, въ долинѣ Аму: для двора рода Эрсари около 150 руб. сер. и для не принадлежащихъ къ этому роду около 135 рублей—вмѣсто 130 рублей сер., остающихся въ пользу земледѣльца долины Зеравшана. Такое вліяніе оказываетъ разница въ размѣрѣ податей въ этихъ мѣстахъ. И долину Аму можно было-бы считать благоденствующей, если-бы средній земельный участокъ двора достигалъ-бы 15-ти танаповъ; чего, какъ мы видѣли, здѣсь не возможно ожидать, въ виду тѣсныхъ рамокъ удобной земли. Особенно, если припомнить, что въ долинѣ Зеравшана около полумилліона душъ живетъ на 22,710 кошъ земли; тогда какъ по долинѣ Аму, при самомъ широкомъ разсчетѣ, всего около 380 тысячъ танапъ т.е. 7,400 кошъ земли населено почти полумилліономъ душъ.

Хорошимъ выходомъ изъ такого экономическаго положенія, жителей этой долины, было-бы возможно широкое развитіе промысловъ и скотоводства.

Современная промышленность. Благопріятныя климатическія условія, хорошіе урожаи хлопка, свобода въ разведеніи тута, весьма вѣроятная возможность разведенія сахарнаго тростника <sup>1)</sup>, судоходность огромной рѣки, выгодное географическое положеніе и наконецъ самая густота и малоземельность населенія,

---

<sup>1)</sup> Еще Маіоръ Черневскій нашель, потому и я видѣлъ въ г. Карки, отлично растущій сахарный тростникъ.

все это, какъ нельзя болѣе, благопріятствуетъ развитію промышленности населенія, въ самомъ обширномъ значеніи этого слова. Она, вѣроятно, и достигла-бы значительной высоты, при иныхъ болѣе нормальныхъ условіяхъ жизни туземца, при иномъ режимѣ; въ значительной-же долѣ предпріимчивости нельзя отказать господствующему здѣсь туркменскому населенію. По крайнѣй ивѣрѣ, несмотря на всѣ неестественныя, такъ сказать, политическія условія ихъ жизни, все-же замѣчается стремленіе народа, всѣми возможными средствами, улучшить свое матеріальное благосостояніе; даже самое шатаніе бѣднѣйшей части населенія и эмиграцію его на Вакшъ, я объясняю себѣ только его предпріимчивостію, которая во всякомъ случаѣ есть лучшій залогъ развитія всѣхъ сторонъ народной жизни; лишь-бы освободить ее изъ подъ того вѣковаго гнета, подъ которымъ она находится нынѣ.

Въ настоящее время довольно развита кустарная промышленность и именно: выдѣлка такъ называемыхъ бухарскихъ и туркменскихъ ковровъ по селеніямъ праваго берега Каркинского, Бурдалыкского и Нарзымского бекствъ; баширскіе ковры считаются самыми лучшими и пользуются весьма распространенной славой. Кромѣ этого производится палацы, попоны, сѣдла, уздечки и тому подобныя вещи.

Въ весьма недавнее еще время жители Нарзымского, особенно же Бурдалыкского бекствъ и долины Баширъ весьма много выдѣлывали *лодокъ* (кочки и кимэ), изъ специально разводимыхъ иниц для этой цѣли таловъ. Но эмиръ Музафаръ Этдинъ, видѣвшій въ этомъ производствѣ облегченіе способовъ Эрсари лѣваго берега производить набѣги на правый, прекратилъ эту статью промысловъ жителей, заставивъ ихъ, для выдѣлки кимэ или кайка, отправляться на берега Сурхана или Кафирнигана, тамъ строить лодку и затѣмъ уже сплавлять ее въ тѣ же раіоны. Еще въ 1877 году мнѣ приходилось слышать въ Чарджуѣ отъ разнаго чиновнаго люда, что всѣ суда, встрѣчающіяся по Аму въ предѣлахъ этого бекства, или приведены изъ Хивы, или-же выстроены на Сурханѣ и Кафирниганѣ; человѣка-же два или три изъ простонародья говорили мнѣ, что всѣ кимэ и кайки строятся не далеко отъ Чард-

жуя, именно въ Бурдалыкѣ. Когда я въ слѣдующемъ году былъ на Сурханѣ, вслѣдъ затѣмъ на Кафирнинганѣ, то туземцы подтвердили мнѣ, что ежегодно изъ Карки, Бурдалыка и Наразыма приходятъ туда промышленники, покупаютъ у нихъ лѣсъ и выстроивъ каякъ, или кимэ, сплавляютъ ихъ домой. По долину послѣдней рѣки нашелся даже маленький выселокъ изъ Наразыма туркменъ рода Эски (селеніе Караджалиль), часть жителей котораго ежегодно выстраиваетъ одинъ или два каяка, и сплавляетъ ихъ съ хлѣбомъ въ Чарджуй.

Одинъ изъ жителей этого выселка былъ у меня во время плаванія моего по рѣкѣ и подробно разсказывалъ мнѣ все относящееся до этого дѣла, причѣмъ увѣрялъ, что самое большое число мастеровъ, занимающихся постройкою туземныхъ судовъ для Аму, живетъ въ Наразымскомъ, Бурдалыкскомъ и Карвинскомъ бекствахъ, и жители этихъ мѣстъ специально для этого дѣла разводятъ талы, изъ которыхъ, какъ извѣстно, и дѣлаются самыя лучшіе камэ и каяки.

Въ прошломъ году мнѣ пришлось побывать въ этихъ коренныхъ мѣстахъ лодочнаго дѣла и, понятно, какъ велико было мое желаніе видѣть на мѣстѣ размѣры этого промысла, способы постройки, матеріалы, орудія производства.

Но еще болѣе было мое удивленіе, когда въ Наразымѣ мнѣ объявили, что у нихъ никакихъ лодокъ не дѣлаютъ и мастеровъ нѣтъ и не было.

Въ Бурдалыкѣ сначала говорили то же самое и потомъ уже, подъ конецъ проѣзда моего черезъ это бекство, сказали, что дѣйствительно много жителей занималось этимъ дѣломъ, но нѣсколько лѣтъ тому назадъ эмиръ приказалъ болѣе лодокъ не дѣлать иначе, какъ для бековъ, а всѣ, принадлежавшія частнымъ лицамъ, приказалъ уничтожить; по этому-то мнѣ сначала и говорили, что нѣтъ мастеровъ, и никто этимъ дѣломъ не занимается. По пріѣздѣ въ селеніе Маканъ и потомъ Баширь (оба Каркинскаго бекства), уже вслѣдствіе только настоящей моей просьбы, мой Юлчи доставилъ мнѣ случай видѣться съ нѣсколькими людьми, занимающимися этимъ промысломъ, разговоры съ которыми разъ-

яснили мнѣ подробности этого дѣла и, вмѣстѣ съ тѣмъ, вполне подтвердили все сказанное мнѣ ранѣе.

Въ Баширѣ, Макашѣ, Бурдалыкскомъ и Нарзынскомъ районах издавна жители (туркмены рода Эрсари и Эски), занимались стройкою кимэ и капковъ для потребностей всей средней части рѣвки. Лѣсъ для этой цѣли употреблялся преимущественно исключительно разводимый таль и тугайный—турантыль и джигдовникъ. Когда же всѣ тугайныя заросли начали мало-по-малу уменьшаться, то строили лодки почти исключительно изъ тала и садовой джинды, а болѣе бѣдные отправлялись на Сурханъ и далѣе на Кафиринтанъ и тамъ строили изъ тугайнаго лѣса, иногда плата за это пошлину—чобъ-пулы, иногда и тайкомъ, даромъ. Съ того же времени, какъ эмиромъ было запрещено строить частнымъ лицамъ лодки, жители уже всѣ, кому нужно, отправляются въ Кабадианъ и даже далѣе на Вакшъ и, построивъ тамъ каякъ, или кимэ, сплавляютъ его внизъ къ себѣ; изъ мѣстнаго же лѣса теперь строятъ только беку или по его разрѣшенію, а такъ какъ подобные случаи встрѣчаются очень рѣдко, то за послѣдніе годы накопился въ этихъ краяхъ громадный запасъ тала.

Инструменты, употребляемые туземцами для работъ лодокъ, всѣ заключаются въ топорѣ съ весьма неширокимъ лезвіемъ, въ ролѣ тѣхъ, что употребляются нашими дроворубами для колки полѣньевъ дровъ, одной большой и двухъ малыхъ тяпкахъ, грубою буравъ, долотѣ и ручной, мѣстной работы, пилѣ. Для работъ лучшимъ деревомъ считается разводимый туземцами въ садахъ и поляхъ *кара-тала*; остальные сорта тала хотя и хороши, но считаются уже хуже этого для лодокъ и имѣютъ свои назначенія, такъ: сары-таль идетъ на мосты, акъ-таль на дома и селови-таль употребляется всюду, когда нѣтъ лучшаго дерева.

Наилучшимъ мѣстомъ для покупки кара-тала считается Баширъ. Здѣсь цѣна бревна, около  $1\frac{1}{2}$  сажени длиною и 7 вершковъ въ срубѣ, до 2—3 тенегъ (въ остальныхъ мѣстахъ лѣса меньше и стоимость его доходитъ до 4, 5 и 6 тенегъ); изъ такого бревна вытесывается одинъ брусъ.

На постройку самаго большого кимэ, длиною 24—25 гаяжѣ

(10—10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> сажень) и шириною до 8 гзей (3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> сажени) понадобится такихъ бревенъ до 200 штукъ, что обойдется въ Баширѣ 400—600 тенегъ, въ остальныхъ мѣстахъ—800—1,000 тенегъ.

Работа, при постоянномъ подвозѣ полуготового лѣса, при пяти мастерахъ и пяти просторабочихъ, займетъ не менѣе 40 дней; если тѣ же мастера должны будутъ валить лѣсъ и отесывать брусья, то менѣе двухъ мѣсяцевъ нельзя кончить такого кимэ. Стоимость рабочихъ: мастерамъ каждому до 4 тенегъ въ день, просторабочимъ до 2-хъ; сверхъ того, наемъ конныхъ подводъ для подвоза лѣса, такъ что общая стоимость кимэ такого размѣра будетъ отъ 1,200 до 1,600 тенегъ (240—320 серебряныхъ рублей).

Затѣмъ остаются еще: извозъ, какъ промыселъ весьма распространенный между аму-дарьинскими туркменами и рыболовство, также дающее заработокъ довольно значительному ихъ числу.

Скотоводство и коневодство въ зависимости отъ мѣстныхъ условій и характера населенія. Покрытые растительностью пески лѣваго берега и вся часть праваго, восточнѣе Наразыма, при здѣшнихъ мягкихъ, малоснѣжныхъ зимахъ казались бы способствовали развитію скотоводства, хотя бы въ такой же степени, какъ мы это видимъ въ Каракульскомъ округѣ. Къ несчастію, только тѣ неестественныя условія жизни туземца, про которыя я упоминалъ, положительно мѣшаютъ этому. Еще жители праваго берега до высоты поселковъ рода Эски (с. Тюя-тшаръ) держатъ довольно много барановъ, именно известной каракульской породы, и отсюда-то и идутъ черные каракульки, тогда какъ сѣрыя—преимущественно изъ Каракуля. По лѣвому же берегу, говорятъ, есть порядочно скота только у туркменъ рода Эрсари, у остальнаго же населенія количество его ограничивается только самымъ необходимымъ числомъ для полевыхъ работъ и домашняго обихода. Здѣсь въ каждомъ домѣ можно встрѣтить пару, другую воловъ; двѣ, три коровы только у болѣе зажиточныхъ; пять, шесть штукъ козъ уже въ каждомъ домѣ. Верблюдовъ встрѣчается порядочное количество по всей долинѣ, и они служатъ ихъ владѣльцамъ для извоза; хотя все же этотъ отдѣлъ скотоводства не достигаетъ здѣсь того размѣра, какого

можно было бы ожидать, по выгодному, для ихъ разведенія, положенію долины.

Затѣмъ слѣдуетъ упомянуть о туземномъ коневодствѣ, возводимомъ нѣкоторыми писателями о Бухарѣ на степень спеціальнаго обширнаго промысла. Едва ли это такъ. Дѣйствительно, здѣсь весьма нерѣдко встрѣчаются довольно порядочные кони тагъ называемой туркменской породы, но рѣшительно нѣтъ и не должно быть табуннаго коневодства. Болѣе зажиточные туземцы держатъ одну, двѣ, много три матки съ производителями, добываемыми изъ Мерва, приплодъ которыхъ мы и встрѣчаемъ только у состоятельныхъ же людей; остальное же огромное большинство населенія лошадей часто замѣняетъ ишакѡмъ, быкомъ или верблюдомъ; встрѣчающіеся у нихъ кони рѣшительно ничѣмъ не выдаются.

Я слышалъ, что Эрсари лѣваго берега имѣютъ хорошихъ лошадей, но только зажиточные, т. е. весьма и весьма немногіе; у представителей же этого рода, живущихъ по правому берегу, рѣшительно ничего подобнаго нѣтъ. Затѣмъ у туркменъ рода Ата въ селеніи Дехнау, мнѣ случалось (лично) видѣть нѣсколько дѣйствительно хорошихъ коней, болшею частію выведенныхъ изъ Мерва и Хивы или ихъ приплодъ; но все же и здѣсь кони принадлежали довольно богатымъ людямъ; остальные же, встрѣчавшіеся мнѣ ихъ сожители, ѣхали или на очень невзрачныхъ лошаденкахъ, или просто на ишакѣ; да и кромѣ того вообще родъ Ата имѣетъ значительно болѣе земли, чѣмъ остальные, и его всего 500 семей. Вообще, сколько мнѣ извѣстно, коневодство табунное въ Бухарскомъ ханствѣ есть только въ Кулябѣ и, кажется, въ Нуратѣ — небольшое; во всѣхъ же остальныхъ мѣстахъ лошадей болше всего служатъ, какъ рабочая сила: для извоза, полевыхъ работъ.

Изъ того же обстоятельства, что весьма значительная часть зажиточнаго населенія держитъ для личныхъ потребностей немного хорошихъ лошадей, мнѣ кажется, нельзя выводить заключенія о промысловомъ коневодствѣ. Наконецъ, еще нужно сказать, что все вообще аму-дарьинское населеніе, кромѣ части живущаго по лѣвому берегу рода Эрсари и рода Ата, меньше всего напоминаетъ

тѣхъ неутомимыхъ, свирѣпыхъ, степныхъ наѣздниковъ, которыми обыкновенно описываютъ туремень, для которыхъ хорошей конь дороже семьи, дома; населеніе это все, что угодно: ткачи, землѣпашцы, пастухи, керкеши, рыбаки, мелкіе торговцы, золотоискатели, кайкчи, но только не наѣзники. А при такихъ занятіяхъ большинства населенія трудно ожидать поддержанія хорошей породы лошадей, особенно при неблагоприятныхъ для этого дѣла мѣстныхъ условіяхъ и маломъ спросѣ на дорогіе сорта.

На сколько вообще невоинственно большинство населенія Аму-Дарьи, можно судить уже потому обстоятельству, что на всемъ протяженіи рѣчной долины, мы находимъ регулярныя войска эмира только въ слѣдующихъ мѣстахъ: въ Карки—10 артиллеристовъ, въ Бурдалыкѣ, съ осени 1878 года—около 50 пѣхотинцевъ, въ Чарджуѣ—300 пѣхотинцевъ, около 500 нукеровъ и немного артиллеристовъ и въ Кулани—25—30 пѣхотинцевъ; затѣмъ въ Истъ-поосѣ, Моорѣ, Кабаклы и Учъ-учакѣ стоятъ войска уже исключительно для противодѣйствія нападеніямъ и прорывамъ Текинцевъ, но не въ качествѣ гарнизона для мѣстнаго населенія. И этихъ-то ничтожныхъ силъ вполне достаточно, для обузданія всего туркменскаго населенія, чуть не во сто тысячъ дворовъ. Если-же когда населеніе это и начинаетъ бить другъ друга, то дорогаго коня ему съ успѣхомъ замѣняетъ плохой маптакъ, а то ипакъ, верблюды.

Современное политическое состояніе населенія. Впрочемъ, изъ того обстоятельства, что такими ничтожными силами поддерживается власть эмира въ этой частичкѣ его владѣній, нельзя еще выводить заключенія, чтобы населеніе было вполне спокойно и предано его интересамъ. Мнѣ кажется, что выказываемая преданность эмиру только—условная, наружная; кажущееся спокойствіе страны происходитъ скорѣе отъ сознанія своего безсилія, чѣмъ отъ довольства настоящимъ своимъ положеніемъ. Въ дѣйствительности, если на кого можетъ разсчитывать правительство эмира въ долинѣ Аму, такъ это—на чисто узбекскую часть населенія, особенно праваго берега, политическое господство котораго, вообще во всемъ ханствѣ, настолько для нихъ выгодно, что они не захотятъ мѣнять настоящаго своего порядка



на иной. Что же касается до туркменской части населенія, то не смотря на наружно выказываемую ими преданность своему государю и гордость, что они Бухарцы, а не Афганы, Хивинцы. или тамъ еще какіе нибудь, все же, то подчиненное положеніе, какое они занимаютъ въ общемъ строѣ ханства, вѣчный гнетъ надъ ними чиновниковъ изъ узбековъ и иранцевъ, духовенство изъ тѣхъ-же узбековъ и таджиковъ, недовѣріе къ нимъ центральной власти, беззащитность ихъ и передъ своими, и передъ чужими—все это должно дѣйствовать на нихъ далеко не въ пользу Бухары. И если попытки ихъ сбросить съ себя бухарское иго не приводили пока еще ни къ какому результату, кромѣ разоренія ихъ поселковъ и сотни, другой зарѣзаннаго населенія. то это происходило, смѣю думать, скорѣе отъ неединодушія ихъ отъ вѣчныхъ дрязгъ и дракъ между ними самими, отъ отсутствія у нихъ такой личности, которая-бы соединила за собою всѣ эти безпокойныя головы и своимъ авторитетомъ заставила-бы прекратить личные, мелочные счеты, чѣмъ отъ дѣйствительной силы Бухары.

Лучшимъ примѣромъ всему этому можетъ служить возстаніе Ката-тюря (1868—1869 г.), когда почти все туркменское населеніе лѣваго, и большая часть праваго береговъ поднялись за него; но потомъ бросили его, какъ человѣка неудовлетворившаго ихъ желаній и, можно думать, сильно преданнаго духовенству и узбекамъ.

Дѣйствительное-же положеніе населенія, и именно туркменской его части, въ настоящее время по истинѣ жалкое. Вся долина т. е. все населеніе долины подчинено бекамъ, изъ коихъ: Чарджуйскій—третій сынъ эмира Сеидъ-Акрамъ-ханъ, <sup>1)</sup> въ Келифъ-Карки, Бурдалыкъ—узбекъ изъ Бухары, въ Кабаклы—узбекъ едвали не изъ Ташкента, въ Наразамъ—иранецъ. При всѣхъ ихъ масса служащихъ, всѣ амлябдары <sup>2)</sup> съ своими мирзааминами и джигитами, всѣ зякетчи <sup>3)</sup>, наконецъ, всѣ казіи и

<sup>1)</sup> Тотъ самый, который, ранѣе былъ на этой должности въ г. Гузарѣ и отъ туда пріѣзжалъ въ 1878 году въ г. Самаркандъ, въ качествѣ посла отъ своего отца къ Главному Начальнику края.

<sup>2)</sup> Сборщики податей.

<sup>3)</sup> Сборщики закята.

Большинство муллъ все это узбеки, таджики, иранцы, все, что угодно, только не туркмены. Всѣ они люди совершенно чуждые мѣстному населенію, родившіеся и выросшіе въ Бухарѣ или Гүзарѣ и теперь нахлынувшіе сюда съ цѣлью жить и служить, вѣрнѣе—жить и наживать, т. е. грабить и брать, гдѣ и чѣмъ только можно; а потомъ при первомъ удобномъ случаѣ уйти въ ту же Бухару.

А пока, вся эта арава голодныхъ людей, изъ правовѣрной Бухары, не только сладко ѣсть и хорошо жить, на счетъ населенія долины Аму, но еще и отправляетъ значительный избытокъ эмиру и своимъ семействамъ.

У населенія мало земли, оно-бы охотно поселилось у Исть-Пооса или еще лучше у Кабаклы и ниже, да нельзя: Теке въ плѣнъ возьмутъ, скотъ угонять. Поэтому надо идти на Кафирнинганъ, на Вакшъ—тамъ безопаснѣе отъ Теке, за то много мретъ народу отъ лихорадокъ.

У населенія нѣтъ дровъ, а въ пескахъ много саксаула; опять Теке не пускаютъ. И вотъ, разъ въ годъ двигается рать могучая изъ г. Чарджуя на ближніе колодцы на цѣлыхъ два мѣсяца. И можетъ народъ въ то время свободно идти рубить себѣ дровъ, сколько кто можетъ. Если кого и тогда въ плѣнъ захватятъ, на то видно воля Божія; потому было выслано сотни три или пять нукеровъ, для охраны чуть-ли не двухсотъ верстъ.

У населенія нѣтъ выгоновъ, въ пескахъ много травы; хорошо-бы отогнать туда стадо на пастьбу, да опять Теке мѣшаютъ.

Теке нападаютъ на поселки, уводятъ массу народа въ неволю, отгоняютъ скотъ; населеніе проситъ оружія, чтобы отстаивать хоть свои дома. Нельзя: легко могутъ возстать, и тогда что будетъ дѣлать съ ними правовѣрное войско Эмира?

Теке жалуются—обидѣли насъ Эрсари: мы у нихъ отогнали скотъ, они догнали насъ, отбили его назадъ, да немного и нашего захватили. Издается настрожайшее повелѣніе: безъ отговорокъ, немедленно удовлетворить текинцевъ за всѣ ихъ убытки.

Просьба Эрсари, что ими взято только свое, отбитое у нихъ-же текинцами, принимается за бунтъ; посылается въ г. Чарджуй 1,000 человекъ пѣхоты при двухъ или трехъ пушкахъ подъ

начальствомъ какого-то датхи,—который и стоять тамъ до іюля мѣсяца, пока не были выполнены всѣ требованія Теке.

Населеніе обладаетъ значительной долей предпринимчивости: оно строило свои кайки, на которыхъ ходило въ Хиву съ кладью, и на тугай за камышемъ и лѣсомъ, ходило по рѣкѣ за рыбой для Бухары и Карши, ходило съ солью, съ углемъ, съ хлѣбомъ.

Кайки способствуютъ переправѣ лѣвобережныхъ Эрсари; поэтому, уничтожить ихъ всѣ и вновь не строить, а народъ можетъ другимъ чѣмъ заниматься.

Народъ все-же отправляется на Сурханъ и Кафирнинганъ строить тамъ кайки и отправляться на нихъ на промыслы. Афганистанцы или бьютъ, или заклетъ берутъ. Жалуются—начальство не вѣрить и слушать не хочетъ.

Переправы. Изъ всѣхъ, нынѣ существующихъ, переправъ въ этой части долины Аму-Келифская безусловно удобнѣе всѣхъ: послѣ нея лучшая—Каркинская. Затѣмъ изъ остальныхъ—Чарджуйская лучше другихъ, только по большому количеству переправныхъ средствъ; относительно-же удобствъ, къ мѣстамъ нагрузки и посадки на суда, она такъ-же неудовлетворительна, какъ и всѣ остальные. Впрочемъ, позволю себѣ замѣтить что всѣ неблагоприятныя въ этомъ отношеніи свойства тугаевъ значительно, если не совсѣмъ, устраняются зимою—маловодьемъ и морозами.

Сосредоточеніе переправныхъ средствъ, къ избранному для переправы мѣсту, должно встрѣтить затрудненіе въ недостаткѣ ихъ: вѣроятно, нужно будетъ притянуть кимѣ изъ Карки, Акъ-кума, Ходжа-саля и Келифа. Насколько вообще теперь въ Чарджуйскомъ и Наразымскомъ бекствахъ немного судовъ, можно судить уже потому, что для слава тяжестей 5-го баталіона были взяты кимѣ съ переправъ этихъ раіоновъ.

Замѣтка о топливѣ для пароходовъ. Я исключая всякую мысль о невозможности дойти пароходу къ избранному для переправы мѣсту. Пароходъ Самаркандъ лѣтомъ 1878 года совершенно свободно дошелъ до Ходжа-саля, и я глубоко убѣжденъ—также свободно дойдетъ до слиянія Вавша съ Пянджемъ. предѣла моего личнаго знакомства съ рѣкой; здѣсь вопросъ въ

этомъ отношеніи заключается во времени и топливѣ. О послѣднемъ я хочу сказать нѣсколько словъ.

Пока лучшимъ топливомъ пароходамъ на Аму-Дарьѣ является—саксауль. Заготовка его въ Петро-Александровскѣ не встрѣчаетъ затрудненій; но обходится сравнительно не дешево, до 13—15 коп. сер. пудъ, или 4 р. 95—6 р. 75 к. за однополѣнную сажень;—доставка-же его въ Чарджуй или выше—еще болѣе увеличить его стоимость.

Въ г. Чарджуѣ и укр. Кабаклы зимою возможно заготовить произвольное количество саксаула, съ зарослей лѣваго берега рѣки, стоимостью до 5—6 коп. сер. за пудъ; и доставка его отъ этихъ пунктовъ къ избранному мѣсту для переправы, или стоянки пароходовъ, во всякомъ смучаѣ обойдется дешевле, чѣмъ отъ Петро-Александровска. Кромѣ того въ Гузарскихъ горахъ, именно хребты Куйтанъ-тау <sup>1)</sup> и Акъ-башъ покрыты громадными зарослями хвойныхъ лѣсовъ; доставка дровъ оттуда въ Келифъ и дальнѣйшіи сплавы ихъ по рѣкѣ также не могутъ составить большей стоимости топлива, чѣмъ доставка изъ низовьевъ Аму.

Наконецъ нужно сказать, что запасы искусственно разведенныхъ деревьевъ по населенной части долины Аму и тугайныхъ, лиственныхъ лѣсовъ по части рѣки выше г. Келифа и притокамъ ея: Сурхану, Кафинингану и Вакшу на столько значительны, что вполне могутъ обезпечить снабженіе пароходовъ топливомъ на много лѣтъ, даже и не трогая зарослей саксаула по пустынямъ и арчи въ горахъ. А сохраненіе послѣднихъ растений крайне необходимо и полезно для насъ,—какъ лучшаго залога если не увеличенія, то сохраненія существующихъ мѣстъ культуры.

3-го Западно-Сибирскаго линейнаго баталіона, Капитанъ *Быковъ*.  
Февраля 11-го дня 1880 г. Г. Ташкентъ.

---

<sup>1)</sup> Возвращаясь изъ Келифа, я поднимаюсь на гору Куйтанъ-тау и могъ видѣть обширныя площади лѣсовъ на этомъ хребтѣ и сосѣднемъ Акъ-башѣ. Н. Маевъ также говоритъ объ этомъ. По моимъ наблюденіямъ, надъ точкою впаденія воды высота Куйтанъ-тау отъ 9—10 тысячъ футъ.

# ЗАПИСКА

## О ПУТЯХЪ ВЪ СРЕДНЮЮ АЗІЮ,

СОСТАВЛЕННАЯ

генераль-лейтенантомъ Анненковымъ.

Въ настоящее время оканчивается постройка въ Закаспійской области желѣзной дороги, на протяженіи 220 верстъ отъ Михайловскаго залива до Кизыль-арвата, предназначавшейся преимущественно для военныхъ цѣлей ахаль-текинской экспедиціи и для удержанія вновь завоеваннаго оазиса въ русскихъ рукахъ.

Нынѣ, съ окончательнымъ умиротвореніемъ края, эта желѣзная дорога можетъ быть весьма полезна и въ коммерческомъ отношеніи, если бы намъ удалось привлечь средне-азіятскіе товары въ Кизыль-Арвату по слѣдующимъ тремъ направленіямъ.

1. Хивинскіе и бухарскіе грузы (преимущественно хлопокъ), идущіе нынѣ по Аму-Дарьѣ до ея устьевъ и далѣе на Усть-Уртъ и Казалу въ Оренбургъ. При новомъ направленіи, грузы эти пойдутъ съ Аму-Дарьи на Орта-кую, Игды и Кизыль-арватъ.

Послѣдній походъ туркестанскаго отряда, подъ начальствомъ Полковника Куропаткина, съ 700 верблюдовъ, доказалъ полную возможность движенія по этому пути не только для небольшихъ каравановъ, какъ это дѣлалось прежде, но и для весьма большихъ верблюжьихъ транспортовъ. Если же по этому пути не было до сего времени торговыхъ сношеній, то этому преимущественно мѣшали постоянные грабежи турмень.

Взаимъ хлопокъ, который можетъ привозиться по этому пути изъ Хивы и Бухары,—обратно могли бы идти русскіе товары, направляющіеся теперь туда болѣе далекимъ и неудобнымъ путемъ

изъ Оренбурга, какъ то: бумажныя произведенія, фарфоръ, чай, нефть и т. д.

Означенный путь былъ прежде не безопасенъ; но въ настоящее время, съ занятіемъ Ахаль-Текинскаго оазиса и полнымъ умиротвореніемъ туркменъ, нѣтъ основанія сомнѣваться болѣе въ благонадежности караваннаго сообщенія отъ Аму-Дарьи до Кизыль-арвата, тѣмъ болѣе, что вдоль всего оазиса расположены наши войска и конечно начальство Закаспійской области, въ случаѣ какого либо заявленія торговцевъ, приметъ всѣ мѣры къ благополучному прослѣдованію товаровъ.

Предлагаемый путь отъ Хивы на Кизыль-арватъ гораздо короче прежняго отъ Хивы на Оренбургъ, такъ: первое разстояніе равняется всего лишь 475 верстамъ, а второе 1300.

2. Персидскіе товары, идущіе нынѣ отъ Нишапура въ Астрабадъ, также удобнѣе повернуть отъ Буджнурда въ Келету и далѣе на Бами и Кизыль-арватъ, чтобы вмѣсто 300 верстъ верблужьяго пути выйти на желѣзную дорогу.

По этому пути кромѣ хлопка изъ окрестностей Мешхеда—идутъ еще сухіе фрукты; обратно же можно отправлять русскія издѣлія, въ которыхъ нуждается Персія.

Несомнѣнно, что Персидское правительство будетъ противъ измѣненія караваннаго пути на Астрабадъ, такъ какъ Персія гораздо выгоднѣе сохранить весь путь по своей территоріи.

3. Третій караванный путь долженъ образоваться начиная отъ Кандагара, и идти на Герать, Серахель, Асхабадъ, Бами и Кизыль-Арватъ. Весьма вѣроятно, что этотъ кратчайшій путь по богатому и обильному водою Ахаль-Текинскому оазису существовалъ и прежде, но затѣмъ, со времени поселенія текинцевъ въ оазисѣ, былъ оставленъ вслѣдствіе невозможности, какимъ бы то ни было образомъ, устроиться съ этими постоянными грабителями. По описанію англійскаго путешественника Бернса, русскіе товары доходили въ 30-хъ годахъ до Кабула и Кандагара, и нѣтъ сомнѣнія что съ покореніемъ текинцевъ и постройкою желѣзной дороги устройство торговыхъ сношеній по означенному пути весьма возможно.

Въ Текинскомъ оазисѣ вмѣстѣ съ мервцами считается до 400

тысяч населенія <sup>1)</sup>, которое до сего времени получало продукты англійскаго произведенія, но само собою разумѣется, что теперь наши товары должны вытѣснить англійскіе на туркменскихъ рынкахъ.

Имѣя въ виду это соображеніе и возможность движенія каравановъ по означеннымъ тремъ направленіямъ къ Кизыль-арвату, было бы весьма полезно, чтобы биржевые комитеты Московскій и Нижегородскій послали соединенными силами агента, который бы собралъ на мѣстѣ свѣдѣнія: какіе именно товары нужны для жителей оазиса и какимъ образомъ можно завязать торговля сношенія съ Хивою, Бухарою, Персією и Афганистаномъ по новому направленію черезъ Текинскій оазисъ.

Весьма существенное неудобство новаго предлагаемаго пути въ Среднюю Азію составило бы большое количество перегрузокъ, именно въ Кизыль-арватѣ, Михайловскомъ заливѣ, Красноводскѣ, и въ устьѣ Волги (9 футовъ), но затрудненіе это легко устранится, если Общество „Кавказъ и Меркурій“ приметъ на себя прямую доставку грузовъ отъ Кизыль-арвата до Нижняго и обратно, о чемъ теперь съ названнымъ Обществомъ ведутся переговоры и нѣтъ сомнѣнія, что вопросъ будетъ рѣшенъ утвердительно; такимъ образомъ товаро-отправителямъ уже не представится надобности заботиться о перегрузкахъ въ сказанныхъ четырехъ мѣстахъ.

Августъ 1881 г.

---

<sup>1)</sup> Изъ нихъ въ Ахаль-Текинскомъ оазисѣ до 30 т. семействъ или 150 т. человекъ и въ Мервѣ 50 т. семействъ или 250 т. человекъ. Ген. Петрусевичъ. Зап. Кав. Отд. Геогр. Общ. 1880 г.

## МНѢНІЕ

**Нижегородскаго ярмарочнаго биржеваго комитета по поводу записки генераль-лейтенанта Анненкова о путяхъ въ Среднюю Азію.**

---

Предсѣдатель Ярмарочнаго Биржеваго Комитета, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ В. П. Мошнинъ, получивъ отношеніе г. управляющаго дѣлами Комитета по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою Генераль-Лейтенанта М. Н. Анненкова, отъ 8-го Августа сего 1881 года за № 1633, съ запискою о предполагаемомъ новомъ торговомъ пути въ Среднюю Азію чрезъ Ахаль-текинскій оазисъ, при посредствѣ желѣзной дороги, идущей отъ Михайловскаго залива до Кизыль-арвата, во исполненіе выраженнаго въ томъ отношеніи желанія Г. Управляющаго, пригласилъ, съ цѣлію оказанія содѣйствія къ возможному привлеченію грузовъ по этому направленію, на 24, 26 и 28 августа 1881 г. въ Ярмарочный Биржевой Комитетъ къ обсужденію этого дѣла заинтересованныхъ азіатской торговлею лицъ, присутствующихъ на ярмаркѣ.

По этому приглашенію въ Комитетъ собрались изъ Москвы купцы В. Д. Аксеновъ, И. А. Козловъ, представители мануфактуръ—Богородско-Глуховской Д. И. Морозовъ, Никольской (фирмы Саввы Морозова и К<sup>о</sup>) Н. П. Рогожинъ, изъ Нижняго Новгорода Л. М. Губинъ, изъ Оренбурга И. П. Кудринъ, изъ Уральска В. Е. Ванюшинъ, изъ Ташкента Л. В. Ушаковъ, изъ Бухары караванъ-баши Абурауфъ Азизовъ и Абдульваганъ Араповъ, коканцы, Хамеджанъ Мухамеджановъ, Мусаханъ Мусахановъ,



Дада-Хаджи-Подша-Ходжаевъ, Ибрагимъ Джанъ-Ахуджановъ, агентъ Россійскаго общества страхованія и транспортрованія владѣй И. М. Зайцевскій и Персидскій подданный Хаджи-Ага-Мулда-Сафаръ-Алгевъ и другіе.

Собранію сему предложена была присланная генераль-лейтенантомъ М. Н. Анненковымъ записка, въ которой объясняется, что окончивающаяся постройкою въ Закаспійской Области желѣзная дорога на протяженіи 220 верстѣ отъ Михайловскаго залива до Кизыль-арвата, предназначавшаяся преимущественно для военныхъ цѣлей Ахаль-Тезинской экспедиціи, можетъ быть весьма полезна и въ коммерческомъ отношеніи, если бы удалось привлечь средне-азіатскіе грузы къ Кизыль-арвату по слѣдующимъ тремъ направленіямъ:

1. Хивинскіе и бухарскіе грузы (преимущественно хлопокъ) съ Аму-Дарьи на Орга-Кую, Игды и Кизыль-арвать. По этому пути обратно могли бы идти въ Бухару и Хиву русскіе товары направляющіеся теперь болѣе далекимъ путемъ изъ Оренбурга какъ-то: бумажныя произведенія, фарфоръ, чай и т. п. Путь этотъ съ занятіемъ Ахаль-Текинскаго оазиса и полнымъ умиротвореніемъ туркменъ, въ настоящее время безопасенъ и гораздо короче употребляемаго доселѣ, такъ какъ разстояніе отъ Хивы на Кизыль-арвать равняется всего 475 верстамъ, а отъ Хивы на Оренбургъ 1300.

2. Персидскіе товары, идущіе нынѣ отъ Нишапура въ Астрабадъ, также удобнѣе повернуть отъ Буджнурда въ Келету и далѣе на Бами и Кизыль-арвать, чтобы вмѣсто 300 верстѣ верблюжьяго пути выйти на желѣзную дорогу, обратно же можно отправлять русскія издѣлія, въ которыхъ нуждается Персія.

3. Третій караванный путь долженъ образоваться, начиная отъ Кандагара на Гератъ, Серахсъ, Асхабадъ, Бами и Кизыль-арвать.

Въ Текинскомъ оазисѣ, вмѣстѣ съ жервцами считается до 400 тысячъ населенія, которое до сего времени получало продукты англійскаго произведенія, но теперь наши товары должны вытѣснить англійскіе на туркменскихъ рынкахъ. При чемъ генераль-лейтенантъ Анненковъ выражаетъ предположеніе, что было бы полезно.

чтобы Виржевые Комитеты Московскій и Нижегородскій послали соединенными силами агента, который бы собралъ на мѣстѣ свѣдѣнія: какіе именно товары нужны для жителей оазиса и какимъ образомъ можно завязать торговыя сношенія съ Хивою, Бухарою, Персією и Афганистаномъ по новому направленію чрезъ Текинскій оазисъ.

По выслушаніи сей записки, Собраніемъ приступлено было къ разсмотрѣнію:

А) Путей на Хиву и Бухару—причемъ изъ показаній присутствующихъ лицъ выяснилось таковыхъ, нынѣ существующихъ, имѣются слѣдующіе:

1. Лѣтній путь, идущій отъ Оренбурга чрезъ Казалинскъ, минуя Хиву, въ Бухару, разстояніемъ 1550 верстъ, съ временемъ прохожденія на верблюдахъ отъ 50 до 70 дней; каждый верблюдъ несетъ по 18 п. влады, со стоимостью доставки отъ 1 р. 10 к. до 1 р. 40 коп. съ пуда за весь путь; если же для скорѣйшаго прохода пути уменьшить грузъ до 12 пудовъ, то плата увеличится съ пуда на 15 или 20 коп. Стоимость и время доставки этимъ путемъ товаровъ отъ Москвы до Бухары слѣдующая.

Москва—Оренбургъ. . . . .	12 дней	65 к.
Отъ Оренбурга чрезъ Казалинскъ		
до Бухары . . . . .	60 „	1 р. 20 „
Перегрузка . . . . .	10 „	„

---

Всего. . . . 82 дня по 1 р. 85 к. съ пуда.

Зимній путь отъ Оренбурга на Бухару проходитъ чрезъ Оресь, имѣетъ протяженіе 1800 верстъ и продолжается почти такое же время, какъ вышеуказанное, при той же стоимости перевозки.

2. Путь, идущій отъ Оренбурга чрезъ Казалинскъ до Хивы, разстояніемъ 1300 верстъ, время прохожденія 45—50 дней, именно: отъ Оренбурга до Казалинска 30 дней и отъ Казалинска до Хивы 15 дней. Путь отъ Казалинска до Хивы гораздо труднѣе, чѣмъ путь отъ Казалинска до Бухары, потому что на пути этомъ есть пески. Цѣна за верблюда отъ Оренбурга до Казалинска 10 руб., до Хивы 6 руб., итого 16 руб., грузъ на вер-

блюдахъ 16—18 пудовъ, слѣдовательно провозъ каждаго пуда обходится около 1 рубля.

Стоимость и время провоза этимъ путемъ отъ Москвы вычисляется слѣдующимъ образомъ:

Москва—Оренбургъ . . . . .	12 дней	65 к. за пудъ
Оренбургъ—Казалинскъ—Хива	50 „ 1 р. —	„ „ „
Перегрузка . . . . .	10 „ —	„ „ „
<hr/>		
Всего 72 „ 1 р. 65 „ „ „		

Есть еще лѣтній путь отъ Оренбурга до Хивы на рѣку Эмбу, длиною около 1000 верстъ.

3. Существуетъ еще *новый путь на Хиву*, открытый въ послѣднее время и уже практикуемый для перевозки грузовъ уральскимъ купцомъ *В. Е. Ванюшинымъ*, присутствующимъ въ Собраніи, лично изслѣдовавшимъ и пробѣжавшимъ этотъ путь въ тарантасѣ на верблюдахъ, и по которому братья Ванюшины отправляютъ до Москвы рыбные товары, исходящіе отъ принадлежащихъ имъ рыбныхъ ловлей на Аральскомъ морѣ и въ обратномъ направленіи отправляютъ къ берегамъ Аральскаго моря и Хивѣ русскіе товары изъ Нижегородской ярмарки. Путь этотъ идетъ отъ Астрахани чрезъ заливъ Мертвый Култукъ до Кунграда на Аму-Дарьѣ.

Время доставки отъ Астрахани до залива Мертвый Култукъ на каботажныхъ парусныхъ судахъ, продолжается отъ трехъ до 7 дней; въ заливѣ Мертвый Култукъ наименьшая глубина представляется на перекачѣ въ 4 фута, а на остальномъ пространствѣ глубина болѣе сажени; стоянка хорошая.

Прекрасное мѣсто для пристани находится, близъ бывшаго укрѣпленія Александровскаго, у мыса Ямань-Айраклы. Отъ залива Мертвый Култукъ до Кунграда по Усть-Урту разстояніе менѣе 400 верстъ, время прохода каравана 9—10 дней, грунтъ твердый, не песчаный, мѣстность ровная, есть много древнихъ колодезь, выложенныхъ дикимъ камнемъ, вода въ нихъ хорошая, количество ея настолько обильно, что можно за одинъ разъ напоить до 500 верблюдовъ и черезъ два часа колодезь вновь набирается водою.

Страна мирная, населена киргизами адаевцами. По этой местности легко может быть проложенъ рельсовый путь. Въ настоящее время братьями Ванюшиными совершаются перевозки грузовъ въ обыкновенныхъ телѣгахъ верблюдами; одинъ верблюдъ подымаетъ въ телѣгѣ до 35 пудовъ груза и вслѣдствіе твердости грунта проходить до 40 верстъ въ сутки. Лучшее время для сообщенія начинается съ половины февраля и продолжается до ноября. Цѣна провоза водою отъ Астрахани до Мертваго Култука отъ 10 до 20 коп. за пудъ; отъ Мертваго Култука до Кунграда цѣна за верблюда отъ 8 до 10 рублей, съ подъемомъ груза отъ 18 пудовъ (вьюками) до 35 пудовъ (на телѣгѣ).

Разчетъ провоза:

Москва—Астрахань через Нижній и далѣе буксиремый парходами . . . . .	25 дней 50 коп.
Изъ Астрахани каботажны- ми въ Мертвый Култукъ . . . . .	5 дней 15 коп.
Отъ Мертваго Култука до Кунграда караваномъ на вер- блюдахъ . . . . .	10 дней отъ 25 до 50 коп.
Перегрузка. . . . .	10 дней.

Перевозка одного пуда 50 дней обходится стоимостью отъ 90 коп. до 1 руб. 15 коп. Средняя цѣна 1 руб.

Единственнымъ неудобствомъ этого пути, какъ и всѣхъ караванныхъ путей, представляется недостаточное обезпеченіе торговцамъ имѣть верблюдовъ въ требуемомъ количествѣ.

Неудобство это весьма ярко выразилось въ нынѣшнемъ 1881 году для всѣхъ путей на караванахъ, идущихъ изъ Бухары, гдѣ значительное количество хлонка осталось недоставленнымъ на Нижегородскую ярмарку, именно вслѣдствіе того, что зимою пало много верблюдовъ и весною въ нихъ оказался недостатокъ.

На основаніи вышеприведенныхъ данныхъ, предлагаемый генераломъ Аннековымъ путь отъ Астрахани чрезъ Михайловскій заливъ по желѣзной дорогѣ до Кизыль-арвата и оттуда до Хивы вычислялся бы относительно времени прохожденія и цѣнности про-

воза слѣдующимъ образомъ: цѣна провоза отъ Астрахани до Михайловскаго залива на пароходахъ общества „Кавказъ и Меркурій“ около 25 коп., т. е. такая же, какъ и до Баку; по закаспійской желѣзной дорогѣ за 220 верстѣ отъ 10 до 20 коп. разсчитывая по обыкновенному тарифу. Отъ Кизыль-арвата караванный путь идетъ на колодцы Игды и Орта-кую и далѣе на Хиву; разстояніе отъ Кизыль-арвата до Хивы 475 верстѣ. — Сдѣлавъ предположеніе, что наемъ верблюда будетъ стоить отъ 8 до 10 рублей, т. е. среднее 9 руб. за весь путь отъ Кизыль-арвата до Хивы съ грузомъ въ 18 пудовъ на каждого. стоимость провоза обойдется въ 50 коп. за пудъ, а время пути вычислится въ 20 дней при предположеніи прохода верблюда по 25-ти верстѣ въ сутки, такъ какъ путь лежитъ по Кара-Куискимъ пескамъ. Общій рассчетъ провоза и времени вычислится.

Отъ Москвы до Астрахани черезъ Царицынъ			
или Нижній и далѣе на буксирныхъ пароходахъ.	25	дней	50 к.
Астрахань Михайловскій заливъ . . . . .	5	„	25 „
Отъ Михайловскаго залива до Кизыль-арвата			
по желѣзной дорогѣ . . . . .	3	„	15 „
Отъ Кизыль-арвата до Хивы караваномъ . . .	20	„	50 „
Перегрузка . . . . .	20	„	

Итого весь путь будетъ пройденъ въ 73 дня, считая за провозъ одного пуда по 1 р. 40 коп.

Вопросъ о предполагаемой генераломъ Анненковымъ посылкѣ агента для развѣдыванія мѣстныхъ условій и потребностей Теклинскаго оазиса въ русскихъ товарахъ, выяснился по показаніямъ гг. Кудрина и Ушакова, знакомыхъ съ тою мѣстностью, въ томъ смыслѣ, что таковая посылка не представляется необходимою, такъ какъ фирма Н. Н. Коншинъ и К. отравила уже изъ Москвы и Серпухова въ Теклинскій оазисъ, принадлежащій имъ караванъ мануфактурныхъ и другихъ товаровъ, прикащики котораго достаточно изучать потребности края и доставлять всѣ нужныя для торговли предварительныя свѣдѣнія. Для ближайшаго же выясненія удобствъ пути до Хивы чрезъ Михайловскій заливъ и закаспійскую желѣзную дорогу, присутствующіе въ собраніи пред-

ставители фирмъ Богородско-Глуховской и Никольской мануфактуръ гг. Е. И. Морозовъ и Н. П. Рогожинъ выразили согласіе по пути этому снарядить и послать два каравана, каждый во 100 верблюдовъ, одинъ до Хивы, другой до Бухары съ тѣмъ только условіемъ, чтобы по приходѣ товаровъ въ Кизыль-арватъ имъ были обозначены со стороны управленія дороги и Правительства: а) нахождение въ готовности верблюдовъ при цѣнѣ до Хивы отъ 6 до 9 рублей за верблюда, и б) полная безопасность и охрана прохода каравана отъ Кизыль-арвата по оазису до Хивы. Обоиими этими представителями впрочемъ было указано ожиданіе меньшей выгоды отъ этого пути сравнительно съ выгодностію, представляемаго путемъ открытымъ гг. Ванюшиними, особенно, ежели бы по сему послѣднему могли бы быть произведены соотвѣтственныя улучшенія и сооруженія.

Б) За то съ необыкновенною очевидностію выяснились для собранія удобства и преимущества пути чрезъ Михайловскій заливъ и закаспійскую дорогу для торговли съ Персією, направленнаго черезъ Буджнурдъ на Мешхедъ и далѣе на Герать и Кандагаръ.

Нынѣ товары, идущіе съ Нижегородской ярмарки въ Персію, слѣдуютъ по пути отъ Астрахани до Астрабада съ выгрузкою въ Гязъ; оттуда идутъ на катерахъ (мѣстные лошаки) или верблюдахъ черезъ станціи: Баркула—28 вер., на Шаху—38 вер., на Танжеръ—42 вер., далѣе на Шахрудъ (мѣсторожденіе хлопка сурха) 36 вер., на Маяме—64 вер., Міандашъ—38 вер., Абасъ-Аббадъ—42 вер., Мазипанъ—38 вер., Риветь—36 вер., Себзе-варъ—42 вер., (весьма торговый городъ) далѣе на Сафрани—36 вер., Шурабъ—36 вер., городъ Нишاپуръ—40 вер., изъ Нишapura до Гаденга—36 вер., до Шарифъ-Аббада—42 вер., и на Мешхедъ—42 вер., отъ Мешхеда до Герата остается только 360 верстъ и такое же приблизительно разстояніе отъ Мешхеда до Мерва, такъ что Мешхедъ является средоточіемъ торговли этой мѣстности. Вышеуказанный путь почта и караваны проходятъ отъ 16 до 20 дней на катерахъ, несущихъ по 6 пуд. груза на каждомъ. Отъ Гяза до Шахруда катера идутъ четыре дня за наемную плату 3 руб.; отъ Шахруда до Мешхеда идутъ

12 дней, съ платою по 7 руб. 50 к., слѣдовательно провозная цѣна съ пуда опредѣляется за весь путь по 1 руб. 75 к. Верблюды идутъ медленнѣе; несутъ по 16 пуд., стоимость найма верблюда за весь путь отъ 5 до 6 руб.

Отъ Мешхеда же до Буджнурда указана присутствующими возможность прохожденія пути въ 6 сутокъ, оттуда до Кизыль-арвата 5 сутокъ, при чемъ путь этотъ возможенъ на лошадяхъ. Грузовъ предвидится очень много направляющихся въ Себзеваръ имѣющей торговые обороты большіе даже чѣмъ гор. Астрабадъ и Мешхедъ. Путь отъ Кизыль-Арвата до Буджнурда одобряютъ какъ самый удобный, необходимо только устройство станцій, т. е. простыхъ сараевъ, гдѣ бы можно было кормить лошадей и верблюдовъ, убирать отъ дождя вьюки и имѣть убѣжище людямъ сопровождающимъ караванъ, при чемъ по пути этому предвидится большое пассажирское (движеніе) слѣдованіе. Но для привлеченія грузовъ и товарнаго движенія на этотъ путь необходимо, чтобы губернаторъ Хорасана перевелъ бы въ Буджнурдъ таможену, въ которой собиралось бы съ товаровъ персидская пошлина и чтобы тамъ же былъ агентъ Русскаго Правительства. Также для этой цѣли могъ бы представлять удобства и близъ лежащій городъ Ширванъ.

Путь этотъ до того заинтересовалъ присутствующихъ, что агентъ русскаго общества страхованія и транспортированія владѣй выразилъ желаніе сдѣлать по нему отправку товаровъ въ Персію и вошелъ въ переговоры съ присутствующимъ въ Нижнемъ-Новгородѣ персидскимъ вице-консуломъ Миръ-Джафаромъ, состоящимъ будто бы, въ родственныхъ отношеніяхъ съ губернаторомъ Хорасана и могущимъ поэтому оказать содѣйствіе для удобнаго перехода товаровъ изъ оазиса на персидскую территорію.

Копія съ письма Начальнику Главнаго Штаба отъ временно  
И. д. Командующаго войсками Туркестанскаго военнаго округа  
20 мая 1882 г. № 5875. Ташкентъ.

Милостивый Государь  
Николай Николаевичъ.

Въ дополненіе письма моего, 22 Сентября прошлаго 1881 года  
за № 76, имѣю честь препроводить при семъ къ Вашему Пре-  
восходительству копію съ отчета Генеральнаго Штаба Подпол-  
ковника Александра о произведенной имъ рекогносцировкѣ пу-  
тей отъ укр. Петро-Александровскаго до залива Мертвый Кул-  
тукъ на Каспійскомъ морѣ.

Подписаль: Гер. Колпаковскій.

---

## ЗАПИСКА

о новомъ пути отъ г. Кунграда къ заливу Мертвый Кул-  
тукъ на Каспійскомъ морѣ.

---

Между Кунградомъ и заливомъ Мертвый Култукъ на Каспій-  
скомъ морѣ сообщеніе происходитъ по двумъ дорогамъ. Одинъ  
путь вьючный, болѣе торный, по которому вѣзять киргизы, дру-  
гой же колесный, открытый купцомъ Ванюшинымъ, по которому  
два раза ходили его транспорты съ рыбой, уложенной на русскія,  
четыреколесныя повозки, запряженныя верблюдами. Эти дороги,  
выходя изъ Кунграда на разные подъемы на Усть-Уртъ, схо-  
дятся на половинѣ пути у колодца Аманъ-Джуль въ одну до-  
рогу къ Каспійскому морю.



## Колесный путь.

**Направление.** Отъ Кунграда дорога идетъ на западъ на селенія Айранъ и Кіатъ, переходитъ бывший Айбургирскій заливъ и, переѣхавъ направленіе на юго-западъ, поднимается на возвышенность Усть-Уртъ по подъему Адчуль, близъ кладбища Даутъ. Сохраняя то же направленіе и идя сначала по окраинѣ Усть-Урта, она встрѣчаетъ вьючный путь изъ Куна-Ургенча и съ этого мѣста направленіе дороги измѣняется на сѣверо-западное, которое составляетъ ея главное направленіе вплоть до горы Джагылганъ на самомъ берегу Каспійскаго моря.

На этомъ протяженіи уклоненія дороги отъ прямолинейнаго направленія происходятъ нѣсколько разъ, сообразно разстоянію отъ этой прямой линіи попутныхъ колодцевъ. Таковы углы, образуемые дорогой у колодцевъ Акъ-Крукъ, Кара-Кудукъ и пр. Отъ горы, у сухаго родника Тандыр-булакъ дорога поворачиваетъ на западъ и, спустившись съ горы, упирается въ берегъ моря у бухты Яманъ-Айраклы. Начальное юго-западное уклоненіе пути обуславливается крутизною и неудобствомъ для колеснаго движенія подъемовъ на Усть-Уртъ, находящихся сѣвернѣе Адчула такъ какъ, приближаясь къ Аральскому морю, Чинкъ принимаетъ крутой, скалистый характеръ и окаймляетъ его западный берегъ острыми, каменистыми обрывами съ большимъ количествомъ подводныхъ камней, что и помѣшало устройству пристани на Аральскомъ морѣ, гдѣ купецъ Ванюшинъ, по свидѣтельству его довѣреннаго, хотѣлъ первоначально устроить свой складочный пунктъ.

Длина этой дороги: отъ Кунграда до подъема на Усть-Уртъ 18 верстъ. Отъ подъема до встрѣчи съ дорогой изъ Куна-Ургенчъ—37 верстъ. Отъ мѣста встрѣчи до горы Джагылганъ 381 верста. Отъ Джагылганъ до Яманъ-Айраклы 11 в. Итого ея общее протяженіе 447 верстъ.

Относительно ширины дороги, трудно сказать что либо определенное, такъ какъ, вслѣдствіе небольшого движенія по ней, во многихъ частяхъ ея колея пропала совершенно. Отъ Кунграда до подножія спуска Адчуль, дорога арбяная, съ широкой, от-

четливой колесей, вслѣдствіе постояннаго арбянаго движенія между городомъ и окрестными аулами киргизъ.

Съ подъемомъ на Усть-Уртъ колея почти совершенно исчезаетъ и ее можно улавливать лишь мѣстами. Таковъ характеръ ея до встрѣчи съ дорогой на Куля-Ургенчъ, откуда начинается торная вьючная дорога въ видѣ рядомъ идущихъ тропинокъ, колесная же колея видна мѣстами. Принимая во вниманіе, что колесные транспорты купца Ванюшина проходили по этой дорогѣ раза два или три, понятно, что колея не могла выбиться вполнѣ опредѣленно, но, такъ какъ мѣстность по сторонамъ на всемъ протяженіи пути по плоскогорію нигдѣ не представляетъ препятствій для колеснаго движенія, рельефъ тоже, слишкомъ узкихъ проходовъ или ущелій нѣтъ, можно утвердительно сказать, что ширина дороги вполнѣ удовлетворяетъ всѣмъ требованіямъ колеснаго движенія. Спускаясь съ горы Джагылганъ къ морю, дорога идетъ ущельемъ, на столько широкимъ, что какой либо разработки для ея уширенія не требуется.

Рельефъ. Мѣстность на всемъ протяженіи пути можетъ быть названа слабохолмистою съ отлогими спусками и подъемами. Отъ Кунграда до Усть-Урта дорога пролегаетъ по совершенно ровному дну бывшаго Айбугирскаго залива; приближаясь къ Усть-Урту, она встрѣчаетъ небольшія, отлогія береговья складки мѣстности, самый подъемъ на возвышенность, значительный по протяженію, идетъ по отлогимъ холмамъ и своимъ рельефомъ не представляетъ никакого затрудненія для колеснаго подъема тяжестей. Далѣе продолжается почти незамѣтный подъемъ къ наивышей части плоскогорія, находящейся приблизительно у колодцавъ Аманъ-Джуль и Тайлякъ (точно я опредѣлить этого не могу, такъ какъ нивелировки не производилъ.) Этотъ незамѣтный, длинный подъемъ прерывается мѣстами углубленіями, лощинами и легкими уступами, хорошо выраженными, но не болѣе 1—2 сажень высоты.

Склонъ плоскогорія къ Каспійскому морю короче и круче и принимаетъ терассовидную форму. Эти терассы начинаются, недозжая колодца Турлугуль, на протяженіи около 2 верстъ, но препятствій для колеснаго движенія не представляютъ. Спускъ съ горы Джагылганъ есть самое крутое мѣсто на всемъ пути, но

принимая во вниманіе, что онъ не очень длиненъ, всего около 6 верстъ, прерывается ровными площадками и даже небольшими подъемами на встрѣчные холмы, и наконецъ, имѣетъ твердый каменистый грунтъ, мнѣ кажется, что и здѣсь едва ли нужна какая нибудь разработка въ смыслѣ уравниенія.

Грунтъ дороги на всемъ ея протяженіи твердый, песчано-каменистый, осадочнаго образованія, вслѣдствіе чего своею плотностью весьма удобенъ для колеснаго движенія. Это свойство дорога имѣетъ на плоскогоріи, но между Кунградомъ и подъемомъ въ весеннее и осеннее время грунтъ вязкій, илистый и часто отъ большаго скопленія водъ дорога заливается и направленіе ея вслѣдствіе этого, не всегда постоянно; во время воды, залитыя мѣста объѣзжаютъ.

Ориентировочныхъ пунктовъ на всемъ пути почти нѣтъ. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ ими могли бы служить могилы, большею частію разрушенныя, встрѣчающіяся довольно часто, но слѣдуетъ замѣтить, что вся возвышенность Усть-Уртъ усѣяна такими могилами, и такъ какъ онѣ почти всѣ представляютъ не болѣе, какъ груды камней, то можно легко принять одну могилу за другую. Если дорога будетъ больше наѣзжена и колея сдѣлается отчетливо видна, то и эти могилы будутъ служить нѣкоторымъ пособіемъ при ориентировкѣ. Рельефъ пути также едва ли можетъ служить пособіемъ въ этомъ отношеніи, такъ какъ онъ очень однообразенъ и не представляетъ особенно выдающихся вершинъ или точекъ, за исключеніемъ рѣдкихъ случаевъ, что можно усмотрѣть изъ представляемой при съемки. Аулы тоже не могутъ служить ориентировочнымъ средствомъ по непостоянству ихъ мѣста нахождения, къ тому же ихъ очень мало въ то время, когда нѣтъ пастбищъ, почему на планѣ они не нанесены. Вообще пока дорога неясно наѣзжена колесей, человѣку, незнакому съ мѣстностью, весьма трудно будетъ ориентироваться.

Изъ вышесказаннаго можно усмотрѣть, что мѣстность по сторонамъ дороги совершенно открыта и, большею частію, имѣетъ ровный характеръ, почему видна на большое пространство. Встрѣчаются мѣста, гдѣ весь горизонтъ кругомъ совершенно

ясно обозначенъ, какъ на поверхности океана. Общій скатъ первой половины дороги направляется съ юго-запада на сѣверо-востокъ, второй же половины съ сѣверо-востока на юго-западъ.

Общій характеръ станцій. Стоянки, опредѣляемыя мѣстами расположенія колодцевъ, не отличаются удобствомъ или какими-либо приспособленіями, чтобы можно было укрыться отъ непогоды.

Общій типъ мѣстности у колодца таковъ: впадина, довольно мелкая, чтобы могла представить защиту отъ вѣтра, въ которой помѣщается колодецъ и въ веретѣ или двухъ отъ него могила, иногда кладбище, названія которыхъ опредѣляютъ названіе колодца. Эти могилы, по большей части, полуразрушены и одиночны, но, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, существуютъ кладбища, на которыхъ адавцы, хоронятъ своихъ умершихъ. Таковы кладбища у подъема Адчуль (Даутъ), у колодцевъ Тянке, Турлугуль и Кары-баянъ. Хотя эти кладбища велики и заключаютъ въ себѣ много построекъ надъ могилами въ видѣ склеповъ, но, по своей святости и неприкосновенности въ глазахъ киргизъ, всякая мысль о пользованіи ими пробѣжающими должна быть оставлена.

*Вода* на всемъ протяженіи этого пути (См. перечень колодцевъ) *встрѣчается довольно часто отъ колодца Табынъ-су*, до котораго, начиная съ подъема, хотя и встрѣчается колодецъ Атабай, но съ совершенно невозможной для употребленія водой. Слѣдовательно, по Усть-Урту этотъ безводный переходъ тянется на  $35\frac{1}{4}$  версты. Это единственный безводный переходъ.

Качество колодезной воды на этомъ пути не вездѣ удовлетворительно. Вполнѣ хорошая вода для питья людямъ находится въ колодцахъ: Сумбе, Метеръ, Карымсакъ, Уйты, Иссынь-казагъ, Бишъ-Ченграу, Чиегъ-Карлыганъ, въ одномъ изъ колодцевъ Турлугуль и въ Тянке. Съ слабой примѣсью сѣрнистаго водорода въ колодцахъ: Кара-кудукъ, Батты-катымъ (въ одномъ), Кары-баянъ, въ одномъ изъ колодцевъ Тянке. Въ этихъ колодцахъ вода можетъ исправиться, если ихъ чаще эксплуатировать. Затѣмъ, въ прочихъ колодцахъ вода содержитъ въ себѣ въ разной степени примѣсь соли, но вездѣ можетъ быть употребляема для верблюдовъ и лошадей. Количество воды въ колодцахъ вычислено

приблизительно, но всё числа *меньше* действительныхъ, т. е. дроби меньше половины откинута.

