~~Секретно.~~

СБОРНИКЪ

ГЕОГРАФИЧЕСКИХЪ, ТОПОГРАФИЧЕСКИХЪ и СТАТИСТИЧЕСКИХЪ

МАТЕРІАЛОВЪ ПО АЗІИ.

ВЫПУСКЪ XV.

Путь отъ залива Цесаревичъ черезъ Усть-Уртъ до Кунграда 1884 **Бѣлявскаго.** Путь отъ Кизилъ-Арвата черезъ Игды въ Петро-Александровскъ 1884 **Гедеонова.** Путь изъ Петро-Александровска въ Мервъ и описаніе Аму-Дарьи до Чарджуя **Андреева.** Записка о рѣкѣ Атрекъ **Макарова.** Очеркъ Закаспійской области 1885 **Мейера.** Пути, подлежащіе улучшенію въ интересахъ русской торговли въ бухарскихъ владѣніяхъ **Чарыкова** и Афганистанъ и афганскій Туркестанъ изъ британской энциклопедіи. Ханство Кундузъ. Замѣтка о с.-з. пограничной полосѣ Афганистана.

ИЗДАНІЕ ВОЕННО-УЧЕНАГО КОМИТЕТА ГЛАВНАГО ШТАБА.

ПУБЛИЧ. БИБЛІОТ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Военная типографія (въ зданіи главнаго штаба).
1885.

Изслѣдованіе пути отъ залива Цесаревича (Мертвый Култукъ) черезъ Усть-юртъ до Кунграда, произведенное въ 1884 г. Г. Ш. Полковникомъ Бѣлявскимъ.

Историческій обзоръ новаго пути. Сношенія Россіи съ Среднеазіятскими владѣніями, начавшіяся еще въ шестнадцатомъ столѣтіи, всегда вызывали со стороны русскаго правительства заботы о распространеніи активной торговли русскихъ въ этихъ странахъ съ цѣлью создать рынокъ для русскихъ фабричныхъ произведеній, а впослѣдствіи для покупки сырыхъ продуктовъ и объ изысканіи удобнѣйшихъ путей для взаимныхъ сношеній. Обѣ эти цѣли, находясь въ тѣсной зависимости, начинаютъ получать свое разрѣшеніе только въ теченіи послѣдняго двадцатипятилѣтія, хотя попытки къ тому дѣлались уже давно и при томъ неоднократно, но всякій разъ безуспѣшно.

Событія шестидесятыхъ годовъ, приведшія Кокандское и Бухарское владѣнія къ подчиненію русской власти, совершенно измѣнили характеръ нашихъ торговыхъ и политическихъ отношеній къ Средней Азіи. Они дали намъ господство въ политическомъ отношеніи и дозволили русскимъ купцамъ водвориться въ предѣлахъ нашихъ владѣній и мало по малу проникнуть въ Бухару и Хиву. Это обстоятельство сразу отразилось на увеличеніи въ нѣсколько разъ оборотовъ нашей торговли. Вслѣдъ за движеніемъ войскъ образовались два, такъ сказать историческо-военныхъ пути: черезъ Западную Сибирь и черезъ Оренбургъ. Оба крайне тяжелые, требующіе много времени и издержекъ на передвиженіе, такъ какъ по кратчайшему изъ нихъ отъ Оренбурга до Ташкента черезъ Тургай и Туркестанъ необходимо сдѣлать до 1750 верстъ [1]) по совершенно голымъ степямъ.

---

[1]) Чрезъ Казалинскъ между Оренбургомъ и Ташкентомъ 1932½ версты.

Сознавая затруднительность положенія русской торговли и войскъ, расположенныхъ въ Туркестанѣ, правительство наше всегда направляло усилія къ открытію путей со стороны Каспійскаго моря, справедливо усматривая, что пути съ этой стороны въ Среднюю Азію короче и дешевле. Не смотря на всѣ усилія, разрѣшеніе этого вопроса до сихъ поръ встрѣчало на своемъ пути много разнообразныхъ препятствій.

Первыя достовѣрныя извѣстія о движеніи русскихъ черезъ Усть-Уртъ относятся къ началу XVII столѣтія. Въ 1605 году уральскіе казаки собрались въ числѣ до тысячи человѣкъ, произвели набѣгъ на Хивинское ханство, прошли благополучно Усть-Уртъ и подошли къ Ургенчу, но у этого пункта были поголовно истреблены хивинцами. Совершенно такая же участь постигла и экспедицію Бековича Черкаскаго, предпринятую по повелѣнію Петра Великаго въ 1717 г. Хотя отрядъ состоялъ изъ 2200 чел., но тѣмъ не менѣе прошелъ черезъ Усть-Уртъ съ его сѣверо-западнаго угла, черезъ Белеули въ Хивинское ханство, гдѣ также былъ истребленъ поголовно. Несмотря на эти враждебныя отношенія, торговля съ Хивою не прекращалась и велась черезъ Астрахань и Мангишлакъ.

Между тѣмъ прошло еще столѣтіе и русская власть утвердилась въ Закавказьѣ. Въ 1819 году, по мысли генерала Ермолова, управлявшаго Кавказомъ, снаряжено было посольство къ Хивинскому хану, съ цѣлью содѣйствовать направленію караванныхъ путей, вмѣсто Мангишлака, до котораго нужно было 30-ть дней хода, на Красноводскъ, куда можно было дойти всего въ 17-ть дней.

На предложеніе Муравьева по сему предмету, ханъ лично отвѣтилъ ему: „хотя справедливо, что Мангишлакская дорога го„раздо далѣе Красноводской, но народъ Мангишлакскій мнѣ пре„данъ и подданъ, прибрежные же іомуды, живущіе по направ„ленію къ Астрабаду, по большей части служатъ каджарамъ, и „потому караваны мои подвергаться будутъ опасности быть ими „разграбленными; я не могу согласиться на сію перемѣну“ [1]).

[1]) Муравьевъ, „Путешествіе въ Туркменію и Хиву“. Москва 1882 года, стр. 133 и 134.

Побѣды наши въ Персіи, развивающаяся торговля на Каспійскомъ морѣ съ одной стороны, тревожное положеніе киргизъ Оренбургскаго вѣдомства, особенно вредное вліяніе Хивы, которая подчиняла Адаевцевъ своей власти, постоянные морскіе разбои вблизи Астрахани и уводъ нашихъ рыбопромышленниковъ въ Хиву, побудили въ началѣ тридцатыхъ годовъ принять мѣры къ обузданію Адаевцевъ, для чего рѣшено было выстроить среди ихъ кочевьевъ русское укрѣпленіе.

Служившій при Оренбургскомъ губернаторѣ Карелинъ представлялъ нашему правительству, что если устроить укрѣпленіе на Мангишлакѣ и на Усть-Уртѣ, въ пунктѣ ближайшемъ къ предѣламъ Хивы, то тѣмъ самымъ прекратятся разбои на морѣ, облегчатся военныя предпріятія противу этого ханства, наша торговля получитъ новыя средства для своего развитія. Въ то же почти время (1834) англичанинъ Борнсъ находилъ, что положеніе пути черезъ Усть-Уртъ и Аму-Дарью послужитъ самымъ прямымъ путемъ и удобнѣйшею связью между народами Европы и отдаленнѣйшими странами Средней Азіи [1]). Правительство одобрило предположеніе только относительно устройства укрѣпленія въ заливѣ Цесаревича, снарядило въ 1832 году экспедицію подъ начальствомъ того же Карелина, а въ 1836 году основано было Ново-Александровское укрѣпленіе въ бухтѣ Нессельроде.

Ожиданія Карелина на этотъ разъ не оправдались. Разбои не прекратились, а перенеслись ближе къ Астрахани. Хивинскій ханъ, признававшій землю, на которой построено укрѣпленіе своею собственностью и опасавшійся, вѣроятно, близкаго сосѣдства русскихъ, запретилъ своимъ подданнымъ вступать въ торговыя сношенія съ русскими въ этомъ пунктѣ [2]). Сверхъ того неудачно избранное для укрѣпленія мѣсто повело за собою развитіе сильной болѣзненности среди его гарнизона. Совокупность этихъ обстоятельствъ и несчастный зимній походъ $18^{39}/_{40}$ г. въ Хиву, бывшій слѣдствіемъ неудачно выбраннаго времени для движенія и то обстоятельство, что отрядъ вернулся въ Оренбургъ

[1]) Борнсъ—Путешествіе въ Бухару. т. 3, стр. 286.

[2]) Галкинъ—Этнографическіе и историческіе матеріалы по Средней Азіи и Оренбургскому краю, стр. 264—286.

*

еле достигнувъ Усть-Урта, имѣли послѣдствіемъ перенесеніе Ново-Александровскаго укрѣпленія на Мангишлакъ къ Тюбъ-Караганскому мысу, а путь черезъ Усть-Уртъ со стороны залива Мертвый Култукъ (нынѣ Цесаревича) пришелъ въ такое забвеніе, что при выборѣ операціонныхъ направленій передъ походомъ въ Хиву 1873 года уже не обсуждался. Для движенія войскъ Кавказскаго отряда были избраны другія болѣе длинныя и трудныя направленія отъ Киндерли и Красноводска, а для движенія Оренбургскаго отряда болѣе извѣстное тогда направленіе по западному берегу Аральскаго моря, по которому производилось не задолго передъ тѣмъ движеніе нашихъ отрядовъ для преслѣдованія шаекъ киргизъ, туркменъ и хивинцевъ.

Такому положенію вопроса много способствовало признаніе залива „Мертвый Култукъ“ совершенно мелководнымъ и недоступнымъ для судоходства [1]). Заключеніе это было выведено вслѣдствіе того, что въ то время (1860—1874) не было морскихъ пароходовъ приспособленныхъ для сѣверной мелководной части Каспійскаго моря, имѣющихъ осадку всего 4½ фута. По этой же причинѣ былъ признанъ не судоходнымъ и Михайловскій заливъ.

Къ тому же на игнорированіе пути отъ зал. Цесаревича имѣло также вліяніе и враждебное отношеніе Адаевцевъ, которые въ 1870 г. напали на команду полковника Рукина и истребили ее на Мангишлакѣ; грабежи туркменъ, хивинскихъ подданныхъ, постоянно нападавшихъ на Адаевцевъ и Чумышлы-табынцевъ, мѣшали развитію торговаго движенія черезъ Усть-Уртъ.

Затрудненія, испытанныя въ 1873 г. кавказскимъ отрядомъ, двигавшимся отъ Киндерлинскаго зилива, казалось окончательно упрочили за Усть-Уртомъ репутацію совершенно пустынной страны, движеніе по которой представляетъ неимовѣрныя трудности. Но счастливое окончаніе Хивинскаго похода 1873 года и постепенное покореніе туркменскихъ родовъ, кончившееся въ настоящемъ году подчиненіемъ Мерва, совершенно измѣнило политическій видъ страны; въ Аму-Дарьинскій край явились русскіе торговцы и рыбопромышленники, послѣдніе были привлечены туда

[1]) Пущинъ—Описаніе Каспійскаго моря, стр. 11.

необыкновеннымъ обиліемъ рыбы въ Аму-Дарьѣ, ея устьяхъ и Аральскомъ морѣ.

Крайнія неудобства сообщеній Хивинскаго оазиса и невозможность перевозить рыбу на Оренбургъ заставили братьевъ Ванюшиныхъ искать болѣе короткихъ и дешевыхъ путей. Изслѣдованія ихъ показали, что путь черезъ Усть-Уртъ вполнѣ удобенъ, а заливъ Цесаревича доступенъ во все время навигаціи для судовъ, имѣющихъ осадку въ 4½ фута, какъ о томъ писалъ и Карелинъ въ 1832 году.

Осенью 1878 года Ванюшины отправили новымъ путемъ транспортъ рыбы, причемъ перевозка требовала меньше расхода и времени, чѣмъ на Оренбургъ [1]). Въ слѣдующемъ году администрація Аму-Дарьинскаго отдѣла вошла съ представленіемъ къ командующему войсками Туркестанскаго военнаго округа объ изслѣдованіи пути въ виду того, что онъ обѣщаетъ большія выгоды, если не для всего Туркестанскаго края, то во всякомъ случаѣ для Аму-Дарьинскаго отдѣла [2]).

Представленіе это оставалось безъ движенія до 1881 года, который служитъ началомъ эпохи мирнаго развитія производительныхъ силъ Туркестанскаго края, наступившей послѣ всѣхъ тревогъ, возбуждавшихся постоянными военными экспедиціями. Въ этомъ году генералъ-лейтенантъ Колпаковскій командировалъ подполковника (нынѣ полковникъ) Александрова для изслѣдованія пути, пройденнаго Ванюшинымъ черезъ Усть-Уртъ, что и было исполнено съ 25 ноября 1881 года до 7 января 1882 г. Въ то же время новый путь обратилъ вниманіе центральнаго правительства и разсмотрѣніе этого предмета, по приказанію Военнаго Министра, было возложено на особую коммисію, состоявшую при Главномъ Штабѣ подъ предсѣдательствомъ генерала Копьева.

Въ 1883 году генералъ-лейтенантъ Черняевъ, проѣхавъ отъ Петро-Александровска на каюкахъ до Кунграда, далѣе по Усть-Урту въ коляскѣ, призналъ путь удобнымъ для передвиженія войскъ и грузовъ, благодаря удовлетворительному состоянію колодцевъ и количеству подножнаго корма и топлива въ степи; про-

[1]) Сборникъ матеріаловъ по Азіи, выпускъ IX, стр. 30.

[2]) Представленіе отъ 2 мая 1879 г. № 1225.

ѣхавъ затѣмъ въ Астрахань по сѣверной части Каспійскаго моря, генералъ Черняевъ нашелъ плаваніе, по глубинѣ воды и по качествамъ приглубыхъ береговъ въ бухтѣ Айракты, вполнѣ удобнымъ на этомъ пространствѣ.

Вслѣдствіе сдѣланныхъ затѣмъ представленій начальствъ Туркестанскаго округа и Закаспійской области, въ настоящемъ году запасные нижніе чины Аму-Дарьинскаго края были отправлены черезъ Усть-Уртъ на родину, а укомплектованіе войскъ того же отдѣла было раздѣлено на двѣ части поровну и новобранцы отправлены одни черезъ Усть-Уртъ, а другіе черезъ Туркменскую степь на Петро-Александровскъ, съ цѣлью выяснить удобства обоихъ путей.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, при каждой изъ командъ новобранцевъ былъ командированъ особый офицеръ генеральнаго штаба для рекогносцировки пути и представленія маршрута, а также и для представленія соображеній о перевозочныхъ средствахъ и видахъ степнаго довольствія, необходимыхъ для передвиженія отъ Каспійскаго моря до Аму-Дарьи штатныхъ частей и нештатныхъ командъ.

Описаніе пути. Плаваніе отъ Астрахани до бухты у г. Яманъ-Айракты. Команда молодыхъ солдатъ, собранная въ Саратовѣ (2 офицера 1 докторъ, 7 унтеръ-офицеровъ 264 нижнихъ чина и 5 солдатскихъ женъ, всего 279 человѣкъ), предназначенная къ слѣдованію въ Аму-Дарьинскій отдѣлъ, черезъ заливъ Мертвый Култукъ, нынѣ „Цесаревича“, прибыла въ Астрахань своевременно, но была задержана тамъ на 4 дня по причинамъ, отъ нея независящимъ.

По предварительному соглашенію, до отправленія команды въ море, морское вѣдомство обязалось обставить вѣхами прорану [1]) изъ Каспійскаго моря въ заливъ Цесаревича и выслать въ Астрахань штурманскаго офицера для указанія пути пароходу, везшаго команду. Къ 27 апрѣля, команда должна была выѣхать изъ Астрахани, но контора общества Кавказа и Меркурія, не получивъ до этого времени увѣдомленія относительно выполненія

[1]) Такъ называются болѣе глубокіе фарватеры, существующіе среди мели, которая идетъ отъ полуострова Бузаги къ сѣверному берегу Каспійскаго моря и отдѣляетъ заливъ Цесаревича отъ его сѣверной части.

сказанныхъ предположеній, не рѣшалась, на свой страхъ, отправить пароходъ и баржу съ людьми.

Назначенный для сопровожденія команды, корпуса флотскихъ штурмановъ, полковникъ Дурневъ прибылъ въ Астрахань въ ночь на первое мая. Первоначально, въ депешѣ, онъ заявилъ, что, безъ удостовѣренія относительно разстановокъ вѣхъ на проранѣ, онъ не берется вести транспортъ; но такъ какъ прибытія новобранцевъ ожидала на пустынномъ берегу команда запасныхъ, то полковникъ Дурневъ рѣшился провести новобранцевъ не ожидая упомянутаго увѣдомленія, въ надеждѣ проѣхать черезъ фарватеръ, если бы онъ даже и не былъ обставленъ вѣхами.

Того же 1 мая, послѣ торжественнаго молебствія, отслуженнаго преосвященнымъ Евгеніемъ [1]), въ присутствіи правительственныхъ и мѣстныхъ городскихъ властей, въ 4 часа дня, команда отправилась изъ Астрахани, причемъ, въ числѣ присутствовавшихъ находился англійскій военный агентъ въ Россіи.

По приходѣ на пристань „Девять футъ“ пароходъ Карамзинъ, буксировавшій баржу Демавендъ, получилъ большую пробоину дна, послѣдствіемъ чего явилась новая задержка на двое сутокъ, такъ какъ оказалось необходимымъ поврежденный пароходъ замѣнить другимъ, для чего пароходъ Карамзинъ вернулся въ Астрахань, оставивъ баржу съ командою на пристани Девять футъ.

Во время остановокъ въ Астрахани и на Девяти футахъ молодые солдаты занимались военными прогулками съ пѣснями, гимнастикой и ученьями.

4 мая команда отправилась съ „Девяти футъ“ далѣе на буксирѣ парохода Ермоловъ. Всѣ нижніе чины, начальникъ команды и докторъ были удобно размѣщены на баржѣ Демавендъ, которая сидѣла въ водѣ до 3 футъ. Кромѣ того баржа была нагружена двухдневнымъ запасомъ дровъ. Пароходъ Ермоловъ имѣлъ осадку до 4½ футъ, везя съ собою нефти на 4 дня и дровъ на 2 дня.

Погода вполнѣ благопріятствовала плаванію до входа въ

[1]) По окончаніи молебствія, преосвященный Евгеній передалъ мнѣ, какъ благословеніе новому дѣлу, икону Астраханской Божіей Матери, которую, съ своей стороны, счелъ долгомъ передать въ церковь Св. Николая въ Петро-Александровскѣ.

заливъ Цесаревича. Пользуясь этимъ обстоятельствомъ, въ ночь съ 5 на 6 мая транспортъ, пройдя меридіанъ острова Кулалы, останавливался на якорѣ въ морѣ, также какъ и 6 на 7 между банкою Дурнева и берегомъ Бузачи, опасаясь пройти прорану ночью, чтобы не наткнуться на мель. Эти остановки были необходимы, главнымъ образомъ, съ тою цѣлью, чтобы совершенно освободить баржу отъ дровъ и очистить такимъ образомъ мѣсто для команды запасныхъ, которая ожидалась въ числѣ 600 чел.

7 мая съ разсвѣтомъ пароходъ вступилъ въ прорану, соединяющую сѣверную часть Каспійскаго моря съ заливомъ Цесаревича. Отсутствіе вѣхъ, туманная и вѣтренная погода и сравнительно небольшая ширина прораны требовали большой осторожности, чтобы не сѣсть на мель. Не смотря на всѣ предосторожности и опытность руководителя, въ самомъ узкомъ мѣстѣ прораны, гдѣ на картахъ означена шестифутовая глубина, пароходъ сошелъ съ фарватера и продолжалъ въ теченіи 3 часовъ плыть по мели, которая находилась къ сѣверу отъ прораны, встрѣчая глубину около 5¼ футъ. Хотя поднялся сильный порывистый вѣтеръ, но наше плаваніе не встрѣчало никакихъ препятствій, за тѣмъ лишь исключеніемъ, что скорость движенія была уменьшена до 4 миль въ часъ. Это обстоятельство служитъ доказательствомъ, что суда, имѣющія осадку до 4½ футъ, могутъ плавать въ заливѣ Цесаревича безпрепятственно.

Вечеромъ, когда уже стемнѣло, пароходъ вошелъ въ бухту и остановился отъ берега саженяхъ въ 50-ти. На другой день, 8 мая, баржа Демавендъ была причалена къ мосткамъ, устроеннымъ въ прошломъ году россійскимъ обществомъ транспортированія кладей, и выдававшимся всего на 25 саженъ отъ берега. Благодаря мосткамъ, выгрузка всѣхъ тяжестей и молодыхъ солдатъ продолжалась не болѣе 1¾ часа, послѣ чего произведена нагрузка запасныхъ съ ихъ семействами, (335 нижнихъ чиновъ, 53 женщины, 52 солдатскихъ дѣтей и 376 пудовъ собственныхъ вещей), на что потребовалось около полутора часа. Того же 8 мая команда запасныхъ передала всѣ свои экспедиціонныя вещи и перевозочныя средства: 80 арбъ и 150 верблюдовъ съ вожаками, а сама получила провіантъ на 5 дней отъ команды

новобранцевъ, такъ какъ запасы, взятые съ собою для пути въ морѣ, были уже съѣдены во время невольной остановки на берегу залива Цесаревича. Затѣмъ обѣ команды пріобрѣли отъ мѣстныхъ жителей барановъ, для довольствія въ пути, по 6 руб. за штуку, считая каждаго въ 1 пудъ 20 фунтовъ.

9 мая, командѣ новобранцевъ дана была дневка, а запасные отправились въ Россію. Того же числа, по просьбѣ статскаго совѣтника Ляпунова, командированнаго по распоряженію Министра Путей Сообщенія, для рекогносцировки пути черезъ Усть-Уртъ въ желѣзно-дорожномъ отношеніи, въ его распоряженіе было командировано 2 казака и 10 новобранцевъ, съ соотвѣтственнымъ количествомъ дорожнаго на нихъ довольствія и перевозочныхъ средствъ.

10 мая команда новобранцевъ [1]) двинулась къ Кунграду. Инженеры приступили къ нивелировкѣ, а я занялся обзоромъ берега залива Цесаревича, съ цѣлью выбора пункта для устройства пристани и казармы, и опредѣленія, имѣется ли возможность довольствоваться на избранномъ мѣстѣ, въ отношеніи воды, существующими источниками или же необходимо устроить опрѣснитель.

При рѣшеніи этого вопроса, я имѣлъ въ виду, что суда для нагрузки и выгрузки должны подходить возможно ближе къ берегу, что при этомъ они должны останавливаться по возможности въ мѣстахъ наиболѣе защищенныхъ отъ вѣтровъ, производящихъ волненіе на морѣ.

Описаніе зал. Цесаревича. Заливъ Цесаревича, отдѣленный отъ сѣверной части Каспійскаго моря широкою мелью, достигаетъ до 27 футъ глубины. Сѣверные и сѣверовосточные берега залива весьма пологи и мало удобны для судоходства; напротивъ того южные берега [2]), прилегающіе къ обѣимъ сторонамъ горы Айракты и весь берегъ до мыса „Опаснаго“ приглубые и дозволяютъ парусным судамъ и пароходамъ останавливаться весьма

[1]) 2 офицера, 2 ихъ жены, 1 докторъ, 7 унтеръ-офицеровъ, 254 нижнихъ чина, 5 солдатскихъ женъ, 75 арбакешей, 40 верблюдовожатыхъ и 2 проводника, всего 392 человѣка.

[2]) Карта г. Яманъ Айракты и ея окрестности.

близко для разгрузки. Они образуютъ двѣ бухты, изъ которыхъ западная названа Карелинымъ бухтою „Нессельроде", восточная названія пока не имѣетъ. Обѣ бухты имѣютъ одинаково приглубые берега, но бухта Нессельроде открыта западнымъ вѣтрамъ и стоянка въ ней крайне безпокойная, восточная бухта хотя тѣснѣе, но совершенно спокойная при всѣхъ вѣтрахъ, къ тому же она нѣсколько ближе къ Кунграду, чѣмъ Нессельродовская.

Долина Айракты. Съ сухопутной стороны къ южной части залива Цесаревича примыкаютъ обрывы плоской возвышенности Усть-Урта. На протяженіи 160 верстъ отъ южной оконечности залива Кайдака до низменнаго острова Саксаулъ-Аралъ въ заливѣ Цесаревича обрывы эти подходятъ къ самому морю, за исключеніемъ мѣста, противу котораго лежитъ г. Яманъ Айракты. Здѣсь обрывъ Усть-Урта отходитъ отъ морскаго берега и вдается внутрь материка верстъ на 8—10-ть, образуя такимъ образомъ громадный амфитеатръ скалъ, противъ середины котораго, далеко выступая въ море, возвышается гора Яманъ-Айракты. Между этою горою и обрывами Усть-Урта простирается обширная долина до 20 вер. длины и до 8 ширины. Скаты г. Айракты, обращенные къ морю, оканчиваются также какъ и другіе края чинка крупными, нерѣдко отвѣсными обрывами; противуположные имъ скаты въ долину, напротивъ того, весьма пологіе и подходятъ къ обрывамъ массива Усть-Урта версты на двѣ и на три, оканчиваясь сравнительно болѣе крутымъ уступомъ въ сажень высотою. Склоны г. Айракты, обращенные къ долинѣ, покрыты бѣдною растительностью, а полоса земли между послѣднимъ уступомъ и обрывомъ Усть-Урта шириною отъ одной до 2-хъ верстъ представляетъ совершенно голый солончакъ, дно котораго едва возвышается надъ уровнемъ морскаго берега.

По срединѣ солончака тянется съ небольшимъ перерывомъ валъ, имѣющій такую же почву, какъ и обрывъ Усть-Урта. Весною во время таянія снѣговъ, вода, покрывая на короткое время солончакъ, быстро поглощается почвою и долго не застаивается. Еще Карелинъ замѣтилъ, что весеннія воды можно бы собирать въ особые резервуары; но это предпріятіе требуетъ много рукъ и нѣкоторыхъ техническихъ знаній. Ни того, ни другаго у мѣст-

ныхъ жителей нѣтъ, къ тому же они и не ощущали въ томъ настоятельной потребности, такъ какъ для нихъ совершенно достаточно той воды, которая получается изъ колодцевъ на склонѣ горы Айракты и родниковъ, находящихся среди ущелій чинка.

Родники эти съ болѣе или менѣе годною для питья водою расположены обыкновенно на срединѣ обрыва и къ лучшимъ изъ нихъ ведутъ протоптанныя скотомъ, довольно удобныя тропинки. Родники расположены весьма близко одинъ отъ другаго и мнѣ лично удалось видѣть 8 изъ нихъ, частію въ ихъ началѣ, частію же при выходѣ ихъ въ долину.

Прѣсная вода, получаемая изъ колодцевъ, расположенныхъ на склонахъ горы Айракты, заслуживаетъ особаго вниманія. Колодцы съ прѣсною водою находятся по восточной и западной сторонѣ горы. Весною сего 1884 года къ востоку отъ Айракты находились двѣ группы колодцевъ *Чегынъ* и *Сассыкъ*. Обѣ группы имѣли нѣсколько колодцевъ отъ одной до трехъ саженъ глубиною, въ обѣихъ вода не только годна для варки пищи и чая, но безъ вреда можетъ быть употреблена и въ сыромъ видѣ, даже непривычными людьми.

Повидимому, восточный склонъ Айракты, близь моря, весь заключаетъ въ себѣ прѣсную воду и здѣсь возможно вырыть произвольное число колодцевъ, рытье которыхъ не представляетъ никакого затрудненія. За пять рублей, въ теченіи ночи, три киргиза, по моему желанью, вырили колодезь и въ немъ оказалась вполнѣ годная для питья вода. Существующіе колодцы необдѣланы и потому часто обваливаются, но въ тѣхъ колодцахъ, которые случайно держатся, вода отъ времени не портится, хотя колодцы расположены весьма близко отъ берега моря. Къ западу отъ горы Айракты на берегу моря находится также группа прѣсныхъ колодцевъ въ сажень глубиною, *Тасъ морунъ*, окруженная обильною травяною растительностью. Около этихъ колодцевъ зимуютъ киргизы. Въ разстояніи ста саженъ отъ нихъ, за небольшимъ выступомъ горы Айракты, также сажень глубиною, расположены 12 горько-соленыхъ колодцевъ Аще-спе, служащихъ для водопоя скота.