Табынъ-су	1 куб. арш.	Бишъ-Ченграу	4 и 3 к. ар. (2 кол.)
Сумбе	1 " "	Тиссыкъ-гассъ	2 к. ар.
Акъ-Крукъ	5 " "	Чикты-Кардыганъ	2 и 2 к. ар.
Аманъ-Джуль	4 " "	Батты-Катымъ	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> , 1, 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> (3 кол.)
Кара-кудукъ	2 " "	Джангасъ-Ченграу	3 к. ар.
Джамуриши-Метеръ	3 " "	Кары-баянъ	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> к. ар.
Карымсакъ	4 " "	Турлугуль	4 и 3 к. ар.
Уйты	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " "	Тянке	7, 7 и 6 (3 кол.)
Иссынъ-Казакъ	1		

Считая, что кубическй аршинъ содержитъ въ себѣ около 20 ведеръ, мы видимъ, что заразъ можно добыть minimum 20 ведеръ; суточное же количество добываемой воды, завися отъ скорости притеканія ея, по словамъ вожаконъ, на столько велико, что на ихъ глазахъ въ Сумбе напавали до 300 веблюдонъ и это обиліе водой замѣчается также во всѣхъ прочихъ колодцахъ этой дороги. По свидѣтельству самого купца Ванюшина, вычерпанный колодець наполняется водой чрезъ промежутонъ времени около 2 часовъ.

Изъ вышеприведенной сравнительной таблицы видно, что первая половина дороги бѣднѣе, чѣмъ вторая. Всѣ колодцы выложены камнемъ на глубину отъ 1 до 2 аршинъ и имѣютъ при себѣ, почти всѣ, большія, выдолбленные, изъ камня поила.

Топливо встрѣчающееся по этому пути, двухъ родовъ: саксауль и степная трава. У колодцевъ Иссынъ-казакъ и Сумбе находятся большія саксаульные поросли; особенно велики онѣ у Сумбе, отъ котораго простираются далеко на сѣверъ, занимающая собою площадь, на нашъ глазъ, около 200 квадратныхъ верстъ. По этой площади саксауль разбѣянъ группами, кустами, лѣсами и повсюду представляетъ прекрасное топливо. Другой оазисъ, Иссынъ-казакъ, меньше. Его рощи тянутся по дорогѣ верстъ на 8 и въ стороны верстъ на пять или на шесть; группы разбросаны довольно рѣдко, и деревья не такъ стары и велики, какъ въ Сумбе, особенно къ сѣверу отъ послѣдняго. Кромя этихъ двухъ оазисовъ, разбивающихъ дорогу на равныя части по 150 верстъ

въ каждой и представляющихъ какъ бы естественные дровяные склады, саксауль встрѣчается и по пути небольшими кустиками. Такъ, не доѣзжая Атабая, въ высохшемъ озерѣ (см. планъ) и по дорогѣ за Атабаемъ до Табынъ-су, окруженнаго саксауломъ, который кончается на 4-й верстѣ отъ колодца, переходя въ рѣдкія, одинокія деревья. За Сумбе, между Акъ-Крукомъ и Аманъ-Джуломъ встрѣчаются небольшіе кустыки. Последнее мѣсто, гдѣ есть саксауль, это въ 4 верстахъ отъ колодцевъ Батты-катымъ, гдѣ онъ тянется рощами по правой сторонѣ дороги на протяженіи 10 верстѣ.

2-й родъ топлива—*степная трава двухъ видовъ*: 1) такъ называемая, *колочка* (мѣстное названіе) карабута и растопырка (боялышъ) кустарныя растенія. Эти травы, попадаясь довольно часто по пути, представляютъ собой порядочный матеріалъ для костровъ, но только въ сухомъ видѣ. *Боялышъ* встрѣчается между колодцами Карымсакъ и Джамурши-Метеръ и около колодца Кара-Кудукъ. Колочка встрѣчается въ началѣ Усть-Урта, спустя верстѣ 10 послѣ подъема, и тянется довольно рѣдкими кустами; особенно много ея въ высохшемъ озерѣ; въ небольшомъ количествѣ падается по дорогѣ къ Акъ-Круку и далѣе до Аманъ-Джула, но рѣже. У Джамурши-Метеръ топлива совсѣмъ нѣтъ. На Уйты есть немного. Послѣ Иссынь-казакакаго оазиса съ колодца Вишь-Ченграу до Чикты-Карлыганъ мѣстность совершенно плоская, покрытая только джузаномъ. На кол. Батты-Катымъ колочка есть, но мало, также на Джангасъ-Чинграу и Кары-баянъ, гдѣ, кромѣ колочки, есть еще другая трава, годная для костровъ. На Турлугулъ и Тянке колочки нѣтъ, потому она встрѣчается, въ очень ограниченномъ количествѣ, на спускѣ къ Каспійскому морю.

Такимъ образомъ, видно, что топливо распредѣляется такъ: въ двухъ мѣстахъ большіе саксаульные оазисы.

Между Кунградомъ и подъемомъ гребенщикъ и колочка, изъ которыхъ послѣдняя тянется почти непрерывно до Табынъ-су, представляя на остановкахъ топливо, хотя въ довольно ограниченномъ количествѣ.

Между Сумбе и Иссынь-казакомъ точно также тянется колочка рѣдкими кустиками.

Пространство отъ Иссынь-казака къ морю—самая бѣдная, по топливу, часть дороги: колючки почти совѣшь нѣтъ.

Бормъ имѣется въ значительномъ количествѣ, зимой и летомъ встрѣчается *джузанъ* на большей части протяженія дороги. *Джузанъ*, ароматичная трава, которую лошади ѣдятъ очень охотно. Онъ начинается сопровождать дорогу отъ колодца Акъ-Крукъ, въ довольно большомъ количествѣ и кончается только передъ самымъ Каспійскимъ моремъ, а именно, передъ спускомъ въ ущелье горы Джагылганъ.

Изъ другихъ кормовъ встрѣчаются: до Атабая *бйругунъ*, лошади ѣдятъ не очень охотно. Послѣ Атабая исчезаетъ, зимой этой травы нѣтъ.

*Муртыкъ* весной появляется вездѣ возлѣ Атабая; лошади ѣдятъ очень охотно.

Изъ верблюжьихъ кормовъ, начиная съ Атабая, встрѣчается такъ называемый, туземцами, кйраунъ, который тянется по всей дорогѣ и бываетъ во всѣ времена года.

Достоинство и количество лѣтнихъ кормовъ опредѣляютъ мѣста *лѣтнихъ кочевокъ* адаевцевъ. Таковы мѣста у Кара-баяна, Жамурши и Метера, Уйты и Тянке: это ихъ любимыя пастбища по обилію лѣтнихъ кормовъ для скота и лошадей. Кромѣ адаевцевъ, лѣтомъ на Усть-Уртъ пріѣзжаютъ и другіе киргизы съ хивинскихъ степей и пасутъ здѣсь верблюдовъ, предохраняя ихъ отъ жары въ болѣе низменныхъ соседнихъ мѣстахъ. Въ савсаульныхъ мѣстахъ лѣтомъ никого нѣтъ.

Такимъ образомъ, можно видѣть, что до Атабая кормовъ почти нѣтъ, начиная же съ послѣдняго, въ смыслѣ подножнаго корма, дорогу можно считать вполне удовлетворительною.

### Берегъ Каспійскаго моря.

Мѣсто нагрузки товаровъ на Каспійскомъ морѣ, въ заливѣ Мертвый Култукъ, представляетъ небольшую бухту, называемую Яманъ Айраклы. Глубина его такова, что косовыя лодки могутъ подходить на разстояніи 72 саженой отъ берега, гдѣ глубина отъ 5 до 6 аршинъ. Товары подвозятся на небольшихъ ваюкахъ. кото-

рые могутъ подходить къ самому берегу, или ставятъ въ воду телѣги поперекъ и накрываютъ ихъ досками. Дно песчаное, съ мелкой галькой и твердое, по отзывамъ мѣстныхъ жителей (зимовки адаевцевъ и кибитка сторожа Ванюшинскаго склада). Берегъ отлогій, заливается при волненіи водой на 20 сажень, но дальше вода никогда не доходить, такъ какъ мѣстность представляетъ отлогій уступъ. Слѣдовательно, пристань, считая съ платформами для нагрузки косовыхъ лодокъ, должна имѣть до 95 сажень длины.

Лѣснаго матеріала не только на мѣстѣ, но даже на далекое разстояніе по берегу найти невозможно и придется привезти его моремъ; что же касается до камня, то имѣется известнякъ въ горахъ Ямань-Айраклы и Джагылганъ. Вообще, какихъ-либо средствъ для устройства пристани найти нельзя.

На берегу у мѣста нагрузки сложено значительное количество длинныхъ досокъ, принадлежащихъ купцу Ванюшину.

Береговая полоса представляетъ широкую лощину между отрогомъ горы Джагылганъ и горою Ямань-Айраклы, которыя обѣ упираются въ море крутыми, обрывистыми скатами, и мѣста. wygodнѣе и удобнѣе настоящаго, нѣтъ.

Главное его неудобство заключается въ неимѣніи хорошей воды и топлива. Мѣстные жители пьютъ зимою снѣговую воду, весною же одинъ мѣсяць пользуются водой изъ большой впадины на берегу, которая имѣетъ два истока въ море. Эти истоки заграждаются земляными плотинами, и такимъ образомъ образуется бассейнъ воды отъ растаявшаго снѣга. Затѣмъ роютъ въ разныхъ мѣстахъ неглубокіе колодцы; иногда вода получается хорошая, а иногда соленая. Къ числу такихъ колодцевъ принадлежатъ кол.: Кіакта и Сассакъ, осморгѣнные мною, изъ которыхъ одинъ годенъ, а другой нѣтъ. Родниковъ и источниковъ у самой пристани въ горахъ нѣтъ. Безъ сомнѣнія, весною, при таяніи снѣговъ, образуются потоки, но они весьма незначительны, т. к. горы не высоки и представляютъ большія, совсѣмъ гладкія площади, такъ что таяніе происходитъ быстро. По показанію мѣстныхъ жителей, на юго-западѣ, верстахъ въ 40, находится гора Ташъ-кала, гдѣ есть



родники; но она на берегу мелкаго залива Кара-су, неудобнаго для устройства пристани, и колесной дороги туда не знаютъ.

Топлива на мѣстѣ нѣтъ, отопляютъ плохимъ кизякомъ (всушенный калъ животныхъ); есть колючка, но очень небольшая въ ущельяхъ горъ и за горою Яманъ-Айраклы верстахъ въ шести отъ пристани. Колючка годна только для костровъ. Другихъ матеріаловъ для топлива найти нельзя даже на значительномъ разстояніи.

Коржъ, молодой камышъ, который лошади ѣдятъ охотно, растетъ какъ и колючка, за горою Яманъ-Айраклы верстахъ въ 6-ти и вообще встрѣчается на сѣверовосточномъ берегу Каспійскаго моря. На мѣстѣ же, у берега, растутъ кое-какіе травы, которыя лошади ѣдятъ, но не особенно охотно.

Вообще, не смотря на неудобства мѣста, выбраннаго кушомъ Ванюшинимъ для перегрузки товаровъ, относительно воды, топлива и корма, выгоднѣе его на близкомъ разстояніи по берегу моря нѣтъ, такъ какъ сѣвернѣе берегъ упирается въ море обрывистыми скалами значительной величины, а къ югу начинается заливъ Кара-су, мелководный, куда косовыя лодки не могутъ подходить на близкое разстояніе къ берегу.

При нѣкоторыхъ гидротехническихъ приспособленіяхъ, эта прибрежная полоса можетъ быть сдѣлана годной для осѣдлости путемъ сохраненія на ея поверхности снѣговыхъ водъ, непронизываемо утекающихъ въ море.

### Вьючный путь.

Вьючный путь идетъ отъ Кунграда сѣвернѣе колеснаго и сливается съ нимъ на полу-дорогѣ у колодца Аманъ-Джуль.

Направленіе этого пути по выходѣ изъ Кунграда сѣверозападное, а отъ колодца Ирбасанъ западное, вплоть до Аманъ-Джула. Отъ Ирбасана до Аманъ-Джула опредѣленной дороги нѣтъ, но свойства грунта и рельефъ мѣстности даютъ возможность пройти это разстояніе безъ затрудненія. Только въ одномъ мѣстѣ, пройдя колодецъ Ирбасанъ, по скату горы, покрытой саксауломъ, представляются крутые подъемы и спуски, которые необходимо разработать для колеснаго движенія.

Длина пути до Ирбасана 121 верста. Отъ Ирбасана до Аманъ-Джула 88 и отъ послѣдняго до Яманъ-Айраклы 227<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, такъ что весь путь этотъ короче перваго на 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> версты.

**Ширина.** Дорога здѣсь болѣе обусловлена, чѣмъ на первомъ пути. Масса кочекъ и саксаульных зарослей дѣлаютъ ее во многихъ мѣстахъ неудовлетворительной и требуютъ на нѣкоторомъ протяженіи расчистки полотна дороги.

Было бы не дурно расчистить дорогу на всемъ протяженіи низменности, начинающейся влѣво отъ Тугустуна-тамарь до Ирбасана, но положительно необходима обработка ея въ частяхъ, означенныхъ на планѣ знакомъ бугровъ и кочекъ. Другое мѣсто, гдѣ ширина дороги не удовлетворяетъ требованіямъ колеснаго движенія, это на спускѣ Чибинь, который въ одномъ мѣстѣ такъ узокъ, что телѣга пройти не можетъ. Протяженіе этого мѣста невелико (сажени 4), но непременно требуетъ разработки. Въ другихъ мѣстахъ вездѣ дорога достаточно широка. Вообще, работы по расчисткѣ полотна дороги и его уширенія не превышаютъ по протяженію 15-ти версты.

**Свойства грунта** этой дороги также нѣсколько разнятся отъ свойствъ перваго пути: мѣстами встрѣчается песокъ, но не глубокой, не препятствующій колесному движенію. Эти небольшіе пески попадаютъ въ районъ саксаула, западнѣе Ирбасана. Характеръ грунта между подъемомъ и Кунградомъ тотъ же, что и въ первомъ пути. Но, вообще, ни пески, ни нѣсколько меньшая плотность грунта этого пути не представляютъ серьезной помѣхи для колеснаго движенія.

**Рельефъ.** Подъемовъ и спусковъ слишкомъ крутыхъ нѣтъ нигдѣ, кромѣ спуска Чибинь, исправленіе котораго, какъ ужъ было упомянуто, не можетъ представить затрудненія.

**Ориентировочными пунктами** здѣсь являются тѣже могилы, какъ и въ колесномъ пути; та же неопредѣленность, увеличиваемая еще тѣмъ, что почти вся дорога отъ Ирбасана лежитъ между кустами и рощами саксаула.

**Мѣстность по сторонамъ** нѣсколько оживленнѣе, чѣмъ на томъ пути, по крайней мѣрѣ зимою, когда въ этихъ саксаульных оазисахъ собираются на зимовку киргизы. Довольно часто

встрѣчающіеся аулы придаютъ кое какую жизненность бѣдному, пустынному краю, чему много способствуетъ рельефъ и растительность. Но за то въ лѣтнее время всѣ эти саксаульные мѣста совершенно пусты, всѣ киргизы откачиваютъ въ болѣе обильныя травами мѣста, чтобъ пасти скотъ и уйти отъ жары, которая въ саксаулѣ чувствуется гораздо сильнѣе, по разказамъ туземцевъ.

Общій видъ станцій. Характеръ остановокъ тотъ же, что и въ вышеописанномъ пути. Попадаются слѣдующіе колодцы:

Торча-тюлей (въ пескахъ Найза). Я на немъ не былъ; по разказамъ же проводниковъ, вода въ немъ прѣсная, но по описанію слѣдованія кавказскаго отряда въ походѣ 1873 года (Русскій Вѣстникъ 1879 г.) вода горькая. Надо полагать, что такъ какъ онъ находится въ песчаномъ грунтѣ, то вода въ немъ, вообще, измѣняетъ по временамъ свои качества; кромѣ того, лѣтомъ она должна быть хуже чѣмъ зимой, ибо этотъ колодецъ находится въ саксаулѣ, гдѣ лѣтомъ никто не бываетъ и вода не возобновляется; кавказскій же отрядъ шелъ лѣтомъ, чѣмъ и можно объяснить разногласіе свидѣтельствъ.

Алибекъ — засыпанъ. Затѣмъ отъ Кунграда я встрѣтилъ 1) Озеро Ирѣ-Али-Хачъ-Ханъ; 2) Кол. Кара-Кудукъ и 3) Ирбасанъ. (См. описаніе колодцевъ).

Воды. И такъ на протяженіи 200 съ лишнимъ верстъ на этомъ пути попадаютъ: озеро и 3 колодца, количество воды въ которыхъ отъ 2—3 вуб. аршинъ. — Въ 2 колодцахъ плохая вода.

Топливо на этомъ пути вполне удовлетворительно. До подъема на Усть-Уртъ-камышъ и гребенщикъ. Часть дороги отъ начала пласкогорія до Ирбасана самая бѣдная въ этомъ отношеніи, но и здѣсь мѣстами попадаетъ колючка. Отъ Ирбасана по всему пути тянется саксаулъ почти до Аманъ-Джула.

Кормъ того же характера, какъ и на той дорогѣ, но лѣтомъ мало пастбищъ и кочевокъ. Самая бѣдная часть кормомъ отъ Ирбасана до спуска Чибинъ, особенно ближе къ Чибину, гдѣ корму совсѣмъ нѣтъ.

Отъ колодца Аманъ-Джулъ до моря вьючный путь сливается съ вышеописаннымъ колеснымъ.

Сравнивая эти два пути, нельзя не видѣть, что вьючный имѣет за собою много преимуществъ, въ смыслѣ удобства движенія. Отсутствие большихъ, безводныхъ переходовъ (махішум 60 верстъ), почти на всемъ пути большіе запасы топлива и, наконецъ, меньшая длина. Этимъ относительнымъ достоинствамъ можно противопоставить его неудовлетворительность въ нѣкоторыхъ мѣстахъ для колеснаго движенія и плохую воду.

Но, вопервыхъ, какъ тотъ, такъ и другой путь, въ случаѣ ихъ эксплуатаціи, не могутъ обойтись безъ нѣкоторыхъ исправительныхъ работъ, поэтому раздѣлка полотна на протяженіи какихъ нибудь 20 верстъ не можетъ представить собою серьезнаго затрудненія.

Качество же воды улучшится съ расчисткой колодцевъ, да наконецъ это не особенно важная помѣха, такъ какъ лошади и верблюды пьютъ ее. Соленой же воды на вьючномъ пути мало, только въ колодцѣ Кара-Кудувъ и Ирбасанъ. Подлинную подпись Генеральнаго Штаба, Подполковникъ Александровъ.

## МАРШРУТЪ

для слѣдованія отъ г. Кунграда до бухты Яманъ-Айраклы на Каспійскомъ морѣ по колесной дорогѣ.

№	Ковечный путь перехода.	Число верстъ.	Характеръ перехода.	Станція.
1	Спускъ Ад-чуль.	16	Мѣстность совершенно ровная. Дорога часто пересѣкается канавами съ мостиками изъ хвороста. На $4\frac{1}{2}$ в. ауль Айранъ. На $7\frac{1}{2}$ в. ауль Кіякты. На $13\frac{1}{2}$ в. болотистая рѣчка. Съ 10 в. почти до конца перехода камышь.	У подножія Усть-Урта; хотя воды нѣтъ, но можно достать по близости. Топливо и кормъ—камышъ и грбенщикъ.
2	Дорога изъ Куня - ургенча.	37	На 1 в. подъемъ на Усть-Уртъ, средней крутизны, длиною менѣе версты. Дальше мѣстность слабо холмистая. По дорогѣ мѣстами попадаетъ колючка и степная трава.	У перекрестка дорогъ. Воды нѣтъ. Топливо колючка, норѣдка и небольшая. Кормовъ нѣтъ.
3	Высохшее озеро (большая впадина).	33	Мѣстность почти ровная. Мѣстами попадаетъ мелкая колючка.	У высохшаго озера. Воды нѣтъ. Топливо—саксауль (не много) и колючка. Кормовъ нѣтъ.
4	Колодезь Атабай и Ясыбай.	$26\frac{1}{2}$	Отъ озера подъемъ въ $1\frac{1}{2}$ в. средней крутизны. На 7 в. глубокой оврагъ. Остальная мѣстность почти ровная. Подорогѣ, до 16	У колодца Атабай и Ясыбай. Одинъ колодезь: доводы 18 арш., до дна 21 арш. Вода горько-соленая съ дурнымъ запахомъ. Люди

			версты попадаетса ко- лючка, дальше нѣтъ.	и животныя пить не могутъ. Топлива нѣтъ. Кормовъ нѣтъ.
5	Колодезь Табынь-су.	31	Мѣстность почти ровная; мѣстами сла- бые подъемы уступа- ми. На 29 вер. есть крупный саксауль и колочка.	У колодца Табынь- су. Одинъ колодезь: до воды 7 арш., до дна 8 арш. Вода со- леная и съ запахомъ; люди пить не могутъ; животныя пьютъ. То- пливо-саксауль. Кор- мовъ нѣтъ.
6	Колодезь Сумбе.	31	Мѣстность слабо холмистая. На 25 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> в. слѣва дорога отъ ко- лодца Акъ-крукъ. На 27 в. начинается гус- той и крупный кус- тарникъ саксауль.	У колодца Сумбе. Одинъ колодезь: до воды 10 арш., до дна 11 арш. Вода хорошая. Топливо—крупный саксауль. Кормовъ нѣтъ.
7	Колодезь Акъ-Крукъ	20	Мѣстность почти ровная. Во второй половинѣ перехода за- мѣтенъ отлогій подь- емъ. На 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> в. доро- га вправо на коло- дезь Кулкудербай.	У колодца Акъ- Крукъ. Одинъ коло- дезь: до воды 18 арш., до дна 23 арш. Вода солоноватая и съ слабымъ запахомъ, но могутъ пить лю- ди и животныя. Топлива нѣтъ. Кормъ — степная травя—джузанъ.
8	Колодезь Аман- джуль.	27	Мѣстность почти ровная; замѣтенъ от- логій подъемъ. На 1 в. слѣва дорога отъ колодца Кушь - Ата- тагыбай.	У колодца Аман- джуль. Одинъ коло- дезь: до воды 30 арш., до дна 34 арш. Вода имѣетъ слабый за- пахъ.

	<p>9 Колодезь Кара-кудукъ.</p>	<p>35</p>	<p>Мѣстность почти ровная. На 13½ в. сухой колодезь Тайлакъ съ могилою; около него есть немного мелкой колючки.</p>	<p>пахъ, но могутъ пить люди и животныя. Топлива нѣтъ. Кормъ—траваджужанъ.</p> <p>У колодца Каракудукъ. Одинъ колодезь: до воды 34 арш., до дна 36 арш. Вода имѣетъ слабый запахъ, но могутъ пить люди и животныя. Топливо — мало мелкой колючки. Кормъ—траваджужанъ.</p>
<p>10</p>	<p>Колодезь Карымсакъ</p>	<p>31½</p>	<p>Мѣстность почти ровная. Въ началѣ перехода на 22 в. есть мелкая колючка. На 13 в. могила Жамурши-Метеръ. На 18½ в. колодезь Метеръ съ хорошею водою.</p>	<p>У колодца Карымсакъ. Одинъ колодезь: до воды 34½ арш., до дна 38½ арш. Вода хорошая. Топлива нѣтъ. Кормъ—траваджужанъ.</p>
<p>11</p>	<p>Колодезь Исень-Казакъ.</p>	<p>31</p>	<p>Мѣстность почти ровная. На 17 в. и на 26 в. есть колючка. На 29 в. начинается саксаульная роща. На 13 в., въ одной верстѣ вправо, могила и колодезь Уйты съ хорошею водою.</p>	<p>У колодца Исень-Казакъ. Одинъ колодезь: до воды 13 арш., до дна 14 арш. Вода хорошая. Топливо—врупный саксауль. Кормъ—траваджужанъ.</p>
<p>12</p>	<p>Колодезь Тесыкъ-Тась.</p>	<p>22½</p>	<p>Въ началѣ перехода до 7 в. мѣстность холмистая,</p>	<p>У колодца Тесыкъ-Тась. Одинъ колодезь: до воды 29</p>

		<p>подъёмы и спуски средней крутизны, но не длинные. Дальше почти ровно. До 5 в. саксауловыя роши; дальше топлива нѣтъ. На 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> в. два колодца и могила Бишъ-Ченграу; вода хорошая.</p>	<p>арш., до дна 31 арш. Вода съ слабымъ запахомъ, но могутъ пить люди и животныя. Топлива нѣтъ. Кормъ—трава джужанъ.</p>
<p>13 Колодезь Чикты-Карлыганъ.</p>	<p>20</p>	<p>Мѣстность въ началѣ перехода ровная, а съ 8 версты холмистая. На 2 в. слѣва дорога съ лѣтнихъ кочевьевъ киргизовъ.</p>	<p>У колодцевъ Чикты-Карлыганъ. Два колодца: 1) до воды 12 арш., до дна 14 арш. 2) до воды 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> арш., до дна 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> арш. Вода въ обоихъ хорошая. Топлива нѣтъ. Кормъ—трава джужанъ.</p>
<p>14 Колодезь Джангасъ-Ченграу.</p>	<p>22<sup>3</sup>/<sub>4</sub></p>	<p>Мѣстность холмистая, съ частыми, хотя не длинными подъемами и спусками средней крутизны. На 11 в. влѣво значительная высота съ могилою. Съ 6 по 16 версту тянется кустарникъ, саксауль. На 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> в. могила и три колодца Батта-Катымъ. Воду изъ одного могутъ пить люди, хотя она горьковата.</p>	<p>У колодца Джангасъ-Ченграу. Одинъ колодезь: до воды 12 арш., до дна 15 арш. Вода солоновата, но могутъ пить люди и животныя. Топлива нѣтъ. Кормъ—трава джужанъ.</p>



15	Колодезь Турлугуль.	19 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	<p>Мѣстность холмистая; въ началѣ съ короткими подъемами и спусками средней крутизны. Съ 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> в. начинается спускъ съ Усть-Урта ступенями. 2-я ступень представляетъ спускъ въ двѣ версты длиною, въ началѣ крутой. На 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> верстѣ колодцы Кара-Баянъ. Въ одномъ вода годна для питья людямъ.</p>	<p>У Колодца Турлугуль. Два колодца: 1) до воды 19 арш., до дна 23 арш. Вода хорошая. 2) до воды 19 арш., до дна 22 арш. Вода соленая и съ дурнымъ запахомъ. Топлива нѣтъ. Кормъ—трава джужанъ.</p>
16	Колодезь Тянке.	20	<p>Мѣстность слабо холмистая; на 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> в. ступень съ короткимъ, но крутымъ спускомъ. На 7<sup>3</sup>/<sub>4</sub> в. пересѣкаетъ дорога отъ колодца Джумъ-баянъ на колодезь Тулепъ.</p>	<p>У колодца Тянке. Одинъ колодезь до воды 19 арш., до дна 25 арш. Вода горькая и съ дурнымъ запахомъ. Люди пить не могутъ. Топлива нѣтъ. Кормъ—трава джужанъ и лѣтомъ муртыкъ.</p>
17	Бухта Яманъ-Айраклы.	23	<p>Мѣстность перехода холмистая. Съ 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> в., отъ высошаго родника Тендыръ Булакъ, дорога круто поворачиваетъ на юго-западъ и идетъ ущельемъ горы Джагыланъ до 17 вер., откуда принимаетъ опять прежнее на-</p>	<p>На берегу у бухты Яманъ - Айраклы. Прѣсной воды почти нѣтъ; роютъ временныя колодцы или довольствуются дождевою водою. На берегу колодезь Сасакъ, до воды 4 арш., до дна 5 арш. Вода слегка солоноватая, но пить</p>

	<p>правление. Спускъ съ горы, средней крутизны, кончается на 18 в., а дальше дорога идетъ по берегу моря. На 6½ в. пересѣкаетъ дорога отъ урочища Бузаши-Караганъ на урочище Кейканъ-Манасъ.</p>	<p>можно. Топливо—въ ущельяхъ горъ подается мелкая колючка и по близости (верстахъ въ 6-ти) есть камышь. Кормъ — молодой камышь и степная трава на берегу.</p>
--	--	--

*Примѣчаніе 1).* Вѣрныхъ ориентировочныхъ пунктовъ нѣтъ на всемъ протяженіи дороги.

*Примѣчаніе 2).* Грунтъ по всей дорогѣ твердый, песчано-каменистый, осадочнаго образованія, вполне удобный для колеснаго движенія.

*Примѣчаніе 3).* По характеру рельефа, на всякой станціи вполне удобныя бивачныя мѣста для большой массы войскъ.

*Примѣчаніе 4).* Какихъ либо приспособленій для укрытія войскъ отъ непогоды, какъ напр. строеній, крытыхъ мазаровъ (могилъ) и т. под. нѣтъ ни на одной станціи.

Всего: верстъ 447.

Дней марша 17.

(безъ дневокъ).

Подлинный подписалъ: Генеральнаго Штаба,

Подполковникъ *Александровъ*.

## Приложеніе Б.

## МАРШРУТЪ

для слѣдованія отъ г. Кунграда до Бухты Яманъ-Айраклы на  
Каспійскомъ морѣ по вѣчной дорогѣ.

№	Конечный пунктъ перехода.	Число верстъ.	Характеръ перехода.	Станціи.
1	Озеро Иръ-али - хачъ-ханъ.	25	Мѣстность — совершенно ровная. До 18-й в. страна населенная. Отъ 10-й до 15-й в., бугры и кочки. Дальше до конца перехода — камышъ. На 19 в. небольшое болото.	У озера Иръ-али хачъ-ханъ, представляющаго двѣ глубокия ямы, въ одной изъ которыхъ есть прѣсная вода. Топливо и кормъ — камышъ.
2	Спускъ Чибинъ.	29	Мѣстность совершенно ровная. До 9 в. — камышъ. Съ 12-й в. до конца перехода бугры и кочки, поросшіе, до 24-й в., рѣдкимъ саксауломъ.	У подножія спуска Чибинъ. Хотя воды нѣтъ, но можно дойти по близости. Топливо — саксауль. Кормъ — степная трава.
3	Колодезь Алибекъ.	31	На 1-й верстѣ подъемъ на Усть-Уртъ, въ полверсты длиною. Нѣсколько сажень такъ круто и узко, что на повозкѣ проѣхать нельзя. Дальше мѣстность почти ровная. Спускъ къ колодцу Алибекъ хотя короткій, но весьма крутой.	У заваленнаго колодца Алибекъ. Воды нѣтъ. Топлива и кормовъ нѣтъ.
4	Колодезь Ирбасанъ.	39	Мѣстность первая 15 верст. холмистая, дальше почти ровная.	У колодца Ирбасанъ. Два колодца: 1) до воды 2 арш.,

			<p>Подъемъ у колодца Кара-вудувъ и спускъ у колодца Ирбасанъ средней крутизны и не длинны (не болѣе <math>\frac{1}{2}</math> версты). На 8-й в. и на 13-й в. бугры и кочки. На 16-й, 19-й и 36-й в. мелкая колючка. На 23-й в. дорога вправо на колодезь Ахтубе-Айдабыль. На <math>14\frac{1}{2}</math> в. могила и колодезь Кара-Кудувъ. Вода соленая и съ дурнымъ запахомъ.</p> <p>Въ началѣ перехода бугры и кочки на протяженіи болѣе версты; затѣмъ крутой, хотя короткій подъемъ и до 10-й в. дорога идетъ по скату горъ съ крутыми подъемами и спусками. Дальше мѣстность слабо холмистая. До 10-й в. крупный и густой кустарникъ, саксауль, дальше, до конца перехода, мелкій саксауль (въ концѣ крупный) и колючка.</p> <p>Мѣстность на всемъ переходѣ почти ровная. Съ правой стороны дороги отъ начала перехода до 9-й версты крупный и густой кустарникъ сак-</p>	<p>до дна <math>3\frac{1}{4}</math> арш. 2) до воды 2 арш., до дна 3 арш.</p> <p>Вода въ обоихъ горько-соленая; люди пить не могутъ, животныя пьютъ.</p> <p>Топливо—крупный саксауль въ изобиліи. Кормовъ нѣтъ.</p> <p>Южнѣе песковъ Найза. Воды нѣтъ, но въ недалекомъ разстояніи, въ пескахъ Найза, находится колодезь Торча-тюлей съ прѣсною водою (по показанію мѣстныхъ жителей).</p> <p>Топливо-крупный саксауль въ изобиліи. Кормъ—молодой саксауль.</p> <p>У дороги на колодезь Кулкудербай. Воды нѣтъ.</p> <p>Топливо недалеко, мелкая колючка.</p> <p>Кормъ—трава джужанъ.</p>
5	Южнѣе песковъ Найза.	37		
6	У дороги на колодезь Кулкудербай.	$28\frac{1}{2}$		

7 Колодезь А м а н д- жуль.	21 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	сауль; дальше, до 21-й версты мелкій саксауль и колючка. Мѣстность на всемъ переходѣ слабо холмистая. До 16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> в. тянется мелкій саксауль и колючка. На 19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> в. дорога сходится съ колеснымъ путемъ.	У колодца Аман-джуль (см. маршрутъ колесной дороги, приложение А).
Отъ колодца Аманджуль до бухты Яманъ-Айраклы выучный путь тотъ-же, что и колесный (см. приложение А).			

*Примѣчаніе 1-е.* Тоже, что и въ маршрутѣ колеснаго пути.

*Примѣчаніе 2-е.* Хотя грунтъ по всей дорогѣ твердый и удобный для колеснаго движенія, но тамъ, гдѣ путь пролегаетъ по буграмъ и кочкамъ, а также на нѣкоторыхъ подъемахъ и спускахъ, для проѣзда повозокъ, необходима разработка.

*Примѣчанія 3-е и 4-е.* Тѣ же, что и въ маршрутѣ колеснаго пути.

Всего: версть 436<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.  
Дней марша 16.  
(безъ дневокъ)

Подлинный подписалъ: Генеральнаго Штаба,  
Подполковникъ Александровъ.

Копія.

Приложеніе В.

ПЕРЕЧЕНЬ КОЛОДЦЕВЪ

по дорогамъ отъ гор. Кунграда до бухты Яманъ-Айраклы на Каспійскомъ морѣ.

Названіе колодца.	Число колодцевъ.		Глубина до воды.		Качества водн.	
	Число верствъ.	Глубина до дна.	Глубина до дна.	Колѣчество водн.		
<b>а) По колесному пути.</b>						
Атабай и Ясыбай.	112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1	арш. 18	арш. 21	куб. арш. 3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub>	Большая примѣсь хлористаго натра и сѣрнистаго водорода, такъ что не только люди, но и лошади пить не могутъ. Верблюды хотя и пьютъ, но часто околдѣваютъ отъ этой воды.
Табанъ-су. . . . .	31	1	7	8	1,1	Примѣсь хлорист. натра и сѣрист. водорода. Люди пить не могутъ, лошади и верблюды пьютъ.
Сумбе . . . . . (верстахъ въ двухъ къ сѣверу кол. Сумбе-темиръ, вода такая же, какъ въ Табанъ-су).	31	1	10	11	1,1	Хорошая.
Акъ-Крукъ . . . . .	20	1	18	23	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Слабая примѣсь хлорист. натра и сѣрист. водорода, могутъ пить и люди и животныя.
Аманджугъ . . . . .	27	1	30	34	4,4	Слабая примѣсь сѣрист. водорода; могутъ пить люди и животныя.
Тайлякъ . . . . .	13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1	с у х о й.			
Кара-кудукъ . . . . .	21 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1	34	36	2,2	Слабая примѣсь сѣрист. водорода; могутъ пить люди и животныя.
Метеръ . . . . .	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1	33	36	3,3	Хорошая.
Карысакъ . . . . .	13	1	34 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	38 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4,4	Хорошая.

Уйты.						
(въ одной верстѣ къ сѣверу отъ дороги).	13	1	24	26 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Хорошая.
Исень-казакъ . . .	18	1	13	14	1,1	Хорошая.
(въ <sup>1</sup> / <sub>2</sub> верстѣ къ сѣверу отъ дороги).						
Бишъ-Ченграу . . .	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2	1) 15	19	4,4	} Хорошая.
			2) 13	16	3,3	
Теснь-тась . . . . .	17	1	29	31	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Слабая примѣсь сѣрнист. водорода; могутъ пить люди и животныя.
Чикты-карлыганъ . .	20	2	1) 12	14	2,2	} Хорошая.
			2) 12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2,2	
Батты-батымъ . . . . .	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3	1) 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	11	1,65	Горьковатая, но люди и животныя пить могутъ.
			2) 12	13	1,1	Примѣсь хлорист. натра и сѣрнист. водорода; люди пить не могутъ.
			3) 10	11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,65	Горькая, съ сильною примѣсю сѣрнист. водорода; люди пить не могутъ.
Джангась-Ченграу.	21 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1	12	15	3,3	Слабая примѣсь хлорист. натра. Могутъ пить люди и животныя.
Кара-баянъ . . . . .	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	7	1) 14 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	15 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,1	Слабая примѣсь хлорист. натра. Могутъ пить люди.
			2) 14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	15 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,1	Примѣсь хлорист. натра; людямъ пить трудно.
			3) 14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	16	1,65	} Примѣсь хлорист. натра и сѣрнист. водорода; люди пить не могутъ.
			4) 14	15 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,65	
			5) 13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,1	
			6) } с у х и е.			
			7) }			
Турдугуль . . . . .	15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	2	1) 19	23	4,4	Хорошая.
			2) 19	22	3,3	Примѣсь хлорист. натра и сѣрнист. водорода, люди пить не могутъ, животныя пьютъ.

Тянке . . . . .	20	1	19	25	6,6	Горькая съ примѣсью сѣрнист. водорода; люди пить не могутъ; животныя пьютъ.
Въ трехъ верстахъ вѣво отъ дорога:						
Тянке . . . . .	—	2	1) 16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	24	7,7	Хорошая.
			2) 16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	24	7,7	Слабая примѣсь сѣрнист. водорода.
Тендырь-булакъ . .	12 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	2	з а в а л е н ы .			
(родникъ и 2 колодца)			в о д ы н ѣ т ь .			
Сасахъ . . . . .	21 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1	4	5	1	Слабая примѣсь хлорист. натра; могутъ пить люди и животныя.
(на берегу Каспійскаго моря),						
Кіакта . . . . .	—	1	3	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1	Примѣсь хлорист. натра; люди пить не могутъ.
(на берегу Каспійскаго моря).						
<b>б) По вьючному пути.</b>						
Ирь-али-хачъ-ханъ.	25		о з е р о .			Хорошая.
Алибекъ . . . . .	60	1	з а в а л е н ь .			
Кара-Кудукъ . . . .	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2	1) 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	10	1,65	Примѣсь хлорист. натра и сѣрнист. водорода, люди пить не могутъ; животныя пьютъ.
			2) с у х о й .			
Ирбасанъ . . . . .	24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2	1) 2	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1,37	Горькая съ примѣсью хлорист. натра; люди пить не могутъ; животныя пьютъ.
			2) 2	3	1,1	
Тугустунъ-Томаръ.						Такая-же, какъ въ Ирбасанъ.
(въ шестиверстахъ къ югу отъ Ирбасана).						
Торча-Тюлей . . . .						Хорошая, по отзыву мѣстныхъ жителей.
(въ пескахъ Найза).						

Подлинный подписаль: Генеральнаго Штаба, Подполковникъ Александровъ.



## ТАБЛИЦА

состоянія температуры во время производства съёмки дорогъ отъ г. Кунграда до бухты Яманъ-Айраклы на Каспійскомъ морѣ.

Мѣсяць и число.	Мѣсто наблюденія.	Вечерь 7-мь часовъ.	Утро 7 часовъ слѣдую- щаго дня.	Пакрав- леніе вѣтра.	Сила вѣтра.	Состояніе погоды.
1881 г.		R°	R°			
Ноябрь						
25	Ауль-Айранъ . . . . .	— 4°	— 6°	NN W	Сильный.	Пасмурно.
26	Усть-Уртъ. Степь . . . . .	— 10°	— 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> °	NN W	Слабый.	Переменно.
27	Степь . . . . .	— 5	— 0	N O	Сильный.	Переменно.
28	Степь . . . . .	— 10	— 3	N O	Сильный.	Ясно; къ вечеру тихо.
29	Степь . . . . .	— 18	— 8	N O	Сильный.	Ясно.
30	Колод. Атабай . . . . .	— 14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	— 14	S W	Слабый.	Переменно.
Декабрь.						
1	Степь . . . . .	— 14	— 16	N O	Сильный.	Туманъ.
2	Колод. Таоминъ-су . . . . .	— 18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	— 20	N O	Слабый.	Ясно; угрозы-т- манъ.
3	Степь . . . . .	— 14	— 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	N O	Слабый.	Пасмурно.
4	Степь . . . . .	— 9	— 12	N O	Сильный.	Угрозы свѣтъ; па- смурно.
5	Степь . . . . .	— 10	— 10	N O	Сильный.	Сильный буранъ.
6	Акъ-Крукъ колод. . . . .	— 12	— 18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	N O	Слабый.	Буранъ, стихъ къ вечеру.
7	Колод. Аманджуръ . . . . .	— 16	— 17	N O	Средній.	Ясно.
8	Степь . . . . .	— 17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	— 18	N O	Средній.	Угрозы и вече- ромъ туманъ.
9	Метеръ колод. . . . .	— 20 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	— 20	S O	Сильный.	Туманъ весь день.
10	Степь . . . . .	— 16	— 12	S O	Порывист.	Ясно.
11	Исень-казакъ . . . . .	— 10	— 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	S O	Порывист.	Буранъ къ вечеру тише.
12	Исень-казакъ . . . . .	— 10	— 10	S O	Сильный.	Пасмурно.
13	Колод. Тесыкъ-тасъ . . . . .	— 12	— 12	—	Тихо.	Ясно.
14	Колод. Чивги-Кар- лыганъ . . . . .	— 13	— 15	S O	Рѣзкій.	Ясно.
15	Степь . . . . .	— 18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	— 15	S O	Рѣзкій.	Ясно.
16	Степь . . . . .	— 15	— 15	S O	Средній.	Ясно.
17	Степь . . . . .	— 4	— 6	W	Средній.	Буранъ весь день.
18	Колод. Тянке . . . . .	— 6	— 1	W	Слабый.	Пасмурно, къ ве- черу буранъ.
19	Гора Джаглыганъ . . . . .	— 3	— 2	W	Сильный.	Сильный буранъ.
20	Берегъ . . . . .	— 10	— 10	W	Сильный.	Ясно.
21	Яманъ . . . . .	— 1	— 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	Тихо.	Пасмурно.
22	Айраклы . . . . .	— 2	— 3	—	Тихо.	Пасмурно.
23	Колод. Тянке . . . . .	— 7	— 8	S O	Сильный.	Пасмурно.
24	К. Кара-Балы . . . . .	— 15	— 20	S O	Средній.	Пасмурно.
25	Степь . . . . .	— 19	— 19	S O	Слабый.	Ясно.

26	Степь . . . . .	-14	-19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	Тихо.	Утромъ—туманъ, потомъ ясно.
27	К. Исенъ-казакъ . .	-18	-20	—	Тихо.	Ясно.
28	К. Карымсакъ . . .	- 8	-11	S O	Средній.	Ясно.
29	К. Кара-Кудукъ . .	- 9	- 5	S W	Слабій.	Переимено, ут- ромъ туманъ.
30	К. Аманджуль . . .	- 8	- 4	—	Тихо.	Пасмурно.
31	Степь . . . . .	- 5	- 4	N W	Средній.	Пасмурно.
1882 г. Январь.						
1	Степь . . . . .	- 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	- 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	S O	Средній.	Пасмурно.
2	Степь . . . . .	- 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	- 3	—	Тихо.	Пасмурно; ту- манъ.
3	Степь . . . . .	- 6	- 4	N O	Средній.	Пасмурно, днемъ оттепель.
4	Степь . . . . .	- 4	- 5	N O	Средній.	Пасмурно.
5	Степь (внизу) . . .	- 5	- 5	N O	Слабій.	Пасмурно; ут- ромъ туманъ.
6	9 верстъ отъ г. Куп- града . . . . .	- 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	- 7	N W	Слабій.	Пасмурно.
7	Г. Кунградъ . . . .	- 7	- 4	W	Слабій.	Пасмурно.

*Примѣчаніе.* Разсматривая таблицу метеорологическихъ наблюдений, видно, что въ разныхъ частяхъ этой мѣстности господствуютъ въ зимнее время опредѣленные вѣтры. До подъема на Усть-Уртъ, сѣверо-западные и сѣверные. Съ подъема главные вѣтры рѣзкіе сѣверо-восточные, случайные-же бываютъ юго-западные и сѣверо-западные, но рѣдко. Сѣверо-восточные вѣтры господствуютъ до середины Усть-Урта, а отъ колодца Аманджула начинается господство юго-восточныхъ вѣтровъ. У Каспійскаго моря чаще всего бываютъ морскіе западные вѣтры. По своей силѣ особенно замѣчательны вѣтры юго-восточные, которые часто переходятъ въ бураны, на столько сильныя, что иногда, удерживаемая приколами, палатка срывается и уносится. Подобныя бураны вообще составляютъ характеристическую особенность этой мѣстности.

Генеральнаго Штаба, Подполковникъ *Александровъ.*

## ВЫПИСКА

изъ предписанія Военнаго Министра Генеральнаго Штаба генераль-лейтенанту Копьеву, отъ 7 Ноября 1882, № 684.

Аральская флотилія, учрежденная первоначально съ военною цѣлью, съ занятіемъ Зеравшанскаго Округа и Аму-Дарьинскаго отдѣла, утратила исключительное военное значеніе и служила затѣмъ какъ перевозочное средство для войскъ, казенныхъ и частныхъ грузовъ.

Въ этомъ послѣднемъ отношеніи издержки эксплуатаціи неуклонно ежегодно производившихся расходовъ.

Признавая своевременнымъ, нынѣ же приступить къ обсужденію вопросовъ, касающихся учрежденія частнаго пароходства на водахъ Аральскаго бассейна, принимая во вниманіе сложность этого дѣла и важность его въ политическомъ, экономическомъ и финансовомъ отношеніяхъ, я призналъ необходимымъ обсудить этотъ вопросъ, въ особой комисіи, которая имѣетъ быть образована при Главномъ Штабѣ, подъ предсѣдательствомъ Вашего Превосходительства.

Цѣль учреждаемой комисіи заключается, главнымъ образомъ, въ выработкѣ условій, при соблюденіи которыхъ правительство могло бы оказать поощреніе частному обществу къ устройству пароходства на Аральскомъ бассейнѣ. При этомъ необходимо обратить особенное вниманіе на нижеслѣдующіе вопросы:

1) Представляется ли необходимымъ имѣть флотилію на обѣихъ рѣкахъ: Сыръ-Дарьѣ и Аму-Дарьѣ, или же на одной изъ нихъ и на какой именно.

2) Если будетъ признано, что наибольшія выгоды каеъ въ политическомъ, такъ и въ торговомъ отношеніяхъ представляетъ Аму-Дарья, то выяснивъ оныя, разсмотрѣть, не будетъ ли удобнѣе, вмѣсто направленія сообщеній по р. Аму черезъ Аральское море на Оренбургъ, избрать направленіе отъ устья той же рѣки къ Мертвому Култуку, чтобы затѣмъ воспользоваться Каспійскимъ моремъ и Волгою.

3) Какимъ числомъ и какаго типа судовъ могутъ ограничиваться потребности правительства въ военномъ отношеніи къ Средней Азій.

Подписалъ: Военный Министръ генераль-адъютантъ Ванновскій.

## ЖУРНАЛЪ № 1

засѣданія комисіи по устройству пароходства на Аральскомъ бассейнѣ, 21-го декабря 1881 года.

Въ засѣданіи присутствовали: Предсѣдатель—Генераль-Лейтенантъ Копьевъ. Члены: Тайный Совѣтникъ Ермаковъ, Капитанъ 2-го ранга Озеровъ, Надворный Совѣтникъ Исаковъ, Полковникъ Бѣляевскій.

Засѣданіе комисіи было открыто чтеніемъ предписанія Военнаго Министра г. предсѣдателю комисіи, относительно цѣли ея учрежденія.

Затѣмъ, принимая во вниманіе настоящее состояніе флотиліи и издержки на ея содержаніе, предсѣдатель предложилъ прежде всего обсудить вопросъ: признается ли возможнымъ, не ожидая разрѣшенія другихъ вопросовъ, связанныхъ съ учрежденіемъ пароходства на Аральскомъ бассейнѣ, приступить къ немедленному управленію существующей казенной Аральской флотиліи?

Предварительно обсужденія этого вопроса, комисія выслушала:

а) Отзывъ управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отъ 19-го ноября, за № 11,746, въ которомъ генераль-адъютантъ Шестковъ выражаетъ свое согласіе съ мнѣніемъ генераль-адъютанта Ванновскаго о необходимости, поставить вопросъ объ упраздненіи Аральской флотиліи вѣдъ зависимости отъ вопроса о созданіи частнаго пароходства и указываетъ способъ упраздненія личнаго состава флотиліи.

б) Отзывъ государственнаго контролера, отъ 14-го октября за № 469, въ которомъ изложено его мнѣніе о положеніи Аральской флотиліи и высказано, что она ежегодно приноситъ убытку государственной казнѣ до 130,000 р.; что изъ всѣхъ судовъ флотиліи, въ навигацію 1881 года, могли плавать только два парохода: „Ташкентъ“ и „Сырѣ-Дарья“, но какъ послѣдній прослужилъ уже 20 лѣтъ и въ скоромъ времени подлежитъ зачисленію въ число судовъ, негодныхъ къ плаванію, то флотилію слѣдовало бы признать фактически не существующею. Вмѣстѣ съ тѣмъ, государственный контролеръ признаетъ необходимымъ обсудить вопросъ о совершенномъ упраздненіи флотиліи и о ликвидированіи имущества ея, возможно выгоднымъ для казны способомъ.

в) Дешешу, отъ 21-го октября туркестанскаго генераль-губернатора, въ которой онъ говоритъ, что въ будущемъ 1883 году, изъ всѣхъ судовъ флотиліи могутъ плавать только 2 парохода и 4 баржи. Содержаніе этихъ судовъ, ихъ командъ, управленія порта и флотиліи, даже въ сокращенномъ видѣ, обойдется до 100,000 руб. Между тѣмъ, какъ при самыхъ благоприятныхъ обстоятельствахъ, суда своею работою могутъ сократить расходы казны, по перевозкѣ грузовъ, самое большое, на 36,000 р. Такимъ образомъ, по мнѣнію генерала Черняева, предвидится въ этомъ случаѣ чистаго убытка 64,000 р. Генераль Черняевъ полагаетъ далѣе, теперь же упразднить личный составъ флотиліи и морское отдѣленіе окружнаго штаба, оставивъ на службѣ одного портоваго держателя, для храненія имущества флотиліи, охраненіе котораго поручить мѣстной командѣ. Механическую мастерскую порта съ вольнонаемными мастеровыми, срокъ контракта коихъ не истекъ, генераль Черняевъ полагаетъ оставить до передачи мастерскихъ частному обществу.

г) Въ дешешѣ, отъ 4-го декабря, № 658, генераль Черняевъ, соглашаясь съ предложенными ему мѣрами о способахъ распредѣленія чиновъ флотиліи, въ случаѣ ея упраздненія, прибавляетъ: „стою твердо на необходимости упраздненія флотиліи къ 1 января; прошу скорѣйшихъ распоряженій, дабы не дѣлать затратъ къ будущей навигаціи.“

д) Записки, составленныя въ Главномъ Штабѣ, въ 1881 году,

по имѣвшимся тогда свѣдѣніямъ, о состояніи Аральской флотиліи и о судоходствѣ по р. Сырь-Дарья. При чтеніи этихъ записокъ, изъ чальникъ флотиліи, капитанъ 2-го ранга, Озеровъ, заявилъ:

1) Что за исключеніемъ утонувшаго парохода „Самарканда“ совершенно негодны къ плаванію: пароходъ „Перовскій“ и паровой барказъ „Обручевъ“; остальные три годны къ плаванію. Изъ нихъ: пароходъ „Араль“, показанный, какъ негодный къ плаванію, въ запискѣ и отзывѣ генераль-контролера, будучи вновь отремонтированъ въ теченіи 1881 года, можетъ совершать рейсы. Пароходъ „Сырь-Дарья“, хотя и годенъ къ плаванію, но, впрочемъ по продолжительности своей службы, подлежитъ, въ скоромъ времени, зачисленію въ число негодныхъ судовъ.

2) Существовавшее мнѣніе, относительно мелководія средней части отъ Перовскаго до форта № 2, въ настоящее время нельзя признавать справедливымъ. Прорытіе канала Кызыль-Сай въ Караузыкѣ, направило воды Сырь-Дарьи въ Джаманъ-Дары въ такомъ количествѣ, что она круглый годъ представляетъ достаточную глубину для судовъ, имѣющихъ осадку въ 3 фута. Одновременно съ увеличеніемъ воды, усилилось нѣсколько и теченіе Джаманъ-Дарьи, но, впрочемъ, оно остается нѣсколько слабѣе чѣмъ въ верхней части рѣки; извилистость теченія Джаманъ-Дары осталась прежняя, вслѣдствіе чего, правильное движеніе судовъ имѣющихъ длину, большую 107—110 футовъ, было бы крайне затруднительно.

3) Замѣчено также, что вода нижняго теченія Сырь-Дары отъ форта № 2 до Казалинска, размываетъ свое илистое дно такъ что въ настоящее время во многихъ мѣстахъ обнаруживаются подводные камни, особенно они замѣтны противъ урочищъ Майн-башъ, Аеъ-суать, Аеъ-Джаръ и далѣе до почтовой станціи Урхухъ. Камни эти, однако, не препятствуютъ движенію судовъ такъ какъ глубина воды въ этихъ мѣстахъ не меньше 3-хъ футовъ.

4) Сырь-Дарья изливается въ море не тремя, а двумя притоками, изъ которыхъ южный не судоходенъ, а сѣверный представляетъ тѣ же глубины какъ и въ рѣкѣ вообще.

5) Относительно времени поднятія уровня воды въ Сырь-Дарьѣ

капитанъ 2-го ранга, Озеровъ, замѣтилъ, что его слѣдуетъ под-  
здѣлывать собственно не на три, какъ сказано въ запискѣ, а на  
ва періода; изъ нихъ первый происходитъ отъ весенняго таянія  
лѣтнихъ, а второй—отъ таянія снѣговъ въ горахъ.

Капитанъ 2-го ранга Озеровъ, замѣтилъ также, что исчислен-  
ный въ запискѣ Главнаго Штаба дефицитъ по содержанію фло-  
тиліи за 13 лѣтъ всего въ 552,000 руб., возросъ въ настоящее  
ремя, если принять во вниманіе финансовыя результаты 1880 и  
881 годовъ, о которыхъ имѣются уже свѣдѣнія, не менѣе какъ  
о 750,000 руб.

Выслушавъ изложенные документы и заявленія, коммисія пере-  
шла къ обсужденію поставленнаго въ началѣ засѣданія вопроса,  
ричемъ остановилась на нижеслѣдующихъ соображеніяхъ:

Что суда Аральской флотиліи, выстроенныя для удовлетворенія  
первоначально военныхъ потребностей на Сыръ-Дарьѣ, безъ до-  
глагольного знакомства со свойствами рѣки, оказались мало при-  
способленными къ условіямъ плаванія на ней.

Что, съ утвержденіемъ русской власти во всемъ бассейнѣ Араль-  
скаго моря, роль флотиліи на Сыръ-Дарьѣ совершенно измѣнилась;  
Сыръ-Дарья, сдѣлавшись внутреннею рѣкою, утратила свое значе-  
ніе, какъ путь для подвоза войскъ и средствъ къ облегченію  
веденія войны, въ случаѣ столкновенія съ непріателемъ.

Что пароходство по ней можетъ имѣть значеніе, какъ средство  
для передвиженія командъ, казенныхъ и частныхъ грузовъ, и  
только въ послѣдствіи, съ развитіемъ торговли государства, способ-  
ствовать удешевленію перевозки мѣстныхъ продуктовъ Туркестан-  
скаго края въ центральную Россію и обратно.

Что существующія суда не могутъ служить для выполненія  
сихъ требованій; почему военное вѣдомство признало уже необ-  
ходимымъ, въ виду сокращенія бесполезныхъ расходовъ, отказаться  
окончательно въ будущемъ 1883 году отъ плаванія этихъ судовъ  
въ смѣту расходовъ будущаго года не внесено кредитовъ по  
эксплоатации Аральской флотиліи, а равно предположило прекра-  
тить комплектованіе самой команды.

Что занятіе нами Самаркандскаго округа, Аму-Дарьинскаго от-  
ряда, утвержденіе нашего преобладанія въ Хивѣ, Бухарѣ и въ



туркменскихъ степяхъ, глубоко измѣнили наше политическое положеніе въ самомъ Туркестанѣ по отношенію къ сосѣднимъ государствамъ, а частію и къ Индіи, а съ этимъ вмѣстѣ и сильно уменьшило прежнее значеніе Сыръ-Дарьи, обратившейся изъ пограничной рѣки во внутреннюю, протекающую по мало заселеннымъ степямъ, а потому не могущую принести тѣхъ существенныхъ выгодъ, кои можно ожидать отъ развитія пароходства на Аму-Дарьѣ, для расширенія русской торговли и на случай возможныхъ военныхъ дѣйствій.

Что суда существующей флотиліи, по своему малосилію, совершенно не могутъ совершать плаванія по Аральскому морю и по р. Аму, потому не могутъ пригодиться при созданіи новыхъ средствъ для устройства пароходства въ бассейнѣ Аральскаго моря.

Что, основываясь на общихъ соображеніяхъ, казалось бы, что удовлетвореніе указанныхъ потребностей, какъ правительства, такъ и торговли, можетъ быть достигнуто скорѣе частнымъ обществомъ чѣмъ казенною флотиліею.

Не предрѣшая, однако же, этого послѣдняго вопроса, коммисія не могла не обратить вниманія, что какой бы изъ двухъ способовъ веденія дѣла не былъ принятъ, казенный или частный, потребуетъ продолжительное время, пока выяснятся условія плаванія по Аму-Дарьѣ и пока создадутся средства для устройства новаго пароходства въ требуемомъ размѣрѣ. Между тѣмъ, заявленіе туркестанскаго генераль-губернатора о разрушенномъ состояніи флотиліи, прекращеніе комплектованія оной нижними чинами, не надежность судовъ и невыгодность эксплуатаціи, сами собою указываютъ на необходимость полного упраздненія существующаго личнаго состава флотиліи.

Основываясь на всемъ вышеизложенномъ, коммисія, большинствомъ трехъ голосовъ противу одного члена, Морскаго Министерства, пришла къ заключенію: что Аральская флотилія, въ настоящемъ ея составѣ, не можетъ оказать какой-либо пользы при учрежденіи вновь пароходства въ бассейнѣ Аральскаго моря.

Что дальнѣйшее ея сохраненіе, въ настоящемъ положеніи, служитъ только къ непроизводительному расходу казенныхъ средствъ.

И что согласно этихъ двухъ положеній, Аральская флотилія

можетъ быть теперь же упразднена, безъ особыхъ неудобствъ для правительства.

Что касается способа упраздненія, то комиссія, не касаясь вопроса о распредѣленіи и назначеніи личного состава флотиліи, полагала бы возможнымъ заявить, что вопросъ о ликвидаціи морскаго имущества флотиліи, именно: судовъ, мастерскихъ и матеріаловъ, было бы целесообразно разрѣшить въ связи съ другими вопросами, подлежащими обсужденію комиссіи, почему она находитъ, что упомянутое имущество слѣдовало бы сохранить до времени, по усмотрѣнію туркестанскаго генераль-губернатора, согласно депеши его отъ 21-го октября текущаго года.

Членъ отъ Морскаго Министерства капитанъ 2-го ранга Озеровъ, хотя и признавалъ изложенные недостатки настоящаго состоянія флотиліи и бесполезность денежныхъ затратъ на оную, но немедленное уничтоженіе оной находитъ преждевременнымъ до обсужденія всѣхъ другихъ вопросовъ по устройству новаго пароходства въ Аральскомъ бассейнѣ.

Подписали: генераль-лейтенантъ Копьевъ, тайный совѣтникъ Ермаковъ, полковникъ Бѣляевскій, надворный совѣтникъ Исаковъ, капитанъ 2-го ранга Озеровъ.

о поступленіи на станцію Оренбургъ для дальнѣй

Название мѣ- сяцевъ.	Кожа и овчинъ выдѣ- ланныхъ и не выдѣлан- ныхъ.			Хлопка пресованнаго.			Хлопка не пресованнаго.		
	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.
Январь . . . .	22.379	12.117	7.481	1.484	421	—	51.964	16.254	26.64
Февраль . . . .	7.117	13.734	1.622	63	—	2.191	7.584	25.151	25.99
Мартъ . . . .	1.345	3.460	7.848	—	2.739	3.270	3.611	23.001	40.99
Апрѣль . . . .	4.374	12.660	5.156	—	1.996	375	1.837	8.572	22.50
Май . . . . .	52.553	19.136	11.907	—	3.564	4.403	518	48.151	24.28
Іюнь . . . . .	37.643	25.878	8.672	988	5.770	19.213	11.452	50.570	68.53
Іюль . . . . .	59.719	72.135	45.115	12.115	44.063	71.218	86.601	121.766	132.56
Августъ . . . .	29.162	12.368	14.705	61.055	26.382	77.782	81.072	34.303	34.44
Сентябрь . . . .	37.218	21.381	21.576	14.173	22.454	25.991	63.884	28.789	17.59
Октябрь . . . .	13.868	9.923	8.292	18.714	13.292	12.949	51.936	26.146	15.53
Ноябрь . . . . .	11.710	10.372	7.124	6.243	2.141	12.659	24.957	22.240	19.53
Декабрь . . . .	11.054	14.083	14.822	3.562	—	4.640	15.987	17.157	21.75
Всего . . . . .	288.142	227.247	154.320	118.397	122.822	234.691	401.403	422.100	451.27

Начальникъ Статистическаго

# МОС Т Ъ

шаго отправленія по желѣзной дорогѣ (пудовъ).

Шерсти и шерстяныхъ оческовъ.			Ш е л к у.			Шелковыхъ оческовъ.			Сѣмени цитварнаго.		
1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.
12.768	6.610	5.879	—	1.913	1.713	1.126	1.086	158	—	9.637	1.207
12.329	12.561	3.184	—	2.876	784	30	483	661	—	646	1.764
1.590	22.128	4.583	13	840	1.292	14	2.277	418	360	3.024	3.632
657	2.502	346	178	2.210	299	68	—	813	—	6.950	1.739
11.945	8.291	582	—	1.929	1.333	439	2.221	601	—	29.344	1.220
21.131	17.555	8.083	198	1.684	658	740	1.046	1.546	—	58.328	167
33.110	70.436	48.759	1.410	1.488	1.307	374	567	666	—	11.699	3.993
56.844	48.751	61.175	12	690	486	392	168	737	130	5.381	—
61.311	27.771	60.091	836	754	428	1.838	1.076	550	11.722	11.563	6.902
34.283	36.880	15.499	994	2.557	1.643	738	1.260	1.411	8.318	17.757	1.692
17.129	11.036	9.510	2.521	1.537	2.064	980	908	1.159	3.000	6.095	1.810
10.224	14.429	10.125	1.927	2.252	1.175	359	—	1.222	8.751	6.096	—
<b>273.321</b>	<b>279.950</b>	<b>227.766</b>	<b>8.089</b>	<b>20.280</b>	<b>13.182</b>	<b>7.098</b>	<b>11.092</b>	<b>9.942</b>	<b>32.281</b>	<b>166.520</b>	<b>24.126</b>

стола П. В. Вендриховскій.

В Ъ Д О

о прибытіи по желѣзной дорогѣ

Названіе мѣсяцевъ.	Вина винограднаго.			Сахару и сахарнаго песку.		
	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.
Январь . . . . .	252	99	361	25.560	24.260	27.445
Февраль . . . . .	564	549	44	28.808	30.524	31.127
Мартъ . . . . .	303	1.396	784	24.141	13.243	25.400
Апрѣль . . . . .	1.516	1.010	362	10.617	11.035	10.989
Май . . . . .	2.183	1.938	1.306	19.047	12.573	16.422
Іюнь . . . . .	2.427	3.104	793	17.190	12.056	19.917
Іюль . . . . .	6.046	6.746	2.282	7.861	18.905	17.384
Августъ . . . . .	7.302	3.037	2.046	25.828	20.749	12.535
Сентябрь . . . . .	3.125	4.225	5.820	14.415	18.227	16.853
Октябрь . . . . .	1.339	1.016	1.903	8.826	15.836	33.891
Ноябрь . . . . .	1.304	120	447	11.344	31.644	27.286
Декабрь . . . . .	605	211	178	24.821	29.850	19.942
Всего . . . . .	26.966	23.481	16.326	217.953	233.902	259.199

Начальникъ Статистическаго

**Г О С Т Ъ**

**а ст. Оренбургъ (пудовъ).**

Товаровъ бакалейныхъ.			Товаровъ мануфактурныхъ.			Ч а ю.			Желѣза разнаго не въ дѣлѣ и желѣзныхъ издѣлій.		
1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.
6.216	5.413	4.818	24.244	33.559	22.984	4.366	6.792	4.398	1.734	3.959	3.485
4.355	4.504	3.978	21.112	31.995	30.569	4.786	4.786	5.022	992	3.680	1.470
811	3.540	1.249	5.594	35.554	7.292	1.144	6.475	4.880	493	2.458	1.334
1.319	1.107	5.259	8.517	42.087	32.616	1.408	3.140	3.114	440	1.826	4.579
3.283	2.178	13.943	30.207	43.113	29.539	9.391	3.524	8.675	18.847	21.446	18.866
8.213	5.621	6.686	22.393	48.331	84.016	8.520	6.865	5.877	31.750	21.189	18.993
4.337	4.964	4.965	29.185	28.193	29.609	6.230	2.762	4.055	8.275	2.196	4.328
8.603	8.670	6.478	42.779	67.829	52.617	13.792	10.637	8.568	7.057	6.685	3.062
12.551	10.523	7.511	69.388	70.535	84.816	11.036	10.151	10.443	11.201	10.962	9.302
5.615	7.644	5.645	27.287	23.081	20.129	2.965	4.130	2.813	3.691	3.654	2.366
3.202	5.764	2.308	19.503	15.759	13.539	1.702	1.481	2.595	1.392	1.805	1.902
3.595	3.068	2.267	31.137	17.746	16.800	4.116	3.377	1.819	1.965	1.535	1.096
62.107	62.996	65.107	331.346	457.787	374.576	69.456	64.170	62.249	87.838	81.395	70.733

стола П. В. Вендриховскій.

## СРАВНЕНІЕ ПУТЕЙ

отъ Москвы до Ташкента и Самарканда черезъ Оренбургъ, Красноводскъ и Михайловскій заливъ съ путемъ черезъ Усть-Урть.

---

Вслѣдствіе приказанія Вашего Превосходительства, представляя сравнительный расчетъ стоимости перевозки грузовъ въ Туркестанскій край, по существующимъ путямъ черезъ Оренбургъ, Красноводскъ и Михайловскъ съ путемъ черезъ Мертвый Култукъ на Чарджуй и Бухару, имѣю честь доложить:

1) Что данныя о времени движенія и цѣнахъ за перевозку по желѣзнымъ дорогамъ и водою приведены на основаніи мнѣнія Нижегородскаго ямрочнаго биржеваго Комитета, высказаннаго въ 1881 году, и тѣ же данныя относительно движенія сухимъ путемъ рассчитаны, примѣняясь къ существующимъ казеннымъ цѣнамъ на перевозку въ Туркестанскомъ краѣ.

2) Для однообразія въ сравненіи всѣхъ путей, исходнымъ пунктомъ для расчетовъ приняты г. Москва съ одной стороны, Ташкентъ и Самаркандъ съ другой, такъ какъ эти два пункта сами по себѣ представляютъ большое скопленіе войскъ и, во всякомъ случаѣ, они же съ удобствомъ могутъ служить для сравненія и при отправленіи грузовъ въ Ферганскую Область.

3) На перегрузки для пути черезъ Оренбургъ назначено 10 дней, а на остальныхъ это число увеличено вдвое, вслѣдствіе большаго числа перегрузокъ.

4) При движеніи сухимъ путемъ принято въ основаніе, что ежедневный переходъ равняется около 30 верстъ.

I. Путь отъ Москвы до Ташкента и Самарканда черезъ Оренбургъ.

Отъ Москвы до Оренбурга. . . . .	12 дней	—	65 коп.
Отъ Оренбурга до Казалинска, 997			
верстъ около . . . . .	33	„ 1 р.	40 „
Отъ Казалинска до Ташкента 935			
верстъ . . . . .	31	„ 1 „	26 „
На перегрузки. . . . .	10	„	„
	<hr/>		
	86 дней	3 руб.	31 коп.
Отъ Ташкента до Самарканда. .	10	„ — „	42 „
	<hr/>		
	96 дней	3 руб.	73 коп.

II. Путь отъ Москвы, черезъ Астрахань, Бухару въ Самаркандъ и Ташкентъ.

Отъ Москвы, черезъ Нижній-Новгородъ до Астрахани. . . . .	25 дней	— руб.	50 в.
Изъ Астрахани каботажемъ въ Мертвый Култукъ. . . . .	5	„ — „	15 „
Отъ Мертваго Култува до Кунграда 40 верстъ. . . . .	10	„ — „	48 „
Водою отъ Кунграда до Нукуса 100 верстъ. . . . .	7	„ — „	44 „
Отъ Нукуса до Петро-Александровска 175 верстъ а до переправы, у Чарджуя. . . . . 605)			
Отъ переправы противъ Чарджуя черезъ Бухару до Каты - Кургана 309 верстъ . . . . .	10	„ — „	42 „
Отъ Каты-Кургана до Самарканда 67 верстъ . . . . .	2	„ — „	14 „
Отъ Самарканда до Ташкента 285 верстъ . . . . .	10	„ — „	42 „
На перегрузки. . . . .	20	„ — „	„
	<hr/>		
	89 дней	2 руб.	55 коп.



III. Путь отъ Москвы черезъ Краснодарскъ.

Отъ Москвы, черезъ Нижній до Астрахани. . . . .	25	дней	—	руб. 50	к.
Отъ Астрахани до Краснодарска.	5	дней	—	„ 25	„
Отъ Краснодарска черезъ Хиву до Ханки 780 верстъ. . . . .	22	„	1	руб. 12	„
Водою до переправы у Чарджуя 447 верстъ . . . . .	4	„	—	„ 24	„
Отъ Чарджуя черезъ Бухару до Каты-Кургана 309 верстъ. . . .	10	„	—	„ 42	„
Отъ Каты - Кургана до Самарканда 67 верстъ . . . . .	2	„	—	„ 14	„
Отъ Самарканда до Ташкента 285 верстъ . . . . .	10	„	—	„ 42	„
На перегрузки. . . . .	20	дней	—	„ —	„
	<hr/>			98	дней 3 руб. 9 коп.

IV. Отъ Москвы черезъ Михайловскій заливъ и Кизыль-Арватъ.

Отъ Москвы черезъ Нижній до Астрахани . . . . .	25	дней	—	руб. 50	к.
Отъ Астрахани до Михайловскаго	5	„	—	„ 25	„
Отъ Михайловскаго до Кизыль-Арвата. . . . .	3	„	—	„ 15	„
Отъ Кизыль-Арвата черезъ Хиву до Ханки 535 верстъ . . . . .	22	„	—	„ 70	„
Водою до Чарджуя. . . . .	4	„	—	„ 24	„
Отъ Чарджуя до Каты-Кургана.	10	„	—	„ 42	„
До Самарканда . . . . .	2	„	—	„ 14	„
Ташкента . . . . .	10	„	—	„ 42	„
На перегрузки. . . . .	20	„	—	„ —	„
	<hr/>			101	день 2 руб. 82 к.

Въ итогѣ сравненія всѣхъ четырехъ путей оказывается:

	до Ташкентѣ.	до Самарканца.
1) Путь отъ Москвы черезъ Оренбургъ требуетъ:	86 дней 3 р. 31 к.	96 дней 3 р. 73 к.
2) Путь чрезъ Мертвый Култукъ и Чарджуй. . . . .	89 „ 2 „ 55 „	79 „ 2 „ 13 „
3) Путь черезъ Красно- водскъ . . . . .	95 „ 3 „ 9 „	85 „ 2 „ 67 „
4) Путь черезъ Михай- ловскѣи Кизылъ-Арватъ .	101 „ 2 „ 82 „	91 „ 2 „ 40 „

Эта послѣдняя таблица указываетъ на возможность съ выгодой для казны и частныхъ лицъ направлять грузы, идущіе въ Туркестанскій край, не только въ Самаркандъ, но даже въ Ташкентъ и слѣдовательно и въ Ферганскую Область, не черезъ Оренбургъ, а черезъ Мертвый-Култукъ, Чарджуй и Бухару. Этотъ послѣдній путь оказывается также болѣе выгоднымъ, чѣмъ южные пути черезъ Красноводскъ и Михайловскій заливъ. Сравнительно съ этими двумя путями, онъ представляется болѣе выгоднымъ при движеніи грузовъ отъ Каспійскаго моря до Аму-Дарьи: разстояніе отъ Мертваго Култука до Кунграда короче, путь черезъ Усть-Уртъ пролегаетъ по ровной твердой почвѣ, вдоль пути встрѣчаются частые и сравнительно обильные колодцы, топливомъ можетъ служить саксаулъ, подножный кормъ также находится сравнительно въ изобиліи, что и служитъ причиною, почему киргизы Адаевского и другихъ родовъ, кочуютъ здѣсь во время лѣта. Здѣсь же не встрѣчается такихъ песковъ, а также не бываетъ такихъ жаровъ которые вынудили въ 1883 г. отрядъ Полковника Маркозова отказаться отъ похода въ Хиву.

Неудобства этого пути заключаются въ томъ, что зимою Мертвый Култукъ замерзаетъ на болѣе продолжительный срокъ, чѣмъ Михайловскій заливъ.

Открытие пути по Усть-Урту привлечетъ часть грузовъ съ другихъ путей, вслѣдствіе чего увеличится предложеніе перевозочныхъ средствъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ понизится цѣна за нихъ, что дастъ возможность сбавить цѣну за наши фабрикаты и тѣмъ

доставить имъ возможность проникнуть въ болѣе отдаленныя части Средней Азіи.

Не смотря на ожидаемыя выгоды по случаю открытія пути по Усть-Урту, тѣмъ неменѣе пройдетъ не мало времени, пока товарное движеніе оставитъ прежнее направленіе, хотя и менѣе выгодное, но несравненно болѣе привычное, и изберетъ себѣ новое.

Въ виду этого является вопросъ, можно ли гарантировать частной компаніи перевозку по Аму-Дарьѣ казенныхъ грузовъ, направляющихся въ Туркестанскій военный округъ и при томъ въ опредѣленномъ количествѣ?

Въ виду изложеннаго казалось бы болѣе цѣлесообразнымъ дать обязательство перевозить на пароходахъ имѣющей устроиться частной компаніи на Аму-Дарьѣ всѣ казенные грузы, отправляемые этимъ путемъ. вмѣстѣ съ тѣмъ, принимая во вниманіе, что отправители казеннаго груза не могутъ имѣть особеннаго интереса въ скорѣйшей его доставкѣ, а частный человѣкъ находить при случаѣ выгоднымъ, сверхъ платы по тарифу, уплатить еще премію мѣстнымъ агентамъ за скорѣйшую отправку, признавалось бы необходимымъ обусловить, чтобы, по прибытіи казеннаго груза на пристань отправленія, онъ долго не залеживался, а отправлялся бы при первой возможности.

Количество казенныхъ грузовъ, которое можно направить этимъ путемъ, вѣроятно, будетъ колебаться отъ 60 т. до 100 т. пудовъ въ годъ.

Генеральнаго Штаба, Полковникъ *Вьяльскій*.

## КОПІЯ

съ телеграммы генераль-лейтенанта Черняева къ Военному Министру изъ Астрахани въ Москву отъ 15 Мая 1883.

Принявъ рѣшеніе проѣхать лично путь отъ Кунграда черезъ Усть-Урть на Мертвый Култукъ и моремъ до Астрахани, выѣхалъ 21-го Апрѣля Петроалександровска, по Аму-Дарьѣ на каюкѣ прибылъ Кунградъ 29 Апрѣля. Аму-Дарья удобна для плаванія параходовъ, фарватеръ нигдѣ не имѣетъ меньше пяти футъ глубины; путь по Усть-Урту 442 версты проѣхалъ трое сутокъ; седьмаго Мая прибылъ Яманъ Айраклы. Дорога имѣетъ твердый грунтъ, топлива достаточно, кормовъ изобиліе, вырытые на большой глубинѣ колодцы обильны отличной холодной водою, выложены камнемъ, иногда встрѣчаются чаще обыкновеннаго перехода, только у подъема на чинь отъ Кунграда есть безводный промежутокъ 45 верстъ, необходимо на половинѣ вырыть колодезь, къ чему будетъ приступлено въ этомъ же году. Можно заключить по устройству колодцевъ, что путь этотъ нѣкогда служилъ для большого торговаго движенія. Что касается остальнаго пути, то настоящее время онъ окончательно разработанъ полковникомъ Александровымъ, колесное движеніе можетъ производиться теперь же безпрепятственно; доказательствомъ служить мой переѣздъ коляскѣ трое сутокъ. Бухта Яманъ Айраклы защищена отъ вѣхъ вѣтровъ, глубина на разстояніи 100 сажень семь футъ, ближайшія горы имѣютъ камень и известь, дерево можетъ быть удобно перевезено моремъ изъ Астрахани. Результаты изслѣдованій Мертваго Култука оказались совершенно не согласными съ дѣйствительностью и заставляютъ сомнѣваться въ томъ, что изъ

слѣдователи были на мѣстѣ, мѣстные лодчана обязываются указать путь судамъ до Яманъ Айраклы глубиною не менѣе 10 футъ. Вытребованный мною изъ Астрахани частный пароходъ, сидящій пять съ половиною футъ, свободно прошелъ по заливу, дорогою, до сего времени признававшюся непроходимой, и остановился за 60 верстъ, выславъ впередъ малый пароходъ, сидящій три съ половиною фута, на которомъ я прибылъ на большой, не встрѣтивъ нигдѣ по пути меньше 7 футъ при низкой водѣ. Пробные промѣры, сколько возможно было сдѣлать на парусной лодкѣ, дали глубину не менѣе 100 футъ. Имѣю честь утверждать передъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ, что вновь открытый путь, по которому уже отправленъ хлопокъ изъ Бухары агентомъ Россійскаго Общества транспортированія, несравненно выгоднѣе для военнаго, такъ и для торговаго движенія изъ Россіи на Аму-Дарью и далѣе на Бухару, чѣмъ служачій доселѣ изъ Оренбурга. Принимая во вниманіе, что на Кавказѣ содержатся значительныя военныя силы, которыя по новому пути могутъ быть скоро и удобно вызваны въ случаѣ надобности въ среднюю Азію, я полагаю возможнымъ сократить численность дорого стоящихъ войскъ Туркестана въ большихъ размѣрахъ, чѣмъ предполагалъ прежде.

## О Т З Ы В Ъ

Главнаго Интендантскаго Управленія въ Главный Штабъ  
отъ 29 Января 1883 г. за № 128.

Такъ какъ въ дѣлахъ Главнаго Интендантскаго Управленія, требуемыхъ отношеніемъ Главнаго Штаба за № 628, свѣдѣній не имѣется, а таковыя могутъ быть доставлены только непосредственно Туркестанскимъ Окружнымъ Интендантскимъ Управленіемъ, распоряженіемъ котораго производится всѣ перевозки по краю, то о немедленномъ доставленіи таковыхъ предложено было, 21-го прошлаго Октября, Туркестанскому Окружному Интендантству, и въ то же время предложено было Казанскому Интендантству сообщить всѣ имѣющіяся, по изложеннымъ въ вышеприведенномъ отношеніи № 628 вопросамъ, свѣдѣнія собственно по перевозкѣ отъ Оренбурга до Казалинска.

Отъ Туркестанскаго Окружнаго Интендантскаго Управленія отвѣта до сихъ поръ не получено, а потому телеграммою, отъ 18 сего Января, предложено Окружному Интенданту послѣдить представленіемъ требуемыхъ свѣдѣній.

Казанское же Окружное Интендантское Управленіе донесло, что въ послѣдніе пять лѣтъ перевезено людей и тяжестей при нихъ изъ г.г. Оренбурга и Орска въ Казалинскъ, а также грузовъ собственно Интендантскаго и Медицинскаго вѣдомства изъ г. *Оренбурга* для войскъ и военно-врачебныхъ учрежденій Туркестанскаго Военнаго Округа слѣдующее количество:

а) Людей.

	Молодых солдатъ.	Семействъ.	Казакъ.	Лошадей.
въ 1878 году	662 чел.	430	183 чел.	49
” 1879 ”	640 ”	208	3,118 ”	3,033
” 1880 ”	755 ”	707	1,767 ”	1,967
” 1881 ”	840 ”	264	1,717 ”	1,714
” 1882 ”	858 ”	200	1,299 ”	1,271
Итого . . .	3,755 чел.	1,809	8,084 чел.	8,034

всего . . 13,648 человекъ.

б) Тяжестей при нихъ.

Собственно путевого довольствія.

	Измѣняемыхъ.	Неизмѣняемыхъ.
въ 1878 году	4,302 п. 29 ф.	4,285 п. 28 ф.
” 1879 ”	50,244 ” 39 ”	9,897 ” 17 ”
” 1880 ”	34,681 ” 6 ”	7,215 ” 10 ”
” 1881 ”	30,810 ” 2 ”	7,019 ” 35 ”
” 1882 ”	21,850 ” 39 ”	5,524 ” 32 ”
Итого . .	141,889 п. 35 ф.	33,943 п. 2 ф.

Эти команды отправлены изъ г. Оренбурга и Орска въ маѣ и первой половинѣ іюня мѣсяца и прибываютъ въ г. Казалинскъ съ половины іюня до августа. Свѣдѣній о дальнѣйшемъ отъ Казалинска распредѣленіи ихъ въ Казанскомъ Интендантствѣ не имѣется.

в) Вещеваго довольствія и медикаментовъ

Въ 1878 году . . .	19,539 п. 33 ф.
” 1879 ” . . .	28,431 ” 10 ”
” 1880 ” . . .	25,013 ” 7 ”
” 1881 ” . . .	23,912 ” 11 ”
” 1882 ” . . .	9,615 ” 10 ”
Итого . .	106,511 п. 31 ф.

Перевозка показанныхъ Казанскимъ Интендантствомъ числа людей и количества тяжестей отъ Казалинска до Ташкента, могла обойтись казнѣ по цѣнамъ Туркестанскаго перевозочнаго подрячика, а именно.

а) Молодыхъ солдатъ съ ихъ семействами.

Въ 1878 году	1,092 чел.	15,288 р.
” 1879 ”	848 ”	11,872 ”
” 1880 ”	1,462 ”	20,468 ”
” 1881 ”	1,104 ”	15,456 ”
” 1882 ”	1,058 ”	14,812 ”
<hr/>		
Итого . .	5,564 чел. до	77,896 р.

б) Тяжестей неизмѣняемыхъ.

Въ 1878 г.	4,285 п.	28 ф.	6,000 р.	40 в.
” 1879 ”	9,897 ”	17 ”	13,856 ”	50 ”
” 1880 ”	7,215 ”	10 ”	10,101 ”	35 ”
” 1881 ”	7,019 ”	35 ”	9,828 ”	— ”
” 1882 ”	5,524 ”	32 ”	7,735 ”	— ”
<hr/>				
Итого . .	33,943 п.	2 ф. до	47,521 р.	23 в.

в) Вещеваго довольствія и медикаментовъ.

Въ 1878 г.	19,539 п.	33 ф.	27,356 р.	— в.
” 1879 ”	28,431 ”	10 ”	39,803 ”	75 ”
” 1880 ”	25,013 ”	7 ”	35,018 ”	90 ”
” 1881 ”	23,912 ”	— ”	33,477 ”	15 ”
” 1882 ”	9,615 ”	10 ”	13,461 ”	35 ”
<hr/>				
Итого . .	106,511 п.	31 ф. до	149,117 р.	15 в.

Команды казаковъ не приняты въ расчетъ, потому что они слѣдуютъ на своихъ лошадяхъ; точно также здѣсь не показывается стоимость перевозки тяжестей измѣняемыхъ, состоящихъ изъ путеваго довольствія за невозможностью, хотя приблизительно, опредѣлить какое количество такихъ тяжестей доходить до Казалинска и подлежить отправленію въ Ташкѣнтъ.

Затѣмъ, изъ представленнаго Туркестанскимъ Военно-Окружнымъ Совѣтомъ для доведенія до свѣдѣнія Военнаго Совѣта плана устройства по Округу перевозки съ 1883 года, видно, что въ теченіи 1881 г., собственно по Сырь-Дарьинскому тракту, перевезено тяжестей:



На подводахъ 20,266 п. на 2,589 р. 55 к.  
„ верблюдахъ 65,213 „ „ 34,671 „ 64 „

Поставлено подъ свозъ людей.

Верблюдовъ . . . . .	634	на	6,908	р.	95	к.
Подводъ одноконныхъ . . . . .	2,157	„	17,507	„	90	„
Пароконныхъ . . . . .	33	„	233	„	36	„
		<hr/>				
Всего на . . . . .			68,911	р.	41	к.

Сообщая о вышеизложенномъ Главное Интендантское Управленіе присовокупляетъ, что требуемое заключеніе относительно цѣнъ предлагаемыхъ Товариществомъ за перевозку войскъ, а также по вопросамъ касающимся порядка перевозки казенныхъ грузовъ, который проектируется Товариществомъ, будутъ доставлены по полученіи свѣдѣній отъ Туркестанскаго Окружнаго Интендантскаго Управленія, которыя ожидаются въ непродолжительномъ времени.

## ОТЗЫВЪ

Главнаго Интендантскаго Управленія отъ 30-го іюля  
1883 г. № 775.

Въ дополненіе къ отношенію отъ 29-го прошлаго января за № 128, Главное Интендантское Управленіе, препровождая при этомъ, семь представленныхъ Туркестанскимъ Окружнымъ Интендантскимъ Управленіемъ, вѣдомостей о количествѣ тяжестей и людей перевезенныхъ за послѣднія пять лѣтъ въ районахъ рѣкъ Сыръ-Дарьи и Аму-Дарьи, и о суммахъ, израсходованныхъ на эти перевозки, присовокупляетъ:

1. Что по настоящее время мундирно-аммуничныя вещи отправлялись изъ Оренбурга обыкновенно послѣ 1 мая, прибывали къ рѣкѣ Сыръ-Дарьѣ, въ іюнь, іюль и августъ мѣсяцахъ и для того, чтобы онѣ могли прибывать въ Казалинскъ къ началу навигаціи т. е. къ концу марта, необходимо отправлять ихъ изъ Оренбурга въ первой половинѣ января, такъ какъ по существующимъ въ Казанскомъ военномъ Округѣ условіямъ на перевозку вещей изъ Оренбурга, перевозочный подрядчикъ, по мѣстнымъ условіямъ, не обязанъ выставлять подводъ въ теченіи времени съ 15 января по 1-е мая.

2. Что своевременная подвозка мундирно-аммуничныхъ вещей по рѣкамъ Сыръ-Дарьѣ и Аму-Дарьѣ къ Петро-Александровску и Чиназу, а отъ послѣдняго пункта сухимъ путемъ къ Самарканду и Ташкенту возможна при томъ условіи, если транспорты съ вещами изъ Оренбурга будутъ прибывать въ Казалинскъ не позже іюня мѣсяца, но при этомъ назначеніе вещей войскамъ можетъ производиться только авансами, въ примѣрныхъ количествахъ,

впредь до расчета, такъ какъ требованія войскъ на вещи поступаютъ въ Туркестанское Интендантское Управленіе обыкновенно въ послѣднихъ мѣсяцахъ года, а повѣрка этихъ требованій можетъ быть окончена не ранѣе января или даже февраля того года, по сроку котораго производится отпускъ вещей.

3. Что до 1 января 1883 года перевозка тяжестей и людей по Туркестанскому Округу производилась чрезъ подрядчика, по контракту, заключенному въ 1879 году, по слѣдующимъ цѣнамъ:

На перевозку тяжестей съ пуда, на сто верстъ, на верблюдахъ или на подводахъ . . . . . 14 к.

*На перевозку людей:*

На сто верстъ на верблюдахъ, съ верблюда. . . 2 р. 40 к.  
 За одноконную подводу. . . . . 4 „ 20 „  
 „ парную подводу . . . . . 6 „ 30 „

Дѣйствіе этого контракта прекратилось 1 января 1883 года и затѣмъ, не смотря на произведенные 4 раза торги, удалось устроить только незначительныя перевозки по Зеравшанскому и Ферганскому трактамъ, по цѣнамъ:

*По Зеравшанскому. По Ферганскому.*

За перевозку тяжестей. . . — р.	18 к.	— р.	20 к.
За верблюда. . . . . 3 „	24 „	3 „	35 „
„ подводу . . . . . 4 „	50 „	5 „	70 „
„ парную подводу . . . 7 „	50 „	9 „	50 „

Подрядъ же на самую значительную перевозку, а именно по Сырь-Дарьинскому тракту, до настоящаго времени не устроенъ по невыгодности заявленныхъ на торгахъ цѣнъ (до 30<sup>о</sup>. дороже послѣднеподрядныхъ) и затѣмъ перевозка по этому тракту, согласно положенію Военнаго Совѣта 7-го текущаго іюля, должна производиться до 1 января 1884 года распоряженіемъ Окружнаго Интенданта, не дороже справочныхъ цѣнъ, на устройство же подряда перевозки съ 1 января 1884 г. по 1 января 1886 года Военнымъ Совѣтомъ назначено произвести пятый торгъ.

4. Что если, въ видахъ правительственныхъ и специально-военныхъ, будетъ признано необходимымъ и возможнымъ открытіе болѣе удобнаго и дешеваго пути въ Ташкентъ и Самаркандъ чрезъ

Астрахань, Мертвый Култукъ и Усть-Уртъ, то, въ виду указанныхъ въ отзывѣ Главнаго Штаба за № 235 удобствъ сообщенія по этому тракту и дешевизны перевозки, было бы вполне полезно производить этимъ же путемъ и перевозки грузовъ Интендантскаго вѣдомства, но такъ какъ на устройство перевозокъ по Туркестанскому Округу, по существующимъ трактамъ и на прежнихъ условіяхъ съ 1 января 1884 г. по 1 января 1886 г. уже назначено произвести торги, то Главному Управленію необходимо имѣть свѣдѣнія заблаговременно о времени открытія новаго пути, для соображенія при представленіи Военному Совѣту о результатѣ предстоящихъ торговъ на перевозку; представленіе это можетъ быть внесено въ Военный Совѣтъ не далѣе октября или ноября сего года.

и 5. Что Главное Управленіе вполне раздѣляетъ заключеніе Главнаго Штаба, что перевозка казенныхъ грузовъ по Аму-Дарьѣ можетъ быть предоставлена имѣющему образоваться обществу только при условіи, что казна не будетъ обязана предъ этимъ Обществомъ какимъ либо опредѣленнымъ количествомъ грузовъ; заключеніе же о выгодности и удобствѣ перевозки грузовъ на судахъ этого общества можно сдѣлать только по сообщеніи Главному Управленію цѣнъ и сроковъ отправленія кладей, опредѣленіе каковыхъ цѣнъ и сроковъ, какъ видно изъ отзыва Главнаго Штаба за № 235, предполагается предоставить учрежденной при Штабѣ особой Комисіи.

За Главнаго Интенданта генераль-лейтенантъ Шульманъ.

Начальникъ отдѣленія полковникъ Отто.

---

# ОТЗЫВЪ

Главнаго Интенданта отъ 6-го августа 1883 г. № 786.

Туркестанскому Генераль-Губернатору.

На отношеніе отъ 3 Августа за № 113, имѣю честь увѣдомить Ваше Превосходительство, что Туркестанскимъ Окружнымъ Интендантскимъ Управленіемъ, какъ это видно изъ представленныхъ имъ смѣтныхъ исчисленій, израсходовано на перевозку по Туркестанскому Округу:

за 1880 годъ . . .	223.551 р. 41 к.
„ 1881 „ . . .	458.777 „ 1 „
„ 1882 „ . . .	364.250 „ 48 „

До 1883 года перевозки эти производились по контракту съ купцомъ Фридландъ, по слѣдующимъ цѣнамъ:

На перевозку тяжестей съ пуда на 100 верст. на верблюдахъ или на подводахъ 14 к.

*На перевозку людей:*

На 100 верстъ на верблюдахъ, съ верблюда . . .	2 р. 40 к.
За одноконную подводу . . . . .	4 „ 20 „
„ парную подводу . . . . .	6 „ 30 „

Дѣйствіе этого контракта прекратилось 1 Января 1883 г. и затѣмъ, не смотря на произведенные 4 раза торги, удалось устроить только незначительныя перевозки по Зеравшанскому и Ферганскому траектамъ, по цѣнамъ:

*По Зеравшанскому. По Ферганскому.*

За перевозку тяжестей . . . . .	18 к.	20 к.
„ верблюда . . . . .	3 р. 24 „	3 р. 35 „
„ подводу . . . . .	4 „ 50 „	5 „ 70 „
„ парную подводу . . . . .	7 „ 50 „	9 „ 50 „

Подрядъ же на самую значительную перевозку, а именно по Сырь-Дарьинскому тракту, до настоящаго времени не устроенъ по невыгодности заявленныхъ на торгахъ цѣнъ (до 30% дороже послѣднеподрядныхъ) и затѣмъ перевозка по этому тракту, согласно положенію Военнаго Совѣта 7 прошлаго Іюля, должна производиться до 1 Января 1884 года распоряженіемъ Окружнаго Интенданта, не дороже справочныхъ цѣнъ; на устройство же подряда перевозки съ 1 Января 1884 г. по 1 Января 1886 г. Военнымъ Совѣтомъ назначено произвести пятый торгъ.

Къ этому считаю необходимымъ присовокупить, что болѣе подробныя и точныя свѣдѣнія по этому предмету могутъ быть представлены Вашему Превосходительству Туркестанскимъ Окружнымъ Интендантомъ.

Главный Интендантъ, Генераль-Лейтенантъ Скворцовъ.  
Начальникъ Отдѣленія, Полковникъ Отто.

## ОТЗЫВЪ

Главнаго Артиллерійскаго управленія отъ 23-го мая 1883 г  
№ 14761.

Въ Главный Штабъ.

Главное Артиллерійское Управленіе сообщаетъ, что для практической стрѣльбы полевыхъ войскъ Туркестанскаго военнаго округа, ежегодно требуется слѣдующее количество огнестрѣльныхъ припасовъ по вѣсу:

1) Патроновъ . . . . .	9.600 пуд.
2) Снарядовъ . . . . .	1.300 „
и 3) Пороху . . . . .	600 „
Итого . . . . .	11.500 пуд.

Грузы эти распредѣляются въ слѣдующихъ складахъ: при Перовской крѣпостной артиллеріи около 900 пуд., въ Самаркандской около 2000 пуд. и въ Ташкентской около 8600 пуд.

Къ этому присовокупляется, что если осуществится возбужденный въ настоящее время вопросъ, о расширеніи Лабораторіи Туркестанскаго округа, съ цѣлью снаряженія патроновъ на мѣстѣ, то въ дальнѣйшей отправкѣ въ означенный округъ готовыхъ патроновъ не будетъ предостоять надобности.

Что же касается огнестрѣльныхъ припасовъ для крѣпостей Туркестанскаго военнаго округа, то, имѣя въ виду, что на вооруженіе ихъ поступаютъ орудія изъ батарей полевой артиллеріи, по мѣрѣ перевооруженія сихъ послѣднихъ дальнобойными орудіями, огнестрѣльные припасы для практической стрѣльбы въ означенныя крѣпости не высылаются, такъ какъ они расходуютъ имѣющіеся у нихъ запасы снарядовъ и зарядовъ, поступающій къ нимъ, вмѣстѣ съ полевыми орудіями.

За Помощника Начальника Управленія, Полковникъ  
Правитель Канцеларіи, Подполковникъ

## ОТЗЫВЪ

Главнаго Военно-Медицинскаго управленія отъ 14 января  
1883 г. № 534.

Въ Главный Штабъ (по Азіатской части).

По предложеннымъ Главнымъ Штабомъ вопросамъ о проектѣ товарищества для устройства срочнаго пароходства на Аральскомъ морѣ, Главное Военно-Медицинское Управленіе имѣетъ честь сообщить: 1) что перевозка грузовъ вообще, а въ томъ числѣ и военно-медицинскихъ, въ районѣ Туркестанскаго округа, по приведенной Казанскимъ Окружнымъ Интендантствомъ цѣнѣ—14 коп. съ пуда на 100 верстѣ, до настоящаго времени, обходилась дороже, чѣмъ по предлагаемой Товариществомъ цѣнѣ, такъ напримѣръ отъ Казалинска до Чиназа—Товарищество проситъ 1 руб. съ пуда, а подрядчику Интендантства уплачивалось 1 р. 40 в. (по числу 1000 верстѣ—по почтовому дорожнику № 7), при этомъ же военно-медицинскіе транспорты, направляемые въ Туркестанскій округъ, въ большинствѣ случаевъ, не составляютъ груза свыше 50 пудовъ въ штукѣ, и каждое мѣсто въ объемѣ менѣе 1 куб. саж.; 2) за послѣднія пять лѣтъ, въ Туркестанскій край было отправлено изъ Оренбурга военно-медицинскихъ грузовъ:

въ 1878 году . . .	4.351 пуд. 7 фунт.
” 1879 ” . . .	3.271 ” 14 ”
” 1880 ” . . .	2.805 ” 25 ”
” 1881 ” . . .	2.463 ” 5 ”
” 1882 ” . . .	2.529 ” 36 ”

Всего . . . 15.421 пуд. 7 фунт.,

что составляетъ среднимъ числомъ въ годъ по 3084 пуда; изъ



Орска же такихъ грузовъ въ Туркестанскій край отправляемо не было; и 3) медицинскіе грузы, направляемые изъ Оренбургскаго Аптечнаго Магазина въ Іюнь мѣсяцѣ, подходятъ къ Казалинску, какъ сообщаетъ Казанское Интендантское Управление,—къ концу Іюля или началу Августа, т. е. во время навигаціи, такъ что свободно могутъ быть отправляемы далѣе водянымъ путемъ.

Высказать же, что либо болѣе вышеизложеннаго по вопросамъ касающимся порядка перевозки казенныхъ грузовъ и по относящимся къ этому вопросу §§ 15, 16 и 17 проекта устава Товарищества срочнаго пароходства на Аральскомъ морѣ,—Главное Военно-Медицинское Управление не можетъ по немнѣнію какихъ либо данныхъ къ тому, такъ какъ перевозка военно-медицинскихъ грузовъ не только изъ Оренбурга въ Туркестанскій округъ, но вообще и въ другія мѣста назначенія, производится непосредственнымъ распоряженіемъ Интендантства.

Временно И. д. Главнаго Военно-Медицинскаго Инспектора  
Рудинскій.

Начальникъ Отдѣленія

# С В ъ Д ѣ Н І Я

## О СУДОХОДНОЙ ЧАСТИ АМУ-ДАРЬИ \*).

Рѣка Аму-Дарья беретъ свое начало на вершинахъ Памира, въ видѣ нѣсколькихъ горныхъ рѣкъ, которыя соединяются у Кала-Вамаръ. Отсюда рѣка получаетъ названіе Пянджа, принимаетъ въ себя нѣсколько малыхъ и двѣ большія рѣки Акъ-Су и Коксу. Затѣмъ, пройдя еще нѣкоторое пространство, раздѣляется на пять рукавовъ, но не доходя развалинъ кр. Фейзабатъ, снова соединяется въ одно русло и становится судоходною. Послѣ этого соединившись съ р. Вахшъ, она получаетъ уже названіе Аму-Дарьи. Принявъ затѣмъ справа двѣ сравнительно небольшія рѣчки, Аму-Дарья несетъ свои воды однимъ русломъ до укр. Нукуса; гдѣ она раздѣляется на нѣсколько рукавовъ, образующихъ ея дельту.

Отъ кр. Фейзабатъ, гдѣ рѣка дѣлается судоходною, до Нукуса около 1176 верстъ; и до впаденія Улькунъ-Дарьи въ Аральское море около 1366 верстъ.

Отъ Фейзабата внизъ, до сліянія Вахша и Пянджа, рѣка течетъ извиистой полосой отъ 200 до 350 метровъ шириною, образуя обрывистый, довольно высокій приглубый правый берегъ, тогда какъ лѣвый болѣе или менѣе низменный.

Глубина фарватера преимущественно 6—7 м., наибольшая достигаетъ 12, а наименьшая 4 метра.

---

\*) Заимствованы изъ изслѣдованій, произведенныхъ Капитанъ-Лейтенантомъ Зубовымъ, корпуса Штурмановъ Филиповымъ, Шебашевымъ и Капитанъ-Лейтенантомъ Брюховымъ.

Рѣдко расположенные острова и отмели позволяют дѣлать правильные перекаты, несмотря на довольно крутые, мѣстами, колѣна рѣки.

Наибольшая скорость водяной струи на поверхности достигаетъ 2,9 метра въ секунду или около 10 километровъ въ часъ, но при значительной глубинѣ всего русла, пароходъ можетъ избѣгать сопротивленія главной струи, направляясь противъ теченія меньшей скорости, при глубинѣ доходящей до 1 и даже до 1,5 метра.

Приближаясь къ возвышенности Кашикъ-душине-тау, рѣка суживается до 220 метровъ.

Промывъ себѣ русло въ склонахъ этой возвышенности, она течетъ около 3-хъ верстѣ въ крутыхъ берегахъ песчанника, суживаясь постепенно до 150 метровъ и, обогнувъ каменистый мысъ отъ праваго берега, дѣлаетъ крутой изгибъ вправо, послѣ чего постепенно упирается съ приближеніемъ къ устью р. Вахшъ. Въ этой узкости теченіе доходитъ до 2,40 метровъ въ секунду (8440 въ часъ), при наименьшей глубинѣ 3,5 метра.

Въ этой верхней части судоходной рѣки замѣчаются дневныя колебанія уровня воды, чего незамѣтно въ нижнемъ теченіи, но разность крайнихъ его состояній здѣсь не велика и наименьшая глубина колеблется приблизительно около 2,1 метра.

По слияніи Вахша и Пянджа, рѣка получаетъ названіе *Аму-Дарья*. До впаденія рѣки Кафирнагана скорость струи доходитъ мѣстами до 3 м. въ секунду (10.800 въ часъ). Господствующая глубина, отъ 4 до 5 метровъ, уменьшается иногда до 2,5 м. и возрастаетъ до 10,5 метр. Верстѣ 5 выше устья р. Кафирнагана, Аму-Дарья, промывъ себѣ русло въ каменистомъ краѣ Гось-Тюбе, суживается между двумя небольшими его возвышенностями до 200 метровъ.

Въ этомъ относительно неширокомъ поперечникѣ рѣки, вдоль праваго берега тянется отмель, оканчивающаяся каменистой грядой, образующей проходъ около лѣваго берега шириною до 70 метровъ; скорость теченія здѣсь, повидимому, превышаетъ 3 м. въ секунду. Глубина фарватера отъ 10 до 18 метровъ, грунтъ—камень. Узкость эта хотя, по словамъ к.-л. Зубова, не представ-

ляетъ особеннаго препятствія для достаточнаго сильнаго парохода, но входъ въ эти ворота требуетъ постояннаго вниманія командира, тѣмъ болѣе, что при высокомъ стояніи уровня, гряда покрывается водою, впрочемъ въ половодье здѣсь открывается также ходъ, возможный для парохода около праваго берега.

По выходѣ изъ узкости въ краѣ Гось-Тюбе, Аму-Дарья значительно упирается, господствующая глубина фарватера 3—3,5 метр., уменьшается до 2,5 и каменистый грунтъ замѣняется иломъ и глиной, а подходя къ устью р. Кафирнагана встрѣчается галька.

Отъ устья Кафирнагана глубина снова нѣсколько увеличивается, и наименьшая, на перекатахъ, доходить до 2,5 метровъ. Грунтъ галька, небольшіе наносы видны, мѣстами, надъ поверхностью. По мѣрѣ удаленія отъ устья Кафирнагана, галька встрѣчаются рѣже, глубина фарватера увеличивается такъ что на перекатахъ доходить до 3 метровъ.

Ниже устья рѣки Сурханъ, фарватеръ Аму-Дарьи приближается къ правому высокому берегу, огибая возвышенность Акъ-Тюбе (развалины города Суль-Гуль и могилы Термеза). Господствующая глубина фарватера 4,5—6 м., при наибольшей въ 2 и 5 метра.

Пройдя склоны Акъ-Тюбе, Аму-Дарья образуетъ нѣсколько острововъ значительнаго протяженія и имѣетъ много мелей, затрудняющихъ перекаты. Ширина рѣки доходить мѣстами до 2 вереть, наибольшая скорость уменьшается до 2,3 метровъ въ секунду, господствующая глубина отъ 3,5 до 4 метровъ, и наименьшая до 2 метровъ. Ниже р. Сурхана находятся двѣ переправы Пата-Гисаръ и Чушка-Гузаръ. Первая изъ нихъ имѣетъ около 850 метровъ ширины, а вторая около 2 километровъ.

*Примѣчаніе:* Средствами для переправы служатъ паромы, грубо сколоченные изъ плохо прилаженныхъ брусевъ, безъ палубы и безъ простой настилки; они скрѣпляются поперекъ двумя поперечными балками. Длина парома 5 с. ширина 2 сажени. Паромы не имѣютъ руля и управляются съ помощію лошади, спущенной въ воду, которая плывя отъ одного берега къ другому, даетъ направленіе и парому. (Подобный

паромъ во время переправы въ 1878 году мисси генерала Столѣтова у Чупка Гисаръ могъ сдѣлать всего два рейса въ сутки).

Версть за 10 выше Келифа, Аму-Дарья огибаеть склоны Купаль-Огланъ, около которыхъ течеть сначала однимъ русломъ, потомъ снова раздѣляется, образуя множество острововъ и отмелей. У самаго Келифа рѣка суживается и течеть двумя протоками, большій имѣеть въ ширину 48 метровъ, при скорости водной струи въ 1,659 м., при наибольшей глубинѣ въ 6,5 м., а меньшій въ 15 метровъ, при ничтожномъ теченіи, всего же отъ одного берега до другого 694 метра.

*Ниже Келифа* ширина рѣки доходить до 3 и болѣе версть, глубина непостоянная отъ 1,5 до 2,5—6 метр. и мѣстами до 8 метровъ. Множество острововъ и отмелей, при низкомъ состояніи уровня, затрудняютъ частія здѣсь перекаты. Фарватеръ, направляясь сначала вдоль лѣваго берега, переходитъ потомъ въ протоки между островами. Съ приближеніемъ къ кр. Карки, ширина рѣки нѣсколько уменьшается, что также отражается на ея глубинѣ и скорости теченія, которыя немного возрастають. Здѣсь къ руслу, съ обѣихъ его сторонъ, подступаютъ, мѣстами, высокія песчаные барханы и склоны горъ Пелизанъ-данъ, которые, почти отъ Келифа тянутся вдоль правой стороны рѣки, то отдаляясь отъ нея на значительное разстояніе, то приближаясь къ самому руслу и образуютъ высокій, обрывистый правый берегъ.

Подходя къ самой крѣпости Карки, Аму-Дарья суживается до 960 метровъ; въ этомъ мѣстѣ русло ея направляется между двухъ возвышенностей каменистаго края Киреиче-Тау (отроги горъ Пелизанъ-данъ). На лѣвой сторонѣ расположена цитадель Карки.

Пройдя кр. Карки рѣка снова уширяется, глубина на фарватерѣ часто оказывается 2 метра, теченіе усиливается и въ 12 верстахъ ниже крѣпости доходить до 3,06 метровъ въ секунду.

По мнѣнію кап-лейт. Зубова, такое значительное увеличеніе скорости при ширинѣ рѣки отъ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> до 3 километровъ и небольшою относительно, глубинѣ, вѣжеться съ предположеніемъ, что дно рѣки ниже Карки на нѣкоторомъ разстояніи идетъ небольшими террасами или порогами, которые и увеличиваютъ его паденіе.

Такое предположеніе, по его мнѣнію, подтверждается также и опредѣленіемъ паденія рѣки,—такъ выше Карки, по вычисленію, оно оказалось 0,590 м. на версту, на 12 верстѣ ниже Карки 1,050 м. на версту, а 113 верстѣ ниже Карки опять 0,491 м. на 1 версту.

Часто расположенные, въ этой части рѣки, острова и отмели, нарушаютъ правильность перекатовъ, на которыхъ наименьшая глубина доходитъ иногда до *одного метра*; господствующая же глубина фарватера отъ 2,5 до 5,5 метровъ.

Всѣ эти мѣстныя условія не препятствуютъ, однакоже, плаванію паромовъ, что доказалъ пароходъ Самаркандъ, поднявшійся въ 1879 году до Ходжа-Салы.

Съ приближеніемъ къ Чарджую глубина уменьшается до 2 и 3 метровъ, теченіе становится слабѣе и наибольшая скорость водяной струи доходитъ до 1,42 метровъ въ секунду.

Правый берегъ, болѣе приглубый, влѣдствіе подступающихъ къ нему мѣстами склоновъ возвышенности Пелизанъ-данъ.

Отъ Чарджуя внизъ Аму-Дарья мало измѣняется. Господствующая глубина фарватера 2,5—3,5 метровъ, мѣстами уменьшается до 1,5 метра, а на нѣкоторыхъ перекатахъ доходитъ до *одного метра* грунтъ,—иль, наибольшая скорость водяной струи 1,4 метра въ секунду, а въ болѣе узкихъ мѣстахъ рѣки доходитъ до 2 метровъ въ секунду.

Отъ крѣпости Кабаклы до узкости Дуль-дуль-отлоганъ, близъ урочища Ичке-яръ, рѣка течетъ большею частію между крутыми и высокими берегами песчаника; на этомъ протяженіи, ширина ея, суживается иногда отъ 2 километровъ до 640 метровъ, глубина преимущественно 3,5 до 5,5 метровъ, наименьшая 1,5 метра, скорость теченія также возрастаетъ и доходитъ мѣстами до 2,15 м. въ секунду. Грунтъ—иль и глина.

Узкій проходъ Дуль-дуль-отлоганъ <sup>1)</sup>, лежитъ между крутыми

---

<sup>1)</sup> У Хивинцевъ существуетъ преданіе, что узкость эту перескочилъ (отлоганъ) конь ихъ хана Дуль-дуль, (собственное имя).

каменистыми берегами, имѣеть 262 метра (123 сажени) ширины. Наибольшая скорость теченія въ этомъ мѣстѣ 2,516 метровъ въ секунду. Глубина же возрастаетъ до 12 метровъ, грунтъ—илъ, мѣстами, камень.

По выходѣ изъ узкости Дуль-дуль-отлоганъ, ширина рѣки на протяженіи 1,5 километра нѣсколько увеличивается, послѣ чего, у урочища Ичке-яръ, снова суживается до 253 метровъ.

По выходѣ изъ послѣдней узкости, рѣка опять упирается н. мѣстами, доходить до 3,5 километровъ, глубина фарватера нѣсколько уменьшается, и наименьшая снова спускается до одного метра. Скорость также незначительная; грунтъ—илъ.

Пройдя такимъ образомъ 60 верстъ, рѣка образуетъ небольшую луку, круто поворачиваясь съ NW на S, а потомъ, пройдя этимъ направлениемъ около 10 верстъ, суживается до 420 метровъ (200 сажень) между крутыми берегами плоскаго песчаника, высотой около 7—8 сажень, при наибольшей скорости теченія въ 2,54 м., и снова поворачиваетъ на NW.

Лука эта носитъ названіе Тюя-Муюнь (верблюжья шея).

Пройдя луку и, принявъ общее сѣверо-западное направленіе, Аму-Дарья опять упирается, доходя, мѣстами до 3—5 кил.; наибольшая скорость водяной струи доходить до 1,32 метра въ секунду; глубина, на значительномъ протяженіи рѣки, довольно большая и ровная отъ 3,5 до 5 метровъ, а потомъ болѣе или менѣе часто начинаетъ встрѣчаться 2 и 1,5 метра, а наименьшая доходить до одного метра, которая и сохраняется до Петро-Александровска.

Отъ Петро-Александровска до Нукуса, глубина рѣки простирается отъ 6 до 7,5 метровъ (20 — 30 футовъ) и только противъ Ханки, гдѣ рѣка значительно расширяется (отъ 6 до 8 километровъ), глубина фарватера уменьшается, на протяженіи около 30 килом. до (6 и  $5\frac{1}{2}$  фута) 1.83 и до 1,67 метра.

Берега рѣки дѣлаются плоскіе, и она разливается на многочисленные рукава, образующіе массу острововъ. Фарватеръ въ

этомъ мѣстѣ непостояненъ, и частые его измѣненія обусловливаются колебаніемъ уровня.

Рѣка снова собирается въ одно русло лишь ниже г. Гурлена. Отсюда правый берегъ начинается сопровождаться скалистою грядою горъ Шейхъ-Джели, которая на высотѣ г. Мангита подступаетъ къ самой рѣкѣ и даже пересѣкаетъ ея, образуя ворота *Киснакз*, гдѣ ширина русла доходитъ до 500 метровъ. Грунтъ—песокъ, камень (скала) встрѣчается на высотѣ города Кипчавъ, у лѣваго берега рѣки, на высотѣ каменистаго края Шейхъ-Джели-баба и Тюя-буюнъ, но значительныя глубины надъ скалистымъ дномъ не представляютъ никакой опасности для плаванія.

Вычисления среднихъ скоростей теченія въ вертикальной плоскости, по измѣреніямъ на 10 профиляхъ, кап.-л. Зубовъ представилъ въ слѣдующей таблицѣ.

	Средняя скорость массы воды поперечника.	Средняя скорость частей рѣки между измѣреніями.	Относительное разстояние въ верстахъ и километрахъ.	Средняя скорость въ часъ.	Число часовъ.
Нукусъ . . . . .	Ф. В. Дорондъ-Труды Аму-Дарьинской экспедиціи вып. 4 стр.		237	3.506 м.	72.
Пятнякъ . . . . .					
Ичке-Яръ . . . . .	1.238	1.238	62	4.457 >	14.8
Разв. Серторашъ . . . .	1.275	1.256	41	4.321 >	9.7
Чарджуй . . . . .	0.515	0.895	264	3.222 >	87.2
Сел. Чурга . . . . .	0.955	0.735	54	2.646 >	21.7
Карки . . . . .	1.521	1.238	101	4.457 >	24.1
Сел. Казв-Ялынгъ . . . .	1.194	1.358	196	4.889 >	42.7
Кум. Сингирь-Тугай . . .	1.543	1.369	177	4.928 >	38.2
Начало судоход. Пянджа.	1.766	1.655	40	5.958 >	7.2

Изъ этихъ опредѣленій оказывается что измѣненіе въ количествѣ воды, наприм. у Карки, отражается въ Нукусѣ черезъ 9 сутокъ и 13 часовъ.

Количество воды, по наблюденіямъ, произведеннымъ 13 Августа 1874 г., выше Хивинскаго оазиса у Тюя-Моюнъ, гдѣ ско-



рость течения оказалась въ 7,54 ф. въ секунду: для высокаго стоянія уровня равнялось 160.369 куб. ф. въ секунду, для низкаго 133.388 куб. ф.

Ниже Хивинскаго оазиса, немного выше истока рукава Куваншъ-Джарма, при скорости течения 4,37 футъ въ секунду, при высокомъ стояніи уровня—75.640 к. ф., при низкомъ—46.134 к. ф., такимъ образомъ приблизительный расходъ на орошеніе Хивинскаго оазиса *maxim.* 84.729 к. ф., *minim* 77.432 к. ф. въ секунду.

Сравнивая количество воды въ Аму-дарьѣ съ таковымъ же количествомъ въ другихъ рѣкахъ, оказывается—количество воды на *Сыр-дарьѣ* у форта Перовскаго при низкой водѣ равно 31.850 куб. ф. въ секунду; у Казалинска также при низкой водѣ 6.475 куб. фут., итого, если эти данныя вѣрны, только одна  $\frac{1}{5}$  часть массы воды доходить до Казалинска, а  $\frac{4}{5}$  теряется въ безчисленныхъ болотахъ, мелкихъ озерахъ, образуемыхъ Кара-Узюкомъ. Не смотря на эту потерю, плаваніе между фортомъ № 2 и Казалинскомъ все-таки доступно судамъ съ большой осадкой.

Рѣка *Донъ* противъ Ростова, при низкой водѣ, расходуетъ 7200 куб. фута въ секунду. *Волга* 150 верстъ ниже отъ Нижняго Новгорода до впаденія Камы расходуетъ 68600 въ секунду при ординарной водѣ.

Эти данныя указываютъ на сравнительное обиліе воды въ Аму-Дарьѣ съ поименованными рѣками.

Отъ *Нукуса* рѣка принимаетъ сѣверо-западное, а потомъ почти западное направленіе и, развѣтвляясь на пять рукавовъ, образуетъ дельту, восточнымъ предѣломъ которой служить Куваншъ-Джарма и ея продолженіе Яны-Су, а западнымъ сначала Аму-Дарья, затѣмъ Війджабъ до Кунграда, а далѣе Куна-Дарья и Улькунъ-Дарья.

До конца пятидесятыхъ или начала шестидесятыхъ годовъ нѣсколько ниже Кунграда Аму-Дарья дѣлилась на два рукава: Талдыкъ и Куна-Дарью, при чемъ западнымъ предѣломъ дельты служилъ Талдыкъ. Въ 1859 году хивинцы устроили плотину на Талдыкъ, послѣ чего онъ превратился въ арыкъ, служащій для орошенія полей хлѣбопашцевъ, оставшихся на верхнихъ его час-

тахъ. Устье рукава, отдѣлявшееся прежде отъ острова Такмакъ-ата, пространствомъ около 7—8 верстѣ, теперь соединяется съ нимъ болотистою почвою.

Разстояніе по прямому направленію отъ Нукуса до устья Улькунъ-Дарьи около 139, а до устья Яны-Су около 112 верстѣ. По нивелировеѣ 1874 г., Нукусъ лежитъ на 60 футъ выше уровня Аральскаго моря, такимъ образомъ, паденіе дельты на каждыя 1000 сажень около 0,851 сажени.

Почва дельты преимущественно глинистая и песчано-глинистая, покрытая однообразною растительностію, состоящею изъ дикой джиды, гребенщика, колючки, ветлы, тала, камыша и тростнику; по восточнымъ берегамъ Аральскаго моря растетъ также саксаулъ.

Изъ животнаго царства, въ большомъ количествѣ водится рыба, а также много гусей, утокъ, пеликановъ и другой болотной птицы. По берегамъ въ камышахъ и тугаяхъ водятся кабаны и барсы и неизбѣжный спутникъ болотистыхъ мѣстъ неисчислимо количество комаровъ.

Населеніе дельты составляютъ главнымъ образомъ киргизы и каракалпаки; первые занимаются преимущественно скотоводствомъ и частію хлѣбопашествомъ, а вторые хлѣбопашествомъ и рыбною ловлею. Узбеки и сарты живутъ вблизи городовъ и занимаются садоводствомъ и огородничествомъ (бакши).

Проточныя воды дельты, могущія служить для судоходства, могутъ быть раздѣлены на три направленія I—восточное, II—среднее и III—западное.

I. Восточное направленіе составляютъ Куваншъ-Джарма, Даукаринскія озера и истокъ ихъ—рѣка Яны-Су.

*Куваншъ-Джарма* выходитъ изъ Аму двумя рукавами, которые соединяются спустя 7 верстѣ отъ истока. Далѣе рѣка течетъ въ направленіи NO, на протяженіи 90,5 верстѣ, до мѣста отдѣленія съ лѣвой стороны протока Пурханъ; затѣмъ поворачиваетъ на SO. и, пройдя 9 верстѣ, течетъ въ направленіи NO до озера Кунградъ.

До отдѣленія пр. Пурханъ, Куваншъ-Джарма течетъ въ гли-

нисто-песчаныхъ берегахъ, отъ 3 до 6 ф. высоту, густо поросшихъ таломъ, ветлою, джиною и кустарникомъ гребенщика и колючки, а въ низовьяхъ и саксауломъ, заросли котораго далеко вдаются въ глубь степи и служатъ большимъ запасомъ топлива. Отъ истока Пурхана внизъ берега Куваншъ-Дж. понижаются до  $1\frac{1}{2}$  фута и только у оз. Кунграда поднимаются до  $2\frac{1}{2}$  ф. Берега низовьевъ рукава густо заросли камышемъ. Преобладающая ширина Куваншъ-джармы, на протяженіи  $139\frac{1}{2}$  верстѣ до оз. Кунграда, равняется отъ 30—35 сажень, мѣстами увеличивалась до 60 сажень и уменьшаясь до 6 сажень, причемъ наименьшая ширина встрѣчается въ протокахъ, ведущихъ въ оз. Кунградъ. Господствующая глубина 9 и 10 футовъ по фарватеру, но въ верховьяхъ встрѣчается и  $2\frac{1}{2}$  ф. на меляхъ; въ расширеніяхъ рукавовъ и въ низовьяхъ, на мѣстѣ отдѣленія съ правой стороны протока Караколь. Скорость теченія въ малую воду доходитъ до 3 и  $1\frac{1}{2}$  ф., а въ большую до  $5\frac{1}{2}$  ф. и мѣстами приобретаетъ такую силу, что пароходъ Перовскій, въ 40 силъ, съ баржею на буксирѣ, тащю назадъ; въ подобныхъ случаяхъ поднимались вверхъ съ помощію людей. Грунтъ—глина съ пескомъ. Куваншъ-Дж. очень извилиста и многія колѣна ея круты и коротки. Благодаря частымъ поворотамъ, рѣка богата отмелями, которыя образуются вслѣдствіе обвала береговъ и деревьевъ, подмываемыхъ въ большую воду; по рѣкѣ часто встрѣчаются каюки, спускающіеся внизъ или поднимающіеся вверхъ за саксауломъ.

Куваншъ-Джарма, въ 14 верстахъ отъ истока, съ лѣвой стороны отдѣляетъ протокъ Когейли, и не доходя 8 верстѣ до озера Кунградъ—съ правой протокъ Кара-Коль, идущій къ базару Кланчъ-Кала, около которой останавливались пароходы Аральской флотиліи для выгрузки тяжестей и перетаскивались вверхъ на каюкахъ. Изъ другихъ протоковъ заслуживаетъ вниманія *Шурханъ* по своей многоводности и направленію. Выходя изъ Куваншъ-Джармы при поворотѣ ея на юго-западъ, протокъ течетъ 20 верстѣ на сѣверъ; и затѣмъ, не доходя  $1\frac{3}{4}$  вер. до восточной окраины Даукаринскихъ озеръ, онъ поворачивалъ прежде на востокъ и вливался въ озера очень узкими протоками. Въ 1879 г. по приказанію начальника Чимбайскаго участка, въ узкомъ перешейкѣ прорытъ каналъ съ цѣлю

сократить кружной и неудобный путь черезъ Даукаринскія озера. Вслѣдствіе этого восточная часть протока пересохла, и вода начала изливаться по каналу прямо въ озеро, образуя по берегамъ разливы. Въ случаѣ образованія здѣсь судоходнаго протока восточный путь сократился бы на 58 верстѣ. По словамъ поручика флотскихъ штурмановъ Филипова, занимавшагося изслѣдованіями дельты въ 1880—81 годахъ, упомянутый каналъ вырыли очень узкій, съ крутымъ колѣномъ, что дѣлаетъ его едва проходимымъ для каюковъ; кромѣ того южная часть залива Даулы-кы очень мелка, и устье канала занято мелью.

Кромѣ названныхъ протоковъ Куваншъ-Джарма отдѣляетъ и другіе, которые неимѣютъ значенія для судоходства.

Куваншъ-Джарма вливается въ *Даукаринскія озера*, изъ нихъ южное, называемое Кунградъ, соединяется съ озеромъ Кара-Тирень посредствомъ узкихъ протоковъ Байланъ и Дженераль-Бугутъ, шириною въ 48 футовъ. Поверхность Даукаринскихъ озеръ вмѣстѣ съ разливами въ малую воду опредѣляется около 258 кв. верстѣ, а въ полную въ 326 кв. в., а безъ разливовъ поверхность воды озеръ—191,4 кв. верстѣ.

Средняя глубина озера Кунградъ отъ 4 до 12 ф.; въ южной части этого озера при впаденіи Куваншъ-Джармы образовалась мель глубиною отъ 1 до 3 ф.; по восточную ея сторону, держась вдоль камышевыхъ зарослей, остается проходъ до 2 саж. шириною и отъ 4 до 6 ф. глубины, мѣстами прерываемый мелями. Судоходство возможно съ іюня по октябрь. Въ оз. Кара-Тирень господствующая глубина 20—24 ф., но по серединѣ глубина доходить до 70 футъ.

Еще въ концѣ пятидесятихъ годовъ озеро простиралось значительно далѣе на востокъ, чѣмъ теперъ, а на западѣ отдѣлялось отъ залива Тоншинъ-аяге островомъ, отъ котораго въ настоящее время не осталось и слѣда.

Даукаринскія озера изливаются въ Аральское море *рыкою Яны-су*. Послѣдняя, по выходѣ изъ Тоншинъ-аяге течетъ на протяженіи 18 верстѣ въ NW направленіи до развалинъ кр. Кокъ-кала, отсюда она поворачиваетъ на NO и течетъ въ этомъ направленіи  $55\frac{1}{2}$  верстѣ до озера Кы, затѣмъ, пройдя еще 15 верстѣ изливается въ море.

Въ верховьяхъ и срединѣ, Яны-су протекаетъ между берегами изъ наносныхъ бархановъ, высотой отъ 20—75 ф., которые въ нѣкоторыхъ мѣстахъ прерываются низменностями, а пройдя озеро Клы, рѣка образуетъ разливы, среди которыхъ возвышаются отдѣльные невысокіе барханы, которые не покидаютъ рѣки до самаго моря. Ниже Кокъ-калы берега густо поросли гребенщикомъ, джидою, тальникомъ и колючками, но въ низовьяхъ эта растительность встрѣчается только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ.

Низовья густо заселены каракалпаками, занимающимися хлѣбопашествомъ; они сѣютъ пшеницу, ячмень, просо и занимаются скотоводствомъ, разводя преимущественно барановъ.

Ширина рѣки измѣняется отъ 20—85 саж., но преобладающая 30—35 саж.; сообразно съ шириною измѣняется и глубина отъ 4 до 12—16 ф. и мѣстами въ 32 ф. грунтъ преимущественно песокъ, рѣдко глина съ пескомъ. Быстрота теченія отъ 2 до 4 ф. въ секунду; рѣка весьма извилиста.