Обиліе и постоянство хорошихъ качествъ воды въ колодцахъ Чегынъ и Сассыкъ даетъ право думать, что здѣсь можно продовольствовать водою до тысячи человѣкъ безъ всякихъ искуственныхъ сооруженій и не прибѣгая къ помощи опрѣснителя.

Подножный кормъ долины Айракты, крайне бѣдный, можетъ прокармливать, и то скудно, лишь немногочисленныхъ верблюдовъ, находящихъ себѣ пищу на мѣстности, которая для непривычнаго глаза кажется почти совершенно лишенной растительности. Тѣмъ не менѣе, не смотря на всю непривлекательность долины Айракты, въ ней круглый годъ живутъ до полусотни семей бѣднѣйшихъ киргизовъ.

Сообщенія долины Айракты съ Усть-Уртомъ сравнительно весьма удобны. Независимо отъ подъема у г. Джашмана, по которому проходитъ дорога въ Кунградъ, доступная для всякаго рода колесныхъ экипажей, въ долину ведутъ довольно удобные спуски по направленію къ бывшему Ново - Александровскому укрѣпленію, мимо урочища Кара-тюбекъ и родника Акъ-сай. Кромѣ того, къ каждому источнику ведетъ тропинка, по которой, безъ затрудненія, можетъ прогоняться стадо животныхъ и производиться вьючное сообщеніе.

Берегъ зал. Цесаревичъ отъ долины Айракты до бывшаго Ново-Александровскаго укрѣпленія. Къ западу отъ Айрактовъ Усть-Уртъ, начиная отъ урочища Кара-тюбекъ, близко подходитъ къ самому морю. Полоса земли между чинкомъ и моремъ крайне узкая, безпрерывно перерѣзывается отрогами чинка, которые то образуютъ небольшія узкія ущелья, то отвѣсными обрывами ниспадаютъ въ самое море. Въ ущельяхъ мѣстами встрѣчались слѣды зимнихъ киргизскихъ кочевокъ, но во время проѣзда моего 11 мая, мнѣ не приходилось встрѣчать ни одной кибитки. Всѣ киргизы кочевали на плоскости Усть-Урта, внизу же виднѣлось лишь небольшое стадо верблюдовъ. При переѣздѣ отъ Кара-тюбекъ низомъ, вдоль морскаго берега до бывшей пристани, вода встрѣчалась въ четырехъ мѣстахъ въ видѣ едва замѣтныхъ ручейковъ, берущихъ начало въ родникахъ чинка, два изъ нихъ доходятъ до моря. Будучи на верху у источниковъ, прѣсная вода, проходя нѣсколько верстъ по солнцоватой почвѣ, заим-

ствуетъ отъ нея горько-соленый вкусъ. Растительность, встрѣчавшаяся по дорогѣ, была нѣсколько обильнѣе, чѣмъ въ долинѣ Айрактовъ, но не отличалась ни разнообразіемъ видовъ, ни яркостью зелени. Изъ животнаго царства попадалось много морскихъ утокъ.

Путь, пролегающій по берегу моря до бывшей пристани, представляетъ тропинку, годную для вьючнаго сообщенія. Переваливая съ одного отрога на другой, движеніе верхомъ, даже на привычныхъ мѣстныхъ лошадяхъ, мѣстами затруднительно, въ особенности, гдѣ обрывы чинка подходятъ къ морю. Въ трехъ такихъ мѣстахъ приходится пробираться по каменнымъ ступенямъ, прижимаясь къ отвѣсному берегу и рискуя при малѣйшей неосторожности свалиться въ море. Прослѣдовавъ такимъ образомъ верстъ 15, дорога достигаетъ бывшей пристани, сдѣланной изъ камня, слѣды которой сохранились и по настоящее время. Возлѣ пристани видны также слѣды, бывшаго у самаго берега, квадратнаго укрѣпленія. Отсюда идетъ крутой подъемъ къ бывшему Ново-Александровскому укрѣпленію, на половинѣ котораго находится прѣсный обильный родникъ, рядомъ съ нимъ въ нѣсколько уступовъ замѣтны небольшіе клочки когда то обработывавшейся земли.

Мѣстность около бывшаго Ново-Александровскаго укрѣпленія. Поднявшись еще на высоту до 30 саж. по весьма крутому скату, достигаютъ, наконецъ, до остатковъ укрѣпленія или Ташъ-кала (каменная крѣпость), какъ называютъ ее киргизы. Слѣды внѣшней ограды, рва и вала ясно видны, но зданія представляютъ только груды кирпича. Укрѣпленіе представляло кронверкъ, съ тремя фронтами бастіоннаго начертанія, тогда какъ четвертая была примкнута къ отвѣсному обрыву. Впереди разстилается необозримая гладкая поверхность Усть-Урта, а сзади скалы чинка и еще болѣе обширный кругозоръ на море. Сообщеніе съ пристанью производилось по довольно крутой дорогѣ, шедшей по близь лежащему отрогу. Жизнь въ этомъ укрѣпленіи для гарнизона была крайне тяжела. Въ самомъ укрѣпленіи и на окружающей мѣстности не было ни одного деревца, а только одна степь, покрытая полынью; вода для питья находилась саженъ

30 внизу и доставаніе ея требовало большаго труда; купанье для команды было крайне затруднительно, такъ какъ для этого нужно было спуститься со сто-саженнаго обрыва и потомъ подняться на ту же высоту по крутой тропинкѣ или дѣлать объѣздъ верстъ пять. Мѣсто это не могло служить удобнымъ пунктомъ для торговли. Частнымъ людямъ внизу нельзя было селиться, вслѣдствіе тѣсноты мѣста, а на верху они должны были бы терпѣть нужду въ водѣ. Туземцы, лишенные водопоя изъ родника, должны были откочевывать отъ укрѣпленія. Все это вмѣстѣ и вражда Хивинскаго хана служитъ достаточнымъ объясненіемъ, почему торговля въ этомъ мѣстѣ не получила никакого развитія.

Совершенное бездѣйствіе отряда, скука, которую должны были испытывать люди, отрѣзанные 5 зимнихъ мѣсяцевъ отъ своей родины, рѣдкое сообщеніе лѣтомъ, а также жара и недостатокъ въ водѣ для питья и купанья, наконецъ рѣдкія сношенія съ киргизами служили причиною развитія страшной болѣзненности между нижними чинами гарнизона. Находясь тамъ, легко понять причины, побудившія оставить это неудачно избранное мѣсто, тѣмъ болѣе, что отрядъ, здѣсь расположенный, не могъ вліять на сосѣднихъ кочевниковъ, тѣмъ менѣе могъ онъ оказать вліяніе на уничтоженіе разбоевъ, совершавшихся около Астрахани и Тюбъ-Караганскаго мыса.

Степи Усть-Урта, прилегающія къ заливу Цесаревича, представляютъ зеленую ровную поверхность. Отъ чинка въ глубь Усть-Урта идетъ легкій едва замѣтный подъемъ. По обилію подножнаго корма и воды въ природныхъ источникахъ на обрывахъ чинка эта часть плоскогорія привлекательна для кочевниковъ. 11 мая все пространство, на протяженіи 20 верстъ отъ Ташъ-Кала до спуска въ долину Айракты, было усѣяно аулами Адаевцевъ и покрыто стадами верблюдовъ, овецъ и лошадей, принадлежавшихъ имъ. Оживленіе, царствовавшее на плоскости Усть-Урта, было пріятнымъ контрастомъ по сравненіи съ мертвою неподвижностію на берегу моря. Встрѣчавшіеся кочевники относились дружелюбно къ нашему появленію и выражали живѣйшую радость при мысли, что въ Айрактахъ будетъ базаръ.

По разсказамъ проводниковъ, со стороны Ташъ-Кала въ долину Айракты два спуска, болѣе удобный изъ нихъ проходитъ у родника Акъ-сай, но такъ какъ онъ представлялъ удлиненіе пути, то мы взяли болѣе прямое направленіе и спустились близь ур. Кара-Тюбекъ. Спускъ въ этомъ мѣстѣ не представляетъ затрудненій для лошадей и въ крайности могъ бы служить даже для экипажей. Улучшеніе его потребовало бы самыхъ незначительныхъ работъ.

Мнѣніе объ устройствѣ пристани и казармы у бухты къ востоку отъ г. Яманъ-Айракты. Принимая во вниманіе мѣстныя условія и имѣя въ виду необходимыя удобства для жизни людей и возможность дальнѣйшаго развитія, лучшимъ мѣстомъ для поселенія на берегу залива Цесаревича является морской берегъ между г. Айракты и г. Джашманъ.

Мѣсто это въ настоящее время само собою застроивается. Во время нахожденія командъ, на немъ уже была небольшая весьма легкой постройки пристань; въ замѣнъ ея Россійское общество транспортированія кладей выстроило другую пристань, болѣе прочную и болѣе длинную до 80 саж., но также деревянную, на козлахъ, для облегченія перегрузки предназначенныхъ въ этомъ году къ перевозкѣ 70 т. пудовъ груза. Для храненія болѣе цѣнныхъ товаровъ Общество устроило амбаръ, а для жилья агента и служащихъ—два дома, одинъ деревянный, а другой изъ мѣстнаго камня, частію врытый въ землю. Всѣ эти постройки находятся на самомъ берегу, по обѣимъ сторонамъ пристани.

Для помѣщенія продовольственнаго магазина и для военнаго поста было бы удобнѣе всего избрать мѣсто у колодцевъ Чегынъ. Мѣсто это нѣсколько выше, чѣмъ противъ пристани; всѣ приходящія команды будутъ нѣсколько въ сторонѣ отъ мѣста перегрузки, гдѣ всегда будетъ большее скопленіе народа.

Разсматриваемое поселеніе будетъ находиться около наиболѣе удобной и отъ всѣхъ вѣтровъ защищенной гавани. Такое же мнѣніе выражалъ и полковникъ корпуса флотскихъ штурмановъ Дурневъ, производившій въ 1883 г. промѣры залива Цесаревича.

Съ 8 по 14 мая, когда я жилъ у пристани, приходилось испытывать довольно сильные вѣтры по всѣмъ направленіямъ;

не смотря на это въ гавани было совершенно спокойно, такъ что стоявшая на якорѣ парусная шкуна астраханскаго купца Артемьева, съ осадкою до 5½ футъ, не испытывала никакой почти качки. Это объясняется тѣмъ, что выдающееся положеніе г. Айракты съ сѣверо-запада и отмели острова Саксаулъ-Аралъ на сѣверо-востокѣ служатъ естественными молами, которыя уничтожаютъ волненіе, производимое вѣтрами съ этихъ сторонъ. Единственно замѣтное измѣненіе въ положеніи воды въ бухтѣ происходило при восточномъ вѣтрѣ. Въ этомъ случаѣ замѣчалось наибольшее обмеленіе, вода нѣсколько отгонялась отъ береговъ, но тѣмъ не менѣе упомянутое судно, съ осадкою до 5½ футъ, и въ этомъ случаѣ могло спокойно стоять на якорѣ, въ разстояніи всего около 70 саженъ отъ берега, что и можно признать за minimum длины, необходимой для пристани.

Новая пристань находится на кратчайшемъ разстояніи отъ Кунграда, служащаго пристанью на другомъ водномъ участкѣ кратчайшаго и центральнаго пути въ Среднюю Азію.

Киргизы, съ которыми приходилось говорить, относятся весьма сочуственно къ устройству въ этомъ мѣстѣ поселенія и при немъ базара. Они съ нетерпѣніемъ ожидаютъ времени, когда имъ можно было бы покупать у себя дома предметы первой необходимости: продовольствіе, чай, сахаръ, дешевый мануфактурный товаръ; а также фуражъ, необходимый для занимающихся перевозкою грузовъ въ Хивинское ханство. Всѣ эти предметы въ настоящее время кочевники пріобрѣтаютъ въ Кунградѣ или Хивѣ, дѣлая для этого минимумъ 800 верстъ

Устройство пристани и поселенія въ бухтѣ къ востоку отъ г. Айракты гораздо выгоднѣе, чѣмъ у бывшаго укрѣпленія Ново-Александровскаго. На новомъ мѣстѣ бухта спокойнѣе; здѣсь больше прѣсной воды и она можетъ быть добываема у каждаго двора изъ колодцевъ, тогда какъ у Ташъ-Кала вода находится только въ одномъ ключѣ, который расположенъ на полугорѣ съ крайне крутымъ подъемомъ. Если ключъ будетъ занятъ русскими, то киргизы тѣмъ самымъ лишаются водопоя для своихъ стадъ. Новое мѣсто даетъ возможность раскинуться поселенію на значительномъ пространствѣ, тогда какъ у Ташъ-Калы мѣста на

берегу очень мало, обрывы Усть-Урта отстоятъ тамъ отъ берега не болѣе 30 саженъ. Вслѣдствіе нагрѣванія каменныхъ породъ тамъ должна развиваться сильнѣйшая жара и духота, что я испыталъ 11 мая, останавливаясь для отдыха; подъемъ снизу на Усть-Уртъ крайне тяжелъ.

Въ хозяйственномъ отношеніи поселеніе на Айрактахъ будетъ находиться въ наиболѣе выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ всѣ другія русскія поселенія на восточномъ берегу Каспійскаго моря. Чикишляръ хотя и расположенъ въ такомъ мѣстѣ, которое позволяетъ вездѣ рыть не глубокіе колодцы, но на третій или на четвертый день послѣ своего вырытія, вода въ нихъ принимаетъ горько-соленый затхлый вкусъ. Кромѣ того, вслѣдствіе отмелости береговъ суда принуждены останавливаться за 4—10 верстъ отъ берега, вслѣдствіе чего перегрузка товаровъ крайне затруднительна. Красноводскъ, хотя обладаетъ прекрасною гаванью, но совершенно лишенъ прѣсной воды если не считать ничтожнаго колодца Балкую, дающаго нѣсколько ведеръ воды въ сутки. Весеннія и дождевыя воды также не могутъ быть собраны въ резервуаръ, такъ какъ скалистый гребень, почти отвѣсно поднимающійся надъ долиною, гдѣ расположенъ Красноводскъ, своимъ противоположнымъ скатомъ обращенъ къ Усть-Урту, вслѣдствіе чего атмосферныя осадки влаги направляются отъ Красноводска въ глубь степи, тогда какъ въ Айрактахъ весеннія и дождевыя воды должны направляться по скату изъ Усть-Урта въ долину.

Близость обрывовъ Усть-Урта и ихъ положеніе относительно солнца производитъ въ Красноводскѣ духоту и развиваетъ сильнѣйшій жаръ, который мало умѣряется даже моремъ, кромѣ того городъ этотъ отстоитъ въ 840 верстахъ отъ Аму-Дарьи; Михайловскъ находится въ такихъ же климатическихъ условіяхъ какъ и Красноводскъ, но кромѣ того окружающая мѣстность въ высшей степени песчаная, отсутствіе природныхъ источниковъ прѣсной воды и какой бы то ни было растительности дѣлаютъ жизнь въ немъ невозможною, безъ устройства опрѣснителя; въ нѣсколько лучшихъ природныхъ условіяхъ въ хозяйственномъ отношеніи находится фортъ Александровскій; онъ имѣетъ незначительное количество прѣсной воды и окрестности его способны

къ производству растительности, но будучи удаленъ на 1054 версты отъ Аму-Дарьи, онъ никогда не можетъ имѣть обширнаго коммерческаго значенія, тѣмъ болѣе, что дорога, ведущая къ нему съ Аму-Дарьи, независимо отъ своей длины, проходитъ по самой безотрадной и самой бѣдной водою части Усть-Урта, гдѣ глубина колодцевъ доходитъ до 30 саженъ. Несмотря на продолжительность существованія торговли въ этомъ пунктѣ, обороты русскаго купечества тамъ крайне ничтожны, тысячъ на 50 на 60 въ годъ, и имѣютъ преимущественно мѣстное значеніе для сношеній съ Адаевцами, зимующими на Мангишлакѣ, и лишь въ самыхъ ограниченныхъ размѣрахъ съ Хивою.

Устройство русскаго поселенія и торговаго пункта въ Айрактахъ, какъ изложено выше, представляетъ гораздо болѣе удобствъ въ хозяйственномъ отношеніи и имѣетъ всѣ задатки для будущаго развитія, такъ какъ лежитъ на кратчайшемъ и дешевѣйшемъ пути отъ Аму-Дарьи къ Волгѣ и потому имѣетъ общегосударственное значеніе, не смотря на то, что на этомъ пути замерзаетъ сѣверная часть Каспійскаго моря.

Окончивъ обозрѣніе берега у залива Цесаревича, я отправился 15 мая въ Кунградъ, черезъ подъемъ у горы Джагилганъ по дорогѣ, которою слѣдовала и команда новобранцевъ.

Описаніе Усть-Урта. Плоскость Усть-Урта, [1]) по которой пролегаетъ сухопутный участокъ центральнаго пути въ Среднюю Азію представляетъ высокое плато, имѣющее фигуру удлиненнаго четыреугольника, оно простирается съ сѣвера на югъ до 680—700 верстъ и отъ 252 до 400 в. съ востока на западъ. Все это пространство представляетъ совершенно открытую, ровную плоскость, возвышающуюся отъ 50—100 саж. надъ уровнемъ Каспійскаго и до 450 с. надъ уровнемъ Аральскаго моря съ крутыми, почти отвѣсными, обрывами во всѣ стороны. Сухость воздуха, рѣзкій континентальный климатъ, совершенное отсутствіе рѣчекъ, неравномѣрность и малое количество выпадающей атмосферной влаги дѣлаютъ затруднительнымъ естественное развитіе осѣдлости и земледѣльческой культуры, не смотря на то, что во многихъ своихъ

[1]) Карта путей черезъ Усть-Уртъ.

частяхъ почва Усть-Урта вполнѣ пригодна для земледѣлія. Суровость зимы и жара лѣта, составляющія какъ бы отличительныя свойства климата этой страны, повидимому, преувеличиваются. Изъ наблюденій, произведенныхъ отъ 25 ноября по 7 января 1881 и 1882 годовъ средняя температура въ 7 часовъ утра и 7 часовъ вечера доходила до 8° мороза по Реомюру, при чемъ термометръ не падалъ ниже 20½ градусовъ и то всего одинъ разъ. Въ это время было 4 снѣжныхъ бурана. Зимнее время года не помѣшало командѣ, сопровождавшей Полковника Александрова пройти Усть-Уртъ съ командою туда и обратно въ продолженіе 44 дней, безъ всякихъ потерь. Въ маѣ мѣсяцѣ, по сдѣланнымъ мною наблюденіямъ по утрамъ, въ 4 часа температура колебалась отъ 12—18° Реомюра; въ 9 часовъ, когда приходили на привалъ она колебалась отъ 22—26° Р., въ 2 часа въ среднемъ было 26° и одинъ разъ достигла 31° Р.; вечеромъ около 7 часовъ температура держалась около 18—20° Р.

Духоты испытывать не приходилось, такъ какъ почти постоянно дулъ сѣверо-восточный вѣтеръ.

Нѣсколько разъ небо покрывалось облаками, но дождь шелъ одинъ только разъ 22. мая, на переходѣ отъ Быргарна до Джилдуша.

Количество выпадающаго дождя, а въ особенности снѣга, изъ года въ годъ бываетъ неравномѣрное. Наиболѣе дождливое время май мѣсяцъ. Почти черезъ каждые два, три года снѣгу выпадаетъ такъ много, что скотъ не находитъ для себя достаточно подножнаго корма и въ такомъ случаѣ зимовки киргизъ, остающихся на Усть-Уртѣ, переносятся къ Кунграду. Но послѣ такихъ зимъ и когда выпадаютъ въ маѣ обильные дожди въ западной части Усть-Урта, примыкающей къ заливу Цесаревича, производятся посѣвы.

Будучи страною удаленною отъ главныхъ военныхъ и коммерческихъ направленій для сношеній съ Среднею Азіею, Усть-Уртъ не подвергался спеціальному изслѣдованію на всемъ своемъ пространствѣ. Вслѣдствіе этого отдѣльныя отрывочныя свѣдѣнія, полученныя относительно какой либо одной его части переносились на всю страну и создавали такимъ образомъ ложныя пред-

ставленія. Затрудненія, испытанныя войсками Мангишлакскаго отряда упрочили въ общемъ мнѣніи за всѣмъ Усть-Уртомъ репутацію пустынной и бѣдной водою страны. На самомъ же дѣлѣ по мѣрѣ движенія къ сѣверу, страна дѣлается производительнѣе, обиліе травъ увеличивается и появляются все болѣе заросли саксаула, дающія возможность проводить среди нихъ зиму и лѣто.

Населеніе Усть-Урта также распредѣлено неравномѣрно. Наиболѣе пустынною является средняя полоса, на которой глубина колодцевъ доходитъ отъ 20 до 30 саженъ. Полоса эта служитъ границею киргизскихъ кочевокъ, распространяющихся къ сѣверу, и туркменскихъ къ югу отъ нихъ. Къ сѣверу, въ полосѣ, по которой проходитъ новый путь, кочуютъ киргизы адаевскаго и чиклинскаго (чикты) родовъ.

По исчисленію мѣстной администраціи, адаевскій родъ имѣетъ 8424 кибитокъ и 31287 [1]) душъ, раздѣленныхъ въ административномъ отношеніи на 4 волости, которыя зимуютъ на Мангишлакѣ (Манъ-Кистау—мѣсто зимовокъ). Съ наступленіемъ весны, въ мартѣ, почти всѣ жители, за исключеніемъ занимающихся обработкой полей изъ Мангишлака, откочевываютъ на Усть-Уртъ. Они распространяются сначала на западъ до Барса-Кильмасъ, затѣмъ поворачиваютъ на сѣверо-западъ до Эмбы, причемъ наибольшее ихъ число сосредоточивается на берегу залива Цесаревича. Въ октябрѣ мѣсяцѣ прикочевавшія возвращаются на Мангишлакъ, а на Усть-Уртѣ остается сравнительно небольшое число кибитокъ, которыя проводятъ зимніе мѣсяцы, группируясь на берегу залива Цесаревича и Кайдала, у колодцевъ Джангасъ Чинграу, у урочища Иссенъ—казакъ и около колодцевъ Сумбе.

Адаевцы отличаются отъ другихъ киргизъ отсутствіемъ среди нихъ султанскихъ родовъ. Они знакомы съ земледѣліемъ и обрабатываютъ на Мангишлакѣ до 550 десятинъ земли. Слѣды ихъ земледѣлія встрѣчаются также на Усть-Уртѣ и среди отроговъ чинка. До послѣдняго времени Адаевцамъ приходилось защи-

[1]) Можно принять, что исчисленіе это далеко ниже дѣйствительности. До настоящаго времени начальникъ уѣзда всегда находился въ фортѣ Александровскомъ и не появлялся на Усть-Уртъ.

щать свои кочевки отъ нападенія съ различныхъ сторонъ. Между ними еще живо воспоминаніе о битвѣ съ чиклинцами, или, какъ говорятъ адаевцы, чикты, подъ предводительствомъ Исета-Кутебарова, у колодца Чикты-Карлыганъ [1]), въ которой адаевцы потерпѣли жестокое пораженіе. До 1881 года они непрерывно враждовали съ туркменами. Въ отношеніи къ русскимъ они не выказывали открыто непріязненныхъ чувствъ, но будучи подъ вліяніемъ Хивы произвели въ 1870 году возстаніе на Мангишлакѣ, окончившееся трагическою смертью полковника Рукина. Волненія эти окончились очень скоро и повели за собою преобладаніе убѣжденія въ невозможности какого либо сопротивленія русской власти. Съ этого времени среди адаевцевъ начинаютъ создаваться личности, неизмѣнно преданныя русской власти, твердо вѣруя, что руки Бѣлаго Царя такъ длинны, что отъ нихъ нельзя никуда уйти. Въ походахъ 1873 года и въ борьбѣ съ текинцами адаевцы постоянно оказывали намъ весьма цѣнныя услуги. Съ покореніемъ текинцевъ, послѣдняя опасность для адаевцевъ миновала и для нихъ наступила эра совершенно мирнаго развитія. Батыри, защищавшіе своихъ сородичей отъ грабежей текинцевъ, остаются теперь безъ дѣла и теряютъ всякое значеніе въ народѣ. Вмѣсто нихъ зарождается новый типъ лучшаго человѣка, это караванъ-башъ, служащій посредникомъ между отправителями товаровъ и своими сородичами. Этотъ родъ промышленности между адаевцами только теперь начинаетъ выдѣляться какъ особая отрасль труда, такъ какъ прежде они принимали въ торговлѣ весьма малое участіе.

Потребности адаевцевъ, крайне ограничены. Предметы первой необходимости, которые сами не производятъ, они пріобрѣтаютъ въ обмѣнъ произведеній своихъ стадъ, частію изъ Хивы, частію отъ торговцевъ въ фортѣ Александровскомъ и торговцевъ, высылаемыхъ изъ Гурьева въ ихъ кочевья. Товары, привозимые послѣдними, какъ мнѣ удалось лично видѣть, состояли изъ очень плохихъ ситцевъ, бешметовъ, деревянныхъ баклагъ и крашеной деревянной посуды. Въ обмѣнъ на эти фабрикаты рус-

[1]) По разъясненію моего проводника это означаетъ чикты побилъ много народа.

скаго издѣлія, встрѣченные торговцы вымѣнивали шерсть и шкуры барановъ.

Изъ Хивы адаевцы пріобрѣтаютъ зерновой хлѣбъ, сухой фуражъ. Устройство поселенія и базара на Айрактахъ избавило бы большинство адаевцевъ отъ необходимости дѣлать утомительныя путешествія въ Хиву и Кунградъ за этого рода предметами. Сношенія адаевцевъ съ Хивою этимъ не ограничиваются. Въ особенно суровыя и снѣжныя зимы, которыя повторяются черезъ два или три года, зимующіе на Усть-Уртѣ аулы откочевываютъ къ Кунграду, гдѣ и проводятъ зиму, уплачивая мѣстному беку по 20 коп. за верблюда и лошадь, по 10 коп. за штуку рогатаго скота и по 5 коп. за барана.

Восточная часть Усть-Урта, на пространствѣ отъ меридіана к. Алана до Аральскаго моря и долины Аму-Дарьи, служитъ для перекочевокъ киргизъ Оренбургскаго вѣдомства, главнымъ образомъ изъ чиклинцевъ, бывшихъ враговъ адаевцевъ; лѣто они проводятъ ежегодно на Эмбѣ, а зиму въ окрестностяхъ Кунграда, уплачивая въ пользу хивинцевъ тѣ же подати, какъ и адаевцы. Число этихъ кочевниковъ простирается отъ 6—8/т. кибитокъ.

Такимъ образомъ кочевья киргизъ адаевцевъ и оренбургскихъ къ сѣверу отъ дороги между заливомъ Киндерли и Хивою производятся въ меридіональномъ направленіи съ сѣвера на югъ и обратно. Каждый родъ въ совершенствѣ ознакомленъ съ обычнымъ направленіемъ своихъ періодическихъ перекочевокъ. Нельзя того же сказать относительно направленій отъ Каспійскаго моря къ Аральскому. По нимъ двигаются только отдѣльные люди, которые, мало цѣня время, не заботятся о выборѣ кратчайшихъ направленій, а переѣзжаютъ отъ одного аула къ другому, встрѣчая всюду гостепріимный пріемъ и обильное угощеніе. До появленія русскихъ, тамъ не выработались тѣ степныя дороги въ видѣ тропъ, которыя привычному киргизу служатъ такими же путеводными нитями, какъ намъ большія почтовыя дороги.

Передвиженія съ сѣвера на югъ отъ одного колодца къ другому, въ зависимости отъ скорости истребленія кормовъ произ-

водятся по возможности на короткія разстоянія отъ 15—20 вер., причемъ каждый родъ заботится о своихъ колодцахъ, а въ случаѣ надобности роетъ новые. Розысканіе пригодныхъ мѣстъ и рытье самыхъ колодцевъ составляютъ особую спеціальность. Мастера этого дѣла въ пройденной мѣстности берутъ за обдѣланный колодезь до 100 руб., что составляетъ около 10 руб. за сажень глубины.

Новый путь черезъ Усть-Уртъ. Распредѣленіе кочевьевъ въ разсматриваемой полосѣ по всему Усть-Урту указываетъ на возможность изыскать нѣсколько рядовъ колодцевъ въ направленіи съ запада на востокъ и тѣмъ самымъ образовать нѣсколько параллельныхъ дорогъ. Это обстоятельство съ одной стороны, а съ другой сравненіе колодцевъ на пути Киндерлинскаго отряда въ 1873 г., гдѣ глубина ихъ доходитъ до 30 саженъ, съ колодцами на пути отъ Айракты до Кунграда, гдѣ наибольшая глубина не превосходитъ 11 саж., и наконецъ то, что на сѣверѣ Усть-Урта вода появляется на поверхности земли въ видѣ озеръ, дало мнѣ поводъ думать, что болѣе сѣверныя направленія могутъ оказаться богаче водою, которая къ тому же должна быть ближе къ поверхности земли.

Предварительное изученіе вопроса показало далѣе, что пройденный купцомъ Ванюшинымъ путь не есть самый кратчайшій, что будучи избранъ случайно по указанію киргизъ, онъ можетъ быть значительно сокращенъ, если выбрать болѣе сѣверное направленіе.

Лично мнѣ невозможно было пройти по намѣченному кратчайшему направленію, въ виду того, что съемка и прохожденіе его потребовали бы болѣе мѣсяца, а продовольствія у казаковъ было менѣе, чѣмъ требовалось на такое время; къ тому же мой проводникъ, одинъ, изъ лучшихъ знатоковъ степи, Дорменъ, оказавшій неоднократныя услуги русскимъ, согласился со мною, но замѣтилъ однако же, что идти по указанному направленію съ казаками и ихъ лошадьми, имѣя малый запасъ продовольствія весьма рискованно, такъ какъ онъ этой дороги не знаетъ и легко можетъ сбиться съ пути чѣмъ поставитъ всѣхъ въ затруднительное положеніе. По распросамъ между адаевцами, ко-

чевавшими вблизи Айрактовъ, не оказалось ни одного знающаго этотъ путь. Вслѣдствіе сего, я принужденъ былъ слѣдовать вначалѣ тѣмъ же путемъ, которымъ шли команды запасныхъ и новобранцевъ, и только отъ колодца Жамурши-Метеръ, гдѣ нашелся проводникъ, могъ пройти прямымъ путемъ до Торча-Тюлей, причемъ получилось сокращеніе на 20 верстъ.

При движеніи запасныхъ съ 10 — 30 апрѣля на ихъ пути встрѣчались лужи дождевой воды, изъ которыхъ команда поила лошадей, верблюдовъ и барановъ; подножный кормъ былъ едва замѣтенъ.

При движеніи новобранцевъ съ 10 до 27 мая степь представлялась на всемъ пространствѣ совершенно зеленою, но дождевыхъ лужъ не было. Путь обозначался вполнѣ въ видѣ совершенно явственной и хорошо проторенной колеи, образованной арбами, прошедшими это разстояніе два раза. При движеніи командъ запасныхъ, кочевниковъ еще не было на дорогѣ, они находились или въ Хивинскомъ ханствѣ, или двигались съ Мангишлака, но въ маѣ, когда я проходилъ отъ к. Танке до к. Быргарнъ, на протяженіи 200 верстъ, аулы встрѣчались у каждаго колодца съ громаднымъ количествомъ барановъ и верблюдовъ, лошадей было сравнительно мало. Отъ Джилдуша до Карашбай-Казгана на протяженіи 160 вер. встрѣчались лишь отдѣльные люди, которые по двое и по трое возвращались изъ Кунграда. Нѣкоторые изъ нихъ имѣли при себѣ оружіе. 26 мая на пути изъ Алибека до Карамбай-Казгана мы встрѣтили трехъ киргизъ: у одного было старое ружье съ раструбомъ у дула, у другаго пика, а у третьяго кривая сабля. Такія мѣры предосторожности принимаются вблизи кочевьевъ туркменъ, которые изрѣдка производятъ нападенія на отдѣльныхъ личностей. Въ то же время встрѣчавшіеся, почти ежедневно, караваны и приказчики Россійскаго Общества Транспортированія кладей шли безъ всякихъ предосторожностей. Не замѣчалось также предосторожностей и у киргизъ, кочующихъ къ западу отъ Барса-Кильмасъ.

Отъ Карашбай - Казгана до Кунграда встрѣчались большія стада овецъ и коровъ. Осѣдлое населеніе начинается верстъ за 12—15 отъ Кунграда.

Относительно воды пройденный путь можно подраздѣлить на три участка: на первомъ отъ Айракты до Торча-тюлей 280 вер., вода годная для питья людей и животныхъ, колодцы расположены не далѣе 20 верстъ одинъ отъ другаго, и имѣютъ глубину не болѣе 10 саженъ; хотя отъ предпослѣдняго колодца Кульбай [1]) до Торча-тюлей пройденное мною разстояніе равняется 39 верстамъ, но это произошло отъ того, что проводники, плохо зная дорогу, сбивались съ прямаго направленія и миновали попутный колодезь Найза.

Второй участокъ отъ Торча-тюлей до озера Ирали-хачъ-ханъ на разстояніи 118 верстъ имѣетъ четыре не глубокихъ колодца отъ 1 до 3 саженъ глубины; вода въ нихъ горько-соленая, которую верблюды пьютъ охотно, лошади пьютъ охотно у Кара-кудука и Карашбай-Казгана. Люди могутъ употреблять воду только въ пищѣ. Причемъ если пространство это проходить безъ дневки, то потребуется не болѣе 3 сутокъ и вода въ это время не оказываетъ особенно замѣтнаго вліянія на здоровье людей. Изъ отчета врача Кнорре, сопровождавшаго команду новобранцевъ, видно, что изъ 260 чел. заболѣло разстройствомъ желудка 8 чел., которые впрочемъ, съ приходомъ на озеро Ирали-хачъ-ханъ быстро излечились; наибольшая длина перехода на этомъ участкѣ равняется 43 верстамъ отъ Али-бека до Карашбай-Казгана; но по ближайшему осмотру мѣстности, у подошвы Усть-Урта оказалось, что вправо отъ спуска сохранились свѣжіе слѣды киргизскихъ зимовокъ и завалившагося весьма неглубокаго колодца. Если отрыть эти колодцы, то наибольшая длина перехода будетъ простираться не болѣе 31 версты.

Третій участокъ отъ озера Ирали - хачъ - ханъ до Кунграда, всего одинъ переходъ въ 25 верстъ имѣетъ совершенно прѣсную воду и частію проходитъ по культурной странѣ.

Грунтъ дороги. Относительно движенія, путь по Усть-Урту не представляетъ никакихъ затрудненій, онъ удобопроходимъ во всякое время года для всевозможныхъ экипажей и для всѣхъ трехъ родовъ оружія. Подъемъ на Усть-Уртъ у г. Джагилгана

[1]) По заявленію моего проводника въ этомъ колодцѣ лучшая вода на всемъ Усть-Уртѣ.

и спускъ у Чибина не представили никакихъ затрудненій для верблюдовъ и для тарантаса, въ которомъ ѣхали жены двухъ офицеровъ (поручиковъ Аганова и Степанова), ни для арбъ; изъ послѣднихъ, не смотря на всѣ ихъ неудобства при движеніи по наклонной плоскости, только тяжело нагруженныя арбы требовали въ наиболѣе крутыхъ мѣстахъ поддержки двухъ трехъ человѣкъ на арбу на самое короткое разстояніе. По разсказамъ, а также по глубинѣ колеи, можно думать, что участокъ дороги отъ уклона Чибинъ до Кунграда весною дѣлается очень грязнымъ и вязкая илистая почва затрудняетъ въ этомъ мѣстѣ движеніе экипажей, но не болѣе какъ и на грунтовыхъ дорогахъ черноземной полосы Россіи.

Подножный кормъ. Представленіе, вынесенное изъ опыта 1873 года, будто весь Усть-Уртъ есть безжизненная пустыня, лишенная всякой растительности въ этой части, по которой нынѣ производится движеніе, къ счастію, на дѣлѣ не оправдалось. Совершенно мертвая пустыня, которую встрѣтилъ кавказскій отрядъ, считается киргизами самою непроизводительною частью Усть-Урта. Но чѣмъ сѣвернѣе, тѣмъ страна дѣлается оживленнѣе, появляется растительность, дающая возможность прокармливать огромныя стада всего адаевскаго и чиклинскаго родовъ въ теченіи цѣлаго лѣта и даже проводить также и зиму для части адаевцевъ. Въ этомъ убѣждаетъ личный опытъ и произведенные во время пути разспросы, а также свидѣтельство армянина Турпаева, путешествовавшаго въ концѣ іюля и августа 1834 года. Въ настоящемъ году, на всемъ пути встрѣчалась намъ трава джузанъ и кромѣ того, мѣстами рѣдкій ковыль; въ общемъ вся поверхность Усть-Урта казалась покрытою зеленью, тогда какъ въ апрѣлѣ она представлялась еще черною, отъ недостатка растительности.

Находившіеся при командѣ арбакеши съ 80 лошадьми, запряженными въ арбы, взяли зерновой фуражъ только на одинъ путь, разсчитывая на обратный путь запастись въ Айрактахъ, но ошиблись въ разсчетѣ. Съ большими усиліями и благодаря личному вліянію бывшаго волостнаго старшины Кабака Мермамбетова, близъ Айрактовъ удалось достать 2 четверти ячменя, которыя и были раздѣлены между 80 арбакешами. Такимъ образомъ лошади

на обратномъ пути довольствовались однимъ подножнымъ кормомъ и тѣмъ не менѣе дошли совершенно благополучно. Находившіяся со мной 6 казачьихъ, 3 киргизскихъ и 3 упряжныхъ лошади, получая по 10 фунтовъ ячменя, свободно дѣлали ежедневно отъ 40—50 верстъ, отъ Айрактовъ до Торча-тюлей; а отъ этого пункта до озера Ирали-хачъ-ханъ 118 верстъ сдѣлали въ 36 часовъ; причемъ не было замѣчено никакого особаго утомленія. Послѣднія 12 верстъ пройдены были казаками крупною рысью, въ теченіи часа. Все это указываетъ, что въ направленіи новаго пути возможно, и при томъ безъ затрудненія, производить не только движеніе на верблюдахъ, но также и на лошадяхъ, запасаясь при этомъ ячменемъ.

Топливо. Топливомъ для варки пищи на Усть-Уртѣ служатъ саксаулъ и верблюжій пометъ. Заросли саксаула находятся у колодцевъ Джангасъ-Чинграу, у урочища Исенъ-Казакъ и на пространствѣ отъ Аманджула до Алана и Торча-тюлей. Такимъ образомъ дровянымъ топливомъ путь обезпеченъ только въ трехъ мѣстахъ, раздѣляющихъ его на 4 равныя части. Но самымъ естественнымъ и при томъ всегда обезпеченнымъ топливомъ для варки пищи и для согрѣванія людей служитъ и будетъ служить верблюжій пометъ. Топливо это въ полномъ значеніи слова неистощимое, такъ какъ его доставляютъ верблюды кочевниковъ и верблюды, перевозящіе товары; всякій новый караванъ, истребляя часть сухого топлива, оставляетъ если не больше, то во всякомъ случаѣ равное количество для слѣдующихъ каравановъ. Верблюжій пометъ горитъ сильно и сборъ его требуетъ очень мало времени. Топливо это находится не только на каждомъ колодцѣ, но рѣшительно на любомъ мѣстѣ всего Усть-Урта.

Г. Кунградъ. Конечный пунктъ новаго пути черезъ Усть-Уртъ г. Кунградъ, еще въ въ 1872 году обращалъ на себя особое вниманіе русскаго правительства какъ центральный пунктъ, прикрывающій границы трехъ округовъ: Кавказскаго, Оренбургскаго и Туркестанскаго. Торговое его значеніе было незначительное и ограничивалось исключительно сношеніями кочевниковъ съ осѣдлымъ населеніемъ ханства; караваны, идущіе въ Россію, обходили его на Казалинскъ; съ покореніемъ текинцевъ положеніе Кун-

града измѣнилось. Торговые караваны, опасавшіеся нападеній разбойническихъ шаекъ, оставили тяжелый путь черезъ Кизылъ-Кумы и направились водою до Кунграда, а оттуда на верблюдахъ черезъ Усть-Уртъ частію въ заливъ Цесаревича, частію въ Оренбургъ. Будучи грязнымъ и въ высшей степени неопрятнымъ мѣстомъ, Кунградъ представляетъ оживленный торговлею городъ и центръ не только для хивинскихъ подданныхъ, но и для двухъ волостей Чимбанскаго уѣзда: Кунградской и Тадыгской. Отъ него въ эти волости по берегамъ Куня-дарьи и Талдыка идутъ хорошо наѣзженныя грунтовыя дороги, между которыми поперечныхъ дорогъ не существуетъ. Главные предметы торговли Кунграда составляютъ: перевозка товаровъ Средней Азіи въ Россію, русскія матеріи, хлѣбъ, привозимый водою, и произведенія скотоводства кочевниковъ. Производство самого Кунграда и его окружностей весьма незначительное. Не смотря на обиліе воды, теряющейся непроизводительно въ болотѣ около самой стѣны города, окружающая мѣстность обработана едва на 12—15 верстъ; еще очень недавно культурный раіонъ былъ значительно шире; этотъ упадокъ культуры повидимому слѣдуетъ отнести къ полному невѣжеству хивинскихъ властей. Зимою въ долинахъ Аму-Дарьи прикочевываютъ эмбенскіе киргизы и адаевцы въ числѣ до 8/т. кибитокъ и занимаютъ все пространство до чинка на западѣ и до моря на сѣверъ. Обиліе кормовъ и воды привлекаетъ нѣкоторыхъ оставаться тамъ и лѣтомъ. Направленіе товаровъ на Кунградъ побудило россійское общество транспортовъ учредить въ немъ контору и образовать свой складъ, мѣсто для котораго отведено на берегу Куня-дарьи, близь вновь устроенной плотины.

Развитіе торговли и увеличеніе русскихъ поселенцевъ, постоянныя сношенія съ Кунградомъ двухъ русскихъ волостей и ежегодные прикочевки большаго числа русскихъ киргизъ все вмѣстѣ вызываетъ необходимость учрежденія русскаго должностнаго лица, такъ какъ мѣстная власть повидимому не способна къ отправленію вновь возникающихъ сложныхъ обязанностей.

Путь отъ Кунграда до Петро-Александровска. Отъ Кунграда до Петро-Александровска можно проѣхать водою или сухопутьемъ. Движеніе сухимъ путемъ до Хаджейли по хивинскимъ предѣламъ

не представляетъ затрудненій, такъ какъ вездѣ находится обильный подножный кормъ, топливо и прѣсная вода. Прежде на этомъ пути встрѣчались частныя кочевья каракалпаковъ, но притѣсненія и вымогательство хивинскихъ властей заставили ихъ бросить свои пашни и искать спасенія на правомъ берегу. Это обстоятельство заставляетъ необходимый для продовольствія скотъ гнать за собою.

Водный путь проходитъ по Куня-Дарьѣ, Сакраукy и Бійджабу и выходитъ въ Аму-Дарью. По обилію воды плаваніе по этому направленію не можетъ встрѣтить затрудненія въ теченіи цѣлаго года, но извилистость Сакраука и Бійджаба можетъ представить затрудненія относительно буксированія баржъ. Ширина Сакраука въ нѣкоторыхъ мѣстахъ весьма небольшая сажень до 20 до 15. Путь этотъ весьма оживленный, при плаваніи отъ Кунграда до Нукуса мнѣ каждый день попадались на встрѣчу нѣсколько каюковъ [1]), нагруженныхъ хлѣбомъ, хлопкомъ и шелкомъ; берега, особенно Сакраука, такъ низки, что вода разливается на обѣ стороны. Жители встрѣчались только по правому берегу, который представляется весьма населеннымъ; тогда какъ лѣвый берегъ былъ совершенно пустынный.

Противъ теченія каюки поднимаются на лямкахъ, для чего обыкновенно нужно 7—8 человѣкъ, изъ которыхъ одинъ стоитъ на носу, другой на кормѣ, а остальные тянутъ бичеву. Мнѣ передавали впрочемъ, что бывали случаи, когда лямку тянули лошади.

Весь путь отъ Кунграда до Петро-Александровска съ дневкою въ Нукусѣ для снабженія команды свѣжимъ хлѣбомъ потребовалъ 14 дней (съ 29 іюня по 12 іюля включительно). На пути отъ Кунграда до Нукуса волокъ переходитъ нѣсколько разъ съ одного берега на другой, въ зависимости отъ удобства движенія безъ всякаго надзора со стороны русскихъ или хивинскихъ властей. Отъ Нукуса волокъ идетъ все время по правому русскому берегу. О какихъ либо приспособленіяхъ побережной полосы, для

[1]) Это плоскодонныя лодки, имѣющія до 8 футъ ширины и до 50 футъ длины при 3 футахъ глубины. Онѣ вмѣщаютъ въ себя, смотря по величинѣ, отъ 30—50 чел. и отъ 600—1000 п. груза.

облегченія тяжелаго труда, до сихъ поръ не было и рѣчи. Бурлаки идутъ часто по поясъ въ водѣ, среди камыша, который рѣжетъ ихъ голыя ноги.

Давъ находящимся при мнѣ казакамъ оправиться и присоединивъ также тѣхъ, которые находились у инженера Ляпунова, я отправился изъ Кунграда 5 іюля по западному протоку водъ Аму-Дарьи на каюкѣ, поднимающемъ до 800 п. груза и прибылъ въ Нукусъ 10 числа; заплативъ за все разстояніе 15 рублей. На каюкѣ, на которомъ было 7 человѣкъ рабочихъ, помѣщались 7 лошадей, 7 нижнихъ чиновъ и я.

Отъ Нукуса до Петро-Александровска въ предѣлахъ Аму-Дарьинскаго отдѣла я съ казаками слѣдовалъ по колесной дорогѣ черезъ ст. Чаршалы-куль 25 верстъ, Назаръ-ханъ [1]) 18 верстъ, Ходжа-куль 27 вер., Хаякъ-тау 27 вер., Бійбазаръ 25 верстъ, Шейхъ-абасъ-вали 21 в., Петро-Александровскъ 31 вер. Дорога проходитъ по густо населенной мѣстности, такъ что почти на всемъ пространствѣ встрѣчаются дома жителей или кибитки кочевниковъ. Исключеніемъ является толко участокъ отъ ст. Ходжа-куля до ст. Хаякъ-тау, пролегающій по совершенно каменистой и пустынной мѣстности предгорій Ходжейли. Мѣстность эта еще не такъ давно (1880 г.) служила ареной для шайки разбойниковъ, имѣвшихъ пристанище въ ущеліяхъ Ходжейлинскаго хребта. Для уничтоженія ихъ высылались въ помянутыя станціи казаки, которые и сопровождали почту и производили обѣздъ. Въ настоящее время разбои прекратились.

На каждой станціи, исключая Назаръ-хана, устроены особыя помѣщенія, для проѣзжающихъ малыхъ командъ, въ видѣ калы. Они состоятъ изъ высокой глиняной стѣны, имѣющей квадратную форму съ башнями по угламъ, внутри имѣются помѣщенія для офицеровъ, нижнихъ чиновъ, и конюшни. Калы эти выстроены на средства земскаго сбора, около 2/т. руб. каждая, и содержатся въ полной исправности особыми сторожами изъ выселенныхъ уральцевъ или киргизъ, знающихъ по русски.

[1]) Деревня въ 50 домовъ, обыкновенно всѣ команды останавливаются здѣсь, вмѣсто Майли-куля, который находится въ сторонѣ и не такъ удобенъ для отдыха войскъ по недостатку тѣни.

Движеніе всѣхъ трехъ родовъ оружія по Хивинскому ханству и по Аму-Дарьинскому отдѣлу не представляетъ никакихъ затрудненій и не вызываетъ какихъ либо особыхъ соображеній и принятія особыхъ мѣръ предосторожности.

Пути отъ Петро-Александровска до Бухары. Путь отъ Петро-Александровска до Бухары нельзя признать окончательно установившимся. До 1881 года онъ подвергался набѣгамъ текинцевъ и потому, всѣ, кого вынуждала необходимость предпринимать путь изъ Хивы въ Бухару или обратно, избирали дороги возможно удаленныя отъ Аму-Дарьи. Покореніе Ахала и въ особенности Мерва создало наконецъ нормальныя условія для правильной оцѣнки наивыгоднѣйшаго направленія. Но, прошло еще слишкомъ мало времени, чтобы результаты этихъ фактовъ могли окончательно выясниться. Ясно покамѣсть, что мѣстное населеніе почувствовало полную безопасность, никогда неиспытанную имъ и всѣ благословляютъ Великаго Бѣлаго Царя за избавленіе народовъ Средней Азіи отъ страшнаго бича, постоянно нарушавшаго ихъ спокойствіе и разстраивавшаго ихъ благосостояніе. Въ настоящее время, чтобы переѣхать съ одного мѣста на другое, нѣтъ болѣе надобности собираться въ большіе караваны, которые были бы въ силахъ отражать, по крайней мѣрѣ, небольшія шайки грабителей-туркменъ. Теперь каждый отправляется по своему дѣлу, не ожидая оказіи. Одновременно съ водвореніемъ безопасности, развивалось движеніе по лѣвому берегу Аму-Дарьи, который представляетъ гораздо болѣе удобствъ для движенія по своимъ природнымъ качествамъ. На немъ не встрѣчается такихъ глубокихъ песковъ, которые сильно затрудняютъ движеніе по правому берегу отъ ур. Шоръ-Тагли до Наркызъ-кала на протяженіи 60 верстъ [1]).

Путь по лѣвому берегу Аму-Дарьи. Скопленіе песковъ на правомъ берегу происходитъ отъ направленія въ теченіи лѣта господствующихъ здѣсь сѣверо-восточныхъ вѣтровъ. Они приносятъ съ собою массы песку, который, встрѣчая Аму-Дарью, частію останавливается на ея берегу, а частію сваливается въ воду и

[1]) По словамъ Лессара, по лѣвому берегу возможно колесное движеніе. (Извѣстія Имп. Русск. Геогр. Общ. 1884 г. выпускъ 1 стр. 86 и 87).

уносится ею, въ видѣ осадковъ, къ устью. Тѣ же сѣверо-восточные вѣтры, проносясь черезъ Аму-Дарью, частію отгоняютъ пески отъ противуположнаго берега и создаютъ, такимъ образомъ, полосу земли, годную для движенія. Лѣвый берегъ не такъ обрывистъ, какъ правый и, кромѣ того, на лѣвомъ берегу имѣется больше мѣстъ, способныхъ къ земледѣльческой культурѣ, такъ называемые туги, гораздо обширнѣе. Наиболѣе обширные изъ нихъ давали возможность пропитанія многочисленному населенію, которое могло отчасти противустоять нападеніямъ текинцевъ.

Пустынное прежде мѣсто, между Питнякомъ и Кабаклами, начинаетъ, послѣ покоренія Мерва, оживляться и тамъ уже появляются запашки. Лѣвымъ берегомъ двигаются также и всѣ караваны съ зеленымъ чаемъ и другими иностранными товарами, которые запрещены или обложены со стороны русскихъ предѣловъ высокою пошлиною [1]), не только для хивинскаго ханства, но и для жителей Аму-дарьинскаго отдѣла, минуя зякетный постъ у Акъ-камыша.

Причина послѣдняго явленія заключается въ томъ, что хивинскій ханъ установилъ у себя пошлину на чай и другіе предметы ввоза гораздо меньшую противъ установленной на русской границѣ, вслѣдствіе чего казна теряетъ ежегодно до 34 т. рублей, такъ какъ зякетный постъ въ Акъ-камышѣ, приносившій прежде до 36 т. руб., даетъ въ настоящее время едва 2 т. р. въ годъ.

Всѣ эти факты, свидѣтельствуя о выгодности пути по лѣвому берегу, указываютъ также на ненормальное положеніе Хивинскаго ханства въ таможенномъ отношеніи и на необходимость скорѣйшаго включенія его въ предѣлы нашего таможеннаго надзора. Безъ чего ханство будетъ служить гнѣздомъ для контрабанды не только для Аму-дарьинскаго отдѣла, но съ развитіемъ движенія по новымъ путямъ на заливъ Цесаревича и Кунградъ, его вредное вліяніе получитъ гораздо большій раіонъ.

Путь по рѣкѣ Аму-Дарьѣ, существующее на ней судоходство,

[1]) Чай индѣйскій по 36 к. съ фунта или 14 р. 40 к. съ пуда; кисея по 1 р. съ фунта, индиго по 6 р. съ фунта. Всѣ другіе европейскіе, персидскіе и турецкіе товары запрещены ко ввозу въ русскіе предѣлы въ Средней Азіи.

и о топливѣ для будущаго пароходства. Рѣка Аму-Дарья, несмотря на удобства, представляемыя ею для судоходства, весьма мало оживлена. По ней плаваютъ суда самой примитивной постройки, каюки съ низкими бортами, которые при сильномъ волненіи заливаются водою. Туземцы, до прихода русскихъ, не знали употребленія паруса, но въ настоящее время начинаютъ сознавать его значеніе, употребляя для этой цѣли при попутномъ вѣтрѣ халаты, рогожи какъ вспомогательное средство. Движеніе однимъ парусомъ встрѣчаетъ препятствіе въ полной неприспособленности каюковъ. Во время коего пути вдоль Аму-Дарьи мнѣ пришлось видѣть всего одну лодку, двигавшуюся парусомъ, но и та принадлежала уральцамъ, поселеннымъ въ Аму-дарьинскомъ отдѣлѣ.

До настоящаго времени размѣры судоходства были крайне ограничены. Причиною этого было несовершенство устройства каюковъ, которые противъ теченія могли ходить только на лямкахъ, а при волненіи приставать къ берегу, что позволяло разбойникамъ легко грабить ихъ. Эмиръ Бухарскій съ своей стороны запретилъ своимъ подданнымъ строить каюки и заниматься судоходствомъ и оставилъ каюки только въ мѣстахъ, гдѣ расположены караулы и подъ надзоромъ бековъ, или амлякдаровъ, для переправы черезъ рѣку.

Переправы черезъ Аму-Дарью мнѣ удалось видѣть въ Кабаклакѣ и въ Устыкѣ. Въ обоихъ пунктахъ каюки пришли въ совершенную вѣтхость, дно и бока ихъ до того плохо законопачены, что при малѣйшей тяжести вода бьетъ изъ нихъ фонтанами. Несмотря на то, что въ настоящее время опасность отъ разбоевъ текинцевъ уже миновала, бухарское правительство не отмѣнило пока своего распоряженія.

Судоходство по Аму-Дарьѣ поддерживается исключительно хивинцами; число каюковъ хорошо не извѣстно; по различнымъ свѣдѣніямъ оно колеблется отъ 500 до 1000 штукъ, изъ которыхъ каждый поднимаетъ въ среднемъ до 600 пудовъ груза, или до 40 человѣкъ. Каюки заходятъ въ главные каналы ханства и могутъ подниматься до Хивы, Илиялова и перевозятъ хлопокъ, шелкъ, зерно и прочіе товары, а также топливо. Этимъ же спо-

собомъ въ нынѣшній годъ доставлено было съ различныхъ рынковъ ханства въ Кунградъ до 400 т. пудовъ одного хлопка для дальнѣйшаго отправленія черезъ заливъ Цесаревича или черезъ Оренбургъ на русскія фабрики.

Водою же въ Кунградъ доставляется масса зерна, перепродаваемаго здѣсь кочевникамъ, являющимся сюда для закупокъ съ залива Цесаревича, а иногда и болѣе дальнихъ мѣстъ. Наконецъ водворившееся спокойствіе на берегахъ Аму-Дарьи дало возможность въ нынѣшнемъ году отправлять воднымъ путемъ грузы изъ Бухары, которые направлялись въ Кунградъ въ количествѣ до 400 т. пудовъ. Направленіе грузовъ рѣкою сказалось уже въ томъ, что въ Казалинскѣ торговое движеніе въ этомъ году значительно ослабѣло. Въ отправленіи товаровъ водою видную роль играла контора россійскаго общества въ Устыкѣ, чрезъ руки которой прошло до 70 т. пудовъ груза. Пристанями для нагрузки въ бухарскихъ предѣлахъ служатъ Ильджикъ и и Устыкъ. За перевозку товаровъ по Аму-Дарьѣ отъ Устыка до Кунграда (на протяженіи 620 верстъ) платилось 20 к. съ пуда. Но не нужно упускать изъ виду, что для этого каюки должны были плыть до Устыка порожнемъ.