Озеро *Клы* есть первое изъ озеръ и заливовъ, соединяющихъ рѣку съ моремъ; осадки рѣки и песокъ сдуваемый *NO* вѣтрами, образовали въ южной части озера сплошную песчаную мель, мѣстами обнаженную, съ глубинами отъ  $\frac{1}{2}$  до  $2\frac{1}{2}$  ф., хотя мѣстами на этой мели встрѣчаются глубины въ 10 и 14 ф. По западную сторону мели, вдоль густыхъ камышевыхъ зарослей остается проходъ отъ 1, 5 до 2 сажень шириною и отъ 5—7 ф. глубины. По свидѣтельству мѣстныхъ жителей, въ малую зимнюю воду черезъ озеро съ моря не могутъ проходить большіе каюки. Въ слѣдующихъ къ морю озерахъ или плесахъ глубины измѣняются отъ 9 до 13 футъ.

Въ устьѣ рѣки находится много песчаныхъ острововъ, которые, по замѣчанію туземцевъ, дѣлаются больше и число ихъ увеличивается.

Протяженіе рѣки отъ ея истока изъ Томпинъ-аяге до моря 90 верстъ.

Такимъ образомъ, весь восточный путь черезъ Куваншъ-Джарму, Даукаринскіе озера и рѣку Яны-су около 262 верстъ, а черезъ Куваншъ-Джарму, пр. Пурханъ, и р. Яны-су 204 версты.

Плаваніе пароходовъ по *восточному направлению* оказалось крайне неудобнымъ. Препятствіемъ для плаванія служатъ: мель

въ истокѣ Куваншъ-Джармы, сплошная мель въ южной части оз. Кунградъ и въ оз. Клы,—въ малую воду черезъ эту послѣднюю мель не могутъ проходить даже ваюки, пароходы же бывшей Аральской флотиліи, во время плаванія черезъ озера, даже въ большую воду принуждены были перетаскиваться черезъ мель, предварительно разгрузившись.

По мнѣнію поручика Филипова, благодаря барханамъ, сопровождающимъ рѣку до самаго устья ея, образованіе мелей и песчаныхъ острововъ въ разливахъ должно идти быстро, что въ дѣствительности и подтверждается тѣмъ, что величина и число ихъ постепенно увеличивается.

Плаваніе по Куваншъ-Джармѣ, по заявленію Капитана 2-го ранга Брюхова, командовавшаго пароходомъ бывшей Аральской флотиліи, представляетъ также большія затрудненія. Теченіе рѣвки мѣстами на столько сильно, что пароходъ Перовскій съ баржею тащило назадъ, и тогда приходилось подвигаться вверхъ съ помощію людей. Кромѣ этого теченіе на многихъ изгибахъ производитъ водовороты, столь сильные, что пароходъ поворачивало по теченію, при этомъ ударомъ прямаго теченія пароходъ бросало на берегъ, а баржу возвратнымъ теченіемъ нагоняло на пароходъ. Для устраненія неизбежнаго столкновенія, на такихъ мѣстахъ приходилось пароходъ и баржу тащить посредствомъ лямеи.

По изслѣдованію штурманскаго офицера Шебашева, восточное направленіе проходимо только съ половины іюня до половины сентября, т. е. во время половодья. Остальное время года глубина оз. Кунградъ доходитъ только до одного фута.

II. Среднее направленіе состоитъ въ началѣ изъ трехъ рукавовъ: Чартымбая, Ишана и Тиля-бая. Изъ нихъ особеннаго вниманія заслуживаетъ Ишанъ (средній) какъ по своей прямизнѣ, такъ и по своей удобопроеходимости.

При истокѣ *Ишана* изъ Аму-Дарьи находится обширная мель, оставляющая проходъ въ рукавъ съ восточной стороны, шириною около 9-ти сажень. Выйдя изъ Аму-Дарьи, рукавъ Ишанъ имѣетъ сначала направленіе NO (4 версты) потомъ поворачиваетъ на сѣверъ и, пройдя 11 верстъ, дѣлаетъ въ сѣверозападномъ направленіи на 14 верстахъ два изгиба и опять въ сѣверномъ направ-

леніи течеть до горки Барлы, возвышающейся на 50 футъ надъ окрестностью. На этомъ первомъ участкѣ, на разстояніи 40 вер. до соединенія съ Тила-баемъ ширина рукава измѣняется отъ 20 до 30 сажень, рукавъ отличается своею прямизною.

Далѣе Ишанъ разъединяется на два рукава; судоходный правый огибаетъ Барлы-Тау съ востока и идетъ на протяженіи 10 верстъ до перваго разлива или оз. Саванъ-Куль. Рукавъ этотъ очень невидистъ, хотя безъ крупныхъ колѣвъ; господствующая ширина его въ 9—10-ть сажень, но встрѣчаются (въ 3-хъ мѣстахъ) узкости до 3-хъ сажень, при чемъ скорость теченія повышается отъ 3-хъ до 6-ти футъ въ секунду, при глубинѣ отъ 6 до 40 ф. Не доходя озера Саванъ-Куль, правый протокъ разбивается на 6 рукавовъ. *Озеро Саванъ-Куль* имѣетъ длины около 4-хъ верстъ при ширинѣ въ 90 сажень. Отъ береговъ озера по всему протяженію отмель съ глубинами въ  $1\frac{1}{2}$  до 2 ф., оставляя ближе къ лѣвому берегу фарватеръ до 4 сажень ширины, глубиною отъ 5 до 9 футовъ, скорость теченія  $2\frac{1}{2}$  ф.

Изъ озера Саванъ-Куль выходитъ протокъ шириною отъ 10 до 15 сажень, съ глубинами отъ 11—15 фут. и съ теченіемъ 2 до 4 фут. Пройдя  $2\frac{1}{2}$  версты, протокъ расширяется и образуетъ озеро *Косъ-Куль*, длиною въ  $1\frac{1}{2}$  и шириною въ 1 версту. Берега его очень низки; восточная часть занята обширною наносною мелью, съ глубинами отъ 1 до  $2\frac{1}{2}$  ф.; фарватеръ идетъ по западной части, съ глубиною отъ 6 до 9 фут.; теченіе до  $1\frac{1}{2}$  ф. въ сек. Стокъ озера Косъ-Куль идетъ съ начала двумя протоками, которые соединившись потомъ, вливаютъ воды Ишана въ оз. Ай-Куль. Ширина соединеннаго протока измѣняется отъ 12 до 25 саж. при господствующихъ глубинахъ въ 7 и 9 футовъ; скорость теченія до 3 фут.

Отъ истока до впаденія въ Ай-Куль Ишанъ протекаетъ на протяженіи 62 верстъ, въ берегахъ сухихъ въ верхнемъ и среднемъ теченіи и въ болотистыхъ въ нижнемъ.

*Озеро Ай-Куль* принимаетъ съ восточной стороны другою средній рукавъ Чартымъ-бай. Но еще до впаденія въ озеро, воды Ишана и Чартымъ-бая образуютъ обширный разливъ, который состоитъ изъ безчисленныхъ протоковъ, съ пространствами, зарос-

шими высокими камышемъ, который, имѣя у корня до  $1\frac{1}{2}$  дюйма въ діаметрѣ, поднимается до высоты 3-хъ и болѣе сажень и растетъ въ большихъ глубинахъ въ 12 и болѣе футъ. Площадь разлива до оз. Ай-Куль можно считать около 380 вер. при средней глубинѣ въ 2 фута.

Къ сѣверу отъ оз. Ай-Куль воды Чартымъ-бая, Ишана и Тиля-бая, а также протока Огузъ и Куны-Дарьи собираются снова въ одинъ общій бассейнъ между горами Кушканы-Тау на востокъ и Кубе-Тау на западъ; площадь этого бассейна съ разливами по берегамъ около 676 кв. вер. въ малую воду и 1231 квадр. вер. въ большую воду.

Открытые плесы между зарослями, по которымъ проходитъ главная струя теченія, расширяясь, носятъ названія озеръ: Ай-Куль, Кушканъ-куль, Азнакъ-Куль, Джаманъ-Куль, Сары-Куль и Кара-Куль. Всѣ они расположены на восточной сторонѣ бассейна по направленію рукава Ишана съ юга на сѣверъ.

Кромѣ отдѣльной возвышенности Итъ-Каратерень, встрѣчаются еще въ камышахъ острова до 3-хъ футъ высотой, съ почвою изъ песчаной глины и остатковъ камыша. На нихъ живутъ каракал-наки, для рыбной ловли.

Дно бассейна устилаютъ водяныя растенія, поднимающіяся до поверхности воды. Грунтъ—сѣрая и мѣстами красножелтая глина, песокъ и иль. Разность уровней въ большую и малую воду около 2 футъ.

По исчисленію Доранда, все количество воды, изливаемой Аму-Дарьей въ теченіи года въ средній бассейнъ, 39,146,421,955 куб. метр.

Принимая высоту испаряющейся воды на единицу площади въ 12,787 милиметра, окажется, что количество испарившейся воды съ поверхности трехъ среднихъ рукавовъ равняется 18,480,864 куб. метр., затѣмъ годовое количество вливаемой въ общій бассейнъ. равняется 39,127,941,091 кубич. метр.

Принимая площадь средняго разлива съ глуб. 8 ф.—576 кв. верстъ, а съ глуб. въ 2 ф.—380 кв. вер., окажется, что съ поверхности разлива испаряется, 1,111,762,237 к.уб. метр., т. е. расходъ на испареніе въ 35 разъ менѣе прихода.



Еслибы все количество осадковъ, приносимое рукавами, осаждалось въ общемъ бассейнѣ, который имѣеть глубины 8 фут., то, не принимая въ расчетъ слой осадка отъ разлагающихся растительныхъ веществъ самого бассейна, потребовалось-бы 65 лѣтъ, чтобы наполнить его этими осадками.

*Оз. Ай-Куль* есть первое изъ ряда озеръ или открытыхъ плесовъ, питающихъ Улькунь-Дарью. Площадь озера около 12 кв. верстъ, а глубины 7 и 9 фут., хотя встрѣчаются 10 и 11 фут.; теченіе весьма слабое на N и NW.

Въ южномъ берегу озера, устья Ишана и Чартымъ-бая представляютъ какъ бы два залива, которые раздѣляются наноснымъ берегомъ, едва возвышающимся отъ воды. Между наносами и западнымъ берегомъ озера проходитъ фарватеръ отъ 12 до 15 саж. ширины и отъ 6 до 9 глубины.

Озеро изливается въ Кушкане-Куль двумя проходами отъ 10 до 15 саж. ширины и отъ 6 до 13 фут. глубины.

*Озеро Кушкане-Куль* имѣеть поверхность около 8 квадрат. верстъ. Наименьшая глубина 3 ф. около восточнаго берега, а въ остальныхъ частяхъ отъ 7—9 до 10 футъ.

Съ сѣверной стороны озера выходитъ два протока, окружающіе островъ Шурали, изъ нихъ восточный запирается мелью въ 1 и 1 $\frac{1}{2}$  фута глубины, а западный состоитъ изъ ряда плесовъ, изъ которыхъ болѣе значительные Джаманъ-Куль и Атъ-Игенъ-Куль, глубина которыхъ колеблется отъ 6 до 12 футъ.

Далѣе *Озеро Сары-Куль*, около 4 кв. верстъ, съ глубиной отъ 6 до 17 фут.; грунтъ глина и иль.

Изъ сѣверо-западной части озера выходитъ протокъ *Кусанъ-бай-Дарья*, имѣющій при средней ширинѣ около 30 саж. глубины въ 8 и 9 фут. иногда 19 ф.; скорость теченія 2—3 $\frac{1}{2}$  фута.

*Озеро Кара-Куль* имѣеть поверхность около 10 кв. верстъ. Это послѣднее изъ озеръ средняго бассейна, которое выходящими изъ него протоками, питаетъ рѣку Улькунь-Дарью. Сѣверные берега, какъ болѣе возвышенные, служатъ пристанищемъ для рыбаковъ туземцевъ, которые сбываютъ свой уловъ рыбы на взморье въ ватагу куца Ванюшина. Глубина озера отъ 7 до 21 ф.

Съ западной стороны озера вытекаетъ извилистый протокъ

Заирь-Тарша, отъ соединенія котораго со стоячею почти водою протока Куня-Дарья, идущаго отъ западнаго направленія, начинается Улькунь-Дарья; другой собственно судоходный протокъ, выходящій изъ Кара-Куль, называется *Исамъ-бай*, который, пройдя  $5\frac{1}{2}$  верстъ, дѣлится на 2 вѣтви, изъ которыхъ лѣвая идетъ на западъ подъ названіемъ Кокъ-Дарья, а другая течетъ въ сѣверномъ направленіи подъ названіемъ Уантамакъ.

Протокъ Исамъ-бай и Кокъ-Дарья, при ширинѣ отъ 15 до 30 саж. имѣютъ глубины отъ 13 до 28 фут. и скорость до 2 ф. въ секунду.

Все разстояніе отъ устья Ишана до соединенія притока Исамъ-бай съ Куня-Дарьей, до образованія собственно Улькунь-Дарья, около 42 верстъ.

*Улькунь-Дарья* отъ истока до разв. укрѣпленія Авъ-кала, на разстояніи 65 верстъ, течетъ въ крутыхъ глинистыхъ и песчаныхъ берегахъ отъ 4 до 14 фут. высоту.

Берега, по мѣрѣ приближенія къ морю, постепенно понижаются, до болотистыхъ морскихъ отмелей, заливаемыхъ водою при сильномъ NW и NO вѣтрахъ.

Ширина Улькунь-Дарья измѣняется отъ 30 до 130 саж. при господствующей ширинѣ въ 60 до 80 саж. Господствующія глубины по фарватеру отъ 11 до 42 ф., теченіе отъ 3 у верховьевъ до  $1\frac{1}{2}$  фута у Авъ-кала. Грунтъ—глина и песокъ.

Улькунь-Дарья, въ 5 верстахъ отъ крѣпости Авъ-кала къ сѣверу впадаетъ въ море четырьмя рукавами. Первый изъ рукавовъ—Улькунь-Аяге, впадаетъ въ море, пройдя 11 вер. отъ истока. Въ 6 верст. далѣе отдѣляется на SW незначительный рукавъ Шурханъ въ  $1\frac{1}{4}$  верстъ, далѣе выходитъ на сѣверъ небольшой рукавъ Кичкине-Дарья, а на NW рук. Акай-Узякъ, который ошибочно названъ на картѣ 1873 г. Кичкине-Дарья. Часть рѣки между истоками рукавовъ Улькунь-Аяге и Кичкине-Дарья носитъ также названіе Абазъ-аяге. Перечисленные рукава несутъ съ собою въ море незначительное количество осадковъ  $\frac{1}{16,332}$ , но, накопляясь мало по малу, они образовали баръ изъ песку и ракушки. Баръ рукава Кичкине-Дарья состоитъ изъ ряда подводныхъ и надводныхъ полосъ, которыя запираютъ выходъ въ море, оставляя

къ западу неширокой проходъ до 3-хъ саж., съ глубиною отъ 2 до 6 футъ, которымъ проходятъ рыбацкіе влоки.

*Пароходы Аральской флотиліи входили въ рѣку рукавомъ Акай-Узякъ.* Въ 1879 г. со шлюпки парохода Самаркандъ удалось промѣрить глубины по фарватеру черезъ баръ при чемъ наименьшая измѣренная глубина, въ 4 фут., встрѣтилась только въ двухъ мѣстахъ, прочія же измѣренные глубины были 6, 7 и 8 ф.

По рассказамъ рыбаковъ съ ватаги Ванюшина, кромѣ этого постоянного прохода черезъ баръ, есть еще проходъ восточнѣе, въ которомъ глубины измѣняются, смотря по направленію вѣтра.

Глубины и ширины рукавовъ Улькунъ-Дарья слѣдующія:

	Г л у б и н ы.			Ширина.
	наибольш.	господств.	наименьш.	
Улькунъ-ааге . . . . .	27	12—14	6	30—120
Абасъ-ааге . . . . .	25	13—14	6	30— 30
Кичкине-дарья . . . . .	24	13	6	15— 30
Акай-Узякъ . . . . .	17	13	6	25— 45

Скорость теченія рукавовъ до 1 $\frac{1}{2}$  и до 2 ф.

По словамъ рыбаковъ, Аральское море замерзаетъ по берегамъ на 10 версть.

Рѣка Улькунъ-Дарья отъ соединенія Куна-Дарья съ протокомъ Заиръ-Тарша до моря течетъ на протяженіи всего 78 версть.

Такимъ образомъ длина всего пути отъ укр. Нукусъ, черезъ рук. Ишанъ до моря около 195 версть, т. е. почти на 67 версть короче пути черезъ Куваншъ-Джарму и р. Яны-су.

На лѣвомъ берегу рукава Акай-Узякъ на взморьѣ находится рыболовная ватага купца Ванюшина, состоявшая въ 1879 году изъ 20 туземцевъ и 4 челов. русскихъ, родомъ изъ Казалинса. Для ловли рыбы, рыбаки уходятъ на косовыхъ лодкахъ къ устью Талдыка. Кромѣ того по заключенному условію, скушается рыба у каракалпаковъ, которыхъ ватага съ своей стороны снабжаетъ рыболовными снастями. Соленая рыба, икра, всего въ количествѣ

30,000 пудовъ, влей и визига, въ количествѣ 300 пудовъ, отправляются въ Астрахань и черезъ Оренбургъ въ Москву. Товаръ, отправляемый въ Астрахань, слѣдуетъ до Мертваго Култува на верблюдахъ, запряженныхъ по одному въ арбу, съ кладью около 25 пуд., со скоростью въ 15 дней, а далѣе до Астрахани на косовыхъ лодкахъ въ 4 дня.

Что касается до удобства плаванья по среднему направленію сравнительно съ восточнымъ, то, по мнѣнію поручика Филипова, въ настоящемъ своемъ видѣ средній путь не можетъ быть избранъ предпочтительно передъ восточнымъ; но, воспользовавшись водою Тила-бая и другихъ протоковъ, бесполезно растрчиваемою на разливы, можно, съ небольшимъ усиленіемъ, уничтожить существующіе теперь недостатки пути.

Спустя два года послѣ наблюденій Филипова, средній путь былъ изслѣдованъ инженеромъ Валуевымъ въ 20-хъ числахъ Августа 1881 года, т. е. при горизонтѣ воды, близкомъ къ межённому.

Послѣ осмотра инженеръ Валуевъ доносилъ слѣдующее:

1) Имѣя возможность въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ съ ряду видѣть протокъ Ишанъ, во время осмотра 1881 года, особенно ярко бросилось въ глаза то обстоятельство, что Ишанъ въ нижнихъ частяхъ своихъ все болѣе и болѣе теряетъ озерной характеръ и получаетъ характеръ рѣчной, т. е. воды его, разливавшіяся прежде на большіе горизонтальные плесы, теперь протекаютъ въ берегахъ, съ каждымъ годомъ поднимающихся и заростающихъ вустарникомъ и камышемъ.

Таковъ именно характеръ Ишана отъ оз. Саванъ-Куля до оз. Ай-Куля на протяженіи около 12 верстъ. Въ прежнее время, по показаніямъ туземцевъ, все это пространство было сплошнымъ озеромъ; въ 1879 году, во время плаванія парохода „Самаркандъ“ твердые берега были уже замѣтны во многихъ мѣстахъ; въ 1881 г. они существуютъ почти повсемѣстно и концентрированіе струи въ одно русло замѣтно все болѣе и болѣе, такъ что разные боковые протоки, нанесенные на карту Инженерами Аму-Дарьинской экспе-

диции въ 1880 году, какъ текущiе оказались въ 1881 г. совершенно сухими.

*Подобное естественное концентрированiе струи по мнѣнiю Валуева, кажется обстоятельствомъ, чрезвычайно благоприятствующимъ судоходству по Ишану,* потому что разъ масса воды соединяется вмѣстѣ и течетъ однимъ русломъ, она при мѣстномъ, легко размываемомъ грунтѣ непремѣнно должна образовать себѣ хорошее, т. е. глубокое и широкое ложе и смывать самыя тѣ мели, которыя встрѣчаются ей на пути. Вмѣстѣ съ тѣмъ, собираясь въ одно русло, вода силой теченiя уничтожаетъ мѣшающiе ей острова, и такъ какъ уклонъ воды, а слѣдовательно и скорость теченiя становятся болѣе равномерными, а не переходятъ, какъ прежде съ большой величины прямо на нуль, то и осадки, влекомые водой, должны откладываться болѣе равномерно и распредѣлиться на большую площадь. Эти заключенiя à priori вполне подтверждаются и на самомъ дѣлѣ: нѣкоторыхъ острововъ, бывшихъ въ 1880 году, въ слѣдующемъ году Валуевъ уже не нашель, а грязная вода, содержащая массу осадковъ, попадаетея почти сплошь до Купкане-Куля, тогда какъ прежде она доходила только до Ай-Куля.

Кромѣ всего вышеизложеннаго Валуевъ замѣтилъ еще общее увеличенiе количества воды въ Ишанѣ, сравнительно съ 1879 г. происшедшее, вѣроятно, отъ запруживанiя русель Чартымъ-бая, слѣдствiемъ чего явилось также уширенiе до 30 и далѣе 40 саж. многихъ узкостей по Ишану, въ которыхъ въ 1879 году пароходъ Самаркандъ проходилъ съ большимъ трудомъ.

2) Затѣмъ также, какъ и прежде, главными недостатками пути по Ишану являлись слѣдующiя мѣста:

а) Развѣтвленiе Ишана у Бурлы-Тау, гдѣ широкiй лѣвый рукавъ, не имѣющiй никакого судоходнаго выхода, уходитъ по направленiю къ Ай-Кулю, а правый, имѣющiй хорошiй выходъ, узокъ и маловоденъ. Плохой путь простирается здѣсь на 6 $\frac{1}{2}$  верстѣ, имѣеть узкости до 15 сажень и 4 крутыхъ поворота. Глубина на этомъ пространствѣ почти вездѣ болѣе 2-хъ сажень, скорости большiя. Черезъ 6 $\frac{1}{2}$  верстѣ сказанный лѣвый рукавъ даетъ пре-

токъ, вливающейся въ правый, и путь снова дѣлается хорошъ на 3 версты до

б) Слѣдующаго развѣтвленія Ишана на 6 протоковъ, въ 6 верстахъ выше озера Саванъ-Куль. Здѣсь на протяженіи  $3\frac{1}{2}$  вер. существуютъ узкости до 10—12 сажень при большой извилистости протоковъ и очень большихъ скоростяхъ, достигающихъ до 6—7 футъ въ секунду.

в) Баръ при входѣ въ Саванъ-Куль, гдѣ еще не успѣли образоваться берега, имѣетъ около 200 сажень длины, при самыхъ меньшихъ глубинахъ въ 0, 45 саж.

г) Узкости и извилины при большихъ скоростяхъ на протяженіи всего 5 вер. въ разныхъ мѣстахъ между Саванъ-Кулемъ и Ай-Кулемъ, при чемъ узкости достигаютъ до 15 саж., а скорости до 7 футъ и даже болѣе въ секунду.

д) Баръ при входѣ въ Ай-Куль длиною около 400 саж. съ глубинами до 0.50 саж.

3) Для борьбы съ этими препятствіями и для уничтоженія ихъ, г. Валуевъ считалъ-бы полезнымъ нижеслѣдующія мѣры, хотя и не ручается за полный ихъ успѣхъ:

а) Запруда лѣваго протока у Бурлы-Тау и направленіе такимъ образомъ большаго количества воды въ правый удобный протокъ, или если запрудить лѣвый протокъ не удастся вслѣдствіе его большой глубины и ширины, то, по возможности, стѣснить полузапрудами доступъ воды въ него и направить ее въ правый протокъ. При успѣхѣ этой работы, правый протокъ долженъ самъ собой ушириться, въ крайнемъ же случаѣ можно будетъ помочь его уширенію, искусственно скапывая берега, что хорошо умѣютъ дѣлать туземцы.

б) Для уширенія входа по протокамъ въ озеро Саванъ-Куль полезно было-бы прекратить водѣ доступъ въ 5-ти болѣе извилистыхъ протокахъ и оставить самый прямой.

Запруживаніе протоковъ, по мнѣнію г. Валуева, не можетъ представить особыхъ затрудненій, съ ними можно легко справиться, конечно, работая въ самую низкую воду. Концентрированіе водъ должно и здѣсь дать самые хорошіе результаты, хотя, вѣроятно, тоже придется искусственно скапывать берега, потому что узкости

здѣсь больше, чѣмъ гдѣ нибудь, а грунтъ, скрѣпленный камышевыми и таловыми корнями, довольно крѣпокъ.

в) На барѣ у озера Савань-Куль слѣдовало бы устроить продольныя дамбы, параллельныя струѣ, которыя съузили бы ее, заставили бы размыть мель, вслѣдствіе увеличенія скорости.

г) Для помощи водѣ въ ея естественной работѣ, искусственно скопать берега въ узкостяхъ протока Ишана между Савань-Кулемъ и Ай-Кулемъ, гдѣ струя видимо концентрируется естественнымъ путемъ вслѣдствіе чего фарватеръ упирается и исправляется самъ собою.

д) Баръ у Ай-Куля легко уничтожить, засаживая ранней весной или поздней осенью, т. е. въ малую воду, тальникомъ тѣ отмели, которыя и въ межень выступаютъ наружу съ обѣихъ сторонъ бара. Тальникъ въ изобиліи растетъ здѣсь на лѣвомъ берегу, долженъ легко приниматься на этихъ отмеляхъ, а по мѣрѣ его разростанія, на нихъ будутъ все крѣпче и выше образовываться берега, которые, стѣснивъ еще больше струю, заставятъ ее размыть баръ и вынести его на глубину, тѣмъ болѣе, что онъ и неособенно великъ, нормальная его глубина въ 0,70 саж. падаетъ въ межень до 0,50 саж., простираются только сажень на 60 по фарватеру.

Таковыя въ общихъ чертахъ мѣры, которыя инженеръ Валуевъ считаетъ полезными для улучшенія пароходнаго пути по р. Ишану: что же касается до цифры ихъ стоимости, то онъ не беретъ на себя опредѣлять ее, потому что, не говоря уже вообще о крайней затруднительности разцѣнки гидротехническихъ работъ, вслѣдствіе ихъ особенно капризнаго и случайнаго характера, онъ полагаетъ, что въ данномъ случаѣ цифры расходовъ больше всего будутъ въ зависимости отъ того, будутъ ли работы производиться натуральной повинностію населенія или же вольнонаемнымъ трудомъ.

III. Западное направленіе. Аму-Дарья, начиная отъ Нукуса, идетъ 12 верстъ въ сѣверозападномъ направленіи, затѣмъ принимаетъ почти западное направленіе и сохраняетъ свое имя еще на протяженіи 24 вер. Далѣе теченіе рѣки уже носитъ названіе рукава Бій-джаба. Отдѣливъ съ правой стороны Кувашъ-Джарму, составляющую начало юго-восточнаго направленія, и затѣмъ Чартымъ-бай, Ишанъ и Тили-бай, которые питаютъ среднее направ-

леніе. рѣка постепенно суживается, ширина ея постепенно уменьшается отъ 300 до 40 сажень, господствующая глубина въ 12 и 7 футъ доходить въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до 4 футъ; теченіе рѣки, имѣя въ большую воду у Нукуса 5 ф. въ секунду, уменьшается въ нижнихъ частяхъ до 2, 5 и до 1, 5 ф. въ секунду.

Въ прежнее, сравнительно, недавнее время, Аму-Дарья, дойдя до Бій-джаба, продолжала течь въ западномъ направленіи еще 10 верстъ, затѣмъ направлялась на сѣверъ и достигала г. Кунграда, отдѣляя на этомъ протяженіи съ лѣвой стороны нѣсколько протоковъ, впадавшихъ въ Айбугирскій заливъ, который, равно какъ и сама Аму-Дарья съ протоками, пересохъ впоследствии.

Въ настоящее время, какъ упомянуто выше, Аму-Дарья, пройдя отъ Нукуса 34 версты, теряетъ свое имя и воды ея, принимая сѣверное направленіе, текутъ къ Кунграду подъ именемъ *Бій-джаба*. Этотъ рукавъ, пройдя 48 верстъ на сѣверъ, отдѣляетъ справа узкій протокъ *Огузъ*, который вливаетъ свои воды въ срединный разливъ. Далѣе Бій-джабъ, поворачивая на западъ, называется *Саркраукъ* и пройдя еще около 5 верстъ, встрѣчаетъ сухое русло Аму-Дарьи и поворотивъ на сѣверо-западъ къ Кунграду, называется уже Куня-Дарьей.

Бійджабъ и Саркраукъ текутъ въ глинистыхъ берегахъ, которые отъ 6 футъ въ верхнемъ теченіи доходятъ до  $1\frac{1}{2}$  футъ въ нижней части. Въ началѣ берега поросли кустами гребенщика и колючки, а въ среднемъ и нижнемъ теченіи камышомъ.

По верхнимъ и нижнимъ берегамъ, особенно по лѣвому, много ауловъ, жители которыхъ занимаются хлѣбопашествомъ и скотоводствомъ.

Ширина рукавовъ отъ 35-ти до 10 сажень при глубинахъ въ 7 и 9 футъ и наименьшей въ 4 фута; скорость теченія отъ 3 до  $1\frac{1}{2}$  ф., грунтъ—глина.

*Куня-Дарья* имѣетъ общее направленіе на NNW, въ которомъ течетъ около 30 верстъ.

Недоходя около  $3\frac{1}{2}$  верстъ до Кунграда, Куня-Дарья отдѣляется къ нему проходъ, называемый Ханъ-Ябъ, а сама дѣлается волбно на NW, и раздѣляется на два рукава, изъ нихъ лѣвый



Талдыкъ, имѣеть сѣверное направленіе, а правый, называвшійся прежде Улькунъ-Дарья, носить нынѣ названіе Куня-Дарья.

Куня-Дарья протекаетъ въ ясно обозначенныхъ берегахъ, возвышающихся надъ водою на 5 и 7 футъ и ширина ея до Кунграда измѣняется отъ 10 до 40 сажень, глубина отъ 4 до 12 футъ, скорость теченія  $1\frac{1}{2}$  до 3 футъ, грунтъ—глина.

Собственно судоходство по западному направленію и въ особенности по Куня-Дарьѣ возможно только до Кунграда. На этомъ протяженіи, благодаря базару въ Кунградѣ, Куня-Дарья и рукавъ Бій-джабъ представляются самыми оживленными изъ всехъ рукавовъ дельты, такъ какъ на нихъ часто встрѣчаются каюки съ грузомъ.

Отъ мѣста отдѣленія рукава Талдыкъ. Куня-Дарья принимаетъ общее направленіе на сѣверо-востокъ и сохраняетъ свое названіе до урочища на лѣвомъ берегу Сеить-Мирей. На этомъ участкѣ она пересѣкается плотинами: Есауль-баши, Кіятъ-баши, Кіятъ-бугутъ, Тасъ-бугутъ, Казакъ-бугутъ, Ишанъ-бугутъ, ходжа или баба-ханъ-бугутъ и новая плотина, послѣдняя въ разстояніи 3 вереть выше протока Заиръ-Тарша. На протяженіи отъ Кунграда до сліянія съ Заиръ-Таршей, Куня-Дарья имѣеть незначительное количество воды, которая получается черезъ обходный у Кунграда каналъ (соума) и изъ протоковъ, выходящихъ изъ средняго разлива.

### Свѣдѣнія о плаваніи пароходовъ Аральской Флотилии по р. Аму-Дарьѣ )

Русское правительство уже давно сознавало пользу водворенія Русскаго пароходства на всемъ протяженіи Аральскаго бассейна. Съ учрежденіемъ казенной флотилии, Правительство искало только случая узнать на опытѣ, на сколько возможно плаваніе по Аму-Дарьѣ.

Въ первый разъ попытка практическаго плаванія въ этомъ направленіи была сдѣлана въ 1858 году, во время слѣдованія въ Хиву посольства Полковника (нынѣ Графа) Игнатьева. Пред-

<sup>1)</sup> Заимствованы изъ дѣлъ Азіятской части Главнаго Штаба.

полагалось, что посольство от Аральскаго моря отправится до Хивы на пароходъ „Перовскій“; но подходя къ Аральскому морю, Полковникъ Игнатьевъ освѣдомился, что хивинцы не соглашались допустить флотилію войти въ Аму-дарью и что въ скоромъ времени ожидается спадъ водъ, могущій затруднить входъ судовъ въ ея устье. Поэтому начальникъ миссіи отказался отъ первоначальной мысли слѣдовать до Хивы на пароходъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ, чтобы не упустить возможности пополнить наши свѣдѣнія о дельтѣ, приказалъ отправить часть подарочныхъ вещей на пароходъ до Кунграда.

Начальникъ Аральской флотиліи, Капитанъ 1-го ранга Бутаковъ, имѣя подъ командою пароходъ „Перовскій“ и 2 баржи, пробрался черезъ Улькунъ-Дарью къ г. Кунграду. Нежеланіе хивинцевъ пропустить нашу маленькую эскадру далѣе, рискованность плаванія вверхъ по совершенно почти неизслѣдованной рѣкѣ, опасеніе убыли воды и дурнаго осенняго плаванія по Аралу побудили Капитана 1-го ранга Бутакова возвратиться къ устью Улькунъ-Дарьи.

Въ 1873 году, во время Хивинскаго похода, Аральской флотиліи поручено было прослѣдовать черезъ устье Аму-Дарьи и соединиться съ Туркестанскимъ отрядомъ, для оказанія ему содѣйствія при переправѣ. Флотилія, въ составѣ пароходовъ Самарканда (70 силъ) и Перовскій (40 с.) съ тремя баржами и экипажемъ, въ составѣ 268 чиновъ, пройдя съ боемъ мимо укр. Акъ-Калы, прослѣдовала на 52 версты вверхъ до мѣста соединенія Заиръ-Тарши съ Куня-Дарьей. Дальнѣйшее слѣдованіе по западному пути, пройденному Бутаковымъ, оказалось невозможнымъ, такъ какъ хивинцы, имѣя цѣлю запретить русскимъ судамъ доступъ къ Кунграду и далѣе по Аму, начиная съ 1859 года, устроили 8 плотинъ, изъ которыхъ нижняя оказалась 40 саж. длины и 12 саж. толщины. Въ виду этого флотилія сдѣлала попытку проникнуть по среднему рукаву и успѣла дойти до Кушкане-Буль.

Дальнѣйшее движеніе представлялось тогда невозможнымъ и флотилія вернулась къ Казалинску.

Неудача 1873 года, испытанная при прохожденіи по среднему направленію, заставила искать новаго направленія по Яны-су.

Въ слѣдующемъ 1874 году, для изслѣдованія низовьевъ Аму-Дарьи, была снаряжена ученая экспедиція подъ начальствомъ генеральнаго штаба полковника Столѣтова. Въ его распоряженіе былъ назначенъ пароходъ „Перовскій“ подъ командою нынѣ Капитана 2-го ранга Брюхова: послѣднему, хотя и съ большими затрудненіями, но удалось пройти по восточному направленію черезъ Яны-су, Даукаринскія озера и Куваншъ-Джарму и по Аму-Дарьѣ до Петро-Александровска.

Неудобства восточнаго пути побудили вновь произвести изысканія, съ цѣлью открыть болѣе удобный путь, для чего былъ посланъ поручикъ корпуса флотскихъ штурмановъ Филиповъ. Работы этого офицера показали, что плаваніе для судовъ Аральской флотиліи возможно по среднему направленію черезъ Улькунъ-Дарью, озера средняго разлива и по протоку Ишану.

Въ 1879 г. этимъ путемъ дѣйствительно прошелъ пароходъ Самаркандъ изъ Петро-Александровска къ морю.

Опыты плаванія собственно по Аму-Дарьѣ производились нѣсколько разъ, начиная съ 1876 г. Въ этомъ году, въ половинѣ августа, пароходъ Самаркандъ поднялся вверхъ отъ Петро-Александровска примѣрно на 230 верстъ, но за недостаткомъ топлива, возвратился въ Петро-Александровскъ 27-го того же Августа.

Затѣмъ въ томъ же году предположено было произвести плаваніе до г. Кунграда, съ цѣлью сдѣлать промѣръ рѣки при малой водѣ. 20 Октября тотъ же пароходъ отправился изъ Петро-Александровска внизъ, но за встрѣченнымъ у Шейхъ-Абазъ-Вали мелководіемъ, вернулся назадъ и прибылъ въ Петро-Александровскъ 23-го того же Октября.

Въ слѣдующемъ 1877 году пароходъ Самаркандъ, подъ командою капитана-лейтенанта Брюхова, прошелъ отъ Петро-Александровска къ Чарджую съ 22 Марта по 7 Апрѣля, а обратно съ 9-го по 18 Апрѣля.

Въ 1879 г. тотъ же штабъ-офицеръ совершилъ плаваніе до Ходжа-саля съ 23 Августа по 8-е Сентября, а обратно съ 9-го по 18 Сентября.

При движеніи вверхъ пароходъ довольствовался топливомъ изъ запасовъ, которые были заранѣе заготовлены частію по распоряженію Бухарскаго Эмира; 23 Августа у острова Айранга-баба, 61 верста отъ Петро-Александровска; 25 у Бухарскаго укр. Сартырашъ—160 в., 28-го у Кабаклы, 29 у Тугая-Денеу (385), 30 у Чарджуя—428 версть, 2 Сентября у лѣваго берега въ 463 в., 3 Сентября у склада на правомъ берегу—486 в., 4-го въ 521; 5 у сел. Акъ-Кумъ 568, 7-го у селенія Джю-закъ и Акъ-Кули 640 версть.

Вверхъ по теченію пароходъ шелъ со скоростію отъ 43—62<sup>1</sup>/<sub>2</sub> версть до Чарджуя и отъ 17 до 38 и 55—отъ этого пункта къ Ходжа-саля въ день. Медленное вообще движеніе объясняется неизвѣстностію русла рѣки и отсутствіемъ лоцмановъ; кромѣ того особая медленность плаванія отъ Чарджуя была слѣдствіемъ еще того, что на этомъ протяженіи производилась съемка рѣки.

Обратно пароходъ двигался со скоростію отъ 13, 25, 62, 98 и 180 версть въ сутки.

Такимъ образомъ пароходъ Самаркандъ, имѣвшій 213 индикаторныхъ силъ, преодолѣлъ трудныя мѣста для плаванія у Тюябуяна, Ичке-яра, быстрину теченія не доходя Карки и пройдя Карки.

Капитанъ-Лейтенантъ Зубовъ, резюмируя свои продолжительныя наблюденія надъ Аму-Дарьей, приходитъ къ слѣдующимъ заключеніямъ: 1) Сильное теченіе судоходнаго Пянджа не составляетъ препятствія къ движенію пароходовъ, такъ какъ идя вверхъ, есть полная возможность избѣгать сопротивленія главной струи; на перекатахъ въ этой же части рѣки, сильное теченіе не имѣетъ никакого значенія при незначительномъ числѣ острововъ и отмелей и хорошихъ глубинахъ; 2) узкости рѣки доступны для движенія пароходовъ;—да при томъ, если-бы онѣ и составляли препятствіе, то оно легко могло быть уничтожено взрывомъ; 3) каменистый грунтъ оказывается только при значительной глубинѣ фарватера; 4) наименьшая глубина фарватера, оказавшаяся въ послѣднихъ числахъ сентября равною *одному* метру (3 ф. 3,5 д.) при значительномъ пониженіи уровня въ мѣстахъ измѣренія, также позволяетъ высказаться въ пользу судоходности рѣки и въ этомъ отношеніи

и 5) приглубые, большую частію, берега рѣки, особенно правый, представляютъ хорошія парходныя пристани для судовъ, не требуя никакихъ для этого устройствъ.

Всѣ эти факты говорятъ въ пользу судоходности рѣки и, слѣдовательно, вопросъ заключается въ томъ, что бы при ограниченныхъ, условіями рѣки, размѣрахъ парходовъ, они, въ то же время, могли обладать сильными машинами, способными выгребать противъ сильнаго, мѣстами, теченія рѣки.

Число силъ машины, системъ преимущественно употребляемыхъ у насъ въ Россіи, и вообще въ Европѣ, находится въ тѣсной зависимости отъ объема, который она занимаетъ въ суднѣ; поэтому, машины этихъ системъ не могутъ имѣть значительное число силъ на тѣхъ судахъ, условія плаванія которыхъ требуютъ болѣе или менѣе ограниченной ихъ длины, ширины и углубленія. Это обстоятельство заставляетъ иногда высказываться не въ пользу судоходности нѣкоторыхъ рѣкъ съ значительнымъ колебаніемъ уровня и имѣющихъ при томъ болѣе или менѣе сильное теченіе, несмотря на достаточную относительно высоту ихъ ординарной воды и значеніе, которое онѣ могли-бы имѣть въ общей сѣти путей сообщенія.

Это важное неудобство машинъ такихъ системъ для рѣчныхъ парходовъ отстраняется изобрѣтеніемъ въ Америкѣ *балансирующей машины*, значительный размѣръ которой въ высоту даетъ ей возможность занимать, сравнительно, гораздо меньшее мѣсто на суднѣ по остальнымъ двумъ размѣреніямъ, и, слѣдовательно, при одинаковыхъ размѣрахъ въ длину и ширину съ машинами другихъ системъ,—балансирующая имѣетъ громадное преимущество въ количествѣ силъ.

Эти машины доставляютъ огромную экономію помѣщенія, что весьма важно для мелкосидящихъ парходовъ.

Для плаванія по Аму-Дарѣ капитанъ-лейтенантъ Зубовъ находитъ необходимымъ два рода парходовъ: для нижняго теченія, т. е. отъ Арала до Петро-Александровска, съ углубленіемъ не болѣе  $2\frac{3}{4}$  ф. и отъ Петро-Александровска вверхъ, съ углубленіемъ въ  $3\frac{1}{2}$  фута. Остальные размѣры этихъ судовъ могутъ приближаться къ размѣрамъ парохода „Самаркандъ“ (150 футъ

длины и 22 ширины и 2,5 ф. осадки), но для низовыхъ пароходовъ, которымъ придется также плавать въ дельтѣ, размѣры эти нѣсколько велики.

Капитанъ 2-го ранга Брюховъ находитъ необходимымъ также имѣть два рода пароходовъ: по озерамъ и дельтѣ, онъ признаетъ самыми удобными пароходы съ задними колесами, съ машиною въ 210 индикаторныхъ силъ, съ углубленіемъ до 2½ ф., а прочіе размѣры чтобы равнялись таковымъ же у парохода „Перовскій“ (107 футъ длины, 21 ширины).

Для рѣки же Аму, капитанъ 2-го ранга Брюховъ признаетъ возможнымъ устраивать пароходы, не стѣсняясь ни въ ширинѣ, ни въ ~~длину~~ корпусѣ, только съ условіемъ, чтобы они имѣли осадк ~~у дельты~~ 2 футъ, съ машиною въ 100 номинальныхъ силъ. ~~Эта~~ <sup>она</sup> развивала бы 300 и до 350 индикаторныхъ силъ и ~~чтобы~~ пароходъ, съ баржею на буксирѣ, имѣлъ противъ теченія не менѣе 5 верстъ въ часъ.

Для болѣе успешнаго плаванія пароходовъ, Зубовъ и Брюховъ полагаютъ, раздѣливъ рѣку на участки, сообразно ширинѣ и измѣненію фарватера, поручить каждый изъ нихъ, за извѣстное вознагражденіе, надзору мѣстныхъ рыбаковъ, которые, плавая ежегодно на свои промыслы, прекрасно изучили рѣку.

Для этой цѣли необходимо имѣть на хивинскихъ и бухарскихъ берегахъ лоцманскія станціи, причемъ лоцмана могли бы служить въ то же время сторожами топлива. Полезная мѣра эта не потребовала бы большихъ расходовъ и, въ значительной мѣрѣ, окупалась бы болѣе быстрыми рейсами пароходовъ, а слѣдовательно, меньшей тратой топлива.

Относительно продолжительности навигаціи, указаніемъ можетъ служить время замерзанія рѣки Аму. Въ нижнемъ своемъ теченіи, по наблюденіямъ 1874—1875 годовъ у Нукуса, она была покрыта льдомъ съ половины января до послѣднихъ чиселъ февраля, въ зиму же 1876—1877 годовъ у Петро-Александровска, рѣка была подъ льдомъ съ 10 января по 5 февраля.

Въ бухарскихъ предѣлахъ, Аму замерзаетъ ежегодно на короткое время до меридіана Чарджуя. Далѣе, вверхъ, она замерзаетъ только мѣстами и то лишь на самое непродолжительное время. Но выше впаденія рѣки Кукши, Аму-Дарья замерзаетъ ежегодно.

Генеральнаго штаба полковникъ Бѣлявскій.

*Апрѣль 1883 г.*

# ТОРГОВЫЕ ПУТИ ВЪ СРЕДНЮЮ АЗИЮ.

Одною изъ главныхъ причинъ медленнаго развитія русской торговли въ средней Азiи, особенно въ ханствахъ Бухарскомъ и Хивинскомъ, слѣдуетъ признать неудобство сообщенiй между этими странами и Европейской Россiей. Нѣтъ никакого сомнѣнiя, что какъ ввозъ изъ Средней Азiи въ Россiю сырыхъ продуктовъ такъ и вывозъ изъ нея мануфактурныхъ и другихъ издѣлiй русской промышленности непремѣнно увеличились бы въ значительныхъ размѣрахъ, если бы пути сообщенiя допускали болѣе удобную и дешевую доставку товаровъ. Въ настоящее время сообщенiе производится караваннымъ способомъ по вьючнымъ путямъ, исходнымъ пунктомъ которымъ служитъ Оренбургъ. Въ Туркестанъ караваны направляются большею частью черезъ города Орскъ, Тургай, Туркестанъ и Чимкентъ, а въ Хиву и Бухару—черезъ Орскъ и Казалинскъ. Кромѣ своей значительной длины (черезъ Тургай до Ташкента 1705 вер., черезъ Казалинскъ до Бухары 1660 верстъ и до Хивы 1490 верстъ), пути эти представляютъ значительныя неудобства: движенiе на верблюдахъ весьма медленно, всего среднимъ числомъ около 25 верстъ въ сутки, приходится проходить песчаныя или подверженныя разливамъ мѣстности, представляющiя затрудненiя даже для вьючнаго движенiя и наконецъ каждый день перевьючивать верблюдовъ, причѣмъ происходитъ неизбѣжная порча товаровъ, подверженныхъ кромѣ того всякимъ климатическимъ невзгодамъ во время трехмѣсячнаго странствованiя по пустыннымъ степямъ подъ открытымъ небомъ. Понятно, что при подобныхъ условiяхъ, находится



мало желающих употреблять свой трудъ и капиталы на торговлю, подверженную всякимъ случайностямъ; она идетъ медленно, вяло и существуетъ громадное возвышеніе цѣнъ на провозимый товаръ. Слѣдовательно, необходимо изыскать способы устроить болѣе дешевое, а, главное, болѣе удобное сообщеніе. При этомъ возникаетъ вопросъ: пельзя ли примѣнить къ дѣлу натуральные пути изъ Европейской Россіи въ среднюю Азію, т. е. рѣку Волгу, Каспійское море и р. Аму-Дарью? Обѣ рѣки вполне судоходны не только для лодокъ или барокъ, но и для пароходовъ, а море издавна служило для торговли. Водный путь представляетъ еще и ту выгоду, что при довольно быстрой и сохранной доставкѣ товаровъ, стоимость ихъ провоза значительно меньше, чѣмъ при другихъ способахъ перевозки. Постройка кизыль-арватской желѣзной дороги, вызванная военными требованіями навела на мысль воспользоваться ею для торговыхъ сношеній съ Персіей, Хивой и Бухарой. Но дорога эта, представляя выгоды для сообщеній съ Персіей, едва ли можетъ быть признана удобопримѣнимою для торговли съ Хивой и особенно съ Бухарой. До Хивы отъ Кизыль-Арвата около 500 верстъ, и хотя это разстояніе не очень велико, но часть дороги, между колодцемъ Игды и Сары-Камынской котловиной, проходитъ по песчаной, безводной степи, гдѣ сообщеніе возможно только вьючное, на верблюдахъ, да и то съ трудомъ. Что же касается до Бухары, то до нея отъ Кизыль-Арвата, черезъ Мервъ, около 900 в.; дорога проходитъ, болшемъ частью, песчаными степями и не представляетъ ровно никакихъ удобствъ, а путь черезъ Хиву еще болѣе кружный.

Кромѣ дороги изъ хивинскаго оазиса на Кизыль-Арватъ, есть еще одно направленіе, по которому возможно устроить торговый путь, а именно, отъ дельты Аму-Дарьи, черезъ плоскогорье Усть-Уртъ, къ сѣверной части Каспійскаго моря.

Разсматривая описанный путь, можно замѣтить, что онъ представляетъ большія выгоды, какъ относительно близости, такъ и удобства сообщенія, даже при перевозкѣ товаровъ на повозкахъ, не говоря уже о желѣзной дорогѣ. Транспорты отъ самой Твери или Нижняго-Новгорода идутъ водою до бухты Ямань-Айракль, отсюда проходятъ 450 верстъ сухихъ путемъ на повозкахъ и

слѣдуютъ далѣе по Аму-Дарьѣ, если они предназначены въ Хиву, то 300 верстѣ, а если въ Бухару, то 680 верстѣ, до крѣпости Усты. Можно отправлять ихъ и дальше, такъ какъ Аму-Дарья, по изслѣдованіямъ, судоходна для пароходовъ до Хозретъ-Имамы, т. е. почти до верховьевъ. Если же не пользоваться Аму-Дарьей, то отъ Яманъ-Айраклы до Бухары сухимъ путемъ около 1160 верстѣ и дорога гораздо лучше, чѣмъ теперешняя въ 1660 верстѣ. 500 верстѣ для караваннаго движенія на верблюдахъ представляютъ огромную разницу не только относительно времени и дешевизны, но и вѣроятности доставки товаровъ въ исправномъ видѣ, тѣмъ болѣе, что большую часть пути они будутъ слѣдовать на повозкахъ, безъ ежедневной перегрузки, а отъ Кунграда до бухарской границы (ур. Ичке-Яръ) 400 в. по населенной мѣстности. Затрудненія при наймѣ верблюдовъ и дорогая плата за нихъ (отъ 20—25 р. въ мѣсяцъ лѣтомъ и 30 р. зимою), существующія теперь въ хивинскомъ оазисѣ, едва ли будутъ имѣть мѣсто, когда здѣсь пойдетъ торговый путь, а значеніе нынѣшняго упадетъ. Что же касается до Хивы и дельты Аму-Дарьи, изъ которыхъ товары при эксплуатаціи пути чрезъ Усть-Урть будутъ перевозиться на повозкахъ всего на разстояніи 500—700 в., вмѣстѣ нынѣшнихъ 1490 верстѣ вьючнаго движенія, то громадная выгода очевидна. Здѣсь возможно только сравненіе съ путемъ на Кизыль-Арватъ, но и при этомъ сравненіи всѣ преимущества остаются за путемъ на бухту Яманъ-Айраклы. Правда, отъ Хивы до Кизыль-Арвата 500 в., а до Яманъ-Айраклы 740 в., но первый путь проходитъ частью по песчаной, безводной степи, гдѣ едва возможно даже вьючное движеніе, а послѣдній по хорошей колесной дорогѣ. Притомъ же г. Хива находится въ самой южной части оазиса и, подвигаясь къ сѣверу, разстоянія до Кизыль-Арвата все увеличиваются; такъ, дельта Аму-Дарьи, которая по плодородію почвы, будетъ имѣть, безъ сомнѣнія, большое торговое значеніе въ будущемъ, находится отъ перваго въ 790 в., а отъ второй въ 450 в. Кромѣ того, выигрывается болѣе половины пути по Каспійскому морю и перегрузка на кизыль-арватской желѣзной дорогѣ.

Въ заключеніе считаю необходимымъ прибавить, что, по моему

инѣнїю, устройство колеснаго, даже почтоваго сообщенїа чрезъ Усть-Урть, соединенное съ значительными расходами, принесеть, конечно, свою долю пользы, но все-таки будетъ только временное. Лицажь, настолько интересующимся нашей средне-азиатской торговлей, чтобы употребить свой трудъ и капиталы на обезпеченїе ея развитїа, слѣдуетъ, не прибѣгая къ подобнымъ, такъ сказать, полумѣрамъ, прямо положить ей прочное основанїе устройствомъ чрезъ Усть-Урть рельсоваго пути, который, имѣя всего около 500 верстъ длины, не представитъ, по свойствамъ мѣстности, никакихъ техническихъ трудностей, свяжетъ бассейнъ Аму-Дарьи, т. е. бухарскїй и хивинскїй оазисы съ Европейской Россїей и упрочитъ за нашей торговлей въ этихъ мѣстностяхъ первенствующее значенїе <sup>1)</sup>.

Подписалъ В. Александровъ.

---

<sup>1)</sup> Заимствовано изъ «Новаго Времени» № 2495.

## НОВЫЙ ПУТЬ ВЪ СРЕДНЮЮ АЗІЮ.

Наше движеніе въ Среднюю Азію и занятіе Ташкента, Ферганы, Самарканда, устьевъ Аму-Дарьи предоставили нашему вліянію не только эти области, но и сосѣднія ханства: Хиву и Бухару. Русская торговля, которая до шестидесятыхъ годовъ велась черезъ посредство средне-азіятцевъ, получила новый толчекъ и въ короткое время учетверила свои обороты. Русскіе люди не нуждаются теперь въ посредничествѣ туземцевъ и ведутъ сами на свой страхъ активную торговлю, которая, однаковъ, не распространяется пока далѣе Бухары, Хивы, а въ послѣднее время и Мерва. Между тѣмъ, еще Петръ Великій смотрѣлъ гораздо дальше. Соображая планы подчиненія своей державѣ Хивы и Бухары, онъ думалъ проложить путь нашей торговлѣ въ Индію. Правда, эти замыслы основывались на гадательномъ предположеніи о возможности воспользоваться водами Аму-Дарьи для устройства непрерывнаго воднаго пути изъ Каспія до Хивы и далѣе, но самая мысль и теперь не утратила своего значенія. Какъ тогда, такъ и теперь Средняя Азія можетъ служить станціею для нашихъ сношеній съ Индіею.

Но и помимо этого средне-азіятскія владѣнія сами по себѣ приобрѣли на столько серьезное значеніе для нашей промышленности, военныхъ силъ и политики, что устройство скорѣйшаго и удобнѣйшаго пути для сношеній съ ними приобретаетъ съ каждымъ годомъ все большее и большее значеніе.

До послѣдняго времени главнѣйшими путями въ Среднюю Азію

служили два направленія: через Западную Сибирь и через Оренбургъ. Первое, какъ болѣе кружное, имѣть и имѣло второе-степенное значеніе. Направленіе на Оренбургъ было господствующимъ, и движеніе товаровъ на немъ постоянно усиливалось. Занятіе нами Красноводска и ахаль-текинскаго оазиса, постройка желѣзной дороги до Кизыль-Арвата—указали новое направленіе. Всѣ эти пути пролегаютъ по тѣмъ направленіямъ и проходятъ черезъ тѣ мѣстности, которыя служили для движенія нашихъ войскъ. Но ихъ нельзя признать самыми удобными. Стоитъ взглянуть на карту, чтобы видѣть, что въ этомъ послѣднемъ отношеніи путь отъ Мертваго Култука, черезъ Усть-Урть, въ Кунграду представляетъ гораздо болѣе выгоды. Важность этого пути и выгоду его была оцѣнена уже давно. Еще въ 1832 году Карелинъ, посланный изслѣдовать Мертвый Култукъ, находилъ этотъ путь кратчайшимъ и удобнѣйшимъ. Неудача въ 1839 г. второго хивинскаго похода, постоянныя враждебныя къ намъ отношенія Хивы и адаевцевъ, волненія киргизъ въ оренбургскихъ степяхъ, опасенія туркменскихъ разбоевъ заставили забыть этотъ путь. Ново-Александровское укрѣпленіе, стоявшее на этомъ пути съ 1834 до 1848 г., было упразднено. Но новый рядъ событій, усмиреніе Хивы и текинскій погромъ измѣнили положеніе дѣлъ. Не было болѣе основаній опасаться за разбои ни со стороны киргизъ, ни со стороны туркменъ. Купецъ Ванюшинъ, уралецъ, въ 1878 г. отправилъ первый этимъ путемъ рыбу изъ Аральскаго озера къ Волгѣ. Шагъ этотъ былъ оцѣненъ въ Туркестанѣ, и генералъ Колпаковскій командировалъ полковника Александра изслѣдовать этотъ путь. Результаты его изслѣдованій показали, что путь по Усть-Урту отъ Кунграда до Мертваго Култука вполне пригоденъ для колеснаго движенія, и имѣются признаки, что въ этомъ направленіи въ прежнее время совершалось большое торговое движеніе. Въ 1883 году по этому же пути проѣхалъ генералъ Черняевъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, выяснилась судоходность Мертваго Култука и, слѣдовательно, возможность воднаго пути до Астрахани. Вопросъ объ этомъ былъ рѣшенъ также еще въ 1832 году изслѣдованіями упомянутаго Карелина, но, къ несчастію, его записки и карта не были обнаружены, и только въ

1883 году первая из них издана русскимъ географическимъ обществомъ. Чтеніе записокъ и его морская карта Мертваго Култука показываютъ, что въ промежуткѣ между Буинскими островами и полуостровомъ Бузачи существуетъ постоянный фарватеръ отъ 6—10 футьъ глубины, что въ Мертвомъ Култугѣ имѣется прекрасная гавань съ приглубыми берегами, такъ что въ бухтѣ, названной Карелинымъ *Hesselsrode*, суда могутъ останавливаться въ 100 сажняхъ отъ берега, на глубинѣ 14 футь.

Прежде чѣмъ идти далѣе, постараюсь отвѣтить на одно возраженіе, которое мнѣ часто приходилось слышать. Говорятъ, что сѣверо-восточные и восточные вѣтры могутъ настолько согнать воду, что плаваніе будетъ невозможно. Необходимо сказать, что лояца Каспійскаго моря и записки Карелина ясно свидѣтельствуютъ, что вѣтры эти — не господствующіе въ той мѣстности, что скорѣе наоборотъ, тамъ преобладаютъ вѣтры юго-западные и западные, которые нагоняютъ воду въ Мертвый Култукъ. Вѣтры въ этомъ послѣднемъ весьма переменчивы и, слѣдовательно, они не могли бы надолго мѣшать судоходству, но главное, самое представленіе оказывается въ корнѣ невѣрнымъ. При сѣверныхъ вѣтрахъ дѣйствительно воду отгоняетъ отъ сѣверныхъ береговъ, а такъ какъ послѣдніе очень отлоги, то въ нѣкоторыхъ мѣстахъ появляется дно на нѣсколько верстъ, но изъ этого не слѣдуетъ, чтобы обнажился весь проливъ въ 100 верстъ шириною. Напротивъ, сѣверный и сѣверо-западный вѣтры, отгоняя воду съ одной стороны, нагоняютъ ее на южный берегъ, гдѣ и дѣйствительно имѣется фарватеръ.

При восточныхъ вѣтрахъ вода также выгоняется изъ Мертваго Култука, но при его значительной глубинѣ это явленіе представляется для залива совершенно незамѣтнымъ; что же касается прохода изъ Каспійскаго моря въ Мертвый Култукъ, то здѣсь эти вѣтры, едва ли могутъ значительно понизить уровень воды. Это послѣднее предположеніе подтверждается записками Карелина, изъ дневника котораго, отъ 10 и 11 Юля, очевидно, что при возвращеніи изъ Мертваго Култука, при попутномъ т. е. восточномъ вѣтрѣ глубина прохода не только не уменьшилась, но можно за-

включить, что она увеличилась, такъ какъ Новинскіе острова, ясно видимо при западныхъ вѣтрахъ, были покрыты волнами.

Эти факты и соображенія показываютъ, что сообщеніе Астрахани съ Ямань-Айраклы можетъ продолжаться безпрерывно во все навигаціонное время. Сдѣлаемъ еще одно замѣчаніе: выгоды воднаго сообщенія для большихъ разстояній настолько громадны, что серьезныя мелководья рѣкъ Волги, Амура, Оби, временами появляющіяся на нихъ, не мѣшаютъ развитію тамъ цѣлаго коммерческаго флота. Пароходы этихъ рѣкъ, и другихъ спѣшатъ воспользоваться полноводьемъ, чтобы проникать въ верховья притоковъ, въ другое время недоступныхъ для плаванія.

Затѣмъ остается еще другой водный участокъ прямо отъ Кунграда. Въ этомъ пунктѣ путь по Усть-Урту соприсагается съ великою средне-азіатскою рѣкою. Невольно является вопросъ, нельзя ли воспользоваться ею для коммерческихъ сношеній съ Среднею Азіею и прилегающими къ ней странами.

Наше правительство давно оцѣнило выгодное значеніе Аральскаго озера и рѣкъ, въ него впадающихъ.

Мысль объ устройствѣ здѣсь русскаго судоходства не умерла съ Петромъ Великимъ. Спустя семь лѣтъ, когда киргизская степь присягнула на подданство Россіи, императрица Анна Иоанновна приказывала, въ 1732 году, Кириллову построить нѣсколько судовъ на Уралѣ и при первой возможности перевести ихъ на Аральское море. Мысль эта осуществилась, не ранѣе какъ спустя 100 лѣтъ, когда наши укрѣпленія появились на Сырѣ-Дарьѣ. Тамъ были заведены сначала парусныя шхуны, а затѣмъ и пароходы Аральской флотиліи. Послѣдняя немедленно занялась изслѣдованіями моря, а затѣмъ и рѣкъ. Первая попытка опредѣлить судоходность Аму-Дарьи была сдѣлана во время посольства въ Хиву и Бухару полковника (нынѣ генераль-адъютанта, графа) Игнатьева. Попытка эта не вполне увѣнчалась успѣхомъ. Капитанъ Бутаковъ успѣлъ проникнуть только до Кунграда, но изслѣдованія и наблюденія другихъ членовъ миссіи на пути изъ Хивы въ Бухару показали, что Аму-Дарья представляетъ всѣ удобства для судоходства.

Въ 1873 году, во время хивинскаго похода, аральская фло-

тилія также не успѣла проникнуть въ русло Аму-Дарьи. Этого удалось достигнуть только въ слѣдующемъ году. Затѣмъ опыты плаванія не прекращались до 1878 года, причѣмъ пароходъ „Самаркандъ“, имѣвшій 167 фут. длины, 3 ф. осадки и до 213 индикаторныхъ силъ, доходилъ до Ходжа-Саля. Дальнѣйшее плаваніе признавалось въ то время неудобнымъ по политическимъ соображеніямъ.

Независимо опытовъ плаванія, производились изслѣдованія рѣки морскими офицерами. Въ результатъ тѣхъ и другихъ оказалось, что Аму-Дарья судоходна отъ нашего укрѣпленія Нукуса вверхъ до Фейзабада, въ юго-восточной части Бухарскаго ханства, на протяженіи около 1,180 верстъ, отъ Нукуса внизъ до Аральскаго моря, на протяженіи 190 верстъ, она раздѣляется на нѣсколько рукавовъ и образуетъ обширную дельту. Движеніе судовъ и даже довольно значительныхъ пароходовъ возможно по рукавамъ дельты; но для цривильнаго судоходства здѣсь необходимы нѣкоторыя предварительныя работы. Такимъ образомъ, въ настоящее время Аму-Дарья представляетъ готовый путь на протяженіи почти 1,370 верстъ, который ведетъ изъ Россіи въ Среднюю Азію и къ Афганистану.