Вверхъ по теченію каюки проходятъ это разстояніе дней въ 20—22; а внизъ въ 7—10 дней.

Для пароходства по Аму-Дарьѣ одни грузы изъ бухарскихъ предѣловъ могутъ доставить на первое время до 824.500 пудовъ: хлопка 760.000, шерсти 10 т., пряжи 2 т., сырья 5 т., лисьихъ шкуръ 2.000 п., каракуля 6.000, шелку 16.000, фруктовъ 5.000, халатовъ, одѣялъ, бязь, выбойки 8.000, меша 6.000, сарпакъ 4.000 пуд.

Впослѣдствіи, съ устройствомъ новаго пути при направленіи грузовъ изъ Россіи въ Среднюю Азію этимъ же путемъ, когда явится возможность понизить фракты, судоходство по Аму-Дарьѣ привлечетъ къ себѣ не мало новыхъ грузовъ, которые нынче не имѣютъ сбыта по дороговизнѣ фракта. Сюда относятся шерсть и фрукты, а также произведенія Афганскаго Туркестана.

Будущее пароходство по Аму-Дарьѣ возбудило сомнѣніе относительно своего осуществленія ввиду недостатка будто бы

топлива. Опасенія эти не имѣютъ серьезныхъ основаній. Топливомъ могутъ служить: громадныя заросли саксаула на восточномъ рукавѣ устья Аму-Дарьи, заросли около тугаевъ Мешекли и Кіекли, которыя служатъ въ настоящее время для обжиганія угля, отправляемаго по большей части въ Бухару; заросли саксаула на лѣвомъ берегу около Денау; турунча [1]), джида, талъ которые растутъ на островахъ Аму-Дарьи и на нѣкоторыхъ тугаяхъ, какъ напримѣръ, около Назаръ-хана, Акъ-камыша, Кызъ-кала и другихъ. Наблюденіе показываетъ, что топливо можетъ быть добыто на мѣстѣ, и притомъ оно распредѣлено довольно равномѣрно вдоль всей рѣки, по крайней мѣрѣ, на осмотрѣнномъ пространствѣ праваго берега отъ Кунграда до Устыка [2]).

Путь по правому берегу отъ Петро-Александровска до Устыка. Дороги по правому берегу наименѣе удобны, но до 1881 г. онѣ посѣщались частными лицами болѣе другихъ, а наша власть въ Туркестанѣ пользовалась ими для передвиженія частей войскъ.

Въ 1878 г. отъ Петро-Александровска до ур. Дикъ-Суата 132 вер. двинуты были войска съ цѣлью образовать отрядъ, назначенный для демонстраціи противу Индіи; въ 1879 г. 5 и 8-й линейные баталіоны, отправленные на смѣну другъ-другу изъ Каты-Кургана и Петро-Александровска двигались по правому берегу отъ Хандека, что противъ Чарджуя до Петро-Александровска.

При всѣхъ этихъ передвиженіяхъ тяжести войскъ везлись на каюкахъ, а лошади и люди передвигались вдоль берега. Лучшая, наиболѣе короткая и оживленная дорога изъ Хивы въ Бухару шла черезъ Угъ-Учакъ и Адамъ-Крылганъ. Въ настоящее время береговая часть дороги доходитъ до Кукертли и затѣмъ уже сворачиваетъ на Бухару. Исполняя данныя мнѣ указанія, я прослѣдовалъ верхомъ вдоль Аму-Дарьи до Хераджа.

Первыя 25 вер. отъ Петро-Александровска до Акъ-Камыша, гдѣ расположенъ зякетный постъ, дорога проходитъ по мѣстности едва поднятой надъ уровнемъ Аму-Дарьи, чрезъ нѣсколько рядовъ песчаныхъ холмовъ, какъ бы подвигающихся изъ пустыни Кизылъ-Кумъ.

---

[1]) Дерево, имѣющее до одного фута въ діаметрѣ, до 3—4 саж. высоты.

[2]) Въ Петро-Александровскѣ разсказывали, что въ Бунанскихъ горахъ, въ ста верстахъ отъ Аму-Дарьи открыты признаки нефти.

*

Несмотря на это дорога здѣсь весьма оживлена. По сторонамъ видны дома, окруженные садами, кибитки киргизъ и туркменъ Ата. На каждомъ шагу видны тщательно обработанныя поля, которыя непосредственно примыкаютъ къ холмамъ сыпучихъ песковъ; старые арыки разчищаются, а новые вновь проводятся, все далѣе углубляясь въ пески. За Акъ-Камышемъ, особенно пройдя излучину Тюя-муюнъ, мѣстность измѣняется. Правый берегъ дѣлается высокимъ, окраины его оканчиваются отвѣсными обрывами, которые то подходятъ къ самой рѣкѣ, то удаляются на версту, двѣ, образуя такъ называемые тугаи т. е. низкіе, еле возвышающіяся надъ уровнемъ рѣки наносные слои почвы; нѣкоторые изъ тугаевъ способны къ земледѣльческой культурѣ и начинаютъ уже обработываться, такъ на Безерчень-тугаѣ разводятся въ небольшемъ пока количествѣ дыни и арбузы, а на Мешекли распахано до 140 танаповъ земли подъ хлѣбъ. Дорога отъ Акъ-Камыша до Учъ-Учака, 77 верстъ, идетъ то низомъ по тугаямъ, то подымаясь на плоскость праваго берега и на всемъ протяженіи возможна для колеснаго движенія. У Учъ-Учака имѣется кала, въ которой помѣщается бухарскій караулъ изъ 40 всадниковъ—хасавардаровъ, большею частію людей уже пожилыхъ, подъ начальствомъ караулъ-беги, который имѣлъ на видъ тоже до 60 лѣтъ. Они смѣняются каждые три мѣсяца изъ людей полка, стоящаго въ Кабаклахъ.

Отъ Учъ-Учака характеръ дороги не измѣняется, она ясно обозначена и, минуя развалины бывшихъ крѣпостей Турпакъ-кала и Кизылъ-рабатъ, доходитъ на 63 верстѣ до Кукертли. Отсюда она сворачиваетъ на Бухару и проходитъ по пустынѣ, гдѣ мало подножнаго корма, но водопои изъ колодцевъ довольно часты.

Отъ Кукертли начинаются пески, среди которыхъ, около 22 верстъ, еще замѣтна дорога и движеніе мало затруднительно до ур. Шоръ-тагли, но отъ этого мѣста до развалинъ Наръ-Кызъ-Кала, на протяженіи 65—70 верстъ, дорога прекращается и приходится двигаться по сыпучимъ пескамъ, преодолѣвая песчаные барханы, часто въ нѣсколько сажень высоты. На срединѣ этого труднаго участка у переправы противу Кабакловъ стоитъ караулъ изъ 8 всадниковъ. На участкѣ отъ Петро-Александровска

до Наръ-Кызъ-Кала населеніе идетъ непрерывно до ур. Акъ-камышъ. Отъ этого пункта до Учъ-Учака встрѣчаются однѣ юрты туркменъ рода Ата, въ тугаяхъ Безергенъ, Мешекли. Отъ Учъ-Учака до Наръ-Кызъ-Кала не видно кибитокъ, но безпрестанно встрѣчаются громадныя стада овецъ, принадлежащія преимущественно жителямъ г. Каракуля.

Контора Россійскаго общества транспортированія кладей у Устыка.. Отъ Наръ-Кызъ-Кала правый берегъ начинаетъ по немногу опускаться, обрывы дѣлаются не такъ круты, песчаные наносы отступаютъ отъ берега, туганы увеличиваются и вновь проявляются слѣды дороги и возникающей жизни. Во время моего проѣзда у Наръ-Кызъ-Кала насчитывалось 4 сакли; въ слѣдующемъ тугаѣ у Акъ-рабата число сакель возросло до 20, а въ 15 верстахъ далѣе уже расположены непосредственно одно за другимъ цвѣтущія и многолюдныя селенія Ильджикъ и Ходжа-Канаспе. Пройдя верстъ 25 отъ Ходжа-Канаспе по каменистой почвѣ, дорога вступаетъ въ тугай, занятый кишлакомъ-Устыкъ. Въ 1883 году Русское общество транспортированія кладей основало тамъ свою контору, главная цѣль которой принимать бухарскій товаръ привозимый на верблюдадъ и направлять его на каюкахъ въ Кунградъ. Контора эта находится у самаго берега рѣки въ сторонѣ отъ поселенія Устыка и въ трехъ верстахъ отъ высоко возвышающейся отдѣльной глинистой скалы, на которой живетъ начальникъ округа, подчиненный Кабаклинскому беку.

Помѣщеніе для конторы состоитъ изъ глинобитнаго домика въ три покоя и двухъ кибитокъ, примыкающихъ къ отвѣсному склону горы. Выборъ этотъ оправдывается нѣсколько тѣмъ, что берегъ около пристани приглубый и что каюки могутъ подходить для нагрузки къ самому берегу, не требуя устройства особыхъ для этого дѣла приспособленій и уступленъ бухарскимъ правительствомъ въ силу трактата 1873 года безплатно и безъ особыхъ затрудненій по своей безплодности. Но не смотря на все это, мѣстность для конторы, имѣетъ и существенныя неудобства для жизни, вслѣдствіе жары происходящей отъ накаливанія скалы; а для торговли вслѣдствіе того, что Устыкъ лежитъ не на кратчайшемъ разстояніи между Аму-Дарьей и Бухарой. Въ

этомъ отношеніи болѣе выгоднымъ пунктомъ было бы селеніе Хераджъ, которое лежитъ на Аму-Дарьѣ, по пути изъ Устыка въ Бухару и по своимъ топографическимъ условіямъ представляетъ болѣе удобствъ для жизни чѣмъ мѣсто избранное близъ Устыка. Дорога отъ Устыка до Хараджа, на протяженіи 22 верстъ, идетъ сначала по песчаному грунту, затѣмъ черезъ село Годынь и снова по пескамъ. Хотя пески на этомъ протяженіи не глубокіе и не могутъ составить препятствія для колеснаго движенія, но во всякомъ случаѣ это пространство напрасно увеличиваетъ сухопутную дорогу въ ущербъ воднаго сообщенія.

Пески отъ Хераджа до Хаджи-Али. Путь отъ Хераджа къ Каракулю и Бухарѣ отходитъ отъ Аму-Дарьи и пересѣкаетъ пески, которые тянутся вдоль праваго берега полосою отъ 40 до 25 вер. ширины. Пески на пути изъ Хераджа самые тяжелые и сыпучіе изъ всѣхъ, которые мнѣ приходилось встрѣчать, какъ въ передній путь до Ташкента, такъ и обратно. Пески примыкаютъ къ строеніямъ Хераджа такъ что многія зданія полузасыпаны; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ изъ песка торчатъ однѣ верхушки деревьевъ, тѣмъ не менѣе версты четыре за деревней еще видны слѣды въ настоящее время полузасыпанныхъ арыковъ.

Хераджъ подобно тому какъ и Устыкъ, въ которомъ также видны частію засыпанныя сакли, представляетъ наглядный примѣръ борьбы человѣка съ природою. Въ настоящее время пески одолѣваютъ человѣка. Можно думать однако, что причину опустошенія надо приписать не увеличившейся силѣ природы, а ослабленію человѣческой энергіи подавляемой природою, деспотизмомъ бухарскаго правительства и его трусостію передъ текинцами.

Мнѣніе это подтверждается тѣмъ, что до прихода русскихъ на Аму-Дарью окрестности Петро-Александровска также все болѣе и болѣе заносились пескомъ. Между тѣмъ нынѣ на каждомъ шагу новые арыки проводятся среди сыпучихъ песковъ, частію между барханами или возобновляются старые давно засыпанные арыки.

Переѣздъ отъ Хераджа былъ исполненъ при крайне тяжелыхъ условіяхъ. Уже третій день съ силою бури дулъ сѣверо-восточ-

ный вѣтеръ. Для того, чтобы избѣжать жары пришлось выѣхать до разсвѣта. На встрѣчу намъ попадались караваны, идущіе изъ Бухары, тѣмъ не менѣе отъ сильнаго вѣтра совершенно не было замѣтно слѣдовъ ихъ, но благодаря опытности проводника мы ѣхали нисколько не сворачивая съ дороги. Первыя семь-восемь верстъ отъ Хераджа дорога идетъ съ одного бархана на другой, высотою въ нѣсколько саженъ, расположенныхъ съ перваго взгляда безъ всякой системы, и лишенныхъ всякой растительности. За этимъ короткимъ, но труднымъ, участкомъ, барханы начинаютъ быстро понижаться и путь проходитъ только частію черезъ барханы, а частію и по твердому грунту до колодца Аю-бай, который имѣетъ около 6 саженъ глубины. У колодца выстроенъ небольшой постоялый дворъ, внутри котораго ростетъ нѣсколько недавно посаженныхъ деревъ, виноградъ и овощи. Отъ колодца Аю-бай пески тянутся, постепенно понижаясь, еще верстъ восемь; а затѣмъ, не доходя до Кишлака-Гуджи-али переходятъ въ глинистую твердую равнину.

Участокъ пути отъ Хераджа до Гуджи-али заслуживаетъ особаго вниманія, такъ какъ свойство его сыпучихъ песковъ на протяженіи 8 верстъ препятствуетъ въ настоящее время установленію непрерывнаго колеснаго сообщенія отъ Аму-Дарьи до Бухары и Ташкента. По мнѣнію многихъ лицъ, здѣсь не возможно устроить колесный путь, вслѣдствіе большой подвижности песковъ, поэтому во время переѣзда меня особенно интересовалъ вопросъ, на столько ли подвижность велика, чтобъ съ нею нельзя было совершенно бороться. Обстоятельства вполнѣ благопріятствовали правильному наблюденію.

Поднявшійся бурный вѣтеръ, который продолжался почти непрерывно три дня, казалось долженъ былъ бы передвинуть цѣлые барханы съ одного мѣста на другое, но на самомъ дѣлѣ ни чего подобнаго не случилось. Движеніе песку оказалось весьма незначительное. Громадные барханы перваго участка оставались на своихъ мѣстахъ, хотя слѣды проходившихъ каравановъ заносило черезъ двѣ, три минуты. На второмъ участкѣ, гдѣ верблюды, лошади и ишаки протоптали на твердомъ грунтѣ замѣтныя непрерывныя двѣ колеи, маленькіе барханы аршина въ 2 высо-

тою подвинулись не болѣе, какъ на одну или двѣ четверти, что можно принять за мѣрило подвижности для даннаго времени. О такой же скорости движенія переносныхъ песковъ говоритъ и г. Лессарь [1]). Это обстоятельство даетъ полное основаніе думать, что разъ устроенная дорога, если она будетъ подвержена извѣстному надзору, можетъ служить на продолжительное время.

Дальнѣйшій путь отъ Гуджи-али до Бухары и до русскихъ предѣловъ проходитъ по твердому грунту, почти непрерывно среди Кишлаковъ.

Устройство тамъ регулярнаго сообщенія не можетъ представить никакихъ техническихъ затрудненій, а требуетъ только доброй воли русской власти. Устройство почтъ можетъ оказаться весьма выгоднымъ для Бухарскихъ властей, такъ какъ избавитъ ихъ отъ необходимости заботиться объ удобствахъ русскихъ путешественниковъ, число которыхъ съ установленіемъ новаго пути и увеличившимся сношеніемъ Туркестана съ Закаспійскою областію значительно возростетъ и поставитъ Бухарскую власть въ затруднительное положеніе. Бухарцы и сами начинаютъ сознавать необходимость почтовыхъ сообщеній, послѣ того какъ въ Бухару проведенъ телеграфъ.

Оцѣнка новаго пути. Сравненіе путей отъ Каспійскаго моря до Аму-дарьинскаго отдѣла, съ таковыми же черезъ Оренбургъ. Обращаясь къ оцѣнкѣ данныхъ, добытыхъ опытомъ передвиженія командъ и грузовъ по новому пути, и къ сравненію его съ другими путями, ведущими изъ центральной Россіи въ Среднюю Азію, оказывается слѣдующее: 12 іюня команда новобранцевъ, двигаясь черезъ Усть-Уртъ, прибыла въ Петро-Александровскъ, сдѣлала весь путь отъ Астрахани до залива Цесаревича въ 4 сутокъ и отъ сего послѣдняго въ 34 дня, всего въ 38 дней, такимъ образомъ время нахожденія въ пути было уменьшено на 12 дней противу первоначальныхъ предположеній. Съ устройствомъ пароходства по Аму-Дарьѣ время передвиженія сократится по крайней мѣрѣ еще на 8 дней.

---

[1]) Сборникъ матеріаловъ по Азіи, выпускъ VI стр. 86—87.

15-го и 17-го іюня прибыла въ Петро-Александровскъ въ двухъ эшелонахъ команда новобранцевъ, посланная черезъ Кизилъ-Арватъ, употребивъ на путь отъ Астрахани до Красноводска 4 дня и отъ сего черезъ Михайловскій заливъ 36 дней, всего 40 дней. Въ будущемъ сокращеніе этого срока предвидится тогда лишь, когда желѣзная дорога изъ Асхабада дойдетъ до Аму-Дарьи. Отъ Оренбурга до Петро-Александровска на передвиженіе командъ новобранцевъ требовалось не менѣе 102 дней пути.

Опытъ движенія командъ запасныхъ въ 439 человѣкъ и новобранцевъ до 270 человѣкъ при 86 лошадяхъ и 150 верблюдахъ по Усть-Уртскому пути, а также движеніе грузовъ Россійскаго Общества транспортированія кладей, въ продолженіи всего лѣта, показало полную пригодность этого направленія для военныхъ и торговыхъ цѣлей.

Передвиженіе новобранцевъ собственно по Усть-Урту на 440 верстахъ исполнено въ 18 сутокъ, причемъ сдѣлана была одна дневка; такимъ образомъ, средній переходъ равняется почти 26 верстамъ, и это оказалось для нихъ нисколько не утомительнымъ. Во время пути заболѣло 26 человѣкъ, въ томъ числѣ 2 гастрическою лихорадкою, 16 легкимъ воспаленіемъ глазъ отъ вѣтра и 8 разстройствомъ желудка отъ употребленія горько-соленой воды изъ колодцевъ: Ирбасанъ, Кара-Кудукъ, Алибекъ и Карашъ-бай-казганъ. Больные желудкомъ, на слѣдующій день по приходѣ на озеро Ирали-хачъ-ханъ, поправились. Въ день выступленія съ этого озера или часа два спустя послѣ прибытія команды въ Кунградъ, она была осмотрѣна мною и представилась въ отличномъ видѣ. Люди имѣли бодрый, здоровый и веселый видъ; больныхъ было 4 человѣка, въ томъ числѣ одинъ—глазами и 3 лихорадкой. Больные эти при движеніи водою на каюкахъ всѣ выздоровѣли.

Осмотръ, спеціально назначенною коммисіею новобранцевъ, прибывшихъ черезъ Усть-уртъ и черезъ Кизилъ-Арватъ, а также и совѣщаніе въ присутствіи начальника Аму-Дарьинскаго отдѣла изъ лицъ, сопровождавшихъ обѣ команды и производившихъ осмотръ ихъ, дало слѣдующіе результаты: въ отношеніи здоровья, въ командѣ, прибывшей черезъ Усть-уртъ, больныхъ найдено 20,

въ томъ числѣ трое такими болѣзнями: (грыжа, сифилисъ и воспаленіе мочеиспускательнаго капала), которыя не могутъ быть приписаны пути, остальные 17 легкими формами болѣзни глазъ.

Въ закаспійской командѣ оказалось всѣхъ больныхъ 72, въ томъ числѣ больныхъ глазами 71, т. е. болѣе чѣмъ въ трое противу первой команды.

Такая громадная разница не въ пользу Кизылъ-Арватской команды, по мнѣнію врача, статскаго совѣтника Никитина, произошла вслѣдствіе продолжительнаго песчанаго пути, которымъ двигались новобранцы, а также и потому, что шапки ихъ не были снабжены козырьками.

При осмотрѣ людей, я просилъ обратить особенное вниманіе на новобранцевъ, данныхъ въ распоряженіе инженера Ляпунова, и сдѣлавшихъ весь путь по Усть-урту пѣшкомъ. По осмотрѣ этихъ 10 человѣкъ найдено: одинъ съ краснотою глазъ, другой съ ревматизмомъ грудныхъ мышицъ, но обѣ болѣзни не представляли ничего важнаго. Прочіе 8 человѣкъ совершенно здоровы.

Отсталыхъ оказалось трое въ командѣ, прибывшей изъ Кизылъ-Арвата, тогда какъ до настоящаго года число отставшихъ по Казалинскому тракту было всегда несравненно больше, въ особенности до установленія существующаго порядка препровожденія командъ посредствомъ офицеровъ, командируемыхъ изъ Туркестанскаго военнаго округа.

Сравнивая этотъ третій опытъ движенія командъ на пополненіе войскъ Аму-Дарьинскаго отдѣла по путямъ отъ Каспійскаго моря, съ таковымъ же чрезъ Казалинскъ оказывается, что новые пути представляютъ громадныя преимущества, такъ какъ между новобранцами не было замѣтно ни утомленія, ни какихъ либо заразительныхъ болѣзней, какъ то: тифа; дисентеріи, проявлявшихся въ прежнее время [1]).

Въ хозяйственномъ отношеніи, лица, осмотрѣвшія новобранцевъ послѣдняго призыва и имѣвшія случай видѣть прибывавшихъ прежде черезъ Казалинскъ, обратили особое вниманіе на то обстоятельство, что одежда всѣхъ новобранцевъ была вполнѣ

---

[1]) Костенко. Туркестанскій край, т. III, стр. 256.

сохранена: шинели, мундиры, шаровары и сапоги, а также и бѣлье, за малымъ исключеніемъ, въ чемъ я лично убѣдился, имѣли видъ совершенно новый.

Сравненіе путей въ Аму-Дарьинскій отдѣлъ отъ Каспійскаго моря черезъ Кунградъ и Кизылъ-Арватъ. Сравнивая Закаспійскіе пути между собою оказывается, что путь по Усть-урту представляется для войскъ болѣе выгоднымъ, чѣмъ путь изъ Кизылъ-Арвата. Усть-уртскій путь дозволяетъ движеніе обыкновеннымъ пѣшимъ порядкомъ, подтвержденіемъ чему служитъ случайный опытъ съ 10 молодыми солдатами, данными для работъ инженера Ляпунова. Движеніе же пѣшимъ порядкомъ черезъ Кара-кумы представило бы громадныя затрудненія. Движеніе колеснаго обоза, не встрѣчающее никакого препятствія на пути черезъ Усть-уртъ, крайне затруднительно черезъ Ккизылъ-Арватскій путь, гдѣ въ санитарную одноколку потребовалось впрягать 3 верблюда. Условія мѣстности и климата на послѣднемъ пути настолько оказались неблагопріятными, что взятыя одноколки разсохлись и были оставлены на пути, у Ильяны [2]).

Вода встрѣчается на Усть-Уртскомъ пути на каждомъ переходѣ и даетъ возможность безъ затрудненія утолить жажду до 400 чел., 150 верблюдовъ и 89 лошадей.

Принявъ эту данную за основаніе разсчета, можно полагать, что здѣсь возможно круговое безостановочное движеніе войскъ, по эшелонно, считая въ эшелонѣ 2 роты, 1 эскадронъ или батарею.

Горько-соленая вода, встрѣчающаяся на пути отъ Ирбасана до Карамбай-Казгана, будучи употреблена для пищи и чая, не производитъ разрушительнаго вліянія на здоровье людей, встрѣченные же случаи разстройства желудка съ приходомъ на озеро Ирали-хачъ-хонъ быстро проходятъ.

Вторая половина этого пути отъ Кунграда до Петро-Александровска, при движеніи на каюкахъ или на пароходѣ, будетъ служить естественнымъ отдыхомъ даже и при томъ маломъ утомленіи, которое испытываютъ войска, двигаясь черезъ Усть-Уртъ.

---

[2]) Инженеръ Ляпуновъ, возвратившійся черезъ Кизылъ-Арватъ, нанялъ въ Хивѣ телѣгу, но на границѣ пустыни былъ вынужденъ оставить ее и возвращаться на верблюдѣ.

Въ экономическомъ отношеніи опытъ перевозки новобранцевъ отъ Астрахани до Петро-Александровска далъ слѣдующіе результаты:

Перевозка отъ Астрахани до Красноводска и Михайловска обошлось:

офицеровъ	(16 р. 50 к.+1 р. 75 к.)× 2=	36 руб. 50 к.
нижн. чин.	(5 р. 60 к.+ 75 к.)×286=1816	» 10 »
багажа . .	(42.5+ 45) × 180 =	84 » 60 »
		1.937 руб. 20 к.

Для перевозки команды до Айрактовъ, на основаніи устава общества Кавказъ и Меркурій, была нанята особая баржа, поднимавшая до 15 т. пуд. съ платою по 16.5 съ пуда за все разстояніе въ 350 миль, что составило 2.475 руб. при чемъ перевезено 2 офицера, 1 докторъ, 7 унтеръ-офицеровъ 264 новобранца 6 женщинъ, 1 прислуга и 723 пуда казеннаго груза.

Отправленіе команды въ Айракты обошлось на 538 р. дороже чѣмъ до Красноводска не смотря на болѣе короткое разстояніе, вслѣдствіе того, что до настоящаго времени не установлено по этому пути срочнаго пароходства.

Обратная перевозка запасныхъ отъ Айрактовъ до Астрахани указываетъ на значительное пониженіе платы въ будущемъ. Въ этомъ случаѣ заплачено:

за одного офицера	по 9 р. 50 к.	9 р. 50 к.
» 355 нижн. чиновъ	» 3 » 85 »	1.316 » 75 »
» 52 солд. женъ	» 3 » 85 »	200 » 20 »
» одного ребенка	» 1 » 92 »	1 » 92 »
		1.578 р. 37 к.

Эта таблица показываетъ, что съ установленіемъ регулярнаго сообщенія въ заливѣ Цесаревича, военное вѣдомство значительно выиграетъ при перевозкѣ нижнихъ чиновъ, направляемыхъ въ Аму-Дарьинскій отдѣлъ.

Передвиженіе людей отъ берега Каспійскаго моря до Петро-Александровска обошлось дороже для Кизылъ-Арватской команды, чѣмъ для Усть-Уртской. Считая всѣ прочія условія совершенно равными и беря во вниманіе только передвиженіе однихъ людей оказывается, что за перевозку 2 нижнихъ чиновъ уплочено отъ

Айрактовъ до Кунграда 9 рублей, отъ Кунграда до Петро-Александровска 4 р. 30 коп. всего 13 р. 30 коп. на 2 человѣка, тогда какъ за путь отъ Кизылъ-Арвата до Петро-Александровска было заплочено по 14 р. 50 к. за верблюда, а за переѣздъ по желѣзной дорогѣ до Кизылъ-Арвата 3 р. 80 коп. или всего 18 р. 30 к. болѣе 5 р. на 2 человѣка или 2 р. 50 к. на каждаго; а на 270 человѣкъ это даетъ до 685 рублей, что уже превышаетъ разницу въ платѣ за переѣздъ обѣихъ командъ моремъ на 147 р.

Сравненіе это будетъ еще болѣе не выгоднымъ для Кизылъ-Арватскаго пути, если взять побочные накладные расходы, а именно: посылку особаго офицера съ командою для предварительной расчистки колодцевъ; необходимость, вслѣдствіе дѣленія команды на двѣ части, назначать для каждой изъ нихъ особаго доктора, особый конвой и тѣмъ въ значительной мѣрѣ увеличивать накладные расходы. *Количество водоподъемныхъ средствъ* на пути изъ Кизылъ-Арвата необходимо имѣть въ значительныхъ размѣрахъ и по крайней мѣрѣ на двое сутокъ, съ соотвѣтственнымъ количествомъ перевозочныхъ средствъ, такъ какъ тамъ встрѣчаются безводные переходы отъ Пуруна до Наурлы 47 верстъ, при чемъ въ этомъ послѣднемъ вода негодная ни для питья людей, ни для варки пищи, слѣдующій колодезь Игды 50 верстъ. Такимъ образомъ весь безводный переходъ простирается до 97 вер., что составляетъ по меньшей мѣрѣ два дни ходу. Отъ Игды до Бала-Ишема 52, до Орта-Кую 47, отъ Даудыра до Хатиба (Гяуръ-Кала) 66 вер., воды въ послѣднемъ колодцѣ такъ мало, что ее едва хватило на эшелонъ. На пути же черезъ Усть-Уртъ пока имѣется только одинъ переходъ отъ Али-бека до Карашбай-Казгана 43 вер. безъ воды. Переходъ этотъ при твердомъ грунтѣ не особенно затруднителенъ и можетъ быть сдѣланъ въ одни сутки. Наконецъ маршрутъ приведенный ниже, представляя возможность сокращенія пути до 400 вер. совершенно обходитъ колодезь съ горько-соленою водою, чего нельзя сдѣлать на пути отъ Кизылъ-Арвата.

Водоподъемныя средства для Усть-Уртской команды были разсчитаны такимъ образомъ, чтобы хватило по 2 ведра на человѣка, для чего и было отпущено 40 бочатъ по 8 ведеръ въ

каждой, но изъ этого числа наливалось только 20, что составило не много болѣе ½ ведра на человѣка.

Путевое довольствіе, опредѣленное главнымъ штабомъ, примѣнительно къ размѣру установленному въ Закаспійской области въ 28 коп. на одного человѣка одинаково для обѣихъ командъ, въ Кизылъ-Арватской командѣ хотя оказалась вполнѣ достаточнымъ, но не дало никакого остатка и на совѣщаніи, бывшемъ въ присутствіи генералъ-маіора Гротенгельма, начальники эшелоновъ заявили, что уменьшеніе этого размѣра невозможно. Въ Усть-Уртской же командѣ оказалась экономія въ 750 р., образовавшаяся главнымъ образомъ отъ покупки мяса на пути отъ Кунграда до Петро-Александровска, гдѣ оно пріобрѣталось въ среднемъ по 2 р. 40 к. за пудъ, около же бухты Айракты мясо было куплено по 6 руб. за пудъ. На будущее время признавалось бы возможнымъ для пути отъ Айракты до Петро-Александровска назначать путевое довольствіе въ размѣрѣ 20 коп. на человѣка, предоставивъ заготовленіе мяса попеченію Туркестанскаго начальства.

Уменьшеніе платы вмѣсто 28 к. на 20 к. основано на томъ, что продовольствіе въ день на человѣка обходится: сухари 10 к. мясо 7 коп. и 1 к. на приварокъ, всего 18 коп., кромѣ того 2 коп. для закупокъ необходимыхъ въ дорогѣ кислотъ: лимонной, а также уксуса, горчицы и друг. противу цынготныхъ средствъ.

Перевозочныя средства, съ цѣлію устранить возможныя случайности въ новомъ дѣлѣ, были назначены въ этомъ году по слѣдующему разсчету: одинъ верблюдъ на два человѣка и независимо того подъ свозъ казенныхъ и собственныхъ вещей и провіанта по 1 верблюду на 10 пудовъ и на каждыхъ 10 верблюдовъ по одному запасному.

Согласно этому начальствомъ Аму-Дарьинскаго отдѣла было разсчитано:

для	264 нижн. чиновъ	132 верблюда.
»	20 солдатокъ	13 »
»	12 дѣтей	
»	1.490 пуд. тяжести	149 »
»	запасныхъ	16 »
		310 верблюдовъ.

Въ счетъ этихъ перевозныхъ средствъ было нанято 80 арбъ, причемъ каждая арба замѣнила 2 верблюда и 150 верблюдовъ.

Нанятые верблюды и арбы безъ затрудненія перевезли команду запасныхъ и нижнихъ чиновъ съ ихъ продовольствіемъ на путь по Усть-Урту и запасомъ на одну недѣлю, на путь до Астрахани.

335 нижн. чиновъ 167½
53 женщины . . . . . } 39½
52 солд. дѣтей . . . . . }

и 376 пудовъ собственныхъ тяжестей независимо отъ продовольствія на мѣсяцъ 37.

Число верблюдовъ, отпущенныхъ для команды новобранцевъ, оказалось излишне велико, верблюды были нагружены весьма слабо. Но на будущее время признавалось бы вполнѣ возможнымъ придержаться существующаго въ Туркестанскомъ округѣ порядка и назначать одного верблюда на каждыхъ двухъ человѣкъ съ ихъ казенными и собственными вещами, продовольствіемъ и подстилочною кошмою, и отдѣльно подъ экспедиціонныя вещи и водоподъемныя средства, разсчитывая по 14 пудовъ на верблюда.

Для запаса верблюдовъ принять норму не 10%, а 5% въ виду того, что переходъ въ 400 верстъ по ровной мѣстности снабженный кормомъ и водою, нисколько не затруднителенъ для верблюдовъ, а въ крайности они могутъ быть легко добыты отъ кочующихъ на Усть-Уртѣ же киргизъ. Если принять эти нормы, то на команду въ 264 человѣкъ потребовалось бы верблюдовъ:

132 для нижнихъ чиновъ
10 » воды
10 » экспедиціонныхъ вещей
3 » юлашеекъ
2 » аптеки

157 и 8 запасныхъ всего 165 вмѣсто 310 верблюдовъ.

Нанятое въ нынѣшнемъ году число каюковъ, 9, т. е. по 30 чел. на каюкѣ, оказалось также велико; совершенно будетъ достаточно, если на большой каюкъ помѣщать отъ 40 до 50 человѣкъ.

Наемная плата черезъ Усть-Уртъ по 9 рублей за верблюда была слѣдствіемъ незнакомства хивинцевъ съ Усть-Уртомъ, но когда началось движеніе, то въ срединѣ іюля плата понизилась

до восьми рублей за верблюда, съ установкою же обратнаго движенія есть надежда довести ее до 6 руб. за одинъ путь. Наемъ верблюдовъ въ Закаспійской области былъ на столько дорогъ и населеніе доставляло ихъ до того не охотно, что мѣстное начальство принуждено было къ обязательной поставкѣ за опредѣленную имъ самимъ плату 14 р. 50 к. до Петро-Александровска. За каюки было заплачено по 6 руб. на каждый день работы, что также признается очень высокою платою. Она явилась отъ того, что начальство Аму-Дарьинскаго отдѣла, подрядивши каюки за 5 рублей, признало справедливымъ добавить по одному рублю на каюкъ въ день, чтобы вознаградить хозяевъ за простой ихъ каюковъ и за утраты, понесенныя ими во время ожиданія команды новобранцевъ, опоздавшей прибыть къ назначенному сроку на 7 дней.

Заключеніе о пути черезъ Усть-Уртъ. Принимая во вниманіе всѣ приведенныя выше опытныя данныя, можно съ увѣренностію сказать, что путь черезъ заливъ Цесаревича окажется не только удобнѣе, но и выгоднѣе въ экономическомъ отношеніи всѣхъ другихъ путей для наполненія войскъ Аму-Дарьинскаго отдѣла.

Есть основанія думать, что этимъ же путемъ было бы выгодно комплектовать и части войскъ Зеравшанскаго округа. Двигаясь черезъ Усть-Уртъ, Аму-Дарью и Бухарскія владѣнія новобранцы будутъ лучше сбережены, они прибудутъ въ свои части ранѣе чѣмъ прибываютъ теперь и притомъ, едва ли этотъ путь обойдется дороже въ денежномъ отношеніи, чѣмъ нынѣ практикуемый черезъ Семирѣченскую область; тоже самое относится и до запасныхъ нижнихъ чиновъ, увольняемыхъ на родину. Въ этомъ случаѣ отъ Кунграда новобранцы будутъ слѣдовать водою до Хераджа, на что при движеніи даже на каюкахъ, не говоря уже о пароходѣ, потребуется около 27 дней; далѣе бухарскими владѣніями, черезъ Лялякъ, къ западу отъ Бухары, на протяженіи 380 верстъ, и наконецъ до Самарканда 64 версты, всего 444 версты, что при движеніи на верблюдахъ потребуетъ 20 дней марша. Такимъ образомъ люди прибудутъ въ Самаркандъ въ половинѣ іюля мѣсяца. Это передвиженіе потребуетъ расхода на

человѣка за перевозъ по Усть-Урту 4 руб., перевозъ водою, считая по 5 руб. въ сутки и по 40 человѣкъ на каюкъ по 3 руб. 37½ коп. и отъ Хераджа до Самарканда около 3 руб., всего до 10 руб. 40 коп. за передвиженіе одного или 20 руб. 80 коп. за двухъ человѣкъ отъ Айракты до Самарканда.

Мнѣніе относительно экспедиціонныхъ вещей, медикаментовъ, назначенія проводниковъ и казаковъ при движеніи командъ черезъ Усть-Уртъ. Въ предписаніи, полученномъ мною отъ Главнаго штаба, между прочимъ указано представить соображенія о перевозочныхъ средствахъ и различныхъ видахъ степнаго довольствія, необходимыхъ для передвиженія штатныхъ частей и не штатныхъ командъ отъ Каспійскаго моря до Аму-Дарьи. Что касается до перевозочныхъ средствъ и путеваго довольствія, то объ этомъ изложено выше. Относительно же *экспедиціонныхъ вещей*, нормальная табель довольствія, приложенная къ приказу по военному вѣдомству 1878 года № 156, можетъ быть сохранена въ полной силѣ, за небольшимъ исключеніемъ. Изъ показанныхъ въ табели вещей могутъ быть сокращены: мотыги, кирки и горбуши, которые не находятъ для себя примѣненія на новомъ пути.

Въ *видахъ гигіеническихъ* признавалось бы необходимымъ для новобранцевъ къ фуражкамъ выдавать козырьки, что необходимо для глазъ непривычныхъ къ яркому солнцу и къ сильнымъ вѣтрамъ.

Можетъ быть также полезно усиленіе отпускаемыхъ нынѣ медикаментовъ противу лихорадки, желудка и глазъ.

Старшій врачъ Аму-Дарьинскаго отдѣла, статскій совѣтникъ, Никитинъ находилъ необходимымъ установить въ этомъ отношеніи, чтобы на 500 человѣкъ на мѣсяцъ отпускалось ⅛ фунта солено-кислой и ⅛ фунта сѣрно-кислой хинины, ¼ фунта опія. Для сдабриванія воды врачи признаютъ полезнымъ отпускъ лимонной кислоты.

Что касается *проводниковъ конвоя* и *снабженія ружьями* команды новобранцевъ, то признавалось бы вполнѣ достаточнымъ имѣть на команду одного проводника и 3 казаковъ, въ томъ числѣ обязательно одинъ знакомый съ киргизскимъ нарѣчіемъ.

Выдачу ружей на будущее время можно признать излишнею, такъ какъ страна вполнѣ мирная и по ней двигаются караваны

и отдѣльные люди безъ всякихъ предохранительныхъ мѣръ. Есть основаніе предполагать, что съ каждымъ годомъ положеніе это будетъ укрѣпляться и въ такомъ случаѣ ружья будутъ составлять излишнюю тяжесть и хлопоты.

О маршрутѣ для пути черезъ Усть-Уртъ. Маршрутъ для слѣдованія новобранцевъ черезъ Усть-Уртъ былъ составленъ на основаніи первоначальныхъ свѣдѣній, добытыхъ рекогносцировкою полковника Александрова. По маршруту, составленному въ штабѣ Туркестанскаго округа, съ примѣненіемъ общихъ правилъ походныхъ движеній въ мирное время, для прохожденія пространства отъ бухты Айракты до Кунграда, требуется 27 дней марша, при чемъ назначено 7 дневокъ и 20 переходовъ. По маршруту же, выданному начальникомъ Аму-Дарьинскаго отдѣла, тоже разстояніе указано пройти въ 16 переходовъ и начальнику команды предоставлялось сдѣлать три дневки, избирая время для сего по своему усмотрѣнію.

Команда должна была пройти черезъ К. Тянке, на Метеръ, Кара-кудукъ, Аманджулъ, Акъ-крукъ, Сумбе, Торча-тюлей, до Кунграда—всего 442 версты. Исполняя этотъ маршрутъ, команда выступила отъ залива Цесаревича 10 мая и прибыла въ Кунградъ 27 того же мѣсяца, сдѣлавъ въ пути одну дневку, но увеличивъ число переходовъ, а именно вмѣсто одного перехода отъ Тянке, до Чангасъ-Чингау въ 39 верстъ, было сдѣлано два перехода отъ Тянке до Турлугула и потомъ до Чангасъ-Чингау.

Принимая во вниманіе, что движеніе нисколько не отразилось на здоровьи молодыхъ солдатъ, что послѣ усиленнаго перехода черезъ Усть-Уртъ имъ предстоитъ отдыхъ при передвиженіи водою, казалось бы, при движеніи на верблюдахъ, признать этотъ порядокъ передвиженія нормальнымъ и на будущее время.

Но признавая означенный порядокъ исполненія, съ своей стороны я полагалъ бы необходимымъ на будущій годъ нѣсколько видоизмѣнить направленіе и вмѣсто существующаго направленія отъ К. Метера до Торча-тюлей посылать команды по пройденному мною направленію на Курлукъ, Быргарнъ, Джиндумъ, Кульбай, причемъ получится сокращеніе на 23 версты. Вода въ ко-

лодцахъ, а особенно въ Куль-баѣ хорошая и достаточно обильная, мѣстность ровная, кормъ и топливо находятся такіе, какъ и на остальномъ пути. При этомъ весь путь отъ залива Цесаревича до Кунграда, если команда будетъ двигаться на верблюдахъ можетъ быть пройденъ въ 18 сутокъ; а обыкновеннымъ пѣшимъ порядкомъ въ 20 сутокъ. Маршруты для того и другаго случая при семъ прилагаются.

Неудобства предлагаемаго маршрута заключаются въ томъ, что колодцы Ирбасанъ, Кара-кудукъ, Алибекъ и Карамбай-Казганъ, лежащіе между Торча-тюлей, и оз. Ирали-хачъ-ханомъ, на протяженіи 118 верстъ имѣютъ соленую и горько-соленую воду; изъ колодца Кара-кудукъ и Карамбай-Казгана лошади пьютъ охотно, но изъ колодцевъ Ирбасана и Алибека пьютъ, но съ трудомъ и кромѣ того отъ Али-бека до Карамбай-Казгана 43 версты безводнаго пространства. Впрочемъ есть основаніе полагать, что у спуска Чибинъ можно найти годную для пищи и чая воду, такъ какъ у самаго спуска существуютъ слѣды киргизскихъ зимовокъ и засыпанныхъ колодцевъ, если эти послѣдніе отрыть, то у подножія Усть-Урта возможно было бы сдѣлать ночлегъ, послѣ перехода въ 31 вер., а слѣдующій затѣмъ переходъ назначить до озера Ирали-хачъ-ханъ въ 29 верстъ.

Существованіе горько-соленыхъ колодцевъ, а также и другія соображенія, приведенныя выше, заставили во время пути обратить вниманіе на отысканіе болѣе удобнаго и короткаго направленія между заливомъ Цесаревича и Кунградомъ.

По разспросамъ мѣстныхъ жителей, такое направленіе существуетъ нѣсколько сѣвернѣе пройденнаго мною. Часть этого направленія отъ Кунграда до Кара-Умбетъ, у подножія Чинка, мною пройдена лично, причемъ я удостовѣрился въ справедливости показаній мѣстныхъ жителей. Не имѣя возможности пройти остальное разстояніе отъ Кара-Умбета до залива Цесаревича, я предложилъ это сдѣлать моему проводнику Дормену, обѣщавъ ему за это особое вознагражденіе. Въ настоящее время мною получено письмо, въ которомъ Дорменъ извѣщаетъ, что порученіе исполнено имъ и все разстояніе оказалось въ 401 вер.

При этомъ на всемъ протяженіи находится всего 2 соленыхъ

колодца, которые возможно впрочемъ миновать. Ознакомившись близко съ Дорменомъ и принявъ во вниманіе услуги этого киргиза въ 1880 г. по указанію путей для прохода верблюжьихъ транспортовъ съ Эмбы къ Красноводску, можно вполнѣ положиться на достовѣрность его показаній. Но ранѣе, чѣмъ отправлять команды этимъ путемъ желательна болѣе точная съемка и изслѣдованіе его, тѣмъ болѣе что не указано есть ли топливо и подножный кормъ и въ какомъ количествѣ.

Экономическое значеніе новаго пути. Путь черезъ Усть-Уртъ, будучи выгоднымъ для военнаго движенія, имѣетъ существенное и полезное значеніе въ экономическомъ отношеніи прежде всего для Аму-Дарьинскаго края, а затѣмъ и другихъ областей Средней Азіи.

Выгода пути въ этомъ отношеніи оправдывается тѣмъ, что путь этотъ возобновленъ первоначально купцомъ Ванюшинымъ для его коммерческихъ предпріятій. Въ прошломъ году частная предпріимчивость въ лицѣ русскаго общества транспортированія кладей, при содѣйствіи Туркестанскаго начальника, приняла рѣшеніе сдѣлать опытъ отправки товаровъ этимъ путемъ. На первый разъ опытъ не удался, вслѣдствіе недоброжелательнаго отношенія къ дѣлу Бухарскаго правительства, воспрепятствовавшаго въ 1883 г. отправкѣ товаровъ изъ Бухары.

Но эта первая неудача, къ счастію, не остановила общества и въ настоящемъ году оно рѣшилось повторить опытъ, но въ гораздо большемъ размѣрѣ: предположено отправить новымъ путемъ 70 тыс. пудовъ груза изъ Средней Азіи въ центральную Россію и сдѣлать опытъ посылки мануфактурнаго товара обратнымъ напраніемъ. При этомъ Россійское общество транспортовъ отказалась отъ своей системы взимать съ отправителей дѣйствительную стоимость каждой отдѣльной отправки, а объявило на первый разъ настоящую цѣну по 1 руб. 77 коп. за пудъ хлопка отъ Бухары до Москвы, при чемъ въ эту цѣну входитъ плата

Отъ Бухары до Устюка	15 к.
» » » Кунграда	20 »
» » » зал. Цесаревича	50 »

От Бухары до Астрахани		20 к.
» » » Нижняго		20 »
» » » Москвы		26 »
» » » за веревки		5 »
» » » накладные расходы . . .		5 »
Итого . . .	1 р.	61 к.

Изъ этого видно, что перевозка пуда обходится менѣе чѣмъ черезъ Оренбургъ (около 2 р. 40 коп.), общество имѣетъ до 15 к. на пудъ барыша. Стоимость отправки новымъ путемъ изъ Ташкента, прибавляя 50 коп. за провозъ отъ него до Бухары, будетъ 2 р. 27 к., т. е. приблизительно равняется существующимъ въ настоящее время цѣнамъ черезъ Оренбургъ.

Такимъ образомъ Ташкентъ, при настоящихъ средствахъ сообщенія, является разграничительнымъ пунктомъ вліянія относительно товарнаго движенія прежняго и новаго пути.

Можно однако думать, что съ открытіемъ правильнаго пароходства на Аму-Дарьѣ и по Каспійскому морю, цѣны для новаго пути будутъ еще понижены и тогда весь Туркестанскій край, за исключеніемъ западныхъ уѣздовъ Сыръ-Дарьинской области войдетъ въ сферу вліянія новаго пути.

Военное вѣдомство съ своей стороны могло бы извлечь выгоду изъ новаго пути по доставкѣ тяжестей для войскъ Аму-Дарьинскаго отдѣла, интендантскаго и артиллерійскаго вѣдомствъ, причемъ за пудъ тяжестей отправленныхъ изъ Симбирска и Казани, черезъ Астрахань пришлось бы заплатить около рубля, между тѣмъ какъ въ настоящее время доставка обходится около 1 р. 70 к. При направленіи новымъ путемъ интендантскихъ и артиллерійскихъ грузовъ для войскъ Зеравшанскаго округа казна можетъ имѣть выгоды до 40 к. на пудъ.

При направленіи товаровъ изъ центральныхъ областей Россіи въ Среднюю Азію цѣна за перевозку одного пуда, хотя результаты опыта мнѣ еще неизвѣстны, будетъ разниться весьма мало отъ установленной для доставки среднеазіятскихъ товаровъ въ центральную Россію.

Увеличить перевозочныя цѣны можетъ только движеніе грузовъ вверхъ по Аму-Дарьѣ, но оно едва ли окажетъ какое либо

вліяніе такъ какъ въ настоящее время каюки, провезшіе грузъ въ Кунградъ, должны возвращаться въ Устыкъ совершенно пустыми, по этому они охотно возьмутъ грузъ по той же цѣнѣ, какъ и при сплавѣ внизъ.

Высказанное мнѣніе подтверждается тѣмъ, что хозяева каюковъ, подымаясь противъ теченія, готовы, съ цѣлію заработать одного, двухъ барановъ, останавливаться на сутки и болѣе, для переправы съ одного берега Аму-Дарьи на другой стадъ овецъ, которыя пасутся по берегамъ этой рѣки.

Но допуская, что движеніе грузовъ противу теченія Аму-Дарьи вызоветъ повышеніе платы на этомъ разстояніи, причемъ оно едва ли дойдетъ выше 30 коп. за пудъ, нельзя не замѣтить, что обратное движеніе грузовъ черезъ заливъ Цесаревича несомнѣнно поведетъ къ уменьшенію перевозочныхъ цѣнъ по Усть-Урту, такъ что въ общемъ итогѣ увеличенія не предвидится.

Впослѣдствіи съ развитіемъ колеснаго движенія по Усть-Урту и если предположить, что на участкѣ отъ Хераджа до Чуджи-Али будетъ устроена также колесная дорога, цѣнность перевозки грузовъ въ Аму-Дарьинскій край и въ бухарское ханство должна еще понизиться, такъ какъ въ этомъ случаѣ излишній накладной расходъ на вьючную укупорку, отъ 50 к. до 1 руб. на пудъ, самъ собою уничтожается. Устройство колеснаго пути отъ Хераджа до Гуджи-Али выгодно бы отозвалось на доставкѣ товаровъ и для всего Туркестанскаго края, такъ какъ въ этомъ случаѣ грузъ изъ Россіи въ Ташкентъ проходилъ бы водою или на колесахъ.

Независимо меньшей платы, новый путь представляетъ выгоду также *относительно сохранности и вѣрности доставки товаровъ* къ мѣсту назначенія.

При перевозкѣ сырыхъ товаровъ изъ Средней Азіи постоянно замѣчалась, по приходѣ въ Оренбургъ, нѣкоторая потеря вѣса вьюка противу первоначально сданнаго. Такое явленіе происходитъ отъ усушки товара, какъ слѣдствіе продолжительнаго нахожденія товара на открытомъ сухомъ воздухѣ и отъ дѣйствительныхъ потерь, которыя происходятъ во первыхъ потому, что при проходѣ черезъ мѣста, поросшія колючкою, укупорка разры-

вается, причемъ часть хлопка или шерсти остается на мѣстѣ, теряясь непроизводительно; во вторыхъ потому, что и сами киргизы не считаютъ за грѣхъ расплатиться щепоткой, другой хлопка за угощеніе своего пріятеля. Между тѣмъ совокупность этихъ причинъ ведетъ къ потерѣ отъ 22—30 фунтовъ на кипу, а на верблюда до 1 п. 20 ф. или до 10 р. 50 коп. При перевозкѣ водою и по Усть-Урту представляется возможнымъ совершенно устранить эту потерю, такъ какъ хлопокъ не будетъ усыхать и не будетъ растрачиваться.

Эти растраты, будучи не болѣе какъ накладнымъ расходомъ, представляютъ сравнительно малое неудобство съ тѣми потерями, которыя происходятъ отъ развивающейся между киргизами спекуляціи, которая заключается въ томъ, что они принявъ на себя обязательство доставить по назначенію грузъ, бросаютъ его въ пути, и вновь нанимаются для перевозки у другихъ хозяевъ.

При этомъ русскіе торговые общества и дома терпѣли иногда громадные убытки. Въ теченіи 1879—1880 г. общая потеря братьевъ Фридляндъ простирается до 360 тыс., братьевъ Каменскихъ до 300 т. и Россійскаго Общества 121 т. всего до 701 т. рублей.

Преслѣдованіе и розысканіе виновныхъ, при кочевой жизни киргизъ, встрѣчаетъ непреодолимыя трудности. Едва ли какая либо регламентація въ состояніи будетъ исправить вкоренившееся уже зло, особенно если принять во вниманіе, что путь, совершаемый верблюдами производится на протяженіи 2 т. верстъ, въ теченіи 3 мѣсяцевъ и въ предѣлахъ разныхъ областей. Услѣдить въ это время и на такомъ разстояніи, гдѣ брошенъ грузъ и въ чьи руки онъ перешелъ едва ли легко разрѣшимая задача.

Направленіе грузовъ по новому пути представитъ въ этомъ отношеніи громадныя преимущества, такъ какъ единственнымъ мѣстомъ, гдѣ возможно бросить грузъ или передать его представляется полоса Усть-Урта, но здѣсь разстояніе 420—400 верстъ, за которымъ легко услѣдить. Кромѣ того здѣсь нельзя ожидать и тѣхъ стачекъ, которыя устраиваются между киргизами Оренбургскаго вѣдомства.

Разборъ возраженій противу новаго пути. Не смотря на всѣ выгоды новаго пути, открытіе его встрѣтило много возраженій, частію касающихся природныхъ условій пути, а частію исходящихъ отъ лицъ, прямо заинтересованныхъ въ неуспѣхѣ новаго дѣла.

Указываютъ, что *заливъ Цесаревича замерзаетъ на 5 мѣсяцевъ отъ ноября до марта*, но во первыхъ въ такомъ же положеніи находится вся сѣверная часть Каспійскаго моря съ Волгою и не смотря на это, выгода отъ дешевой перевозки грузовъ водою такъ велика, что болѣе тысячи пароходовъ работаютъ на одной Волгѣ съ барышемъ для хозяевъ, способствуя тѣмъ самымъ развитію общаго благосостоянія. Во вторыхъ практическое значеніе этого замерзанія, для торговли и въ военномъ отношеніи для Туркестанскаго края, не имѣетъ того значенія, которое ему приписываютъ.

Хлопокъ главный предметъ вывоза средней Азіи идетъ на русскія фабрики преимущественно лѣтомъ и при томъ, начиная съ нынѣшняго года водою на Кунградъ. Въ этомъ году весь Хивинскій хлопокъ до 400 т. пудовъ и часть Бухарскаго въ такомъ же количествѣ, всего до 800 т. пудовъ, сплавомъ по рѣкѣ былъ доставленъ въ Кунградъ, откуда караваннымъ путемъ былъ направленъ черезъ Усть-Уртъ, на заливъ Цесаревича и по западному берегу Аральскаго моря на Оренбургъ.

Самое представленіе, будто хлопокъ двигается исключительно зимою, изъ ближайшихъ распросовъ лицъ, близко стоящихъ у дѣла, оказывается неимѣющимъ основанія. Хлопокъ, собранный осенью въ Бухарѣ, дѣйствительно сдавался киргизами для доставки въ Оренбургъ, но въ видахъ уменьшенія цѣнъ за провозъ, киргизы обязываются везти его во время перекочевокъ и доставляютъ его по назначенію не зимою, а только въ концѣ мая и началѣ іюня слѣдующаго года, къ каковому сроку онъ можетъ быть съ выгодою для отправителя и транспортнаго общества доставленъ и къ заливу Цесаревича.

Факты поступленія хлопка на ст. Оренбургъ, собранные за три года (1880—1882) включительно, показываютъ, что наибольшее количество хлопка поступаетъ на ст. Оренбургъ въ іюнѣ и

іюлѣ мѣсяцахъ [1]), тоже самое относится и до другихъ товаровъ. Въ остальные мѣсяцы подвозъ грузовъ оказывается почти равномѣрнымъ.

Въ военномъ отношеніи едва ли можетъ встрѣтиться въ Туркестанѣ такая необходимость, которая потребовала бы мгновеннаго усиленія зимою войскъ. Въ краѣ содержится такая сила, которая безусловно обезпечиваетъ спокойствіе внутри и ручается за безопасность границъ противу неожиданнаго покушенія нашихъ сосѣдей. Ни со стороны Китая, ни со стороны Афганистана нельзя предвидѣть наступленія такихъ отрядовъ, о движеніи которыхъ мы не знали бы мѣсяцевъ за шесть до ихъ появленія на нашей или Бухарской границахъ. Наступленіе зимою англичанъ, раздѣленныхъ съ нами Гинду-кушемъ, въ такихъ силахъ, которыя были бы для насъ опасными почти невозможно безъ продолжительной подготовки, а потому мы съ своей стороны всегда успѣемъ принять соотвѣтственныя мѣры.