Глубина рѣки въ самое неблагопріятное время года доходитъ до *одного* метра (3 фута  $3\frac{1}{2}$  дюйма); при этомъ она почти круглый годъ свободна отъ льда. По наблюденіямъ въ укрѣпленіи Нукусъ, т. е. въ сѣверной ея части, она покрывается льдомъ съ половины января до послѣднихъ чиселъ февраля, въ бухарскихъ же предѣлахъ она замерзаетъ на короткое время до меридіана Чарджуя, а далѣе она замерзаетъ только мѣстами.

Аму-Дарья представляется весьма многоводною, несмотря на то, что протекаетъ на протяженіи 1,200 верстъ, не получая притоковъ. Количество воды, по наблюденіямъ, произведеннымъ 13-го августа 1874 года у Питняка, при скорости теченія въ 7,54 ф., при высокомъ стояніи уровня, равнялось 160,369 куб. фут. въ секунду, а для низкаго — 133,388 куб. фут. Ниже хивинскаго оазиса, почти у Нукуса, при скорости теченія 4,37 ф., при высокомъ стояніи уровня—75,640 куб. фут., при низкомъ—46,134.



Волга выше впаденія въ нее Камы расходуетъ 68,600 куб. фут. въ секунду при ordinarily водѣ.

Данныя эти показываютъ полную доступность Аму-Дарьи для плаванія по ней всевозможныхъ рѣчныхъ судовъ, по крайней мѣрѣ такихъ же, какъ и на Волгѣ.

Все сказанное до сихъ поръ свидѣтельствуешь, что движеніе по всѣмъ тремъ участкамъ пути въ отдѣльности возможно и удобно.

Сравнивая весь этотъ путь съ другими, по которымъ производится сообщеніе съ Туркестаномъ, оказывается, что онъ, какъ изложено въ сравненіи путей, ведущихъ въ Среднюю Азію, гораздо удобнѣе, и перевозка на немъ товаровъ дешевле, что было признано нижегородскимъ ярмарочнымъ комитетомъ.

Несмотря на всѣ выгоды новаго пути, на тѣ удобства, которыя представляетъ водная транспортировка кладей, русская торговля продолжаетъ до сихъ поръ пользоваться другими путями. и всѣ товары отъ Бухары и обратно слѣдуютъ по караваннымъ путямъ отъ 1,500 до 2,000 верстъ, подвергаясь ежедневной нагрузкѣ и разгрузкѣ въ продолженіи сотни дней.

Такое положеніе вещей съ русской стороны объясняется отчасти разбоями, которые производили въ прежнее время туркмены по берегамъ Аму-Дарьи. Но это, однакожь, не мѣшало мѣстнымъ жителямъ заниматься сплавомъ товаровъ на каюкахъ, которые поднимали около 1,000 пудовъ груза.

Мы, русскіе, не разъ пользовались каюками для перевозки тяжелой войскъ. Число этихъ судовъ и размѣръ движенія по Аму были бы и теперь несравненно болѣе, еслибы эмиръ бухарскій не запретилъ бы своимъ подданнымъ строить каюки, опасаясь, какъ бы ими не воспользовались туркмены для своихъ набѣговъ <sup>1)</sup>.

Генералъ-адъютантъ Кауфманъ, преслѣдуя основную мысль правительства, стремившагося предоставить русской торговлѣ средства пользоваться водами Аму, послѣ взятія Хивы, заключилъ, въ 1873 году, съ владѣтелями Бухары и Хивы договоры, на основаніи которыхъ русскимъ пароходамъ и судамъ, какъ правительствен-

---

<sup>1)</sup> Гинзовъ—«Очеркъ долины Аму-Дарьи».

нымъ, такъ и частнымъ, предоставляется, въ предѣлахъ этихъ ханствъ, свободное плаваніе по рѣкѣ. Русскіе имѣютъ право, гдѣ окажется удобнымъ, устраивать свои пристани и склады; утвержденіе мѣстъ для нихъ зависитъ отъ русской власти, а ихъ охраненіе лежитъ на обязанности бухарцевъ и хивинцевъ. Русскіе купцы имѣютъ право держать въ городахъ этихъ ханствъ торговыхъ агентовъ для наблюденія за правильностью взиманія пошлинъ.

Эти условія вполне обезпечиваютъ положеніе нашего купечества, но до сихъ поръ оно не воспользовалось ни естественнымъ путемъ, ни тѣми гарантіями, которыя предоставляются этими договорами.

Такое сдержанное отношеніе нашего купечества можетъ быть объяснено не иначе, какъ только отсутствіемъ знакомства съ мѣстными условіями, а за послѣднее время и желаніемъ воспользоваться правительственною субсидіею. Прежде еще можно было сослаться на грабежи туркменъ, но послѣ погрома при Геоевъ-Тепе, послѣ того, какъ разбойники, напавшіе на нашихъ топографовъ, были взяты среди Мерва и казнены въ Асхабадѣ, такая ссылка не имѣетъ смысла, тѣмъ болѣе, что нашъ караванъ былъ въ самомъ Мервѣ и благополучно вернулся. Мѣстнымъ жителямъ туркмены не мѣшаютъ плавать на каюкахъ, какъ же они могутъ помѣшать плаванію пароходовъ, команда которыхъ могла бы имѣть оружіе, котораго нѣтъ у туркменъ? <sup>1)</sup>

Указываютъ также на недостатокъ топлива. Что касается этого предмета, то прежде всего нужно сказать, что суда аральской флотиліи отапливались мѣстнымъ топливомъ, которое растетъ по берегамъ Сыръ-Дарьи. На Аму-Дарьѣ находятся цѣлые непочатые углы этого матеріала. У Дау-Каринскихъ озеръ десятки квадратныхъ верстъ сплошь покрыты саксауломъ; на самой рѣкѣ и вдоль рѣчки растетъ таль, саксауль, и топливо на первое время можетъ быть добыто отъ мѣстныхъ жителей. Впослѣдствіи же топливомъ можетъ служить нефть или каменный уголь, привозимые изъ Каспійскаго моря или добываемые въ Туркестанѣ.

---

<sup>1)</sup> Послѣ заявленія Мервцами покорности, положеніе русскіихъ купцовъ сдѣлалось еще болѣе благопріятнымъ.

Наконецъ, самый важный вопросъ—можно-ли ожидать отъ принятаго дѣла барыша?

Въ данномъ случаѣ барышъ обусловливается числомъ приобретаемаго населенія, количествомъ тѣхъ грузовъ, для которыхъ передвиженіе по рѣкѣ окажется выгоднѣе, и тѣхъ сношеній, которыя предвидятся между центральною Россіею съ одной стороны и Среднею Азіею съ Афганистаномъ съ другой.

Прежде всего здѣсь примутъ участіе жители, которые расселились вдоль самой рѣки: Аму-Дарьинскаго отдѣла 133,000, Хивинскаго ханства до 400,000 душъ, Бухары до 2,000,000, племена: сакары 15,000, эрсары 150,000 и чаудоры 86,000; жители Бадакшана, Кундуза, Балха и сѣвернаго Афганистана до 1.000,000. итого до 3.784,000, которые непосредственно примыкаютъ къ рѣкѣ. Затѣмъ, въ сферу вліянія Аму-Дарьи должно включить Сырь-Дарьинскую область 1.002,000, Ферганскую область 675,000. Зеравшанскій округъ 360,000, итого 2.037,000, всего же 6.821,000 жителей, для которыхъ новый путь оказывается болѣе дешевымъ и наиболѣе скорымъ для сношенія съ центральною Россіею, чѣмъ всё другіе.

Сравнивая послѣднюю цифру жителей съ населеніемъ Обскаго бассейна и Амурскаго, мы находимъ: собственно въ Обскомъ бассейнѣ, гдѣ плаваютъ до 32 пароходовъ, обитаетъ около 2.300,000. если же причислить Акмолинскую, Семипалатинскую, Семирѣчскую области, то получится всего около 4,000,000. Пароходы на Оби заведены всё на частныя средства, безъ всякой поддержки правительства. Собственно на Амурѣ, гдѣ живетъ 84,000, въ Забайкальской области 467,000, въ Иркутской губ. 383,000, всего 934,000, дѣйствуютъ въ настоящее время 12 субсидированныхъ и 33 частныхъ, всего 45 пароходовъ.

Пароходство на Аму-Дарьѣ доставитъ жителямъ Средней Азіи возможность легкаго сбыта своихъ произведеній и удешевитъ доставку русскихъ мануфактурныхъ товаровъ, что поведетъ за собою ихъ болѣе широкое распространеніе не только по правой сторонѣ Аму, но и по лѣвой въ Афганистанѣ, а, можетъ быть, вызоветъ сношенія и съ Индіею, до которой отъ Келифа на берегу Аму-Дарьи остается 600—650 верстъ черезъ Баміанъ.

Пароходство по Аму-Дарьѣ вступить въ конкуренцію съ существующими караванными путями. Послѣдніе, при всѣхъ своихъ неудобствахъ, имѣютъ пока громадное преимущество въ томъ отношеніи, что въ нихъ уже установились извѣстные порядки и имѣются извѣстные подрядчики (караванъ-баши) и транспортныя конторы, которые получаютъ товаръ на конечномъ пунктѣ и обязуются его доставить по назначенію. Разъ сдавши свой грузъ, хозяинъ его уже не заботится о немъ до назначеннаго срока. На разсматриваемомъ пути, на первое время, этого удобства, конечно, не будетъ. Но нѣтъ сомнѣнія, что вмѣстѣ съ пароходствомъ разовьются товарищества транспортированія кладей, которыя будутъ страховать доставку товаровъ до мѣстъ назначенія и съ успѣхомъ замѣнять грубый способъ перевозки посредствомъ караванъ-башей.

Выгоды же новаго пути: скорость, дешевизна, и большая правильность доставки невольно привлекутъ къ себѣ, если не всё, то большую часть грузовъ, которые слѣдуютъ теперь на Оренбургъ и Красноводекъ.

Понятіе о размѣрахъ предстоящаго на первое время движенія могутъ дать цифры пудовъ главнѣйшихъ статей обмѣна, между центральною Россією и Среднею Азією, которыя провозятся нынѣ черезъ Оренбургъ. Средняя Азія отправляетъ:

Кожъ и овчинъ около . . . . .	230 т. п.
Хлопка пресованнаго . . . . .	154 " "
Хлопка непресованнаго . . . . .	425 " "
Шерети и шерстяныхъ оческовъ . . . . .	259 " "
Шелку . . . . .	13,5 " "
Шелковыхъ оческовъ . . . . .	9 " "
Цытварнаго сѣмени . . . . .	70 " "
<b>Итого около . . . . .</b>	<b>1160,5 т. п.</b>
Изъ Россіи отправляется: вина винограднаго . . . . .	227,5 т. п.
Сахару . . . . .	206,5 " "
Товару бакалейнаго . . . . .	63 " "
Товаровъ мануфактурныхъ . . . . .	387 " "
Чаю . . . . .	63 " "
Желѣзныхъ товаровъ и жел. издѣлій . . . . .	76 " "
<b>Итого . . . . .</b>	<b>818 т. п.</b>

Такимъ образомъ, въ оба конца передвигается между Россією и Туркестаномъ, не считая людей, только главныхъ предметовъ объѣма болѣе 2 милл. пудовъ. Вся эта масса грузовъ направляется теперь черезъ Оренбургъ и всею своею тяжестью давить на увеличеніе цѣны перевозки; съ устройствомъ же новаго пути на первое время часть, а потомъ и большинство этихъ грузовъ, избереть болѣе выгодное направленіе на Мертвый Култукъ. Непремѣннымъ послѣдствіемъ этого обстоятельства явится пониженіе цѣны на доставку по прежнимъ путямъ, а также, въ силу конкуренціи, и улучшеніе самыхъ способовъ доставки.

Приведенныя цифры показываютъ, что пароходство по Амударьѣ и Мертвому Култуку, привлекая хотя часть грузовъ, могло бы существовать какъ коммерческое предпріятіе само по себѣ, независимо отъ всякихъ казенныхъ субсидій. Тѣмъ не менѣе наше купечество, которое уже теперь ведетъ немалые торговые обороты, продолжаетъ довольствоваться караванною перевозкою въ ущербъ собственнымъ интересамъ.

Можетъ быть, въ этомъ отношеніи вліяетъ неудачный опытъ въ коммерческомъ отношеніи Аральской флотиліи. Но напрасно смотреть на эту флотилію, какъ на торговое предпріятіе. Въ свое время она предназначалась для перевозки войскъ и казенныхъ грузовъ съ цѣлью облегчить военныя дѣйствія, и она исполнила это дѣло. Коммерческая дѣятельность была для нея дѣломъ побочнымъ. Флотилія имѣла кромѣ того задачей доказать судоходность Аральскаго бассейна, что также исполнила. Такимъ образомъ, она расчислила путь для частной предпримчивости и въ настоящее время закрыта, какъ предпріятіе, отжившее свое время. Если она не исполнила большого, то врядъ-ли и могла исполнить; причинами были: незнакомство со свойствами аральскаго бассейна и стремленіе ограничить затраты на дѣло, не вполне выясненное. этимъ объясняется и неудовлетворительность устройства пароходовъ, отъ которыхъ требовали, чтобы они плавали по рѣкамъ и Аральскому морю. Они были тяжелы для рѣчнаго плаванія, сидѣли слишкомъ глубоко до 4 фут. и были слишкомъ слабы для плаванія по Аральскому морю, тѣмъ не менѣе они дѣлали то и другое.

Опасенія, будто судоходство невозможно, потому что движеніе хлопка производится только послѣ сбора, и что товары не будутъ выжидать навигаціи, оказываются совершенно не имѣющими основанія. Таблицы прибытія грузовъ на станцію Оренбургъ изъ степи и по желѣзной дорогѣ показываютъ, что грузы прибываютъ и отправляются почти равномерно круглый годъ, а слѣдовательно во время навигаціи они будутъ двигаться по рѣкѣ, если это для нихъ окажется выгоднымъ, въ чемъ нѣтъ, конечно, сомнѣнія.

Частное пароходство, удешевивъ и облегчивъ перевозку грузовъ, дастъ новый толчекъ къ развитію торговли. Въ настоящее время движеніе по двумъ участкамъ новаго пути, по Усть-Урту и Каспійскому морю, уже началось. Движеніе это никогда не приметъ серьезнаго размѣра, пока не будетъ открыто пароходство по Аму-Дарьѣ. Для развитія и процвѣтанія послѣдняго имѣются въ наличности, какъ мы видѣли, всѣ данныя.

Въ заключеніе позволяемъ себѣ сказать, что, не смотря на всѣ преимущества новаго пути, вопросъ о постройкѣ рельсовой дороги по Усть-Урту представляется теперь, въ экономическомъ отношеніи, невыгоднымъ и преждевременнымъ. Желѣзная дорога не можетъ окупаться по слабому еще развитію движенія грузовъ между центральною Россією и Среднею Азією, что представляется наглядно изъ слѣдующихъ общихъ соображеній. Эксплоатація версты дороги стоитъ не менѣе 3 т. руб., а для 450 верстъ 1.350,000. Чтобы покрыть этотъ расходъ, необходимо, принимая единообразный тарифъ въ  $\frac{1}{12}$  съ пуда и версты, чтобы желѣзная дорога перевозила на всемъ своемъ протяженіи около 3,5 м. пудовъ платнаго груза.

Если же принять во вниманіе процентъ на капиталъ и погашеніе, то количество перевозимаго груза должно возрасти вдвое или втрое, т. е. доходить до 7—9 мил. пудовъ, тогда какъ въ настоящее время обращается только четвертая часть этого количества, которое при конкуренціи другихъ путей никогда не пойдетъ въ цѣломъ по новому направленію. Необходимо имѣть въ виду, что дорога по Усть-Урту во время четырехъ—пяти зимнихъ мѣсяцевъ, когда замерзаютъ Мертвый Кудтукъ, и совсѣмъ не будетъ работать, въ это же время ея нельзя будетъ пользоваться и для

другихъ могущихъ встрѣтиться государственныхъ потребностей. Полагаемъ, что для торговли собственно, на первое время, будетъ большимъ уже облегченіемъ возможность, товары, перевозимые нынѣ вьючнымъ способомъ, передвигать на пароходахъ и телегахъ.

Генеральнаго Штаба Полковникъ Бѣлявскій.

Іюнь 1883 года.

# ПРЕДСТАВЛЕНІЕ

## Туркестанскаго генераль-губернатора о желѣзной дорогѣ черезъ Усть-Урть.

Необходимость соединить съ Россіей наши Средно-Азіатскія области, соприкасающіяся съ состоящими подъ вліяніемъ Англіи, такъ очевидна и всеми такъ понимается, что проложеніе рельсоваго пути къ Туркестану несомнѣнно было бы уже осуществлено при моемъ предмѣстникѣ, если бы Министръ Финансовъ призналъ возможнымъ принять расходъ, по гарантіи, на счетъ государственнаго казначейства.

Удостоенный Высочайшаго довѣрія Вашего Величества назначеніемъ начальникомъ Туркестанскаго края, я, со дня этого назначенія, былъ озабоченъ соображеніемъ—какимъ способомъ построить Туркестанскую желѣзную дорогу съ наименьшими для государственнаго казначейства расходами.

Избравши, какъ Вамъ Государь уже извѣстно, кратчайшій путь для соединенія двухъ главныхъ артерій Россіи и Средней Азіи: Волги и Аму-Дарьи, я пришелъ къ убѣжденію, что могу осуществить проложеніе дешеваго рельсоваго, передвижнаго пути, на разъединяющемъ эти двѣ соединительныя рѣки пространство, не испрашивая новыхъ расходовъ изъ государственнаго казначейства, а извлекая для сего средства изъ могущей быть, при особыхъ мѣропріятіяхъ, экономіи отъ цѣнъ, по которымъ, въ настоящее время, обходится казнѣ перевозка ея грузовъ и передвиженіе людей, и изъ попытки вытѣснить въ Закаспійской области, а оттуда въ Хивѣ и Бухарѣ потребленіе индійскаго чая, привозимаго теперь въ Бухару англичанами черезъ Афганистанъ, японскимъ или хотя бы и тѣмъ же индійскимъ, къ которому туркмены, хивинцы и бухарцы привыкли, но который бы привозился для сего русскими купцами безошлдинно въ тотъ пунктъ Мерг-



ваго Култукѣ, гдѣ устроится нашъ постъ и откуда начнется дорога по Аму-Дарьѣ, и въ Красноводскѣ. Само собою разумѣется, что извлеченіе выгодъ изъ этихъ двухъ источниковъ возможно лишь для частной предпринимчивости, при полномъ содѣйствіи Правительства, хотя и безъ затраты денегъ. Съ своей стороны Туркестанскій Генераль-Губернаторъ обяжется за постъ на Култукѣ, а подлежащій начальникъ въ Красноводскѣ за Красноводскѣ свидѣтельствовать и высылать Министру Финансовъ удостовѣренія, что все количество индійскаго или японскаго зеленаго чая, пропущеннаго черезъ Россію безошлинно въ эти пункты, доставлено и сложено для продажи туркменамъ, хивинцамъ и бухарцамъ.

Предлагая этотъ контроль, я считаю долгомъ упомянуть, что китайскій чай средне-азіяты не употребляютъ, а зеленый чай не въ употребленіи въ Россіи. Доказательствомъ перваго служитъ тотъ фактъ, что разрѣшенный Молчанову и Шевцову, при предмѣстникѣ моемъ, безошлинный провозъ китайскаго чая въ Туркестанъ не прививается. Чаю этого тамъ не хотятъ покупать и предпочитаютъ платить пошлину, которую начали взимать въ Туркестанѣ при моемъ предмѣстникѣ съ индійскаго чая, привозимаго туда изъ Бухары.

Я испрашиваю у Вашего Императорскаго Величества право предоставить тѣмъ лицамъ, товариществу или компаніи, кои будутъ для сего избраны, перевозку всѣхъ грузовъ казенныхъ на десять лѣтъ по цѣнѣ, на  $\frac{1}{10}$  дешевле противъ той, по какой они перевозятся въ настоящее время и привозъ японскаго или индійскаго зеленаго чая въ Закаспійскую область безошлинно на 5 лѣтъ.

Права эти я испрашиваю теперь же, для того, чтобы не терять время въ переносѣ, затрудняемой разстояніемъ и потому, что только на мѣстѣ, при полной возможности имѣть всѣ данныя подъ рукою, буду я въ состояніи договориться съ предпринимателями въ условіяхъ, которыя привели бы задуманное мною большое дѣло дѣйствительно къ осуществленію. вмѣстѣ съ тѣмъ я полагаю удержать за Правительствомъ возможность пользоваться рельсовымъ путемъ и предполагаемымъ пароходствомъ по Аму-Дарьѣ при военномъ положеніи края и опредѣлять тарифъ, по

которому предприниматели будут возить частные грузы и пассажировъ.

Я убѣжденъ, что толковая и энергическая дѣятельность предпринимателей сократитъ, даже вовсе прекратитъ, привозъ въ Бухару чая англичанами и по установленіи привычки покупать чай отъ русскихъ купцовъ въ Прикаспійскомъ краѣ создастся новый источникъ таможенного дохода для Государства и сверхъ того, не касаясь нисколько бухарскаго народа, лишитъ собственно бухарскаго эмира главнѣйшаго источника дохода, дающаго ему въ настоящее время средства содержать войско и поддерживать надъ невѣжественной массой свой нравственный и религіозный престижъ, сильно поколебленный русскими побѣдами и развивающеюся въ сосѣдствѣ русской цивилизаціею.

Такимъ мирнымъ путемъ совершится незамѣтно полное подчиненіе бухарскаго и хивинскаго ханствъ русскому владычеству въ Царствованіе Вашего Императорскаго Величества и тѣмъ закончится наша задача въ средней Азіи прикрѣпленіемъ ея непосредственно безъ промежутокъ, къ предѣламъ Европейской Россіи. Съ другой стороны, возможность скораго усиленія нашихъ войскъ и подвоза всего, что имъ нужно, по Волгѣ черезъ Каспій, для дальнѣйшаго движенія внѣ Туркестана, не останется безъ роковаго вліянія на Англію, при новомъ фазисѣ восточнаго вопроса, который раньше или позже неминуемо предстанетъ къ рѣшенію въ Европѣ.

Дерзаю думать, Государь Всемилостивѣйшій, что если бы послѣдняя восточная война застала положеніе наше въ Средней Азіи исполнѣ законченнымъ, то на берлинскомъ конгрессѣ мы имѣли бы въ Англіи союзницу, а не смѣлую соперницу, предписавшую, при содѣйствіи другихъ державъ, такія условія мира Россіи, измѣнить которыя предназначено Провидѣніемъ Вашему Величеству, подобно тому, какъ условія парижскаго мира предназначено было измѣнить въ Бозѣ почившему Августѣйшему Родителю Вашему.

Подписалъ: Генераль-Лейтенантъ *Черняевъ*.

25 Іюля 1883 года.

## ИЗВЛЧЕНІЕ

изъ записки о „Нашемъ положеніи въ Средней Азіи“, по-  
данной въ 1866 г. Свиты Его Величества генераль-маіо-  
ромъ графомъ Воронцовымъ-Дашковымъ.

Принимая во вниманіе устройство желѣзной дороги черезъ Бав-  
казскій перешеекъ, которая не только приблизитъ Европу къ  
Средней Азіи, но даже значительно удешевитъ перевозку евро-  
пейскихъ товаровъ на Востокъ, я полагаю бы совершенно спра-  
ведливымъ и необходимымъ принять соотвѣтствующія мѣры и для  
развитія русской торговли. Въ противномъ случаѣ средне-азіатскіе  
рынки будутъ наводнены европейскими товарами, съ которыми  
конкурировать намъ будетъ трудно или почти невозможно. Джу-  
закская передовая линія дастъ намъ возможность открыть для  
нашей торговли болѣе краткій и дешевый путь отъ Джузака къ  
берегамъ Каспійскаго моря. Этотъ путь не только почти вдвое  
сократитъ разстояніе сухимъ путемъ между Туркестанскою областью  
и Россією, но также, ежели не настолько, то, по крайней мѣрѣ,  
значительно удешевитъ перевозку товаровъ изъ Средней Азіи въ  
Россію и обратно. Тутъ по прямому пути отъ Джузака къ Крас-  
новодскому заливу по картѣ выходитъ около 1,200—1,300 вер. (\*),  
а изъ этого залива товары пойдутъ по Каспійскому морю и Волгѣ  
въ Нижній-Новгородъ. Между тѣмъ отъ Ташкента до Оренбурга  
считается около 2,000 вер., а прибавивъ разстояніе до Самары  
420 (\*\*), придется, что товары отъ Ташкента до пристани

(\*) Не принимая даже здѣсь въ соображеніе, что сухимъ путемъ будетъ гораздо  
меньше, ибо товары могутъ сплавляться по Аму-Дарьѣ внизъ по теченію, прачемъ  
потребуется двойная перегрузка товаровъ.

(\*\*) Въ настоящее время желѣзная дорога.

на Волгѣ должны идти сухимъ путемъ около 2,420 вер., въ продолженіи трехъ мѣсяцевъ. Но такъ какъ Бухара есть главный рынокъ, какъ по сбыту нашихъ мануфактурныхъ произведеній, такъ и по закупкѣ сырыхъ произведеній для нашихъ фабрикъ, то сокращеніе разстоянія между этимъ пунктомъ и Россією еще поразительнѣе. Отъ Бухары до Красноводскаго залива считается отъ 900 до 1,000 вер. <sup>1)</sup>, а отъ Бухары до Оренбурга черезъ Кизыль-Кумы 1,700 вер. и до Самары еще 420 вер., всего 2,320 вер. Всѣ эти обстоятельства ясно доказываютъ необходимость открытія новаго пути изъ Россіи въ Среднюю Азію, чтобы удержать за собою хотя этотъ весьма важный рынокъ, который можетъ развитъ нашу торговлю до большихъ размѣровъ и оживить наши фабрики доставленіемъ сырыхъ произведеній по дешевымъ цѣнамъ.

Подписаль: Свиты Его Величества  
Генераль-Маіоръ *Графъ Воронцовъ-Дашковъ.*

---

<sup>1)</sup> Здѣсь собственно товарамъ придется идти сухимъ путемъ немного болѣе половины этого разстоянія, а почти другая половина будетъ пролегать по Амударьѣ.

## ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

**генераль-лейтенанта Черняева по вопросу объ устройствѣ  
желѣзной дороги отъ Кунграда къ Каспійскому морю.**

Въ дополненіе всеподданнѣйшей записки, волею Государя Императора препровожденной для разсмотрѣнія въ Комитетъ Министровъ, имѣю честь представить слѣдующее:

1) Посланная въ нынѣшнюю навигацію отъ Морскаго Министерства экспедиція для изслѣдованія залива Мертвый Култукъ, выяснила полную его судоходность. Фарватеръ обозначенъ бакенами. Избрано мѣсто для пристани.

2) Путь въ 447 вер. отъ залива Мертвый Култукъ до Кунграда, по донесенію командированнаго мною для изслѣдованія его полковника Александрова, лично, мною повѣреннаго представляется вполне удобнымъ для движенія войскъ и каравановъ, будучи снабженъ колодцами съ прѣсной водой и растительностью, годной для корма верблюдовъ. Грунтъ пути—твердый, плотный. Песковъ нѣтъ вовсе.

3) Аму-Дарья судоходна для мелкосидящихъ пароходовъ на протяженіи отъ Хивинскаго города Кунграда вверхъ до раздвоенія ея на Пянджъ и Вакхъ.

4) Путь отъ урочища Ильчикъ или Усты черезъ Бухару на Самаркандъ и Джизакъ въ Ташкентъ, въ 270 вер., пролегаетъ большею частію по населенной мѣстности, снабженной прѣсной водой на разстояніяхъ не болѣе одного верблюжьяго перехода. На всемъ этомъ протяженіи только 28 вер. песковъ между Аму-Дарьей и Бухарой. По протяженію своему и удобствамъ, путь этотъ, сравнительно съ Оренбургско-Ташкентскимъ трактомъ въ 2,000 вер.

длиною, изъ коихъ 300 вер. занимаютъ пески,—имѣеть очевидное преимущество.

5) Это же очевидное преимущество сохраняетъ за собою путь отъ Каспія черезъ Кунградъ и Усты для сообщенія Россіи съ Бухарою<sup>1)</sup> передъ путемъ изъ Оренбурга черезъ Казалинскъ въ Бухару, гдѣ на разстояніи 1,800 вер. безводные пески занимаютъ до 700 вер.

6) Безпрепятственное движеніе нашихъ каравановъ въ предѣлахъ Бухарскаго и Хивинскаго ханствъ, какъ равно и свободный проходъ судовъ подъ русскимъ флагомъ по водамъ этихъ ханствъ, выговорены трактатами<sup>2)</sup>.

7) Замерзаемость залива Мертвый Култукъ не можетъ служить тормазомъ проектируемому пути, такъ какъ навигація по этому заливу одновременна съ навигаціей по Волгѣ и такъ какъ главное движеніе товаровъ, идущихъ изъ Бухары и Хивы въ Россію, обусловливается Нижегородской армарвой, къ открытію которой средне-азіятскіе товары стекаются; а по закрытіи вывозятся въ Среднюю Азію русскіе товары, могущіе послѣтъ на мѣста назначенія до наступленія зимы. Затѣмъ, всякое значительное торговое движеніе приостанавливается до слѣдующей армарки.

8) Путь отъ незамерзаемаго Красноводскаго залива къ Аму-Дарьѣ не можетъ быть предпочтенъ Култукско-Кунградскому пути потому, что первый на 220 вер. длиннѣе послѣдняго и продегаетъ

---

<sup>1)</sup> По свидѣніямъ полковника Александра длина пути отъ Мертваго Култука черезъ Кунградъ до Бухары 1,100 вер.

<sup>2)</sup> По договору съ Хивой, заключенному 12 Августа 1883 г. (пп. 5, 6, и 7), „русскимъ пароходамъ и другимъ русскимъ судамъ какъ правительственнымъ, такъ и частнымъ предоставляется свободное и исключительное плаваніе по Аму-Дарьѣ... Въ тѣхъ мѣстахъ, на лѣвомъ берегу Аму-Дарьи, гдѣ окажется необходимымъ и удобнымъ, русскіе имѣють право устраивать свои пристани... Независимо отъ этихъ пристаней, предоставляется русскимъ право имѣть на лѣвомъ берегу Аму-Дарьи свои факторіи для склада и храненія своихъ товаровъ“.

Затѣмъ, по договору съ Бухарою, 24 Сентября 1883 г. (пп. 3 и 4), „въ той части р. Аму-Дарьи, которая принадлежитъ Бухарскому эмиру, предоставляется свободное плаваніе по рѣкѣ наравнѣ съ бухарскими судами, исключительно русскимъ пароходамъ и другимъ русскимъ судамъ какъ правительственнымъ, такъ и частнымъ. Въ тѣхъ мѣстахъ на бухарскихъ берегахъ Аму-Дарьи, гдѣ окажется необходимымъ и удобнымъ, русскіе имѣють право устраивать свои пристани и склады для товаровъ“.

по сыпучимъ пескамъ, гдѣ на протяженіи 213 вер. имѣется всего только одинъ колодезь, который господствующими въ осеннее время буранами нерѣдко заносится. Сыпучіе пески и отсутствіе воды на этомъ пути были причиной того, что Кавказскій отрядъ, шедшій изъ Красноводска въ хивинскую экспедицію, долженъ былъ вернуться обратно, едва не погибнувъ отъ жажды. Незамерзаемость же Красноводскаго залива, вслѣдствіе главнаго торговаго движенія изъ Средней Азіи въ Европейскую Россію и обратно, почти исключительно въ лѣтніе мѣсяцы, не можетъ имѣть существеннаго значенія.

9) Во всеподданнѣйшей запискѣ я ходатайствую о привилегіи безплатнаго ввоза зеленого чая для той компаніи, которая приметъ на себя устройство Култукско-Кунградской желѣзной дороги и пароходства по Аму-Дарьѣ. Привилегія эта лишитъ казну ежегодныхъ таможенныхъ сборовъ въ количествѣ приблизительно 200,000 р.<sup>1)</sup>; чтобы избавить казну отъ этого ущерба, я полагаю бы поставить предпринимателямъ условіемъ: доставлять всѣ казенные грузы, привозимые изъ Россіи, со сбавкою не 10 процентовъ, какъ я ходатайствовалъ раньше, не имѣя всѣхъ данныхъ подъ рукою, а 20 процентовъ со стоимости провоза существующаго въ настоящее время. Потеря таможенныхъ сборовъ на чай вполнѣ вознаградится этой скидкой<sup>2)</sup>.

Изъ всего вышеизложеннаго и прилагаемыхъ при семъ свѣдѣній о числѣ ввозимаго въ край ежегодно и увозимаго изъ него казеннаго груза по Оренбургскому тракту, а также и сравнительной стоимости провоза грузовъ по этому тракту съ стоимостью провоза по проектируемому пути—видно, что новое направленіе имѣетъ неоспоримое преимущество какъ по скорости доставки, такъ и по дешевизнѣ ея передъ существующимъ Оренбургско-Ташкентскимъ трактомъ.

Ходатайствуя предъ Правительствомъ о переносной паровой или конной желѣзной дорогѣ на Култукско-Кунградской линіи, я имѣю въ виду то обстоятельство, что если бы опытъ указалъ

---

<sup>1)</sup> Въ 1832 г. таможенныхъ сборовъ отъ чая насчитывается 204,425 р.

<sup>2)</sup> Ежегодная стоимость провоза казенныхъ грузовъ въ край изъ Россіи и обратно простирается до милліона рублей.

другое болѣе выгодное направленіе дороги, то рельсы, безъ большихъ затратъ, можно было бы перенести туда, гдѣ укажетъ дальнѣйшая надобность торговли; напримѣръ: если бы комиссія генерала Глуховскаго выработала возможность поворота р. Аму-Дарьи въ Каспійское море, то дорога можетъ быть перенесена немедленно отъ Аму-Дарьи черезъ Бухару на Самаркандъ и къ ней пришлось бы добавить недостающіе около 200 вер. рельсовъ до самаго Ташкента.

Подписалъ: Туркестанскій Генераль-Губернаторъ, Генеральнаго Штаба, Генераль-Лейтенантъ *Черняевъ*.

10 Ноября 1883 года.

г. Ташкентъ.

**Свѣдѣнія о количествѣ казенныхъ грузовъ, доставленныхъ въ Туркестанскій край и увезенныхъ изъ него за послѣдніе четыре года по Оренбургско-Ташкентскому тракту.**

*По интендантскому управленію:*

въ 1879 г.	привезено груза	87,746 п.
„ 1880 „	„ „	29,307 „
„ 1881 „	„ „	69,043 „
„ 1882 „	полныхъ свѣдѣній не имѣется.	
итого за три года.		186,096 п.

Средняя же цифра привозимаго груза въ годъ будетъ приблизительно 62,032 п.

*По артиллерійскому управленію:*

въ 1879 г.	привезено груза	88,379 п.
„ 1880 „	„ „	111,238 „
„ 1881 „	„ „	41,932 „
„ 1882 „	„ „	63,164 „
итого за четыре года.		312,713 п.

Средняя же годовая цифра привозимаго груза будетъ приблизительно 78,178 п.



*По медицинскому управленію:*

въ 1879 г.	привезено груза	2,393 п.
” 1880 ”	” ”	2,169 ”
” 1881 ”	” ”	2,463 ”
” 1882 ”	” ”	2,447 ”
итого за четыре года.		9,472 п.

Средняя же цифра привозимаго груза въ годъ будетъ около 2,368 пудовъ.

*Инженерное управленіе* грузовъ изъ Европейской Россіи не выписываетъ, за весьма рѣдкими исключеніями, такъ, въ 1879 г. былъ выписанъ шанцевый инструментъ; обыкновенно же инженерное управленіе приобретаетъ нужные матеріалы, какъ-то: желъзо, стекло, домовые приборы и прочее чрезъ подрядчика.

Общая средняя цифра привозимаго груза для трехъ управленій: интендантскаго, артиллерійскаго и медицинскаго будетъ приблизительно 149,682 п. въ годъ.

**Свѣдѣнія о числѣ приходящихъ въ край и уходящихъ изъ него нижнихъ чиновъ по Оренбургскому и Сибирскому трактамъ за послѣдніе три года.**

*Пришло людей по Оренбургскому тракту.*

въ 1881 г.	. . .	883 чел.
” 1882 ”	. . .	851 ”
” 1883 ”	. . .	576 ”

итого за три года . 2,310 чел. (безъ казаковъ).

*Ушло людей по Оренбургскому тракту:*

въ 1881 г.	. . .	3,610 чел.
” 1882 ”	. . .	4,309 ”
” 1883 ”	. . .	3,970 ”

итого за три года. 11,889 чел. (безъ казаковъ).

Среднее же число нижнихъ чиновъ, приходящихъ ежегодно въ край и уходящихъ изъ него по разнымъ случаямъ, какъ-то: въ запасъ арміи, по болѣзни и проч., вѣстѣ съ Оренбургскими и

Уральские казаки, отправляющиеся на льготу и возвращающиеся съ нея, по Оренбургскому тракту будетъ приблизительно 6,700 чел.

*Пришло людей по Сибирскому тракту:*

въ 1881 г. . . .	7,812 чел.
„ 1882 „ . . .	7,676 „
„ 1883 „ . . .	5,310 „

итого за три года . 20,798 чел.

*Ушло людей по Сибирскому тракту:*

въ 1881 г. . . .	2,490 чел.
„ 1882 „ . . .	3,276 „
„ 1883 „ . . .	2,229 „

итого за три года . 7,995 чел.

Среднее же число людей приходящихъ въ край и уходящихъ изъ него по разнымъ случаямъ по Сибирскому тракту (казаки по этому тракту не двигаются) будетъ приблизительно 9,600 чел. въ годъ.

Нижние чины пѣхотныхъ частей отправляются на верблюдахъ и казна разсчитывается за верблюдовъ въ половинномъ числѣ противъ числа отправляемыхъ людей, предполагая, что два человека съ ихъ багажемъ составятъ вьюкъ одного верблюда, т. е. 18 п. Отсюда получится, что отправляемое ежегодно число людей съ ихъ багажемъ по Оренбургскому тракту составитъ грузъ приблизительно въ 60,300 п., а вмѣстѣ съ фуражемъ и другимъ грузомъ казаковъ, отправляющихся на льготу и возвращающихся съ нея, — около 70,500 п. въ годъ.

По Сибирскому же тракту отправляется багажа нижнихъ чиновъ приблизительно 86,400 п.

Прибавивъ эти цифры къ числу пудовъ груза, входящаго въ край для разныхъ управленій, получимъ, что общее число казеннаго груза, привозимаго въ край и увозимаго изъ него, выразится приблизительно въ годъ:

по Оренбургскому тракту въ количествѣ . . . . .	220,180 п.
— Сибирскому тракту . . . . .	86,400 „
<hr/>	
всего ввозится и увозится казеннаго груза въ годъ.	306,680 п.

**Свѣдѣнія, имѣемая въ Туркестанской казенной палатѣ о суммахъ, израсходованныхъ въ теченіи послѣднихъ четырехъ лѣтъ на перевозку казенныхъ тяжестей по Казалинско-Ташкентскому тракту.**

*По интендантскому управленію:*

въ 1879 г. израсходовано . .	532,671 р.
„ 1880 „ „ . .	268,358 „
„ 1881 „ „ . .	523,594 „
„ 1882 „ „ . .	408,640 „
<hr/>	
всего за четыре года . .	1.733,263 р.

(Въ это число входитъ расходъ на перевозку тяжестей медвѣдникаго управленія).

*По артиллерійскому управленію:*

въ 1879 г. израсходовано . .	131,677 р.
„ 1880 „ „ . .	127,244 „
„ 1881 „ „ . .	69,441 „
„ 1882 „ „ . .	37,220 „
<hr/>	
всего за четыре года . .	365,582 р.

По всѣмъ управленіямъ израсходовано въ теченіи четырехъ послѣднихъ лѣтъ на перевозку тяжестей 2.098.845.; средняя же годовая цифра этого расхода будетъ приблизительно 524,961 р.; но въ эту цифру не вошла та приплата, которую инженерное вѣдомство выдаетъ подрядчикамъ при приобрѣтеніи отъ нихъ матеріаловъ по цѣнамъ сравнительно большимъ, противъ тѣхъ цѣнъ, которыя существуютъ на тѣ же матеріалы въ Европейской Россіи; если же эту приплату принять приблизительно въ 50,000 р. въ годъ, то получится болѣе подходящая къ дѣйствительной цифрѣ расхода сумма приблизительно въ 575,000 р., которую казна истрачиваетъ на перевозку тяжестей для Туркестанскаго военного округа. Исключивъ изъ этой суммы расходъ по перевозкѣ грузовъ отъ форта до форта и изъ складовъ до мѣста расположенія частей войскъ, приблизительно въ 60,000 р. въ годъ, получимъ сумму въ 515,000 р., которую казна расходуетъ въ годъ на перевозку тяжестей отъ г. Казалинска во внутрь края.

Положивъ таковую же сумму, т. е. въ 515,000 р., на перевозку этихъ тяжестей по Оренбургско-Казалинскому тракту, гдѣ подрядная цѣна на перевозку тяжестей почти та же, получимъ 1.030,000., расходуемыхъ ежегодно на перевозку казенныхъ тяжестей изъ г. Оренбурга въ Туркестанскій округъ. Раздѣливъ же это число на количество ввозимаго и увозимаго изъ края груза, т. е. на 220,180 ц., получимъ цифру стоимости провоза одного пуда казеннаго груза отъ Оренбурга въ край около 4 р. 70 к., безъ расходовъ по упаковкѣ и на содержаніе чиновъ, сопровождающихъ транспорты груза.

**Свѣдѣнія, имѣемая въ Ташкентскомъ агентствѣ Высочайше утвержденного Россійскаго общества транспортированія кладей.**

Средняя стоимость провоза пуда груза, т. е. стоимость, которую общество взимаетъ за отправку кладя караваннымъ путемъ по Оренбургско-Туркестанскому тракту:

отъ г. Ташкента до г. Москвы съ одного пуда .	2 р. 10 к.
изъ Бухары до Москвы съ одного пуда хлопка .	2 „ 40 „
изъ Бухары до Москвы съ одного пуда шелка .	4 „ 50 „

Разница въ цѣнѣ провоза шелка и хлопка происходитъ отъ того, что шелкъ упаковывается несравненно тщательнѣе, нежели хлопокъ, и потому для транспортированія того же количества шелка потребуется значительно большее количество верблюдовъ, нежели для хлопка.

Первый опытъ отправки груза изъ Бухары на Ильчикъ (на р. Аму-Дарьѣ), затѣмъ на Кунградъ (на каюкахъ) и далѣе къ заливу Мертвый Култукъ (на верблюдахъ), хотя и не состоялся въ нынѣшнюю навигацію по причинамъ отъ общества и новаго пути независящимъ, но онъ далъ возможность опредѣлить (такъ какъ верблюды уже были наняты и нужное число каюковъ за-контрактowano) приблизительную стоимость провоза кладя по этому новому пути. По разверствѣ оказалось, что стоимость провоза одного пуда груза для товаро-отправителей обойдется:

отъ Бухары до Ильчика (на верблюдахъ)	
около . . . . .	10 к. съ пуда
отъ Ильчика (на каюкахъ по Аму-Дарьѣ) до	25 " " "
отъ Кунграда до залива Мертвый Култукъ.	60 " " "
отъ Култукъ до Нижняго Новгорода . . .	40 " " "
отъ Нижняго до Москвы . . . . .	22 " " "

Итого съ пуда . . . . . 1 р. 57 к.

Но эта цѣна еще не есть нормальная, такъ какъ караванъ-баши, при наймѣ, принимали въ расчетъ то важное для нихъ неудобство, что обратный путь отъ залива Мертвый Култукъ до г. Кунграда, верблюды ихъ должны будутъ сдѣлать порожнемъ, безъ вьюка, и потому стоимость провоза владѣ по Кунградско-Култукской линіи оказалась полуторной, противъ дѣйствительной, ибо при возможности получить въ Култукѣ обратную владѣ для верблюдовъ, пудъ провоза владѣ стоилъ бы всего 40 к. въ одинъ конецъ, а влѣдствіе этого и общая стоимость провоза пуда груза, отъ Бухары до Нижняго, обошлась бы товароотправителю только въ 1 р. 37 к.

Цѣна на провозъ пуда владѣ Каспійскимъ моремъ отъ залива Мертвый Култукъ до Нижняго Новгорода показана здѣсь аналогично съ существующимъ въ настоящее время тарифомъ пароходнаго общества „Кавказъ и Меркурій“ на линіяхъ одинаковаго протяженія съ Култукско-Астраханской линіей плюсъ тарифъ Астраханско-Нижегородской линіи.

По этому же расчету приблизительная стоимость провоза одного пуда владѣ отъ г. Москвы до г. Ташкента выразится:

отъ Москвы до Нижняго Новгорода . . . . .	22 к.
отъ Нижняго до залива Мертвый Култукъ . . . . .	40 "
отъ Култукъ до Кунграда . . . . .	40 " <sup>1)</sup>
отъ Кунграда (по Аму-Дарьѣ на каюкахъ) до города	
Петро-Александровска . . . . .	10 "
отъ Петро-Александровска (на верблюдахъ) черезъ	
Нур-ата и Джизакъ въ Ташкентъ . . . . .	70 "

Всего . . . . . 1 р. 82 к.

<sup>1)</sup> Предполагая, что грузъ, пришедшій моремъ, возьмутъ тѣ же верблюды, которые привезли владѣ изъ Кунграда.

Всѣ эти цѣны показаны при существующихъ въ настоящее время средствахъ передвиженія грузовъ, т. е. по р. Аму-Дарьѣ на каюкахъ: сплавомъ по теченію и бичевой и завозами противъ теченія, а по Кунградско-Култукской дорогѣ на верблюдахъ. Съ устройствомъ же желѣзно-коннаго пути на этой дорогѣ и движенія пароходовъ по р. Аму-Дарьѣ, цѣны эти неминуемо спа-дутъ еще.

Подписалъ: Туркестанскій Генераль-Губернаторъ, Генераль-наго-Штаба Генераль-Лейтенантъ *Черняевъ*.

10 Ноября 1883 года.

# ОТНОШЕНІЕ

Морского Министерства отъ 18-го Ноября 1883 г. № 3642,  
относительно измѣреній въ Мертвомъ Култукѣ.

Г. Начальнику Главнаго Штаба Военнаго Министерства.

Вслѣдствіе отношенія отъ 16-го сего Ноября за № 2958-мъ, Гидрографическій Департаментъ имѣетъ честь препроводить при семъ къ Вашему Превосходительству копію съ карты заливовъ Мертвый Култукъ и Кайдакъ въ Каспійское море, составленную на основаніи результатовъ изслѣдованія, произведеннаго въ этихъ заливахъ лѣтомъ нынѣшняго года съ парохода Красноводекъ.

Изъ препровождаемой карты можно усмотрѣть, что наименьшая глубина на фарватерѣ изъ Каспійскаго моря въ Мертвый Бузтукъ 6 футъ въ ординарную воду; но глубину эту нельзя считать постоянною, такъ какъ, согласно дѣланнымъ во время работъ наблюденіямъ надъ уровнемъ воды, глубина можетъ колебаться до 1 фута выше и ниже ординара.

Кромѣ того, по показаніямъ мѣстныхъ жителей, въ осеннее время свѣжими сѣверовосточными и восточными вѣтрами вода на фарватерѣ сгоняется до  $3\frac{1}{2}$  футъ, такъ что наименьшею глубиною фарватера для постояннаго плаванія надобно считать около  $2\frac{1}{2}$  футъ. Для плаванія судовъ по означеннымъ заливамъ понадобится ихъ ограждать вѣхами, какъ означено на картѣ, а для разстановки вѣхъ и поддержанія огражденія въ надлежащемъ видѣ необходимо будетъ построить на островкахъ и берегахъ до трехъ знаковъ и содержать въ ближайшей къ означеннымъ заливамъ мѣстности небольшое паровое судно.

Подписаль: Директоръ, Генералъ-Лейтенантъ Веселаго.

Скрѣпилъ: Начальникъ Чертежной. Полковникъ Самохваловъ.

## КОПІЯ

съ телеграммы отъ генераль-лейтенанта Черняева изъ Ташкента, 5 Января 1884 года.

Свѣдѣнія гидрографическаго департамента о заливѣ Мертвый Култукъ не оправдываютъ дѣйствительности. 9 Мая сначала на рыбачьей лодкѣ Ванюшина, потомъ на пароходѣ Водолей, сидящемъ  $5\frac{1}{2}$  футъ, я проплылъ съ промѣрами заливъ и нигдѣ меньше шести футъ не нашель. Купецъ Ражевъ 8 Августа изъ Астрахани отплылъ на пароходѣ красноводскаго купца Артемьева, сидящемъ  $4\frac{1}{2}$  фута съ баржей нагруженной  $5\frac{1}{2}$  футовъ при выгонныхъ вѣтрахъ, продолжавшихся уже три мѣсяца;—меньше шести футъ не было. 12 Октября Ражевъ вышелъ изъ Мертваго Култука на шкунѣ „Александръ“, сидящей пять съ половиною футъ и 25 Октября пришелъ благополучно въ Астрахань. Стало быть Култукъ съ Мая до Ноября въ теченіи шести мѣсяцевъ доступенъ для судовъ, сидящихъ  $5\frac{1}{2}$  футъ, то есть все то время, когда господствуютъ выгонные сѣверно-восточные вѣтры и продолжается навигація Волги. Что касается разспросныхъ свѣдѣній о глубинѣ фарватера  $3\frac{1}{2}$  фута, уменьшенный еще, на одинъ футъ, то свѣдѣнія эти не заслуживаютъ малѣйшаго вниманія. Прибрежные киргизы-адаевцы по морю не плаваютъ, потому что не имѣютъ судовъ, потому и разспросы ихъ ничего не прибавляютъ. На Култукѣ уже устроена пристань, перевезенъ туда деревянный домъ, въ которомъ можетъ помѣститься въ навигацію таможенный чиновникъ, о чемъ я просилъ Министра Финансовъ. Въ Кунградѣ товароотправители покупаютъ мѣста для складовъ. На Амударьинской пристани Устьхъ я просилъ эмира отвести Россійской Компаніи транспортированія владей мѣсто для караванъ-сарая и поставить караулъ, возложивъ на бека отвѣтственность безопасности складовъ.

Подписаль Генераль-Лейтенантъ Черняевъ.

Вѣрно: Полковникъ Бѣлявскій.



## ПИСЬМО

Управляющаго Морскимъ Министерствомъ къ Военному Министру, отъ 24 Января 1884 г. № 182.

Милостивый Государь,  
Петръ Семеновичъ.

На письмо Вашего Превосходительства отъ 15 сего Января за № 25, имѣю честь отвѣтить, что факты, упоминаемые въ телеграммѣ Генералъ-Лейтенанта Черняева, отъ 5 Января, вѣроотно основаны на данныхъ, сообщенныхъ ему первоначально, въ Февраль прошлаго года, когда свѣдѣнія о Мертвомъ Култукѣ основывались, главнымъ образомъ, на показаніи мѣстныхъ плователей и фарватеръ еще не былъ выясненъ обстоятельнымъ промѣромъ. 10 Января я послалъ Генералъ-Лейтенанту Черняеву пять экземпляровъ карты Мертвый Култукъ, изданной Морскимъ Министерствомъ на основаніи промѣра, произведеннаго по его желанію въ прошломъ году пароходомъ Красноводскъ. Экземпляръ такой же карты имѣю честь при семъ препроводить и къ Вашему Превосходительству. Изъ этой карты можно усмотрѣть, что самый узкій 6 футовый (на ординарную воду) фарватеръ съ моря въ Мертвый Култукъ находится между островами Новинскими и Сѣверными Шалыгами и направляется по румбу ОТН на протяженіи  $3\frac{1}{2}$  миль при ширинѣ около 1 мили. За этимъ проходомъ, какъ со стороны моря, такъ и со стороны Култука, глубина увеличивается, отъ 7 до 12 футъ и болѣе. Но сообщая эти данныя, въ видахъ точности произведенныхъ изслѣдованій и важности предмета, для котораго изслѣдованія дѣлались, нельзя было умолчать

о томъ, что во время производства работъ въ прошломъ году съ 22 Юня по 10 Августа, наблюденія надъ уровнемъ воды съ 4 Юля по 9 Августа показали колебанія ея отъ  $1\frac{1}{2}$  до 1 фута выше и ниже ординара и, что, по показаніямъ мѣстныхъ рыбаковъ и промышленниковъ (но не Адаевцевъ), при свѣжихъ продолжительныхъ NO и O вѣтрахъ, дующихъ преимущественно въ позднюю осень сгонъ воды доходить до  $3\frac{1}{2}$  слишкомъ футь. Эти указанія не дають, однако, повода предполагать, чтобы я отвергалъ возможность прохода съ моря въ Мертвый Култукъ, для судовъ съ углубленіемъ до  $5\frac{1}{2}$  футь, а при благоприятныхъ обстоятельствахъ и съ большимъ углубленіемъ, если фарватеръ будетъ надлежащимъ образомъ огражденъ и въ такомъ состояніи поддерживаться. Но при этомъ надобно, также, имѣть въ виду, весьма возможную случайность, что при сильныхъ восточныхъ вѣтрахъ суда съ такимъ углубленіемъ, подходя къ упомянутому проходу, будутъ задержаны мелководіемъ и должны будутъ оставаться въ морѣ до возвышенія воды необходимаго для прохода судна. Мелководія же суда, отъ  $2\frac{1}{2}$  до 4 футь, конечно, должны имѣть болѣе возможности для прохода во всякое время. На сколько же эти задержки судовъ могутъ не заслуживать вниманія, будетъ зависѣть отъ той цѣли, съ какою суда будутъ посылаться.

Пользуясь настоящимъ случаемъ, прошу Ваше Превосходительство, принять увѣреніе въ совершенномъ почтеніи и преданности.

*Шестаковъ.*



# ПЕРЕЧЕНЬ КНИГЪ и КАРТЪ ПО АЗИИ.

## А. К Н И Г И:

### Матеріалы Главнаго Штаба.

- Военно-Статист. сборникъ. Ч. III. 1868.  
 Военно-топогр. и стратег. обзоръ с.-в. провинцій Азіатск. Турціи. Подполк. Филлипова 1874.  
 Описаніе Эрзерумскаго вилаята Я. Д. Маламы. 1874 г.  
 Описаніе путешествія по Турецко-Персидской границѣ Хуршидъ-Эфенди М. А. Гамазова. 1877.  
 Военное обозрѣніе Азіат. Турціи. Полков. Филлипова. 1881.  
 Матеріалы по Вост. Сибири. Г. III. полк. Плева. 1882.  
 Матеріалы по Зап. Сибири. Г. III. полк. Бѣлявскаго. 1882.  
 Военный обзоръ Индіи. Г. III. Полк. Шлеура. 1888.  
 Мервскій оазисъ. Пор. Алиханова. 1883 г.  
 Маршрутное описаніе пути отъ г. Мешада чер. переваль Муздеранъ, Комулъханъ, Шегедли, Мервъ, сел. Денау въ г. Чарджуй. Пор. Назировъ. 1883.  
 Матеріалы штаба Кавказскаго воен. округа.

- Сборникъ маршрутовъ изъ Закавказскаго края въ Азіат. Турцію. 1876.  
 Военно-статистическ. и стратег. очеркъ Лазистанскаго санджака. Подполков. Казбона. 1876 г.  
 Матеріалы для географіи Азіат. Турціи: 1873—74 гг. а очерки верхней Арменіи В. Штрежера; б) путешествіе по Курдистану Д. Тейлора; в) дневникъ путешествія по Арменіи, Курдистану и верхней Месопотаміи въ 1866 году Д. Тейлора; г) о дорогахъ Турецкой Арменіи Ниперта; д) географическія замѣтки о Малой Азійи Мольтке.  
 Записки Кавказск. отдѣла Русскаго Географич. общества, книжка XI, 1880 г.: 1) Туркмены между старыми русскими Аму-Дарьи и сѣверными окраинами Персіи, 2) Сѣверо-восточныя провинціи Хорасана и 3) юго-восточ. побережье Каспійскаго моря и дороги отъ него въ Мервъ; всѣ три Н. Г. Петрусовича.

### Матеріалы Ген. Губерн. В. Сибири.

- Сборникъ гл. документовъ по управленію В. Сибирью 1883 г. Иногородское населеніе Пріамурскаго кр. т. IV.  
 Извлеченіе изъ каталога Библиотекы Главнаго Штаба.  
 Отдѣлъ овцій.  
 Tchihatcheff. Voyage scient. dans l'Altai oriental et les parties adjacentes de la frontière de Chine. Paris. 1845. 2 vol.  
 Влангали. Геогностическая поѣздка въ вост. часть Киргизской степи въ 1849 и 1851 гг. Спб. 1853. 2 т.  
 Гагемейстеръ. Статистическое обозрѣніе Сибири. Спб. 1854. 2 т.  
 Стариковъ. Краткое обозрѣніе Киргизской степи въ географ., историч. и статистич. отношеніяхъ. Тобольскъ. 1860.  
 Маанъ. Путешест. по дод. р. Усури. Спб. 61 г.  
 Radde. Reisen im Süden von Ost-Sibirien 1855—59 Petersb. 1862—63. 2 Bde.  
 Киргизская степь Оренбургскаго вѣдомства. Матеріалы для географіи и статистики Россіи. Спб. 1865.  
 André. Das Amurgebiet und seine Bedeutung. Leipzig. 1867.  
 Завалишинъ. Описаніе зап. Сибири. Т. II. Томская губернія. Т. III. Сибирско-Киргизская степь. Москва. 1865—67.  
 Потанинъ. Матеріалы для исторіи Сибири. Москва. 1867.  
 Красовскій. Область Сибирскихъ киргизовъ. Матер. для геогр. и статист. Россіи, собран. офиц. Г. III. Спб. 1868. 3 т.  
 Романовскій. Замѣтки по средне-азиатскому вопросу. Спб. 1868.  
 Труды сибирской экспедиціи Имп. русск. геогр. общ. Спб. 1868.  
 Im Ural und Altai. Briefwechsel zwischen Alex. v. Humboldt und Gr. Cancrin, aus den Jahren 1827—1882. Leip. 1869.  
 Middendorf. Sibirische Reise. St. Petersburg. 1851—75.  
 Общій очеркъ ортографіи восточной Сибири. Спб. 1875.  
 André. Sibirien und das Amurgebiet. Leipzig. 1876. 2 Bde.

- Сборникъ истор.-статист. свѣдѣній о Сибири и сопредѣл. ей странахъ. Спб. 1876.
- Миддендорфъ.** Путешествіе на сѣверъ и востокъ Сибири. Спб. 1877.
- Карта о времени вскрытія и замерзання главныхъ рѣкъ въ западной Сибири. Численность населенія Иркутской губ. (Протоколы Иркут. губ. стат. к. 1883.
- Маанъ.** Видлѣйскій окр. Якутской области, часть 1. 1883 г.
- Ядринцовъ.** Сибирь какъ колонія. Спб. 1882.
- Финшъ и Бромъ.** Путешествіе въ Западн. Сибирь. Москва. 1882.
- Миддендорфъ.** Очерки Ферганской долины. Спб. 1882.
- Мушкетовъ.** Геологич. экспедиція на Зеравшан. ледникъ въ 1880 г. Спб. 1880.
- Стверцовъ.** Краткій отчетъ о памирскихъ изслѣдованіяхъ Ферганской ученой экспедиціи. Спб. 1879.
- Регель.** Поѣздка въ Каратегинъ и Дарвазъ. Спб. 1881.
- Обозрѣніе Малой Азіи, въ нижѣшнемъ ея состояніи. Спб. 1839.
- Letellier.** Voyage et itinéraire à Constantinople, chez les Lazes, en Géorgie, dans une partie de la Perse et de la Russie. Paris. 1840.
- Poujoulat.** Voyage à Constantinople, dans l'Asie-Mineure, en Mésopotamie, à Palmyre etc. Paris. 1840—41. 2 vol.
- Acht Wochen in Syrien. Zur Geschichte des Feldzuges von 1840. Stuttg. 1841.
- Hamilton.** Reisen in Kleinasien, Pontus und Armenien, nebst antiquar. u. geolog. Forschungen. Leip. 1843. 2 Bde.
- Texter.** Description de l'Asie Mineure, faite par ordre du gouvern. français de 1833 à 1837. Paris. 1839—49. 6 vol.
- Curzon.** Armenia; a year at Erzeroom and on the frontiers of Russia, Turkey and Persia. London. 1854.
- Hommel de Heli.** Voyage en Turquie et en Perse, exécuté par ordre du gouvern. français en 1846—48. Paris. 1854.
- The Euphrates valley route to India. London. 1856.
- Andrew.** Memoir on the Euphrates valley route to India with official correspondence and maps. London. 1857.
- Farley.** Two years in Syria. London. 1858.
- Tschihatcheff.** Lettres sur la Turq. Brux. 1859.
- Бессе.** Турецкая имперія: ея исторія, статист., географія и пр. Москва. 1860
- Guys.** La nation Druse, son histoire, sa religion, etc Paris. 1863.
- Tschihatcheff.** Asie mineure. Description physique, statistique et archéologique de cette contrée. Paris 1853—66. 2 vol.
- Millingen.** Wild life among the Koords. London. 1870.
- Andrew.** The Euphrates route to India. London. 1871.
- Zwiednek von Södenhorst.** Syrien u. seine Bedeut. für den Welthandel. Wien. 1873.
- Ларионовъ.** Численность населенія Иркутской губерніи.
- Статистическія свѣдѣнія Якутской области. Якутскъ. 1879.
- Словцовъ.** Труды Акмолинскаго статистич. комитета. Омскъ. 1880.
- Арифельтъ.** Уссурийскій край. 1880.
- Аргентовъ.** Нижнеколм. край. Спб. 1881.
- Пантусовъ.** Свѣдѣнія о Кудьджинскомъ районѣ, за 1871—1877 гг. Казань. 1881.
- Памят. книжка Зап. Сибири. Омскъ. 1881.
- Landsell.** Durch Sibirien. Jena. 1882.
- Landsell.** Through Siberia. London. 1882.
- Finsch.** Reise nach West-Sibirien im Jahre 1876. Berlin. 1879.
- Seeborn.** Siberia in Asia. London. 1882.
- Schrenck.** Reisen und Forschungen im Amur-Lande. St.-Petersburg. 1881.
- Müller.** Unter Tungusen und Jakuten. Leipzig. 1882.
- Пашино.** Туркест. край въ 1866 г. Спб. 1868.
- Махмеевъ.** Географич., этнографическ. и статистическ. матеріалы по Туркестанскому краю. Спб. 1868.
- Костенко.** Сред. Азія и водвореніе въ ней русской гражданственности. Спб. 1870.
- Wood.** A journey to the source of the river Oxus. London. 1872.
- Русскій Туркестанъ. Сборникъ, издан. по поводу политехн. выставки. Моск. 1872.
- Стверцовъ.** Путешествія по Туркестанскому краю и изслѣдованіе горной страны Тянь-Шана. Спб. 1873.
- Соболевъ.** Географич. и статистич. свѣдѣнія о Зеравшанскомъ окр. Спб. 1874.
- Petzhoft.** Turkestan. Auf Grundlage einer im Jahre 1871 unternommenen Bereisung des Landes. Leipzig. 1874.
- Риза-Кули-Мирза.** Краткій очеркъ Амударьинской области. Спб. 1875.
- Sachyler.** Turkestan. Notes of a journey in Russian Turkestan, Khokand, Bukhara and Kuldja. London. 1876 2 vol.