Другое явленіе, на которое указывали, а именно *недоступность залива Цесаревича* достаточно уже опровергнуто много разъ плаваніемъ казенныхъ и частныхъ пароходовъ. Въ одномъ нынѣшнемъ году было сдѣлано 14 рейсовъ. Еще Карелинъ замѣтилъ, что хотя переѣздъ черезъ Култукъ въ одномъ мѣстѣ, не доѣзжая Новинскихъ острововъ и мелокъ, но никогда не „помѣшаетъ ходу судовъ, сидящихъ до 4½ футъ“. Экспедиція, наряженная въ 1883 году морскимъ вѣдомствомъ, недостаточно разъяснила вопросъ о колебаніи уровня воды въ проранѣ отъ Каспійскаго моря въ заливъ Цесаревича, но за то карта, составленная полковникомъ Дурневымъ, даетъ точные размѣры того мѣста, которое можетъ представить затрудненіе и потребность разработки. Изъ его карты видно, что 6 футовъ глубины встрѣчается на протяженіи 3 морскихъ миль, 5 верстъ и 125 саженъ, въ версту шириною.

Малое протяженіе узкаго мѣста, близость его отъ бухты Айракты, позволяетъ или отстояться на якорѣ или отгрузившись пройти это мѣсто безъ большихъ расходовъ. Это соображеніе

---

[1]) Сборникъ матеріаловъ по Азіи выпускъ IX стр. 120—121.

позволяетъ думать, что здѣсь могутъ двигаться суда съ осадкою до 5—5½ фут. Являлся также вопросъ *достаточно ли новый путь снабженъ перевозочными средствами.* Хотя окончательнаго разрѣшенія по этому предмету не представляется возможнымъ сдѣлать, но нельзя не имѣть въ виду, что количество перевозочныхъ средствъ всегда и вездѣ зависитъ отъ спроса на нихъ, въ настоящее же время перевозочныя средства, которыя приняли и могутъ принять участіе въ перевозкахъ по новому пути, заключаются: по Каспійскому морю: 4 парохода общества Кавказъ и Меркурій; пароходъ купца Артемьева и пароходъ купца Гаука, всѣ они сидятъ до 4½ футъ глубины и слѣдовательно могутъ плавать въ заливѣ Цесаревича во всякое время. Считая 8 дней на оборотъ отъ Астрахани до залива Цесаревича, уже въ настоящее время оказывается возможность содержать на этомъ пути правильные рейсы черезъ день.

Въ перевозкѣ по Усть-Урту могутъ принять участіе верблюды и всякаго рода колесный обозъ безъ всякаго затрудненія. Указываютъ на недостатокъ перевозочныхъ средствъ на протяженіи отъ Кунграда до залива Цесаревича. Фактъ на первое время какъ бы подтверждался опытомъ текущаго года. Грузъ хлопка въ 70 т. пудовъ, ввезенный Россійскимъ обществомъ на каюкахъ въ Кунградъ, долго не двигался къ заливу Цесаревича. Но явленіе это нельзя не считать случайнымъ. Зима съ 1883 на 1884 г. была въ высшей степени суровая и снѣжная. Вслѣдствіе этого, къ веснѣ 1884 г., верблюды сильно исхудали, хозяева опасались пустить ихъ въ работу, предварительно не подкормивши. Населеніе Хивинскаго ханства и Аму-Дарьинскаго отдѣла, Усть-Урта и Уральской области отнеслось недовѣрчиво къ новому дѣлу. Видя, что нанимателями явились русскіе люди, туземцы опасались, что нанятые для одной перевозки верблюды, будутъ заарестованы и могутъ совершенно погибнуть подъ тяжестью усиленной перевозки. Правители Хивинскаго ханства также отнеслись къ дѣлу по меньшей мѣрѣ равнодушно, почему населеніе не охотно рѣшалось на дѣло, которое могло быть неугодно туземнымъ властямъ; только этимъ и можно объяснить, почему въ перевозкѣ не приняли участія между прочимъ туркмены. При этомъ нельзя

упускать изъ виду, что киргизы охотно идутъ въ Оренбургъ, надѣясь получить грузъ для обратной перевозки и произвести закупки необходимыхъ для себя вещей. Ни того ни другаго нельзя было, на первое время, ожидать, прійдя къ заливу Цесаревича.

Не смотря на все это, движеніе началось въ маѣ и продолжалось все лѣто безостановочно до послѣднихъ чиселъ сентября, при чемъ за все время отъ Кунграда къ заливу Цесаревича перевезено 73,515 пуд., а въ обратномъ направленіи 1,347 пудовъ.

Количество перевозочныхъ средствъ по сухопутному участку трудно конечно опредѣлить, но можно считать, что въ этихъ операціяхъ примутъ участіе Адаевцы, владѣющіе до 51.000 верблюдовъ и жители Хивинскаго ханства, до 100.000 верблюдовъ, а также и часть киргизъ Оренбургскаго вѣдомства.

Часто встрѣчающееся до сихъ поръ мнѣніе, что киргизы занимаются перевозками только по линіямъ кочевокъ, можно принять съ большимъ ограниченіемъ. Киргизы въ подобныхъ случаяхъ берутъ дешевле за перевозъ, въ этомъ нѣтъ сомнѣнія, но среди ихъ перевозка грузовъ уже выдѣлилась въ особый промыселъ и они готовы употребить своихъ верблюдовъ тамъ, гдѣ окажется возможнымъ легче и больше заработать, что и видно изъ того, что Оренбургскіе киргизы приняли уже участіе въ перевозкахъ по Усть-Урту.

Необходимо сдѣлать еще замѣчаніе по поводу распространившагося мнѣнія *относительно губительнаго вліянія на верблюдовъ особаго рода мухъ*, которыя будто бы появляются около залива Цесаревича въ такомъ количествѣ, что дѣлаютъ верблюжье движеніе невозможнымъ. Извѣстіе объ этомъ, напечатанное въ 145 № Московскихъ вѣдомостей, какъ разъ совпало съ тѣмъ временемъ, когда мнѣ пришлось быть на Усть-Уртѣ и въ Петро-Александровскѣ. По наблюденіямъ и распросамъ оказалось, что верблюды, возившіе грузъ къ заливу Цесаревича, не только не падали, но даже поправлялись, такъ какъ на всемъ пути имѣли хорошій кормъ и обильную воду на каждомъ переходѣ. Предложеніе верблюдовъ со стороны жителей ханства и даже Оренбургскихъ киргизъ постепенно возрастало. Въ виду чего перво-

начально возвышенная цѣна съ 8 на 9 руб. за полный вьюкъ въ 20 пудовъ, была въ началѣ іюня снова понижена до 8 руб.

Эти соображенія, высказанныя мною въ рапортѣ въ Главный штабъ отъ 24 іюня, фактически подтвердились на дѣлѣ при перевозкѣ грузовъ, взятыхъ Росссійскимъ обществомъ страхованія и транспортированія кладей по новому пути.

По сообщеннымъ свѣдѣніямъ изъ отправленныхъ въ этомъ году грузовъ прибыло: Изъ Кунграда въ Айракты, изъ Айракты въ Астрахань.

Въ концѣ апрѣля	4.497		
» » маѣ	746		
» » іюнѣ	10.337		
» » іюлѣ	17.635	въ одинъ разъ	7.119 пуд.
Съ 1 по 14 августа . .	16.014	въ три раза .	31.924 »
» 14 авг. по 1 сентября	13.986		
» въ сентябрѣ	10.300	въ два » .	23.900 »
	73.515 пуд.		62.943 пуд.

Объ остальныхъ 10.000 пудахъ свѣдѣній въ Петербургѣ въ правленіи общества не получено пока.

Изъ Европейской Россіи въ Среднюю Азію было отправлено въ 1884 году черезъ Айракты 1347 пуд.

Эта короткая таблица служитъ яснымъ доказательствомъ возможности производить движеніе по Усть-Урту въ теченіи цѣлаго лѣта. Недостатокъ верблюдовъ, ощущавшійся въ началѣ, и происходившій отъ суровой зимы и отъ недовѣрія къ новому дѣлу устраненъ, ибо кочевники, удостовѣрившись въ открытіи постоянной линіи, начали охотно предлагать своихъ верблюдовъ для перевозки товаровъ.

Эта же таблица служитъ явнымъ доказательствомъ о возможности пароходства между Астраханью и Айрактами. Если считать рейсъ совершенный съ войсками, то оказывается, что движеніе пароходовъ въ заливъ Цесаревича производилось въ маѣ, іюлѣ, августѣ и сентябрѣ. Честь установленія этого пароходства принадлежитъ Астраханскому купцу Артемьеву.

Что касается перевозочныхъ средствъ по Аму-Дарьѣ, заключающихся пока въ каюкахъ, то объ нихъ сказано выше, если принять число ихъ отъ 500 до 1,000 и взять шіпітшт, принявъ

среднюю подъемную силу каюка въ 600 пудовъ, то единовременно можетъ быть поднято до 300.000 пудовъ, а въ одно лѣто до 2.000.000 пуд. только водою. Относительно перевозочныхъ средствъ по Бухарскимъ владѣніямъ нѣтъ конечно надобности говорить, такъ какъ въ этомъ отношеніи не представляется и сомнѣній.

Позволю себѣ остановиться еще на одномъ возраженіи. Замѣчаютъ, что *новый путь требуетъ многихъ перегрузокъ*. Совершенно справедливое замѣчаніе, но другіе пути и особенно Кизылъ-Арватскій, требуетъ ихъ еще болѣе. Но признавая справедливость замѣчанія, необходимо принять во вниманіе, что для громаднаго большинства товаро-отправителей оно не имѣетъ значенія. Всѣ торговцы, ведущіе дѣла въ Средней Азіи сами не отправляютъ своихъ грузовъ, а передаютъ ихъ или караванъ-башамъ или транспортнымъ конторамъ, съ обязательствомъ послѣднихъ доставить грузъ въ опредѣленный пунктъ и къ условленному сроку. При этомъ условіи для товаро-отправителя перегрузки теряютъ свое значеніе, для него важно только, чгобы грузъ его былъ доставленъ дешевле, скорѣе и въ цѣлости. Всѣмъ этимъ условіямъ новый путь, не смотря на перегрузки, удовлетворяетъ въ большей степени, чѣмъ всѣ другіе пути въ Среднюю Азію.

О количествѣ грузовъ, которые могутъ пойти новымъ путемъ. Указавъ на сушествующія условія, при которыхъ происходитъ движеніе по новому пути и прежде чѣмъ перейти къ изложенію мѣръ, необходимыхъ для его усовершенствованія, позволяю себѣ привести нѣкоторыя данныя о количествѣ грузовъ, которые могли бы перевозиться этимъ путемъ, при его устройствѣ. Но при этомъ считаю необходимымъ оговориться, что приводимыя цифры заимствованы мною изъ частныхъ распросовъ и при томъ взяты по возможности наименьшія величины.

Въ настоящее время отправляется въ Россію:

Изъ Бухары	до 824.500 п.
» Хивы	» 400.000 »
» Ферганы	» 300.000 »
Итого экспортъ . .	1.524.500 п.
Изъ Россіи въ Бухару и Хиву . . .	500.000 »
» » » Фергану	100.000 »
	600.000 п.

И такъ общее движеніе простирается minimum до 2.124.000 пудовъ.

Можно сказать утвердительно, что съ устройствомъ новаго пути, большинство этого груза направится черезъ Кунградъ и заливъ Цесаревича, тѣмъ болѣе, что главнѣйшіе предметы вывоза Средней Азіи составляетъ хлопокъ въ количествѣ 1.200.000 пуд.

Устройство пароходства на Аму-Дарьѣ и другія улучшенія, упомянутыя ниже, повліяютъ на уменьшеніе цѣны на провозъ и въ такомъ случаѣ, новымъ путемъ направятся тѣ изъ товаровъ, которые нынѣ не составляютъ предмета для русской торговли въ Средней Азіи, не имѣя возможности выдерживать высокій фрактъ товаровъ, принадлежатъ овчины, изъ которыхъ нынѣ выдѣлывается миша (овчиная кожа), отправляемая въ Россію, а мѣхъ отъ овчинъ пропадаетъ для русскаго фабриканта, идя на веревки и т. п. Къ числу этихъ же предметовъ принадлежатъ продукты рыболовства, которые могутъ доставить сотни тысячъ пудовъ груза, и селитра, богатое содержаніе которой найдено среди развалинъ г. Куня-Урченча.

Улучшеніе пути, а особенно устройство Аму-Дарьинскаго пароходства обѣщаютъ развитіе нашихъ непосредственныхъ сношеній съ сѣвернымъ Афганистаномъ, что дастъ для русской промышленности до 1 м. производителей сырья и потребителей *нашихъ мануфактуръ*.

Мѣры для улучшенія новаго пути. Блестящій результатъ перваго опыта движенія командъ по Усть-Урту, сравнительно удачный опытъ перевозки грузовъ Россійскаго общества транспортированія кладей на протяженіи всего пути, даютъ право надѣяться, что мѣры, необходимыя для его улучшенія принесутъ въ близкомъ будущемъ богатые результаты.

Первая и самая насущная мѣра, является *устройство пароходства на р. Аму-Дарьѣ* отъ Кунграда вверхъ до вліянія Пянджа и Вахша. Нѣтъ надобности говорить о всѣхъ выгодахъ, которыя могутъ извлечь правительство и частныя лица изъ этого дѣла, тѣмъ болѣе, что вопросъ этотъ можно уже считать, въ принципѣ рѣшеннымъ. Но вмѣстѣ съ устройствомъ пароходства

представляется необходимымъ разрѣшить вопросъ объ устройствѣ пристаней и факторій по всему теченію Аму-Дарьи. Принимая во вниманіе, что расположеніе и устройство нѣкоторыхъ пристаней, расположенныхъ на главнѣйшихъ переправахъ, имѣетъ не исключительно коммерческое, но также и военное значеніе, казалось бы необходимымъ, предварительно разрѣшеніе этого вопроса, произвести надлежащія изслѣдованія и затѣмъ выборъ мѣста и отводъ его для каждой пристани произвести не исключительно по указаніямъ частныхъ предпринимателей, но при содѣйствіи лицъ, назначенныхъ отъ правительства. Особое вниманіе обращаютъ на себя Чарджуй, Наразымъ, на пути изъ Мерва въ Самаркандъ, Карки, Келифъ, Чушка-Гузаръ и Хераджъ, какъ пунктъ, ближайшій къ долинѣ Зеравшана.

Выгоды пароваго сообщенія водою, конечно, заставляютъ желать, чтобы это сообщеніе производилось бы на возможно большемъ разстояніи и подходило бы къ заливу Цесаревича и Оренбургу возможно ближе. Условію этому наиболѣе отвѣчаетъ Кунградъ. Въ виду этого необходимо устремить усилія администраціи къ тому, чтобы западный рукавъ Аму-Дарьи, проходящій нынѣ черезъ Бій-Джабъ, Саркраукъ и Куня-Дарью, приносилъ бы достаточное количество воды и имѣлъ бы возможно большую глубину; можно желать также, чтобы Кунградъ имѣлъ бы прямое и легчайшее соединеніе съ Араломъ, откуда могли бы доставляться сотни тысячъ пудовъ рыбы.

Къ несчастію, игнорированіе вопроса относительно новаго пути, а также и широко задуманная задача о соединеніи водъ Аральскаго бассейна съ Каспійскимъ моремъ, мѣшали правильному взгляду на дѣло и вопросъ этотъ оставался до нынѣ вполнѣ не разработаннымъ. До 1857 года возможно было плаваніе пароходовъ изъ моря черезъ Улькунъ и Куня-Дарью до Кунграда, какъ доказалъ это въ 1857 году капитанъ 1 ранга Бутаковъ, проплывшій на судахъ Аральской флотиліи до этого пункта. Но вслѣдъ за посѣщеніемъ полковникомъ (нынѣ графъ) Игнатьевымъ Хивы, правитель этой страны приказалъ преградить воду въ Куня-Дарьѣ на протяженіи отъ Кунграда до урочища Сеитъ-Мирей, семью плотинами, которыя существуютъ и до нынѣ. Въ

то же время былъ запруженъ и Талдыкъ. Вслѣдствіе этого, вода, направлявшаяся этими рукавами, не находя истока, начала пролагать себѣ другія русла, чему можно приписать увеличеніе воды въ притокѣ Иманъ, бывшаго прежде незначительнымъ арыкомъ. Но не смотря на эти искусственныя мѣры, вода стремилась принять свое первоначальное направленіе и снова начала наполнять Тальдыкъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ увеличивалась и способность къ судоходству западныхъ рукавовъ, но сооруженная нынѣшней весной высокая плотина около Кунграда вновь грозитъ обмеленіемъ ихъ. Послѣдствія запруды начинаютъ обнаруживаться уже въ настоящее время. Въ письмѣ ко мнѣ завѣдующій Ченибайскимъ участкомъ подполковникъ Альбановъ сообщаетъ, что возвращаясь 7 іюля изъ Кунграда на лодкѣ, имѣвшей осадку 1½ фута, и не смотря на высокую воду, ему приходилось наталкиваться на мели. Онъ выражаетъ опасеніе, какъ бы не повторились факты, бывшіе въ 1878 и 1879 гг., когда русло Бій-Джаба (Бикъ-Ябъ), въ его нижнемъ теченіи, отъ протока Огузъ до соединенія съ Куня-Дарьей, затягивало наносами въ уровень съ материкомъ, такъ что приходилось прокапывать его вновь.

Вслѣдствіе важности Кунграда, какъ ближайшаго пункта къ Каспійскому морю и пользы соединенія его съ Аральскимъ моремъ судоходнымъ рукавомъ, казалось бы необходимымъ разрушить плотины, построенныя хивинцами на Кунѣ-Дарьѣ, и тѣмъ дать водѣ ея естественное направленіе. Работа эта не потребуетъ никакого расхода и можетъ быть легко исполнена натуральною повинностію туземныхъ жителей.

Впослѣдствіи, если уничтоженіе плотинъ окажется недостаточнымъ для возобновленія прежняго направленія, то можетъ быть окажется выгоднымъ преградить нѣсколько доступъ воды въ протокъ Иманъ.

Прибавлю, что увеличеніе воды въ Талдыкѣ, выходъ котораго въ Аральское море засоренъ, не имѣетъ тѣхъ выгодныхъ послѣдствій, какія представляетъ Куня-Дарья.

Производство работъ натуральною повинностію тѣмъ болѣе умѣстно и справедливо, что съ улучшеніемъ воднаго пути мѣстное населеніе Талдыкской и Кунградской волостей много вы-

играетъ отъ повышенія уровня воды въ Куня-Дарьѣ. Тогда явится возможность производить хлѣбопашество посредствомъ проведенія неглубокихъ канавъ, что въ настоящее время, при низкомъ уровнѣ воды въ Талдыкѣ, крайне затруднительно.

Наконецъ, въ связи съ вопросомъ о судоходствѣ по Аму-Дарьѣ отъ верховьевъ ея до Кунграда, а также и съ возможнымъ улучшеніемъ судоходнаго пути и въ разрѣзъ съ этими задачами стоятъ, повидимому, работы комиссіи генералъ-маіора Глуховскаго. Комиссія, сколько извѣстно, полагаетъ воду Аму-Дарьи раздѣлить на три доли: одна, которая необходима для орошенія ханства и Аму-Дарьинскаго отдѣла, должна получить нынѣшнее свое назначеніе; другая должна быть настолько велика, чтобы предоставить возможность для пароходства изъ Аму-Дарьи до Аральскаго моря, при чемъ для ея уменьшенія избрано кратчайшее направленіе черезъ Иманъ, и, наконецъ, третья должна служить для образованія судоходнаго канала въ Каспійское море или, по крайней мѣрѣ, для сооруженія канала отъ Аму до Сары-Камыша.

Осуществленіе морскаго канала на протяженіи тысячи верстъ, независимо отъ возможности выполнить такую задачу при данномъ количествѣ воды, требуетъ затраты такого капитала и такихъ ежегодныхъ расходовъ, которые едва ли могутъ быть вознаграждены ожидаемою отъ нихъ пользою, относительно развитія нашей торговли. Для этой цѣли будетъ лучше устроить паровую дорогу отъ залива Цесаревича до Аму-Дарьи, которая обойдется несравненно дешевле и фрахты не будутъ дороже.

Если ограничиться проведеніемъ оросительнаго канала до Сары-Камыша и наполненіемъ этой котловины, что потребуетъ также значительныхъ расходовъ, то является сомнѣніе, откуда взять достаточно свободнаго населенія, чтобы утилизировать всѣ его водныя богатства. По этому кромѣ затраты капитала на устройство канала пришлось бы на первое время расходоваться не производительно на администрацію и ежегодную расчистку канала. Кромѣ того, вода, наполнявшая Сары-Камышскую котловину, вслѣдствіе громаднаго испаренія, превратится въ новое горько-соленое море.

Устройство канала въ Каспійское море или образованіе новаго бассейна горько-соленой воды, отвлекая воду Аму-Дарьи отъ орошенія, уменьшая производительность Аму-Дарьинскаго края, станетъ въ разрѣзъ съ потребностію нашей промышленности въ сырыхъ произведеніяхъ Средней Азіи хлопкѣ и шелкѣ, количество которыхъ, какъ и всѣхъ другихъ продуктовъ Средней Азіи, находится въ прямой зависимости отъ количества воды, употребляемой на орошеніе.

Такое рѣшеніе стѣснило бы дѣятельность мѣстнаго населенія, которое само, безъ затратъ русской государственной казны, на собственныя средства проводило арыки и постепенно, когда тому не препятствовали политическія условія, разширяло культуру страны. Распространеніе культуры около Кунграда, независимо отъ непосредственной пользы, весьма можетъ быть выгоднымъ для самаго пути, такъ какъ проведеніе арыковъ вполнѣ возможное до самаго Усть-Урта, какъ о томъ свидѣтельствуютъ слѣды бывшихъ орошеній *), уменьшило бы пространство съ горькою водою верстъ на 30 и доставило бы возможность на такомъ же разстояніи двигаться по культурной странѣ.

Направленіе главной струи для образованія судоходнаго сообщенія Аму-Дарьи съ Аральскимъ моремъ черезъ протокъ Ишанъ, вмѣсто западнаго рукава, сократитъ водный путь изъ Средней Азіи до Каспійскаго моря и удлинитъ сухопутное сообщеніе въ ущербъ воднаго, что отразится вредно на нашей промышленности, увеличивая фрахты на сырые продукты и тѣмъ возвышая ихъ стоимость, точно также, какъ и произведенія нашихъ фабрикъ.

Окончательное рѣшеніе вопроса о распредѣленіи водъ Аму-Дарьи нельзя не считать пока преждевременнымъ, такъ какъ Аму-Дарья до сихъ поръ не изслѣдована въ хозяйственномъ отношеніи на всемъ ея протяженіи. Между тѣмъ, такое изслѣдованіе можетъ быть показало бы возможность образованія въ предѣлахъ Аму-Дарьинскаго Отдѣла, а также на лѣвомъ берегу но-

*) А также нивелировка, исполненная инженерами путей сообщенія статскимъ совѣтникомъ Ляпуновымъ и Езерскимъ.

выхъ оазисовъ, съ помощію незначительныхъ затратъ на проведеніе оросительныхъ каналовъ. Для чего, прежде всего, необходима инструментальная съемка всего теченія Аму-Дарьи.

Второю и не менѣе настоятельною потребностью для торговли и развитія русскаго дѣла въ Средней Азіи вообще и въ Аму-Дарьинскомъ краѣ въ особенности, является *установленіе правильныхъ рейсовъ для сообщенія Астрахани съ заливомъ Цесаревича*. Можно быть вполнѣ увѣреннымъ, что разъ такое сообщеніе установится, всѣ грузы и всѣ ѣдущіе изъ Россіи въ Аму-Дарьинскій край и обратно, направятся этимъ путемъ.

Облегченіе сообщенія послужитъ къ увеличенію прилива русскихъ силъ въ Аму-Дарьинскій край, сообщеніе съ которымъ въ настоящее время требуетъ большихъ денежныхъ средствъ и тяжелыхъ усилій.

Считая на первое время совершенно достаточнымъ установленіе рейсовъ каждыя двѣ недѣли, со стороны правительства можетъ потребоваться, принимая во вниманіе существующія цѣны по рейсовой платѣ общества Кавказъ и Меркурій, около 39,200 рублей (28 рейсовъ, каждый 700 миль и 2 рубля миля). Для обезпеченія правильнаго и безпрепятственнаго плаванія отъ Астрахани до залива Цесаревича было бы полезно устроить маяки у м. Бурунгука и на Буинскихъ островахъ. Первый пунктъ важенъ какъ наиболѣе выдающаяся часть отмелаго берега полуострова Бузачи, а второй дастъ полную возможность опредѣлить положеніе судна, относительно входа въ фарватеръ пролива изъ сѣверо-восточной части Каспійскаго моря въ заливъ Цесаревича.

Наиболѣе узкую и извилистую часть этого фарватера нужно обставлять по меньшей мѣрѣ четырьмя вѣхами или боканами.

На обоихъ концахъ пролива поставить по футштоку, дабы имѣлась возможность судить о глубинѣ фарватера.

При этихъ условіяхъ плаваніе въ заливѣ Цесаревича можно считать вполнѣ обезпеченнымъ. Такъ какъ если допустить, что во время продолжительныхъ выгонныхъ вѣтровъ глубина узкаго мѣста фарватера уменьшилась бы до степени непроходимости для морскихъ судовъ, то, не рискуя стать на мель, всегда будетъ

возможно переждать невыгодный вѣтеръ, остановившись на якорѣ или передать часть груза на мелкосидящія суда.

Необходимо произвести изслѣдованіе колебанія уровня воды на фарватерѣ съ цѣлью опредѣлить продолжительность выгонныхъ вѣтровъ, такъ какъ эта данная можетъ оказать серьезное значеніе въ принятіи правительствомъ и частными людьми мѣръ на устройство непрерывнаго сообщенія.

Для облегченія выгрузки морскихъ судовъ и ихъ нагрузки необходима *постоянная пристань въ бухтѣ къ востоку отъ г. Айракты около 80 саженъ* длиною и до 2 саженъ шириною. Матеріаломъ для ея постройки могъ бы служить камень, взятый съ горы Айракты.

Въ случаѣ установленія регулярнаго сообщенія съ Астраханью, новымъ путемъ удобно будетъ направлять въ Аму-Дарьинскій край не только команды, но и отдѣльныхъ людей. Въ виду этого и для поддержанія порядка во вновь возникающемъ поселеніи было бы выгодно устроить *около колодцевъ Чегынъ военный постъ человѣкъ на 50 и провіантскій складъ* для довольствія проходящихъ командъ и отдѣльныхъ солдатъ. При чемъ люди могли бы довольствоваться водою изъ колодцевъ, которые можно вырыть на каждомъ мѣстѣ *).

Что касается пути черезъ Усть-Уртъ, то здѣсь на первое время было бы желательно *устроить въ 3-хъ мѣстахъ дома для пріюта и отдыха проѣзжающихъ и почтовое сообщеніе*, хотя бы, на верблюдахъ. Устройство и поддержаніе домовъ и почтоваго сообщенія потребуетъ положительно ничтожныхъ расходовъ, считая на домъ такой же величины и типа, какіе имѣются на пути отъ Нукуса до Петро-Александровска, 2,000 руб., три дома будутъ стоить 6,000 руб., обзаведеніе почтовыхъ станцій около 2,000 руб., и ежегодно, считая по 10 верблюдовъ на станцію или 40 верблюдовъ по 100 руб. за верблюда, около 4,000 рублей.

Предварительно принятія этихъ мѣръ необходимо было бы произвести точную съемку полосы, верстъ 50 — 60 шириною,

*) Было бы полезно также распланировать мѣста около пристани на правильные участки.

между заливомъ Цесаревича и г. Кунградомъ. Цѣль этой съемки должна заключаться въ изысканіи кратчайшаго направленія черезъ Усть-Уртъ и, кромѣ того, для указанія двухъ рядовъ колодцевъ, параллельныхъ нынѣшнему пути. Избранное кратчайшее направленіе должно обозначить на мѣстности проведеніемъ борозды или другимъ способомъ, чтобы указать его командамъ и мѣстнымъ жителямъ.