- Ежегодникъ. Матеріалы для Туркестанскаго края. Изд. Туркестанск. статистич. комит. Спб. 1872—76. 4 т.
- Хорошкинъ. Сборникъ статей, касающихся до Туркестанскаго края. Спб. 1876.
- Макиншевъ. Географическія свѣдѣнія книги большаго чертежа о Киргизскихъ степяхъ и Туркестанск. краѣ. Спб. 1878.
- Момовъ. Туркестанскій сборникъ сочиненій и статей, относящихся до средней Азіи вообще и Туркестанскаго края въ особенности. Спб. 1878.
- Буссе. Указатель лит. об. Амур. кр. 1882.
- Recli. nouv. géographie univ. v. VI l'Asie Russe, v. VII l'Asie Orientale.
- Мамонинъ-Неструевъ. Завоеваніе В. Спб. Якутскіе казаки. 1882 изъ Рус. Вѣст.
- Слачовъ. Націон. кит. кухня. Вѣст. Евр. 1883 июль, августъ.
- Сосновскій. Рус. учено-торг. экспедиція въ Китай 1874—75 г. изъ В. Сбор. 1876.
- Озаровскій. Опытъ воен. обозр. Закавказья, Ванская корд. линия, Спб. 1883.
- Пяниковъ. Туркестанскій календарь на 1880 г. Ташкентъ. 1879.
- Малама. Исторіи о и округъ Хеккари.
- Базмаи. Сирія и Палестина похъ турецкимъ правительствомъ Спб. 1875. 2 т.
- Seiff. Reisen in der asiat. Türkei. Leip. 1875.
- Choisy. L'Asie mineure et les Turcs 1875. Paris. 1876.
- Хуршидъ-Эфенди. Сіяхъ-Камъ-и-Худудъ. Описаніе путешествія по турецко-персидской границѣ. Спб. 1877.
- Farley. Egypt, Cyprus and asiatic Turkey. London. 1878.
- Geary. Through asiatic Turkey. Narrative of a journey from Bombay to the Bosphorus. London. 1878. 2 vol.
- Burnaby. On horseback through Asia Minor. London. 1878. 2 vol.
- Матеріалы для географіи Азіатской Турціи. Тифлисъ. 1874.
- Чихачевъ. Матеріалы для географ. Азіатской Турціи. Тифлисъ. 1876.
- Чернинъ. Экспедиція инженера для изслѣдованія бас. Ефрата и Тигра и путешествіе по Сѣв. Сибири. Тифлисъ. 1879.
- Tozer. Turkish Armenia and Eastern Asia Minor. London. 1881.
- Humboldt. Fragment de geologie et climatologie asiatiques. Paris. 1831.
- Исторія Монголовъ. Отъ древнѣйшихъ временъ до Тамерлана. Спб. 1834.
- Иакинфъ (монахъ). Историческ. обзоръніе Ойратовъ или Калмыковъ, съ XV столѣтія до настоящаго времени. Спб. 1834.
- Lambert. Mémoire sur l'ancien cours de l'Oxus. Paris. 1834.
- Onozon. Histoire des Mongoles depuis Tschinguis-Khan jusqu'à Timur Bey ou Tamerlan. La Haye. 1834. 4 vol.
- Иакинфъ (монахъ). Собраніе свѣдѣній о народахъ, обитавшихъ въ Средн. Азіи въ древнія времена. Спб. 1851. 3 т.
- Васильевъ. Исторія древн. восточн. части Ср. Азіи отъ X до XIII вѣка. Спб. 1857.
- Рашидъ-Эддмъ. Сборникъ лѣтописей исторіи Монголовъ. Спб. 1853.
- Ritter. Die Erdkunde von Asien. Berlin. 1832—59. 22 Bde.
- Ferrier. Voyage en Perse, dans l'Afganistan, le Bélouchistan et le Turkestan. Paris. 1860. 2 vol.
- Petermann. Reisen im Orient. Leipzig. 1860—61. 2 Bde.
- Рашидъ-Эддмъ. Исторія Монголовъ. Введеніе: о турецкихъ и монгольскихъ племенахъ. Спб. 1861.
- Fortune. Jedo and Peking. London. 1863.
- Werner. Die preus. Expedition nach China, Japan und Siam. (1860—62). Leip. 1863.
- Etzel. Reisen in den Steppen u. Hochgebirgen Sibiriens und der angrenzenden Länder Centr.-Asiens. Leipzig. 1864.
- Schlagintweit. Results of a scientific mission to India and High Asia, undertaken between the years 1854 and 1858. Leipzig and London. 1862—65. 3 vol.
- Этцель и Вагнеръ. Путешествіе по Сибири и прилегающимъ къ ней странамъ центральной Азіи по описаніямъ Аткинсона, фонъ-Миддендорфа, Радде и проч. Спб. 1865.
- Юзефовичъ. Договоры Россіи съ Востокомъ, полит. и торговне. Спб. 1881.
- Риттеръ. Землеѣдѣніе. Географія странъ Азіи, находящихся въ непосред. сношеніяхъ съ Россією. Спб. 1859—69.
- Bell. The Oxus and the Indus. Lond. 1869.
- Schlagintweit-Saklinniski. Reisen in Indien und Hochasien. Jena. 1868—72.
- Chonneller. Dictionnaire géographique de l'Asie Centrale. Paris. 1869.
- Aboul-Ghazi-Bahadour-Khan. Histoire des Mongols et des Tartares. Спб. 1871.
- Die wirtschaftlichen Zustände im Süden und Osten Asien's. Berichte der Kais.

- Königl. Expedition nach Siam, China und Japan. Stuttgart. 1871.
- Shaw.** Reise nach der Hohen Tatarei, Uarkand und Kashgar und Rückreise über den Karakoram-Pass. Jena. 1872.
- Die Preussische Expedition nach Ost-Asien. Leipzig u. Berlin. 1864—73. 4 Bde.
- Наши сосѣди въ средней Азии: Хива и Туркменія. Спб. 1874.
- Voyage an Asie: le Japon, la Chine, la Mongolie, Java, Ceylon et l'Inde. Paris. 1874.
- Thielmann.** Streifzüge im Kaukasus, in Persien und in der asiat. Türkei. Leip. 1875.
- Каульбарсъ.** Матеріалы по географіи Тянь-Шаня, собранныя въ 1869 г. Спб. 1875.
- Bellew.** Kashmir and Kashghar. Lon. 1875.
- Hochstetter.** Asien, seine Zukunftsbahnen und seine Kohlenschätze. Wien. 1876.
- Риттеръ.** Землеѣдѣніе Азии. Географія странъ, входящихъ въ составъ Россіи или пограничныхъ съ нею, т. е. Сибири, Китайской имперіи, Туркестана, независимой Татаріи и Персіи. Спб. 1877.
- Ломоносовъ.** Путешествіе кал. Нангра къ туркменско-персидской границѣ.
- Воейковъ.** Очерки изъ путешествія по Индіи и Японіи. Спб. 1877.
- Пржевальскій.** Отъ Кудьжи за Тянь-Шань и на Лобъ-Норъ. Спб. 1878.
- Пржевальскій.** Монголія и страна Тангутъ. Спб. 1875.
- Пржевальскій.** Путешествіе въ Усурійскій край. 1876.
- Пржевальскій.** Третье путешествіе въ Цен. Азію изъ Зайсана черезъ Хама въ Тибетъ и на верхов. Желтой р. 1883.
- Rosny.** Les peuples orientaux connus des anciens chinois. Paris. 1881.
- Kreftner (G.)** Im fernen Osten. Reisen in Indien, Japan, China, Tibet und Birma. 1870—1880. Wien. 1881.
- Wheeler.** A short history of India and of the frontier states of Afghanistan, Nepal and Burma. London. 1880.
- Central Asian portraits: the celebrities of the Khanates and the neighbouring states. London. 1880.
- Watson.** A history of Persia (1800—1858). London.
- Салтыковъ.** Путешествіе въ Персію. Москва. 1849.
- Березинъ.** Путешествіе по Сѣвер. Персіи. Казань. 1852.
- Wagner.** Reise nach Persien und dem Lande der Kurden. Leipzig. 1852. 2 Bde.
- Блараббергъ.** Статистическое обозрѣніе Персіи въ 1841 г. Спб. 1853.
- Brugsch.** Reise der kön. preussischen Gesandtschaft nach Persien 1860 und 61. Leipzig. 1862—63. 2 Bde.
- Polak.** Persien. Das Land und seine Bewohner. Leipzig. 1865. 2 Bde.
- Наземъ-Бенъ.** Бабъ и бабиды, религиозно-политическія смуты въ Персіи въ 1844—1852 гг. Спб. 1865.
- Vambéry.** Meine Wanderungen und Erlebnisse in Persien. Pest. 1867.
- Arnold.** Through Persia by caravan. London. 1877. 2 vol.
- Hughes.** The country of Beloochistan, its geography, topography, ethnology and history. London. 1877.
- Flecher.** Afghanistan and the central Asian question. London. 1878.
- Malleson.** History of Afghanistan, from the earliest period to the outbreak of the war of 1878. London. 1878.
- Chavanne.** Afghanistan. Land und Leute mit Rücksicht auf den englisch-afghanischen Krieg. Wien, 1879.
- Mac Gregor.** Narrative of a journey through the province of Khorassan and on the N. R. frontier of Afghanistan in 1875. London. 1879. 2 vol.
- Mac Gregor.** anderings in Baloochistan. London. 1882.
- Ограновичъ.** Матеріалы для географіи Персіи. Провинція Ардабильская и Серабская. Тифлисъ. 1876.
- Маниъ-Грегоръ.** Хороссанъ. Путешествіе по с.-в. провинціямъ Персіи. Спб. 1882.
- Нуропатинъ (А.)** Камгарія. Спб. 1879.
- Яворскій.** Путешествіе рус. посольства по Авганистану и Бухарскому ханству въ 1878—79 гг. Спб. 1882. 2 т.
- Haverty (H. G.)** Notes on Afghanistan and part of Baluchistan. London. 1880.
- Bellew (H. W.)** Afghanistan and the Afghans. London. 1879.
- Afghanistan further correspondence, relating to the affairs of Afghanistan. London. 1881.
- Назаровъ.** Записки о нѣкоторыхъ народахъ и земляхъ средней части Азии. Спб. 1821.
- Найдаловъ.** Записки, во время похода въ Бухарію российск. каравана въ 1824 и 1825 гг. Москва. 1827.

- Муравьевъ.** Путешествіе въ Туркменію и Хиву въ 1819 и 1820 г. Москва. 1822. 2 т.
- Ханниковъ.** Описание бухарскаго ханства. Спб. 1848.
- Ханниковъ.** Поѣздка изъ Орска въ Хиву и обратно, совершенная въ 1740—41 г. Гладышевскимъ и Муравьевскимъ. Спб. 1851.
- Чичачевъ.** Объ изслѣдованіи вершинъ Сыръ-и Аму-Дарьи и нагорной площади Памиръ. Спб. 1848.
- Вельяминовъ-Зерновъ.** Историч. извѣстія о Коканскомъ ханствѣ, отъ Мухаммеда-Али до Худояръ-хана Спб. 1856.
- Макшеевъ.** Описание низовьевъ Сыръ-Дарьи. Спб. 1856.
- Вамбери.** Путешествіе по Средн. Азій изъ Тегерана черезъ Туркменскую пустыню по вост. берегу Каспійскаго моря въ Хиву, Бухару и Самаркандъ. Москва. 1865—67.
- Борнсъ.** Путешествіе въ Бухару. Москва. 1848—50. 3 т.
- Татаринновъ.** Семимѣсячный плѣвъ въ Бухарию. Спб. 1867.
- Вамбери.** Очерки Средней Азій. Москва. 1868.
- Костенко.** Средняя Азія и водвореніе въ ней русск. гражданственности. Спб. 1870.
- Костенко.** Путешествіе въ Бухару русской миссіи въ 1870 г. съ маршрутомъ отъ Ташкента до Бухары. Спб. 1871.
- Вамбери.** Исторія Бухары отъ древн. до настоящихъ временъ. Спб. 1873.
- Маевъ.** Маршруты и замѣтки по южнымъ частямъ Бухарскаго ханства. Спб. 1879.
- Marvin.** The Russian at Merv and Herat. London. 1883.
- Gutzlaff.** Geschichte des chinesischen Reiches von den ältesten Zeiten bis auf den Frieden von Nanking. Stuttgart u. Tübingen. 1847.
- Callery and Yuan.** Der Aufstand in China, von seiner Entstehung bis zur Einnahme von Nanking. Braunschweig. 1854.
- Neumann.** Ostasiatische Geschichte, vom ersten chinesischen Krieg bis zu den Verträgen in Peking (1840—1860). Leipzig. 1861. Wien. 1864.
- Pfizmaler.** Die Geschichte einer Gesandtschaft bei den Hiung-Nu's. Wien. 1864.
- Ferrari.** La Chine et l'Europe, leur histoire et leurs traditions comparées. Paris. 1867.
- Timkovski.** Voyage à travers la Mongolie en 1820 et 21. Paris. 1827. 2 vol.
- Лу-Хуа-Чму.** Описание Тибета въ книгѣ-немъ его состояніи, съ картою дороги изъ Ченъ-ду до Хлассы. Спб. 1828.
- Ламинфъ.** Записки о Монголіи. Спб. 1828.
- Ламинфъ.** Описание Пекина. Спб. 1829.
- Orta d'Urban.** Description de la Chine et des états tributaires de l'empereur. Paris. 1839—40.
- Ламинфъ.** Китай, его жители, нравы, обычай, просвѣщеніе. Спб. 1840.
- Ламинфъ.** Статистич. описаніе китайской имперіи, съ приложеніемъ картъ. Спб. 1842. 2 т.
- Klemm.** China, das Reich der Mitte. Leipzig. 1847.
- Gutzlaff.** Chinesische Berichte von 1841—1846. Cassel. 1850.
- Hue.** Souvenir d'un voyage dans la Tartarie, le Thibet et la Chine pendant les années 1844—46. P ris. 1850. 2 vol.
- Müller.** Ethnographische Uebersicht des chinesischen Reiches. Gotha. 1850.
- Davis.** China during the war and since the peace. London. 1852. 2 vol.
- Prinsep.** Tibet, Tartary and Mongolia, their social and political condition. London. 1852.
- Williams.** Das Reich der Mitte. Eine Uebersicht der Geographie, Regierung, Erziehung, des socialen Lebens. Cassel. 1852.
- Ковалевскій.** Путешествіе въ Китай. Спб. 1853. 2 т.
- Ferrière le Vayer.** Une ambassade française en Chine. Paris. 1854.
- Hue.** L'empire chinois. Paris. 1854. 2 vol.
- Davis.** China. A general description of that empire and its inhabitants, 1857. London. 1857. 2 vol.
- Fortune.** A residence among the Chinese: inland, on the coast, and at sea, 1853—56. London. 1857.
- Abel u. Mecklenburg.** Arbeiten der kais. russ. Gesandtschaft zu Peking über China. Berlin. 1858. 2 Bde.
- China und die Chinesen.** Land und Volk. Stuttgart. 1859.
- Oliphant.** Narrative of the earl of Elgin's mission to China and Japan in the years 1857—59. London. 1859. 2 vol.
- Lechler.** Acht Vorträge über China. Basel. 1861.



- Bickston.** Five months on the Jang-Tsze, with a narrative of the present rebellion in China. London. 1862.
- Rey.** La Chine et la Conchinchine etc. suivi de l'histoire de la guerre des Français et des Anglais contre les Chinois, depuis 1844 jusqu'en 1860 etc. Lille. 1862.
- rand.** Lettres de l'expédition de Chine et de Conchinchine. Paris. 1864.
- Rennie.** Peking and the Pekingese during the first year of the british embassy at Peking. London. 1865. 2 vol.
- Кралотинь.** Двѣ поѣздки въ Манчурію въ 1864 г. Иркутскъ. 1865.
- Труды членовъ российской духовной миссіи въ Пекинѣ.** Спб. 1852—66. 4 т.
- De Courcy.** L'empire du milieu. Description géographique, précis historique, institutions sociales, religieuses, politiques etc. Paris. 1867.
- The Treaty Ports of China and Japan.** A complete guide to the open ports of those countries, together with Peking, Jedo, Hongkong and Makao. London. 1867.
- Гомиъ и Габе.** Путешествіе чрезъ Монголію въ Тибетъ къ столицѣ Далай-Ламы. Москва 1866—70.
- Bastian.** Reisen in China: von Peking zur mongolischen Grenze und Rückkehr nach Europa. Jena. 1871.
- China.** Handel-Statistik der Vertrags-Häfen, für die Periode 1868—1872. Shanghai. 1873.
- Венюковъ.** Очерки соврем. Китая. Спб. 1874.
- Сычевскій.** Историческая записка о китайской границѣ. Москва. 1875.
- Richtbofen.** China Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien. Berlin. 1877.
- Roussel.** A travers la Chine. Paris. 1878.
- Роговъ.** Путешеств. въ Туфанъ. Спб. 1881.
- Замѣтки, путевныя, отъ Чень-ду-фу до Чжал.** Спб. 1881.
- Лессаръ.** (П. М.) Поѣздка въ Сераксъ. Спб. 1880.
- Opert.** Voyages to the Corea. London. 1880
- Потанинъ.** Очерки с.-з. Монголіи Спб. 1881.
- Птацковъ.** Краткій очеркъ путешествія по Монголіи и внутреннему Китаю, въ 1878 и 79 гг. Спб. 1881.
- Wagner.** Auf dem Blauen Flusse. Leip. 1880.
- Головинъ.** Записки въ плѣну у японцевъ въ 1811—13 гг.—Спб. 1861.
- Рикордъ.** Записки о плаваніи къ Японск. берегамъ въ 1812 и 13 гг. Спб. 1851.
- Fraissinet.** Le Japon. Paris. 2 vol.
- Heine.** Reise um die Erde nach Japan, am Bord der Expeditions-Escadre, unternommen im Auftrage der Regierung der Vereinigten Staaten. 1853—55. Leipzig. 1856. 2 Bde
- Acht Monate in Japan, nach Abschluss des Vertrages von Banagawa.** Bremen. 1857.
- Красновъ.** Прехъ. отчетъ объ Алтайской эксп. 1883 г.
- Montblanc.** Le Japon tel qu'il est. Paris. 1867.
- Бартошевскій.** Японія. Взглядъ на политич. и социальную жизнь народа. Спб. 1868.
- Диксонъ.** Японія: ея исторія, правительство и внутрен. устройство. Спб. 1871.
- Воритъ.** Современ. Японія. Москва. 1882.
- Liebscher.** Japan's landwirthschaftliche u. wirthschaftl. Verhältnisse. Jena. 1882.
- Ворещанинъ.** Очерки путешествія въ Гималай. Часть I. Спб. 1883.
- Cottau.** De Paris au Japon à travers la Sibirie. Paris. 1883.
- Monard** histoire des anciens peuples de l'Orient. Paris. 1883.
- Williams.** The middle kingdom. втор. изд. 2 част. 1883.
- Boulger.** History of China. 1882.
- Ремлю.** Земля и люди.—Всеобщая географія. Т. VI. Азіатская Россія и Средне-Азіатскія ханства. 1883.
- Живописная Россія.** Отечество наше въ его земельномъ, историческомъ, племенномъ, экономическомъ и бытовомъ значеніи. Подъ общемъ редакцію П. П. Семенова. Т. XI. Западная Сибирь. 1864.
- А. Сувароновъ.** Мусульманскій міръ. Отъ Марокко до Кулджи и наши отношенія съ китайцами. 1883.
- Смалковскій.** Нама торговля въ Тихомъ океанѣ. 1884 г.
- Красновъ.** Предварительный отчетъ объ Алтайской экспедиціи.
- Lofus.** Notes of a journey across the isthmus of Kra, made with the french government survey expedition, january-april 1883. 1883.
- Dabry de Thiersant.** Mahométisme en Chine et dans le Turkestan oriental. 1878. 2 т.
- Отдѣлъ Восточный.**
- Gamba.** Gegenwärtiger Kriegsschauplatz zwischen den Russen und Persen jenseits des Caucasus. Leipzig. 1827.

- Зубовъ.** Картина последней войны Россіи съ Персіею. 1826—28 г. г. Спб. 1834.
- Зубовъ.** Персидская война въ царствованіе Императора Николая I. Спб. 1837.
- Jocelyn.** La campagne de la Chine ou six mois avec l'expédition anglaise. Trad. par Xavier Raymond. Paris. 1841.
- Mackenzi.** Seconde campagne de Chine, faisant suite au récit de la première campagne par lord Jocelyn. Trad. par Xavier Raymond. 1841.
- Eyre.** Retraite et destruction de l'armée française dans l'Afghanistan en janvier 1842. Paris. 1844.
- Neumann.** Geschichte des englisch-chinesischen Krieges. Leipzig. 1846.
- Kaye.** History of the war in Afghanistan. London. 1851. 2 vol.
- Neumann.** Geschichte des englisch-chinesischen Krieges. Leipzig. 1855.
- Labbe.** Expéd. des mers de Chine. Paris. 1858.
- Mutrécy.** Journal de la campagne de Chine 1859—61. Paris. 1861 2 vol.
- Capt. Hall.** The Nemesis in China, comprising a history of the late war in that country 1845.
- Capt. Loch.** The closing events of the campaign in China.
- Bazancourt.** Les expéditions de Chine et de Cochinchine. Paris. 1861—62. 2 vol.
- Louet.** Expédition de Syrie. Beyrouth. Le Liban. Jerusalem. Paris. 1862.
- Varin.** Expedition de Chine. Paris. 1862.
- Wolsley.** Narrative of the war with China in 1860. London. 1862.
- Examen critique et réfutation d'une relation de l'expédition de Chine en 1850.** Paris. 1864.
- De Negroni.** Souvenirs de la campagne de Chine. Paris. 1864.
- Schlechts-Wesseherd.** Die Kämpfe, zwischen Persien und Russland in Transkaukasien seit 1804 bis 1813. Wien. 1864.
- Kaye.** A History of the Sepoy war in India. (1857—58). London. 1865.
- Eyre.** A retrospect of the Afghan war, with reference to passing events in Central Asia. London. 1869.
- Молоковцевъ.** Экспедиція въ Хиву въ 1878 г. Отъ Жьзава до Хивы. Спб. 1878.
- Здай.** Ситана Горная экспедиція на границахъ Афганстана въ 1863 году.
- Ивановъ.** Хивинская экспедиція. Очерки и воспоминанія очевидца. Спб. 1873.
- Хивинскій походъ въ 1873 г.** По официальнымъ источникамъ. Спб. 1878.
- Молоковцевъ.** Пребываніе туркестанск. отряда въ Хивѣ въ 1873 году и переездъ изъ Хивы въ Казалинскъ. Спб. 1874.
- Schmidt.** Die Expedition gegen Chiwa im Jahre 1873. St.-Petersburg. 1874.
- Шмидъ.** Походъ въ Хиву и ея покореніе. Спб. 1874.
- Мамъ-Гахамъ.** Военныя дѣйствія на Оксусѣ и паденіе Хивы. Москва. 1875.
- Военныя дѣйствія противъ Кокандцевъ въ 1875 и 1876 гг.** Спб. 1876.
- Zerbe.** Die Russische Expedition gegen Chiwa im Jahre 1873. Wien. 1877.
- Туганъ-Мирза-Барановскій.** Русскіе въ Ахаль-Теке въ 1879 г. Спб. 1881.
- Масловъ.** Завоев. Ахаль-Теке. Спб. 1882.
- Описание Хивинскаго похода 1873 г., составленное подъ редакціею ген. Шт. ген.-л. Троцкого.**
1879. Вып. 1 — „Очеркъ военныхъ и дипломатическихъ сношеній Россіи съ Среднею Азіею“. А. А. Шелелевъ.
1881. Вып. 2 — „Очеркъ воен. дѣйствій въ Средней Азіи съ 1847 до 1869 г.“
- Вып. 3 — Мѣтнія иностранной прессы о хивинскомъ походѣ 1873 г. Подполковникъ Н. Маевъ.
- Вып. 4 — „Описание дѣйствій Кавказскихъ отрядовъ“.
- Вып. 5 — „Русскіе невольники въ среднеазіатск. ханствахъ“. Н. Веселовскій.
- Вып. 6 — „Дѣйствія эскадры судовъ Аральской флотліи въ хивинскую экспедицію 1873 г.“.
- Вып. — 7 „Описание дѣйствій Туркестанскаго отряда въ хивинскую экспедицію 1873 г.“.
- Вып. 8 — „Описание дѣйствій Оренбургскаго отряда“.
1882. Вып. 9 — „Стратегическій обзоръ Хивинскаго ханства“. Полк. Соболева и Гродекова.
- Вып. 10 — „Прибываніе войскъ въ Хивинскомъ ханствѣ и ихъ возвращеніе“.
- Вып. 11.
- Вып. 12 — „Очерки природы Хивинскаго озанса и пустыни Кивиль-Кумъ“. М. Н. Богдановъ.
- Соболевъ.** Англо-афганская распря 1879—1880. Спб. 1882.
- Kirchhammer.** Der Englisch-afghanische Krieg. Wien. 1879.

- Low.** The Afghan war 1838—1842. London. 1879.
- Marchand.** Campagne des anglais dans l'Afghanistan. 1878—1879. Paris. 1879.
- Marchand.** Deuxième campagne des anglais dans l'Afghanistan (1879—1880). Paris. 1881.
- Colquhoun.** Kith the Kurram field force, 1878—79. London. 1881.
- Causes of the Afghan war being a selection of the papers laid before parliament.** London. 1879.
- Kaye.** History of the war in Afghanistan. London. 1878.
- Neumann.** The Afghan war of 1879—80. London. 1881.
- Marvin.** Colonel Grodekoff's Ride from Samarkand to Herat. London. 1880.
- Гроденовъ.** Хивинскій походъ 1873 г. Спб. 1883 г.
- Гроденовъ.** Война въ Туркменин, походъ Скобелева 1880—81. Ч. I и II Спб. 1883 года.  
Въ первыхъ двухъ главахъ I тома заключается описаніе Закаспійскаго края, оазисовъ Ахаль и Мерва и путей сообщенія; а также исторія послѣдовательнаго занятія нами Закаспійск. края.
- Larçyère le Japon militaire.** Paris 1882.
- Ross.** Military transport by indian railways. 1883.
- Wilson.** «Ever-victorious army». A History of the Chinese Campaign under Lt.-Col. Gordon, and of the suppression of the Tai-ping rebellion.
- Boulger.** The life of Jakoob Beg. 1878.
- Литвиновъ.** Кавказъ—воен. статистика и воен. геогр. 1883.
- Извлеченіе изъ указателя Вост. Сибиряка.** 1858—1866.
- Очеркъ дѣл. сношеній Россіи съ Бухарою съ 1836 по 1843 г. **Н. Залтсовъ.** 1862 г., № 9.
- Водвореніе русск. власти въ Сред. Азін. 1868 г., №№ 8 и 9.
- Рус. отрядъ на китайск. границѣ въ 1863 году. **А. Шипиловъ.** 1869 г. № 2.
- Красноводскій отрядъ въ 1869—1870 г. 1872 г. № 8.
- Дѣйствія Красноводск. и Мангышдаекск. отрядовъ въ 1871 г. 1873 г. № 1.
- Описаніе Амурскаго края. (Съ картою). Ротм. **Бартоломей.** 1860 г., №№ 8 и 9.
- Общій обзоръ постепен. расширенія рус. предѣловъ въ Азін и способовъ оборон. ихъ. **М. Венюковъ.** 1872 г. № 2.
- Пути въ Сред. Азін и перевозоч. средства. **М. Иваничъ.** 1869 г. № 8.
- Приморская область Восточ. Сибир. **Плаксинъ.** 1869 г. № 12.
- Замѣтки по дорогамъ Средней Азін. **А. Хорошкинъ.** 1867 г., № 1.
- Тургайская обл. и ея устройство. 1871 № 4.
- Материалы для воен. обзора современ. русск. границъ въ Азін. Полк. **Венюковъ.** 1872 г., № 3.
- Первый участ.: Остр. Сахалинъ. 1872.
- Второй участ.: Приморск. край. 1872. № 4
- Третій участ.: Амуръ и Уссури. 1872. № 6.
- Четвертый участ.: Манчжурія. 1872. № 7.
- Пятый участокъ: Забайкалье и Халка. 1872. № 8.
- Шестой участокъ: Урянхайскій или Алтай-салнскій. 1872. г., № 9.
- Седьмой участ.: Чжунгарскій. 1872. № 10.
- Восьмой участ.: Тянь-Шанскій. 1873. № 3.
- Девятый уч.: Нагорно-Турванскій. 1873. № 1.
- Десятый участокъ: Аральскій или Хивинскій. 1872 г., № 12.
- Одиннадцатый участ.: Туркени. 1872 № 11.
- Очерки Семирѣченскаго края. **А. Костомо.** 1872 г., №№ 11 и 12. Стр. 157 и 275.
- Разработка колеснаго пути въ Тянь-Шанъ. **П. Нольдевичъ.** 1873 г., № 7.
- Объ изслѣдованіи стараго русла Амударьи. **А. М.** 1873 г., № 10.
- Очеркъ Верхне-Чирчикскаго края. **А. Костомо.** 1873 г., № 11.
- Нѣкоторыя свѣдѣнія о Ферганской долинѣ. **А. Л. Кумъ.** 1876 г., № 4.
- Очеркъ географич. изслѣдованій въ Азійской Россіи. **М. Венюковъ.** 1877 г., № 7.
- РусскоТурецкая граница въ Мал. Азін по Берлинск. трактату 1878 года. **Стебницкій.** 1881 г., № 12.
- Отъ Ахалциха черезъ Гюдерскій переваль до г. Батума. **Н. А. Василевскій.** 1880 г., № 12.
- Поѣздка въ Персію въ 1836 г., **М. Ограновичъ.** 1866 г., №№ 11 и 12.
- О возстаніи мусульманскаго населенія, или Дунганей, въ Западн. Китаѣ. **А. М. Гейнсъ.** 1866 г., № 8.
- Нѣсколько дней въ Кульджѣ. **П. Р.** 1866. № 9.
- Поѣздка въ Кашгарію. **В. М.** 1869 г., № 7.
- Трапезондская дорога. **М.** 1872 г., № 9.
- Изъ путевыхъ записокъ о Нарынѣ и Кашгарѣ. **П. Р.** 1870 г., № 7 и 8.

Путешествіе русск. миссиі въ Бухару въ 1870 г. Л. Костенко. 1870. №№ 11 и 12.  
 Городъ Бухара въ 1870 году. Л. Костенко. 1870 г., № 12.  
 Турмены іомудскаго племени 1872. № 1.  
 Хивинское ханство въ сельско-хозяйств. отношеніи. Л. Костенко. 1874 г., № 4.  
 Поѣздка по Сунгарі. Ржевскій. 1870. № 5.  
 Сунгарійская экспедиція 1872 г. Я. Барабашъ. 1874 г., №№ 1, 2, 3.  
 Нѣв. замѣтки о хивинскихъ турменахъ и киргизахъ. М. Ибрагимовъ. 1874. № 9.  
 Обзоръ доступовъ къ Хивинскому ханству и краткія свѣдѣнія о нихъ. Л. Семеновъ. 1873 г., № 5.  
 Ситана. Горная экспедиція на границахъ Афганистана въ 1863 г. (Сочиненіе Полковника Джона Эдей. М. Н. Анненковъ. 1873 г., №№ 7 и 8.  
 Отъ Хивы до Казалинска. Л. Костенко. 1873 г., № 11.  
 Историческ. очеркъ Кашгаріи. А. Куропатинъ. 1877 г., № 11, 12. 1878 г., № 1, 2. (Кашгарійскаго войска), № 4.  
 Туркменія и Турмены. А. Куропатинъ. 1879 г., № 9, 10.  
 Военно-научная экспедиція на Алай и Памиръ. М. Костенко. 1879 г., № 4.  
 Путевыя замѣтки о Бухарскомъ ханствѣ. П. Маевъ 2-й. 1877 г., № 8.  
 Рѣка Аму-дарья. Сводъ новѣйш. свѣдѣній о ея бассейнѣ Л. Костенко. 1878. № 6.  
 Краткая характеристика вел. Тяньшаньскаго нагорья. Л. Костенко. 1878. № 7.  
 Туземныя государства Индостана. М. Венюмовъ. 1875 г., № 3.  
 Пенджабъ и сѣверо-западная граница Индіи. 1879 г., № 1, 2.  
 Афганистанъ и настоящее его положеніе. 1879 г., № 5.  
 Письма англичанина изъ Мерва. (Daily News). А. Р. 1881 г., № 11.  
 Бухарскія войска въ 1880 г. Г. Арендарено. 1881 г., № 10.  
 Дарвазъ и Каратегинъ Г. Арендарено 1883 года № 11 и 12.  
 Гератъ, житница и садъ Центральной Азіи. С. 1881 г., № 3 и 5.  
 По западн. окраинѣ Китая. Отъ г. Тяньцзиня до г. Чжун-цзяна. Полк. Унтербергеръ. 1880 г., № 8 и 9.  
 Монгольскія и китайскія войска въ Ургѣ. Я. Барабашъ. 1872 г., № 7.  
 О современ. состояніи военныхъ силъ и

средствъ Японіи и Китая. Венюмовъ. 1871 г., №№ 8 и 9.

**Извлеченіе изъ указателя статей  
 Шамшен. Шури, съ 1877—83 г.**

Осада и штурмъ Геокъ-Тепе. 1881. № 6, 7  
 Масловъ. Осада Геокъ-Тепе. 1882 г., № 8.  
 Желѣзная дорога въ Китаѣ. 1877 г., № 7.  
 П. Унтербергеръ. Опытъ найма китайцевъ въ Чилинской и Шаньдунской провинціяхъ для работъ ниж. вѣдомства. 1877 г. № 9 и 10.  
 П. Унтербергеръ. Нѣск. словъ о воен. реформѣ въ Японіи. 1883 г., № 3.  
 Обученіе инженер. искусству въ Японіи. 1877 г. № 7.  
 Потниковъ. Гелиографъ въ Ахаль-Текинской экс. 1881 г., № 8.  
 Воен. телеграфъ въ Афган. экс. 1882. № 4.  
 Шуляченко. Опытъ съ телефонами въ Кульдѣжѣ. 1883 г., № 3.  
 Свѣдѣнія о строит. матер. въ разн. мѣстахъ Примор. и Амурс. об. 1883 г., №№ 6 и 7.  
**Извлеченіе изъ Указателя Морск. Собранія съ 1848—84 г.**  
 Очеркъ низовьевъ Сирь-Дарьи и приаральской степи. Кап.-лейт. Ивашицова. 1853. № 11.  
 Состояніе Камчатскаго края въ 1853 г. 1854. № 2.  
 Описаніе низовьевъ Сирь-Дарьи. Подполковн. Мамшоева. 1856. № 9.  
 Пути въ устью рѣки Амуръ. Пещурова, Раевскаго и Шенурина. 1857. № 4.  
 О пути по рѣкѣ Амуру въ 1857 г. Н. Назимова. 1857 г. № 11.  
 Амуръ. Д. Романова. 1860. № 6.  
 Ангарскіе пороги. Д. Романова. 1863. № 7.  
 Хива и рѣка Аму-Дарья. М. Иванни. 1864. №№ 8 и 9.  
 На Байкалѣ. Изъ путевыхъ записокъ по Вост. Сибири. Н. Ушанова. 1865. № 6.  
 Русскіе въ Японіи въ концѣ 1853 и въ началѣ 1854 гг. М. Гончарова. 1855. №№ 9, 10 и 11.  
 Изъ воспоминаній о Японіи. М. Назимова. 1861 г. № 10.  
 На востокѣ. С. Максимова. 1863 г. № 12.  
 Выписка изъ дневника, веденнаго въ Пекинѣ въ 1858 г. А. Т. 1860. №№ 9 и 10.  
 Матеріалы для исторіи русскихъ заселеній по берегамъ Восточн. океана. 1861 г. № № 1, 2, 3 и 4.

Заселение рѣки Амура. С. Максимова. 1861 г. № 10.

Объ экспедиціи Лаксмана въ Японію. 1869 г. № 11,

Историческій обзоръ сношеній образованнаго міра съ Японіей. А Буйницкаго. 1860 г. №№ 9 и 10.

Посольство въ Японію. М. Ф. Крузенштерна. Спб. 1869 г. № 6.

Европейская торговля въ Китаѣ по отношенію къ Россіи. 1866 г. № 6.

Японскія укрѣпленія и артиллерія въ проливѣ Симоно-Саки въ 1864 году. 1865 г. № 3.

Очеркъ морскихъ описей Камчатки Статьи «Вѣстн. Русск. Географич. Общ.» 1852 г. книжка 8 № 10.

Экспедиція командора Терри въ Японіи. 1854 г. № № 8 и 10.

Обсѣдованіе клиперомъ «Стрѣлокъ» берега отъ Императорской гавани до залива Св. Ольги, заливовъ Наполеона и порта Мей. 1859 г. № 10.

Гидрографическіе труды лейтен. Брука въ Тихомъ океанѣ. 1861 г. № 1.

Очеркъ изслѣдованія Татарскаго пролива, лимана и устья рѣки Амура. 1861 г. № 11.

Извѣстія о гидрографическихъ работахъ у русскихъ береговъ Японскаго моря. Бабанина. 1863 г. № 2.

Большой Камчатскій нарядъ. Экспедиція Ельмина А. Сгибнова. 1868 г. № 12.

Материалы для исторіи Камчатки. Экспедиція Шестакова. А. Сгибнова. 1869 г. № 2.

Историческ. свѣдѣнія объ открытіяхъ и экспедиціяхъ, относящихся до Камчатки, Алеутскихъ и Курильскихъ остр. и др. 1869 г. №№ 4, 5, 6, 8.

Обзоръ шхеръ Корейскаго архипелага винтовой лодкой «Соболь» въ 1869 г. № 10.

Извѣстіе о съемкѣ и промѣрѣ Хакодатскаго рейда. Старицага. 1870 г. № 5.

Материалы для исторіи русск. заселеній по восточн. берегамъ Восточн. океана. 1861. № 4.

Составленіе картъ сѣверной части Татарскаго пролива и южной части Сахалина съ Лалерузовымъ проливомъ. Старицага. 1871 г. № 9.

Обзоръ дѣйствій русскихъ на Амурѣ. 1862 г. № 4.

Обзоръ результатовъ дѣйствій русскихъ на с.-в. предѣлахъ Россіи. Замѣчанія на книгу: «Историч. обозрѣніе Россій-

ско-американской компаніи, соч. Тихменева». Г. Невельскаго. 1864 года. № № 6, 7, 8.

Гидрографич. командировка въ Восточ. океанъ 1865—71 гг. Старицага. 1874 года № 4.

Нѣск. измѣреній болыи. глубинъ Охотск. и Японск. морей. Старицага. 1874. № 6.

О переищеніи русла устьевъ Спръ-Дарьи. № 7.

Краткій гидрографическій обзоръ шманинъ шхунъ «Востокъ» въ 1875 г. Ошцесичъ. 1876 г., № 9.

Метеоролог. и гидрологич. наблюденія въ Восточ. океанѣ. 1880 г., № 9.

Экваторіальныя течения въ Тихомъ океанѣ. 1880 г., № 6.

Владивостокъ или Ольга? 1880 г., № 12.

О нашихъ портахъ Восточнаго океана 1880 г., № 10.

Пути тайфуновъ въ Китайск. и Японск. моряхъ. I. Шиндделеръ. 1881 г., № 4.

Плаваніе между Гоголулу и Югошмон. Э. Майдель. 1882 г., № 11.

Гидрографическ. свѣдѣнія о коралловыхъ островахъ Тихаго океана. Э. Майдель. 1882 г. №№ 6, 7.

Тайфуны въ Китайскомъ морѣ въ 1880 г. М. Т. 1882 г. № 4.

О тайфунахъ Китайск. и Японскаго морей въ 1881 году. Э. Майдель. 1882 г. № 6.

Банка въ бухтѣ Экспедиція (заливъ Посеть). Э. Майдель. 1882 г., № 8.

Тайфуны Китайскаго моря. 1883 г., № 3.

Русскій флотъ на Восточ. поморѣ въ 1849—56 гг. А. Миланевичъ. 1876 г. № 7.

Общее состояніе флота Японіи. 1876. № 10.

Судовой составъ Японскаго флота. А. Пилешо. 1879 г. №№ 7, 10.

Китайскій морской арсеналъ въ Фу-чот. А. Пилешо. №№ 8, 10.

Ожидаемая война между Китаемъ и Японію и китайскій военный флотъ. А. Пилешо. 1879 г. №№ 11, 12.

Плаваніе отряда судовъ въ Тихомъ океанѣ. 1875 г., №№ 1, 8, 11.

Плаваніе отряда судовъ Тихаго океана 1878 г., № 8 1882 г. № 5.

Отрядъ судовъ въ Тихомъ океанѣ. 1876 г., №№ 8, 10. 1877 г. №№ 2, 12.

Отрядъ судовъ Тихаго океана. 1876 г., №№ 6, 8. 1879 г., №№ 1, 4, 5, 6, 8, 9, 12. 1880 г., №№ 1, 8, 11. 1881 г., №№ 2, 12.

Плавание парохода «Перовскій» по Аму-Дарь въ 1874 году. 1875 г. № 2.  
 Плавание по р. Оби. Н. Евторовъ. 79 г. № 8.  
 Плавание парохода «Лена» въ Якутскъ. А. Пилево. 1879 г. № 7.  
 Обь экспедиціи 1878 года въ Сибирское Ледовитое море. 1878 г., № 10.  
 Крейсерство клипера «Стрѣлокъ» у с.-в. береговъ Сибири. А. Д. 1881 г., № 1.  
 Общій обзоръ крейсерства шкуны «Баянъ» у Мурманскаго берега. Полидоровъ. 1883 г. № 4.  
 Свѣдѣнія объ участіи моряковъ въ Ахаль-Текинской экс. 1881 г. № 7.  
 Участіе моряковъ въ Ахаль-Текинской экс. 1880—81 г. Н. Г. 1882 г. №№ 2, 3, 4.  
 Морская торговля съ Сибирью. А. Пилево. 1879 г., № 11.  
 Обь открытіи Кореи для внѣшней морской торговли. Д. Ш. 1888 г., № 5.  
 Судходные пути Турана. 1876 г., № 3.  
 Очерки Кореи по японскимъ источникамъ. И. Андо. 1882 г., № 6.  
 Возведеніе Владивостока на степень города и преобразованіа въ управленіи главнаго командира портовъ Восточнаго океана. 1880 г., № 7.  
 Очеркъ морскихъ сношеній и войнъ европейцевъ съ Китаемъ. Д. Мертваго. 1888 г., №№ 11—12. 1884, №№ 1—3.  
 Извѣстїи о М. Рус. Географическаго общества (по отдѣл.: геогр., этногр. и статист.) 1849—1882 г.  
 Очерки торговли Россіи въ Ср. Азіи. Небольсина. 1855 г., кн. 10.  
 Статист. очерки Среднеазиатской Россіи. Герентова. Т. 4 (по отд. стат.), 1874 г.  
 Гипсометрическія и географ. опредѣленія точекъ, основанныя на наблюденіяхъ, сдѣланныхъ въ 1868—1872 гг. въ 12-ти разныхъ путешествіяхъ по сѣверному Китаю, Монголіи, Манчжуріи, Приамурскому и Уссурійскому краю архим. Палладіемъ, кап. Пржевальскимъ, гг. Ломоносовымъ, Мосиннымъ и Фритше. Фритше. Т. 5 (по общ. геогр.), 1875 г.  
 Астрономическія, магнитныя и гипсометрическія наблюденія, произведенныя въ 59 пунктахъ на пути отъ Певена черезъ Монголію, Нерчинскій заводъ, Иркутскъ, Барнаулъ, Екатеринбургъ и Пермь въ С.-Петербургъ г. Фритше. Т. 6, (по общ. геогр.), кн. 1, 1875 г.  
 Некоторые результаты нивелировочн. из-

сѣдованій, произв. между Оренбургомъ, Аральскимъ моремъ и Кара-Тугаемъ. Ш. Шульца. Т. 12 (по общ. геогр.), № 3, 1882 г.  
 Описаніе Березовскаго края. Абрамова. 1857 г., кн. 12.  
 Поливныя поля въ Забайкальскомъ краѣ Нельберга. 1861 г., кн. 1.  
 Путешествія въ юго-восточную Сибирь (съ картою). Густ. Раdde. 1861 г., кн. 4.  
 Географическое распространеніе животныхъ въ ю.-в. части Ленскаго бассейна. Т. 3 (по общ. геогр.), 1873 г.  
 Отчетъ объ Олѣкинско-Витимской экспедиціи, П. Кропоткина и М. Полямова. Т. 3 (по общ. геогр.), 1873 г.  
 Матеріалы для орографіи Вост. Сибири: Орографическій очеркъ Минусинскаго и Красноярскаго окр. Енисейской губ. П. Попова. Т. 5 (по общ. геогр.), 1875 г.  
 Общій очеркъ орографіи Вост. Сибири. П. Кропоткина. Т. 5 (по общ. геогр.), 1875 г.  
 Извѣстія о рѣкѣ Сунгарѣ, извлеченныя изъ письма г. Максимовича къ Л. Ф. Шренку. 1861 г., кн. 4.  
 Изъ путевыхъ замѣтокъ астронома, кап. Гамова, опредѣляющаго въ 1859 г. мѣстность р. Амура и Усури. 1862, кн. 1 и 2.  
 Озеро Ханка и его климатическія особенности. Н. Аносова. 1864 г., кн. 2.  
 Историческій очеркъ Уссурійскаго края въ связи съ исторіею Манчжуріи. Архим. Палладія. Т. 8 (по общ. геогр.), вып. 2-й, 1879 г.  
 Свѣдѣнія о дикокаменныхъ Киргизахъ, доставленныя отъ генер.-губери. Западной Сибири. 1851 г., кн. 5.  
 Краткій обзоръ внѣшней торговли чрезъ Западную Сибирь въ 1851—1860 гг. М. Венюнова. 1861 г., кн. 3.  
 Областной гор. Семипалатинскъ. Абрамова. 1861 г., кн. 1.  
 Устькаменогорскъ въ 1861 г. Н. Абрамова. 1868 г., кн. 4.  
 Енисейскій округъ и его жизнь, Н. Крившанкина. 1862 г., кн. 4.  
 Очеркъ промысловъ Енисейскаго окр. съв. и южн. системъ. Н. В. Латинина. Т. 2 (по общ. геогр.), 1869 г.  
 Обь изборожденныхъ и шифованныхъ льдомъ валунахъ и утесахъ, по берегамъ Енисея къ сѣверу отъ 60° с. ш. И. А. Латинина. Т. 4 (по общ. геогр.), 1871 года.

- О рыбномъ промыслѣ на Цзайсанѣ и на Черномъ Иртышѣ. 1864 г., кн. 4.
- Зимняя поѣздка на озеро Зайсанъ (зимой 1863—1864 г.) Г. Потанина. Т. 1 (по общ. геогр.), 1867 г.
- Путешествія на озеро Зайсанъ и въ рѣчную область Чернаго Иртыша до озера Марка-Куль и горы Сыръ-тау, лѣтомъ 1863 г. М. Струве и Гр. Потанина. Т. 1, (по общ. геогр.), 1867 г.
- О ходѣ топографическихъ изслѣдованій озера Балхаша и его прибрежій (съ картою). Ген. шт. полковн. Бабюва. Т. 1 (по общ. геогр.), 1867 г.
- Поѣздка по вост. Тарабугатау, лѣтомъ 1864 г. М. Струве и Гр. Потанина. Т. 1 (по общ. геогр.), 1867 г.
- Туруханскій край. П. Третьякова. Т. 2 (по общ. геогр.), 1869 г.
- Геологическія наблюденія во время Заравшанской экспедиціи. Д. И. Мышенкова. Т. 4 (по общ. геогр.), 1871 г.
- Географ. и статист. свѣдѣнія о Заравшанскомъ окр. съ прилож. списка населенныхъ мѣстъ округа. Л. Н. Соболева. Т. 4 (по отд. стат.), 1874 г.
- Средняя Заравшанская долина В. В. Радлова. Т. 6 (по отд. этн.), 1880 г.
- Географическіе, этнографическіе и статистическіе матеріалы о Туркестанскомъ краѣ. А. Маишеева. Т. 2 (по отд. стат.), 1871 г.
- Фергана, по запискамъ султана Бабера. Н. Н. Пантусова. Т. 6 (по отд. этн.), 1880 г.
- Очерки Шагрисебзскаго бекства. А. А. Муна. Т. 6 (по отд. этн.), 1880 г.
- Свѣдѣнія о Ходжендскомъ уѣздѣ. А. А. Кушановича. Т. 4 (по общ. геогр.), 1871 г.
- Обозрѣніе Коканскаго ханства въ нынѣшнемъ его состояніи. 1849 г., кн. 3.
- Пояснительная замѣтка къ картѣ Коканскаго ханства. М. Венюкова. 1862 г., кн. 1.
- Описание Хивинскаго Ханства ген. шт. полковн. Дамилевскаго. 1851 г., кн. 5.
- Сношенія Россіи съ Хивою и Бухарою при Петрѣ Великомъ. А. И. Полова: 1858 г., кн. 9.
- Отрывокъ изъ путешествія въ Хиву и нѣкоторыя подробности о ханствѣ во время правленія Сейдъ-Мохамеда Хана, 1856—1860 гг. Милевскаго. 1861 г., кн. 1.
- Нѣсколько замѣчаній о путешествіи Дженкинсона въ Хиву въ 1559 г. В. Д. Алексеевича. Т. 6 (по отд. этн.), 1880 г.
- Описание Аральскаго моря, ген. шт. штабшт. Маишеева. 1851 г., кн. 5.
- Объяснительная записка къ картѣ Кыргызской степи. Полк. Неллермандаго и подп. Ильина. Т. (по общ. геогр.), 1867 г.
- Геологическо-орографическій очеркъ Калмыцкой степи и прилежащихъ къ ней земель. Н. Барботъ-де-Марни. 1862 г., кн. 3.
- Объ изслѣдованіи вершинъ Сыръ и Аму-Дарья и нагорной площади Памиръ. П. Чихачева 1849 г., кн. 3.
- Замѣчаніе на статью объ изслѣдованіи вершинъ Сыръ и Аму-Дарья. Инж. Бичуринна. 1849 г., кн. 3.
- Наши свѣд. о пречнемъ теченіи Аму-Дарья. Ленца. Т. 4, (по общ. геогр.), 1871 г.
- Низовыя Аму-Дарья, описанныя по собственнымъ изслѣдованіямъ въ 1873 г. ген. шт. полковн. бар. А. В. Каульбарсомъ. Т. 9 (по общ. геогр.), 1881 г.
- Топографическое и статистическое описание восточнаго берега Каспійскаго моря отъ Астрабадскаго залива до мыса Тюль-Карагана. М. Ф. Блаградберга. 1850 г., кн. 4.
- О торговыхъ путяхъ по Китаю и подвластнымъ ему владѣніямъ. П. Казарова. 1850 г., кн. 4.
- Торговныя сношенія Россіи съ западною Монголіею и ихъ будущность. В. Радлова. Т. 2 по отд. стат., 1871 г.
- Опис. Маньчжурій Васильева. 1857, кн. 12.
- Дорожныя замѣтки на пути отъ Пеккина до Благовѣщенска черезъ Маньчжурію въ 1870 г. Архим. Паладія. Т. 4 по общ. геогр., 1871 г.
- Зап. о Нингутѣ, Васильева. 1857 г., кн. 12.
- О состояніи Алтыншара или шести восточныхъ городовъ Китайской провинціи Нань-Лу Малой Бухаріи въ 1858—1859 гг. Ч. Валиханова. 1861 г., кн. 3.
- Очерки Джунгаріи. Ч. Валиханова. 1861 г., кн. 1.
- Маршрутъ отъ гор. Турфана до гор. Камгара, въ Малой Бухаріи. А. Голубева. 1862 г., кн. 2.
- Поѣздка въ западную часть Небеснаго хребта Тянь-Шаня или Цунь-Лингъ древнихъ Китайцевъ отъ западныхъ предѣловъ Зандійскаго края до Ташкента. Н. А. Створцова. Т. 1 по общ. геогр., 1867 г.
- Записка о поѣздкѣ въ Китайскій гор.

- Хобдо въ 1863 г. А. Принца. Т. 1 (по общ. геогр., 1867 г.)
- Термометрическія наблюденія въ г. Кульджѣ. А. Голубева. 1864 г., кн. 1.
- Общій обзоръ страны, лежащей къ западу отъ Заилійскаго края между рѣками Чу и Сыръ-Дарьенъ, съ картами. Подкови. Полторацкаго. Т. 4 по общ. геогр., 1867 г.
- Отрывокъ изъ путешествія въ Ср. Азію.— Заилійскій кр. А. Голубева. 1861 г., кн. 3.
- Очерки Заилійскаго края и Причуйской страны. М. Венюкова. 1861 г., кн. 4.
- Ала-хуль съ картою. А. Голубева. Т. 1 (по общ. геогр., 1867 г.)
- О бассейнѣ Лобъ-Нора, Извлечение изъ китайскаго сочиненія подъ заглавіемъ «Ся-Юй-Шуй-Дю-Цзи». В. М. Успенскаго. Т. 6 по отд. этн., 1880 г.
- Страна Кузъ-Норъ или Цинъ-Хай, съ прибавленіемъ краткой исторіи Ойратовъ и Монголовъ, по изгнаніи послѣднихъ изъ Китая, въ связи съ исторіей Кузъ-нора. В. М. Успенскаго. Т. 6 по отд. этн., 1880 г.
- Матеріалы по географіи Тянь-Шаня, собранные во время путешествія 1869 г. бар. А. В. Маульбарсъ. Т. 5 (по общ. геогр.), 1875 г.
- Разстоянія между главнѣйшими городами зап. части Гималаи и Тибета и Централ. Азіи. Роб. Шлагинтвейта. 1862 г., кн. 3.
- Путешествія Г. С. Каралина по Каспійскому морю. (Съ обзорніемъ восточныхъ береговъ Каспійскаго моря въ отношеніяхъ статистическомъ, топографическомъ и физическомъ).
- Изъ Вѣстника Мин. Русск. Географич. общества съ 1851 по 1860 г.
- Замѣтки объ Иртышѣ и странахъ, имъ орошаемыхъ. Г. Гулаева. 1851 г., ч. 3, кн. 5 и 6.
- Замѣтки о Якутскѣ и якутахъ. Иеромон. Мамарія. 1852 г., кн. II.
- Объ опытахъ земледѣлія въ Камчаткѣ. М. Д. Булычева. 1853 г., кн. IV.
- Примѣчаніе о среднихъ температурахъ гор. Березова. К. С. Веселовскаго. 1854 г., кн. V.
- О климатѣ гор. Березова. Н. А. Абрамова. 1854 г., кн. V.
- Обзорніе Амура въ физико-географическомъ отношеніи. П. П. Семенова. 1855 г., кн. VI.
- Озеро Норъ-Зайсанъ. Н. А. Абрамова. 1856 г., кн. VI.
- Записки о Коканскомъ ханствѣ хорунжаго Потанина 1830 г. съ примѣчаніями П. С. Савельева. 1856 г., кн. VI.
- Свѣдѣнія о Коканскомъ ханствѣ. В. В. Вельяминова-Зернова. 1856 г., кн. V.
- Повѣдка зимнимъ путемъ вверхъ по рѣкѣ Амуру, отъ Николаевскаго поста до Усть-Стрѣлочнаго караула, совершенная въ 1856—57 г.г., г. Парчевскимъ. 1857 г., кн. VI.
- Озеро Байкалъ извлечено изъ отчета натуралиста г. Раdde о совершенномъ имъ, лѣтомъ 1855 г., путешествіи вокругъ озера. 1857 г., кн. V.
- О прибрежныхъ жителяхъ Амура. Герстфельда. 1857 г., кн. IV.
- Путешествіе по долинѣ р. Нерчи. Пор. Усольцова. 1851 г., кн. III.
- Описаніе большихъ рѣкъ, впадающихъ въ Амуръ. В. П. Васильева. 1857. кн. II.
- Озеро Косоголъ и его нагорная долина, по свѣдѣніямъ, собраннымъ Перинскимъ, съ картою. 1858 г., № 10.
- Буряты. А. Ф. Раева. 1858 г., № 9.
- Гор. Тюмень. Н. Абрамова. 1859 г., № 8.
- Описаніе большихъ рѣкъ, впадающихъ въ Амуръ. 1858 г., № 5.
- Первая повѣдка на Тянь-Шань. П. П. Семенова съ картою. 1858 г., № 5.
- Дауро-Монгольская граница Забайкалья. г. Раdde. 1858 г., № 4.
- Путешествіе на вершины р. Гимля и на р. Зею, лѣтомъ въ 1856 г. поручика Усольцова. 1858 г., № 4.
- Письмо г. Раdde съ берег. Амура. 1858, № 3.
- Путевныя замѣтки майора Бланкеннагеля о Хивѣ въ 1793—94 г.г., съ примѣчаніями В. Григорьева. 1858 г., № 3.
- Привозъ и вывозъ товаровъ города Томска въ половинѣ XVII ст. Г. Потанина. 1859 г., № 12.
- Обзорніе рѣки Усури и земель къ востоку отъ нея до моря. М. Венюкова (съ 2 картами). 1859 г., № 4.
- Очеркъ мѣстности между заливомъ де-Кастри и р. Амуромъ. Д. Н. Романова съ 2 картами. 1859 г., № 3.
- Свѣдѣнія о числѣ жителей въ западной Сибири въ половинѣ XVIII стол. Гр. Потанина. 1860 г., № 8.
- Показаніе сибирскаго казака Максимова



- о коканскомъ владѣніи. **Гр. Потанинъ.** 1860 г., № 3.
- Инородцы, обитающіе въ Туруханскомъ краѣ. **А. Нордмана.** 1860 г., № 2.
- Геогностическое описаніе частныхъ золотыхъ промысловъ Маринскаго округа Томской губерніи, Ачинскаго и Минусинскаго окр. **Енисейской губ. М. Полетникъ.** 1860 г., № 1.
- Извѣстія Имп. Руска. Географ. общества съ 1865—1882 г.**
- Численныя данныя о поверхности Аз. Росіи. **М. М. Венюмова.** 1865 г. т. I, № 3.
- Новѣйшія русскія изслѣдованія въ Азіи. **М. М. Венюмова.** 1875 г., вып. 5.
- Зоологич. изслѣдованія въ Ледовитомъ океанѣ. **Ярминскій.** 1871 г., т. VI, № 8.
- Экспедиція въ Сѣверныя моря. **П. А. Кропоткинъ.** 1871 г., т. VII, № 3.
- Новѣйшія открытія и изслѣдованія въ Сѣверно-Полярной обл. 1874 г., т. X, № 7.
- Замѣтки о численности и пнѣишемъ положеніи чукчѣ, живущихъ по берегу Ледовитаго океана. **О. А. Нордманъ.** 1880 г., вып. 2.
- Плаваніе парохода „Вега“. **Лейт. Хоугардъ** 1880 г., вып. 2.
- Восточная Сибирь и русская Манчжурія. 1866 г., т. II, № 6.
- Забайкальскіе минеральныя источники. 1868 г., т. IV, № 2.
- Геологич. изслѣдованія въ Иркутской губ. **Чемановскаго.** 1869. Т. V, № 6т. VI, № 8.
- Свѣдѣнія объ экспедиціи г. **Чемановскаго** на Нижнюю Тунгузку. 1873 г. т. XI, № 7.
- Экспедиція на Нижнюю Тунгузку. **Миллера** и **Чемановскаго.** 1874 г., т. X, № 1.
- Экспедиція на Оленекъ, изъ письма г. **Чемановскаго.** 1874 г., т. X, № 5.
- Оленекская экспедиція (съ картою). **А. Чемановскаго.** 1874 г., т. X, № 8 и 1875 г., вып. 5.
- Первый отчетъ о результатахъ астрономическихъ, магнитныхъ и метеорологическихъ наблюденій, произведенныхъ во время Оленекской экспедиціи. **Ф. Ф. Миллера.** 1874 г., т. X, № 8.
- Второй отчетъ о результатахъ астрономическихъ, магнитныхъ и метеорологическихъ наблюденій, произведенныхъ во время Оленекской экспедиціи **Ф. Ф. Миллера.** 1876 г., вып. 1.
- Списокъ высотъ, полученныхъ Сибирскою нивелировкой на участіи между Канскомъ и Иркутскомъ. **Ф. Ф. Миллера.** 1876 г., вып. 1.
- Географическія изслѣдованія верховьевъ Иртыша. **Матусовскаго** и **Мирошницкаго.** 1874 г., т. X, № 1.
- Желѣзныя руды въ Амурскомъ краѣ. 1865 г., т. I, № 4.
- Золото въ Амурск. краѣ. 1866 г. т., II, № 5.
- Географическія изслѣдованія въ Беринговомъ, Охотскомъ и Японскомъ моряхъ. 1867 г., т. III, № 2.
- Письмо г. **Пржевальскаго** о его изслѣдованіяхъ въ Уссурийскомъ краѣ. 1868 г., т. IV, № 2.
- Изслѣдованія **П. А. Гельмерсена** въ Уссурийскомъ краѣ. 1868 г., т. IV, № 2.
- Инородцы въ южной части Приморской области. 1869 г., т. V, № 5.
- Составъ населенія Амурскаго края. **Венюмова.** 1871 г., т. VII, № 8.
- Уссурийскіе маньчжунъ **А. Палладія.** 1871 г., т. VII, № 8.
- Этнографическая экспедиція въ южно-уссурийскій край. Письма архим. **Палладія** 1871 г., т. VII, № 2.
- Гавань Св. Ольги. **О. Васильева.** 1872 г., т. VIII, № 2.
- Нѣсколько статистическихъ данныхъ объ южно-уссурийскомъ краѣ. **Свядц. В. Пьянова.** 1874, т. X, № 2.
- Астроном. наблюденія въ Японскомъ и Охотскомъ моряхъ. **М. А. Озадовича.** 1877 г., вып. 5.
- Западная Сибирь. 1866 г., т. II, № 6.
- Два пути отъ Печоры на Обь. 1867 г., т. III, № 6.
- Обзоръ топографическихъ и астрономическихъ работъ въ Западной Сибири въ теченіи 1871 г. и 1872 г., т. VIII, № 5.
- Астрономическія опредѣленія и списокъ высотъ пунктовъ въ Зап. Сибири. **Мирошницкаго.** 1873 г., т. VII, № 8.
- Астрономическія опредѣленія пунктовъ на водораздѣлѣ рѣкъ Оби п Енисея. **Сиденснера** и **Вагнера.** 1877 г., вып. 2.
- Экспедиція министерства путей сообщенія на водораздѣлѣ Оби и Енисея. **А. М. Сиденснера.** 1878 г., вып. 3.
- Плаваніе парохода „Оскаръ Диксонъ“ въ устьямъ Енисея въ 1880 г. **А. М. Сибирцова.** 1881 г., вып. 1.
- Нѣсколько указаній для изслѣдованія соляныхъ озеръ Минусинскаго окр. 1869 г., т. V, № 6.