По спускѣ съ Усть-Урта дорога вступаетъ въ равнину Аму-Дарьи и весною, во время дождей, дѣлается весьма тяжелою. Было бы справедливо побудить Хивинскаго хана на избранной дорогѣ устроить шоссе, что не вызоветъ большихъ расходовъ, въ виду совершенной равнинности мѣстности и возможности добыть необходимые матеріалы, частію изъ Чинка, частію изъ Хаджейлинскихъ горъ.

Затѣмъ необходимо *устроить колесную дорогу черезъ шоссе между Хераджемъ и Гуджи-али*, на протяженіи около 25 верстъ. Пески, пролегающіе на этомъ участкѣ, по своему характеру, напоминаютъ таковые же у Михаиловскаго залива. И какъ эти послѣдніе не остановили постройки Закаспійской желѣзной дороги, такъ и этотъ участокъ не остановитъ серьезнаго намѣренія устроить здѣсь шоссе или другой колесный или рельсовый путь.

Устройство на этомъ участкѣ шоссе было бы справедливо, при помощи русскихъ инженеровъ, возложить на средства Бухарскаго ханства, подобно тому, какъ разработка пути изъ Закаспійской области возложена на средства Персидскаго правительства. Какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ правительство имѣетъ справедливое основаніе требовать себѣ нѣкоторое вознагражденіе за уничтоженіе грабежей туркменъ. Что же касается техническаго возраженія, будто устройство здѣсь пути безполезно, вслѣдствіе сыпучихъ песковъ, то прежде всего необходимо замѣтить, что существующая масса песка нанесена туда въ продолженіи столѣтій и разъ набросанный холмъ песку передвигается не настолько быстро, чтобы усилія правильно организованной администраціи не могли бы устранить это препятствіе для установленія регулярнаго движенія. Самымъ дешевымъ матеріаломъ для образованія полотна дороги могъ бы служить сырой камышъ, подоб-

но тому, какъ это практикуется на дорогѣ отъ Ташкента до Терекли, гдѣ на нѣкоторыхъ песчаныхъ участкахъ набросанъ слой камыша, при чемъ ѣзда дѣлается до того легкою, что почтовыя лошади бѣгутъ съ такою уже скоростію, какъ и по твердому грунту. Набросанный такимъ образомъ камышъ выдерживаетъ, не перетираясь, до двухъ мѣсяцевъ; но если изъ того же камыша сдѣлать плетенку, то камышевая настилка выдерживаетъ отъ 5 до 6 мѣсяцевъ. Но указывая на этотъ примитивный способъ, не требующій никакихъ техническихъ познаній, я остаюсь при твердомъ убѣжденіи, что на разсматриваемой песчаной полосѣ можетъ быть устроено шоссе или желѣзная дорога подобно тому, какъ это достигнуто на участкѣ Закаспійской дороги отъ ст. Михаиловскъ до ст. Кутолъ. Какъ извѣстно, на этомъ участкѣ содержится обыкновенная желѣзно-дорожная стража, т. е. 1 человѣкъ на версту пути и дорожныя рабочія артели, что составитъ еще около 1 человѣка на версту, всего 2 чел. на версту. Эта норма можетъ быть принята за основаніе исчисленія расходовъ по обереганію участка шоссе отъ Хераджа до Гуджа-али и составитъ всего 50 человѣкъ или расходъ для бухарской казны около 5,000 руб. въ годъ, не считая единовременной затраты на устройство пути.

Выгода же отъ сооруженія шоссе, сравнительно съ предстоящими расходами на это дѣло, громадная, такъ какъ при этомъ представится возможность всѣ товары, подлежащіе транспортированію, перевозить на судахъ и повозкахъ, что лучше сохранитъ товаръ, устранитъ необходимость вьючной укупорки, которая увеличиваетъ стоимость товара отъ 50 коп. до рубля на пудъ и даетъ возможность устроить безостановочное почтовое сообщеніе Аму-Дарьи съ Самаркандомъ и Ташкентомъ.

Независимо отъ помянутыхъ мѣръ, которыя послужатъ къ непосредственному улучшенію пути, для содѣйствія русской торговлѣ оказывается весьма полезнымъ принять другія мѣры, касающіяся нашего политическаго и административнаго устройства Аму-Дарьинскаго отдѣла.

Настоятельно необходимо *назначить въ Куняградъ русскаго чиновника* съ правами мироваго судьи, судебнаго пристава и на-

чальника уѣзда, придавъ въ помощь ему 10—20 казаковъ, для приведенія въ исполненіе его распоряженій.

Назначеніе такого должностнаго лица вызывается тѣмъ, что въ Кунградъ, какъ изложено, каждую зиму прикочевываютъ Оренбургскіе киргизы Чикминскаго рода въ числѣ до 6,000 кибитокъ, въ два-три года тамъ же зимуютъ одаевцы, кочующіе обыкновенно на Усть-Уртѣ. Лѣтомъ Кунградъ служитъ перевалочнымъ пунктомъ для грузовъ, идущихъ съ Аму-Дарьи на заливъ Цесаревича и Оренбургъ. Всѣ эти обстоятельства порождаютъ въ теченіи цѣлаго года постоянныя столкновенія русскихъ подданныхъ между собою и съ туземцами Хивинскаго ханства, что вызываетъ вмѣшательство русской власти. Отдаленность Нукуса, гдѣ живетъ уѣздный начальникъ, а еще болѣе Петро-Александровска, гдѣ имѣетъ пребываніе мировой судья, крайне затрудняетъ разборъ всѣхъ возможныхъ столкновеній. По этому русскимъ подданнымъ приходится обращаться къ мѣстной хивинской власти, которая, дѣйствуя на основаніи вкоренившихся обычаевъ, во всякомъ спорѣ видитъ только средства для поборовъ, не заботясь о справедливомъ разбирательствѣ дѣла и во всякомъ случаѣ едва-ли установившемуся въ Средней Азіи престижу нашей власти соотвѣтствуетъ фактическое положеніе вещей, при которыхъ русскимъ подданнымъ, составляющимъ большую часть населенія Кунграда, приходится обращаться къ хивинскимъ властямъ.

Помощники уѣздныхъ начальниковъ Уральской области (Эмбенскаго уѣзда), прикочевавшіе къ Кунграду, не могутъ относиться безпристрастно къ спорамъ своихъ сородичей съ другими киргизами, находясь сами на невысокой степени развитія, не могутъ быть достойными представителями русской власти въ Кунградѣ, который становится узломъ нашихъ сношеній съ Хивою и другими частями Средней Азіи. Другая мѣра, которая, способствуя въ будущемъ развитію торговли, вмѣстѣ съ тѣмъ является необходимостію и вопросомъ справедливости для всѣхъ русскихъ Аму-Дарьинскаго отдѣла,—это *учрежденіе въ этомъ краѣ почтовой конторы съ пріемомъ всякаго рода корреспонденціи и установленіе правильныхъ почтовыхъ сообщеній съ Ташкентомъ*

и на лѣтнее время съ Европейской Россіею черезъ заливъ Цесаревича, гдѣ въ такомъ случаѣ также необходима почтовая контора. Отсутствіе почтовой конторы въ Петро-Александровскѣ ставитъ мѣстныхъ жителей въ крайне тяжелое положеніе относительно полученія и посылки денежной и страховой корреспонденціи. Въ этомъ отношеніи Закаспійская область, не смотря на недавнее образованіе и меньшее населеніе, обставлена несравненно лучшимъ образомъ. Тамъ почтовыя и телеграфныя сообщенія устроены отъ берега моря до Асхабада.

Остается упомянуть *о проведеніи въ Аму-Дарьинскій край телеграфной линіи*, которая столь же необходима для управленія краемъ, какъ и для развитія торговыхъ сношеній. Эту линію было бы выгоднѣе всего вести отъ Бухары до Хераджа и далѣе лѣвымъ берегомъ Аму-Дарьи черезъ Хиву до Кунграда, съ вѣтвію на Петро-Александровскъ, разложивъ расходы по заготовленію столбовъ и постройкѣ зданій на подлежащія ханства.

Вышеизложенное показываетъ, что вся совокупность мѣропріятій относительно изученія и улучшенія пути заключается:

1) Въ производствѣ подробной съемки полосы Усть-Урта отъ залива Цесаревича до Кунграда и всего теченія р. Аму-Дарьи съ прибрежными полосами верстъ на 15—20 въ сторону отъ рѣки.

2) Въ устройствѣ регулярнаго пароходнаго сообщенія по Каспійскому морю отъ Астрахани до залива Цесаревича и по Аму-Дарьѣ до Кунграда вверхъ, на всемъ ея судоходномъ протяженіи.

3) Въ устройствѣ регулярнаго и телеграфнаго сообщенія съ Аму-Дарьинскимъ отдѣломъ.

4) Въ назначеніи русскаго агента въ Кунградъ,

и 5) Въ устройствѣ дорогъ по бывшему Ай-бугирскому заливу и отъ Хераджа, черезъ пески до Гуджа-али.

Приведеніе въ исполненіе этихъ мѣръ потребуетъ единства въ направленіи и настойчивой и усиленной работы, а потому было бы цѣлесообразно, чтобы оно было сосредоточено въ завѣдываніи Туркестанскаго начальства, которое наиболѣе заинтересовано въ развитіи путей сообщенія, ведущихъ изъ центральной Россіи въ Среднюю Азію.

Что же касается денежныхъ средствъ, необходимыхъ для выполненія указанныхъ мѣръ, то исключивъ помильную плату за устройство пароходства на Аму-Дарьѣ, какъ вопросъ уже рѣшенный, окажется, что затѣмъ наиболѣе существенный расходъ, который предстоитъ сдѣлать, будетъ заключаться въ выдачѣ помильной платы за регулярное сообщеніе съ заливомъ Цесаревича, которая будетъ простираться до 39,200 руб.

Всѣ остальные ежегодные расходы русской казны едва-ли превзойдутъ эту цифру.

Но дѣлая этотъ расходъ, правительство независимо отъ увеличенія и разширенія нашей торговли, получитъ непосредственную денежную выгоду въ уменьшеніи приплатъ за отправленіе командъ и за перевозку казенныхъ грузовъ для войскъ, расположенныхъ въ Аму-Дарьинскомъ краѣ Зеравшанскомъ округѣ, Ферганѣ, а частію и около Ташкента.

Устройство регулярнаго пароходнаго сообщенія и почтоваго пути привлечетъ на этотъ путь всѣхъ пассажировъ, ѣдущихъ въ Туркестанъ.

Это соображеніе наводитъ на мысль, что съ устройствомъ пути явится возможность сократить расходы по содержанію Оренбургско-Ташкентскаго тракта, уменьшивъ число лошадей, содержимыхъ нынѣ на станціяхъ этого тракта. Какъ велики будутъ сбереженія, сказать, конечно, нельзя, но если окажется возможнымъ сократить хотя бы по одной парѣ лошадей на станцію, то и въ этомъ случаѣ экономія казны будетъ простираться до 80,000 руб. въ годъ.

Можно далѣе разсчитывать, что привлеченіе грузовъ и пассажировъ на новый путь понизитъ цѣны и на путяхъ отъ Ташкента и Бухары на Оренбургъ.

Независимо экономическихъ соображеній, устройство пути выгодно отразится въ военномъ и политическомъ положеніи Туркестанскаго края.

Прежде всего устройство пути повліяетъ на Аму-Дарьинскій край, облегчая условія для водворенія въ немъ русскихъ торговцевъ и промышленниковъ.

Въ случаѣ осложненій съ Афганистаномъ или въ союзѣ съ

нимъ противу Англіи, Аму-Дарьинскій край будетъ служить прекрасною базою для пополненія и довольствія нашихъ войскъ, расположенныхъ на верховьяхъ Аму-Дарьи, доставляя все для нихъ необходимое водою, тогда какъ подвозъ артиллерійскаго и интендантскаго довольствія изъ Ташкента и Самарканда потребовалъ бы такого количества перевозочныхъ средствъ, найти которые едва-ли окажется возможнымъ, какъ это отчасти подтверждается опытомъ 1878 года.

Устройство пристаней на Аму-Дарьѣ и водвореніе въ нихъ русскихъ агентовъ поставитъ насъ въ непосредственныя отношенія къ Афганистану, что даетъ возможность ослабить тамъ вліяніе Англіи.

Утвержденіе факторій привлечетъ на Аму-Дарью русскихъ поселенцевъ, въ видѣ агентовъ частныхъ компаній, которыя въ то же время, въ силу существующаго положенія, будутъ и агентами русской власти, причемъ, находясь въ непосредственномъ соприкосновеніи съ мѣстнымъ населеніемъ, они всегда будутъ вѣрнѣе знать настроеніе народа, чѣмъ могли бы это дѣлать оффиціальные агенты.

На основаніи всего изложеннаго можно съ увѣренностью сказать, что путь черезъ Усть-Уртъ, представляя существенныя выгоды для развитія русскаго дѣла въ Средней Азіи въ торговомъ, политическомъ и военномъ отношеніяхъ, въ то же время на столько удаленъ отъ всѣхъ существующихъ путей, что имѣетъ независимое отъ нихъ значеніе и облегчаетъ для русской культуры эксплоатацію Аму-Дарьинскаго края.

О желѣзной дорогѣ черезъ Усть-Уртъ. Выгоды новаго пути въ отношеніи дешевизны и удобства транспортированія грузовъ такъ велики, что само собою является мысль о проведеніи рельсоваго пути отъ залива Цесаревича до Кунграда на протяженіи 400 верстъ, несмотря на замерзаемость сѣверной части Каспійскаго моря [1]), если только признать своевременность соединенія Туркестана съ центральною Россіею непрерывнымъ паровымъ

[1]) Карта путей отъ Нижняго-Новгорода до Бухары, Самарканда, Ташкента и Хивы.

сообщеніемъ. Всѣ другіе пути какъ черезъ Оренбургъ на Ташкентъ, такъ и черезъ Закаспійскую область требуютъ большихъ затратъ и обѣщаютъ менѣе выгодъ.

Путь отъ Оренбурга до Ташкента, пролегающій по кратчайшему направленію на Туркестанъ на протяженіи 1,750 верстъ по пустынной странѣ, потребуетъ для своего осуществленія до 70.000,000 руб. (считая по 40,000 верста) единовременной затраты и до 10.000,000 рублей на эксплоатацію и погашеніе ежегодно.

Направленіе черезъ Асхабадъ представляется несравненно болѣе выгоднымъ, чѣмъ направленіе изъ Оренбурга. Путь отъ Михайловска черезъ Чарджуй до Ташкента имѣетъ протяженія всего 1,520 верстъ и захватываетъ Мервъ и долину Зеравшана. Предполагая, что участокъ этого пути до Асхабада уже оконченъ, остается сравнить, будетъ-ли выгодно для русскаго дѣла продолженіе этого пути до Аму-Дарьи и далѣе или не лучше-ли устроить рельсовый путь черезъ Усть-Уртъ; участокъ отъ Асхабада до Аму-Дарьи, около 500 верстъ, долженъ пересечь въ нѣсколькихъ мѣстахъ весьма глубокіе пески, вслѣдствіе чего проведеніе пути и его эксплоатація потребуетъ несравненно большихъ расходовъ, чѣмъ на Усть-Уртѣ, гдѣ нужно проложить всего 400 верстъ по ровной твердой мѣстности. Продолженіе пути черезъ бухарскія владѣнія для обоихъ направленій совершенно одинаковы.

Асхабадскій путь, требуя большихъ издержекъ, захватываетъ Мервъ, но обходитъ Хивинскій оазисъ.

Въ отношеніи торговли и промышленности Закаспійскій путь уступаетъ Усть-Уртскому, такъ какъ перевозка товаровъ отъ Чарджуя на 100 верстъ по желѣзной дорогѣ съ перегрузкою въ Михаиловскомъ и Красноводскѣ и болѣе дальній путь по Каспійскому морю потребуетъ большаго расхода, чѣмъ на пути черезъ заливъ Цесаревича.

Непрерывность сообщенія въ теченіи цѣлаго года черезъ Красноводскъ не имѣетъ существеннаго преимущества передъ путемъ черезъ заливъ Цесаревича. Оба пути будутъ одинаково закрыты для фабрикъ въ центральной Россіи, вслѣдствіе замер-

заемости сѣверной части Каспійскаго моря, такъ какъ для средне-азіятскихъ товаровъ едва-ли будетъ возможенъ кружный путь черезъ Кавказъ и Черное море и потому они будутъ ожидать открытія навигаціи, чтобы двигаться черезъ Астрахань водою; точно также какъ дѣлаетъ въ настоящее время и персидскій товаръ. Увеличивая издержки транспортированія для московскихъ товаровъ, Асхабадскій путь облегчаетъ конкурренцію заграничныхъ товаровъ въ ущербъ нашей торговлѣ.

Въ военномъ отношеніи путь изъ Асхабада до Чарджуя имѣетъ второстепенное значеніе. Онъ пролегаетъ внѣ сферы будущихъ военныхъ операцій, которыя могутъ развиться на границѣ Афганистана. Въ этомъ отношеніи продолженіе пути отъ Асхабада къ Герату, какъ и въ торговомъ отношеніи, имѣетъ неоцѣнимое значеніе. Въ такомъ случаѣ быстрое усиленіе войскъ въ Туркестанѣ не потребуется, такъ какъ все вниманіе нашихъ противниковъ будетъ приковано арміею, двинутою съ Кавказа. Высказанныя соображенія даютъ право думать, что при рѣшеніи вопроса объ устройствѣ пароваго пути въ Среднюю Азію преимущество должно быть отдано тому изъ нихъ, который представляетъ наиболѣе выгодъ въ экономическомъ отношеніи и потребуетъ наименьшихъ издержекъ со стороны государственнаго казначейства. Если стать на эту точку зрѣнія, то наиболѣе цѣлесообразнымъ рѣшеніемъ вопроса будетъ установленіе регулярнаго сообщенія Астрахани съ заливомъ Цесаревича, желѣзная дорога черезъ Усть-Уртъ и пароходство по Аму-Дарьѣ. Такая комбинація, требуя со стороны правительства наименьшихъ средствъ, удовлетворитъ вполнѣ на продолжительное время потребностямъ русской торговли и промышленности въ Средней Азіи.

МАРШРУТЪ

для слѣдованія командъ отъ колодцевъ Чегынъ у залива Цесаревича до г. Кунграда.

Конечный пунктъ перехода.	Описаніе перехода.	Описаніе станцій.
1. Колодезь Тянке 24½ в.	Отъ колодцевъ Чегынъ дорога проходитъ мимо пристани, и колодцевъ *Сассыкъ*, которые расположены на томъ же склонѣ г. Айракты, какъ и колодезь Чегынь, колодцы Сассыкъ глубиною въ 1½ саж. необдѣланы, легко засоряются, но имѣютъ обильную прѣсную воду. Спустившись со склона г. Айракты дорога пересѣкаетъ на протяженіи 2 верстъ солончакъ, на 6-й верстѣ начинается подъемъ на Усть-Уртъ по боковому уступу гг. Джашиганъ и Чоха, остающихся влѣво; а справа обрывъ въ ущелье. Подъемъ пологій, но въ одномъ мѣстѣ, у его конца, арбы, сильно нагруженныя, требуютъ помощи двухъ трехъ челов. на арбу. У края Усть-Урта, на 12-й верстѣ влѣво отъ дороги, въ оврагѣ прѣсные источники Тандыръ-Булахъ. Съ 12-й версты дорога вступаетъ на плоскость Усть-Урта и идетъ, немного подымаясь, по ровной мѣстности, до колодца Тянке, присутствіе которыхъ издали замѣтно по Мазаркѣ около нихъ расположенной.	Колодезь Тянке выложенъ камнемъ, съ корытомъ для водопоя. Онъ находится среди замѣтной впадины, въ которой весною скопляется столько воды, что она не высыхаетъ иногда въ продолженіи всего мая мѣсяца. Глубина колодца до воды 9 саж., а до дна 10 саженъ. Колодезь обиленъ водою. Вода прѣсная, хотя съ небольшимъ привкусомъ солей. Кормъ—джусанъ (полынь) весьма обильный. Топливо верблюжій пометъ. Около колодцевъ все лѣто кочуютъ адаевцы, въ числѣ до 20 юртъ.
2. Колодезь Турлугулъ 22 версты.	Отъ Тянке дорога идетъ по ровной мѣстности слабо подымаясь все время. Но подходя къ колодцамъ замѣтный спускъ, въ продолговатую съ сѣвера на югъ впадину. Вправо отъ колодцевъ на холмѣ киргизскія могилы.	2 колодца Турлугулъ расположены въ продолговатой впадинѣ съ ясно очерченными краями. Одинъ колодезь въ 6 саж. глубины обдѣланъ сверху камнемъ и снабженъ корытомъ. Вода въ немъ прозрачная, но солоноватая, служитъ для водопоя скота. Другой въ 5 саж. глубины, не обдѣланъ, имѣетъ поч-

		ти прѣсную, но немного мутную воду. Кормъ—джусанъ. Топливо—верблюжій пометъ.
3. Колодезь Джангасъ-Чинграу 20½ верстъ. (Акъ-Чинграу).	Отъ колодца Турлугулъ мѣстность слегка волнистая, на 2-й верстѣ влѣво замѣтная продолговатая возвышенность; на 5-й верстѣ дорога пересѣкаетъ небольшую полосу песчанаго грунта, нисколько не затруднительнаго для экипажей; на 11-й верстѣ подъемъ на небольшой уступъ съ обнаруженіемъ каменныхъ породъ. Отсюда ровная поверхность до колодца *Кара-Баянъ*, на 16-й верстѣ, колодцевъ 7, глубина ихъ 5½ саж., они выложены камнемъ; снабжены корытомъ для водопоя. Вода прозрачная, но на вкусъ не много горько-соленая. Окрестности богаты кормами, такъ что здѣсь 9 мѣсяцевъ кочуютъ адаевцы въ числѣ до 20 кибитокъ съ громадными стадами. Отъ Кара-баяна до Чангасъ-Чинграу 3 вер. 150 саж.	Колодезь Чангасъ-Чинграу, 5 саж. глубины, слой воды 1 сажень, лежитъ среди небольшой впадины, хорошо обдѣланъ; вода обильная, прѣсная и совершено прозрачная. Кормъ—джусанъ. Топливо—верблюжій пометъ.
4. Колодезь Чикты-Карылтанъ 23 вер.	Отъ Джангасъ-Чинграу дорога идетъ по слабо холмистой мѣстности съ весьма пологими скатами. На 4-й верстѣ начинаются рѣдкіе заросли саксаула, которые съ небольшими перерывами тянутся до 16-й версты; влѣво, на сѣверо-востокъ, саксаулъ тянется верстъ на 50, имѣя отъ 5 до 10 в. въ поперечникѣ. На 10-й верстѣ дорога дѣлаетъ изгибъ влѣво, обходя расположенную къ югу и ясно очерченную невысокую продолговатую возвышенность; южный конецъ которой оканчивается крутымъ скатомъ. Приближаясь къ станціи дорога огибаетъ такого же вида возвышенность по расположенной къ сѣверу отъ дороги. Непосредственно за послѣдней находятся колодцы Чикты Карылганъ.	2 колодца Чикты-Карылганъ расположены среди замѣтной впадины, къ западу отъ которой рѣзко выдѣляется каменистая возвышенность. Колодцы обдѣланы камнемъ, одинъ изъ нихъ снабженъ корытомъ. Оба имѣютъ до 4 саж. глубины до воды, и до 4½ до дна, вода прѣсная и съ обильнымъ притокомъ. Кормъ—джусанъ и ковыль. Топливо верблюжій пометъ, въ большемъ изобиліи. Дорогою можетъ быть сдѣланъ запасъ саксаула.
5. Тасыкъ-Тасъ 20¾ в.	Дорога проходитъ по совершенно ровной мѣстности; на 8-й верстѣ, среди небольшой впадины	Колодезь Тасыкъ-Тасъ съ прѣсною водою, годною для питья, но

	колодезь *Кара-Чинграу* (на картѣ Джанты) съ мазаркою вправо отъ дороги. Далѣе такая-же гладкая поверхность.	со слабымъ сѣрнистымъ запахомъ; глубина колодца 9 сажень. Кормъ—джусанъ. Топливо—верблюжій пометъ.
6. Бишъ-Чингграу 18 вер.	Дорога идетъ сначала подымаясь, потомъ по совершенно ровной мѣстности. На 8-й верстѣ она дѣлится на 2 вѣтви, изъ коихъ сѣверная направляется на колодезь Бала-Крылганъ и вслѣдъ затѣмъ обѣ вступаютъ въ заросли саксаула Исенъ-казакъ, именемъ котораго называютъ и колодезь Бала-крылганъ. Уроч. Исень-казакъ тянется къ сѣверу верстъ на 50—75 и служитъ для лѣтнихъ и зимнихъ кочевьевъ адаевцевъ, остающихся постоянно на Усть-Уртѣ. Подходя къ колодцу Бишъ-Чингграу слѣва вдалекѣ замѣтна старая, а въ полуверстѣ справа новая мазарки.	5 колодцевъ Бишъ - Чингграу имѣютъ до $5^1/_2$ саж. глубины до дна, а слой воды 1 саж., одинъ изъ нихъ отдѣленъ особенно тщательно и имѣетъ корыто для водопоя. Кормъ—джусанъ. Топливо—саксаулъ и верблюжій пометъ.
7. Колодезь Уйты 23 вер. (Джанты).	Отъ Бишъ-Чингграу дорога идетъ 6 верстъ по саксауловымъ зарослямъ, которые мало стѣсняютъ кругозоръ, а потомъ по открытой мѣстности.	1 колодезь находится влѣво отъ дороги. Колодезь 11 сажень глубины, выложенъ камнемъ и снабженъ корытомъ. Вода прѣсная и имѣетъ обильный притокъ. Кормъ-джусанъ. Топливо — верблюжій пометъ, можетъ быть дорогою сдѣланъ запасъ саксаула.
8. Колодезь Метеръ $26^3/_4$ верстъ.	Дорога идетъ по гладкой степи, на 17-й верстѣ въ небольшой впадинѣ колодезь *Карымсакъ* 12 саж. глубины съ прѣсною, но не обильною водою, выложенъ камнемъ. Остальные 10 верстъ идутъ по такой же ровной мѣстности какъ и первая половина.	Колодезь Метеръ, $11^1/_4$ саж. глубины до дна, слой воды $^1/_2$ с. выложенъ камнемъ и весьма обиленъ водою.
9. Колодезь Биргарнъ $31^1/_2$ вер.	Отъ колодца Метера путь оставляетъ колею прежней дороги на Кара-кудукъ и идетъ цѣлиной по твердому глинистому грунту, по ровной мѣстности до колодца *Курлука*, на 15-й верстѣ. Колодезь 10 саж. глубины, съ прѣсною водою и снабженъ корытомъ. Влѣво замѣтна мазарка. Путь отъ Курлука проходитъ по такой же ровной	Колодезь Биргарнъ расположенъ во впадинѣ, глубина его $10^2/_3$ с. имѣетъ прозрачную вкусную, прѣсную воду; онъ много посѣщается адаевцами, и около него могилы адаевцевъ. Кормъ—джусанъ и ковыль. Топливо—верблюжій пометъ.

мѣстности, но подходя къ к. Быргарну начинаютъ замѣчаться не большія впадины. Присутствіе колодца узнается по могиламъ, растительность на этомъ пространствѣ отъ берега нѣсколько рѣже; чѣмъ отъ моря до Метера, но разнообразнѣе, чаще начинаетъ попадаться ковыль. Появляется тоже чаще очень не высокая колючка.

10. Куль-бай 30 вер. Отъ Быргарна путь идетъ версты три подымаясь, затѣмъ по ровной мѣстности, среди которой попадаются глинистыя плоскія возвышенія; на 15-й верстѣ прѣсный колодезь *Джилдушъ*, 9 саж. глубины, въ замѣтной впадинѣ съ обильною растительностію, но безъ мазарки. На 18-й верстѣ, глинистыя возвышенія высотою съ 2, до $2^1/_2$ аршинъ, съ пологими скатами покрываютъ весь горизонтъ, мѣстами глина на скатахъ рыхлая, но нагруженныя арбы шли безъ затрудненія. Не доходя колодца, въ полуверстѣ отъ него, могилы адаевцевъ, колодезь Куль-бай служитъ восточнымъ предѣломъ кочевьевъ этого рода.

Колодезь Куль-бай расположенъ въ не глубокой впадинѣ, по дну которой замѣтны слѣды стекающейся весною дождевой воды въ большемъ количествѣ. Колодезь $10^1/_3$ саж. глубины, имѣетъ вкусную, прозрачную воду; по словамъ проводниковъ, лучшую на всемъ Усть-Уртѣ.

Кормъ—джусанъ и ковыль.

Топливо—верблюжій пометъ.

11. Торча-Тюлей 39 вер. Отъ Куль-бая путь идетъ не много подымаясь, съ третьей версты начинается волнистая мѣстность, но съ чрезвычайно слабыми покатостями; на 15-й верстѣ начинается урочище Торча-Тюлей, покрытое рѣдкимъ саксауломъ и доходитъ на востокъ до колодца того же имени, а съ небольшими перерывами и до Ирбасана, на югъ предѣлъ урочища составляютъ колодцы Аманджунъ, Акъ-крукъ, Сумбе и Аланъ, на сѣверъ саксаулъ простирается за Торча-Тюлей верстъ 20. Подходя къ колодцу, путь спускается въ глубокую лощину, общій склонъ которой съ юга на сѣверъ.

Примѣчаніе. По разсказамъ туземцевъ между Куль-баемъ и Торча-Тюлей лежатъ колодцы: Найза 25 в., Кара-Мула 30 в.,

2 колодца Торча-Тюлей расположены въ глубокой лощинѣ, покатой съ юга на сѣверъ. Глубина колодцевъ до воды 2 саж., а до дна $2^1/_2$ саж. Вода солоноватая, но годная для пищи и чая.

Кормъ возлѣ колодцевъ вытравленъ проходящими караванами; но на близьлежащихъ склонахъ его достаточно

Топливо—саксаулъ и верблюжій пометъ.

	и Ташъ-Чинграу 34 в. Если бы подтвердилось это извѣстіе, то въ такомъ случаѣ выгодно сдѣлать переходъ до Кара-Мулы 30 вер. съ тѣмъ чтобы на слѣдующій день перейти прямо въ Ирбасанъ, 26 верстъ. Минуя колодезь Торча-Тюлей, движеніе команды между этими колодцами, по свойству почвы, не представитъ никакого затрудненія, а людямъ не потребуется дѣлать усиленнаго перехода.	
12. Ирбасанъ 19 вер.	Отъ Торча-Тюлей дорога идетъ подъемами и спусками, которые на столько пологи, что не составляютъ однако препятствія для движенія арбъ и повозокъ. Въ лощинахъ глинистая наносная почва весьма рыхлая, что происходитъ вѣроятно отъ того, что весною стекающая съ вершинъ вода наноситъ много илу. Въ виду этого движеніе арбъ во время таянія снѣгу можетъ представить здѣсь затрудненіе. На 15-й верстѣ дорога дѣлаетъ сравнительно крутой спускъ и вступаетъ въ долину Ирбасанъ, заросшую высокимъ и густымъ саксауломъ. Послѣдніе 4 версты дорога пересѣкаетъ двѣ промоины аршина въ 2 глубиною и до 6 шириною. Въ случаѣ затрудненій для переѣзда, ихъ легко исправить закидавъ саксауломъ или разравнявши спуски.	2 колодца Ирбасанъ расположены у восточнаго края въ обширной лощинѣ, постепенно разширяющейся на югъ до Барса-кильмасъ, лощина поросла саксауломъ. Глубина колодцевъ $1^2/_3$ саж. до воды и $2^1/_3$ саж. до дна. Вода горько-соленая, возможная для употребленія въ пищу и чай [1]), но лошади пьютъ ее не охотно. Корма возлѣ колодцевъ мало, а потому лошадей и прочій скотъ лучше выгонять на близь лежащія возвышенности. Топливо—саксаулъ.
13. Али-бекъ 38 вер.	Отъ Ирбасана дорога поднимается по короткому, но довольно крутому подъему и затѣмъ идетъ по ровной твердой почвѣ, пересѣкая такиры. На 12-й верстѣ подходитъ къ возвышенности, на которой издали виднѣется куча камней. Обогнувъ эту гору дорога идетъ по уклону, имѣя справа мѣстами просвѣчивающіе солонцы Барса-Кишкаса; на 24-й верстѣ 2 колодца *Кара-Кудукъ*, глубиною 2 саж. съ соленой водою, которую лошади пьютъ охотно.	Колодезь Али-бекъ расположенъ у спуска съ Усть-Урта, до воды 2 саж., до дна 3 саж. вода горько-соленая, годная для варки пищи и чая [2]). Лошади пьютъ ее неохотно. Корма возлѣ колодца нѣтъ, а потому лошадей и прочій скотъ надо выгонять на окружающія возвышенности. Топливо верблюжій пометъ.

[1]) Въ сыромъ видѣ ее пить не слѣдуетъ.
[2]) Въ сыромъ видѣ ее пить не слѣдуетъ.

	У Кара-Кудука слѣдуетъ дѣлать большой привалъ съ варкою пищи. Отъ Кара-Кудукъ дорога идетъ по низменности, прилегающій къ Барса-Киньмасу, среди большихъ кочекъ, поросшихъ изрѣдка саксаулomъ. Кормовъ почти нѣтъ, но встрѣчаются много ящерицъ, полевыхъ мышей, сурковъ. Слѣва дорогу сопровождаетъ крутой склонъ Усть-Урта, а справа виднѣется блестящая поверхность Барса-Киньмасъ.	
14. Карашъ-бай казганъ 43 вер.	Отъ Али-бека дорога дѣлаетъ короткій, но замѣтный подъемъ на Усть-Уртъ; слѣдуетъ по ровной твердой почвѣ, на 29-й верстѣ начинается слабое пониженіе; на 31-й спускъ Чибинъ, который тянется версту и состоитъ изъ четырехъ уступовъ, первый изъ нихъ представляетъ естественный мостъ шириною 10, а длиною 15 шаговъ, мѣсто это требуетъ вниманія къ арбамъ, которые при неосторожномъ обращеніи легко могутъ полетѣть въ кручу; слѣдующій уклонъ наиболѣе крутой. Но вообще спускъ не препятствуетъ движенію колесныхъ экипажей. Гребень спуска возвышается надъ подошвою на 30 саж., у подошвы на версту вправо отъ дороги, замѣтны обвалившіеся колодцы и около нихъ слѣды аула. У подошвы Усть-Урта начинается долина Аму-Дарьи. Дорога около одной версты проходитъ среди массы мелкихъ ракушекъ, затѣмъ верстъ шесть по дну бывшаго озера, среди совершенно голой мѣстности, лишенной свѣжей зелени. Отъ бывшаго саксаула остались однѣ коренья. На 7 верстѣ отъ подошвы замѣтны слѣды бывшихъ арыковъ и начинаетъ изрѣдка попадаться камышъ.	2 колодца Карашъ-бай-казганъ имѣютъ до 2 саж. глубины до воды и до $2^1/_2$ саж. до дна. Два изъ нихъ обдѣланы камнемъ, но безъ корытъ. Вода съ запахомъ сѣры, но годная для варки пищи и чая. Лошади пьютъ охотно. Кормъ и топливо—камышъ.
15. Озеро Ирали-хачъ-ханъ $19^1/_2$ в.	Отъ Карашъ-бай-казгана дорога проходитъ по песчаной почвѣ среди камышей; мѣстами встрѣчаются заброшенные арыки. На 16 верстѣ	Озеро Ирали-хачъ-ханъ, расположено среди камышей около 400 шаговъ въ окружности съ крутыми песчаными берегами; глубина

	вправо отъ дороги 2 продолговатыя небольшія озера, Мальченень-Кара-су въ крутыхъ высокихъ песчаныхъ берегахъ, съ прѣсною водою, которая по своей свѣжести и вкусу уступаетъ водѣ въ слѣдующемъ третьемъ озерѣ, которое отстоитъ на $2^1/_2$ версты далѣе къ Кунграду. *Примѣчаніе.* Чтобы дать людямъ лучше отдохнуть, переходъ отъ озера Ирали-хачъ-ханъ слѣдуетъ дѣлать на другой день послѣ 4час. дня, сварившн обѣдъ.	около 2 саж., имѣетъ много рыбы, преимущественно сазанъ. Около озера пасутся постоянно большія стада барановъ и коровъ. Кормъ и топливо камышъ.
16. Кунградъ 25 вер. (пристань).	Дорога идетъ первыя 7 верстъ камышами, пересѣкая глубокую промоину, или бывшій прежде каналъ. На 8-й верстѣ начинаются обработанныя поля, сады и сакли, перваго кишлака Имъ-кала, среди которыхъ дорога проходитъ до г. Кунграда. Вступивъ въ городъ пересѣкаетъ каналъ Ханъ-ябъ, проходитъ по узкимъ улицамъ и выйдя снова изъ города проходитъ еще версты полторы до мѣста склада Россійскаго общества транспортированія кладей.	Г. Кунградъ имѣетъ до 7 и 10 т. постоянныхъ жителей, которые живутъ скученно въ чертѣ ограды, занимая только часть пространства, обнесеннаго стѣною. Расположеніе команды въ самомъ городѣ не удобно, вслѣдствіе тѣсноты, грязи и вони, составляющей отличительныя свойства современнаго Кунграда. Расположеніе бивакомъ у склада Россійскаго общества весьма удобно: почва земли твердая; мѣсто сухое и обезпечено отъ затопленія, каюки могутъ подходитъ къ самому берегу и свободно грузиться; кромѣ того расположеніе здѣсь командъ устраняетъ возможность безпорядковъ.
	Всего верстъ $422^1/_4$. Переходовъ 16.	

Примѣчанія. 1) По количеству воды въ колодцахъ въ одномъ эшелонѣ могутъ слѣдовать: двѣ роты, или 1 эскадронъ(или 1 батарея, или 400 нижнихъ чиновъ нештатной команды.

2) Дневки при движлніи обыкновеннымъ походнымъ порядкомъ слѣдуетъ назначать Джансъ-Чинграу, Бишъ-Чинграу, Метеръ и въ Куль-баѣ, (или вмѣсто него у колодца Нейза), при движеніи нештатныхъ командъ на верблюдахъ или на повозкахъ въ Биша-Чинграу и Куль-баѣ, (или вмѣсто него у колодца Нейза).

3) Разстояніе отъ Куль-бая (или Нейза), до озера Ирали-хачъ-хана слѣдуетъ проходить возможно быстрѣе и выступать съ озера послѣ обѣда.

4) Хотя по характеру мѣстности, вполнѣ удобныя бивачныя мѣста прилигаютъ къ самимъ .колодцамъ, но для поддержанія чистоты и чтобы не стѣснять туземцевъ, слѣдуетъ располагать команду не ближе какъ за 50 и 100 саж. отъ колодца.

5) Грунтъ по всей дорогѣ твердый и вполнѣ удобный для колеснаго движенія.

6) Мѣстность открытая и какихъ либо приспособленій для укрытія отъ солнечныхъ лучей или непогоды нѣтъ ни на одной станціи.

7) Во время пути и при вѣтрѣ, полезно разрѣшать нижнимъ чинамъ подвязывать уши даже въ жаркую погоду, какъ дѣлаютъ туземцы.

*

МАРШРУТЪ

для слѣдованія отъ г. Кунграда до колодца Чегынъ у залива Цесаревича.

Конечный пунктъ перехода.	Описаніе перехода.	Описаніе станцій.
1. Озеро Ирали - хачъ-ханъ 25 вер.	Отъ пристани путь проходитъ черезъ Кунградъ, пересѣкаетъ каналъ Ханъ-ябъ, затѣмъ по обработаннымъ полямъ, а послѣдніе 8 верстъ по песчаной мѣстности среди камышей.	Озеро Ирали-хачъ-ханъ представляетъ глубокую впадину около 400 саженъ въ окружности. Вода прѣсная, глубиною до 2 саж., много рыбы сазани. Топливо и кормъ камышъ.
2. Карашъ-бай - казганъ 19½ вер. если будетъ устроенъ колодезь у спуска Чибина, то до спуска 31 вер.	Отъ озера Ирали-хачъ-ханъ дорога проходитъ среди камышей а по песчаной мѣстности, на 3-й верстѣ она минуетъ два продолговатыя прѣсныя же озера, Малденъ-кара-су.	3 колодца, глубиною 2 саж. до воды, воды 1½ арш. два изъ нихъ обложены камнемъ, но безъ корытъ. Вода съ запахомъ сѣры, но годная для варки пищи и питья.
3. Али-бекъ 43 версты.	Первыя 6 верстъ дорога идетъ пересѣкая арыки, мѣстами видѣнъ камышъ, отъ 7 версты голая мѣстность покрытая корнями саксаула, на 12-й верстѣ начинается подъемъ Чибинъ, который тянется около версты, четырьмя уступами. 2-я снизу площадка, 10 шаговъ ширины и 15 длины, требуетъ осторожности чтобы не свалились арбы. Поднявшись на Усть-Уртъ, дорога проходитъ по гладкой твердой плоскости. Спускъ къ к. Али-бекъ короткій, но довольно крутой.	Колодецъ одинъ, расположенъ у спуска Усть-Урта. До воды 2 саж. до дна 3 сажени; вода горько-соленая, годная для варки пищи и чая. Лошади пьютъ не охотно. Корма возлѣ колодца нѣтъ, лошадей и скотъ надо выгонять на окружающія возвышенности. Топливо—верблюжій камышъ.
4. Колодезь Ирбасанъ 38 верстъ.	Первыя 15 верстъ дорога идетъ по кочковатой голой мѣстности лишенной кормовъ. Справа возвышенности, а слѣва низменность Борса-Кильмасъ; на 15-й верстѣ 2 колодца Кара-Кудукъ, 2 сажени глубины, съ соленой водою, которую лошади пьютъ охотно. Отъ	2 колодца Ирбанъ расположены въ обширной лощинѣ, поросшей саксауломъ, у самаго спуска до возвышенности. Глубина колодцевъ 1⅔ саж. до воды и 2⅓ саж. до дна. Вода горько-соленая, возможная для употребленія въ пищу. Лошади пьютъ не охотно.

	Кара-Кудука начинается подъемъ до выступа горы, на которой сложена куча камней; какъ и на горѣ что на 27-й в. отъ Али-бека и 12-й отъ Кара-Кудука. Потомъ дорога идетъ по ровной мѣстности. Не доходя Ирбасана довольно крутой спускъ въ лощину.	Корма возлѣ колодцевъ мало; лошадей и скотъ лучше выгонять на близь лежащія возвышенности. Топливо саксаулъ.
5. Торча-Тюлей 195 в.	Отъ Ирбасана первыя 4 версты дорога идетъ лощиной, пересѣкая двѣ промоины аршина въ 2 глубиною и 6 шириною. Въ случаѣ затрудненій для переѣзда, ихъ легко исправитъ закидавъ саксауломъ или разравнявши спуски. На 5-й верстѣ подъемъ, и затѣмъ дорога идетъ то спускаясь, то поднимаясь до самаго Торча-Тюлей, по отлогостямъ возвышенности между *Барса-Кильмасъ* и Торча-Тюлей. *Примѣчаніе.* По разсказамъ туземцевъ между Ирбасаномъ и колодцемъ Куль-бай-за Торча-Тюлей существуютъ колодцы *Ташъ-Чиграу* 4 в., Кара-Мула 10 вер., и Найза 15 вер. Если подтвердится это извѣстіе, то отъ Ирбасана слѣдуетъ сдѣлать переходъ вмѣсто Торча-Тюлей до Кара-Мулы 26 верстъ, а потомъ до Куль-бая 30, минуя Торча-Тюлей. Движеніе по этимъ колодцамъ, по свойству почвы непредставитъ затрудненія, а людямъ не потребуется дѣлать усиленнаго перехода-	2 колодца Торча-Тюлей расположены въ глубокой лощинѣ покатой къ сѣверу. Глубина колодцевъ до воды саж. а до дна саж. Вода на вкусъ соленоватая, но годная для пищи и чая. Корма возлѣ колодца вытравлены, но вблизи не достаточно. Топливо саксаулъ и верблюжій пометъ.
6. Куль-бай 39 вер.	Дорога отъ Торча-Тюлей подымается на гору и затѣмъ слѣдуетъ по саксауловымъ зарослямъ 25 верстъ. Затѣмъ по мѣстности частію покрытой не высокими холмами. За 2 версты до колодца замѣтенъ спускъ.	Колодезь Куль-бай расположенъ въ не глубокой впадинѣ, по дну которой замѣтны слѣды, стекающей весною дождевой воды въ большемъ количествѣ. Около колодца влѣво имѣются могилы, сложенныя изъ саксаула и глины и надгробные камни. Колодезь $10^1/_3$ саж. глубины; имѣетъ вкусную прозрачную воду; по словамъ туземцевъ лучшая вода на всемъ Усть-Уртѣ. Кормъ джусанъ и ковыль. Топливо верблюжій пометъ. (Можно запастись саксауломъ по дорогѣ изъ Торча-Тюлей).

7. Колодезь Бургарнъ 30в.	Путь отъ Куль-бая 14 верстъ проходитъ среди разбросанныхъ въ безпорядкѣ небольшихъ возвышеній песчаноглинистаго образованія около 2—2½ аршинъ высоты съ пологими скатами, на столько рыхлыми, что лошади мѣстами проваливаются на четверть аршина, но мѣстность между этими возвышеніями ни сколько не препятствуетъ движенію арбъ. На 18-й верстѣ въ углубленіи почвы колодезь *Джилдушъ*, 11 саж. глубины, съ прѣсною водою. Мѣстность богата кормомъ; около него мазарки не имѣется. Отъ колодца идетъ совершенно ровная мѣстность слегка возвышающаяся къ сѣверу.	Колодезь Бургарнъ находится въ замѣтной впадинѣ, глубина его 10⅔ саж., имѣетъ прозрачную вкусную прѣсную воду, онъ много посѣщается адаевцами, около колодца мазарка. Кормъ—джусанъ и ковыль. Топливо верблюжій пометъ.
8. Метеръ 31½ вер.	Отъ *Бургарна* мѣстность идетъ слегка волнистая съ весьма пологими покатостями, на первой половинѣ встрѣчаются слѣды кочующихъ ауловъ; на 16-й верстѣ кол *Курлукъ* до 10 саж. глубины, съ годною для питья водою, но съ легкимъ сѣрнистымъ запахомъ; колодезь не акуратно обдѣланъ, не имѣетъ корыта. Близь колодца сложена четырехъ угольная куча камня. Отъ колодца Курлука до Метера путь проходитъ по ровной мѣстности. На всемъ пути встрѣчается полынь (джусанъ) и довольно рѣдко ковыль, а также колючка.	Колодезь Метеръ лежитъ во впадинѣ, выложенъ камнемъ, имѣетъ корыто и очень обиленъ водою; близь него кочевьи киргизовъ. Кормъ—полынь (джусанъ) и ковыль. Топливо верблюжій пометъ.
9. Колодезь Уйты 26 вер.	Отъ колодца *Метера* начинается ясная проторенная арбяная колея; дорога проходитъ по совершенно ровной мѣстности, на 13-й верстѣ встрѣчается колодезь *Карымсакъ* 12 с. глубины съ прѣсною водою. Далѣе опять тоже ровная безъ всякихъ перемѣнъ мѣстность. Подходя къ колодцу Уйты влѣво показывается могила.	Колодезь Уйты обложенъ камнемъ, снабженъ корытомъ, имѣетъ 11 саж. глубины, обиленъ прѣсною водою и не исчерпывается. Кормъ джусанъ. Топливо верблюжій пометъ.
10. Бишъ-Чинграу 23 в.	Дорога идетъ по открытой мѣстности, пройдя верстъ 5, колея раздвоивается, лѣвая ведетъ къ колодцу *Бишъ-Чинграу* а правая къ *Бала-Крыману*, обѣ располо-	5 колодцевъ *Бишъ-Чинграу* находятся среди саксаула; имѣютъ до 5 саж. глубины, одинъ изъ нихъ обдѣланъ особенно тщательно и снабженъ корытомъ для водопоя.

	жены среди Ур. Иссенъ-казакъ, покрытаго сравнительно густыми саксауловыми зарослями и простирающагося до 40 верстъ въ длину въ меридіональномъ направленіи и отъ 5—10 въ ширину. Это урочище служитъ для зимовокъ адаевцевъ, проводящихъ зиму на Усть Уртѣ. Пройдя верстъ 12, дорога вступаетъ въ помянутыя заросли, среди которыхъ и находится колодезь.	Вода прѣсная. Кормъ—джусанъ. Топливо—саксаулъ.
11. Тасыкъ-Тасъ 16 вер.	Пройдя четыре версты по саксаулу, колея изъ *Бишъ-Чинграу* соединяется съ колеею изъ *Бала-Карылгана* и идетъ по ровной мѣстности до Тасыкъ-Тасъ.	1 колодезъ Тасыкъ-Тасъ лежитъ на ровной мѣстности, глубина его до 9 саж. вода прѣсная, прозрачная, годная для питья, но со слабымъ сѣрнисто водороднымъ запахомъ. Кормъ—джусанъ. Топливо — верблюжій пометъ; (можетъ быть сдѣланъ запасъ отъ *Бишъ-Чинграу*).
12. Чикты-Карлыганъ $20^3/_4$ верстъ.	Дорога проходитъ по совершенно ровной мѣстности, на 11-й верстѣ находится среди незначительной впадины колодезь *Кара-Чинграу* (на картахъ Джанты). Далѣе верстъ 8 дорога проходитъ по совершенно ровной мѣстности, которая подходя къ Гикты-Карлыгану начинаетъ склоняться.	2 колодца Чикты-Карлыганъ расположены среди замѣтной впадины. Къ западу отъ которой рѣзко выдѣляется каменистый кряжъ. Колодцы обдѣланы, одинъ изъ нихъ снабженъ корытомъ, имѣютъ оба до $3^1/_2$ саж. глубины до воды и до 4 саж. до дна, вода прѣсная и съ обильнымъ притокомъ; по окончаніи водопоя 152 верблюдовъ, 79 лошадей и варки пищи для 270 челов. убыль воды въ колодцахъ не замѣчалась. Кормъ—полынь и ковыль. Топливо—верблюжій пометъ въ большомъ обиліи.
13. Чангасъ-Чинтрау 23 в.	Отъ *Чикты-Карлыгана* дорога обходитъ возвышеніе, оставляя его вправо, затѣмъ пройдя верстъ 6 вступаетъ въ рѣдкіе заросли саксаула, которыя тянутся вправо отъ дороги верстъ на 50. На 12-й верстѣ дорога дѣлаетъ изгибъ вправо, оставляя влѣво отъ себя рѣзко очерченное продолговатое съ юга на сѣверъ возвышеніе, южный конецъ котораго рѣзко рисуется на горизонтѣ. На 20-й верстѣ заросли саксаула оканчиваются и дорога незамѣтно подходитъ къ Джангасъ-Чинграу, возлѣ котораго имѣется мазарка.	1 колодезь 5 сажень глубины лежитъ среди небольшой впадины хорошо обдѣланъ; вода обильная, прѣсная и совершенно прозрачная. Кормъ—джусанъ. Топливо — верблюжій пометъ, (можно сдѣлать запасъ саксаула дорогою изъ Чикты-Карлыгана).

14. Турлугулъ $20^3/_4$ в.	Пройдя 3 версты по ровной мѣстности, встрѣчаются 7 колодцевъ *Карабаянъ*, глубина до воды $2^2/_3$ саж., колодцы обложены камнемъ, имѣется корыто для водопоя. Вода горько-соленоватая. Вблизи колодцевъ 9 мѣсяцевъ въ году кочуетъ аулъ до 20 киб. съ громадными стадами барановъ, лошадей и верблюдовъ. На 20-й верстѣ дорога опускается въ продолговатую съ сѣвера на югъ впадину, пересѣкаетъ небольшую полосу песчанаго грунта ни сколько не затруднительнаго для повозокъ и подходитъ къ колодцамъ Турлугулъ, имѣя влѣво на холмѣ гробницы.	2 колодца *Турлугулъ* расположены въ продолговатой впадинѣ, съ ясно очерченными краями. Одинъ колодезь въ 6 саженъ глубины, обдѣланъ сверхъ камнемъ и снабженъ корытомъ. Вода въ немъ прозрачная, но соленоватая, служитъ для водопоя скота. Другой въ 5 саж. глубины, необдѣланъ, имѣетъ почти прѣсную и не много мутную воду. Кормъ—джусанъ. Топливо верблюжій пометъ.
15. Колодезь Тянке 22 в.	Отъ колодцевъ Турлугулъ дорога подымается по замѣтному уступу и потомъ идетъ по совершенно ровной, слегка наклонной въ направленіи къ Тянке мѣстности. Колодезь легко примѣтенъ по Мазаркѣ, находящейся на возвышеніи.	Колодезь Тянке выложенъ камнемъ съ корытомъ для водопоя. Онъ находится среди замѣтной впадины, въ которой весною скопляется столько воды, что она не высыхаетъ въ продолженіи мая мѣсяца. Глубина колодца до воды 9 саж., а до дна 10 саж. Вода прѣсная, хотя съ небольшимъ привкусомъ. Кормъ—джусанъ весьма обильный. Топливо—верблюжій пометъ. Около колодцевъ держатся все лѣто адаевцы въ числѣ до 20 юртъ.
16. Колодезь Чегымъ у зал. Цесаревича $24^1/_2$ вер.	Отъ Тянке дорога проходитъ по ровному уклону на протяженіи 12 вер., до начала спуска. Вправо отъ дороги въ сторонѣ, среди не большаго оврага—прѣсные, но не обильные источники *Тандырлы*. Спускъ идетъ по отрогамъ горъ *Чаха* и *Джанилгана* на протяженіи 6 верстъ по пологой покатости, верхняя часть которой, прилегающая къ Усть-Урту, требуетъ осторожности относительно арбъ, по сравнительной крутизнѣ уклона. Отъ подошвы склона дорога, пройдя дно солончака, вступаетъ на покатость гор. Яланъ Айракты, минуетъ колодцы Сассыкъ $1^1/_2$ саж. глубины, съ прѣсною водою	Колодцы Чегынъ расположены къ сѣверу отъ пристани на скатѣ г. Яманъ - Айракты глубиною до 4 саж., необдѣланы, имѣютъ прѣсную воду. Около нихъ проходятъ промоины, въ которыхъ можно легко скопить дождевую воду, сдѣлавши запруду. Кормъ для малаго числа лошадей и скота можно найти у колодцевъ, но для каравановъ и во время продолжительныхъ остановокъ, животныхъ нужно отправлять на Усть-Уртъ. Топлива нѣтъ, оно должно быть привозное.

затѣмъ пристань и достигаетъ колодца Чегынъ.

Всего верстъ 422¾.
Переходовъ 16.

Примѣчанія 1. По количеству воды въ колодцахъ въ одномъ эшелонѣ могутъ слѣдовать: 2 роты пѣхоты, или одинъ эскадронъ, или одна батарея или команда въ 400 нижнихъ чиновъ.

2. Дневки при движеніи обыкновеннымъ походнымъ порядкомъ слѣдуетъ назначать въ Торча-Тюлей (или вмѣсто него у колодца Найза), въ Метерѣ, Бишъ-Чинграу и Джангасъ-Чинграу. При движеніи нештатныхъ командъ на верблюдахъ или на повозкахъ: въ Торча-Тюлей (или вмѣсто него у колодца Найза), и въ Бишъ-Чинграу.

3. Разстояніе отъ озера Ирали-хачъ-хана до Торча-Тюлей (или до колодца Найза) слѣдуетъ проходить возможно быстрѣе.

4. Хотя по характеру мѣстности, вполнѣ удобныя бивачныя мѣста прилегаютъ къ самимъ колодцамъ, но для поддержанія чистоты и чтобы не стѣснять туземцевъ, слѣдуетъ располагать команду не ближе какъ за 50 и 100 саж. отъ колодца.

5. Грунтъ по всей дорогѣ твердый и вполнѣ удобный для колеснаго движенія.

6. Мѣстность открытая и какихъ либо приспособленій для укрытія отъ солнечныхъ лучей или непогоды нѣтъ ни на одной станціи.

7. Во время пути и при вѣтрѣ, полезно разрѣшать нижнимъ чинамъ подвязывать уши даже въ жаркую погоду, какъ дѣлаютъ туземцы.