- Урянки и географ. свѣдѣнія о южной границѣ Минусин. окр. 1871 г., т. VII, № 2.
- Свѣдѣнія о горныхъ проходахъ въ южномъ и пограничномъ Алтай. **М. О. Бабнова.** 1871 г., т. VII, № 2.
- Верховья системы Таласскаго Алатау, Гор. инж. **Иванова.** 1881 г., вып. 3.
- О климатѣ г. Акмолинска. **А. Воейкова.** 1872 г., т. VIII, № 5.
- О геологическихъ изслѣдованіяхъ на Чулымѣ. **М. А. Лопатина.** 1876 г., вып. 1.
- Нижне-Колымскій край. **А. Аргентова.** 1879 г., вып. 6.
- Насел. пункты на сѣв. Верхоянскаго округа. **Ирзина.** 1865 г., т. XIX, вып. 1.
- Свѣдѣнія ледниковъ на Тарбогатаѣ и Сауру. **Михайлина.** 1874 г., т. X, № 3.
- О Шегри-Сибзской области. 1865. т. I. № 7.
- Шеатрисбская долина. **Гребенкина.** 1872. т. VIII, № 6.
- Очеркъ Верхне-Бухтарминской долины. 1869 г., т. V № 5.
- Свѣдѣнія о климатѣ Туркестанскаго края. 1873 г., т. IX, № 4.
- Астрономическія опредѣленія въ Туркестанскомъ краѣ. Подп. **Шаригорста.** 1873 г., т. VIII, № 8.
- Поездка англійскаго купца **Шоу** въ Восточный Туркестанъ. 1870 г., т. VI, № 7.
- Европейцы въ Восточномъ Туркестанѣ. 1869 г., т. V, № 3.
- Изслѣдованія Туркестанской экспедиціи въ 1867 г. 1868 г., т. IV, № 2.
- Изслѣдованіе горно-развѣдочной партіи въ Туркестанской обл. 1867 г., т. III, № 2.
- О путяхъ въ Туркестанскую область. 1866 г., т. II, № 5.
- Клеверъ въ Туркестанской области. **М. Бенчурина.** 1866 г., т. II, № 4.
- Изслѣдованія Сѣверцова въ Туркестанской области. 1866 г., т. II, № 7.
- Карта путей отъ Ташкента до Намангана и Маргелана. 1867 г., т. II, № 9.
- Нѣск. словъ о горной долинѣ Алай и о Памирѣ. **Коростовцева.** 1877 г., вып. 4.
- Ферганскіе пески и ихъ укрѣпленіе. **М. В. Малахова.** 1882 г., вып. 2.
- Краткій отчетъ Ферганской ученой экспедиціи. **Н. А. Сѣверцова.** 1879 г., вып. 2.
- Замѣтка о меридиональныхъ подъемахъ Памира. **Сѣверцова.** 1879 г., вып. 2.
- Объ орошеніи Заравшанской долины, изъ записки **Л. Н. Соболева.** 1873 г., т. IX, № 7.
- Поездка **Валиханова** въ Кашгаръ. 1868 г., т. IV, № 4.
- Отъ Кашгара до Кила-Панджа **А. О. Федченко.** 1875 г., вып. 1.
- Объяснительная замѣтка въ картѣ Коканскаго ханства и прилежащихъ странъ. **А. П. Федченко.** 1872 г., т. VIII, № 6.
- Извлеченіе изъ свѣдѣній о путешествіи по Кованскому ханству въ 1871 г. **А. П. Федченко.** 1872 г., т. VIII, № 1.
- Распросныя свѣдѣнія о путяхъ въ Коканъ и въ Наманганъ. 1867 г., т. II, № 9.
- Очеркъ Коканскаго ханства. **А. Л. Куна.** 1876 г., вып. 1.
- Долины Вахша и Кафирнигана. **М. А. Маева.** 1881 г., вып. 2.
- Рекогносцировка горныхъ путей въ Бухарскомъ ханствѣ. **М. А. Маева.** 1879 г., вып. 2.
- О постепенномъ движеніи песковъ къ г. Бухарѣ. **Л. Н. Соболева.** 1873 г., т. IX, № 8.
- Маршрутъ, пройденный отъ Красноводска по направленію къ Хивѣ. Шт.-ротм. **Снобелева.** 1872 г., т. VIII, № 2.
- Списокъ астроном. пунктовъ, опредѣлен. кап. **Солдмани** во время хивинскаго похода въ 1873 г. 1874 г., т. X, № 4.
- О хивинскомъ земледѣліи. **Краузе.** 1874 г., т. X, № 1.
- Поездка по Хивинскому ханству въ 1873 г. **Куна.** 1874 г., т. X, № 1.
- Оренбургскій край и Туркестанская область. 1866 г., т. II, № 6.
- О географическихъ изслѣдованіяхъ въ Киргизской степи. **Д. М. Романовскаго.** 1866 г., т. II, № 1.
- Общій взглядъ на устройство русскихъ поселеній въ сѣверо-восточной части Киргизской степи. 1869 г., т. V, № 2.
- Свѣдѣнія объ открытіи въ разныхъ мѣстахъ Киргизской степи мѣдныхъ и желѣзныхъ рудъ, а также каменнаго угля. 1869 г., т. V, № 2.
- О каменноугольномъ производствѣ въ Киргизской степи Сибирскаго вѣдомства. **Габріеля.** 1873 г., т. IX, № 4.
- Первая народная перепись въ Киргизской степи. **Тилло.** 1873 г., т. IX, № 2.
- Задарьинская степь къ сторонѣ Букавскихъ горъ. **М. Венюкова.** 1872 г., т. VIII, № 6.
- Осмотръ стараго русла Окса г. Глуховскимъ. 1873 г., т. IX, № 8.
- Химическій анализъ воды Аральскаго моря. **И. Шаригорста.** 1873 г., т. IX, № 3.

- Арало-Каспійская нивеллировка. А. А. Тило. 1874 г., т. X, № 8.
- Аму-Дарьинская экспедиція. Н. Г. Столтова. 1874 г., т. X, №№ 7 и 8.
- О результатах физико-географич. наблюдений въ Арало-Каспійских степяхъ въ 1874 г. Сѣверцова. 1875 г., вып. 3.
- Аму-Дарьинская экспедиція. Ботанич. изслѣдованія въ Арало-Каспійскомъ краѣ. С. М. Смирнова. 1875 г., вып. 3.
- О геологическихъ изслѣдованіяхъ въ Аму-Дарьинскомъ краѣ. Н. Д. Барбота-де-Марин. 1875 г., вып. 2.
- О занятіяхъ метеорологическаго отдѣла Аму-Дарьинской экспедиціи. Ф. Б. Дорандта. 1875 г., вып. 2.
- Нѣск. словъ о метеор. наблюденіяхъ Дорандта въ Пукусѣ. Рышачева. 1875. вып. 2.
- Отчетъ о дѣятельности метеорологическаго отдѣла Аму-Дарьинской ученой экспедиціи. 1876 г., вып. 1.
- Верхнее течение Аму-Дарья по описанію Ибнъ-Даста. М. А. Маева. 1879 г., в. 1.
- Степныя пути отъ Курши къ Аму-Дарью. М. А. Маева. 1881 г., вып. 3.
- Замѣтки о Гиссарскихъ впадинѣхъ и ср. теченіи Сурхъ-абъ-дарья. Соболева. 1873 г., т. IX, № 9.
- Нижній Тегеранъ и его окрестности. 1866 г., т. II, № 5.
- Краткій обзоръ путешествія Радде въ Тур. Арменію въ 1867 г. 1868 г., т. IV, № 3.
- Астрономическія и магнитныя наблюденія Р. Э. Лейца въ восточной Персіи и Гератѣ. 1869 г., т. V, № 2.
- Замѣтки о наибольшей температурѣ, наблюденной въ Туркестанѣ въ 1878 г. І. Стебницкаго. 1874 г., т. X, № 2.
- Верхне-Атреская мѣстность и новѣйшія изслѣдованія въ ней англійскихъ офицеровъ полк. Беккера и поруч. Гилля. І. М. Стебницкаго. 1879 г., вып. 4.
- Поездка въ Северо-восточную Персію. П. М. Огородникова. 1875 г., вып. 1.
- Путешествіе капитана Нэмира къ Турмено-Персидской границѣ. А. М. Ломосова. 1877 г., вып. 1.
- Описание пути, изслѣдованнаго поруч. Капитаномъ между Ахалъ-текинскимъ и Хивинскимъ оазисами. 1881 г., вып. 4.
- Торговыя пути между Индією и Восточнымъ Туркестаномъ. 1869 г., т. V, № 1.
- Торговыя пути между Индією и Китаемъ. 1869 г., т. V, № 1.
- Путешествіе Гаурода изъ Индіи въ Аркендѣ и Кашгарь. 1870 г., т. VI, № 2.
- Результаты новыхъ работъ о климатѣ Индіи. А. М. Воежнова. 1877 г., вып. 3.
- Торговля русскихъ съ Китайцами на рѣкѣ Чуѣ и поѣздка въ гор. Хобдо. А. Принцид. 1865 г., т. I, № 1.
- О торговыхъ путяхъ изъ Китая въ Россію. Н. М. Крота. 1865 г., т. I, № 2.
- Экспедиція по р. Сунгари. 1865 г., т. I, № 4.
- Поездка Китайца въ Жэ-хэ. 1865, т. I, № 5.
- О возстаніи мусульманскаго населенія или дуганей въ западномъ Китаѣ. А. И. Гейнса. 1866 г., т. II, № 3.
- Материалы для описанія Кореи. 1866 г., т. II, № 2.
- Плаваніе Хилковского по Сунгари. 1867 г., т. II, № 3.
- Слѣды ледянаго періода въ Тянь-Шанѣ. 1865 г., т. I, № 5.
- Замѣтка о ледниковомъ періодѣ на Тянь-Шанѣ. Н. А. Сѣверцова. 1877 г., вып. 1.
- Письмо изъ Пекина доктора Бретштейндера. 1868 г., т. IV, № 2.
- Поездка В. А. Пелтарцаго въ Мусартскій проходъ. 1869 г., т. V, № 5.
- Записка о Корей. 1869 г., т. V, № 5.
- Изслѣдованіе пундитовъ въ Тибетѣ. 1869 г., т. V, № 3.
- Изслѣдов. Желтой рѣки. 1869 г., т. V, № 1.
- Послѣднія изслѣдован. въ Тибетѣ. 1869 г., т. V, № 1.
- Торговая экспедиція по Сунгари. 1870 г., т. VI, № 2.
- О Маньчжахъ и Корейцахъ. 1870 г., т. VI, № 1.
- О русской торговлѣ въ Китаѣ. М. М. Воежнова. 1871 г., т. VII, № 3.
- Карта С.-з. Монголіи съ пояснительною запискою. Воежнова. 1871 г., т. VII, № 7.
- Замѣтка о населеніи Чжунгарскаго пограничнаго пространства. Воежнова. 1871 г., VII, № 7.
- Таблица племеннаго состава населенія Кульджинскаго окр. М. М. Воежнова. 1872 г., т. VIII, № 1.
- О научныхъ изслѣдованіяхъ въ Затуѣскомъ краѣ. 1865 г., т. I № 7.
- Экспедиція Павлинова и Матусоваго въ Зап. Монголію. 1871 г. т. VII, № 3.
- Изъ дневника пионера торговли перевода съ англійскаго, сообщено изъ Пекинѣ А. Е. Влаигамъ. 1872 г., т. VIII, № 7.

- Поездка на Мусарть осенью 1870 г. Бар. А. В. Каульбарса. 1872 г., т. VIII, № 1.
- Физико-географическ. очеркъ мѣстностей, пройденныхъ капитаномъ ген. шт. Пржевальскимъ въ 1871 г. 1872 г., т. VIII, № 5.
- Объяснительная записка къ маршруту пути, ведущаго изъ Зайсанскаго поста черезъ долину Эмиль въ г. Манасы. З. Матусовскаго. 1872 г., т. VIII, № 5.
- Рекогносцировка Мусартскаго прохода въ Тянь-Шанѣ. А. Шепелева. 1872 г., т. VIII, № 4.
- Путешествіе къ предѣламъ Тибета. 1873 г. т. IX, № 9.
- Путешествіе г. Фритче по Монголіи. 1873 г., т. IX, № 8.
- Краткій очеркъ орографіи Высокой Азии. Н. Стерцова. 1873 г., т. VIII, № 8.
- Астрономическія опредѣленія въ Тянь-Шанѣ. Шаригорста. 1873 г., т. IX, № 4.
- Свѣдѣнія о торговыхъ сношеніяхъ съ западнымъ Китаемъ. В. Полторацкаго. 1873 г., т. IX, № 3.
- Пути между Булунь-тохоемъ, Хобдо, Улсутаемъ и Баркуземъ. Сосновскаго. 1874 г., т. X, т. 1.
- Химическій анализъ воды озера Куку-нора. Проф. М. Шмидта. 1874 г., т. X, № 8.
- Современныя свѣдѣнія о рѣкѣ Чу. Момылова. 1874 г., т. X, № 3.
- Замѣчаніе о названіи Харакаитай и ордѣ или резиденціи Харакаитайской. Архим. Паладія. 1874 г., т. X, № 8.
- Отъ Кульджи за Тянь-Шань и на Лобьноръ. Н. М. Пржевальскаго. 1877 г., в. 5.
- Климатъ области муссоновъ Восточной Азии: Амурскаго края, Забайкалья, Маньчжуріи, Восточной Монголіи, Китая, Японіи Воейкова. 1879 г., вып. 5.
- Нѣс. словъ по поводу замѣчаній бар. Рихтгофена. Пржевальскаго. 1879 г., вып. 1.
- Результаты нѣкоторыхъ барометрическихъ опредѣленій высотъ Н. М. Пржевальскаго въ Центральной Азии. Н. В. Шаригорста. 1879 г., вып. 1.
- О дорогахъ, ведущихъ отъ Кяхты черезъ Монголію, въ Ургу Карганъ, съ картою Г. Фрицше. 1879 г. вып. 2.
- Астрономическія опредѣленія Пѣвцова въ Монголіи. Шаригорста. 1880 г., вып. 8.
- Краткій очеркъ путешествія по Монголіи и Внутреннему Китаю. М. В. Пѣцова. 1880 г., вып. 5.
- Краткій обзоръ исследованийъ во время съемочныхъ работъ въ 1878 г. на урочищѣ Тянь-Тякъ-сорь и топогр. очеркъ мѣстности. Полонскаго. 1880 г., вып. 1.
- Замѣчанія по поводу краткаго обзора съемочныхъ работъ на Тяньтякъ-сорь. Л. Мейера. 1880 г., вып. 1.
- На верховьяхъ Музь-су. В. И. Ошанинъ. 1880 г., вып. 1.
- О государственномъ строѣ Японіи. 1863 г., т. IV, № 7.
- Свѣдѣнія о торговлѣ въ Иокогамѣ. 1869 г., т. V, № 5.
- Новая японская констит. 1869, т. V, № 2.
- Новое административное дѣленіе въ Японіи. 1871 г., т. VI, № 8.
- Переѣздъ изъ Владивостока въ Нагасаки. Архим. Паладія. 1872 г., т. VIII, № 1.
- Внѣшняя торговля Японіи въ 1871 г. М. Воейкова. 1873 г., т. IX, № 8.
- Путешествіе по Японіи въ 1876 г. А. И. Воейкова. 1877 г., вып. 4.
- Число жителей Японіи и его зависимость отъ земледѣлія Воейкова. 1877 г., вып. 4.
- Морская торговля Японіи и открытіе страны для иностранцевъ. А. И. Воейкова. 1877 г., вып. 3.
- М. С. Поляновъ. Путешествіе на Сахалинъ. 1883, вып. 1, 2 и 3.
- А. Васеневъ. Отъ Кобдо до Чугучака. 1883 г., вып. 4.
- Н. Ядринцевъ. Маршрутъ Вологанина въ Кульджу въ 1871 г. 1883 г., вып. 4.
- А. Кошкинъ. Замѣтки о Каракумскихъ пескахъ. 1883 г., вып. 4.
- Памирскія экспедиціи 1883 г., съ картою. 1883 г., вып. 4.
- А. Тилло. Магнитныя наблюденія бар. Норденшельда у береговъ Сибиря. 1883 г., № 4.
- Швъ Занисомъ Сибирскаго отдѣла имп. русс. геог. общества. 1856—67 г.
- Описаніе Жиганскаго улуса. Прот. Хитрова. 1856 г., кн. 1.
- Краткій геогностическій очеркъ прибрежій рѣки Амура. А. Аносова. 1856 г. кн. 1.
- Описаніе дороги отъ Якутска до Средне-Колымска. М. С. Сельскаго. 1856 г., кн. 1.
- Описаніе р. Иркуты отъ Туны до впаденія въ Ангару. Н. Башевича. 1856 г., кн. 1.
- Путевой журналъ плаванія по р. Амуру отъ Усть-Стрѣлочнаго караула до впаденія ея въ Татарск. проливъ, съ картою и рисун. Пермикина. 1856 г., кн. II.

- О древнихъ памятникахъ и могильникъ остаткахъ аборигеновъ Забайкальской обл. Верхнеудинскаго окр. Д. Давыдова. 1856 г., кн. II.
- Объ открытіи и продолженіи путей кругомъ Байкала, (съ картою). А. Мердвинова. 1856 г., кн. II.
- Характеръ золотоносности Нерчинскаго окр. М. Амосова. 1856 г., кн. II.
- Описание Николаевскаго Чаунскаго прихода. А. Аргентова. 1857 г., кн. III.
- Описание плавания по рѣкѣ Амуру экспедиціи генер.-губер. Восточн. Сибири, въ 1854 г. (съ рисунками). Н. Свербева. 1857 г., кн. III.
- О новомъ пути изъ Николаевскаго поста, что на р. Амурѣ, въ Удскій острогъ, по сѣверо-восточ. берегу, близъ Охотскаго моря (съ картою). 1857 г., кн. III.
- Очерки Туруханскаго края. Кн. Мострова. 1858 г., кн. IV.
- Миусунскій округъ Енисейской губ. въ сельско-хозяйственномъ отношеніи. Г. Пейзана. 1858 г., кн. V.
- Последняя осада Албазина Манчжу-Китайцами въ 1857 г. М. Сельскаго. 1858 г., кн. V.
- Замѣтки на пути изъ Кяхты въ Ургу въ 1850 г. В. Гаунта. 1858 г., кн. V.
- Шушенская волость Миусунскаго окр. Кн. М. Мострова. 1863 г., кн. VI.
- Кайбалы. Кн. М. Мострова. 1863 г., кн. VI.
- Замѣтка на статью: „Нѣсколько словъ объ Аргунѣ“. М. Будагесскаго. 1863., кн. VI.
- Очульскіе и тутурскіе тунгусы въ Верхотенскомъ окр. П. Мларна. 1863г., кн. VI.
- Объ остоявахъ, тунгусахъ и проч. инородцахъ Енисейскаго окр. Ш. Кривошаликина. 1863 г., кн. VI.
- Письма Г. Брылина съ Сахалина. 1864 г. кн. VII.
- Свѣдѣнія о Халхаскихъ владѣніяхъ. Шиншарева. 1864 г., кн. VII.
- Вилуйскъ и его округъ. П. Мларна. 1864 г. кн. VII.
- Обзоръ южной части Приморской обл. Восточной Сибири за р. Суифунюмъ. М. Лопатина. 1864 г., кн. VII.
- Изъ путевыхъ записокъ въ Восточной Сибири. Ушарова. 1864 г., кн. VII.
- Краткій очеркъ о туземцахъ Усурійскаго края. А. Брылина. 1864 г., кн. VII.
- Поездка въ Цицигаръ въ 1863 г. Малевича. 1864 г., кн. VII.
- Нѣсколько словъ объ Аргунѣ и объ истинномъ истокѣ этой рѣки. М. Мамина. 1868 г., кн. VI, и 1864 г., кн. VII.
- Описание Енисейск. губ. 1865 г., кн. VIII.
- Свѣдѣнія о рѣкѣ Сунгарѣ отъ устья до г. Гирина. А. Усольцева. 1865 г., кн. VIII.
- Очерки монголо-бурятъ, кочующихъ въ Восточной Сибири. 1865 г., кн. VIII.
- Двѣ поѣздки въ Манчжурію въ 1864 г. П. Крапоткина. 1865 г., кн. VIII.
- Путевныя записки о поѣздкѣ въ китайскій гор. Хайларъ. М. Химосскаго. 1865 г., кн. VIII.
- Поѣздка отъ гор. Урги на рѣку Ононъ. Я. Шиншарева. 1865 г., кн. VIII.
- Историко-этнографич. очеркъ Иркутск. губ. В. Чудовскаго. 1865 г., кн. VIII.
- Описание хѣсовъ части Приморской обл. 1867 г., кн. IX и X.
- Поѣздка въ Овинскій караулъ. П. Крапоткина. 1867 г., кн. IX и X.
- Изъ свѣдѣній Вост.-Сибирскаго отдѣла Импер. рус. географическаго общества, 1872—1882 гг.
- Статистическія замѣтки о Восточной Сибири. В. М. Вагина. 1872 г., т. III, № 1.
- Нѣсколько словъ о торговлѣ и промышленности сѣв. округовъ Якутской обл. Неймана. 1872 г., т. III, № 1.
- Очеркъ геогностич. строенія окрестностей г. Омска. Черскаго. 1872г., т. III, № 2.
- Материалы для зоографіи Восточной-Сибири, Дыбскаго и Годлевскаго. 1872 г., т. III, № 2.
- Нѣсколько словъ о промышленности сѣв. окр. Якутской обл. 1872 г., т. III, № 2.
- Замѣтки о Нижне-Колымскѣ. А. Трифонова. 1872 г., т. III, № 3.
- Историко-географическія и этнографическія замѣтки о Сибирскомъ населеніи. А. П. Щавова. 1862 г., т. III, № 3.
- Этнографическія изслѣдованія въ Забайк. области. Романскаго. 1872 г., т. III, № 3.
- Гипсометрическія опредѣленія мѣстъ въ сѣверномъ нитѣѣ, Манчжуріи, Амурской обл. въ Уссурійскомъ краѣ. Г. А. Фритве. 1872 г., т. III, № 4.
- Статистическія замѣтки о Восточной Сибири. В. М. Вагина. 1872 г., т. III, № 4.
- Историко-географическія и этнологическія замѣтки о сибирскомъ населеніи. А. П. Щавова. 1872 г., т. III № 4.
- Еловскій отрогъ какъ связь между Ту-

кинскими Альпами и Саяномъ. М. Д. Черскаго. 1875 г., т. VI, № 4.

Краткій отчетъ объ изслѣдованіи теченія р. Иркута. М. Д. Черскаго. 1876 г., т. VII, № 4—5.

Путевыя замѣтки съ верховьевъ Енисея. М. П. 1877 г., т. VIII, № 5—6.

Этнографія Аляски. 1877 г., т. VIII, № 5—6.

Значеніе Китайско-Корейскаго элемента въ дѣлѣ колонизаціи Южно-Уссурийскаго края. Н. Гребницкаго. 1877 г., т. VIII, № 5—6.

Плаваніе по Восточному океану, М. Н. Неймана. 1877 г., т. VIII, № 1—6.

Русское побережье Тихаго океана, А. А. Большова. 1877 г., т. VIII, № 3—4.

Предварит. отчетъ о геологич. изслѣдованіи береговой полосы озера Байкала. М. Д. Черскаго. 1878 г., т. IX, № 1—2.

Этнографич. очеркъ Южно-Уссурийскаго края. Гребницкаго. 1878 г., т. IX, № 1—2.

Списокъ точекъ, опредѣленныхъ при нивелированіи отъ г. Иркутска до оз. Байкала въ 1876 г., т. IX, № 3—4.

Нивелировка отъ сел. Кимильтея до г. Иркутска. 1878 г., т. IX, № 3—4.

Минеральныя богатства мѣстности, принадлежащія г. Иркутску. 1878 г., т. IX, № 3—4.

Краткій отчетъ о поѣздѣ въ Балаганскій и Иркутскій округа, лѣтомъ 1877 г. Агапитова. 1878 г., т. IX, № 3—4.

Новая полярная экспедиція Норденшильда изъ Норвегіи до Берингова пролива 1878 г. 1878 г., т. IX, № 5—6.

Статист. свѣдѣнія о портѣ Владивостока за 1875 г. 1879 г., т. X, № 1—2.

Свѣдѣнія о торговлѣ въ Амурскомъ краѣ. Гребницкаго. 1879 г., т. X, № 1—2.

Изслѣдованіе морской фауны Великаго океана въ Авачинской губѣ. Н. А. Гребницкаго. 1880 г., т. XI, № 1—2.

Свѣдѣнія о вскрытіи и замерзаніи рѣкъ Восточн. Сибири. по 1874 съ 1880 г. 1881 г., т. XII, № 1.

Предварительный отчетъ о геологическомъ изслѣдованіи береговой полосы, озера Байкала за 1880 г. М. Д. Черскаго 1878 г., т. IX, № 5—6; 1880 г., т. XI, № 1—2 и 1881 г., т. XII, № 2—3.

Островъ Аскольдъ. М. Яновскаго. 1881 г., т. XII, № 2—3.

Геологическая экскурсія на высоеок плоскогоріе и берегъ Байкала между

устьями рѣкъ Селенги и Кикчи. М. Д. Черскаго. 1882 г., № 1—2.

О народахъ Амурскаго края въ историко-географическомъ и антропологическомъ отношен. 1882 г., т. XIII, № 3.

**Изъ Записокъ Западно-Сибирскаго отдѣла Импер. русск. Географ. общества, 1879—82 гг.**

Путевые очерки Чжунгаріи. М. В. Пятцова. 1879 г., кн. 1.

О пароходствѣ въ Обской губѣ и морской торговлѣ Западной Сибири съ Европою въ 1878—1879 гг. М. Н. Балашина. 1880 г., кн. II.

Зимнее изслѣдованіе нагорнаго берега Иртыша отъ Тобольска до Самарова и сѣверныхъ тундръ между Обскою губою и Сургутомъ. (Съ картою сѣверной части Тобольской губ.). М. М. Хондашевскаго. 1880 г., кн. II.

Поѣздка по Зап. Сибири и въ горный Алтайскій ок. Ядринцева. 1880 г., кн. II.

Торговое движеніе между Западной Сибирью, Среднею Азією и Китайскими владѣніями. Балашина. 1881 г., кн. III.

Изслѣдованіе путей въ Алтайскомъ краѣ. Гребницкаго. 1881 г., кн. III.

Путевыя записки, веденныя во время поѣздки, въ 1878 г., въ Юкчеватскій уѣздъ. Словцова. 1881 г., кн. III.

Статистическій очеркъ современнаго состоянія горнозаводской промышленности въ западной Сибири (съ картою). Малревскаго. 1882 г., кн. IV.

Промыслы Нарымскаго края (съ чертежами). Шостановича. 1882 г., кн. IV.

Очерки Нарымскаго края. Григоровскаго. 1882 г., кн. IV.

Отчетъ о поѣздѣ въ 1880 г. Н. М. Ядринцева въ горный Алтай, въ Телецкому озеру и въ вершины Катуня. Ядринцева. 1882 г., кн. IV.

**Изъ Записокъ Оренбургскаго отдѣла Импер. русск. Географич. общества, 1871—1881 гг.**

Наши завоеванія 1866 г. въ Ср. Азіи. Миръ-Салихъ Бекчуринъ. 1871 г., вып. 2.

Нивелировка отъ Оренбурга къ Аральскому морю и по низовьямъ р. Сурь-Дарьи. А. Р. Бонедорфа. 1881 г., в. 4.

**Изъ записокъ Маннасага отдѣла Шипер. Географическаго общества 1855—1881 г.**

**Провинція Персія Ардабильская и Сербская. М. А. Ограновича. 1876 г., кн. X, вып. 1.**

**Сѣверо-восточныя провинціи Хорасана. Н. Г. Петрусевича. 1880 г., кн. XI, в. 1.**

**Юго-восточное побережье Каспійскаго моря и дороги отъ него въ Мервъ. Н. Г. Петрусевича. 1880 г., кн. XI, вып. 1.**

**Туркмены между старымъ русломъ Амударьи (Узбоємъ) и сѣверными окраинами Персіи. Н. Г. Петрусевича. 1880 г., кн. XI, вып. 1.**

**Изъ записокъ Шип. академіи наукъ съ 1862—1882 г.**

**Максимовичъ. Амурскій край, изъ ботаническаго сочиненія. Т. 2, кн. 1, 1862.**

**Ленцъ. Исслѣдованія въ восточной Персіи въ Хератскомъ владѣніи. Часть I, Т. 13, кн. 2, 1868 г.**

**Шренкъ. Очеркъ физической географіи Сѣверо-Японскаго моря, съ двумя картами. Т. 16, кн. 2, 1870 г.**

**Шренкъ. О теченіяхъ Охотскаго, Японскаго и смежныхъ съ ними морей. По термометрическимъ наблюденіямъ, произведеннымъ на русскихъ военныхъ судахъ, съ двумя картами и 10 таблицами діаграммъ. Т. 23, кн. 2, 1874 г.**

**Лопатинъ. Нѣкоторые свѣдѣнія о ледяныхъ слояхъ въ Вост. Сибирѣ. Т. 29, кн. 1, 1877 г.**

**Полковъ. Письма и отчеты о путешествіи въ долину р. Оби. Т. 30, кн. 2, 1877 г.**

**Полковъ. Систематическій обзоръ полевыхъ, водящихся въ Сибирѣ. Т. 39, кн. 1, 1881 г.**

**Штеллингъ. О высотѣ Сибирскихъ метеорологическихъ станцій надъ уровнемъ моря, на основаніи новыхъ изобаръ. Т. 35, кн. 2, 1879 г.**

**Изъ Вѣстника Европы 1866—1883 г.**

**Островъ Сахалинъ и экспедиція 1852 г., Н. В. Буссе. 1871 г., №№ 10, 11 и 12.**

**Наши дѣла въ Туркестанскомъ краѣ. Д. И. Романовскаго. 1868 г., № 6.**

**Туркестанъ и его реформы. Н. Фредерикса. 1869 г., № 6.**

**Новый шагъ въ Средней Азій. По поводу занят. Красновод. Л. М. 1870 г., № 6.**

**Въ Тихомъ океанѣ. (Изъ кругосвѣтнаго плаванія „Боярина“). В. Амдеса. 1871 г., № 7.**

**Очеркъ крайняго востока. М. Венцлова. 1871 г., № 3.**

**Торговныя задачи Россіи на востокѣ и въ Америкѣ. В. Л.—ъ. 1871 г., № 2.**

**Русскіе и японцы на Сахалинѣ. Н. В. Буссе. 1872 г., № 10.**

**Взятіе Хивы и хивинская экспедиція. Ф. М. Лобысевича. 1873 г., №№ 8, 10 и 12.**

**Мои поѣздки въ Бухару. Путевыя наблюденія и замѣтки. Н. Ф. Петрусевича. 1873 г., № 3.**

**Башкирія и Башкиры. В. М. Флоринскаго. 1874 г., № 12.**

**Туркестанъ и туркестанцы. М. А. Терпѣева. 1875 г., №№ 9—11.**

**Въ низовьяхъ Аму. Путевыя очерки. Н. М. Маразина. 1875 г., № 2 и 3.**

**По Персіи.—Путевыя наблюденія и замѣтки. П. М. Огородникова. 1876 г., № 11.**

**Плаваніе по Енисею въ 1876 г. А. Е. Норденшиольда. 1877 г., № 4.**

**Средназіатская культура и наша политика на востокѣ. Туркестанъ. Путев. замѣтки Евг. Скайлера. Юр. Россала. 1878, № 7.**

**Смыка на Сахалинѣ. Д. Г. Гальбергера. 1879 г., № 5.**

**Отъ Москвы до Тегерана и обратно.—Изъ воспоминаній русской путешественницы. М. П.—чь. 1870 г., № 3.**

**Изъ Русскаго Вѣстника съ 1857—84 г.**

**Отъ бухтиса. Владиміра до Амура. 1860, № 9.**

**О торговомъ значеніи Средней Азій въ отношеніи къ Россіи. 1862 г., № 10.**

**Командировка капитана Альбранта въ Персію въ 1838 г., рассказанная имъ самимъ. 1867 г., № 3.**

**Завоеван. Туркест. І. Львова. 1868 г., № 7.**

**Осада Ура-Тюбе и Джизага. Воспоминанія объ осенней экспедиціи 1866 г. въ Туркестанской области. М. А. Запольева. 1868 г., №№ 3—6.**

**Замѣтка на статью „Осада Ура-Тюбе и Джизага“. Н. Реномалфа. 1868 г., № 7.**

**Японія съ точки зрѣнія христіанской миссіи. Юр. Николая. 1869 г., № 9.**

**Двѣ китайскія записки о паденіи Кульджи и о занятіи ея русскими. В. П. Васильева. 1872 г., № 5.**

**Самаркандъ во время Тамерлана. О. С. 1874 г., № 12.**

- Походъ Петра Великаго въ Персію. Г. Мельгунова. 1874 г., № 3.
- Военныя дѣйствія на Оксусѣ и паденіе Хивы. Мамъ-Гахана. 1875 г., №№ 1—7.
- Повѣдка въ Бухару. Н. П. Стремоухова. 1875 г., № 6.
- Очерки Китая. Сначкова. 1875 г., №№ 1 и 2.
- Воспоминаніе о Камчаткѣ и Амурѣ (1854—1855 гг.). Ю. Завойко. 1876 г., № 6.
- Красноводскъ и его знач. С. 1876 г., № 3.
- Россія и Англія въ Персіи. М. И. Венюкова. 1877 г., № 10.
- Международные вопросы въ Азій. М. И. Венюкова. 1877 г., № 6.
- Первыя извѣстія о русскихъ въ Кульджѣ и присоединеніе въ Россіи Киргизской степи. Рукопись инока Парфенія, сообщенная Д. Ф. Касицинымъ. 1878 г., № 9.
- Учено-торговая экспедиція въ Китай въ 1874—1875 гг. Н. Ф. Петровскаго. 1878 г., № 5.
- Закавказье въ торговомъ отношеніи. А. Т. Манарова. 1884. № 1.
- Въ гостяхъ у эмира Бухарскаго (Путевой дневн.) В. В. Крестовскаго. 1884 г. № 2.
- Изъ древней и новой Россіи съ 1875—81 г.**
- Очерки Восточной Сибири. П. А. Ровинскаго. 1874 г., № 1, 3, 7, 11.
- Колонизація Оренбургскаго края. М. В. Свирилина. 1876 г., № 6.
- Плаваніе по р. Ангарѣ въ 1875 г. Ф. Чалова. 1877 г., № 9.
- Амурская экспедиція 1854 г. А. С. Сгибнева. 1879 г., №№ 11 и 12.
- Южно-Усурійскій край. М. Степанова. 1880 г., № 3.
- Ежегод. журналъ Восточное обозрѣніе.**
1882. Рус. торговля на границахъ Китая. Андрианова. № 14 и 16.
- Сибирь на Московской выставкѣ. № 20, 23 и 24.
- Сайты и русск. торговля. № 21.
- Кульджа на канути сдѣчи. № 22.
- Наши отношенія къ Китаю и китайцамъ. А. Сумарокова. № 26.
- Повѣдка Т. С. Галина-Врасскаго по Сибири и на Сахалинѣ. № 26.
- Сайрали-норъ. А. Сумарокова. № 33.
- Вѣсти о Востокѣ, извлеченіе изъ протокола по разграниченію Кит. границы Илійскаго округа и очеркъ переселенія дунганъ и таракчей изъ Илійскаго окр. въ Семірѣченскую область. № 39—40.
1883. Вѣсти съ Востока (Пекинъ) Маолина. № 5 и 6.
- Колоніальная политика въ Индіи. № 9, 10 и 12.
- Современное положеніе Азій и Китаѣ прогрессъ (рѣчь Васильева). № 10 и 13.
- Очерки Южной Сибири (изъ странствованій по Амуру). Прохорова № 16 и 29.
- Кульджинскіе дѣльцы (очеркъ правовъ) казака Омельки. № 17.
- Замѣтки объ Удскомъ край. № 19.
- Китайскій воен. флотъ. Венюкова. № 22.
- Очерки Южной Сибири, возникновеніе новыхъ городовъ и пр. № 22.
- Положеніе Зап.-Сибирск. границы. № 23.
- Въ горахъ. Дарваза-Каратегина (на верх. Аму-Дарьи). Арендаренко. № 28 и 29.
- Атарскій путь и его значеніе. № 33.
- Сооруж. Обл. Енисейскаго канала. № 35.
- Газета «Сибирь».
- Сибирская газета.
- Материалы Военно-Ученаго Архива Главнаго Штаба.**
- Обзоръ пограничной линіи съ китайскими владѣніями. 1844 г., № 56.
- О представленномъ полковникомъ Ладженскимъ сочиненіи о Забайкальскомъ край и граничной чертѣ съ китайскими владѣніями. 1833 г., № 48.
- Mémoires sur la frontiere Russe et Chinoise, etc. (par Klapproth). 1818 г., № 47.
- Топографическое описаніе восточн. части Киргизской степи, составленное поруч. Яковлевымъ 2-мъ, изъ полуинстр. съемки и рекогносц. 1851—52 г.г., № 777.
- Описаніе Хивинскаго ханства, составл. подполковникомъ Данилевскимъ. 1843 года. № 534.
- Обозрѣніе Коканскаго ханства въ нынѣшнемъ его состояніи. 1841 г., № 554.
- Описаніе Хивинск. ханства. 1839 г., № 539.
- Взглядъ на сѣв. часть Коканскаго Ханства съ присовокупл. свѣдѣній о сношеніяхъ Россіи съ владѣтелями Ташкени. 1841 г.г., № 533.
- Путевой журналъ Джизакскаго отряда, съ 17 окт., по 19 нояб. 1871 г., № 822.
- Обзоръ пограничной линіи съ Китайскими владѣніями. 1844 г., № 198.
- Протоколы разграниченія Россіи съ Турціею въ Малой Азій, по Берлинскому



- трактату, отъ Чернаго моря до с. Караургана и г. Арарата. 1878 г., № 450.
- Военно-топографич. журналъ Хивинско-Бухарской мисси на пути слѣдованія отъ Оренбурга до спуска Аджибай, у залива Кинь-Камышъ. 1858 г., № 556.
- Дневникъ путешествія на пароходъ „Перовскій“, отъ спуска Аджибай до г. Кунграда. 1858 г., № 536.
- Petermann's Mittheilungen aus Justus Perthes Geographischer Anstalt, 1855—1883.**
- Asien вообще и по нѣск. государ-ствамъ.**
- Die Russisch - Turanisch - Chinesischen Grenzgebiete. 1868 г., стр. 85.
- Die Verbreitung des Strausses in Asien. 1870 г., стр. 380.
- Shaud.** Ueber die Gebirgssysteme Central-Asiens. 1873 г., стр. 1.
- J. Rein.** Zur Geschichte der Verbreitung des Tabaks und Mais in Ost-Asien. 1878 г., стр. 215.
- Dr. A. Regel.** Reisen in Central-Asien, 1876—79. 1879 г., стр. 376, 408.
- Die neue russisch - persische Grenze im Osten des Kaspischen Meeres und die Merw-Oase. 1882 г., стр. 369.
- Ма.а. Asien Armenia и Курдистанъ.**
- Barth.** Reise von Trapezund nach Scutari. 1858 г., № 3. Ergbd. I, № 3.
- Mordtmann.** Die Volkszählung des Türkischen Reichs. 1858 г., стр. 89.
- Blau.** Ueber Türkische Ortsnamen in Klein-Asien. 1862 г., стр. 45.
- Schläfli.** Zur Ethnographie Kurdistans und Mesopotamiens. 1863 г., стр. 62.
- Kotschy.** Neue Reise nach Klein-Asien. 1859 г., стр. 342 и 372; 1860 г., стр. 43 и 68; 1862 г., стр. 369; 1863 г., стр. 128 и 321.
- Strecker.** Notizen über das obere Zabala-Gebiet und Routiers von Wan nach Kotur. 1863 г., стр. 257; 1864 г., стр. 67.
- Blau.** Vom Urimia-See nach dem Van-See. 1863 г., стр. 201 и 1864 г., стр. 67.
- Blau.** Auriema's Reiserouten in Kurdistan. 1863 г., стр. 62.
- Radde.** Bereisung von Hoch-Armenien 1871. 1872 г., стр. 206.
- Cernik's** technische Studien, Expedition durch die Gebiete des Euphrat und Tigris. Ergänzungsoft 1876.
- Dr. G. Radde.** Die Ebene des oberen Frat. 1877 г., стр. 260.
- Dr. G. Radde.** Der Bin-göl-dagh, der Tausend-See'n-Berg, das Quellgebiet des Aras. 1877 г., стр. 411.
- Das von Russland beanspruchte Gebiet in Vorder-Asien. 1878 г., стр. 285.
- Die politische Umgestaltung des Türkischen Reiches in Europa und Vorder-Asien nach dem Berliner Vertrage vom 13 Juli 1878. 1878 г., стр. 365.
- J. Stebnizki.** Die russisch-türkische Grenze in Klein-Asien nach dem Berliner Tractat von 1878. 1882 г., стр. 129.
- J. Stebnizki.** Das Pontische Gebirge. Bruchstück aus der Orographie Klein-Asiens. 1882 г., стр. 329.
- Radde und Sievers.** Reisen im Armenischen Hochland 1871. 1872 г., стр. 367, 445; 1883 г., стр. 174.
- Русск. владѣнія въ Азии.**
- Petermann.** West-Sibirien. 1856 г., стр. 201.
- Die Russischen, zur Chinesischen Grenze führenden Strassen im Baikal-Gebiet. 1857 г., стр. 122.
- Radloff.** Das Ili-Thal und seine Bewohner. 1866 г., стр. 88, 250.
- Sievers.** Expedition nach dem alten Oxus-Bett etc. 1872. 1872 г., стр. 287.
- Eine Handelsstrasse vom Kaspischen Meer nach Turkestan und die Russische Besitznahme von Krasnowodsk. 1878 г., стр. 72.
- Nordenskjöld's** neue Eismeer-Expedition zur Durchschiffung des Sibirischen Eismeres von Norwegen bis zur Bering-Strasse 1878 г., стр. 67, 141.
- A. Woielkoff.** Das Sibirische Nivellement und dessen Bedeutung für H henkunde und für Kenntniss der Vertheilung des Luftdruckes. 1878 г., стр. 269.
- Die Sande Kara-Kum in ihren Beziehungen zur Central-Asiatischen Eisenbahn. 1878 г., стр. 293.
- Die Fahrt der „Vega“ um die Nordspitze von Asien. 1878 г., стр. 429.
- Reisenachrichten aus Sibirien. Die Fahrt auf dem Jenissei, von der Mündung bis Jenissejsk, im Sommer 1878. (Aus dem Tagebuche eines Bremer Kaufmanns). 1879 г., стр. 81.
- Johannessen.** Die Fahrt des Dampfers

„Lena“ von der Lena-Mündung bis Jakutsk. 1879 r., crp. 151.  
**M. Lindeman.** Die Nordküste Sibiriens zwischen der Lena-Mündung und der Bering-Strasse. 1879 r., crp. 161.  
 Ueber den Handel und die Industrie der Kreise Werchojansk und Kolymysk im nordöstlichen Sibirien. 1879 r., crp. 418.  
**Struve.** Zur Geschichte der Handelswege in Ostsibirien. 1880 r., crp. 291.  
**Struve.** Ueber die Möglichkeit eines inneren Handelsweges durch Sibirien. 1880 r., crp. 291.  
**F. v. Stein.** Die Tschuktschen am Ufer des Eismeres, ihre Zahl und gegenwärtige Lage. 1881 r., crp. 41.  
**Dr. Gustav Radde.** Reise nach Talysch, Aderbeidshan und zum Sawalan, 1879—80 1881 r., crp. 47, 169, 261.  
 Der Jaschil-kul oder Kuldruk-See und seine Umgebungen 1882r., crp. 177.

**Иранъ и Туранъ.**

**Lemm.** Astronomische Expedition nach Persien. 1856 r., crp. 137.  
**v. Bunge.** Die Expedition nach Chorassan. 1860 r., crp. 205.  
**Vámbery.** Die Turkomanen. 1864 r., crp. 401.  
 Persien mit den Grenzgebieten von Afghanistan und Beludschistan. 1874, crp. 59.  
**St. John.** Persien nach den Arbeiten der Englischen Grenz-Commission, 1870/72. 1877 r., crp. 66.  
**E. Behm.** Das Quellgebiet des Oxus. 1879 r., crp. 9.  
**F. v. Stein.** Afghanistan in seiner gegenwärtigen Gestalt. 1879 r., crp. 23, 60.  
**Dr. A. Regel.** Turfan. 1880 r., crp. 205.  
**F. v. Stein.** Die Turkmenen. 1880 r., crp. 325.  
**A. Regel.** Meine Expedition nach Turfan, 1879. 1881 r., crp. 330.  
 Kafaristan, nach den Berichten des Missionärs Hughes und des Afghanen Munschi Synd Schah. 1883 r., crp. 404.  
 Reise der russischen Gesandtschaft durch Afghanistan und das Chanat Buchara in den Jahren 1878—1879. 1888 r., crp. 410.

**Китай.**

**Bowling.** Die Chinesen. 1855 r., crp. 318.  
**Krone.** Die Revolution in China. 1856 r., crp. 462.

Der Tschu-kiang, Canton oder Perlstrom. 1858 r., crp. 9.  
 Die neu eröffneten Häfen in China, (Khungtschen, Swatau, Taiwan, Tengtschen, Nintschwang, Tschinkiang, Hankau). 1860 r., crp. 237.  
 Die Provinz Petscheli und die Strassen nach Peking. 1860 r., crp. 394.  
**Sarei.** Der Jangtsekiang von Hankau bis Pingschan. 1861 r., crp. 411.  
 Englische Aufnahmen des Jangtsekiang und Sikiang. 1861 r., crp. 107.  
 Eine Fahrt auf dem Ostfluss in der Provinz Canton. 1862 r., crp. 161.  
**Skatschkof.** Die geographischen Kenntnisse der Chinesen. 1868 r., crp. 358.  
 Uebersicht der chinesischen Dialekte. 1869 r., crp. 366.  
 Neueste Reisen und Forschungen in China. 1869 r., crp. 321, 366, 420; 1870 r., crp. 126.  
**Markham's** Reise durch die Provinz Schantung 1869 r., crp. 422.  
**Oxenhamm.** Reise von Peking nach Hankau 1868. 1870 r., crp. 126.  
**Hlrth.** Die Chinesische Provinz Kuangtung. 1878 r., crp. 258.  
 Itinerar von Urga nach H'Lassa. 1874 r., crp. 47.  
**Bretschneider.** Die Peking Ebene und das benachbarte Gebirgsland. Ergänzungs-Heft. 1876.  
**E. Behm.** Der grosse tibetanische Fluss in seinem Laufe zum Brahmaputra. 1880 r., crp. 14.  
**M. Pjewzow's** Expedition nach Kuku-choto. 1880 r., crp. 422.  
 Babers Forschungen in Szetschuen und Jünnan. 1883 r., crp. 21.  
 Die Entwicklung der Kartographie von Korea. 1883 r., crp. 341.

**Японія.**

**v. Siebold's** neue Reise nach Japan 1859. 1859 r., crp. 122 и 207.  
**v. Richthofen.** Reise nach Japan. 1860 r., crp. 273.  
 Japan's Klima. 1867 r., crp. 118.  
**E. Knipping.** Reisen und Aufnahmen zwischen Azaka, Kiota, Nora und Ommesanjo in Nippon, 1875. 1878 r., crp. 137.  
**J. Rein.** Höhenbestimmungen in Japan während der Jahre 1874 und 1875. 1879 r., crp. 292.

- E. Knipping.** Reise durch den mittleren gebirgigen Theil der Hauptinsel von Japan. 1882 r., crp. 81
- Verhandlungen der Gesellschaft f. Erdkunde zu Berlin 1879—83.**
- Dr. Hepke.** Die kulturgeschichtlichen Beziehungen der alten Chinesen und der Hellenen. 1879 r., crp. 171.
- Dr. Arzruni.** Bericht über seine Reise im Ural im Sommer 1879. 1879 r., crp. 373.
- C. Humann.** Ueber die Ethnologie Klein-Asiens. 1880 r., crp. 241.
- Dr. O. v. Müllendorff.** Ueber seine im Herbst 1877 in den nördlich der Grossen Mauer gelegenen Theil der Provinz Dochyli unternommene Reise. 1880 r., crp. 254.
- Dr. E. Naumann.** Ueber die wirthschaftlichen Verhältnisse Japans und die geologische Aufnahme des Landes-1880 r., crp. 33—44.
- Dr. O. v. Müllendorff.** Ueber seine Excursion nach dem Hsian Wutaischan, einem Gebirge in Nordchina. 1880 r., crp. 111.
- Dr. A. v. Roretz.** Bericht über eine Reise durch die südlichen Provinzen von Japan. 1876 r., crp. 76, 515.
- Zeitschrift der Gesellschaft f. Erdkunde zu Berlin 1878—83.**
- Dr. H. Klepert.** Reisen im südwestlichen und nördlichen Persien. Von Schindler. 1879 r., crp. 38 u 81.
- Dr. H. Klepert.** Reisen im südlichen Persien 1879. Von Schindler. 1881 r., crp. 307.
- Dr. A. Mordtman.** Officielle Bevölkerungsziffern aus der asiatischen Türkei. 1880 r., crp. 192.
- K. Himly.** Einiges über das Si Yü Shui Tao Ki. 1880 r., crp. 182, 287.
- Dr. O. v. Müllendorff.** Reisen und topographische Aufnahmen in der nordchinesischen Provinz Dschy-li. 1881 r., crp. 91.
- Zur Statistik der französischen Besitzungen in Cochinchina.** 1881 r., crp. 383.
- Dr. Konrad Ganzenmüller.** Ueber Klima, Pflanzen- und Thierwelt in dem Centralzug des nordwestlichen Himalaya. 1881 r., crp. 385.
- F. Schwarz.** Astronomische Bestimmungen in Russisch-Turkestan (Bezirk Kuldscha) 1879 u. 1880. 1882 r., crp. 111.
- G. Gerlad.** Zur Ethnographie des äussersten Nordostens von Asien. 1883 r., crp. 194.
- A. Houtam-Schindler.** Reisen im norwestl. Persien 1880—82. 1883 r., crp. 249.
- Mittheilungen der k. k. Geographischen Gesellschaft in Wien 1875—83.**
- Tietze.** Reisebriefe aus Persien. 1875 r., crp. 75.
- Tietze.** Ausflug nach dem Siakhuh (schwarzen Berg) in Persien. 1875 r., crp. 257.
- Dr. A. v. Roretz.** Bericht über eine Reise durch die südlichen Provinzen von Japan. 1875 r., crp. 548.
- Schweiger-Lerchenfeld.** Topographie der projectirten syrisch-russisch-mesopotamischen Schienenwege. (Mit 1 Karte. Taf. V.) 1876 r., crp. 281.
- Call-Rosenburg.** Das Lärthal bei Teheran und der Demawend. 1876 r., crp. 113.
- Margary's** Tagebuch aus seiner Reise durch China. 1876 r., crp. 253.
- Dr. E. Polak.** Topographische Bemerkungen zur Karte der Umgebung und zu dem Plane von Teheran. 1877 r., crp. 218.
- Dr. A. Wojekoff.** Bemerkungen zu Richthofen's China. 1877 r., crp. 543.
- A. Wojekoff.** Europäische Einflüsse auf die Entwickelung Ostasiens. 1878r., crp. 220.
- Schweiger-Lerchenfeld.** Erläuterungen zu der Culturkarte von Klein-Asien. 1878 r., crp. 257.
- Das Vilajet Trapezunt.** 1879 r., crp. 474.
- G. Stache.** Dr. Emil Tietze's Arbeiten über Persien. 1880 r., crp. 129.
- G. Kreitner.** Das Ajnovolk. 1881 r., crp. 220.
- Dr. J. Polak.** Eine Expedition nach dem Karagan- und Elewendgebiete im Jahre 1882. 1883 r., crp. 49—80 u 106—121.
- Bulletin de la Société de Géographie 1878—83.**
- Rocher.** Itinéraire de Ch'ung-Ch'ing à Junnan-fu. 1878 r., I noyroxie, crp. 247.
- Ch. de Ujfalvy.** Voyage au Zerafschâne, au Ferghanah et à Kuldja. 1878 r., I noyroxie, crp. 481.
- Lettre du professeur Nordenskiöld et du lieutenant Palander.** Circumnavigation de la Sibérie. 1878 r., II noy., crp. 418.
- Léon Roussel.** Voyage au bassin supérieur du fleuve Jaune et dans la région du Loess. 1878 r., II noyroxie, crp. 289.

- Expéditions scientifiques pour explorer le Turkestan en 1878.** 1879 r., II polyroxié, crp. 510.
- L'Amou et l'Ouzboi.** 1879 r., II polyroxié, crp. 532.
- Dunoyer de Segonzac.** La peste dans le sud-ouest de la Chine d'après l'ouvrage sur le Jun-nan de M. Emile Rocher. 1879 r., II polyroxié, crp. 504.
- Ch. de Ufalvy.** Le Kouldja. 1879 r., II polyroxié, crp. 497.
- Joseph Barrande.** L'Amou et l'Ouzboi, mémoire publié par S. A. J. le grand duc Nicolas - Constantinowitch. 1879 r., II polyroxié, crp. 401, 532.
- L'abbé A. Desgodins.** Note sur un voyage du Pa-tang à Ta-tsien-lou et retour de Ta-tsien-lou à Pa-tang. 1879 r., II polyroxié, crp. 113.
- Ch. de Ufalvy.** Les frontières des possessions russes en Asie centrale. 1879 r., I polyroxié, crp. 242.
- Le chemin de fer de l'Asie centrale.** Nouvelle exploration projetée par S. A. I. le grand-duc Nicolas - Constantinowitch, avec introduction par M. J. Barrande (carte dans le texte). 1879 r., I polyroxié, crp. 367.
- Ventoukoff.** Itinéraire dans le Turkestan afghan par le colonel Grodékoff. 1880 r., II polyroxié, crp. 126.
- J. Dutreuil de Rhins.** Résumé des travaux géographiques sur l'Indo-Chine orientale. 1880 r., I polyroxié, crp. 5.
- F. Romanet du Caillaud.** Notice sur le Tong-King. 1880 r., I polyroxié, crp. 97, 302.
- J. Dutreuil de Rhins.** Notes de géographie historique sur le fleuve Rouge. 1880 r., I polyroxié, crp. 331.
- L. Dunoyer de Ségonzac.** La Province chinoise de Jun-nan, par M. E. Rocher. 1880 r., II polyroxié, crp. 177.
- J. Dutreuil de Rhins.** Routes entre la Chine et l'Inde, avec une carte dans le texte. 1881 r., I polyroxié, crp. 5.
- Ufalvy.** Bitchkirs et Kirghises novem p. 387.
- J. Dutreuil de Rhins.** Note sur la carte et les voyages du P. Creuse dans la Chine méridionale. 3 trimestre 1882, crp. 539.
- F. Romanet du Caillaud.** Notes sur le Tong-King. 3 trimestre 1882, crp. 548.
- A. Bellot.** Le voyage de la „Jeannette“ et les observatoires scientifiques circompolaires. 1 trimestre 1883, crp. 114.
- Dr. Paul Neis.** Explorations chez les sauvages de l'Indo-Chine à l'est du Mékong. 4 trimestre 1883, crp. 481.
- Carl Bock.** Voyage de Bangkok à Xieng-Sen (1881—1882). 4 trimestre 1883, crp. 505.
- The Journal of the Royal Geographical Society.**
- Rawlinson.** Comparative Geography of Afghanistan. (Vol. XII, crp. 112).
- Wood.** Journey to the sources of Amu Derya. (Vol. X, crp. 530).
- Prichard.** On the Ethnography of High Asia (Vol. IX, crp. 192).
- John.** On the elevation of the country between Bushire and Teheran (Vol. XXXVIII, crp. 411).
- Bickmore.** Sketch of the journey from Canton to Hankow (Vol. XXXVIII, crp. 50).
- Gordon.** The watershed of Central-Asia. (Vol. XLVI, crp. 381).
- Huttmann.** On Chinese and European Maps of China. (Vol. XIV, crp. 117).
- Parkes.** Report on Russian caravan trade with China. (Vol. XXIV, crp. 306).
- Margary.** China, Journey from Hankow to Ta-li-fu. (Vol. XLVI, crp. 172).
- Baber.** Approximative determination of positions in South-Western China. (Vol. XLIX, crp. 421).
- Gutzlaff.** Geography of the Cochinchinese Empire (Vol. XIX, crp. 85).
- Semenoff.** Djungaria and the Celestial Mountains. (Vol. XXXV, crp. 213).
- Johnson.** Communication between the Ganges and Hooghly. (Vol. II, crp. 316).
- Montgomerie.** Great Tibet, Exploration of the Namcho (Vol. XLV, crp. 315).
- Montgomerie.** Great Tibet, Memorandum on the results of the exploration (Vol. XLV, crp. 325).
- Johnson.** Journey through the Himma-leh Mountains to the sources of the Jumna, and thence to confines of Chinese Tartary, in 1827 (Vol. IV, crp. 41).
- Hugel.** Notice of a visit to Himma-leh Mountains and Valley of Cashmir, in 1835. (Vol. VI, crp. 343).
- Morier.** Some account of Hiyats, or wandering tribes of Persia (Vol. VII, crp. 230).
- Cotton.** On Communication between India

- and China by the Burhampooter and Yang-tze. (Vol. XXXVII, crp. 231).
- Burnes.** Descriptive papers of the countries on the North-West frontier of India. (Vol. IV, crp. 88).
- Wilson.** India, Routes in the Nizam's territory. (Vol. XIII, crp. 118).
- Walker.** On the Highland Region adjacent to the Trans-Indus frontier of India. (Vol. XXXII, crp. 308).
- Burnes.** Substance of a geographical memoir on the Indus River. (Vol. III, crp. 113).
- Carless.** Memoir to accompany the survey of the Delta of the Indus River. (Vol. VIII, crp. 328).
- Montgomery.** Account of the Mirza's journey from Kabul to Kashgar. (Vol. XLI, crp. 132).
- Vigne.** Route through Kabul. (Vol. IX, crp. 512).
- Thomson.** Successful journey to the Karakorum Pass. (Vol. XIX, crp. 29).
- Godwin-Austen.** Notes on the valley of Kashmir. (Vol. XXXI, crp. 30).
- Vigne.** Route through Kashmir. (Vol. IX, crp. 512).
- Moorcroft.** Natural productions and agriculture of Kashmir. (Vol. II, crp. 253).
- Fraser.** Notes on a portion of Northern Khorasan. (Vol. VIII, crp. 308).
- Gibbons.** Routes in Khorasan during 1831 and 1832. (Vol. XI, crp. 136).
- From Farbes',** Journal. Route from Turbat Haideri to the river Heri-Rud on the borders of Sistan. (Vol. XIV, crp. 145).
- Napier.** Diary of a tour in Khorasan, and notes on the Eastern Alburz tract. (Vol. XLVI, crp. 62).
- Ahmad.** Khorasan, Notes on the Yomut Tribe. (Vol. XLVI, crp. 142).
- Khorasan,** Tables of routes in the Eastern Alburz tract. (Vol. XLVI, crp. 145).
- Strachey.** On the physical geography of Kumaon and Garhwal, in the Himalaya Mountains, and of the adjoining parts of Tibet. (Vol. XXI, crp. 57).
- Godwin Austen.** Notes on the Pangong Lake district of Ladakh, made during survey in 1863. (Vol. XXXVII, c. 343).
- Hayward.** Journey from Leh to Yarkand and Kashgar, and exploration of the sources of the Yarkand. (Vol. XL, crp. 33).
- Palladius.** An expedition through Manchuria from Peking to Blagovestschenak. (Vol. XLII, crp. 142).
- Montgomery.** Report of a route survey made by the Pundit from Nepal to Lhasa, thence to the source of the Brahmaputra. (Vol. XXXVIII, c. 129).
- On the Northern frontier of Nepal. from a member of the Nepalese Embassy in London. (Vol. XX, crp. 252).
- Abramof.** The Lake Nor-Zaisan and its vicinity. (Vol. XXXV, crp. 58).
- Morgan.** The old channels of Lower Oxus. (Vol. XLVIII, crp. 301).
- Yule.** Papers connected with the Upper Oxus. (Vol. XLII, crp. 438).
- Clerk.** Notes in Persia. Khorassan and Afghanistan. (Vol. XXXI, crp. 37).
- Abbott.** Geographical notes taken during a journey in Persia, in 1849 and 1850. (Vol. XXV, crp. 1).
- Goldsmid.** Notes on recent Persian Travel. (Vol. XLIV, crp. 183).
- Vigne.** Route through Punjab, Kabul, Kashmir and Little Tibet, in 1834—38. (Vol. IX, crp. 512).
- Gutzlaff.** Tibet and Sefan. (Vol. XX, crp. 191).
- Strachey.** Physical Geography of Western Tibet. (Vol. XXIII, crp. 1).
- Montgomery.** Tibet, journey to Shigatze. (Vol. XLV, crp. 330).
- Hooker.** A fourth Excursion to the passes into Tibet by the Donkiah Lah. (Vol. XX, crp. 49).
- Trotter.** Account of the Pundit's journey in Tibet. (Vol. XLVII, crp. 86).
- Stuart.** Trans-Indus Territories, etc. Notes on the Flora of the country passed through by Brigadier-General Chamberlain's force in 1860. (Vol. XXXII, crp. 316).
- Barton.** Notes on the Yang-tse-Kiang, etc. (Vol. XXXII, crp. 26).
- Colchester and Collinson.** On the Yang-tse-Kiang. (Vol. XVII, crp. 130).
- Blackney.** Ascent of the Yang-tse-keang. (Vol. XXX, crp. 93).
- Montgomery.** On the geographical position of Yarkand, and other places in Central-Asia. (Vol. XXXVI, crp. 157).
- Royal-Geographical Society.** Supplementary Papers. 1862.
- Baber.** Travels and researches in Western China.

**The Geographical Magazine 1875 — 1878 and Proceedings of the Royal Geographical Society 1879 — 82.**

**1875. Ker.** The Mineral Wealth of Central Asia as bearing on Rus. Progress crp. 4.  
**Vámbery,** Majef's journey from Samarkand to Sheri, Seby and Bokhara. crp. 101.  
**Vámbery,** Kulja by Kharoshkin. crp. 175.  
**Mitchell.** Russian Trans-Caspian Manoeuvres. crp. 231.  
**Lerch.** The Russian Hissar Expedition, with Notes by Colonel Yule, crp. 834.  
**Marny.** Geological Exploration in the Region of the Amu Darya. crp. 862.  
 The Amu Darya Expedition. crp. 262.  
**Trotter.** Notes on Recent Exploration in Central-Asia. crp. 257.  
**Morgan.** (E. Delmar), Sketch of the Mongolia and the Country of the Iangutans. crp. 305.  
**Colonel Browne and Ney Elias'**Yun-nan Expedition, crp. 22.  
 Great Tibet: Discovery of the Tengri Nor. crp. 41.  
**Margary's** Journey to Yun-nan. crp. 86.  
**Markham.** Travels in Great Tibet and Trade Routes between Tibet and Bengal. crp. 129, 189.  
**Ellas.** Extracts from Letters. crp. 307.  
**Yule.** Trade Routes to Western China. crp. 94, 322.  
 Recent Russian Explorations in Western Mongolia. crp. 196.  
**A Turkish** Account of Yemen. crp. 200.  
**Napier.** Travels in Northern Persia. crp. 193.  
**Males.** Indian Famines. crp. 73, 136.  
**Coryton.** Trade Routes between British Burmah and Western China. crp. 153.  
**1876.** Hissar and Kabul (Turkestan). crp. 326.  
 The german expedition to northern Siberia. crp. 296.  
 The Indian surveys. 1873—1875, crp. 330.  
**Crooke.** On foot through central Japan, crp. 285.  
**David Ker.** A. Peep into Kokan; or, from Dziaik to Taschkent, via Khodjent. crp. 267.  
 The statistical survey of India. crp. 240.  
 An itinerary from Aksu to Yarkand and Ladak. crp. 239.  
**R. Michel.** Ferghana. crp. 149.

Geographical discoveries in Tibet by the pundit Nain Sing. crp. 145.  
 The abbé Armand David's journey in Western China. crp. 146.  
**M. Venyukoff.** Newmaps of Mongolia. crp. 127.  
**R. Michel.** Ferghana. crp. 124.  
**A. Vambéry.** The Russian campaign in Khokand. crp. 85.  
**1877. James Morrison.** A. description of the Island of Formosa. crp. 293 и 319.  
 Indian Famines and Sun-Spots. crp. 311.  
 Irrigation in southern India. IV. The Basin of the Krishna. crp. 307.  
 The famine in India. 1876—1877, crp. 286.  
**H. G. Raverty.** Quetta and the Afghans. crp. 288.  
**James Morrison.** A description of the Island of Formosa, with some Remarks on its Past History, its Present Condition, and its Future Prospects. crp. 260.  
**M. Dupuis.** Explorations in Tongkin and Yunnan. crp. 253.  
**S. Mossman.** Delta of the Yangtszé river in China. crp. 256.  
**Herbert ood.** Note on the Drainage of the Upper Oxus basin. crp. 229.  
**H. Brunton.** Affairs in Japan. crp. 202.  
**W. Saunders.** The Himalayan syst. crp. 173.  
**S. Mossman.** Corea. crp. 148.  
 The seat of war in Asia. crp. 147.  
**J. Iggins.** Communication with Siberia by sea. crp. 55.  
 The northern siberian expeditions. crp. 34.  
 Great trigonometrical survey of India, 1874—1875. crp. 12.  
**1878.** Voyages between northern Europe and Siberia in 1878. crp. 310.  
 The Bolan pass. crp. 302;  
 The Afgahn passes. crp. 277.  
**M. Ujfalv's** travels in Central-Asia. crp. 288.  
 The Kuldja question. crp. 279.  
**Richthofen** on Prejevalsky's journey in Central Asia. crp. 224 и 256.  
 Afghanistan. crp. 256.  
**H. Malet.** Indian Irrigation, crp., 232.  
**Mc. Carthy.** Saghalin from a Jaranese source. crp. 205.  
 Asiatic Turkey. crp. 212.  
 Sketches of Persia. crp. 203.  
 Marine survey of India, 1876—77. crp. 179.  
**H. H. Howorth.** The country of the White horde of Kipchak. crp. 171.  
**S. Mossman.** Origin of the ordnance trigonometrical survey. crp. 176.

- Thullier.** Topographical and Revenue surveys of India, 1876—77. crp. 157.
- R. Michell.** Russian expedition to the Alais and Pamir. crp. 154.
- S. Mossman.** Double Delta of the Whang-ho or Yellow river in China. crp. 152. Himalayan explorations. crp. 112.
- Prejevalsky's** Explorations in Central-Asia. crp. 109.
- S. Mosman.** The Whang-ho, or Yellow river in China. crp. 92.
- H. Speobohm.** The valley of the Venesei crp. 84.
- R. Cust.** Language-map of the east Indies I. British India and its Border States. crp. 1.
- The ancient siek-traders' route** across Central Asia. crp. 10.
- The north-western frontier** of India. crp. 4.
- R. H. Brunton.** Affairs in Japan. crp. 15.
- 1879. C. R. Markham.** The Mountain Passes on the Afghan Frontier of British India. crp. 58.
- C. R. Markham.** The Upper Basin of the Kabul River. crp. 110.
- H. C. Rawlinson.** The Road to Merv. crp. 161.
- Markham.** The basin of the Helmund.
- Kaye.** The mountain Passes leading to the Valley of Bamian.
- Holdich.** The Mardian Hills and the lower Indravati in the Bustar dependency.
- Western Tibet.** Exploration in Western Tibet by the Transhimalayan parties of the Indian Trigonometrical Survey.
- M'Carthy.** Across China from Chin-kiang to Bhamo in 1877.
- Martin.** Survey Operations of the Afghan Expedition. The Kurrum Valley.
- Pevtsov.** Expedition in N.W. Mongolia.
- 1880. Michael A. Biddulph.** Pishin and the Routes between India and Candahar. crp. 212.
- Indian Surveys** for the year 1878—1879. crp. 422.
- W. Blunt.** A Visit to Jebel Shammar (Nejd). New Routes through Northern and Central-Arabia. crp. 81.
- James Morrison.** Journey in the Interior of China. crp. 145.
- T. C. H. Clarke.** Kuldja. crp. 489.
- M. Severtzof's.** Journey in Ferghan and the Pamir in 1877—78. crp. 499.
- Richard Temple.** The Highway from the Indus to Candahar. crp. 529.
- R. Beavan.** Notes on the Country between Candahar and Girishk. crp. 548.
- W. M. Campbell.** Shorawak Valley and the Toba Plateau, Afghanistan. crp. 620.
- 1881. Holdich.** Geographical Results of the Afghan Campaign. 1878—80.
- Tanner.** Notes on the Chug'ani and neighbouring tribes of Kafirstan.
- Temple.** The Lake Region of Sikkim, on the frontier of Tibet.
- Indian Surveys** for 1879—80.
- Dr. Regel's** Expedition from Kulja to Turfan 1879—80.
- Stewart.** The Country of the Tekke Turkomans Stepp Routes from Karshi to the Amu Daria.
- 1882.** The New Russian-Persian Frontier east of the Caspian sea. crp. 213.
- Lieut. Kalkin's.** Journey across the Turkoman desert from Geok-Tepeh to the Khivan oasis. crp. 219.
- Edmond O'Donovan.** Merv and its surroundings. crp. 345.
- F. Burton.** The Kong mountains. crp. 484.
- M. Lessar's** Journey from Askabad to Sarakhs. crp. 486.
- G. F. Young.** Notes on the Shakt'u valley, Wazoustan. crp. 337.
- H. Yule.** Notes on the oldest records of the sea route to China from Western-Asia crp. 649.
- E. W. Nelson.** A sledge journey in the delta of the Yukon, Northern Alaska. crp. 660.
- Sandeman.** The River Irawaddi and its Sources.
- Indian Surveys** for 1880—81.
- Daly.** Surveys and Explorations in the Native States of the Malayan Peninsula. 1875—1882.
- Dr. Regel.** Journey in Karatheghin and Darwaz.
- The Abor country** on the Upper Waters of the Bratmaputra.
- Colquhoun.** Exploration through the South China Borderlands from the Mouth of the Sikiang to the Banks of the Irawaddi.
- 1883.** Lessard second journey in the Turkoman country — Askabad to Ghurian near Herat—январь.
- Notes** of a journey to the mausolea east of Peking.
- Itinerary notes** of route surveyers in northern Persia in 1881 and 1882, by L. Col. Beresford Lovett. фesp.

Of the various means of communication between central Persia and the sea by Colonel Bateman Champain. *mapr.*

A visit to Corea in October 1882 by Hall. *май.*  
China in some of its physical and social aspects, by Colborne Baber. *аср.*

1884. The Russian Pamir expedition of 1883.

Journal of the Royal United Service Institution сь 1870 no 1883 г.

1870. 18 г. The North-west Frontier of India. By George Campbell. *срр.* 217.

1874. 17 г. The Central Asian Question. By Captain T. Trench. *срр.* 184.

The Strategy of Russia in Central Asia from a Persian Point of View. By Major R. Murdoch Smith. *срр.* 212.

The Euphrates Valley Route to India in connection with the Central Asian Question. By W. P. Andrew. *срр.* 472.

1876. 19 г. Journeys from Herat to Khiva. By Major General Sir Frederic J. Goldsmid. *срр.* 1.

Upper Burmah, its Defences and Warlike Resources. By Captain Edmond Browne. *срр.* 588.

1878. 21 г. Islam, from Constantinople to Calcutta. By Major General Sir Frederic J. Goldsmid. *срр.* 92.

1879. 22 г. The Kurdistan Mountain Ranges, considered in reference to a Russian Advance on the Tigris Valley. By Lt. Col. Ralph E. Care. *срр.* 155.

The Russian Establishment at Wladivostok. From the *Revista Maritima*. *срр.* 268.

The Native States of India in Subsidiary Alliance with the British Government. By Colonel G. B. Malleson. *срр.* 661.

Communications with British India under possible Contingencies. By Major General Sir Frederic J. Goldsmid. *срр.* 675.

On Afghanistan and Military Operations therein. By Lieutenant General J. L. Vaughan. *срр.* 1008.

On the Strategical Conditions of our Indian North West Frontier. By Major General E. B. Hamley. *срр.* 1027.

1890. 28 г. On Persia and its Military Resources. By Major General Sir Frederic J. Goldsmid. *срр.* 149.

1882. 25 г. A visit to Kuldja, and the Russo-Chinese Frontier in 1880, by E. Delmar Morgam. *срр.* 261.

The March from Kabul to Kandahar in August, and the Battle of the 1-st September 1880. By Lieut.-Colonel F. T. Chapman. *срр.* 282.

Military Colonisation as a Reserve for India. By Major General D. J. F. Newall. *срр.* 719.

1883. 26 г. A short Narrative of the Afghan Campaigns of 1879—80—81 from an Engineer's Point of View. By Captain C. Haskyns.

March of the Turkestan Detachment across the Desert from the Amu Darya to the Akhal Tekke Oasis (переводъ сь русскаго). Lieutenant J. J. Levenson. Our Indian Army. By General Sir Orfene Cavenagh.

Colburn's United Service Magazine.

Cromle. The military forces in China. March 1884.

The Army and Navy Magazine.

Shore. The Naval Strength of China. 1883 г. № 33.

Coxe. India under King Baboo. 1883 г. № 38.

Keene. Indian Districts during the Revolt. 1883 г. № 34.

Журналъ Министерства Народнаго Просвѣщенія 1864—1883 г. г.

Историко-этнографическій очеркъ Передней Азіи древнѣйшаго времени. Н. В. Нондырова, 1869 г., № 11.

Новые факты относительно связи древней Индіи сь западомъ. М. Миньева. 1870 г., № 8.

Персидскія войны. А. П. Рославскаго-Петровскаго. 1871, № 3.

Религін востока: конфуціанство, буддизмъ и дхосизмъ. В. Васильева. 1873 г., №№ 2, 3 и 4.

Судьба Астрономіи въ Китаѣ. Н. Скачкова. 1874 г., № 5.

Въ Бихарѣ (Изъ путешествія по Индіи). М. П. Миньева. 1876 г., № 11.

Изъ путешествія по Индіи. М. П. Миньева. 1876 г., № 12.

Изъ поѣздки въ Закавказскій край летомъ 1877 г. Ал. Цагарели. 1877 г., № 6.

Развалины Вавилона и Ниневіи. Н. А. Астафьева. 1878 г., № 1.

Свѣдѣнія о жайнахъ (одна изъ самыхъ распространенныхъ анти-брахманчес-



кихъ сектъ въ Индіи) и буддистахъ. М. П. Миняева. 1878, № 2.  
 Народное просвѣщеніе въ Японіи. Кн. М. Канталузина графа Сперанскаго. 1879 г., № 7.  
 Города сѣверной Монголіи. А. Поздѣева. 1880 г., №№ 4 и 10.  
 Архангелскія формы семейной организаціи у кавказскихъ горцевъ. В. Соколовскаго. 1881 г., № 11.  
 Ванскія надписи и значеніе ихъ для исторіи Передней Азіи. Исторія Арменіи по ассирійскимъ памятникамъ. 1874 г., №№ 1 и 7, 1875 г. № 1, и 1881 г. № 4.

Старая Индія. Записки на „Хоженіе за три моря“ Аванасія Никитина. М. Миняева. 1881 г., №№ 6 и 7.  
 Походъ Александра Великаго въ Западнѣй Туркестанъ. В. Григорьева. 1881 г., №№ 9 и 10.  
 Громовникъ по повѣрьямъ и сказаніямъ племенъ южной Сибири и сѣверной Монголіи. Г. Потанина. 1882 года, №№ 1 и 2.  
 Занятіе русскими Сибири. Е. Замысловскаго. 1882 г., № 10.

### В. К а р т ы \*)

#### Asia вообще.

- \* General-Karte von Asien. H. Kiepert, 1: 10.000,000 4 Bl. Weimar. 1864.
- \* Physikalische Wandkarte von Asien. Josef Chavanne 1: 8.000,000. 6 Blatt in Farbendruck nebst einem erläuternden Textheft Wien. 1881.
- \* Adolf Spieler's Hand-Atlas 95 Karten. Gotha.
- \* Neuer Hand-Atlas der Erde in 45 Karten H. Kiepert. Berlin.
- \* Andree's Hand-Atlas. 86 Karten mit erläuterndem Text. Leipzig.

#### Азиатская Россія.

- Генер. карта Азиатской Россіи, Познякова, маш. 170 вер. въ д., 2 лист. изд. В. Топ. Д. 1825 г. исправл. по 1844 годъ.
- \* Карта Азиатской Россіи на 4 лис., м. 200 в., хромог. 1860 г., испр въ 1880 г., изд. В. Топ. Д.
- \* Карта Азиатской Россіи, состав. при воен. топ. части Гл. Упр. Ген. Шт. 1865 г., на 2 лис., м. 200 в. въ д. Исправ. въ 1880 г.
- Карта государ. границы Россіи съ Китаемъ и путей отъ нея внутрь Китайской имперіи, м. 100 в. въ д. Пояснительный чертежъ къ обзору этой границы Полковн. Венюкова, 1872 г.
- \* Военно-дорожная карта Азиатской Рос-

- сіи, на 15 лис., м. 50 в. въ д., изд. В. Топ. Отд. 1880.
- \* Карта Азиатской Россіи, на 1 лис., маш. 250 в. (изъ атласа А. Ильина).
- \* Подроб. атласъ Азиат. Россіи, 12 картъ, изд. А. Ильина.
- Карта Азиатской Россіи и сопредѣльныхъ странъ, на 8 листахъ, м. 100 в., изд. В. Топ. Отд., бюджетъ закончено въ 1884 г.

#### Оренбургская степь.

- \* Карта Оренбургскаго края, м. 10 в. въ д., на 80 лис., изд. при Штабѣ Отд. Оренб. корпуса. Хромогитограф. 1867 г.
- \* Карта Оренбургскаго края маш. 20 в.; 15 лис., Шт. Отд. Оренб. корп. 1846, 1854 и 1858 гг.; для степи замѣляется новымъ изданіемъ.
- \* Карта Оренбургскаго Военнаго Округа и Самарской губ., изд. Оренбургскаго В. Топ. Отд., 6 лист., маш. 40 вер.; 1869—71 г., можетъ удовлетворять современ. требованіямъ.
- \* арта Оренбургскаго казач. войска. Изд. Оренбург. В. Т. О. 1871—75 г.г., 7 лис., м. 10 в. въ д.
- \* Карта Уральскаго казач. войска, на 8 лис., м. 10 в. въ д., Оренб. В. Т. Отд. съ 1871 по 1873 г.
- \* Генер. карта Оренбург. края и частей

\*) Знакомъ \* означены карты, имѣющіяся въ продажѣ въ Географическомъ магазинѣ Главнаго Штаба. Прочія карты, или вовсе не имѣющіяся въ продажѣ, или же требующія выписки изъ мѣстъ ихъ изданія, можно найти въ Петербургѣ между прочимъ въ Военно-Топографическомъ Отдѣлѣ Главнаго Штаба.

Бухарскаго и Хивинскаго влад., м. 50 в., 2 лис., изд. В. Т. Д. 1851 г., испр. 1882 г., удобна и какъ карта Закаспійскаго края.

Карта Оренбургской степи, на 14 лис., м. 20 в. въ д., изд. начато Оренб. В. Т. Отд. и продолжается до сего времени при В. Т. О. Гл. Шт.

#### Западная Сибирь.

Спец. карта Западн. Сибири, 129 лис., м. 10 в. 1850 г. Изд. Упр. Ген. Шт. Зап. Сиб.

\* Генер. карта Запад. Сибири, м. 50 в., 4 л., изд. В. Т. Д. 1848, испр. въ 1880 г.

\* Карта Тобольской губернии, 1 лис., м. 50 в. въ д., (изъ атл. А. Ильина).

\* Карта Томской губернии, 1 лис., м. 50 в. въ д., (изъ атл. А. Ильина).

\* Карта областей: Уральской, Тургайской, Акмолинской, Семипалатинской, съ Туркестанскимъ генералъ-губернаторствомъ, м. 100 в. въ д. на 1 бол. лис. (изъ атл. А. Ильина).

Карта Алтайской духовной миссии въ Бийскомъ и Кузнецкомъ округахъ Томской губ., 1869 г. издание А. В., мас. въ д. 25 вер. Спб. 1 листъ.

#### Восточная Сибирь.

Карта В. Сибири, м. 100 в. на 1 лис. Изд. Управ. Ген. Шт. В. Сибири, 1855 г., исправ. въ 1861 г.

Карта Енисейской губернии. Масштабъ: для Енисейск. округа Туруханс. отд. 100 вер. въ д., для Енисейск. округа 50 вер. въ д., для Ачинскаго округа, Канскаго и Минусинскаго окр. 25 вер. въ д., для Красноярск. окр. 16 вер. въ д.

\* Карта Енисейской губернии, 1 лис., м. 50 в. въ д. (изъ атл. А. Ильина).

Карта южн. части Енисейской губ. четырехъ округовъ подпоруч. Щечина, 1855, м. 25 в., лучшая. Издана при управл. Г. Ш. Восточн. Сибири.

\* Карта Иркутской губернии, 1 лис., м. 50 в. въ д. (изъ атл. А. Ильина).

\* Карта Забайкальской области, 1 лис., м. 50 в. въ д., (изъ атл. А. Ильина).

Карта р. Шилки, 17 лис., мас. 500 с. Литограф. 1860 г. Изд. Упр. Ген. Шт. Вос. Сиб.

Karte von Kamtschatka. Ermann, 1838 г., 1 лис., м. 1:1,617,000 лучшая.

Карта рѣчныхъ областей Амура, южн. части Лени и Енисея и острова Сахалина, Л. Шварца, 1864 г. лис. 7, м. 40 в. Изд. Импер. Русск. Геогр. Общ.; по сіе время заслуживаетъ полного вниманія. Библиографическая рѣдкость.

\* Карта Якутской, Амурской и Приморской областей. 1 листъ. (Изъ атл. А. Ильина).

Карта острова Сахалина составл. по свѣдѣніямъ, собраннымъ членами физическаго отдѣла Сибирской экспедиции И. Р. Г. О. Поруч. Шибуниннымъ, мас. 40 в. въ д., 1 лис. 1863 г.

Карта Южн. половины Восточн. Сибири, части Монголіи, Маньчжуріи и Сахалина, Полторацкаго и Ильина, 1 лис., мас. около 150 в.

Карта Вост. Сибири, съ показаніемъ экспедицій, совершенныхъ Сибир. Отд. Имп. Геогр. Общ. 1851—1876 г. 1 л.

Карта полуострова Камчатки, мас. 40 в. въ д., на 1 листъ, изд. В. Т. О. Вост. Сп. 1883 г.

#### Амурскій и Уссурийскій края.

Карта р. Амура, 46 лис., м. 2 в. 1860 г. Литографир. при Упр. Ген. Шт. В. Сиб.

Карта Амурской страны, присоединенной по Айгунскому договору, 4 лис., м. 50 в., 1860 г., изд. Управ. Ген. Шт. Вост. Сиб.

Карта рѣчной области Амура, 1859 г., м. 100 в.; Изд. гр. Безбородка (устарѣла).

Карта Уссурийскаго водяного пути 1860 г., 17 лис., м. 500 с. изд. при Упр. Ген. Шт. Вост. Сибири.

Карта госуд. границы отъ р. Усури до устья Гао-ли-дзянь, 1861 г., 8 лис., м. 5 в. Изд. при Управ. Г. Ш. Восточн. Сибири.

Карта Южн. части Уссурийскаго края, 1866 г., 6 лис., м. 10 в. (Сводъ отдѣльныхъ маршрутовъ и съемокъ).

Карта мѣстности, занятой Китайскими подданными въ Амурской области, маш. 3 в. въ д., на 1 л. 1882 г.

Карта южн. Уссурийскаго края, сост. при В. Т. О. Г. Ш., 1883 г., 1 лис., м. 15 в.

#### Закаспійскій край.

\* Карта Закаспійскаго края, м. 20 в. 5 лис., изд. Кавказ. Воен. Топ. Отд. 1875 г.; исправлена въ 1882 г.

Карта части Узбола (сухого русла Аму-Дарьи) отъ колод. Бала-ишемъ до ур-

Дѣлца по съемкѣ, произведенной топографомъ Дуландинымъ въ 1875 г., м. 20 в. въ д. на 1 лис. Изд. при Кавказ. Топ. О.  
 Карта части рѣки Аму-Дарья отъ переправы у Тая-Уренча до канала Саули и старыхъ русель ея, м. 5 в., составлена по свѣдѣніямъ комиссіи по изслѣдованію сухаго русла рѣки. 1878 г. Кавк. В. Топ. О.  
 Маршрутн. съемка отъ кр. Куна Гѣклетене до раз. кр. Змукшира, произведен. поруч. Калитинымъ въ 1881 году, машт. 10 вер. въ д., (при Изв. Имп. Р. Гег. Об.).  
 Распросная карта главнѣйшихъ путей, ведущихъ изъ Ахаль-Текинскаго оазиса въ г. Хиву. Полк. бар. Аминова, м. 20 в., 1 листъ.

#### Туркестанъ и Средн. Азія.

Карта Аральскаго моря и Хивинскаго ханства, Я. В. Ханькова 1851, изд. Имп. Р. Г. Общ.  
 \* Карта Средней Азіи, м. 100 в., 4 л., 1863 г., изд. В. Т. Д.; ежегодно освѣжается.  
 \* Карта Туркестанск. ген.-губернаторства, м. 50 в. въ д. (на 2 л., изд. А. Ильина). Съемка огистана, произведен. подъ руководствомъ бар. Аминова, 1 лис., мас. 15 в. 1870 г., изд. А. Ильина.  
 Карта Нарынскаго края по рекогносцировкамъ 1868 и 69 г.г., м. 30 в. въ д. (при опис. бар. Каульбарса).  
 Route from Badakshan across the Pamir-steppe to Kashgar in Eastern Turkestan with the southern branch of the upper Oxus from the survey made by the explorer Mirza in 1868—69 Scale 16 miles to one inch., or 1:1,013,760. на 1 лис. Изд. 1871 г. Dehra Doon.  
 Карта Туркестанскаго ген. губери., составлена Турк. В. Т. О. 1872 г., 4 лист., м. 40 вер.; замѣнена новов.  
 \* Карта Хивинскаго ханства и низов. Аму-Дарьи, 1 лис., м. 15 в. Составл. при В. Т. О. Г. Ш. 1873.  
 Map illustrating the reports on the Navildar's route through Afghanistan, Kalab and Darwaz and the Mullah's route from alalabad to Sarhad-i-Wakhan. 1873—74, scale 16 miles (24 в.)  
 General Karte von Central-Asien-geograph. Inst. in Wien. 1875 M. 1:3.024000 12 Bl.  
 Карта Ферганской обл. и сопредѣльныхъ

частей Туркестанскаго края. 1876 г. Мас. 20 в. въ д., 1 л. Изд. Подр. Лисгина.  
 \* Карта Сѣв. части Восточн. Туркестана, м. 40 в. въ д., 1 лис. Изд. В. Т. Отд. приложена къ книгѣ «Кашгарія» А. Н. Куропаткина. 1876 г.  
 \* Карта верховьевъ Аму-Дарьи, м. 30 в., 1 лис., изд. В. Т. О. Г. Ш. 1878 г.  
 \* Маршрутная съемка путей Ферганской ученой экспедиц. Сѣверцева, въ 1878 г. 1 л., машт. 10 в. въ д. Изд. В. Т. О. Г. Ш.  
 Карта Заравшанскаго округа 1878 г., м. 5 в., на 2 лис., литограф. Изд. Туркестанск. Воен. Топ. Отд.  
 Карта Ферганской области 4 лист., м. 10 в.; изд. Турк. В. Т. О. 1879 г.  
 \* Карта Памира, дополненная по свѣдѣн. Сѣверцева, 1 лис., м. 30 в. Изд. В. Т. О. Г. Ш. 1880 г.  
 Central-Asien von D-r Joseph Chavanne, 1:5,000000, 1 Bl. Wien 1880.  
 Маршрутно-глазомерная съемка въ предѣлахъ Бухарскихъ владѣній, слят. Г. Шт. полк. гр. Ростовцевымъ во время свѣдованія Самарской ученой экспедиціи въ 1879 г. машт. 6 вер. въ д., на 2 лист., 1880 г.  
 \* Карта Туркестанскаго края, на 16 лис., м. 40 в. Составл. при Турк. В. Т. О., изд. В. Т. О. Г. Ш. 1882.  
 Sketch map, illustrating the explorations of M-S- in and around Badakhsan 1878 to 1881. Масш. 18 в. 1 л.  
 Turkestan and the countries between the British and the Russian dominions in Asia, на 4 лист., машт. 1:2.027.520. (50 в.) 6-е изд. 1883. Dehra-Dun.  
**Монголія и Маньчжурія.**  
 Карта Маньчжуріи и восточн. части Монголіи. Изд. Управ. Ген. Шт. В. Сибир. 1857 г., м. 50 в.  
 Маршрутъ отъ Троицко-Савска до Пекина, снятій глазомерно въ 1858 г. въ масштабѣ 5 вер. въ д. 12 лис. Изд. при Упр. Г. Ш. Вос. Сиб.  
 Карта теченія р. Сунгаря, 1864 г., 6 лис., м. 5 в. Изд. при управл. Г. Ш. В. Сиб.  
 Маршрутъ отъ г. Урги до Верхне-Ульхундскаго караула и отъ вершинъ Онона чрезъ Амигнскій бекетъ до г. Бревень-Кидь, снятій глазомерно хоруж. Доржитаровымъ въ 1864 г. Масшт. 20 вер. въ д. 1 лис. хромотитогр. Изд. при Упр. Ген. Шт. В. Сиб.

Маршрутъ отъ ст. Старо-Цурухайтуевской чрезъ г. Мергенъ до г. Айгуна, снятый глазомерно сотникомъ Крапоткинымъ въ 1864 г. Масшт. 20 вер. въ длин. 1 лист. Изд. при Управл. Генер. Шт. Вост. Сибиря.

Маршрутная карта Нерчинско-Тяньцзиньской экспедици г. Бутинныхъ отъ Кулусутаевского караула до Тянь-Цзина масшт. 100 вер. въ д. изд. въ Иркутскѣ въ 1871 году.

\* Карта Лобъ-нора, м. 40 в., 1 л. 1878; прилож. къ сочиненію Пржевальскаго.

Karte der Oestlichen Mongolei zwischen Peking und Staro-Zurichaitu, zusammengestellt nach eigenen Beobachtungen von H. Frische, м. 63 килом.

\* Карта Северо-Западн. Монголіи, м. 50 в., 1 лист., 1879 г., по съемкамъ и маршрутамъ Потанина, Рафаилова и друг.

Маршрутъ дороги отъ Полтавскаго караула чрезъ Нингуту и Хуньчунъ до Хунчунскаго караула, снятый арт. капит. Тарновскимъ въ 1881, м. 10 в. въ д.

Чертежъ путешествія отъ озера Ханка до Сань-Синя въ декабрь 1880 г. Ю. Брюнера, въ мас. 20 вер. въ д.

Маршрутъ отъ г. Нингуты на сел. Эхелинь-гоу до с. Никольскаго, снятый топографомъ Нахвальныхъ (при экспедици подпол. Барабаша въ 1872 году) масш. 10 вер. въ д. 1 лист. изд. В. Т. О. Гл. Шт. въ 1882 году.

Маршрутъ отъ Сань-Синя до сел. Эхелинь-гоу, снятый глазомерно топографомъ Нахвальныхъ (при слѣдовапіи экспедици подпол. Барабаша въ 1872 году). Масш. 10 вер. въ д. на 1 лист. изд. В. Т. О. Гл. Шт. въ 1882 г.

**Азіятская Турція и Персія.**

\* Карта Малой Азии, м. 20 в. въ д. (Вронченко, на 2 лист.). Изданіе В. Т. Д. 1834—35 года.

\* Карта Азіятской Турціи, м. 20 в. на 7 лист., сост. при Кав. В. Т. О., изд. В. Т. О. Г. Ш. 1877 г. испр. по 1882 г.

Карта театра воен. дѣйствій въ Азіат. Турціи, м. 20 в. 1 л. 1877 г. Изд. В. Т. О. Г. Ш.

Карта пограничной полосы отъ мыса Коммушъ до сел. Норимана, масш. 5 вер. въ д. 1 л. Изд. Кавк. В. Т. О.

Карта Русско-Турецкой границы въ Малой Азии по Берлинскому тракту 1878

г., 20 вер. въ д. съ описаніемъ І. И. Стеинцаго 1881 г.

\* Карта Азіятской Турціи, на 2 лист. м. 50 в. въ д., изд. Кавк. Воен. Топ. Отд. Кавказ. Воен. Окр. 1877 г.

\* Орографическая карта Азіятской Турціи на 2 лист., м. 50 вер. въ д., изд. Кавк. Воен. Топ. Отд. 1882 г.

Persia compiled principally from original authorities, by captain St. John, scale 16 miles., 6 лист.

A map of the Northern frontier of Khorasan with parts of Irak and Mazandaran, scale 16 miles to 1 inch, by captain the Hon. G. Napier. 1876 г.

\* Карта Персіи, Афганистана и Белуджистана, В. Т. О. Кавк. Воен. округа, 1881 г., м. 50 в.

Карта Персіи съ пограничными частями Азіат. Турціи и Афганистана, сост. при Кавк. В. Т. О. на 12 л. Масш. 20 в. Изд. еще не окончено.

**Афганистанъ и Белуджистанъ.**

Route from the Punjab to Badakshan through Rwat, Bajaur, Barawul, Dir and part of Kafiristan and Kashkar or Chitral from the exploration made by a sapper Navildar during 1870. 1 лист. изд. Dehra Doon 1872.

Wyl'd's map of Afghanistan, Cabul, the Punjab, Rajpootana and the river Indus (м. 67— в., на 1 больш. листѣ). London.

Map of Afghanistan, изд. квартирм. части, Симла 1871 г., м. 16 м. въ д., на 2 лист.

Map of Afghanistan, scale 8 miles to an inch (12 в.) изд. Топ. части въ Остѣ, Индіи; вышло 44 листа 1878 г.

Stanford's large scale map of Afghanistan, scale 24 miles. London, 1879, 1 лист.

\* Карта театра войны въ Афганистанѣ 1878—79 гг., м. 24 в., изд. Воен. Топ. Отд. Гл. Ш. 1 листѣ.

\* Маршрутъ отъ переправы Патта Кисаръ до г. Герата полк. Гродекова, 1 лист.; масшт. 12— вер. Изд. Воен. Топогр. Отд. Гл. Штаба 1878 года.

\* Маршрутно глазомерная съемка путей, пройденныхъ Россійск. Императорской миссіей въ Афганистанѣ; произв. власн. топогр. Бендерскимъ отъ Джамы до г. Кабула, и обратно до г. Самарканды въ 1878—79 г., масш. 15 вер. въ д., на

- 2 лис. (при описаніи путешествія Д-ра Яворскаго. 1882 г.).  
 Stanford's new map of Kabul and the country round, м. 3 в. 1880 г.  
 Quetta to Khelat-i-Ghilzai and Gerishk. 1878—80, scale 4 miles, 1880.  
 Sibi to Quetta and Thall Chotiali to the Pishin valley. 1878—80, scale 4 miles, 1880.  
 Seat of war in Northern Afghanistan. 1878—80, Scale 4 miles (6 вер.).  
 Country between Kalati-Ghilzai and Ghazni in continuation of the map of the seat of war in Northern Afghanistan, scale 4 miles, 1880 (м. 6 в.).  
 \* Карта Афганистана и сопредѣл. странъ, на 2 л., м. 50 в., изд. В. Т. О. Г. III. 1881.  
 The Territories of his highness the khan of Kelat or Baluchistan with the adjacent portions of Rind, the Punjab, Afghanistan and Persia, 1876, Scale 16 miles, на 2 лис.  
 Map to illustrate, a reconnaissance across the desert of Baluchistan by col. MacGregor and cap. Locwood, in 1877, scale 16 (24 в.) miles. 1 лис.  
 Part of Routhern Afghanistan with the adjoining portion of Baluchistan, 1878—80, scale 4 miles. (6 вер.).

**Индія.**

- The Indian Atlas, scale 4 miles to 1 inch. (6 в.) (1828—1881 г., изд. не окончено) 156 л.  
 Kashmir route map compiled by Capt. T. G. Montgomerie, 1863, scale 32 miles. 1 л.  
 Ramoo, Kashmir and adjacent districts, 4 листа, scale 4 miles; 1856—60 гг.  
 Sketch map constructed to illustrate explorations, made in connection with operations of the great trigonometrical survey of India, by Mullah, in 1876. scale 1 inch—12 miles.  
 Map of India shewing the British territories, by Walker, м. 48 в., испр. по 1882 г. на 6 листахъ.

- Китай (съ Тибетомъ и Кореей), Японія.**  
 Carte de l'Asie centrale, dressée d'après les cartes levées par les Missionnaires de Peking et d'après des notions extraites et traduites des livres chinois,

par M. Klaproth. Paris, 1836, 4 лис.; м. 1:2.520,000 (60 вер. въ л.).  
 Большой атласъ Китайской Имперіи на китайскомъ языкѣ, изд. въ Пекинѣ, маш. около 25 вер. (32 тетради). Библиографическая рѣдкость; экземпляръ, имѣющийся въ Воен.-Топ. Отд. Главн. Штаба снабженъ переводомъ на русскій языкъ.

- \* Карта Китая и Японіи (изъ атласа В. Т. О. Г. III.) 1 лис., м. 1: 12.000,000.  
 China by J. Arrowsmith, scale 1: 5.600.000 London, 1876.  
 China by Keith Johnston м. 1: 6.196.319 приложенная къ сочиненію, «River of Golden Sand» Capit. Gill: 1880.  
 Karte von China und Ost-Tibet von Oberl. 9. Kreitner Maast. 1: 8.000,000, при сочиненіи Крейтнера: «Im Fernen Osten» 1882 г.

Карта Чжилійской губ., южная часть К. Вебера, 1871 г., м. 1:1.022,000; лучшая карта на 1 лис.

- Sheet of Map illustrating the report on the pundit's route through Great Tibet from Ladak to Assam, in 1874, scale 16 m. 1 лис. Изд. 1875. Dehra Dun.  
 Карта пути отъ г. Тянь-цзинъ до Чжень-цзань въ Китаѣ по глазомѣрн. маршру. съемкѣ, произведен. Воен. Инжен. Подполк. Унтербергеромъ въ 1876 г.. м. 30 в. въ д. Изд. Воен.-Топ. Отд. Главн. Штаба на 1 лис.

- \* Карта маршрутно-глазомерной съемки 2-го (1876—1877 гг.) и 3-го (1879—1880 гг.) путешествій Полков. Н. М. Пржевальскаго въ Центральной Азіи, м. 50 в., на 2 лис., Изд. картогр. завѣд. А. Ильина.  
 Nippon (Japan) 1876, by Brunton. маш. 29 в.; лучшая карта, на 4 лис.

**Моря, омывающія Азіатскую Россію \*).**

**Каспійское море.**

Атласъ Каспійскаго моря, сочиненъ при чертежной Государств. Адмиралтейскаго Департамента съ описи и астрономическихъ наблюдений, произведенныхъ съ 1809 — 1817 г. штурманомъ Колодкинымъ 1826 г. Гравированъ и

\*) Карты, не помѣченны знакомъ \*, принадлежать къ изданіямъ Гидрографическаго Департамента Морскаго Министерства.

печатанъ при морской типографіи, на 17 лист.

Экспедиція Ивашинцева:

- 1) Западный берегъ Каспійскаго моря отъ Частаго банка до остр. Чечня по съемкамъ 1861 — 63 гг. Изд. 1872 г. Масш. по сред. пар.  $2\frac{1}{2}'$  на д.
  - 2) Карта Аграханскаго залива по съемкѣ 1861 и 1862 гг. Изд. 1863 г. Масш. по средн. пар.  $1'$  на д.
  - 3) Запад. берегъ отъ ост. Тюденяго до г. Петровска по съемкамъ 1831—63 гг. Изд. 1867 года. Масш. на средн. пар.  $2\frac{1}{2}$  на д.
  - 4) Апшеронскій полуостровъ по съемкамъ 1854 — 60 гг. Изд. 1862 г. Масш. по сред. пар.  $40''$  на д.
  - 5) Апшеронскій проливъ по съемкамъ 1857 — 58 гг. Изд. 1830 г. Масш. по сред. пар.  $40''$  на д.
  - 6) Бавинскій заливъ по съемкѣ 1854 — 1857 гг. Изд. 1860 г. Масш. по сред. пар.  $40''$  на д.
  - 7) Запад. берегъ отъ ост. Буллы до гор. Ленкорана по съемкѣ 1860 г. Издан. 1867 г. Масш. по сред. пар.  $2\frac{1}{2}'$  на д.
  - 8) Юго-западная часть Каспійскаго моря по съемкѣ 1831 г. Изд. 1867 г. Масш. по средн. пар.  $2\frac{1}{2}'$  на д.
  - 9) Астрабалскій заливъ по съемкамъ 1859 — 60 гг. Изд. 1861 г. Масш. по сред. пар.  $1' 10''$  на д.
  - 10) Восточный берегъ Каспійскаго моря отъ Кендерлинскаго залива до остр. Кара-ада по съемкамъ 1863 — 65 гг. Изд. 1879 года. Масш. по сред. пар.  $2\frac{1}{2}$  на д.
  - 11) Восточный берегъ Каспійскаго моря отъ остр. Кара-Ада до мыса Куули по съемкамъ 1864—65 гг. Изд. 1868 г. Масш по сред. пар.  $2\frac{1}{2}'$  на д.
  - 12) Восточный берегъ Каспійскаго моря отъ Красноводскаго залива до остр. Огурчинскаго, по съемкамъ 1865 — 66—72—73 и 74 гг. Масш. по сред. пар.  $2\frac{1}{2}'$  на д.
  - 13) Восточный берегъ Каспійскаго моря отъ Вѣлаго бугра до Астрабадскаго залива, по съемкамъ 1860—66 годовъ. Изд. 1872 г. Масш. по средн. пар.  $2\frac{1}{2}'$  на д.
  - 14) Планъ острова Челекень, по съемкѣ 1865—66 гг. Изд. 1872 г. Масш. 2 в. на д.
- Экспедиція Кап. Лейт. Пушина:

- 1) Карта СЗ. части Каспійскаго моря отъ остр. Бирючья коса до Серебрявской пристани; экспедиція 1869 и 1872 гг. Масш. по сред. пар.  $2\frac{1}{2}'$  на д.
  - 2) Карта СЗ. части Каспійскаго моря; экспедиція 1872 — 73 гг. Изд. 1877 г. Масш. по сред. пар.  $2\frac{1}{2}'$  на д.
  - 3) Михайловскій зал., со съемокъ 1870—72 — 73 — 74 гг. Изд. 1881 г. Масш. 500 саж. въ д.
- Генер. карта Каспійскаго моря 1878 г. Масш.  $20'$  на 1 дюймъ, для средн. парал.  $43^{\circ}$ .

### Ледовитый Океанъ.

- Карта Сѣвернаго Ледовитаго океана и Карскаго моря съ Новою Землею, сост. съ русскихъ описей 1734 — 1870 гг. Изд. въ 1871 г., мас. 1:2,100,000, на 1 л.
- Карта Ледовитаго моря и Восточн. Океана, составл. съ новѣйшихъ описей въ 1844 г. и попопнена въ 1879 г. Мас. по сред.  $62^{\circ}$  парал. на дюймъ  $1^{\circ}40'$  на 1 л.
- Меркаторская карта Ледовитаго моря отъ Чаунской гуды до мыса Ледянаго съ Беринговимъ проливомъ. Состав. съ новѣйшихъ картъ Изд. въ 1854 году. Масш. 36 версты въ д.
- Карта Сѣвернаго Ледовитаго Океана отъ устья р. Яны до Берингова пролива, сост. съ русскихъ описей 1821—1823 г., издана въ 1874 году. Масш. 1: 2,100.000.
- \* Карта ofver Prövens färd till Jenisej och åter, 1875 af A. E. Nordenskiöld, маш.  $30'$  въ д. по сред. пар., 1 листъ.
- a) Планъ острова Диксонъ, по описи шхуны Вега 1878 г. Масш. 1,3 м. въ д.
  - б) Планъ острова и пролива Таймуръ, по описи шхуны Вега 1878 г. маш. 5,3 мили въ д. Изд. 1881 г.
- а) и б)—на одномъ листѣ.
- \* Карта сѣверн. побережья Азиат. Россіи, при путешествіи А. Э. Норденшельда вокругъ Европы и Азии на пароходѣ «Вега» въ 1878—1880 гг.

### Восточный Океанъ.

Карта пролива Сенявинъ, по описи Кап. Литке 1828 г., попопнена въ 1876 г., изд. въ 1881 г., мас. 2,6 мили въ д.

Меркаторская карта Восточнаго Океана

и Берингова моря 1851 года. Масш. 1:1,700,000.

Меркаторская карта Восточнаго Океана и Камчатскаго берега, между мис. Шипульскимъ и Поворотнымъ съ Авачинскою губою 1851 г., м. 1:208,000.

Меркаторская карта сѣверной половины Охотскаго моря, отъ губы Удской до устья рѣки Тигиль; изд. въ 1849 году. Масш. по средн. пар. 57° 1:1,700,000.

Карта сѣверной части Гижигинской губы, исправлена наблюдениями и пополнена промѣрами корвета Варягъ въ 1866 г. Масш. въ д. 3,6 итал. мили. Издана въ 1867 г.

Карта юго-западной части Охотскаго моря, 1858 — 1869 гг. Масш. 9,5 на 1 дюймъ для сред. парал.

Меркаторская карта сѣв. части Японскаго моря съ частью Татарскаго пролива. Съ англійской карты 1856 года. Изд. въ 1859 г. Масш. 50 вер. въ д.

Меркаторская карта лимана р. Амуръ и части Татарскаго пролива, составл. изъ описей 1849 — 54 гг. Масш. для сред. пар. 4' на д. Издана въ 1857 г. Испр. въ 1868 г.

Карта сѣверной части Сахалинскаго пролива отъ лимана р. Амура до Императорской гавани, составл. съ морскихъ и топографич. съемокъ, произв. съ 1852—1874 г. Изд. въ 1879 г. Мас. 1: 420,000.

Планъ залива де-Кастри, по описи 1865 г. Изд. 1868 г. Мас. 1: 16,800 на 1 листъ.

Карта зап. берега Сахалинскаго прол. составлена въ 1878 г., масш. по парал. 48° 1: 262,936, на 5 листахъ.

Меркаторская карта залива Петръ Великій, по описи 1862 и 1863 гг. Изд. въ 1865 году, масш. 1:234,528, по пар. 42°50' на 1 листѣ.

Планъ гавани Тихая Пристань, по описи 1879г., изд. 1881г. Мас. 50саж. въ дюймѣ.

Карта заливовъ Амурскаго и Уссурийскаго, по описи 1861—1880 г., изд. въ 1880 году. Мас. 1: 118,755.

Планы бухтъ по вост. берегу Уссурийскаго залива, по съемкѣ Лейт. Елагина въ 1874 году:

- 1) Бухты Кангоуза, Мас. въ д. 1 вер.
- 2) Бухты Тюда-Гульши, масш. 200 саж.
- 3) Бухты Хангаля, м. 300саж. въ д. въ дюйм. всѣ три на 1 листѣ.

Планъ входа въ рѣку Суифунъ, по изслѣдованіямъ 1867 — 1868 и 1877 гг. Изд. въ 1879 г., мас. 200 саж. въ д.

Планъ входа въ рѣку Майхэ, по изслѣд. 1873 и 1875 гг., изд. въ 1879 г., мас. 200 саж. въ д.

Планъ прол. Босфоръ Восточный. 1880г. Масш. 250 саж. въ д. на 1 листѣ.

Планъ залива Угловой, въ заливѣ Амурскомъ, изд. въ 1880 году. Масш. 250 саж. въ д.

Планъ бухты Золотой Рогъ съ описей, произведенныхъ съ 1861 по 1880 год. Изд. въ 1881 г. Масш. 100 саж. въ д.

Планы частей Японскаго моря:

- 1) Планъ рѣки Тюмень-Ула, по описи 1861 г. Масш. 1 верст. въ д.
- 2) Планъ бухты Улинь, находящейся въ проливѣ Босфоръ Восточный. съ описей 1862 и 1873 г., мас. 100 с. въ д.
- 3) Планъ гавани Гайдамакъ, по описи и съемкамъ 1861г. Масш. 7,3 каб. въ дюйм.
- 4) Планъ бухты Воевода, находящейся въ Амурскомъ заливѣ, по описи 1861 до 1862 гг., масш. 100 саж. въ д.
- 5) Планъ бухты Разбойникъ, въ заливѣ Стрѣлокъ, по описи 1861 — 1862 гг. Масш. 100 саж. въ д.

Планъ гавани Кузгда (сѣв. бер. О-ва Сахалина) по съемкѣ 1869 г., Лейт. Старицкаго; изд. въ 1882 г. Мас. 25 саж. въ д.

Карта южн. части Сахалинскаго пролива по съемкамъ 1855 — 69 г., назана въ 1880 г., масш. по паралели 48<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° — 1:475,000, 1 листъ.

Планъ рейда Косунай (зап. бер. Сахалина), по съемкамъ 1866 — 1868 гг. Мас. 100 саж. въ д. на 1 л., изд. въ 1881 г.

Планъ бухты Буссе (или Тообучи), по описи 1866г., изд. въ 1867г. Масш. 250 саж. въ д.

Планъ рейда Корсаковскаго поста въ заливѣ Анива, въ бухтѣ Лососей, по описи клипера «Всадникъ» 1870 г., изданъ въ 1872 г. Масш. 250 с. въ д.

Планъ рейда Поро-Томари, снятый въ 1870 г., масш. 85,7 саж. въ д.

Планъ остр. Моперонъ, снятый въ 1868 г., масш. 1 итал. мили въ д. (Оба плана на одномъ листѣ, изд. 1872 г.).

Карта восточнаго берега полуостр. Кореи по описи фрегата Паллада 1857 г., исправл. въ 1882 г., на 1 лис., масш. 14' на 1 д. (для сред. парал.).

Планъ внутренняго рейда въ Хабодаде,

съ описи, произведенной офицерами  
вспера «Всадникъ» въ 1869 г. Изд.  
въ 1872 г. Масш. 1: 8,400.

Планъ пролива Тсу-сима (Татамура) со  
съемою офицеровъ корвета «Посад-  
никъ» въ 1870 г. Масш. 1: 24,300, изд.  
въ 1882 г., на 1 листѣ.

**Маршрутныя съемки по Азиатской  
Россіи и сопредѣльнымъ странамъ\*).**

**Киргизскія степи.**

Маршрутная съемка Орско-Казалинскаго  
тракта, отъ гор. Орска до копаней  
Терекли, 1 лис. масш. 5 в. въ д. 1871 г.

Маршрутная съемка отъ Уильскаго у-  
крѣпленія, въ направленіи на Нижне-  
Эмбенское укрѣпленіе, до долины Бур-  
масай, 1 лис. м. 2 вер. въ д. 1871 г.

Маршрутныя съемки отъ Иргизскаго у-  
крѣпленія, черезъ Барсуки, къ Араль-  
скому морю, вдоль западнаго берега  
Аральскаго моря до уроч. Акты-Кен-  
ды и отъ Аральскаго моря къ Эмбен-  
скому посту, 26 лис. мас. 2 вер. въ  
д. 1871 г.

Маршрутныя съемки по Оренбургской  
стени 1873 г. Масш. 2 в. въ д.

1) Отъ Уральска къ Уильскому укрѣп.  
на 4 л.

2) Между г. Орскомъ и укр. Азь-Тюба  
на 2 л.

3) Отъ уроч. Касарма, черезъ оз. Самъ  
къ Эмбенскому посту, на 10 л.

Маршрутная съемка по Оренбургской  
стени въ 1874 г. Масш. 2 в. въ д.

1) Отъ г. Орска до г. Тургая и далѣе  
до г. Иргиза и отъ г. Тургая до ст.  
Николаевской, на 15 л.

2) Отъ песковъ Исенъ-Чагылъ до залива  
Мертвый Кудтукъ, на 5 л.

3) Отъ уроч. Мынъ-су-Алмазь до уроч.  
Самъ, на 2 л.

Маршрутная съемка караваннаго пути  
между городами: Туркестаномъ, Тур-  
гаемъ и Орскомъ, произвед. полун-  
струментально въ 1874 году Поручи-  
комъ Старцевымъ въ масш. 5 в. въ д.

Маршрутъ караванной дороги отъ гор.  
Туркестана до г. Акмолинска, произ-  
веденный полунструментально класс-

нымъ топографомъ Борисовымъ въ 1874  
году, масш. 5 вер. въ л.

Маршрутныя съемки по Оренбургской  
стени, 1876 года, масш. 2 в. въ д.

1) Отъ ур. Кондараль до ур. Джебыске  
на 5 л.

2) Отъ Илецкой защиты вдоль рѣки Иле-  
ка, на 2 л.

Маршрутныя съемки по Оренбургской  
стени, произведенныя въ 1881 году, въ  
масш. 2 в. въ дюймѣ:

а) Отъ г. Орска до р. Кін, на 1 листѣ.

б) Отъ станицы Ильинской до станицы  
Терекли, на 7 л.

в) Отъ поселка Изобильнаго до станицы  
Кара-кудукъ, на 9 л.

г) Отъ г. Тургая до форта Карабутака,  
на 4 лист.

д) Отъ Азь-Тюбинскаго укр. до г. Ир-  
гиза, на 7 л. (1880 и 1881 г.).

**Сибирь.**

Маршрутная съемка теченія рѣки Вилюя  
въ масш. 2 вер. въ д. произ. въ 1854—  
1855 гг. (Вилюйская экспедиція).

Маршрутъ Чукотской экспедиціи (подъ на-  
чальствомъ Барона Майделя) отъ рѣ-  
ки Алдана до рѣки Эломбалъ и по  
рѣкѣ Омолону снятый глазомерно то-  
пографомъ Афанасьевымъ въ 1868,  
69—70 гг., мас. 5 вер. въ д. 52 л.

Съемка рѣки Чулыма, произведенная  
глазомерно подъ руководствомъ Под-  
полковника Зряхова топографомъ Ва-  
ропаевымъ въ 1865 г. мас. 1 в. въ д.

Маршрутъ теченія рѣки Нижней Ту-  
гуски до впаденія ея въ рѣку Енисей,  
снятый глазомерно топографомъ На-  
вальный въ 1873 году, мас. 5 в. въ д.

Маршрутная съемка отъ устья рѣки Шу-  
чей до устья рѣки Пайдары, произ.  
въ 1876 г. поручикомъ Орловымъ въ м.  
1 вер. въ д.

**Туркестанъ и прочія части Средней Азій.**

Маршрутъ слѣдованія отряда отъ гор.  
Туркестана до р. Джияъ-Булакъ, 1 л.  
мас. 5 вер. въ д., 1864 г.

Маршрутъ отъ г. Туркестана до г. Чим-  
кента, 1 л., мас. 5 вер. в. д., 1864 г.

Маршрутн. карта путей съ Сыр-Дарьин-

\*) Помѣщенные здѣсь маршруты или вовсе не изданы, или-же внесены въ  
наши военно-картографическія изданія въ сильно сокращенномъ видѣ.



ской линии въ Сузаку, 1 листъ; 5 в. въ д. 1864 г.

Маршрутъ отъ г. Джизака до Иркибая 4 лис. машт. 5 вер. въ д. 1871 года.

Маршрутъ отъ уроч. Чоганъ-обо до сел. Олошъ-Бузавъ (Джунгарія) 1 листъ. 1871 г. Масшт. 5 вер. въ д.

Глазomѣрный маршрутъ пути слѣдованія русскаго посольства въ Кашгаръ въ 1872 г., (Полк. Бар. Каульбарса), снятый Подпоручкомъ Старцевымъ, маштабъ 5 верствъ въ д.

Маршруты Хивинской экспедиціи 1873 г.:

- 1) Маршрутъ отъ г. Чиназа до переправы у Шейхъ-арка, на 4 л., машт. 5 верствъ въ д.
- 2) Маршруты по Хивинскимъ владѣніямъ, въ машт. 2 в. въ д. 12 лис.
- 3) Аму-Дарья, снятая во время плаванія по рѣкѣ и ея притокамъ, въ предѣлахъ Хивинскаго ханства, машт. 1 вер. въ д.
- 4) Маршруты изъ Хивинскихъ владѣній до Иркибая и далѣе до Казалинска и форта Перовскаго, машт. 5 вер. въ д. 7 лис.
- 5) Маршрутъ отъ Змушкира до кол. Нефесъ-Кули (Скобелева) машт. 6 в. въ д. на 1 лис.
- 6) Маршрутъ отъ Куля-Ургенча до оз. Сары-Камышъ, на 2 лис., машт. 2 вер. въ д.
- 7) Маршрутъ отъ уроч. Учъ-Учакъ до Бухары, машт. 2 вер. въ д.

Маршрутная съемка отъ р. Таласъ черезъ уроч. Кара-Камышъ къ рѣкѣ Чинки, 1 л., машт. 2 в. въ д., 1876 г.

Маршрутная съемка путей, пройденныхъ колоннами Алайскаго отряда во время экспедиціи 1876 г., машт. 2 вер. въ д., 38 листовъ.

Подуинструментальная и глазомѣрная маршрутная съемка въ Бухарскомъ ханствѣ, веденная во время производства ротмистромъ Черневскимъ иригаціонныхъ изысканій классн. топографомъ Петровымъ въ 1876 г. машт. 5 вер. въ д.

Аму-Дарья отъ Чарджуя до переправы Ходжа-Саларъ, снята глазомѣрно съ парохода «Самаркандъ» Корпуса флотскихъ штурмановъ Подпоручкомъ Филиповымъ въ 1878 г. машт. въ дюймѣ 1 верста.

Аму-Дарья отъ устья рѣки Кафарнигана

до сел. Ходжа-Салора, снята глазомѣрно въ 1878 г. штабсъ-капитаномъ Быковымъ. Масшт. 1 вер. въ д.

Маршрутная съемка, произведенная въ Бухарскихъ владѣніяхъ (Самаркандъ, Джамъ, Келифъ) влас. воен. топогр. Петровымъ 2 въ 1878 году маштабъ 5 вел. въ д.

Маршрутная съемка произведенная въ Бухарскихъ владѣніяхъ (Каратегинѣ) въ 1878 году:

- 1) Корпуса воен. топогр. Шт.-Кал. Родоионовымъ, состоявшимъ при экспедиціи В. О. Ошанина.
- 2) Генеральнаго Штаба Полковникомъ Матвѣевымъ машт. 5 вер. въ дюймѣ.

Маршрутъ поѣздки Ген. Штаба Полковника Матвѣева въ концѣ 1878 г. по Бухарскимъ и Афганскимъ владѣніямъ машт. 5 вер. въ д.

Маршрутная съемка отъ ст. Ленсинской до укр. Бахты, машт. 5 вер. въ д. на 1 лис. 1878 г.

Маршрутъ отъ г. Кульджи до укр. Куръ-вара-чу машт. 10 вер. въ д., снята въ верхомъ съ помощью буссоли Пичальвальдера, Подполковникъ Матвѣевъ въ 1878 году.

Маршрутная съемка путей съ Аты-Башской долины къ границамъ Кашгара произведена влас. воен. топографомъ Косиѣвичемъ при Нарынскомъ отрядѣ въ 1878 г. машт. 2 вер. въ д.

Маршрутная съемка въ Каратегинѣ и Дарвазѣ произведена состоящимъ при экспедиціи доктора Регеди класснымъ топографомъ Косиковымъ въ 1882 году. Масшт. 5 вер. въ дюймѣ.

#### Закаспійскій край.

Маршрутная съемка р. Узбой (сухого русла Аму-Дарьи) 6 л. мас. 250 с. въ д. 1873 г.

Маршрутная съемка части Закаспійскаго края 20 лис., машт. 2 вер. въ д. 1878 г.

Маршрутная съемка отъ Кендерлинскаго залива до г. Хивы 20 лист. машт. 2 вер. въ д. 1873 г.

Маршрутная съемка сухого русла Аму-Дарьи (Узбой) отъ кол. Куртумъ до кол. Сары-Камышъ мас. 2 вер. въ д. 5 лис. 1875 г.

Маршрутная съемка отъ Астрабадскаго залива черезъ г. г. Астерасадъ, Шахрудъ, Сабзеваръ, Нишабуръ до г. Меш-

хеда и далѣе до г. г. Турбетн-Шейхн-Джамъ и Сарахсъ; обратный путь чрезъ г. г. Кучанъ, Ширванъ, Бастамъ въ Астрабадскому заливу и отъ Мешхеда чрезъ округа Келятъ-и-Надири, Дерегесъ до гор. Буджнурда, мас. 2 вер въ д. 44 лис. 1879 г.

Маршрутная съемка отъ Лютфабада до Серахса, произведенная Поручикомъ Лукьяновымъ въ 1881 г. маш. 2 в. въ д.

Глазomѣрная съемка путей между Асхабадомъ и Мешхедомъ, произведенная въ 1881 году генер. штаба подполковн. Мельничкинымъ, маш. 10 вер. въ д.

Маршрутъ отъ г. Кунграда до зал. Мертвый Култукъ мас. 2 вер. 8 лис. 1882 г.

Маршрутная съемка (оусолью) прапорщика Хабалова въ 1882 году; машт. 3 вер. въ дюймѣ:

1) отъ Калы Кахка черезъ плотину Тезе-бентъ до кр. Серахсъ.

2) отъ кр. Серахсъ до Калы Муссынъ-Абадъ.

3) отъ Калы Наурузъ-Абадъ до Калы Муссынъ-Абадъ.

Маршруты, снятые Алихановымъ въ 1882г.; маш. 2 вер. въ дюймѣ:

1) отъ Анаузъ-чунгуля до Гиурса.

2) отъ озера Аламанъ-Чунгуль до оз. Анаузъ-Чунгуль.

3) отъ кр. Мервъ (Коушуть-ханъ-кала) до оз. Аламанъ-Чунгуль.

4) отъ Кахка до плотины Карры-бентъ.

5) отъ Кахка до Мерва чрезъ Карры-бентъ.

Глазomѣрный маршрутъ отъ Мешхеда чрезъ Серахсъ и Мервъ до г. Чарджуя, пройденный поручикомъ Назировымъ въ 1882 г., маш. 5 вер. въ д.

#### Монголія и Маньчжурія.

(съ частью собств. Китая).

Маршрутъ почтовой дороги отъ Кяхты до Пекина, снятый глазomѣрно въ 1859 г., машт. 3 вер. въ д. на 16 л. топографомъ Шимковичемъ.

Маршрутъ пути отъ г. Пекина до д. Бей-танъ (или до Печилійскаго залива) снятый глазomѣрно прапорщикомъ Шимковичемъ въ 1860 г. машт. 500 саж. въ дюймѣ 9 листовъ.

Планъ р. Бей-ха, составленный съ французской морской карты 1858 года, про-

вѣренной и пополненной прапорщикомъ Шимковичемъ въ 1830 году, машт. 500 саж. въ дюймѣ, 3 листа.

Маршрутъ отъ Да-Хуреня-Урги до оз. Косоголь по р. р. Тоолъ, Селенгъ и Эге-Гому 1864 г. 6 лис., маш. 5 вер. въ д., штабсъ-капитана Гельмерсена.

Маршрутъ отъ г. Пекина до г. Айхунъ, снятый глазomѣрно топографомъ Нахвальныхъ въ 1870 году, машт. 5 в. въ дюймѣ 16 листовъ.

Маршрутъ отъ Китайскаго караула Суокъ чрезъ г. Кобдо до г. Уласутая, снят. глазomѣрно подпоручикомъ Матусовскимъ въ 1870 г., мас. 5 вер. въ д.

Маршрутъ отъ г. Уласутая до деревень Усинскихъ, снят. глазomѣрно подпоручикомъ Матусовскимъ въ 1870 г., мас. 5 вер. въ д.

Карта прибрежій рѣкъ Сунгари отъ устья до г. Бэдунэ и Нонь-улы отъ устья до г. Цицихара, снята глазomѣрно топографомъ Нахвальныхъ (во время экспедиціи полк. Барабаша) въ 1872 году, маш. 5 вер. въ дюймѣ.

Маршрутъ сухопутнаго пути отъ г. Санынина черезъ г. Нингуту до сел. Никольскаго въ Южно-Уссурійскомъ краѣ, снятый глазomѣрно топографомъ Нахвальныхъ (эксп. полковн. Барабаша) въ 1872 г., маш. 5 вер. въ д.

Маршрутно-глазomѣрная съемка, произведенная штабсъ-капитаномъ Матушовскимъ во время слѣдованія Русской экспедиціи по Китаю въ 1875 г., мас. 5 вер. въ д.

Маршрутъ тележной дороги отъ города Хуньчуня до г. Нингуты, составилъ глазomѣрно переводчикъ Маньчжурскаго языка при Южно-Уссурійскомъ комиссарствѣ Моснинъ въ 1878 году, маш. 5 вер. въ д.

Маршруты, снятые во время экспедиціи генер. штаба подполковника Пяцова въ 1878—79 г.г., маш. 5 вер. въ д.:

1) отъ г. Кобдо до г. Куку-хото (Гуйхуачена), сним. власн. воен. топографъ Скопинъ въ 1878 г.

2) отъ г. Куку-хото до г. Калгана, сним. топогр. Скопинъ въ 1878 г.

3) отъ г. Урги до г. Уласутая, сним. топогр. Скопинъ въ 1879 г.

4) отъ Уласутая до пограничнаго знака Тапту-дабага близъ озера Хагъ-

норь, сним. класн. воен. топографъ Чулкинъ въ 1879 г.  
Маршрутная съемка части сѣверной Монголіи отъ пограничнаго знака Богозунъ до верховьевъ рѣки Иркута, произведенная Корп. Топогр. штабсъ-капит. Орловымъ въ 1879 г., маш. 5 в. въ д.  
Маршрутно глазомерная съемка караванныхъ путей: 1) отъ Кулусутаевскаго караула. въ Забайкальской области, чрезъ г.г. Долонъ-норь, Шаро-хото до г. Певина и 2) отъ г. Певина чрезъ г.г. Калганъ, Долонъ-норь до Старо-

Цурухайтуевскаго караула въ Забайкальской области, произвед. ген. шт. поручикомъ Евстюгинымъ въ 1882 году маш. 5 вер. въ д.  
Маршрутно глазомерная съемка караванныхъ путей: 1) отъ Бихты чрезъ г. Ургу до г. Калгана; 2) отъ г. Калгана чрезъ р. Шандынъ-голь до г. Долонъ-нора и 3) отъ р. Шандынъ-голь до юрты Дзергалантуй на первомъ пути, произведен. класн. воен. Топографомъ Ваннинымъ въ 1882 г., маш. 5 в. въ д.